

XIII / 30

OFFICER-
SKOLEN

ARCHIV
for
SÖVÆSENEN.

Udgivet af

L. de CONINCK og **H. B. DAHLERUP**

Capitain i Søetaten,
Rd. af Dbr. og Rd. af Æreslegionen.

Capitain i Søetaten.

N^o 37.

Redigeret af *H. B. Dahlerup.*

KJÖBENHAVN.

Trykt hos *H. G. Brill.*

1838.

Indhold

af 10de Bind 1ste Hefte.

	Pag.
G sterretninger om Norges Marine	1.
De nordamerikanske Staters Marine i 1836	5.
Navigationsskolerne i Preussen	17.
Commandeur og General-Adjutant G. A. Koefoeds Levnet og Memoirer (fortsat)	22.
Mere om Drcaner (Nautical Mag. 1837. Marts)	49.
Galloways Patenthiul til Dampskibe	57.
Dptegneller om Dampskibsfælladsen	60.
Det danske Flag i Middelhavet (fortsat)	62.
At lande eller indskibe svært Artillerie paa en Kyst, ved Hjælp af et Stikts Boreas (Glasscocks Naval Service)	83.
Noogle Spørgsmaal, Næstcommanderendes Diensteforhold betræf- fende, ved S. B.	87.
Rettelser til Listen over Havnene i den danske Stat (Meddeelt)	104.
Brudstykker af Capitain Glasscocks „Naval Service“	113.
Svar paa Hr. Capt. de Conincks Replik angaaende Fademaga- zins Beregninger	126.
Dplysninger til en af Hr. Capt. de Coninck fremsat Erklæring i Arch. 9de Bd. P. 531	130.
Tilbageblik paa Marinen i 1837	133.
Til Redactionen af Archiv for Søværnet (Indsendt)	142.

Officielle Deel.

Liste over Marinen og Flaaden den 1ste Januar 1838	1.
Dødsfald, Avancement, Ansættelse og Afgang	24.
Kongelige Resolutioner og Collegii Rescripter	27.

Med dette Hefte følger, som Bilag, „Gienmæle paa et Svar i Archiv for Søværnet“ af Capitain v. Baggesen. Grunden til, at dette Gienmæle ikke har faaet Plads i Archivet, er, at den af Archivets Udgivere, der besørger Redactionen, ikke før medio December blev vidende om Hr. Capt. Bs Beslutning og Ønske. Planen for Heftet var da allerede lagt, de 6 første Art trykte, flere Artikler deels givne Løste om Dptagelse, deels ifølge Planen forbeholdt Plads, saa at Hef-
tets Størrelse, som den gunstige Læser vil bemærke, allerede langt var overstreden de fastsatte Grændser. Det var altsaa kun nødvrungen, at vi maatte afflaar den ærede Indsender Plads i dette Hefte.

Det os under Mærket O tilfillede Bidrag kom os til Hænde, da No. 36 var sluttet; at det ikke er optaget i nærværende Hefte, vil den ærede Indsender fatte Grunden til; vi tillade os imidlertid at opbevare det til Afseenttelse ved passende Tid og Leilighed. Red.

Rettelser til Heftet No. 36: Pag. 526 L. 22 og 23 staaer: flere hundrede Læggeser ere „folgte“; Læs: „caserede.“

Efterretninger om Norges Marine.

(Departem. Tidende No. 23.)

Ved kongelig Resolution af 25de Nov. 1836, bleven Commission nedsat for at afgive Betænkning om, hvorledes de af Stortinget for ethvert af Aarene, fra 1ste Juli 1826 til 1ste Juli 1839, bevilgede (overordentlige) 215891 Spd. 93 s. til nye Krigsfartøiers Anskaffelse, Bygninger, Befæstninger m. m. bør anvendes i Overensstemmelse med den Plan, der ved kongelig Resolution af 1ste Marts s. A. er befalet at tages til Følge og lægges til Grund for nærmere Forslag om den norske Marines Organisation (See Arch. 8de Bd. Pag. 504 og ff.).

Commissionen forudstiller sit Forslag følgende Bemærkninger: 1. Det maa formeentlig ansees rigtigt — foruden Istandsættelsen og Vedligeholdelsen af den allerede havende Skærgaardsflotille, hvortil desuden i den af Stortinget bevilgede Sum specielt er indbegrebet det efter Overslag fornødne Beløb — først og fornemmelig at udvikle Skærgaardsflotillen til Kystforsvaret saameget, som de bevilgede Midler ville tilstøde, uden derfor ganske at tabe af Sigte Udviklingen af den seilbare Styrke. 2. Det formenes ligeledes rigtigt, at Skærgaardsfartøierne bygges ved de respective Filial-Etablissementer, overensstemmende med Marinecommissionens Forslag, idet derved undgaaes Omkostninger ved de særdisbyggede Fartøiers Raffatring, Ud- og Land-Sætning, samt Risicoen ved deres Transport fra Byggestedet til vedkommende Station, ligesom det vil bidrage til Fartøiernes Varighed, at de bygges i de Skure, hvori de til Afbenyttelsen skulle henstaae opbevarede, og endelig da Bygningen af Fartøierne maa antages lettere og hurtigere at fremmes, naar den udføres paa flere Ste-

der paa eengang. Under 3, 4 og 6 antager Commissionen, at der af nye Bygninger ved Etablissementerne kun bør udføres i denne Budgettermin de for Skibsbyggeriet og dets Mandfabers og Forraads Underbringelse og Opbevaring alleruundværligste; at af Befæstninger paa Etablissementerne ifkun de ved Horten foretages og det ifkun som Forberedningsarbejder til næste Budgettermin etc.

Forslaget er, i dets detaillerede Puncter, som følger:

A. Til Istandsættelse af de havende Kanonfartøier, samt Anskaffelse af nye Fartøier og Bygninger m. m.

1. Til 41 Kanonchalupper og 39 Kanonjoller
Istandsættelse og Completering med Seil etc. 26,220 Spd.
2. Bygning af 30 nye Kanonchalupper . . 198,090 —
af disse bygges i Horten . . 7
i Christiansand 3
i Bergen . . 10
i Trondhjem . 10
3. Til Bygningen af 11 Kanonjoller, hvoraf
de 10 bygges i Trondhjem og 1 i Bergen 32,941 —
4. Til en Kanonfonnert 33,470 —
hvorhos foreslaaes anskaffet Materialier til 2
saadanne Skonnerter, for at have dem i Be-
redskab naar den førstbygte er prøvet, hvilke
Materialier, om end Prøven falder uheldigt
ud og Planen med dette Slags Fartøier
maa frasaltes, dog ville være lige tjenlige
til andre Fartøier; hertil anslaaet . . . 15,990 —
5. Et Dampfartøi paa 100 Hestes Kraft, hvor-
til er særskilt bevilget af Storchinget . . 72,224 —
6. En 24 Kanons Corvet 97,858 —
7. Træmaterialier til en 48 Kanons Fregat,
hvis Bygning det ikke ansees muligt at ud-
føre i denne Termin, for at kunne især-
sætte samme i næste Termin, samt fordi Er-
faring har stadfæstet, at ringere Priser ville

erholdes, naar der paa eengang contraheres
om Leverancen af et større Parti Tommer. 54,503 Spd.

B. Til nye Bygninger og Indretninger

a. Ved Hortens Etablissement

1. En Magazin-Bygning. 60,000 Spd.
Den paabegyndte Canals Fuldførelse 15,000 —
og til Fundering for 2 Magazin-
bygninger paa denne Canals østre
Side. 4,000 — 79,000
2. En mindre Bedding, uden Tag 20,708
3. To Egetommer- og Plankestue 6,000
4. To Kanonchalup-Stue 6,000
5. En Mastefran 2,000
6. Indretninger for Kielhaling 2,140
7. Et Mastemagerstuur 800
8. Et Rundholtsstuur 1,925
9. Et Freds-Krudthuis 5,000
10. Fuldførelsen af den Baraque der haves . . . 3,000
11. En ny Baraque 22,000
12. Forberedende Arbejder til Hortens Befæstning . 7,000

b. Ved Christiansands Værst

13. Et Freds-Krudthuis 3,000
14. Et Kanonchalup-Stuur 3,000
15. Vulsværker m. m. 1,000

c. Ved Etablissementet i Bergen

16. 5 Kanonchalup- og Kanonjolle-Stue 10,600
17. Et Plankestugehuus og en Vegkiedel 1,300
18. Anskaffelse af den fornødne Tomt til Etablissementet 1,000

d. Ved Etablissementet i Trondhjem

19. To Stue til Kanon-Chalupper og Joller . . 5,200

Til Anskaffelser Summa 711,969

Til Fortoinings Indretninger for en Kanonstønnert og et Dampskib samt en 24 Kanons Corvet	1,800
Bødligeholdelses Omkostninger ved Værster og Etablissementer	19,350
Bødligeholdelse af de seilbare Fartøier	1,000
Uforudseete Udgifter	25,000

Alt til Marinens Materielle i Aarene 1837-38-39. 759,119 Spd.

Hertil er af Storthinget bevilget for Budgetterminen fra 1ste Juli 1836 til 1ste

Juli 1839 647,675 Spd. 39 Sk.

Forslaget overstiger saaledes den bevilgede

Sum med 111,443 — 81 Sk.

Commissionen finder desuagtet ingen Betænkelighed ved at foreslaae denne Plan bragt i Udførelse, da mange af de foreslaaede Arbejder ikke ville kunne være fuldførte til Budgetterminens Udløb; Arbeidets Drift vil i det sidste Aar, om fornødent, kunne indskrænkes saaledes, at den bevilgede Sum ei overskrides, og endelig er i Overslaget anført det fulde Beløb af Arbeidslønnen, skøndt Arbeidet tildeels vil komme til at udføres af Marinens faste Mandstaber, hvis Lønning udredes af særskilt dertil bevilgede Fonds.

En kongelig Resolution af 17de Juli befaler, at en Kanonstønnert paa 2 Stkr. 60pd. Granatkanoner og 8 Stkr. 12pd. Carronader skal sættes i Bygning efter den af Constructeuren Commandeur C. C. Lous, forfattede Tegning.

Under 10de Septbr er endvidere bestemt at bygge 30 Kanonchalupper, armerede hver med 2 Stykker 60pd. Bombekanoner og 4 Pambuzer, hvortil Comb. Cap. C. Lous har forfattet Tegning.

De Nordamerikanske Staters Marine i 1836.

(Udbraget af Marine-Administrationens Beretning til Senatet i April 1836.)

I.

De Oplysninger, Senatet forlanger, ere at inddele i 2 Hovedafdelinger: 1. Hvor stor en Sum, der udfordres til at forsyne Marinen med Kanoner, Krigsammunition m. m. 2. Hvad der efter et rimeligt Overflag vilde behøves, for at sætte de forenede Staters Søforsvar paa en saadan Fod, som Unionens Sikkerhed og Velfærd udkræver.

Hvad det første Punct angaaer, da er det Collegiets (Board of Navy Commissioner) Mening, at til de Skibe, der allerede have, saavelsom til dem, der ere under Bygning, vil det Nødvendige til Equipering (med Undtagelse af endeel Kanoner og Carronader, som allerede ere anskaffede) nemlig af Ammunition, Vaaben og Inventarium, udkræve et Beløb af 1,800,000 Dollars.

For at besvare det andet Punct, er det nødvendigt først at bestemme Størrelsen og Antallet af de Skibe, der skulle udgiøre Statens Forsvar til Søes. Tager man de forenede Staters geographiske Beliggenhed i Betragtning, vore Søgrændsers store Udstrækning, den Bestyttelse, vor store og udbredte Søhandel fordrer, og endeligen de mægtige Hjaelpeskilder Landet selv besidder, saa antager Collegiet, at man rigtigst kan fastsætte Grændsen for vore Forsvarsmidler til Søes saaledes, at vi bør have saamange Skibe, som vi ere istand til at bemane, naar Landet blev indviklet i en Søkrig.

Det antages, at der er 90,000 Matroser i vor Koffardifart, og en Krig vil medføre saadanne Indskrænkninger i denne Fart, at Staten uden stor Vanskelighed vil kunne erholde 30000 Mand i dens Tjeneste. Herefter maa altsaa Skibenes Antal rette sig

if Henseende til den forskiellige Classification af den Styrelse,

som det vilde være raadeligt at belave sig paa, foreslaaer Collegiet som følger:

- 15 Linieskibe
- 25 Fregatter
- 25 Corvetter
- 25 mindre Fartøier
- 25 Dampskibe

Endvidere foreslaaes, at Spanterne og andet Tømmer, til 10 Linieskibe og 10 Fregatter tilligemed Kobberplader, Kanoner, Vandkasser og Ankerfiettinger af Jern m. m., skulle ligge i Beredskab, for at kunne forsøge Flaaden, naar fornødent gøres.

Omkostningerne til en saadan Styrke vilde beløbe sig til 30,300,000 Dollars; hvorfra dog maa drages Værdien af den nærværende Marine, 12,500,000 Dollars; altsaa refterer 17,500,000 Ds., som er det der vilde udfordres for at complete Flaaden til ovenangivne Styrke.

For at holde Statens Værster i den behørig Orden udfordres en aarlig Sum af $\frac{1}{2}$ Million Dollars.

Efterat have gjort Overslag over hvad der bør have i Beredskab i Tilfælde af en Krig, bliver det næste Spørgsmaal, at tage under Overveielse, hvilken Styrke der bør holdes i Activitet i Fredstid, for at beskytte vore Handelsinteresser og tillige holde Officierer og Mandskab i en saadan Øvelse, at de kunne være dygtige, naar en Krig udbryder. Til dette Diemeed anbefale vi det hidtil fulgte System, nemlig at holde smaa Eskadrer paa forskjellige Steder i Verden. Hvad Classificationen og Fordelingen af denne Styrke angaaer, foreslaaes følgende:

Stationer.	Linieskibe.	Fregatter.	Corvetter.	Mindre Fartøier.	Dampskibe.	3 Alt.
Middelhavet . .	1	2	2	2	=	7
Ostindien . . .	=	1	2	1	=	4
Stille Hav . . .	=	2	3	2	=	7
Braslien . . .	1	1	2	2	=	6
Vestindien . . .	=	1	4	2	1	8
Piemme . . .	3*)	1	3	1	3	11
3 Alt . . .	5	8	16	10	4	43

*) Receiving ships (til at modtage Mandskab i).

II.

Den næste Beretning fra „Board of Navy Commissioners“ er afgiven paa Senatets Forlangende, at faae opgivet Maximum af de aarlige Udgifter, der anses fornødne. I denne antager Collegiet, at 13 Aar vilde medgaae til at iværksætte det giorte Forslag, og anslaaer Marinens aarlige Udgifter til 7 Millioner Dollars, hvilke ere specificerede som følger.

For den Styrke, der er i Activitet . . .	3,850,000
Værsterne	500,000
Reparationer og Slitage ved Skibene	950,000
Bygning af nye Skibe.	1,300,000
3 Alt til Marinen	6,600,000
Desuden til Marinercorpsen . . .	400,000
	<hr/>
	7,000,000 Dollars.

I en anden Beretning ere Udgifterne for Værsters Anlæg og Vedligeholdelse ansatte betydeligen høiere. Der anbefales at bygge 6 Dokker, foruden dem der allerede have, nemlig 1 i Boston, 1 i Portsmouth, 2 i New-York, 1 i Norfolk og 1 i Pensacola. Den slutter med følgende Overslag:

1. Kanoner og Ammunition: for det første Aar 300,000 Ds., og i det andet, tredje og fjerde Aar 500,000 Ds. aarlig.

2. Til Flaadens gradvise Forøgelse og Forraad af Materialier: det første Aar 1,500,000 Ds. og i de næstfølgende 6 Aar 2,417,000 Ds. aarlig.

3. Reparationer anslaaes til 1 Million Ds. aarlig.

4. Orlogsværster og Dokker, samt andre tilfældige Udgifter: 1,500,000 Ds. i det første Aar, og $2\frac{1}{2}$ Million Ds. i hvert følgende Aar, indtil de nødvendige Forbedringer ere fuldførte.

Dersom de giorte Forslag blive antagne, og det Antal Krigsskibe, vi have anbefalet i vor Skrivelse af 2den d. M., stadig bliver holdt i Activitet, uden Forøgelse eller Formindskelse, vil

Den aarlige Udgift for Marinen (med Undtagelse af det, under Po-
sten „gradvise Forbedringer“ Anførte) blive som følger:

For det første Aar	8,550,000 Ds.
— det andet, tredje og fjerde Aar, hvert	10,667,000 —
— femte, siette og syvende hvert	10,167,000 —
— hvert følgende Aar	7,750,000 —

indtil de nødvendige og ønskelige Forbedringer ved Værfterne ere
sulførte.

III.

Den saakaldte „Naval Appropriation Bill“ er bleven anta-
get af begge Huse i Congressen, og har modtaget Præsidentens
Underskrift. Efterfølgende er hvad der er bestemt for Marinen
i Aaret 1836.

Gage til Officierer og Matroser	2,318,017
Værftschefer, Constructeurer o. s. v.	68,340
Proviand	782,263
Reparation af Skibe	1,065,000
Forbedringer ved Portsmouth Værft	67,000
ditto — Brooklyn (New-York)	84,300
ditto — Philadelphia	117,500
ditto — Washington	375,000
ditto — Gosport	1,670,000
ditto — Pensacola	490,000
Bulværker m. m. i Pensacola	150,000
Krudtmagaziner	41,000
Skjts og Ammunition	64,900
Marinercorpsset	288,854
Fuldsørelsen af Dampskibet i Brooklyn	150,000
Fuldsørelsen af Sø-Hospitaler	454,100
Grunde og Baraquer i Nærheden af Værft- terne i Charlestown, Gosport og Pensacola	150,000
Fuldsørelsen af Magaziner i New-York og Boston	142,000

Opdagelses og Opmaalings-Expeditioner i det stille Hav	150,000
Krigsskibe stationerede derved, om fornødent	150,000
Tilfældige Udgifter	321,000

6,176,134 Dollars.

IV.

En Bill, angaaende Marinens Organisation, er indgivet til
Congressen og har været læst to Gange; den indeholder følgende
Paragrafer om Officierscorpssets Forøgelse m. m.

§ 1. Antallet af Officierer, Mastere og Cadetter skal i Frem-
tiden være som følger, og ei større: 100 Capitainer, 100 Cap-
tainlieutenanter (Commanders), 260 Lieutenanter *), 60 Mastere
og 380 Cadetter, og desuden saamange Chirurgur, Proviantsfor-
valtere, Regnskabsførere, Underofficierer og Matroser, som maatte
behøves. Ingen Cadet maa indtil videre antages, før det Antal

*) Et mærkeligt Forhold finder Sted imellem de forskellige Glasers
indbyrdes Størrelse; paa Billen nemlig, som dog endnu ikke er
paseret Legislaturen, thi paa den længer hen forekommende Liste
over Marinens Personnel, som det er for Diebliffet, finder om-
trent det samme Forhold Sted, imellem de høiere og de lavere
Glasfer, som hos os og i andre Mariner, hvis Officiersetat er
indskrænket til et bestemt Antal, og hvor Anciennetetsavancementet
er meer eller mindre herskende. For at drage en Parallel, ville
vi tage vor egen Etat til Sammenligning: da har den i de Glas-
ser, man baade med Hensyn til Rang, Commando og Gagering
maa sætte i Parallel med de to superieure Glasfer i den nord-
amerikanske Marine (fra Vice-Admiral til Capitainclassen inclu-
sive), 34 Individuer, hvilke, imod Resten af Officier-Staten, 107
Individuer (3 overcomplete Lieutenanter medregnede) give et For-
hold af 100: 315, hvorimod det i den nordamerikanske Marine er
100: 130 (200: 260). Da Forslaget ene tilfigter en Forøgelse
af de høiere Glasfer (thi Lieutenants-Classen er ansat til 260, og
den tæller paa den siden meddelte Liste 257) stulde det maaskee
saae i Forbindelse med den betænkte Forøgelse af Flaaden; men dette

af examinerede og uexaminerede Cadetter, der for nærværende Tid ere i Tjenesten, er sunket til under det oven bestemte Antal.

§ 2. At Overstyrmandsposterne (sailing masters) i Fremtiden alene besættes med Cadetter, som dog ikke kunne forfremmes hertil, uden at have underkastet sig den samme Examen, som nu fordres for at blive Lieutenant.

Kan ikke alene være Tilfældet, da ellers en tilsvarende Forøgelse af Lieutenants- og Cadet-Glassen maatte være foreslaaet. Man har uden tvivl ogsaa havt for Øie, at forbedre de subalterne Classers Udsigter, da der ogsaa hos dem synes at være opstaaet en Standsning i Avancementet, hvilket vi slutte af den Alder de subalterne Officierer paa Independence havde, hvori de omtrent vare vore Officierer af samme Rang lige. Der er imidlertid flere Punkter, hvori vi maa tilstaae vort Ubekendtskab med denne Marines Constitution: Om Ancienniteten ubelukkende bestemmer Avancementet; om dette gælder igiennem alle Classer, Cadetclassen iberegnet o. a. m. En Bemærkning er imidlertid at gøre ved Cadetclassen: denne Klasse (de examinerede Cadetter) synes nærmest at kunne sammenslides med vor Secondlieutenantsklasse, og i det Tilfælde have Amerikanerne fulgt samme Princip i Benævnelsen af Graderne i det Personelle, som i Benævnelsen af Skibene af de forskellige Classer: at være meer, end de kaldes. Saavidt vi vide ere alle Næstcommanderende Lieutenanter, hvor stort end Skibet er.

Med Hensyn til det ovenomtalte Forhold imellem de høiere og lavere Classer i en Marine, falder det os ind, at Reductionen i 1815 heri frembragte en Forandring hos os, der var mindre gunstig; thi i 1800 var Forholdet af de større og mindre Levebrød i Statten (til de første regnet Division, Holmens Chef og Admiralsposter; til de sidste Compagnier og Poster lige med den gagerede) til de subalterne Classer som 66: 124=100: 188, hvorimod det nu blev som 46: 105=100: 228. Reductionen var altsaa tofold, hvorimod der, ved den i 1801 paatænkte Forøgelse af Staten, var allernaadigst betænkt et endnu fordeelagtigere Forhold imellem de øvre og subalterne Classer, end det tidligere herskende.

Red. Ann.

§ 3. At Antallet af Capitainer og Commanders gradewiis forøges til 100 i hver Klasse saaledes, at det strax forøges til 50 og siden aarlig med 10 i hver Klasse, indtil de ere fuldtallige.

§ 4. At ikkun saa stort et Antal Capitainer og Commanders holdes paa fuld Gage, som virkelig behøves til activ Tjeneste, samt en Trediedeel heraf til Afløsning og Supplering; hvorhos Præsidenten bør være hemyndiget til at permittere alle de øvrige Capitainer og Commanders, som, indtil de indkaldes til activ Tjeneste, erholde $\frac{2}{3}$ af Sogagen.

§ 5. At naar en Officier, der nyder fuld Gage eller er permitteret, faaer Ordre til at gjøre Tjeneste og ikke adlyder den, eller af en eller anden Marsag er utienstydgtig, kan Præsidenten beordre en saadan Officier sat paa Forlovslisten, indtil han atter mælder sig til Tjeneste, i hvilken Tid hans Gagering bliver at bestemme efter Loven af 3die Marts 1835.

En Bill, for Udnævnelsen af en Admirals og 4 Vice- og Contre-Admiralsposter, er i Senatet beordret til 3die Læsning. Det er at haabe, at den vil gaae igiennem, da der i Flaader, som commanderes af Capitainer, hvor enhver Skibschef har samme Rang som den Høistcommanderende, ikke kan findes den behørige Subordination.

V.

Nedenstaaende er en Liste over Flaaden, saaledes som den med vedsoiede Anmærkninger blev indgivet til Congressen.

Linieskibe.

Independence 74 Kan. Oplagt; skal forandres til en Razer paa 60 Kan.

Franklin . . . 74	—	} oplagte, og trænge til meget betydelige Reparationer.
Washington . . 74	—	
Columbus . . . 74	—	
Ohio 74	—	
North Carolina 74	—	klar til at modtage sit Mandskab.
Delaware . . . 74	—	er tilføes.

Alabama . . . 74 Kan.	} Disse Skibe staae paa Stabelen endnu; de ere i det Hele taget i en god Tilstand og Sommeret sundt, med Undtagelse af Rislen, Rislsviin, og Opflodsningen, der paa Nogle ere blevene bedævede og maae eftersees; det antages imidlertid, at de alle kunne være færdigbygte og equiperede i den Tid der udfordres til at samle Mandskab til dem.
Vermont . . . 74 —	
Virginia . . . 74 —	
*) Pennsylvania 74 —	
New-York . . . 74 —	

Fregatter af 1ste Klasse.

United States 44 Kan.	klar til at modtage Besætningen.
Constitution . . 44 —	er tilføes.
Guerriere . . . 44 —	oplagt; trænger til Hovedreparation.
Java 44 —	dito; duer ei til at gaae tilføes.
Potomac . . . 44 —	er tilføes.
Brandywine . 44 —	dito.
Hudson 44 —	oplagt; er anseet for ikke at due til at gaae tilføes.
Santee 44 Kan.	} Disse Skibe staae alle paa Stabelen; og de samme Bemærkninger, der ere giorte ved de under Bygning værende Linieskibe, gjælde ogsaa om dem.
Cumberland . 44 —	
Sabine 44 —	
Savannah . . 44 —	
Maritan 44 —	
Columbia . . . 44 —	
St. Lawrence . 44 —	

Fregatter af 2den Klasse.

Constellation . 36 Kan.	er tilføes.
Congress . . . 36 —	oplagt og caseret.
Macedonian . . 36 —	dito; under Hovedreparation.

Corvetter.

John Adams 24 Kan.	er tilføes.
Ghane 24 —	oplagt og duer ei til at gaae tilføes.
Erie 18 —	tilføes.
Ontario . . . 18 —	dito.

*) Dette Skib er løbet af i Sommeren 1837, og kan føre 134 Kanoner.

Peacock 18 Kan.	tilføes.
Boston 18 —	klar til at modtage Besætningen.
Lexington . . . 18 —	dito.
Vincennes . . . 18 —	tilføes.
Warren 18 —	dito.
Hatches 18 —	oplagt; trænger til betydelige Reparationer.
Falmouth . . . 18 —	dito; er i samme Tilstand som den foregaaende.
Fairfield . . . 18 —	oplagt.
Bandalia . . . 18 —	tilføes.
St. Louis . . . 18 —	dito.
*) Concord . . 18 —	dito.

Skonnerter 2c.

Dolphin 12 Kan.	er tilføes.
Grampus . . . 12 —	oplagt og trænger til betydelige Reparationer.
Shark 12 —	} Alle klar til at modtage Besætningen.
Enterprise . . 12 —	
Boyer 12 —	
Experiment . . 12 —	
Fox 3 —	
Seagull 3 —	

Foruden hvad denne Liste indeholder er der nu under Bygning 5 Linieskibe, 7 Fregatter og 1 Dampskib; komplette Spanter ere endvidere leverede til 4 Linieskibe, 7 Fregatter og 4 Corvetter, og for Leverancen af det øvrige Sommer, Master og Materialer til disse Skibe er der affluttet Contracter. Endvidere udgaaer der nu Avertissementer for nye Leverancer af Spantetømmer til 5 Linieskibe, 6 Fregatter, nogle Corvetter og 3 Dampskibe.

*) Alle disse saakaldte 18 Kanons Corvetter ere i Grunden 36 Kanons Fregatter, da de have Skraag og Rundholter som disse, og føre 12 Stk. 24pd. Medium Kanoner i Laget.

Recapitulation.

	Einieffibe.	Fregatter 1. Klasse.	Fregatter 2. Klasse.	Corvetter.	Skonnerter.
Udrustede eller klar dertil Trænge til betydelige Re- parationer	2	5	1	11	5
Paa Stabelen, men kun- ne snart gøres seilklare	4	1	1	3	1
Sommeret tilbugget, men ei opfat	5	7	=	=	=
Utiensdygtige	7	7	=	=	=
3 Alt	=	2	1	1	=
	18	22	3	15	6

VI.

Marine-Liste og Gage-Reglement i Nord-Amerika 1836.

Antal.	Charge.	Dollars aarlig
38.	Capitainer.	
	Den ældste Capt., naar i Tjeneste.	4500
	— — — paa Permission .	3500
	Stads-Chefer	4000
	Stabs-Chefer	3500
	Ei til Tjeneste	2500
40.	Capt. Lieutenanter (Master Command.)	
	i Tjeneste til Søes	2500
	ditto paa Værster m. m. .	2100
	Ei til Tjeneste	1800
257.	Lieutenanter.	
	Naar Skibschef	1800
	i Tjeneste	1500
	Ei til Tjeneste	1200
43.	Over-Chirurger.	
	De første 5 Aar i Tjenesten . .	1000
	ditto paa Værster m. m. .	1250
	ditto Tjeneste til Søes . .	1333½
	ditto Stabs-Chirurg til Søes	1600

Antal.	Charge.	Dollars aarlig
	Fra 5 til 10 Aar	1200
	ditto paa Værster m. m. .	1500
	ditto Tjeneste til Søes . . .	1600
	ditto Stabs-Chirurg til Søes	1800
	Fra 10 til 15 Aar	1400
	ditto paa Værster m. m. .	1750
	ditto Tjeneste til Søes . . .	1866⅔
	ditto Stabs-Chirurg til Søes	2100
	Fra 15 til 20 Aar	1600
	ditto paa Værster m. m. .	2000
	ditto Tjeneste til Søes . . .	2133⅓
	ditto Stabs-Chirurg til Søes	2400
	For 20 Aar og derover.	1800
	ditto paa Værster	2250
	ditto Tjeneste til Søes . . .	2400
	ditto Stabs-Chirurg til Søes	2700
50.	Under-Chirurger.	
	Ei til Tjeneste	650
	til Søes	950
	ditto naar Examineret	1250
	Ei til Tjeneste ditto	850
	paa Værster	1150
34.	Proviants-Sorvaltere.	480
9.	Skibs-Præster.	
	til Søes	1200
	Ei til Tjeneste	800
199.	Examinerede Cadetter.	
	i Tjeneste	750
	Ei til Tjeneste	600
251.	Cadetter.	
	Til Søes	400

Diemedet med disse er, at give Styrmand og Skippere Leilighed til at erhverve sig de Kundskaber, som de skulle aflægge Prøver paa, for efter de bestaaende Love at tilstædes fri og selvstændig Udvælselse af deres Næringskald. Instructionen for denne Examination blev udstedt i 1824; men senere er det tilladt at udstæde særegne Qualificationsattester for de Skippere, der alene fare paa Østersøen.

Et særegent og for alle Navigations-Skoler gjældende Reglement er ikke udstedt. Det nedenstaaende Uddrag viser imidlertid Grundtrækkene af Underviisningsplanen for disse Skoler, saaledes som den oprindelig blev foreskrevet i Maret 1810 og endnu i det Væsentlige følges, hvorhos man har stræbt efter at forbedre den nyere Indretning af Skolerne, fornemmelig ved altid at sørge for at erholde qualificerede Lærere, og at uddanne de yngre Lærere, selv ved at lade dem frekventere det kongelige Observatorium i Berlin, naar det er fornødent.

Der er vel ikke foreskrevet noget Normal-Inventarium af Bøger, Kaarter og nautiske Instrumenter, som Staten forsyner Skolerne med; men Bestyrelsens Stræben er immer gaaet ud paa, at forsøge og fuldstændiggjøre Forraadet heraf. Foruden de kostbarere astronomiske Instrumenter, som Centralbestyrelsen af Observatorierne leverer Skolerne uden Betaling, saasnart deres videre Fremstrid gjøre dem fornødne, erholder hver Navigations-Skole en bestemt Summa aarlig til dette Brug; saaledes faaer Danzigs Skole t. Ex. aarlig 200 rthlr. hertil.

Glevernes Skolepenge ere ikke eens i alle Skoler. Den høieste Betaling udgjør for Skipperclassen 10 rthlr. og for Skibbyggerclassen 6 rthlr. Privat Underviisning ligger ikke i de preussiske Navigations-Skolers Plan.

Lærernes Honorar er meget forskjelligt i de forskjellige Navigations-Skoler. I Danzig har Commandeur von Wille, som Directeur, 1200 rthlr. og som Lærer 400 rthlr., i Alt 1600 rthlr.; Læreren i Skibbyggerie 150 rthlr., Læreren i Tegning 100 rthlr. og Skolens Hiælperer 180 rthlr. I Stettin har den første

Lærer 600, og den anden, eller Hiælperlæreren, 300 rthlr.; og her giver Læreren ved den i Stettin værende Skibbygger-Skole ogsaa Underviisning i Navigations-Skolen i Skibbyggeriet.

Navigations-skolerne staae under Regjeringernes (Provindsial-) specielle Opfigt, og under det Ministeriums Overdirection, som er betroet Handels og Industri-Anliggenderne.

Extract
af Planen for Navigations-Skolerne.

§. 1.

Navigations-Skolens Bestemmelse er: den videnskabelige Uddannelse af en complet Civil-Sømand. En saadan maa forene i sig Alt, hvad der udfordres for at være

1. Skibsbygmester
2. Styrmand
3. Skibsfører og Capitain.

§. 2.

Herefter deele Læregienstandene sig i 3 Classer, der kunne betegnes med Navnene: 1 Skibbyggerclassen; 2 Styrmandsclassen; 3 Skipperclassen.

Enhver Classes specielle Cursus omfatter et Aar, følgerigen det hele Lærecursus 3 Aar.

§. 3.

Den første eller Skibbyggerclassen danner for sig et afsluttet Heelt, saa at den tilkommende Skibbygmester i den kan lære Alt, hvad hans Bestemmelse udkræver, uden at han behøver at gienemgaae de følgende Classer.

§. 4.

Den anden eller Styrmands-Classen danner i Forening med den foregaaende atter et afsluttet Heelt, saa at den tilkommende Styrmand kan, efter at have tilbagelagt begge Cursus, altsaa efter et Tidsrum af 2 Aar, have erhvervet sig de nødvendige Kundskaber.

§. 5.

For den tilkommende Skipper (Capitain) er det nødvendigt at gienneengaae det hele, treaarige Cursus.

§. 6.

De Elever, der ville optages i Skolen, maae være confirmerede, kunne læse med Færdighed, skrive, og regne Brøkfregning.

§. 7.

I Skibbyggerclassen læres

I Vinter-Halvaaret

1. Bogstavregning.
2. Geometrie.
3. Plan-Trigonometrie.
4. Statik.
5. At giøre Udkast og Tegning til Skibsbygninger, med Udvikling af Skibets gode og flette Egenskaber i Henseende til Seilads og Lastedragtighed.
6. Taffelage.
7. Skibbygning i Almindelighed.

I Sommer-Halvaaret

1. Skibbygning i Kunstens Enkeltheder, efter en fuldstændig Model, som maae anstafes i en passende Størrelse.
2. Trigonometrie.
3. Hydrostatik.
4. Reglerne, hvorefter man beregner Fastheden og Styrken af Træ og Tongværk.
5. Mechanik. De vigtigste Sætninger af den fremstilles og tydeliggjøres ved Experimenter, hvortil de nødvendige Modeller maae være anstafede.
6. Skibsværfter og Værksteder frekventeres.

Det Giendommelige ved de forskjellige nationale Skibbygningsmaader, og Fordelene derved læres praktisk ved Besigtigelse af forskjellige Nationers Skibe. Opsætningen af det Charakteristiske og Afvigende heri, maae ligeledes ved Modeller giøres let for Eleverne.

§. 8.

I Styrmandsclassen læres

I Vinter-Halvaaret

1. Mathematisk Geographie.
2. Nautisk Astronomie, og Dvelse i at observere, givne paa Observatoriet.
3. Compassets Brug.
4. Kundskab om Søkaarter.
5. Vægtstangs Theorien.
6. Egevægts-Beregning; Læren om de sammensatte Maskiner, som daglig bruges af Sømanden, som: Spillene, Tallier o. s. v.
7. Theoretisk Styrmandskunst.

I Sommer-Halvaaret

1. Praktisk Styrmandskunst, med Dvelse deri paa Rheden.
2. Theorien af Skibets dreierende Bevægelse (Skibs-Evolutioner.)
3. Manøvre.

De under 2. 3. 4 og 5 for Vinter-Halvaaret anførte Læregienstande gientages eller fortsættes.

§. 9.

I Skipperclassen læres

I Vinter-Halvaaret

1. Geographie.
2. Statistik.
3. Hydrographie.
4. Physikens almindelige Begreber.
5. Sø-Ret, fornemmelig med Hensyn paa den preussiske Stat, efter „den almindelige Landsret“ 2den Deel, 8de Titel.
6. Journalføring og Rapportfærdig samt at opsætte Beretninger eller Betænkninger om forskjellige Gienstande.

I Sommer-Halvaaret

1. Skibsførelse og
2. Commando, med Dvelse heri paa Rheden.

3. Socortumer.
4. Gientagelse og Fortsættelse af flere af det forrige Semesters Discipliner, isærdeleshed dem, der ere anførte under 4 og 5.
5. Astronomie med Freqventeren af Observatoriet fortsættes hele Aaret igiennem.

§. 10.

De i foregaaende Paragrapher oversprungne, eller paa uret Sted anførte Discipliner maae i Lærere og Skole-Instruxerne optages, gives en skarper Definition og ordnes som man finder det hensigtsmæssigst, kun maa den Grundfætning fastholdes, at enhver Classe saa vidt muligt henviser Theorien til Vintercurfus og det Praktiske til Sommeren, og at den første Classe, derpaa atter den første og anden Classe, og endelig alle tre Classer hvergang danne et for sig bestaaende afsluttet Heelt.

Commandeur og General-Adjutant G. A. Koefoeds Levnet og Memoirer.

(Fortsat fra 9de Bind.)

Vinteren 1784 tilbragte Koefoed hjemme i Rolighed, som naturligtviis maatte være ham kiedsommelig, da han i saa mange Aar havde været vant til en uafbrudt Activitet. Om Foraaret blev han commanderet, som anden Capitainlieutenant, ombord i Linjeskibet Oldenborg, der under Commandeurcapitain Buddes Commando skulde gaae til Middelhavet; men Chesen erklærede, at han ikke vilde have nogen af de fra fremmed Tjeneste kommende Officierer, dem han kaldte de Lærde, ombord i sit Skib, af hvilken Aarsag Koefoed afgik; alligevel, da der kort efter i al Hast blev eqviperet 8 Linieskibe, blev han Næstcommanderende paa Holsteen, Commandeur-Capitain Thaae. Kun 4 af disse Skibe kom ud,

og da Holsteen var iblandt dem, der bleve indenfor Vommen, havde han atter intet at bestille. I August Maaned blev Vice-admiral Fister beordret, med 10 Kongebaade at øve Officiererne i Evolutioner, og Koefoed udnævntes da til hans Flagcapitain. Disse Øvelser foretoges imellem Kiøbenhavn og Helsingør, og varede en Maanedstid. Admiral Fister havde ladet Koefoed deeltage i Udarbejdelsen af det nye Signalsystem, og de franske Evolutioner, der i sidste Krig havde vundet saa meget Bifald, bleve indførte hos os.

I Aaret 1786 blev Koefoed som General-Adjutant beordret at gaae med S. K. S. Kronprindsens Lystfregat, som Prindsen Aaret før havde faaet i Forøring af Kongen af England. Commandeur Capit. C. Lütken førte Skibet, som bragte Prindsen til Helsingborg, hvor han gik i Land, for paa Kongen af Sverrigs Indbydelse at begive sig til Leiren i Slaane. Prindsen opholdt sig der i 8 Dage og seilede tilbage til Kiøbenhavn i Begyndelsen af Juli. Lystfregatten blev derpaa sendt til Østersøen, for at prøves med Chebeqven Lindormen, som den i al Slags Seilads og under alle Omstændigheder vandt fra. Den 4de August kom den tilbage og lagde indenfor Trekroner, men holdtes stedse seilklar; og d. 25de Septbr. blev Koefoed udnævnt til Chef for den, paa en Seilprøve i Sundet med den i England kjøbte Cutter, Forfvar. Prøven gav til Resultat, at Cutteren vandt i Luven, under Vinden, men tabte i rumstøds Seilads; den 4de October kom begge Fartøier tilbage til Rheden og lagde ind af Vommen d. 9de.

I Aaret 1787 var Koefoed Instructions-Officier paa Fregatten Hvide-Ørn, som under Capitain P. Biercks Commando var paa en Krydstour i Østersøen, til Øvelse for endeel unge Officierer. 14 Lieutenanter vare ombord i Fregatten. Om Vinteren laa Koefoed meget syg af Gigt; han søgte derfor om 4 Maaneders Permissjon for at besøge Badet i Achen. I Lobet af Foraaret blev der imidlertid gjort ham Tilbud om at gaae i russisk Tjeneste, og da den bekjendte Nordamerikaner Paul Jo-

nes just dengang opholdt sig i Kiøbenhavn paa sin Reise til Petersborg, hvor han var ansat i Marinen som Contre-Admiral, var Koefoed nær fulgt med ham; men der indtraf Forhindringer, saa at der ikke blev noget af denne Plan, og han reiste til Badet for at blive helbredet.

Da Koefoed kom tilbage, i Begyndelsen af September, var Alt i fuld Activitet i Kiøbenhavn; en russisk Flaade havde været paa Rheden og var gaaet til Østersøen i Forening med 4 danske Linieskibe, under Vice-Admiral Kriegers Commando. I de første Dage af October blev Koefoed udnævnt til Chef for Fregatten Hvide=Drn, paa 24 Kanoner, for at gaae til Elben og overvintre i Glückstadt. Fregatten affeilede fra Kiøbenhavn i Slutningen af October; men maatte formødelst Storm og Modvind to Gange vende tilbage til Helsingør. Endelig kom han Rattegattet ud, men blev nu nødt til at løbe ind til Norge, og da han nogle Dage efter gik til Søes, havde han det Uheld, d. 16de November om Aftenen at støde paa Revshorns Rev udenfor Ribe, hvor Fregatten stødte Koret fra sig. Noget efter blæste det op til en Storm af N. V. Koefoed anfører herom: „Jeg havde nær forløst, da jeg under disse Omstændigheder maatte ankre paa Vestkysten af Jylland; men slap med Tabet af 2de Ankere. Alt det gik saaledes af, var blot et Held.“

Med megen Besværighed kom Koefoed op under Helgoland; men her faldt Vinden østlig, saa at han ei kunde komme Elben ind. Vinteren begyndte allerede at blive temmelig alvorlig, og da han ikke kunde faae sit Kor tilbørligt istandsat paa Helgoland, besluttede han sig til paany at søge Norge, hvor han d. 22de Decbr. kom ind paa Fregde-Fiorden, og siden til Trossvigen ved Mandal, efterat have udstaaet meget i Nordsøen af Kulde og stormende Veir. De fleste af Mandskabet bleve syge af det daglige svære Arbeide og af Mangel paa varme Klæder. Strax efter Ankomsten indquarteredes Fregattens Mandskab i Land, i dertil leiede Huse, og med Skibets Istandsættelse hengik Vinteren; men da denne var usædvanlig streng og længe vedvarende, kom Koe-

foed først under Seil i Slutningen af April, og ankrede ved Glückstadt d. 31de i samme Maaned.

Hensigten med at stationere Fregatten paa Elben var, at forhindre Fiendtligheder af de Svenske. Koefoed benyttede Seilden med at seile omkring allevegne i Elben, og han forkaffede sig derved særdeles noie Bekendtskab i dette vanskelige Farsvand. Sidst i September fik han Ordre, at seile til Kiøbenhavn, hvor han ankom i de første Dage af October, og fandt her Vice-Admiral Schindel liggende paa Rheden med 11 Linieskibe og 4 Fregatter. Den 15de October blev Commandoen strøget paa Hvide=Drn. Den 22de December avancerede Koefoed til Capitain.

I Foraaret 1790 beordredes Koefoed at indtræde som Medlem i en Commission, der var nedsat over Skibs-Proviantsforvalterne fra forrige Aar, i Capitain D. Lütkens Sted, der blev udcommanderet. Koefoed siger: „Denne Commission, der bestod af General-Auditeur Nørregaard, mig selv og Hof- og Stads-Rets Assessorerne Bang og Thesstrup, var en af de ubehageligste Forretninger, jeg har havt, og lagde Grunden til det Uvenskab, General-Auditeur Nørregaard nærede imod mig saalænge han levede.“

Da Forhørene vare sluttede i August Maaned, fik Koefoed Ordre at være Observateur paa Fregatten Hasfruen, Capitain Steen Ville, som skulde beseiles med Fregatten Cronborg, Capitain D. Lütken. Denne sidste blev anseet for den bedste af Generens Fregatter. Hasfruen var bygget af C. Stibolt, og var det første Skib af den Størrelse, som han fik Tilladelse til at bygge efter Generens Død. Koefoed blev imidlertid syg, og Capitain D. Polsteen kom ud i hans Sted. Om Beseilingen siger han: „Udsaldet af denne Beseiling, som foretoges i Nordsøen, er bekendt nok af Alle. Admiralitetet fik nu nogen mere Siltro til Stibolt, endstiondt han havde mange Fiender i Staten.“

I August, 1792, blev Koefoed beordret at være Observateur med et andet af Stibolts Skibe, Briggen Lougen, som blev beseilet med Fregatten Frederiksværn paa en Tour i Østersøen.

Endskiondt denne Brig ei var bygget til andet, end til den norste Skærgaard, havde dens Bygmester dog det Held, at giøre den til et overmaade godt Søstib og en god Seiler. Det Rygte blev udspredt, at Koesoed, af Belvillie mod Fabrikmesteren, havde givet Briggen et bedre Studsmaal, end den fortiente; men Admiraltetet troede dog Rapporten, saa at den blev sendt Aaret efter til Vestindien, hvor den gjorde god Tjeneste, og fik den største Berømmelse af dens Chef, General-Aldjudant Hans Raas.

Det følgende Aar i Marts Maaned blev Koesoed udnævnt til Chef af Fregatten Triton, med hvilken han lagde ud af Bommen midt i April, og i Mai Maaned erholdt han Ordre, at holde sig seilklar for at convoiere nogle Ostindiefarere forbi Cap Finisterra. Briggen Glommen, Capitainlieutenant Schrødersee, blev underlagt Triton og affeilede sidst i Mai, for at krydse i Canalen og der møde de hjemkommende Ostindiefarere, for at ledsage dem ud i Nordsøen og beskytte dem imod Kapere, som, efter at Krigen var udbrudt imellem Frankrig og England, gjorde Seiladsen usikker. Den 30de Mai affeilede Koesoed med 2 Ostindiefarere fra Kiøbenhavn, og forlod dem d. 18de Juni omtrent 60 Mile vestenfor Cap Finisterra. Han krydsede derpaa nogen Tid under Scilly Verne og løb siden ind til Falmouth for at fylde Vand. Her stødte Glommen, der havde convoieret Skibet Juliane Marie igiennem Canalen og ud i Nordsøen, til ham, og efter at have krydset i Forening til d. 31de August, uden at møde flere Ostindiefarere, seilede de tilbage til Kiøbenhavn, hvor de ankom d. 6te September.

Med Sotvoimesteren Lühows Død, i Marts 1794, blev Koesoed ansat i hans Sted, dog med det Vilkaar, at han kunde vedblive at fare til Soes. De stærke Udrustninger, der foresaldt i dette Aar, gavede Koesoed meget at bestille i hans nye Post; og allerede det følgende Aar i April ombyttede han denne Stilling med en activ Commando, idet han erholdt Ordre til Fregatten Freia, 40 Kanoner, for at gaae til den vestindiske Station. Dette var et nyt Skib, efter Stibolts Tegning, og den smukkeste og bedste

Fregat i Flaaden, efter Koesoeds Sigende; ligesom den var den første Fregat hos os, der havde Kobberhud. Den 4de Mai lagde han ud af Bommen. Officiererne vare: Capitainlieutenant J. S. Fabricius; Prem. Lieutn. Rasm og Secondlieutenanterne G. Meyer, Rappe, Lynch og Greve Trampe.

Den 22de Mai seilede Freia fra Kiøbenhavn. Nogle Officierer vare ombord som Passagerer, deriblandt Vice-Commandanten paa St. Thomas, Oberst-Lieutenant Mühlenfeldt. Den anløb paa Reisen Madeira, og kom d. 14de Juli udenfor Christiansted paa St. Croix, hvor Depecherne til Gouvernementet afleveredes, og Dagen derpaa ankrede den i St. Thomas. I denne Havn laae Briggen Nidelven og Snauen Urs. Den første af disse havde Koesoed Ordre til at sende hjem, og til den sidste medbragte han Premierlieutenant Thura og Secondlieutenant Fasting, som afløste de paa Snauen værende Officierer. Nidelven affeilede til Europa d. 30te Juli, medtagende de fra Urs afløste Officierer, undtagen Prem. Lieut. B. Raas, der begiærede at blive tilbage og befordre sig selv hjem, med et Koffardstib, men døde før Afreisen.

Generalgouverneur Waltersdorff var reist hjem, da Koesoed ankom til Vestindien; han foresandt den ældste Regieringsraad, Etatsraad Lindemann, fungerende som Generalgouverneur, og Oberst Malleville var Commandant paa St. Thomas og St. Jan. Koesoeds Instrux lod paa, at beskytte Handelen, forhindre Fiendtligheder paa vore Kyster og opretholde Kongens Territorialhoiheid; men det var ham derhos strengt forbudt at convoiere, af hvilken Aarsag han nødsagedes til at være til Soes saameget som muligt, for at beskytte Handelen. Det første Koesoed foretog sig var, at løbe til Tortola, for at underrette Stations-Chefen der, Capitain Fowns, som commanderede en Sloop of War, Bulldog, paa 18 Kanoner, om hvorvidt han ansaae det danske Territorium at strække sig, hvilket den engelske Capitain lovede at respectere og forsikrede tillige, at han Intet skulde foretage sig, der kunde være Koesoed ubehageligt. Dette overholdt han saa-

længe han levede; men han døde desværre, og da hans Kæst-commanderende havde faaet Commandoen, begyndte denne strax med at forurolige vore Kyster og opbringe danske Skibe.

Den 22de October erholdt Koefoed en Anmodning fra Oberst Malleville, at løbe ned til St. Juan paa Portorico, for at reclamere et dansk Fartoi, der uretmæssigen var blevet anholdt og condemneret. Dette Fartoi tilhørte Handelshuset Eckardt & Comp. paa St. Thomas; og Narrafagen til dets Anholdelse var denne, at det ikke var tilladt at indføre andre Varer paa de spanske Colonier, end Negerflaver; men da Intendanten paa Portorico havde skriftlig anmodet Gouvernementet i St. Thomas om at faae Meel tilført, havde Eckardts Fartoi tilligemed Negerne indtaget et Parti Meel. De Spaniske paastode, at hver Artikel borde have været indført for sig, men ei samlede i eet Skib, hvilken Overtrædelse var en lovlig Grund til at konfiskere Skibet. Intendanten over Portorico, der havde begiært Tilførselen af Melet, blev uenig med Gouverneuren Don Raimond de Castro, og denne lod ham arrestere, paa Grund af at han befordrede Fremmedes Handel med Colonien, hvilket stred imod Lovene; derfor maatte nu det danske Fartoi undgaa. Koefoed udrettede Intet ved sine Reclamationer hos Gouverneuren, da dennes Secretair Don Garcia, der havde megen Indflydelse, var derimod; men Retten var saa aabenbar paa Reclamanternes Side, at da Documenterne kom til Spanien, tilligemed Koefoeds Relation om Sagen til den danske Minister i Madrid, Geheimeraad Dreier, fik Eckardt Næret efter fuld Erstatning for sit Tab, idet Gouverneuren blev tildomt at udbetale ham 16,000 Piaastre for Skib og Ladning.

Da Fregatten, i Begyndelsen af November, kom tilbage til St. Thomas, var Capitain Lieutenant Fabricius, der var bleven tilbage formeddelt Sygdom, med Koefoeds Tilladelse affeilet til Kiøbenhavn med et Koffardiskib. Fregattens Præst, Hr. Biering, der ligeledes var efterladt syg, var død under Fraværelsen, hvilket Dødsfald blev meget beklaget.

Den 9de December kom den forhen omtalte Sloop of War, Bulldog, udenfor Havnen, for at meddele Koefoed, at Capitain Fownes var død og at Lieutenant Hope havde overtaget Commandoen. Medens den laa opbrast udenfor Havnen, kom en engelsk Lettre of Marque og vilde løbe ind. Bulldog vilde standse den, for at presse Folk, men da den forcerede Seil, stød Bulldog Kugler efter den, hvoraf nogle rakkede ind i Havnen. Freia kom strax under Seil, men da det faldt i Stille, roede Koefoed med sin Chaluppe ombord i Bulldog og forestillede Chefen hvor urigtig han havde handlet, og at dersom Fregatten havde kunnet komme ud, vilde der være bleven skudt paa ham, for at have øvet Fiendtligheder paa dansk Territorium. Lieutenant Hope gjorde mange Undskyldninger, og derved forblev det denne Gang.

Den 10de Decbr. gik Koefoed til Søes; men kort efter udbrød en ondartet Forraadnessfeber ombord. Narrafagen dertil formodedes at være, at Præstens Oppasser, der var bleven smittet af sin Herre, døde ombord af samme Sygdom. Fregatten løb strax tilbage til St. Thomas, hvor de Syge bragtes paa Hospitalet, og det øvrige Mandskab forblev i nogle Dage ind-quarteret paa et stort Koffardiskib, medens Fregatten blev udlustet og gienemroget; og paa denne Maade lykkedes det at standse Sygdommen.

Den 14de December løb Koefoed ind til Tortola for at reclamere en dansk Brig, der var bleven opbragt dertil, fordi den forhen havde været engelsk Eiendom, der var gjort til Prise af de Franske og siden var solgt. Ved Underhandling lykkedes det Koefoed at faae Briggen saa vidt frigiven, at den kunde seile til St. Croix og løse sin Ladning, men skulde forblive der, indtil der faldt Dom i Priisretten. Hermed var Rederen, en Kiøbmand Hage, ikke tilfreds; og Briggen blev derfor liggende i Tortola, hvor Priisretten siden fritkiendte Ladningen, men condemnerede Skibet. Fregatten løb tilbage til St. Thomas d. 18de De-

cember og gik til Ankers udenfor Prinds Robert, hvorfra man noiere kunde observere Alt, hvad der foregik til Søes.

Den 2den Januar saae Koefoed sig atter nødsaget til at løbe ind til Tortola, fra hvilket Sted man igien begyndte at forurolige den danske Skibsfart. Tre smaa Fartøier vare opbragte dertil, kommende fra de hollandske Colonier Demerara og Verbice. Der ventedes i Løbet af disse Dage endnu 20 andre til St. Thomas. Koefoed blev derfor liggende i Tortola og holdt Bulldog inde, ved at modtage adskillige Invitationer fra Land og foranstalte Dineer i Freia, til hvilke Chefen for Bulldog var indbuden. Vro maatte imidlertid holde det krydsende under Ost-Enden af St. Croix og assistere de fra de hollandske Colonier forventede Fartøier, hvilket havde den gode Følge at de alle ankom lykkelig til deres Bestemmelse. Da Koefoed modtog Efterretning herom, forlod han Tortola, for at gaae til St. Thomas. Underveis mødte han en dansk Skonnert, der var ladet med alle mulige Forfriskninger til Chefen, Officiererne og Mandskabet paa Freia, hvilket Skibmændene paa St. Thomas sendte dem i Foræring. Koefoed holdt det nu krydsende til Luvart af St. Croix, for at beskytte de ankommende Skibe, uden at see noget til Bulldog før den 24de Januar, paa hvilken Dag det var tykt Veir og der hørtas nogle svære Skud under Christiansted. Fregatten holdt strax af, og opdagede snart, at det var Bulldog, der havde jaget en dansk Skonnert ind til Christiansted; men da han fik Die paa Freia, dreiede han til Vinden med saadan Til, at han ikke gav sig Tid til at visitere to amerikanske Skibe, som ligeledes løb ind til Christiansted. Den 10de Februar løb Koefoed tilbage til St. Thomas, hvor Snauen Vro stødte til ham og meldte, at der til St. Croix var ankommet et Skib med Provisjoner til Orlogsmændene, hvilke strax bleve modtagne og oplagte i Magazinerne.

Den 25de lod Bulldog sig see udenfor Havnen; den havde nu faaet en Tender med sig, og begyndte at forurolige St. Thomas's Handel mere og mere. En Hr. Duncan paa Tortola,

der var Priiscommisfair, og en Hr. Linnard, som var Priisdommer deelte med Lieutenant Hope paa Bulldog de Koverier, der øvedes paa de neutrale Skibe. Da Bulldog endnu den næste Dag laa under Bucken-Island og viserede Skibe, blev Koefoed kied af dette, gik under Seil med Fregatten og afviste ham i meget alvorlige Udtryk, som han lod til at blive særdeles fornærmeth over. Et amerikansk Fartøi var flygtet fra Tortola til Vestenden af St. Croix tilligemed et Priisfrib, kiøbt paa Guadeloupe; disse kom Bulldog strax for at reclamere, men fik Afslag. Alt dette hidrog til at forsøge Stridighederne, saa at Koefoed maatte ideligen være i Activitet med Fregatten. Den 18de Marts løb Freia ind til St. Thomas, hvor Koefoed blev syg, men kom sig efter 8 Dages Forløb. Den 27de ledsagede Vro to danske Skibe Passagen ud; strax efter at de vare gaaet under Seil, bleve de jagede af Bulldog. Koefoed stak øieblikkelig Touget fra sig og affaar den fra Skibene, der seilede nord paa, uden videre Overlast. Paa Tilbageveien til St. Thomas opdagedes en fransk Kaper under „Sorte Punt,“ hvilken Vro fik Ordre at fordrive. Nogle Skud, Vro havde giort under Land, vakte Bulldogs Opmærksomhed; den stod ind under Water Gilandet, hvor Vro og Kaperen skulde forbi, af hvilken Marsag Koefoed indtog en saadan Stilling med Fregatten, at han kunde forhindre, at det kom til Giendtligheder.

Kied af Bulldogs idelige flette Opsørsel, indgav det danske Gouvernement en Klage til den commanderende Admiral Laforey, som lovede, at raade Bod derpaa i Fremtiden. Bulldog havde kort før faaet en ny Chef, Capitain Dick, der var en Søn af den commanderende Admirals Secretair.

Da der var No i Farsvandet i nogen Tid, løb Koefoed ned til St. Juan paa Portorico, for at hjælpe nogle danske Skibe til Søes, der skulde til Europa, og da han havde fulgt dem 30 Mil nord paa, seilede han tilbage til St. Thomas, hvor han ankom d. 13de April. Her modtog han den Efterretning, at Stationen paa Tortola var bleven forstærket med en Fregat, og at de En-

gelske havde ifinde at udfiære en Amerikaner fra Vest-Enden paa St. Croix, da den oprindelig var et engelsk Skib, som var priisdomt og solgt paa Guadeloupe. Koefoed seilede paa denne Efterretning siebliflig til St. Croix og ankrede paa Vest-Enden, hvor det dog ikke kom til noget Alvorligt.

Jntet mærkværdigt passerede i en Maanedstid; men d. 16de Mai erholdt Koefoed Melding fra Snauen Vro, at det danske Skib Philippine laa seikklar i Christiansted; men da det var et Priisfrib, var det udsat for at blive taget af de Engelske. Den 17de Mai kom Skibet ud fra Bassinen og fulgte med Freia til St. Thomas; men da de vare ved Fugleklippen, laa Bulldog i Læ af St. Thomas's Havn, og dens Tender under Cruz-Baien paa St. Jan. Den sidste holdt ned efter Phillippine og stød en Kugle efter den, som gif ikke langt fra Fregatten. Denne Fornærmelse blev strax efter besvaret med en Kugle efter Tenderen; denne dreiede siebliflig til Vinden og løb sin Wei, men Bulldog, som den signalerede med, søgte at spærre Indseilingen til Havnen for Fregatten, ventelig for at faae fat paa Philippine. Koefoed vedblev at styre sin Cours, hvorved begge Skibe kom hinanden saa nær, at han var belavet paa en Paaseiling. I det sidste Dieblik holdt Bulldog af, og det danske Koffardistib løb ind til St. Thomas imellem Landet og Fregatten. Denne Manøvre gav Anledning til en meget heftig Klage imod Koefoed, til den danske Regiering, fra Admiral Christian, der beskyldte ham for, at have villet overseile et af Hs. brittiske Majestæts Skibe, men som naturligtvis ingen videre Følge havde.

Koefoed holdt det krydsende imellem Derne, indtil vedvarende ondt Veir tvang ham til at løbe ind til St. Thomas, for at reparere Fregattens Seil. Snauen Vro holdt det imidlertid krydsende, men den havde Ordre ikke at indlade sig med Bulldog, der ikke vilde have respecteret den, men den frygtede Freias Artilleri. Hele Juni Maaned gif hen med at krydse og ledsage hjemgaaende danske Koffardistibe til en 30 Mile nordenfor Derne. Den 6te Juli affeilede en stor Convoi paa 150 Seilere fra Ter-

tola, convoieret af et Linieskib og 2 Fregatter. Skibene havde samlet sig paa denne D fra de forskiellige Lavarts-Der. Dagen efter seilede Koefoed atter over til St. Croix, hvor han fik at vide, at den franske Fregat „la Persée,” Capitain Valtiaur, krydsede i Farvandet. Chefen havde sendt et meget høfligt Brev til den danske Generalgouverneur. Koefoed gjorde sig forgiaæves Umage for at møde denne Fregat; derimod var den franske Corvet „Scipion,” Capitain Regie, ankommen til St. Thomas fra St. Domingo; men affeilede igien d. 14de Juli.

Den 17de s. M. kom Bulldogs Tender og søgte Skul under Freias Kanoner, da den var jaget af en fransk Skonnert paa 14 Kanoner, der løb ind til St. Thomas. Koefoed havde en Officier ombord i Fransmanden, for at forhindre at han skulde insultere Tenderen, der ligeledes laa i St. Thomas. Skonnerten affeilede igien d. 18de, og samme Dag ankom Bulldog, for at afhente sin Tender. Freia gif atter tilføes, og da den kom tilbage d. 26de Juli til St. Thomas, laa den franske Fregat la Persée i Havnen. Den havde havt en Bataille med den engelske Fregat Nimable paa 36 Kanoner, havde megen Skade paa Reisingen og tillige endeel Saarede.*) Den engelske Fregat Nimable, ført af Capt. Mainwaring, løb ogsaa ind til St. Thomas tilligemed Bulldog, for at convoiere nogle engelske Skibe nord efter. Koefoed havde megen Umage, med at overholde Rolighed og Orden i Havnen, imellem disse Nationers Skibe, saa at han faae sig nødsaget til at armere alle sine Fartøier for at patrouillere om Matten, da der ingen Disciplin var paa den franske Fregat; dens Officierer erklærede Koefoed reent ud, at de ei havde deres Mandskab under Commando. De engelske Fregatter seilede efter 2 Dages Ophold. Den 30te Juli kom den engelske Fregat Mermaid, 36 Kanoner, Capt. Otway, til St. Thomas for at reparere. Den havde faaet Skade paa sin Fokkemast-Sahling. Koefoed gav den al mulig Assistance, for

*) Deres Antal beløb sig til 60, der alle døde af Mund-Krampe.
10de Bind 1te Hefte.

snarest muligt at faae den bort. Den seilede d. 1ste August. Siden kom den Esterretning, at Mandstabet i Seen havde giort Opror, dræbt Capt. Otway, og var løbet ind til Havana med Skibet. Gouverneuren udleverede disse Forbrydere til Jamaica, men beholdt Fregatten.

St. Thomas var nu ret besøgt af de engelske Drlogsmænd, den 4de August ankom den engelske Sloop of War Lynch, paa 18 Kanoner, for at afhente nogle engelske Negere, der vare deserterede fra Antigua, men affeilede strax igien. Koefoed var ei tilfreds med disse Besøg, saalænge den franske Fregat laa under Reparation, da de stedse gæve Anledning til Ubehageligheder.

Bulldog laa nu og reparerede i Coral Baien paa St. Jan, og da det tillige var Dreans Tid, benyttede Koefoed denne Nøilighed i Farvandet til at eftersee Fregattens Reising, med hvilket han begyndte den 10de August, og lod Snauen Gros løbe ind til Christiansted for at gjøre det samme. Den 23de August var Fregatten atter seillklar. Den 25de ankom tvende franske Fregatter, Meduse, 44 Kanoner, og Insurgente, 36 Kanoner, ført af Divisions-Chef St. Menou, en af Koefoeds gamle Bekjendtere fra den franske Marine, og laa der til d. 30te August. En Plan til at angribe og ødelægge Tortola kom ei til Udførsel, formedelst Uenighed imellem Cheferne og tildeels fordi de ei kunde stole paa Mandstabet. De forsøgte ei engang at tage Bulldog, hvilket vilde have været Koefoed meget velkommen. Den 4de September kom der Esterretning om foresaldne Uordener i Cruz-Baien paa St. Jan. Fregatten Freia gik strax under Seil, for at begive sig derhen. Sagen var, at Bulldog, der havde faaet en ny Chef, Capitain Reeves, havde jaget en fransk Kaper derind med sin Priis, hvilken den tilbagetog med armerede Fartøier. Kaperen trak sig tilbage, i det saakaldte Binnen-Water. Da Koefoed kom ud, saae han Bulldog med Priisen hvilke bleve jagede indtil en anden Fregat kom ud fra Tortola; derpaa seilede han til Cruz-Baien, for at faae den franske Kaper bragt ind til St. Thomas, hvilket ogsaa skete samme Dag, uden at blive foruroliget af de Engelske.

Commandanten paa St. Thomas, Oberst Mallesville, der var bleven General Major og General-Gouverneur, seilede over til Vestenden af St. Croix med Freia den 6te September, hvor han blev hoi-tidelig imodtaget af Dens første Plantere. Oberst-Lieutenant Mühlenfeldt blev igien Commandant paa St. Thomas. Den 10de September affeilede Fregatten fra Vest-Enden, men efterat have været ude i tvende Dage, var der bleven 60 Mand syge ombord, hvilket nødsagede Koefoed til strax at søge St. Thomas, hvor de Syge bleve ilandsatte. Skibet blev reent udløstet og giennemroget, Lasten samt Vanjerne bleve kaldede. Fregattens Doctor og tvende Officierer laae syge i Land, mange af Folkene døde, saa at Fregatten blev nødsaget til at ligge stille til den 11te October, da Koefoed løb over til St. Croix, for at forfriske Mandstabet, og derfra til St. Juan paa Portorico hvor han ankom den 19de October. General-Gouverneuren paa Den modtog Koefoed med al muelig Artighed og Velvillie; han sørgede for, at alle mulige Forfriskninger bleve leverede til Skibet for en billig Betaling. Mandstabet fik daglig ferste Maaltider og saameget Grønt, der kunde overkommes, hvorefter deres Sundheds Tilstand mærkkelig forbedrede sig. Den 5te November affeilede Koefoed, men han havde nær forliit Fregatten paa Klipperne ved Udseilingen, da det blev pludselig Stille, kun en hurtig Pialp af en Mængde Fartøier, der bugserede, røddede Fregatten. Den ankom til St. Thomas den 8de Novbr. og affeilede derfra igien den 13de, da en engelsk Kaper havde taget en Bark, under Vest-Enden af St. Thomas. Kaperen blev jaget, men trak sig tilbage imellem Caierne norden for St. Jan, hvor Fregatten ei kunde forfølge den, af hvilken Marsag Koefoed gik tilbage og tog Cieren af Barken, en Hr. Suffren, med sig, for med Fregatten at gaae til Tortola og der reclamere Barken og fordre Kaperen afftraffet. Da Koefoed løb ind den 17de til Tortola, lod Hr. Duncan, der var Kaperens Keder, denne strax affeile. I Forstningen negtedes at udlevere Barken, hvilket dog siden skete, saa at den kunde affeile den 19de; men neppe var han kommen uden-

for, for Koefoed opdagede en Kaper kommende nord fra, imellem Tortola og St. Jan, med tvende Priiser. Koefoed styrede strax til dette Løb og tog den ene Priis, som var en dansk Skonnert, kommende fra Nordamerika. Kaperen gjorde Signaler til den engelske Fregat Fury, der lettede og jagede efter Skonnerten, hvilken Koefoed lod løbe ind i Crux-Baien, for at faae den ud af Lobet mellem St. Thomas og St. Jan, hvor ingen af Fregatterne kunde gaae. Dagen efter ankom begge til St. Thomas. Skonnerten tilhorte en Skipper, ved Navn Otto, som Kaperen beholdt ombord.

Koefoed maatte nu ligge stille i nogle Dage, da Fregatten trængte til at krænges, for at blive kalfateret i Vandgangen, saa at han kom ei til Søes før den 1ste December og krydsede nu omkring de danske Der paa forskjelligte Steder, uden at kunne faae fat paa Kaperen Pitt fra Tortola, hvilket endelig lykkedes ham d. 18de December, under St. Jan, men den var et Stykke til Luvart. Det blæste en revet Mersseils Kuling, og efter en 3 Timers Jagt kom han Kaperen paa Kanon-Skuds Distance. Kaperen strøg; den blev strax besat og sendt til St. Thomas som Priis. Denne Kaper, som tilhorte Hr. Duncan paa Tortola, havde i lang Tid foruroliget de danske Kyster; det var derfor ei til liden Glæde for Indvaanerne i St. Thomas, saavelsom for Koefoed at den endelig var bleven taget. Capitainen og Mandstabet fik Lov at gaae. Hr. Duncan havde en anden Kaper, kaldet William, den laa udenfor St. Thomas og braverede Fregatten Freia d. 20de December, da det var stille; endelig kom der noget Lufst om Eftermiddagen, saa at Fregatten kom under Seil, og var saa heldig at tilbagetage en Priis, han havde taget; men det blev atter stille, saa at Kaperen ræddede sig med sine Marer, ved at styre norden om St. Thomas. Koefoed blev liggende hele Natten i Lobet af Passageerne. Om Morgenen d. 21de saaes begge de engelske Fregatter Bulldog og Fury, med Kaperen, nordnorden for St. Thomas. Paa samme Tid opdagedes tvende svære Seilereovre under St. Croix, hvilke Koefoed strax

jagede og taledede med om Middagen. Det var de franske Fregatter Persée og Thetis paa 44 Kanoner; de underrettede Koefoed om, at de havde giort en stor engelsk Priis, som de havde giivet Ordre at gaae til St. Thomas for at sælges. Det var en Lettre of Marque paa 20 Kanoner. Dagen efter løb Freia ind til St. Thomas, hvor Bulldog laa. Capitain Reeves reklamerede Kaperen Pitt. Koefoed sagde ham de Grunde, der nødte ham til at befrie de danske Kyster fra denne Rover, tillige at Sagen var nu engang bragt for Retten, hvor han maatte vente paa dens Udfald. Dagen efter gik Bulldog igien tilføes og stod et Stykke vester efter. Freia lettede ligeledes, men holdt sig et Par Mil til Luvart af Bulldog. Noget efter bemærkede Koefoed, at et svært Skib styrede lige mod Havnen, hoorpaa han løb tæt op under Bucken-Eiland, og laa opbrast. Det ankomne Skib heiste Priisflaget, og var de franske Fregatters Priis, som forhen er omtalt. Da Bulldog fik dette at see, jagede han strax til Luvart, for at affikere den fra Havnen. Prisen kom imidlertid ind paa dansk Grund, og begiærede Koefoeds Bestyttelse, som den erholdt, og den maatte nu seile paa Styrbords Side af Fregatten, saa at Bulldog, der var om Vagbord, ikke kunde komme til at styde paa den; men i sin Hidsigthed fik Capt. Reeves en Kugle, der gik tæt forbi Freia. Da dette var en aabenbar Fornærmelse paa dansk Grund, fik han strax en Kugle igien tæt under Bulldogs Agterskib. Alt var færdigt ombord i Freia, til at giendrive Magt med Magt, men ved det første Skud vendte Bulldog og løb Freia agter om. Prisen vedblev sin Cours ad Havnen til, men det kom til en alvorlig Samtale med Capitain Reeves, der fra begge Sider var temmelig heftig. Koefoed anfører i denne Anledning.

„Jeg fik en alvorlig Samtale med Capt. Reeves, der paa begge Sider var temmelig heftig. Han truede; jeg besvarede hans Trusler paa samme Maade, og havde hans mindre Skib været istand til at maale sig med Freya, saa havde en varm Action neppe været undgaaet. Paa den anden Side kunde

„man ikke andet end undskyldte ham paa en Maade, naar man betænker, at han skulde være en rolig Tilskuer til at see en saa stor Priis var i Fiendens Hænder, og som han ei kunde tilbagetage, formedelst den Bestyttelse, jeg var nødsaget at give den.“

Koefoed ventede at denne Tildragelse vilde ende med Ubehagelighed, af hvilken Marsag han løb over til St. Croix og aftalte med Gouverneuren, at der burde strax sendes en Klage til den commanderende Admiral, over hans Krydseres Opførsel ved de danske Der. Denne gjorde sin Virkning. Hr. Fleischer kom tilbage den 20de Januar med Svar fra Admiral Harvay, at han vilde sende en Fregat, som skulde i Mindelighed og Venstfælighed afgjøre Alting med Koefoed, endvidere, at alle hans Krydsere skulde erholde Ordre paa det nøieste at respektere det danske Territorium. Til Slutningen anførte Admiralen, man maatte undskyldte hos en ung Officier nogen overdreven Tjeneste-Jær, hvilket han, som Admiral, maatte undertiden oversee i Krigstid. Samme Dags Eftermiddag fik Koefoed Efterretning om, at tre engelske Fregatter vilde komme til St. Thomas fra Tortola, hvilke havde gjort foruroligende Ubladelser angaaende Freia og mod St. Thomas's Havn. Koefoed lagde sig strax tæt inden for Prinds Robert, med Spring paa sit Toug, saa at Vandgangen paa Fregatten var dækket ved de lave Klipper, men han kunde tillige bestyde Indsejlingen. Ved Solens Nedgang ankom Fregatterne og lagde sig i en truende Stilling uden for Havnen. De vare commanderede af Capt. Mainwaring, der var ombord i Fregatten Alimable, paa 36 Kanoner. Efterat de vare gaaede til Ankers, sendte Koefoed en Officier ombord for at erfare deres Hensigt. Capt. Mainwaring tilbagesendte en meget høflig Hilsen, hvorpaa Koefoed gik selv ombord til den Commanderende, og forestillede ham, at den Stilling hans Skibe havde taget, lod som om det kunde betyde Fiendtligheder, hvilket denne dog paa det bestemteste negtede, men sagde at han var kommet for at have en Samtale med ham. Da der vare nogle danske Plantere fra St. Croix ombord, blandt andre Doctor Stevens, en Svo-

ger til General Major Walterstorff, vilde Koefoed ei i deres Nærvarelse entreere videre med Capitain Mainwaring, men bad ham og de andre tvende Chefer til Frokost næste Dag ombord i Fregatten Freia, hvor de ubehindret af Fremmede kunde tale sammen. Snauen Ero blev derpaa affendt til St. Croix for at underrette General-Gouverneuren om Besøget af de tre engelske Fregatter. Dagen efter kom alle tre engelske Chefer ombord i Freia, hvor der var meget at afhandle; de Engelske klagede over Koefoed og Snauen Ero, og denne igien over de Engelskes Fremgangsmaade, der var aldeles stridende mod den danske Neutralitets Ret; og da Koefoed forsikrede dem paa, at han vilde vedblive, med Magt at afvise deres Kaperer, der krydsede ved de danske Ryster, og opbringe dem, der i mindste Maade begik nogen Uorden, stilledes de engelske Chefer og Koefoed ad, ei som de bedste Venner. Han henvisste dem forefften til General-Gouverneuren paa St. Croix, naar de havde noget at klage over ham. Det blev besluttet, at de vilde seile til Vest-Enden og derfra reise til Gouverneuren, af hvilken Marsag de affeilede om Usteningen. Koefoed seilede noget efter, passerede dem om Natten, og laa til Ankers om Morgen den 26de da Fregatterne ankom til Vest-Enden i Dagningen. Capitain Evans, Chef for Fregatten Fury, blev bestemt at skulle reise til Gouverneuren; Koefoed ledsagede ham, og de traf General Malleville paa Plantagen „Constitution-Hill,“ hvor den engelske Capitain tilligemed Koefoed havde en Conference med ham, i hvilken den første ei erholdt nogen synderlig Trost. Capitain Evans klagede over Koefoed; denne igien over de Engelskes Opførsel i Umindelighed og derved blev det; men fra den Tid blev der Rolighed imellem de danske Der. Capitain Mainwaring lovede, at ville tage Patentet fra Kaperen, der havde foruroliget de danske Farvande, og Koefoed lovede, at hvis han herefter opbragte nogen Kaper, saa skulde den sendes til Capt. Mainwaring, for at blive straffet. Den 9de Februar blæste det en Storm, hvilket er noget Usædvanligt paa den Tid af Aaret. Nogle Dage efter

kom der en Beretning fra den franske Gouverneur paa Guadeloupe, at de franske Orlogsmænd saavel som Kapere havde Ordre at opbringe alle neutralske Skibe, der besøilede Luvarts Verne der tilhorte de Engelse, da disse havde erklæret Guadeloupe i Blokade Tilstand. I Slutningen af Februar blev Koesoed syg paa en Reise til Christianssted fra Vest-Enden, og maatte forblive i Land 10—12 Dage. Midt i Marts gik han atter under Seil med Fregatten, med hvilken han var i idelig Activitet for at beskytte Handelen og Skibsfarten. Den 20de April fik Koesoed Underretning om, at 7 engelske Linieskibe og endeel Transportskibe vare ankomne til Portorico, hvor et betydeligt Antal Tropper blev landet noget østen for Byen Juan, under General Lieut. Abercrombys Commando, men de bleve slagne tilbage af de Spanske, og maatte lade hele deres Artillerie og Bagage blive i Stikken, for atter at kunne embarquere dem. Intet mærkvaerdig passerede forinden i Slutningen af Mai, da Koesoed fik Underretning, at en engelsk „Lettre of Marque“ havde taget en dansk Bark paa Nordfiden af St. Croix, brændt samme og derpaa sendt Mandskabet i Land i en lynfærdig Jolle. Fregatten laa dengang paa Vest-Enden og gik strax under Seil, men var ei saa heldig at støde paa den omtalte Lettre of Marque, og løb derpaa ind til St. Thomas, hvor den engelske Fregat *Arctusa* paa 44 Kanoner, Capt. Wolley, havde været for at see *Freia*, hvilken han havde hørt omtale med saa megen Roes paa Luvarts Verne, hvad dens Seilads angik m. m. Dagen efter løb den engelske Fregat atter ind; Chefen Capt. Wolley tilbragte to Dage med Koesoed, og var særdeles indtaget i *Freias* Construction. Den 26de Juni bemærkedes fra *Freia*, at en Kaper under fransk Flag tog et dansk Skib i Lø af Vatter-Giland. Fregatten var sieblikkelig under Seil, og efter 2 Timers Jagt blev det danske Skib tilbagetaget. Kaperen flygtede nord paa, steds forfulgt af *Freia*, og var ogsaa bleven taget, hvis det Uheld ikke var indtruffet ombord i Fregatten, at en Mand faldt overbord under Jagten, hvorved den blev op-

holdt for at berge ham. Den 3die Juli ankom *Wrø* med en dansk Skonnert, som var taget af en engelsk Kaper, hvilken den tog tilbage. Den 12te Juli løb Fregatten til Vest-Enden for at eftersee Takkelagen; der havde Koesoed det Uheld, at en Constabel, der stod Post paa Styrbords Kobryg, ihjelskød med Forsæt den Mand, der sad paa Udkik paa Kran Viellen.*) Den 27de Juli fik Koesoed Ordre fra Admiralitetet at seile hjem uden at oppebie Fregatten *Tris's* Ankomst, der skulde afløse *Freia*. Den 3die August kom en Deputation af Borgere og Ridsmænd ombord i *Freia*, for at takke Koesoed for den Beskyttelse, han i tvende Aar havde givet deres Handel, og ved et Brev tilkiendegav de, at de havde bestilt et *Solv The-Servise* til ham i England, som de ved deres Correspondent i Kiøbenhavn vilde lade ham overlevere til en Grindring fra dem. Den 4de August afsailede Fregatten til Kiøbenhavn; som blev ledsaget tilføes af en stor Mængde Vaade, der ønskede den en lykkelig Reise. Stormende Veir og Modvind nødsagede Koesoed til at løbe ind til Norge for at reparere sine Seil, og han ankom først til Kiøbenhavn d. 30te September, hvor Commandoen blev strøget den 7de October. Dette Togt, der havde været i 29 Maanedes, var et af de activeste, som nogen dansk Orlogsmænd har haft i Vestindien. Koesoed havde Leilighed til at hædre Flaget, og var tillige den danske Søfart og Handel til særdeles Gavn, hvilket som vi har seet taknemlig blev anerkendt af Borgerne og Ridsmændene. Koesoed

*) Denne Constabels Navn var Andreas Gabel. I et Slagsmaal havde en Matros, med hvem Gabel havde levet i flere Aar i Uvenskab, sparket ham et Brok til. Da han stod Post ved Galderbet, troede han i Skumringen at det var denne Matros, der havde Udkik, men istedenfor sin Fiende, dræbte han sin Ven. Gabel var meget afholdt ombord i Fregatten, baade af Officiererne og Mandskabet; han kunde have reddet sig, da den vagthavende Officier kom til og sagde, „Gabel var det ei et Vaade Skud?“ — „Nei Herr Lieutenant!“ svarede Gabel, „det var vel overlagt, men uheldigvis traf det ei den rette.“

foeds Helbred var meget svækket, af hvilken Aarsag han fik Til-
ladelse til at opholde sig nogen Tid i Fyen hos sin Broder. Me-
dio November tiltraadte han atter sin Post som Toimester, men
Singene havde forandret sig ved Holmen — vi ville anføre Koe-
foeds egne Ord.

„Den unge Fabrikmester Hohlenberg begyndte at anmasse
„sig megen Myndighed, og gjorde det ubehageligt for enhver, der
„hasde med ham at bestille. Den Fregat, jeg commanderede i
„Befindien, hvis gode Egenskaber han vilde kuldkafe, gav mig
„mange Ubegneligheder, da det var min Pligt at soutinere
„dens Koes.“

Ved Nytaar 1798 avancerede Koesfoed til Commandeur-Ca-
pitain, og i April Maaned giftede han sig med Fruen Char-
lotte Lindholm, og nød nu en huuslig Lykke og et roligere Liv,
som han ei tilforn havde kiendt noget til. I Lovet af Aaret
blev Koesfoed beordret, at indkomme med et Forslag til en bedre
Indretning med Sø-Artilleristerne, paa samme Tid erholdt de 4
Divisions-Chefer, hver især, en lignende Ordre. Af alle de indkomne
Forslag valgte Collegiet Koesfoeds, nemlig med Toihuus-Com-
pagniet, bestaaende af alle Artillerie-Officiererne og de tvende før-
ste Classer af Artillerie-Underofficiererne, tilligemed den hele Ung-
dom, der blev opdraget til at være Artillerister, hvilket strax blev
iværksat den 1ste Januar 1799. Som Toimester blev Koesfoed
udnævnt til Chef for dette Corps og arbejdede trolig til dets
Opkomst, samt havde den Satisfaction at see det lykkes. Ar-
tilleristerne fik mere Ambition, og hvor Noget ved Holmen skulde
bruges, hvor det kom an paa Accuratesse og Orden, brugte man
en Artillerist. Koesfoed fik Ordre at øve de Soldater i Kanon-
Exercits, der vare udtagne af Regimenterne til Marinere, tillige
at læse praktisk for disses Officierer; men det vilde ei lykkes, und-
tagen med Lieut. Stockfleth, en Søn af Admiralen, han lærte
med Lyft det praktiske Sø-Artillerie, og kom saavidt, at han blev
ansat til Exerceer-Officier for de øvrige Officierer og Soldater,
hvilket var Koesfoed til megen Lettelse, haade hvad Arbejde og

Tid angik. Et gammelt Linieskib blev armeret med de nødven-
dige Kanoner, hvor Exerceer-Skolen blev holdt under Lieut. Stock-
fleth. Fabrikmesteren gjorde mange Planer, og ønskede at faae
indsort Carronade Systemet, hvilket Koesfoed modsatte sig, undta-
gen hvad der angik de smaa Fartøier. Kaperterne vilde man
ogsaa forandre; mange Forslag kom ind desangaaende, dog forblev
det ved de simple Kaperter med 4 Piul. Der blev forskrevet
2de Skibs-Kaperter fra England af den nyeste Construction, og
man blev forundret da de ankom, at de netop vare de samme
som vore egne i Hovedprincippet, men at vore vare bedre. I
Commissiønerne var der megen Uenighed, man vilde forandre alt
det forhen brugte, hvilket Koesfoed bestandig modsatte sig, og Ar-
senalet forblev i dets gamle Orden.

1ste Januar 1800 blev Koesfoed beordret at møde hos Kron-
prindsen, der tilkiendegav ham, at han skulde afløse Comd. Capi-
tain Steen Ville i Commandoen i Middelhavet, da denne sidste
hadde ansøgt om at komme hjem. I Slutningen af Februar
erholdt han sin skriftlige Ordre, i hvilken der blev paalagt ham
at holde sig færdig til at afgaae med Fregatten Triton, Capt. v.
Berger, midt i Mai Maaned, tillige, at han skulde medtage tvæn-
de Present-Skibe, et til Algier og et til Tunis. Den 28de Mai
blev Koesfoed atter kaldet til Kronprindsen, der meddeelte ham,
at Tunis opbragte de danske Skibe, af hvilken Aarsag han maatte
afseile snarest muligt dertil, for at faae Sagen bilagt. Den
30te Mai afseilede Fregatten Triton tilligemed de tvende Present-
Skibe, og ankrede paa Malaga Rhed den 31te Juni, hvor Brig-
gen Nidelsen, under Capt. Lieut. Baron Holstens Commando,
bragte Koesfoed et Brev fra Command. Capitain Ville, dateret
Fregatten Naiaden, tilføes den 4de Juni, der underrettede ham om
Sagernes Tilstand i Middelhavet; han meddeelte, at han havde
været i Tunis, for at bilægge Lovlighederne der, men var ved
denne Leilighed kommen til attaqvare nogle algierfke Corsarer,
hvorved 8 Algeriner bleve dræbte og 13 saaredes, en Chebeque var
lobet paa Land og forluff. Endvidere havde han mistet Fregat-

ten Naiadens *Travaille-Skup*, der blev anholdt af Tuneserne med en Officier*). *Comd. Capt. Ville* var siden gaaet til Algier med Fregatten *Naiaden*, for at jævne Sagen angaaende den i Land jagede *Chebeque* og anmodede *Koefoed* i samme Brev, at oppebie ham i *Malaga*. Den 8de Juli ankom Fregatten *Naiaden*, og samme Dag Fregatten *Havfruen* med en *Convoi* samt Briggen *Sarpen*, saa at hele den danske Styrke i Middelhavet fandtes her samlede, hvilkens bestod af 3 Fregatter og 2 Brigger. *Comd. Capt. Ville* overleverede nu *Commandoen* til *Koefoed*, som herom anfører:

„Vor Stilling med de barbariske Magter var ei den bedste: med Tunis var der Krig; Algier opbragte vore Skibe, og *Tripolis* gjorde store *Pretensioner*; overalt kunde der ikke gives *Convoi*, endnu mindre kunde jeg foretage mig noget, mod *Barbariet*, da jeg havde Ordre at forsøge at faae Sagerne bilagte, for at vor betydelige *Frugt-Handel* ei skulde reent „standse.“

Koefoed gjorde følgende *Dispositioner* med Skibene. Fregatten *Naiaden* skulde vedblive at *convoiere* tilligemed Briggen *Nid-elven*. Briggen *Sarpen* blev stationeret i Strædet, for at anholde alle de ankommende danske Skibe, og lade dem løbe til *Malaga*, hvor de skulde blive liggende indtil de kunde faae *Convoi*. Med Fregatten *Havfruen* og *Triton* gik *Koefoed* til *Barbariet*, medtagende de tvende *Present-Skibe*, som han efter sin *Formands Raad* lagde op i *Port Mahon*, men fortrød det siden særdeles, at han ei fulgte sin egen *Idee*, nemlig at lægge dem i *Carthagena*, hvorved han, ifølge tilstødende *Omstændigheder*, havde undgaaet mange *Ubehageligheder* med de *Engelske*, hvilket vil blive omtalt i det Efterfølgende.

Den 12te Juli affeilede *Koefoed* fra *Malaga*, for at gaae til *Port-Mahon*, hvor han lod *Present-Skibene* forblive. Stille og *Modvind* gjorde at Skibene kom først til denne *Havn* den 5te *August* og seilede derfra den 9de, efter at have fyldt *Vand*. Ved

*) Denne Officier var nuværende *Command. Capt.* og *Fabrikmester* *Schifter*, der ved denne Leilighed erholdt et svært *Saar* i *Hovedet*.

Udseilingen traf han paa det danske Skib *Venus*, der var taget af en *Kaper* fra *Minorca*, hvilket han befriede og tog det med sig til *Cagliari*, hvor det blev oplagt indtil videre; seilede derfra over til *Tunis*, hvor han ankom den 15de *August* og gik til *Ankers* under *Pynnten* af *Cartago*; her heisede han *Parlamentair-Flaget*, for, ifølge hans Ordre, at søge at faae Sagen bilagt. Dagen efter kom den *nordamerikanske Consul* *Caton* ombord, der meddeelte *Koefoed*, at det danske *Consulat* var bortreist fra Landet, efter at *Command. Capitain Ville* havde forladt *Rheden*; endvidere at 8 danske Skibe vare opbragte og *Mandskabet* gjort til *Slaver*, hvis *Antal* beløb sig til 86 *Mand*. Af de opbragte Skibe havde han, ifølge *Skipernes* *Anmodning*, kjøbt 6, for 2i *Tusinde Piaastre*. *Consul* *Caton* gjorde en rørende *Beskrivelse* over *Slavernes* *Tilstand*; han fortalte hvorledes de offentlig bleve solgte paa *Torvet* som andet *Dvæg*, da *Tunis* har *private Kapere*, der alene give *Deien* en liden *Afgift* af *Priserne*. *Skiperne* tilstyrede *Koefoed* og jamrede sig over deres *Tilstand*, og sagde at de gierne vilde rangonere deres Skibe, for atter at faae dem i *Farten*. Under disse *Omstændigheder* troede *Koefoed*, at borde tage noget *Ansvar* paa sig, for at befrie sine *ulykkelige Landsmænd*; han traadte derfor i *Underhandling* med *Deien*, som befuldmægtigede sin første *Minister* *Sidi Jusuf* at komme til *Cartago*, hvor *Koefoed*, under den *amerikanske* og *hollandiske* *Consuls* *Garantie*, gik i Land paa *Strandbredden* den 20de *August*, ved *Pynnten* af *Cartago*. Her talte han med *Ministeren* og de to omtalte *Consuler*. En *Vaabensstilstand* blev sluttet, i hvilken der bestemtes, at alle *Slaverne* skulde strax *udleveres*, imod at *Koefoed* lovede, om 6 *Maaneder* at betale deres *Løsepenge* med 250 *venetianske* *Seqviner* pr. *Mand*, tillige blev det bestemt at om noget dansk Skib endnu skulde blive indbragt af *Kapere*, da skulde det være aldeles *fri*, dog saaledes, at hvis det var taget forinden *Underkriften* af denne *Convention*, skulde *Ladningen* tilhøre *Kaperen*. Derpaa reiste *Koefoed* igien op til *Tunis*, der ligger omtrent 1½ *Meil* inde i Landet fra *Havnen* *Goulette*, og her havde han

Audience hos Deien. Med utvrig Besværlighed bleve Slaverne samlede,* og den 5te September kom de ombord i Skibene; men Skipperne gjorde Koesfoed ligesaameget Bryderi som Barbarefferne; de gjorde urimelige Forlangender og vilde ei rette sig efter Omstændighederne i et Land, hvor en Christen bestandig maa gaae krybende frem og moder ved hvert et Skridt Vanskeligheder. Den 10de September affeilede endelig disse Skibe til Livorno, under Fregatten Havfruens Convoi, der anløb Cagliari paa Veien og medtog nogle danske Skibe derfra. Efterat Skibene vare affeilede, flyttede Koesfoed i Land, for at oppebie Consul Hammekens Ankomst, der havde faaet Tilladelse til at komme tilbage til Tunis, for at residere der som Commissair, indtil Kongen havde ratificeret den afsluttede Tractat. Imedens Koesfoed opholdt sig i Tunis, bleve to danske Skibe opbragte til Bizerta, som han dog med nogen Uleilighed fik frigivne, men Ladningen af det ene blev Priis, da Skibet var taget forinden Underkriften af Stilstanden.

Consulen ankom den 25de September, og da han var indsat i sit Embede affeilede Koesfoed med de tvende sidste Skibe til Cagliari, for at holde Quarantaine. Den 6te October ankom Fregatten Naiaden, med hvilken Koesfoed fik Efterretning om Fregatten Freias Affaire med de 4 engelske Fregatter; han gik strax ombord paa Naiaden for at gaae til Neapel, da han ventede at erholve noiere Efterretning der, efterat have beordret Triton at gaae til Messina for derfra at convoiere nogle danske Skibe til Livorno.

Bed hans Ankomst til Neapel erfarede han, at Sagen med Freia var bilagt, men erholdt paa samme Tid Ordre fra Riisbenhavn, ei længere at give de danske Skibe Convoi, men vel at krydse paa de Steder, hvor Kaperne meest opholdt sig, samt at give dem den nødvendige Beskyttelse. Dette forandrede hele

*) Ved samme Leilighed erholdt Lieut. Schister sin Frihed, efter at have været fangen omtrent i 3 Maanedes.

Koesfoeds Plan. Fregatten Triton fik Ordre at møde ham i Port Mahon; med Naiaden gik han til Livorno, hvor han modtog den behagelige Efterretning fra Consul Bille i Algier, at de der opbragte danske Skibe vare frigivne og at Deien vilde vente paa Svar fra Danmark, angaaende den Godtgjorelse han forlangte for sin tabte Corsar, en Chebeque paa 30 Kanoner, der i Affairen under Comd. Capt. Bille, i Bugten ved Tunis, blev jaget paa Grund. Den danske Skibsart gik nu atter med Sikkerhed, og da der ikke længere skulde finde Convoi Sted, fik Fregatten Havfruen, der laa i Livorno, Ordre at forblive der og beskytte den danske Fart inellem Corsica og dette Sted. Dagen forinden at Koesfoed ankom til Livorno, havde de Franske taget Byen i Besiddelse for anden Gang, alle Engländerne vare flygtede derfra; en engelsk Fregat laa paa Rheden, men den havde ingen Ordre at bloquere Havnen; dog som denne kunde forventes daglig, aftalte Koesfoed med den Commanderende, at denne vilde underrette Capitain v. Dockum saa betids derom, at de danske Skibe kunde komme ud af Havnen og derved undgaae at blive indsluttede. De danske Orlogsmænd havde Leilighed at bevise den engelske Chef adskillige Tjenester, hvilke han giengjældte paa denne Maade. Den franske General Dupont, der var den commanderende General paa denne Kant af Italien, kom ombord for at aflægge et Besøg til Koesfoed paa Naiaden; men det gjaldt egentlig mere, for der at see Kysten og de Forsvars Anstalter han kunde tage mod de Engelske. Noget efter kom der en engelsk Officier ombord fra Fregatten, der havde seet den franske Chaluppe ved Siden af Naiaden, og det forekom Koesfoed, at han saae Foranstaltninger hos de Engelske til at optage samme naar den gik tilbage, af hvilken Marsag han lod General Dupont bringe i Land med Naiadens Slup, paa hvilken der vaiede det danske Flag, og undgik derved den Ubehagelighed at noget skulde hændes ham, under et neutralt Skibs Kanoner. Generalen var en særdeles artig Mand, der viste de Danske megen Agtelse; han lovede den danske Handel al mulig Beskyttelse i Livorno, hvilket han ogsaa trolig overholdt. I

Livorno modtog Koefoed Ordre fra Kiøbenhavn, at afgjøre Tvistighederne med Algier, men fik tillige Efterretning, at begge de danske Present-Skibe vare lagte under Arrest i Port Mahon, som en Repressaille, fordi, som de Engelse paastode, at Koefoed havde begaaet Tiendtligheder under deres Kanoner, ved at tage et dansk Skib tilbage fra en engelsk Kaper, da han den 9de August seilede derfra.*) Koefoed saae sig desaarfsag nødsaget, strax at seile til Port Mahon, for at afgjøre denne Sag, forinden han gik til Algier, til hvilket Sted det ene Present-Skib var bestemt. Den 1ste November ankom Koefoed med Fregatten Naiaden til Port Mahon, og reclamerede de tvende Present-Skibes Løsladelse, som han efter megen Correspondance allene fik udsirket for det Skib der skulde til Algier, da den commanderende Admiral Lord Keith var fraværende; han var seilet til Ægypten med de engelske Tropper under General Abercrombys Commando. Capitain Louis, i Linieskibet Minotaur, som commanderede i Havnen, besøgte Koefoed al mulig Høflighed, og havde denne Mand kunnet handle efter sin Overbeviisning, vare begge Skibene blevne løsladte. Medens Underhandlingerne stode paa, traf den besynderlige Tildragelse, at de tvende Punkter, i Tractaten mellem England og Danmark, som Koefoed beraabte sig paa, vare aldeles udeladte af den engelske Tractat, som Capitain Louis havde, og da han blev overbevist derom, ved at læse den Koefoed havde faaet, udbød han med de Ord: „Our Ministers are rascals.“ Saaledes blev denne ærlige Somands Følelse rørt ved dette Bedrageri.

*) De nærmere Omstændigheder, vedkommende denne Sag, ere mig meddeelte af en Officier, der var nærværende. Ved Udseilingen af Havnen bemærkedes et Skib under engelsk Flag, som var løbet i Winden og havde bak Seil. Paa eengang blev det engelske Flag strøget og det danske heist. Sagen var, at Capitainen havde overmandet den engelske Priis's Besætning, der bestod af 5 Mand, da han saae de danske Fregatter komme seilende, løb derpaa paa Siden af Koefoed og begjærede Beskyttelse. Kaperens Mandskab blev sendt i Land.

Da Frigivelsen af Skibet til Algier var sikret, seilede Koefoed til Algier, hvor han ankom den 11te November og begyndte strax Underhandlingerne, og efter et Par Dage blev Sagen afgjort, for omtrent $\frac{2}{3}$ Deel af den Summa han var bemyndiget at gaae til, for at vedligeholde Freden, hvorved Sagen med den forliiste Chebeque blev afgjort. Den 18de Novbr. havde han Afstedts Audience hos Deien, der nu forsikrede Danmark om sit Venstab, og forærede Koefoed en kort tyrkisk Sabel, kaldet Yatagan, hvilken var af Guld. Denne Dag blæste det en Storm af N. N. V. saa at Fregatten Naiaden maatte flygte og gaae til Svæs. Den kom atter tilbage den 21de November, hvorpaa Koefoed strax gik ombord og seilede til Port Mahon, for at holde Quarantaine. Her traf han Lord Keith, men da Quarantainen var meget lang, blev Sagen ei definitivt afgjort angaaende Present-Skibet til Tunis. Den 27de November ankom Fregatten Triton, der blev beordret at gaae til Algier med Present-Skibet. Koefoed affeilede den 29de med Naiaden for at gaae til Malaga, hvor alle Skibene af den danske Escadre i Middelhavet havde Ordre at samle sig i Slutningen af Maret.

(Sluttes i næste Hefte).

Mere om Orcaner *).

(Naut. Mag. 1837, Marts.)

Antager man, at Orcaner gaae frem med en Hastighed af 100 Mile i Bagten (4 Timer), saa maatte den Orcan, som fandt Sted paa Den Nevis d. 12te August 1835, have naaet St. Thomas i en Time og 25^m. Stormen siges at have naaet eller begyndt paa Antigua Kl. 5 E. M. D. d. 12te, og dens Høieste var passeret før Midnat, følgelig, da den først 7 Timer efter

*) See 9de Bd.

naaede St. Thomas, en Distance af 190 Dv. Mile, giver dette en Fart for dens Fremstriden, af $27\frac{1}{2}$ Mil i Bagten. Men Tingen synes ligefrem at være den, at Vindens progressive Fart er ganske forskjellig fra dens Hastighed omkring dens Vortex; den første er, i Sammenligning med den anden, meget langsom, og kan ikke angives med Nøiagtighed for nogen given Tid, da den synes fornemmelig, om ei ganske, at være afhængig af en Aarsag, hvis Indflydelse vi ikke have Midler til at bestemme med Nøiagtighed, skiondt maaskee omhyggelige og fortsatte Jagttagelser ville sætte os istand til at approximere os til den.

Den rimeligste Grund hertil synes os, efter noie Overveielse, at være, at Fortyndelse (rarefaction) er den virkende Aarsag, og det paa en dobbelt Maade: den tiltrækker først og derpaa holder fast. Den i høi Grad fortyndede Atmosfære over en D (hvor Stille og svage Briser have været herskende) vil have den Virkning at standse Stormens Fremskridt, idet den passerer over den; og indtil en fuldkommen Ligevægt er bragt tilveie vil Fremgangen være svag, men naar denne Proces er fuldført, farer Vind=„Boblen“ videre til det næste tiltrækkende Punkt.

Det hænder undertiden, at nogle Der lide meget af Stormen, medens andre nærliggende ikke spore den ringeste Virkning af den. Kunne vi ikke slutte heraf, 1) at Stormens Rand bedækker en D, medens dens Centrum er over en anden; den sidste modtager Stormens største Kraft, og den første føler den i en ringere Grad; 2) at Atmosfærens Forstyrrelse kan variere i Intensitet over de forskjellige Der, hvortil Aarsagen kan ligge i de geologiske Forhold, Skove, Bierge ic., og altsaa udkræver locale Jagttagelser for at udfindes; 3) at Stormens laterale Bevægelser, i dens Fremgang vesterefter, kan lade den støde an imod een D og gaae fri af en anden, der kun er et kort Stykke derfra, forudsat at i begge Tilfælde Landene ere i en saadan Tilstand, at de blive attractive eller ikke attractive, hvorved Phænomenets positive og negative Actionspoler kunne lide en Omvæltning fra det ene Aar til det andet. Vi troe nemlig, for

at udtrykke os tydeligere, at Stormens oscillatoriske Bevægelse styres af det Beløb af fortyndet Luft, som træffer sig at være paa en af Siderne af dens Bane og nær nok for at kunne drage den tilside; det er heraf muligt, at en D kan det ene Aar faae en stor Forstyrrelse i sin Atmosfære, det andet ikke.

I Orcanen den 2den August 1809 begyndte Stormen for Linieskibet Dædalus Kl. 8 L. 30^m E. M. D., og ved Midnat rasede Orcanen i dens fulde Voldsomhed. Corvetten Larf var til Ankers i Palanqa Bai, vesten for Staden San Domingo, og Stormen siges at have naaet til den omtrent Kl. 5 om Morgenen den 3die, da den kappede sit Soug og lændede for Fokken. Kl. 9 F. M. D., da Orcanen var paa sit høieste, prøvede Corvetten paa at lægge bi, men Fokkesfiode sprang i det samme; Skibet lavede op i Vinden; kandrede og gik under med Agterenden; kun 2 Mand bleve biergede*).

Imellem disse to Skibes Plads var der omtrent 170 Dv. Mile, og det forløb $8\frac{1}{2}$ Time før Orcanen naaede det sidste, hvilket giver den en progressiv Hastighed af næsten 20 Mile i Bagten. Dædalus havde den paa dens Høieste Kl. 5 om Morgenen d. 3die; Vinden D. S. D. (dens største Nærmelse til Centrummet) da Bøugspred, Fokkemast, Stor- og Krydsstang gik overbord, og Stormasten som var meget beskadiget og stod og vakkede, frelstes kun ved hurtig Hiælp. Corvetten Larf havde den stærkest Kl. 9, altsaa 4 Timer sildigere; Afstanden imellem dem maa omtrent have været den samme som i Begyndelsen; heraf følger, at Stormens fremstridende Bevægelse synes at have

*) Den ene af disse, en Sort, kom ombord paa Briggen Moselle, medens den lændede, uden Rogens Hiælp, op ad Vaterstaget (det er en Sandhed); den anden, en Baadsmandsgast ved Navn Evans, kunde ikke svømme. Det hed sig dengang, at Chesens Capt. Nicholas, en ypperlig Sømand, forudsaae Orcanen og kappede for at komme ud fra Land itide; Skibet laa meget godt bi for Fokken, indtil Skibet sprang.

erholdt en forøget Hastighed, idet den kom den store D Hayti nærmere, da Farten paa denne Tid har været $37\frac{1}{2}$ Mil.

For Dædalus syntes Vinden at stansle om fra venstre til høire. Om Middagen d. 2den var den N. O. stiv Kuling; Kl. 8 E. M. D. var den Ost, Irbet Mersseils Kuling; Kl. 12 M. N. var den S. t. S. en Orcan, med frygtelige Stød, svær Regn og en meget hoi Sø; Skibet laa bi over Styrbord. Imellem Kl. 5 og $5\frac{1}{2}$ F. M. D. d. 3die var den paa sit Hoieste, rædsomme svære Stød, og Regnen styrtede ned i Strømme. Kl. 7 lgnede det stærkt i S. O., Vinden stagede rundt til S. O. t. S. Om Middagen lændede Skibet for Storfeilet B. t. N. hen, Vinden endnu S. O. t. S.; det var nu kommet ind i den første Quadrant, og ved at gaae for Stormen hen, beholdt det Vinden i samme Hjørne indtil Midnat, da den aftog (idet den bagerste Rand var passeret) og gik tilbage til Ost. Kl. 10 F. M. D. d. 4de var Vinden N. O. moderat Kuling, Alt dette stemmer med Hr. Redfields Theorie om Orcanens Circulation fra høire til venstre.

Den Omstændighed, at Lynilden under Orcaner er ialmindelighed, om ei altid, idetmindste paa Havet, uden Jorden, er mærkelig nok, skiondt ikke særegen; thi dette Phænomen indtræffer hyppigt om Aftenen paa en vis Aarstid, i forskjellige Verdensdele. Det forklæres derved, at Fugtigheden beforder det electricke Fluidums Giennemgang igiennem Luften (i Orcaner synes Atmosphæren at være overlæsset med Fugtighed) og Regnen, som ledsager Vinden, letter Fluidumets Undslippen og forhindrer Explosion. Lynild uden Jorden, det saakaldte Kornmoed, som ingen Virkning har paa Electrometeret, hænder, efter mine Jagttagelser i England, Middelhavet og Vestindien, altid i tørt, klart Veir.

Det fortiener at bemærkes, at i de Dele af Verden, nær eller indenfor Bendekredsene, hvor Orcaner herske, er der vulcanisk Land. Uden at pege paa nogen Forbindelse imellem denne Omstændighed og Phænomenet, maa dette Sammenstød dog være

paafaldende. De Jordstiaely, som man har følt paa de fleste Der, før Orcanerne, under og efter dem, give Grund til at antage, at Jorden er i Oprør ligesaa vel som Luften, hvilket ogsaa kan have Indflydelse enten til at forøge eller forlænge Phænomenet. Hvorvidt Atmosphærens electricke Tilstand kan bidrage til Frembringelsen af Jordstiaely maa vi overlade de Lærde at afgjøre.

Siden den store Orcan i 1780, synes Orcanerne at være blevne hyppigere i Vestindien; men heri kan man feile, og det større Antal i de senere Aar kan maaskee ene tilskrives de nviagtigere Optegnelser. Saaledes findes der fra 1712 til 1780, eller et Tidsrum af 68 Aar, ikkun optegnet 6 Storme af denne Natur, hvorimod vi have Optegnelser om 28, der have fundet Sted fra 1780 til nærværende Tid, eller et Tidsrum af 55 Aar.

Det er høist sandsynligt, at naar Sammenligning engang herefter bliver anstillet, vil det findes, at Orcanen bevæger sig med større Hastighed over det aabne Hav, end naar den gaaer over Landet, hvor den opholdes for at opfylde sin Bestemmelse, og hurtigt naar den nærmer sig stærkt ophedet Land.

Skibe, som komme ind i Orcanen fra dens forreste Rand, den vestlige, ville være udsatte for at kastes ind i dens Centrum, hvor Faren er størst. De som komme ind i dens bagerste Rand, kunne ikkun gjøre dette fra et lateralt Punkt, det er, fra Syd eller Nord, og ville ikke længe forblive i den. Det værste Punkt at komme ind i den er N. N. V. Randen, som, da det er det forreste Punkt i Cirkelen, vil bringe et Skib, der ligger bi, lige ind imod Centrummet, og da dets Afdrift synderester kun er langsom, i Sammenligning med Stormens Fremstridt, vil det neppe undgaae Centrummet. Vinden vil under denne Rand være N. N. O., og for at undgaae den største Fare, bør man lændse synderester, hvor man da vil komme ind i den tredie Quadrant og passere syndenfor Centrummet.

Den Uro, som Fugle og andre Dyr yttre for Orcanen, ligner den instinctmæssige Forudsølelse mange Dyr have af Jord-

skælvet. Høden og Torken er ialmindelighed meget stor førend den mægtige Renovators Ankomst; Havblit hersker, og alle Ting synes at være berøvede al Fugtighed og Bevægelse; heraf reiser sig den ængstende Stilhed om Natten og Søens hule Brænding paa Strandbredden.

Følgende Theorie for at undgaae Dracanen er uddraget af Naut. Mag. for April 1837.

For at forstaae det Følgende, er det nødvendigt at affætte en Figur paa Papiret. Beskriv 4 concentriske Cirkler med respective Radier af $5\frac{1}{2}$ To., $4\frac{1}{2}$, 4 og 3, 8 To. Antag den øverste Deel af Papiret for Nord, og affæt Compassstregerne imellem de to yderste Cirkler. Hensigten med dette Compas er at betegne de 4 Quadranter, i en af hvilke Skibet først maa støde paa Dracanen, og en Linie bør trækkes fra D. S. D. til V. N. V. for at vise dens Vanes Cours.

Imellem den anden og tredie Cirkel (for Vindens Phaser) affæt Compassstregerne saaledes, at Ost kommer i Nord; Syd vil da være i Ost, Vest i Syd og Nord i Vest. Disse Streger ville vise Directionen af Vinden, som et Skib vil have den i hver Quadrant. Imellem de to inderste Cirkler tegnes Pile, der vise fra høire til venstre under hver Compassstreg.

I den første Quadrant, det er fra Nord til Ost, Vinden fra Syd til Ost, ville nu Vindforandringerne, om et Skib ligger bi, synes at finde Sted fra venstre til høire heelt igennem, da Vinden vil trække sig om mere sydlig, som Stormen gaaer frem mod Nordvest. Lendses et Skib nordest, vil Directionen for Vindens Forandring for en stor Deel beroe paa dets Hastighed idet det krydser Vanens Cours i en skraa Retning; holder det Skridt med Stormens Fremgang nordest, vil Vinden forblive omtrent som den er; løber det fra den, vil Vinden trække sig østlig; og indhenter Stormen det, vil Vindens Forandring være sydøst. I begge de sidste Tilfælde vil Forandringen ikke være stor og den vestlige Progression vil snart bringe Skibet ud af Stormen. Et Skib er ikke let udsat for at komme ind i denne Qua-

drant østenfor den nordøstlige Rand. Staaende sydøst med Passaten, vilde det være udsat for at faae hal Seil, men om det staaer nordest vil dette ei kunne blive Tilfældet.

Den anden Quadrant, det er fra Ost til Syd; Vinden fra Vest til Syd. Et Skib, der ligger bi, med Vinden fra nogen Streg, imellem S. og S. V., vil have Vindforandringerne fra Syd imod Vest, tilsyneladende fra venstre til høire. Er Vinden imellem S. V. og Vest, vil der kun være faa Vindspring, da Skibet vil være nær den bagerste Progressions-Linie; men de Spring, der finde Sted, ville rimeligviis være fra Vest til Syd. Skibet vil snart være ude af Stormen. Det er klart, at et Skib ikke let kan falde under S. D. Randen; det kan ikke naae Dracanen ved at indhente den, da dens Hastighed er større end dets. Det kan netop røre fra Siden af, ved den sydre Rand; for at komme i den anden Quadrant, maa det gjøre dette igennem en anden.

Tredie Quadrant, d. e. fra Syd til Vest. Vind fra Nord til Vest. Et Skib, som ligger bi med Vinden fra Nord, vil, som Stormen gaaer frem, støvne vestligere meer og meer, fra høire til venstre, baade i Virkelighed og tilsyneladende. For et Skib der lendses syd og østøst, vil Vinden trække sig rundt paa samme Maade. Et Skib, der falder under Stormen paa nogen af Stregerne i denne Quadrant, vil blot faae Halen af den; det vil imidlertid være udsat for at faae hal Seil, idet det kommer ind i den, staaende nordest med Passaten.

Fjerde Quadrant, d. e. fra Vest til Nord; Vind fra Ost til Nord. Ligger et Skib bi, med Vinden fra nogen Streg imellem Ost og N. D. vil den synes at trække sig fra venstre til høire eller fra N. D. t. D. til Ost. Er Vinden imellem N. D. og Nord, ville Vindspringene være fra høire til venstre, eller fra N. D. t. N. og til Nord. Staaer et Skib nordest med Passaten og falder ind i denne Quadrant, vil det være udsat for at faae hal Seil; men ei naar det styrer sydøst. Under den nordvestlige Rand, hvor Vinden er N. D., vil et Skib, som befinder

fig i Linien af Orcanens Vane, rimeligviis drive ind i eller meget nær dens Centrum, hvilket, paa Grund af de pludselige Vindspring der, skulde undgaaes, om muligt, da det der er udsat for den største Fare. Lendser et Skib under de samme Omstændigheder af Vind, ville Vindspringene synes de samme som ovenfor er omtalt, men langsommere i første Tilfælde og hurtigere i det andet, af disse Grunde, at i det ene Tilfælde vige Kompasstregene for Vindspringene tilbage fra det, som det avancerer frem; og i det andet trække de sig nærmere dets Cours, da Skibets Fart bringer det hastigere hen imod dem.

Erindre maa man, at Vinden under alle Omstændigheder forbliver den samme, eller med andre Ord, Vinden vil, under ethvert givet Punkt af Horizonten, befindes at blæse i en vis Retning, uforanderligen; saa at der i Virkelighed ikke er noget Spring i den, men de bemærkede Forandringer i den reise sig af Stormens Fremgang imod N. V., og Skibets Bevægelser indenfor dens Virkefreds. Af denne Stormens eiendommelige Charaktere bliver Coursen, et Skib bør tage igiennem Dverfladen, som Stormen bedækker, og de successive Forandringer af Vinden, et let Problem at løse, naar man noterer sig Kompasstregen hvorfra den første Vind eller det første Vindspring føles, forudsat at der ikke indtræffer Oscillationer.

Denne simple Opdagelse, at Vinden i Orcaner dreier sig rundt om et Centrum eller Vortex, fra høire til venstre, leder til den vigtige Kiendsgierning, at et Skib, ved at vælge en vis Stilling, eftersom det første Vindspring yttres sig, vil være istand til at undgaa Stormens Rotationscentrum, hvor den største Fare venter det.

Af Optegnelserne fra 1712 og til 1835 sees, at Orcaner ere indtrufne i de 5 Maaneder i følgende Forhold: Juni 1, Juli 2, August 13, September 10, og i October 7.

En Artikel om Typhoonen, som findes i samme Tidsskrift for Mai 1837, viser, at den, ligesom den vestindiske Orcan, er en Vind der dreier sig rundt om et Centrum, fra høire til ven-

stre, men forskjeller fra denne deri, at den gaaer frem imod S. V. og krummer sig i sin Vane mod V. S. V., idet den bøier sig ud fra Landet; hvorimod den vestindiske Orcan gaaer frem først imod N. V., bøier sig siden mod Nord, og endelig mod Vst.

Typhoonen begynder nær ved Land ialmindelighed fra N. V. eller N. N. V., Vinden trækker sig meget pludseligen til N. D. og Vst, fra hvilken Kant den ofte blæser med ubestribelig Voldsomhed; derfra trækker Vinden sig til S. D. og sydligere, hvorpaa den aftager i Styrke. Dette stemmer fuldkommen med Forklaringen om den vestindiske Orcan, naar man kun erindrer, at Typhoonens Vane gaaer imod S. V., istedetfor denne sidste draeger frem mod N. V. Ved at betragte den ovenfor beskrevne Figur, vil man ganske kunne forfølge dens Vindspring, igiennem alle Quadranter, ligesom den vestindiske Orcan, og Alt, hvad der er sagt om denne sidste, lader sig anvende paa hiin, blot med tilbørligt Hensyn til dens forskiellige Vane mod S. V. Sels i Klarstiden, da den indtræffer, ligner Typhoonen Orcanen, thi hyppigst forekommer den i August, Septbr. og October, stundom i Juni og Juli.

Galloways Patent-Hjul til Dampskibe.

(Naut. Mag. Marts 1837.)

Mange Experimenteer have været anstillede, for at udfinde den hensigtsmæssigste Form og Sammensætning af Skuffelhjulene til Dampskibe, saaledes at man kunde undgaae det Tab af Kraft, som det almindelige flade Skuffelbrædt medfører. For korteligen at vise Aarsagen til dette Tab, bemærkes, at den virksomste Anbringelse af en Kraft, til at give Bevægelse eller overvinde Modstand, er i Bevægelsens Direction. Derfor, da et Dampskib bevæger sig horizontalt og i en lige Linie, medens Skuffelen bevæ-

ger sig i en Curve, maa der tabes en betydelig Deel af den fremdrivende Virkning, ved den bevægende Krafts flæve Stilling, i ethvert Punkt af dens Gang igiennem Bandet, undtagen naar den er i en vertical Stilling, eller med andre Ord i det laveste Punkt af Hiulets Omdreining. Det er her ikke nødvendigt at vise det nøiagtige Beløb af Kraft, der paa denne Maade tabes: tilstrækkeligt er det at sige, at det lader sig klart bevise og Betsbet accurat angive. I smult Bandede, og i et velconstrueret Skib, er imidlertid det neddyppede Segment lille, og Tabet af Kraft er følgerig ikke saa stort, som man først skulde troe.

Men naar et Skuffelhiul er meget nedsænket, enten ved Ladningen, eller ved Skibets Bevægelser i Søgang, er Tabet af Kraft, ved den skraa Virken, overordentlig stort; saa at, naar det halve Hiul er under Vand, hvilket ofte hænder, bliver ofte kun en ringe Brok af Maskinkraften tilovers til at drive Skibet frem, idet den langt større Deel af Maskineriets Anstrængelse ødes paa at tvinge Skufferne, den ene efter den anden, med Fladen ned i Vandet, hvilket anstrænger i høi Grad Skib og Maskiner, og tillige frembringer den velbekendte ubehagelige Rystelse.

For at undgaae disse Under, har man gjort Forsøg med Hiul af næsten enhver tænkelig Form, og man har placeret dem paa mange Maader. Man er imidlertid, med Hensyn til det sidste, ved Erfaring bleven overbevist om, at Hiulet, anbragt som almindeligt paa Skibets Sider, er saaledes bedst placeret, og man henvendte derfor Opmærksomheden paa dets Form, hvilket ledte til Anvendelsen af bevægelige Skuffler, saadanne nemlig, som have en dobbelt Bevægelse: en rundtom Axis eller Hiulets Bom, og en anden paa deres egne Spindler eller Axer, hvorved deres Stilling kan forandres fra den directe radiale til enhver anden, hvilken Forandring bevirkes ved forsiellige Maskinerier, der ialmindelighed ere af en meget compliceret Natur.

Det første Project af denne Klasse bestod i, at hver Skuffel blev bragt til at indtage en vertical Stilling under hele Omdreiningen af Hiulet; men dette befandt at standse Skibets

Fart, naar Hiulet var mere under Vand end almindeligt. Af denne Slags Hiul, med bevægelige Skuffler, er Morgans Hiul det berømteste. Opfinderen har efterhaanden gjort mange Forbedringer ved dem, saa at de virkelig besidde mange Fordele fremfor de almindelige Skuffelhiul; men Apparatet er meget sammensat og underkastet hyppigen at komme i Uave, hvorfor de kræve idelig Tilsyn og Reparation, og ere af den Grund lidet stikede til Anvendelse paa private Dampskibe.

Ved Hr. Galloways Opfindelse har man derimod alle Fordele af de bevægelige Skuffler, medens enhver Deel af dem er ligesaa fast og simpel i Sammensætning, som ved de faste Skuffler. Mange anstillede Forsøg bekræfte deres Fortrinlighed, og høist anbefalende Certificater ere meddeelte Opfinderen fra Eierne og Capitanerne af mange Dampskibe af forsiellig Størrelse og Hestekraft.

Beskrivelsen er korteligen som følger: Hver Skuffel bestaaer af en Række af Jernstænger eller Plader, hvis Facer radiere fra Axis. De ere saaledes ordnede indbyrdes, at de røre den cycloidiske Curve *c d* (Fig. 2 Tab. 1). Hver Række Stænger, der danne Skuffelen, tager derfor Vandet, naar de ere satte i Bevægelse, i samme Punkt af Vandfladen, og Tabet af Kraften ved den skraa Action, idet Skuffelen tager Vandet, er reduceret i det Forhold som Fladeindholdet af den underste Stang staaer i til Summen af alle Stængers Overflader; der vil i dette Tilfælde (Tegningen har 5 Stænger til hver Skuffel) ikkun være $\frac{1}{5}$ af den Rystelse og uefficient Modstand, som med den almindelige flade Skuffel. Altsom Skufferne bevæges videre frem igiennem Bandet og nærme sig det dybeste Nedsænkningsspunkt, frembyde de graderis, meer og meer, deres hele Overflader, hvilke før vare bagenfor hinanden, paa deres Bei igiennem Bandet. Naar de ere i den verticale Stilling, er deres Modstand paa sit Maximum, og dette er befundet i Praxis at være større, end med den almindelige Skuffel, rimeligvis fordi Virkningen stæer imod et Fluidum, der er mindre forstyrret og oprørt ved Skuffelens første

Indgang. Idet de forlade Vandet bliver der ogsaa næsten intet Vagvand løftet op, fordi Nabningerne imellem Stængerne tillade det at falde derigjennem, som viist er paa Tegningen ved de frumme Linier e. f. g.

Optegnelser om Dampskibsseiladsen.

(Nautical. Mag.)

Det ostindiske Compagnie har nyligen ladet bygge to bevæbnede Dampskibe af første Klasse, til Bombay-Marinen. De ere udrustede i England, og skulle gjøre Reisen ud til Ostindien ved Damp, for at gjøre Forsøget, hvormeget hastigere Reisen lader sig udføre ved Damp end ved Seil; til dette Niemeed er der gjort Dplag af Kul paa 5 Steder, og isvrigt ere alle Forholdsregler tagne for at forebygge Dphold ved deres Indtagelse. Det ene Skib, *Atalanta*, paa 630 Tons, har Maskiner paa 210 Hestes Kraft; det andet, *Berenice*, er 680 Tons og dets Maskiner af 230 Hestes Kraft. Den første seilede fra Falmouth i England d. 29de Decbr. 1836, og ankom til Teneriffa d. 6te Januar, under de meest ugunstige Omstændigheder af Storm og svær Sø. Skibet udholdt Søen fortræffeligt og har i Siennemsnit gjort 8 Miles Fart. Stæderne, den skal anløbe, ere: Cap de Verd; Fernando Po; Cap; Mauritius; de maldiviske Ær, derfra til Bombay.

I Bristol og London bygges to Dampskibe for Seiladsen paa Nordamerika; det ene, i Bristol, bygges for det „Great-Western Ship Company's“ Regning og er af følgende Dimensioner:

Længde imellem Perpendicularerne .	216 Fod
Brede	35 —
Dybde i Lasten	22 —

Hestekraften er 400 og Cylindrene ere 73 To. i Diameter og

have et Slag af 7 Fod. Det antages at ville være færdigt til August 1837 og i samme Aar foretage sin første Reise. Det er bestemt til at føre 25 Dages Brændsel, et Quantum, der maa være tilstrækkeligt til Reisen i al Slags Veir.

Et andet Compagni, „british and american Steam Navigation Company“, hvis Hovedkvarter er i London, har contraheret for Bygningen af et Skib, der skal være 1795 Tons drægtig og af følgende Dimensioner: Længde imellem Perpendicularerne 235 Fod, Brede 40 Fod og Dybde 27 Fod; at have Maskiner af 460 Hestes Kraft, Cylindere paa 76 To. Diameter og 7 Fods Slag. Maskinerne ere indrettede til at kunne gaae saavel med, som uden Halls Condensator, efter Maskinmesterens Godtbefindende. Dette prægtige Dampskib, det største, der nogensinde er bygget, vil rumme 25 Dages Brændsel, 800 Tons (350 Kæster circa) Gods og 500 Passagerer.

Naar vi betænke den uhyre Mængde Passagerer og Gods, der aarligen gaaer frem og tilbage imellem England og Nordamerika samt Canada (26000 Personer bleve landede i Quebec fra 1ste Januar til 1ste Septbr. 1836 og 60,000 i Ny-York) og den Tilvært heri, som rimeligviis vil finde Sted, naar Overfarten bliver forkortet fra 37 Dage til 15, kunne vi ei troe Andet, end at denne Entreprise vil blive en af de meest glimrende af de mange, der i den sidste Tid tilbydes Capitalister at anlægge deres Penge i.

Det er vanskeligt at beregne Nationalfordelen, som begge Lande ville høste af Dampskibs-Communicationen imellem dem: det ene med en overstrømmende Befolkning, det andet med uudtømmelige Reserver af frugtbar Landstrækninger; det ene det største Fabriks og Manufactur-Land i Verden, det andet det meest udstrakte producerende Land; begge talende det samme Sprog, og forenede ved Blodets, Religionens og fælleds Interessesers Baaud.

Det danske Flag i Middelhavet.

(Fortsat fra 9de Bb.)

Efterat Vilde d. 30te Juli femte Gang forgiæves havde prøvet paa at bringe den samlede Convoi ud af Strædet, overlod han d. 3die August Najaden alene dette Arbejde, og vendte med Hvide-Drn tilbage til Malaga, hvor hans Nærværelse i flere Henseender var nødvendig. Vi erindre, at Triton var kommen ind til Malaga, efter at have afleveret sin Convoi til Nidelsen, og at denne Fregat skulde sendes hjem sidst i August Maaned. Nidelsen krydsede ogsaa forgiæves for at komme Strædet ud med sin Convoi, og drev endog østenfor Malaga. Den 15de kom Najaden ind til Malaga med Convoien, efter saaledes forgiæves at have krydset i 14 Dage. Krieger meldte, at han paa dette Togt havde været saa heldig at tage to danske Skibe tilbage fra engelske Kapere, og at dersom en tyk Laage ikke heldigvis havde lettet sig, var det lykkedes en anden engelsk Kaper at tage et Skib ud af hans Convoi. I et Brev af 17de August skrev Vilde i denne Anledning til Bernstorff, at Glæden over, at de franske Kaperses Antal astog, paa Grund af den ringe Udflugt de havde til at gjøre Priser, blev meget formindsket ved den store Mængde engelske Kaperes, som nu udrustedes fra Gibraltar. „Ifølge Deres Ordre af forrige Aar, vedbliver jeg at anbefale mine underhavende Chefer at gaae saa forsigtig til Værks som muligt, for at undgaae Uenighed med de krigførende Magters Skibe, saa meget som dette lader sig forene med Kongens og Flagets Ære; men jeg tilstaaer, deri at være enig med de Hø. Chefer, at dette er meget vanskeligt at vedligeholde, thi endskjøndt vi ikke ere i Krig med Noget, ere vi desuagtet af Alle betragtede med Uvillie og Skinsyge, og de benytte al mulig Ligt og Underfundighed for at stæde os, med saa meget mere Uforstammenhed, som de stole paa vor Maadeholdenhed imod dem, da de see, at

vi ikke straffe dem for deres Dristighed og gjentagne Angreb paa vor Nations Skibe og Eiendom.

Den 21de August lettede Najaden atter med Convoien, som nu, den Deel iberegnet, som var under Nidelsens Beskyttelse og for Dieblisset var drevet østenfor Malaga, var voret til et Antal af 57 Skibe. Den 22de gik Triton under Seil for Kiøbenhavn, medhavende et Skib under Convoi, der var bestemt til Hamborg. Det er en Kiendsgierning, som, om den end ikke er et afgjørende Beviis, dog kaster nogen Mistanke paa vore Koffardimænd, at saa mange stedse benyttede Convoierne inde i Middelhavet og Strædet ud, og saa faa vilde gaae hjem med dem. Med Triton gik den syge Raas hjem, men døde ved Ankomsten paa Kiøbenhavns Rhed.

Nidelsen passerede Malaga samme Dag, og den 23de gik de alle Strædet ud. Nidelsen blev da affendt til Gibraltar, for atter at tage Convoi østerefter. Najaden forlod sin Convoi, 56 Seilere stærk, 7 Mile vestenfor Cap-Spartel og satte Cours for Cadix med eet Skib. Et Skib af Convoien, som uagtet Kriegers Signaler vedblev at forcere Seil og satte Strædet ind om Natten, hvorved det var kommet 3 Mile forud, blev ogsaa ganske rigtigt taget af en fransk Kaper og bragt ind til Algeziras, uden at Krieger kunde forhindre det, da han ikke torde forlade den øvrige Deel af Convoien, og Skibet var bragt i Sikkerhed under de spanske Kanoner, førend han kunde komme op.

Den Mission, som Vilde selv havde paataget sig med Hvide-Drn, at gaae til Cadix og tage Convoi derfra, havde han, da Tiden trak saa langt ud, overdraget Krieger med Najaden. Uagtet den specielle Tilladelse, som skulde udvirkes fra Madrid, for at en fremmed Orlogsmand maatte opholde sig i Cadix-Havn, endnu ikke var indløben, skjøndt derom flere Gange og længe i Forveien var skrevet til den danske Minister, Kammerherre Schubart, saa, da den var i Vente, tillod Gouverneuren med megen Forkommenhed Krieger at have Samkvem med Land. Men da Tilladelsen endnu ikke indløb med Posten, Dagen efter Najadens

Ankomst, blev det Krieger betydet, at han maatte lægge sig uden for Skudvidde fra Fæstningen. Han lettede da strax for at gaa bort med det samme, medtagende en norsk Brig, som vilde til Malaga. De andre af Consulboom anmeldte Skibe havde ikke villet oppebie Convoien og vare tidligere aasseilet. Med denne Brig og to andre danske Skibe; som Krieger mødte i Søen, kom han udenfor Gibraltar d. 2den September, hvor han mødte Wille med Hvide=Ørn, der var gaaet fra Malaga den 31te August. Wille gav ham da Ordre, at fortsætte sin Reise til Malaga med Convoien. Han ankom der d. 4de, og efter at have fyldt Vand og provianteret, lettede han atter d. 11te med 4 svenske Skibe, som han bragte ind til Gibraltar d. 14de. Krieger meldte da, at Nidelsen var kommen ind til Malaga med sin Convoi fra Gibraltar den 11te September.

Den 15de Septbr. ankom Capitain van Doekum med Fregatten Havfruen og hele dens Convoi til Gibraltar, efter 36 Dages Reise fra Flekkere. Paa denne Reise havde han mødt adskillige engelske Convoier, men intet Mærkeligt var passeret, undtagen at han d. 12te Septbr. under Cap St. Vincent havde optaget i sin Convoi en dansk Hukkert, som havde haft en besynderlig uheldig Skæbne. Under Texel var den bleven taget af en engelsk Orlogsmænd og indbragt til Yarmouth, men derfra frigivet efter faa Dages Forløb. Paa Hviden af Cap Spartel blev den atter tagen af en engelsk Skonnert, som vilde bringe den til Lisabon, men undervejs mødte de en stor fransk Raper, som tog den tilbage og nu skulde den været bragt ind til St. Lucar, men paa Hviden af Cadix kom en engelsk Lettre of Marque, som tog den fra Fransmanden, og satte en Priismester derombord; da var det, at v. Doekum mødte ham, og da Papirerne vare i Orden, tog han Priismesteren ombord i Havfruen og Hukkerten i sin Convoi. Da de kom ind til Gibraltar forlangte den engelske Domstol „Salvage“ Penge, som beløb sig til $\frac{1}{3}$ eller $\frac{1}{4}$ af Ladningen. Denne Fordring understøttede Admiral Duckworth, som paa den Tid commanderede. Wille fandt den vel grundet paa Vil-

lighed, men forlangte dog Admiral Duckworths skriftlige Erklæring, at han, hvis Skibet vilde seile med Convoien, agtede at skyde paa denne, da Skibet hørte til den og laa under Fregattens Kanoner. Denne Erklæring gav Admiralen, hvorefter Wille troede at have giort, hvad der stod i hans Magt, og udleverede Skibet *).

I denne Anledning beklagede Wille sig meget til Holmens Over-Equipagemester, over det bestandige Uheld han havde haft i sine Requisitioner paa Signalstige, saavel paa nye at udsendes, som paa at de Orlogsmænd, som udsendtes for at underlægge sig hans Commando, maatte beordres at antage samme Flagorden, som han havde bestemt for Eskadren og som fulgtes ved Convoien. „Uden dette“ — skrev han til Commandeur Kierulff — „er det umuligt at opfylde Collegiets Danske og Ordre, at kunne aflevere Convoier i Søen fra den ene Commanderende til den anden. Havde Capt. v. Doekum været meddeelt min Flagorden, saa havde Naiaden d. 15de Septbr. kunnet modtage hans Convoi udenfor Gibraltar, og derved et dansk Skib været frelst, som de engelske Domstole lagde Beslag paa saasnart det kom under Fæstningens Kanoner, fordi det havde været taget tilbage af de Engelske fra en fransk Raper.“

I Havfruens Convoi var Presentskibet Minerva til Algier. Dette var der udtrykkelig Ordre for at convoiere lige til dets Bestemmelse. Havfruen afgik derfor med det d. 17de September.

*) Denne de Engleskes Forbring synes os aldeles retsfridig. „Salvage-Money“ er den Belønning, der tilstaaes engelske Krigsskibe for Tilbageerobringen af engelsk Eiendom, førend denne ved Priisrets Dom er gaaet over til at være fiendtlig Eiendom. Der forsættes altsaa en fiendtlig Opbringelse, som maa have Skibets eller Eiendommens Priisdømmelse og endelige Tab til Følge; men dette var ikke Tilfældet her, thi eftersom Danmark havde Fred med Frankrig, maatte vi nødvendigvis antage, at Skibet af de Franke vilde være blevet frigivet og maaskee endog tilkiendt Erstatning for ubeføiet Anholdelse af Raperen. Her kunde altsaa ikke være Tale om „Befrielse“ fra Fiendens Vold, eller overhovedet om nogen beviist Tjeneste.

Maiaden og Hvide-Ørn gik med Resten af Convoien, 7 Skibe, til Malaga. Den 18de mødte de Midelven, kommende fra denne Havn, for at søge Bille, og den 19de kom de samlede ind til Malaga. Herfra blev Midelven expederet d. 26de Septbr. med 6 Skibe, til Barcelona, og Maiaden d. 27de med 4 Skibe til Genua. Disse vare for det meste alle udfomne under Havfruens Convoi, og kunde virkelig altsaa ikke klage over langsom Befordring med Besyttelse af Orlogsmændene. I sin Ordre til Krieger og Holsten anbefalede Bille dem megen Agtpaagivenhed med de barbariske Magters Krydsere, da det var at befrygte, at de, paa Grund af Regjeringens Afslag paa deres ublue Fordringer, kunde være beordrede at opbringe danske Skibe. Det var derfor Cheferne ikke længer tilladt, at lade barbariske Krydsere nærme sig Convoierne, og at lade Handelsflibene forewise tyrkiske Passer.

Krieger havde Ordre, dersom han fandt Genua blokeret af de Engelske, da at gaae strax til Livorno, og derfra tage Convoi med sig Strædet ud. Men desforuden medtog han en luffet Ordre, at aabne naar han var kommen til Søes fra Livorno, hvor han kun maatte opholde sig 8—10 Dage, og denne bød ham at anløbe Mahon, hvor han da skulde forefinde nærmere Forholdsordrer, hvad enten han strax skulde fortsætte sin Reise med Convoien, eller han muligt skulde støde til Bille under Algier, hvilket maatte afhænge af Sagernes Gang med denne Magt. Det der havde givet Anledning til disse Forholdsregler var følgende Brev, dateret 24de August, fra Grev Bernstorff:

„Ds. Høhhd. er allerede, ved min Skrivelse af 27de Juli, foreløbig underrettet om den mislige Forstaaelse, som efter den sidst indløbne Rapport fra Consul Bille i Algier synes at herske imellem Danmark og den derværende Regjering. Grunden hertil ere de Fordringer, som Jøden Mardochei Bacri troer at kunne gjøre gjældende i Anledning af hans Andeel i 2 under dansk Flag opbragte og priisdømte Ladninger, hvis fulde og efter høist mulige Fordeel beregnede Beløb han paaftaar sig udbetalt, og om hvis Erholdelse han gior sig saameget sikkrere Haab, som han

ogsaa under denne Dei har vidst at forskaffe sig samme Indflydelse, som den han allerede besad under den forrige. Skiondt man nu er langt fra at erkjende det Princip's Rigtighed, hvorefter Flaget giores ansvarligt for de under samme stete Opbringelser, har Hs. Majestæt dog, af vigtige Marsager, i sin Tid ladet tilbyde Jøden Bacri en Affindelses Sum, dog under den Betingelse, at den aldeles ikke maatte anses som noget Beviis paa, at bemeldte ubillige Princip af Danmark blev erkjendt, og de af Consul Rehbinder over denne Gienstand begyndte Underhandlinger (hvorefter han dog meget har overstredet de ham givne Forholdsregler) ere af hans Efterfølger blevne fortsatte. Men uagtet alle anførte Grunde vedbliver Jøden Bacri sin Paaastand, at erholde den fulde Sum udbetalt, og d. 10de Mai sidstleden har Marineministeren i Algier, som det synes efter Deiens Ordre, forelagt Consul Bille en bestemt Termin af 3 Maaneder, til herover at indhente Svar fra Danmark, efter hvis Forløb han troede at de algierste Corsarer fik Ordre at opbringe danske Skibe. Alle Midler, til at bilægge denne Sag i Mindelighed, synes følgelig at være udtømte, og intet at være tilbage uden Valget imellem en ubetinget Eftergivenhed eller et peremptorisk Afslag; men da det første vilde paadrage os mange flere og uberegnelige Fordringer af samme Natur, og en altfor vidt drevnen Eftergivenhed desuden ikke sikkrer os Freden med de barbariske Stater, saa har Hs. Majestæt af disse Grunde allernaadigst befalet mig at tilkiendegive Ds. Høhhd., at De, ombord paa en Fregat, og om det, for sikkrere at opnaae Hensigten af Deres Sendelse, skulde anses nødvendigt, under Geleide af saamange armerede Skibe, som fra den nødvendige Besyttelse af vor Skibsfart kunde undværes, ufortøvet maae begiive Dem til Algier, for der, i Forbindelse med den kongelige Consul, paa en peremptorisk Maade at erklære, at Hs. Majestæt ikke under nogen Betingelse vil bevilge de af Jøden Bacri frembragte Fordringer, at Allerhøiøstsaamme, i Betragtning af den af Consul Rehbinder, skiondt dertil ubesøiet, udstedte Berel, endnu var bered til at indvillige den allerede tilbudte Affindelsessum,

der dog ikke maa overstige 20,000 Piastre fortes, imod at Jøden Bacri aldeles afstaaer fra sin formeentlige Ret til nogen videre Fordrings Formerelse; men at Hs. Majestæt paa ingen Maade erkjendte bemeldte Fordringer som grundede i nogen Ret, og altsaa fra Deiens Side ventede en bestemt Erklæring, om han vilde unddrage Jødens Fordringer sin Understøttelse, eller i Medhold til sine Trusler agtede at afbryde den bestaaende venstabelige Forstaaelse med Danmark, i hvilket sidste Tilfælde Ds. Hvbhd. beordres at tage Consulen ombord og strax at begynde Siendtlighederne."

„Endskjøndt jeg troer at kunne forudsee, at den sidste Present, som Deien har afstunget Consulen (see Pag. 494, f. Bd.) og det allerede længe afskillede Presentskibs Ankomst til Algier vilde tiene til at formilde Deiens Tænkemaade, og giøre ham mere tilbøielig til at anføre fredelige Forslag, og det desuden neppe er at formode, at enten Jøden Bacri tør for sin private Interesses Skyld lade Sagen komme til det Yderste, eller at Deien for hans Skyld vil udsætte sig for et umiddelbart Fredsbrud, saa troer jeg dog ikke noksom at borde anbefale Dem og Consulen, som De derfor vilde behage at raadføre Dem med angaaende de locale Omstændigheder, al mulig Forsigtighed, især i Henseende til Consulens personlige Sikkerhed, som efter de nyeste Exemppler, man har seet i Algier, ikke synes at være ganske uden Fare. Hs. Majestæt forlader sig isøvrigt paa Ds. Hvbhds. Nidkærhed og Klogskab, og venter sig deraf de meest forønskede Følger."

Wille besluttede at oppebie Havfruens Tilbagekomst fra Algier forinden han gik derhen. I et Brev af 2den October til Bernstorff skrev Wille, at ifølge hans Anskuelse vilde den kraftigste Maade, at føre Krigen, være, at blokere deres Havn; men da de Engelse i den Tid havde megen Samkvem med Algier, og bleve derfra forsynede med Levnetsmidler, ønskede han at vide, om han skulde erklære Havnen blokeret og da handle i Dvereenstemmelse med Tractaterne. Indtil Resolution paa dette Spørgsmaal maatte indløbe, agtede han blot at bevaagte Havnen saa godt som muligt,

uden at giøre nogen Erklæring. Svaret herpaa var af 9de November, men indløb først da Sagen med Algier var afgjort. Det lod paa, at Havnen skulde erklæres blokeret, og de Rettigheder, som Tractater og Folketret tillode, udøves; dog skulde han lade engelske Skibe, som vilde hente Provisioner, frit passere, men dette var ikke at forvente, da Englands Affairer med Algier heller ikke stode paa nogen god Fod.

Tiden, inden Havfruen kom tilbage, blev imidlertid ikke ubenyttet. Wille gik Strædet ud med en Convoi af 22 Skibe, fra hvilke han skilte sig d. 5te Octbr. og kom da tilbage til Malaga d. 9de. Han fandt ikke Havfruen, som han havde haabet, men derimod en Collegii Skrivelse af 7de Septbr., som meldte ham Briggen Glommens Udsendelse med Convoi fra Flekkers, under Capitain-Lieutenant Motsfeldts Commando.

Skjøndt syg og ofte sengeliggende, foretrak Wille dog stedse at blive ombord i Hvide-Den, under hele sit Ophold i Malaga. Den 18de gik han atter Strædet ud med 14 Skibe, og kom tilbage den 21de. Tre danske Skibe tog han under Convoi i Strædet, og bragte dem forbi Malaga.

Paa denne Tid indløb Rapport fra Baron Holsten, fra Barcelona, hvori meldtes, at dertil var indkommen en dansk Brig, som havde været opbragt af Tripolitanerne til Algier, men var bleven frigivet paa Capit. v. Dockums Reclamation, og nu havde den været under Havfruens Convoi til Mahon, hvor denne Fregat var løbet ind for at holde Quarantaine. v. Dockum kunde altsaa ventes hver Dag. Imidlertid vilde vi følge Nidelsen paa dens Reise til Barcelona. Han kom dertil den 10de Octbr. om Aftenen, med de 6 Skibe under Convoi. Her fik han Underretning om, at der laae 8 danske Skibe i Salou og 10 i Alfaques, hvilke sidste af Frygt for Tripolitanerne ikke torde løbe ud. Holsten besluttede derfor at anløbe det sidste Sted. Den 5te gik han derfor fra Barcelona og kom d. 6te til Salou; men fandt her kun 3 danske Skibe, da de andre vare gaaede til Alfaques for at completere deres Ladninger. Den 9de gik han fra Salou, kom

d. 12te til Alfaques, gik atter derfra d. 14de og kom med 15 danske og 2 svenske Skibe til Alicante d. 17de October. Her fik han kun eet Skib under Convoi, efterlod derimod et andet, og gik altsaa med 17 Skibe derfra Dagen efter, for at gaae Strædet ud. Han havde paa denne Tour meget haardt Veir af vestlig Vind og svær Sø. Af Baron Holstens Rapport om denne Reise uddrage vi følgende Passager.

„Den 26de October fik vi østlig Vind; mødte den engelske Contre-Admiral Duckworth med endeel Skibe og Convoi, gaaende østerefter. En Fregat, Penelope, Capt. Blackwood, fik Ordre at holde ned til mig. Jeg gav ham Underretning om Convoien, hvorfra den kom, og dens Bestemmelse. Han forlod mig og søgte sin Admiral, hvorpaa jeg med Convoien fortsatte min Cours. Noget Tid efter bemærkede jeg, at samme Fregat gjorde Jagt paa os; han løb mig paa Siden og sagde, at Admiralen havde grundet Mistanke til de to svenske Skibe i Convoien, og at han havde Ordre at eftersee disse to Skibes Papirer; holdt derpaa hen til begge Skibene, som vare mig nær paa 4—5 Rabbellængder. Jeg holdt efter, imellem Fregatten og de svenske Skibe. Fregatten satte sit Fartoi ud og sendte det ombord, hvorpaa jeg beordrede Premier-Lieutenant Stibolt, med mit Fartoi at gaae ombord paa de svenske Skibe, tage Skipperne med deres Papirer med sig, og selv bringe dem ombord paa den engelske Fregat, hvilket han udførte. Da nu Papirerne vare overensstemmende med Anordningerne, og bleve efterseete meget løseligen, saa tilkiendegav Lieut. Stibolt den engelske Capitain hvorledes denne Examination maatte være mig frænkende, og at jeg var ansvarlig for Ladningernes Retmæssighed, og vilde forsvare dem til det Yderste, ligesom danske Skibe. Den engelske Capitain gav til Marsag, at de mistænkte de svenske Skibe at gaae for fransk Regning, og at han endnu troede at disse Mænd gik til Brest, endskiondt Papirerne lode anderledes. Da den ene af dem havde heist et blaåt Flag med et guult Kors i Hjernet (hvorfor han blev irettesat) hvilket Capit. Blackwood ikke kiendte, og den anden var armeret, det vil sige

med 4 smaa Stykker af Jern og 18 af Træ, saa ansaae han dem for Spaniere, der søgte Bestyttelse. Admiralen og han vare desuden aldeles uvidende om, at de danske Orlogsmænd gave Convoi til de svenske Handelskibe. Jeg fortsatte derpaa Coursen med den samlede Convoi.“

„Den 14de November om Aftenen Kl. 10½, indenfor Strædet, observeredes 4—5 Skud ved de agterste Skibe, endskiondt Convoien var godt samlet: jeg dreiede da til Vinden og opdagede nu en Cutter i Convoien, efter hvilken jeg stød et skarpt Skud. Denne Cutter tilligemed en Brig havde nedt Skipper Baagsholt, førende Skibet Hagen Adelssteen, til at komme ombord til sig med Papirerne. Jeg holdt paa Siden af dem, og tvang dem til at løsgive Skipperen med hans Papirer. Da det var Nat, er jeg uvis om det var fransk eller engelsk Kapere; men da jeg feggede det var en List for at lokke mig fra Convoien, overlagt med andre Kapere, tog jeg Skibet Hagen Adelssteen, der desuden var den fletteste Seiler, paa Slæbetoug, og slæbte ham da til henimod Cap Spartel, da Rabbeltouget sprang, hvorved vi mistede 40 Favne af et 6 To. Toug.“

Om Morgenens d. 15de Nov. forlod Holsten sin Convoi 5 Mile vestenfor Cap Spartel; ved succesiv Af- og Tilgang undervejs var den voret til 25 Seilere, hvilke Holsten saae i Sikkerhed. Det var taaget og meget haardt Veir. I Fortsættelse af Rapporten siger han: „Den 18de, i Stille, saae vi en engelsk Kaper og ved Siden af ham en Brig. Da jeg holdt ned til dem, underrettede Kaperen mig om, at han havde taget dette Skib under dansk Flag, hvortil det var uberettiget. Jeg beordrede ham at bringe mig Papirerne paa Siden, da jeg ingen Samqvem vilde have med dem, for at undgaae Quarantainen. Kaperen underkastede dette Skib min Bedømmelse. Ved at eftersee Papirerne fandt jeg, at der var intet dansk uden Flaget og Skipperen, ved Navn Klein og bosiddende paa Sylt. Skibet var en engelsk Priis, solgt i Malaga; det havde intet latinisk eller tyrkisk Sepsas, var ladet og havde ingen andre danske Folk end

Skipperen; Styrmanden og flere af Mandskabet vare Spaniere, Resten Italienerne. Da Raperen havde Patent, saa ifølge den 20de §. i Tractaten med England, og Rescriptet af 3die Juli 1799, hvorpaa jeg ifølge Hr. Kammerherrens Ordre af 30de Marts skal være særdeles opmærksom, troede jeg ingen Protection at kunne tilstaae dette Skib, men tillod Raperen at underkaste det Domstolene i Gibraltar. Vel har Consulen i Malaga givet ham Attest; men herved høves ikke Anordningerne. Skibsføreren tilstod, at han skulde til Bristol, endstiondt Papirerne lode paa Altona, og under hans Navn var baade Skib og Ladning. Selskabet var han nylig kommen fra Algeziras, hvor han var opbragt som Styrmand, og eiede ikke en Skilling. Jeg vil løselig anmærke, at dette Skib var ladet i Malaga af den største franske Raperudreder, hvis Raper havde taget det, saa at der er største Sandsynlighed for, at Skib og Ladning ere hans, og selvfølgelig spanst Eiendom. Paa denne Maade haaber jeg at have opfyldt de mig givne Befalinger; idetmindste har det været min Hensigt, at overbevise Enhver om den Retfærdighed, med hvilken Danmark søger at protegere sit Flag. Den 19de November løb jeg ind til Malaga, hvor jeg lagde inden for Molen, for at proviantere og fylde Vand ic.

I Anledning af denne sidste Tildragelse skrev Bille saaledes til Admiralitetet under 9de December:

„Da det kongelige Collegium af Cap. Lieut. Baron Holstens egen Rapport er underrettet om, hvad der er hændet ham paa hans Expedition fra Barcelona og Strædet ud med Convoi, samt tilbage til Malaga, skal jeg alene omtale den Passage, da han maatte opgive et Skib under dansk Flag til Domstolene i Gibraltar, ikke saameget for at beskrive det høie Collegium, hvor ubehageligt det er at være Beskytter for sin Nations Flag, og dog offentlig at maatte tilstaae, at der begaaes Ulovligheder derunder, som for at bevidne hvormeget det er imod mit Dnsse, Raad og Vidende (thi nærmere kan jeg ikke komme en Consul) at Consul Hoppe, der dog nyder alle Rettigheder som dansk Con-

sul i Malaga, har givet et saadant Skib Certificat. Han har flere Gange forespurgt sig hos mig, om han torde giøre det; men aldrig er noget Skib gaaet hjem med Ladning fra Malaga, som ikke var i fuldkommen Orden, saalænge jeg laa der. Consul Hoppe troer sig meget sikker ved det, at han har taget et Brev af Skipperen, at han intet Ansvar skulde have, naar han blev opbragt: dette vidner noksom om, hvormeget han selv erkjender Urigtigheden af sin Handling; men for at Flaget compromitteres, har han ingen Forsikkring kunnet tage.“

Den 24de October kom Havsruen tilbage paa Malagas Bugt. Af hans Rapport til Bille uddrage vi Følgende: Han ankrede d. 23de September paa Algiers Bai med Presentskibet. Consul Bille kom ombord til ham og bad ham om at gaae i Land for at hjælpe sig i at udvirke, at Deien ikke skulde fragte Presentskibet til at gaae til Constantinopel. Til den Ende bleve de enige om at foregive, at v. Dockum havde Ordre at bringe Presentskibet tilbage til Eskadren, ved hvilken det skulde blive som Transportskib. Den 24de havde v. Dockum Audiens hos Deien. Hs. Excellence var vel ikke ganske tilfreds med de tilsendte Presenter, der i Værdi langt fra vare hvad han havde ventet; men den Omstændighed, at de Danske vare de første der betalte denne Antrædelses Tribut, gjorde at han dog var taalelig godt stemt for os Danske; ja han lod endnn paa v. Dockums Begjæring det ovenomtalte, af Tripolitanerne opbragte, danske Skib strax sætte i Frihed, og skrev et Brev til Paschaen af Tripolis, hvori han erklærede denne, at han vilde ansee ham for den største Sorøver, dersom han vedblev at lade danske Skibe opbringe. At Paschaen ikke meget ændse denne Trusel ville vi senere hen erfare. Hvad Presentskibets Befragtning angik, da lod Deien sig tilsyneladende nøie med den af v. Dockum givne Forklaring, og Afstalen blev, at denne skulde gaae til Port Mahon for at udligge sin Quarantine, og da komme tilbage for at tage Skibet med sig. Men Hovedspørgsmaalet, den Vaccriste Sag, blev ligesaa lidt afgjort ved denne Leilighed, som før. Deien erklærede, at Gielden var

nu til ham og ikke til Bacri, eftersom den var overtagen af Skat-kammeret som Betaling for Summer, Bacri skulde den algierste Regiering. Deien fordrede den derfor betalt, og gav 4 Maaneders Frist for at erholde Svar fra Danmark, efter hvilken Tid han erklærede at ville giøre sig betalt med danske Skibe. Paa v. Dockums Forestilling, at Bacri havde maattet holde sig til den engelske Regiering, eller ogsaa assurere sin Ladning, svarede Deien, at dette sidste var aldeles imod de tyrkiske Love. Kort, Sagen blev in statu quo, og v. Dockum forlod Algier d. 26de, medhavende den danske Brig under sin Convoi. Den 29de, under Mallorca, mødte han en 16 Kanons Brig, der tonede algierst Flag og løb Fregatten saa nær forom og i Lø, at de derombord troede den vilde entre dem. Det var ikke første Gang, at Algerinerne havde prøvet et saadant coup de main*), og muligt havde han villet snappe Convoi- briggen bort, men han fandt Havfruens Batterie stillet paa sig, og dens Mandskab klar til at afslaae Entring, og indlod sig derfor paa intet videre. Den 30de kom v. Dockum ind til Mahon og fik 14 Dages Quarantaine. Medens han laa der, kom Lord Nelson derind med sit Skib, Foudroyant, og en Fregat. Den 14de Octbr., da Quarantainen var udlopen, gik Havfruen atter til Søes; kom under Algier d. 16de, men erfarede her til sin Forundring, at Deien atter havde betænkt sig og tilbageholdt Skibet Minerva alligevel, for at sende det til Constantinopel. For ikke at faae ny Quarantaine, modtog han ingen af Consul Villes Breve, men satte strax Cours for Malaga, hvor han ankom d. 24de October.

Forholdet med Algier var altsaa ikke forandret. Den evindelige Bacriste Sag stod stedse aaben; men den danske Regierings Beslutning var bestemt, og Bille havde positive Ordre for sig. Han ilede derfor med at udføre dem. Til den Ende tog han Forholdsregler for at Naiaden skulde komme til ham under Algier,

idet han ikke alene efterlod Ordre til Krieger i Malaga, om strax at søge ham under Cap Pescador, men ogsaa opsatte en ligelydende Ordre, som skulde indsendes til Port Mahon, naar han tilligemed de andre Fregatter kom der udenfor. Til Midelven efterlod han Ordre, at den skulde forlade Malaga d. 24de Novbr., naar Posten var kommen, og gaae til Mahon, medtagende alle Breve til Skibene og afsente nærmere Ordre. Det var nemlig med den Post, der ankom d. 24de November, at Bille kunde vente Svar fra Bernstorff paa sit Brev af 2den October. Til Briggen Blommen efterlod han ligeledes Ordre, at den skulde forblive paa Stationen ved Malaga, og stedse give Convoi Strædet ud, naar flere Skibe havde samlede, men for det første ikke østerefter.

Det var da Villes Hensigt, at lade de to store Fregatter krydse udenfor Cap Pescador, og saalidt i Sigte af Algier som muligt, da han for det første ikke ønskede man skulde vide, han havde flere Skibe hos sig, end Hvide-Drn, med hvilken han vilde løbe ind paa Bugten for at underhandle. Til den Ende maatte de heller ikke tone dansk Flag for Seilere, men helst engelsk.

Den 27de Octbr. forlod Bille med Hvide-Drn og Havfruen Malaga, og var den 1ste Novbr. udenfor Mahon. Naiaden var der ikke; men da i en svær Byge begge Fregatternes Seil stisrede, og Vinden med sit Ruling var imod til Algier, løb de ind i Havnen og sloge nye Seil under. Hvide-Drn istal nye Touge. Bille efterlod en ny Ordre til Naiaden, strax at komme til ham under Algier, og der holde det krydsende i 8 Dage. Isald den ikke saae noget til ham i denne Tid, eller fik anden Ordre, skulde den vende tilbage til Mahon. Den 3die Novbr. gik Bille atter ud. Den 5te, under Algier, gjorde han Signal til Havfruen, ikke at rette sig efter den Commanderende, og løb saa ind og ankrede paa Baien. Her holdt han ud i 9 Dage med stormende Veir af Norden Vind, der er en brat Læger paa Kysten. Skiondt med 3 Ankere i Bund, drev Hvide-Drn hver Dag lidt nærmere Land. Syad han udrettede i denne Tid, og hvorledes det lykkedes ham at opfylde Regieringens Ordre, see vi bedst af

*) Saaledes havde de nylig erobret en portugisisk Drlogsbrig paa 16 Kanoner, med en Chebeck, der nærmede sig under neapolitanst Flag.

følgende Rapport med Bilage, som han indsendte til Grev Bernstorff, dateret: under Seil, imellem Algier og Port Mahon, d. 15de Novbr.

„Herved har jeg den Ære at melde Hr. Grevens, at ifølge Hs. Majestæts allernaadigste Befaling, som jeg modtog i en Skrivelse fra Dem, dateret 24de August, har jeg været for Algier, for om muligt at jævne den Misforstaaelse, som paa nogen Tid har haft Sted imellem Danmark og Algier. Den 5te ds., om Morgen, efterat jeg havde beordret Capt. v. Doctum at holde det krydsende 5—6 Mile nordensfor Cap Pescador, løb jeg med Hs. M. Fregat Hvide-Ørn ind og ankrede paa Algiers Bai. Til Consul Ville, der indfandt sig strax ombord, overleverede jeg Hr. Grevens Brev, samt gjorde ham bekendt med mit Grinde. Af ham erfoer jeg, at 13 Corsarer vare i Søen, hvilket jeg anstaae for en lykkelig Omstændighed for min Underhandling. Ifølge Consulens Duffte var jeg den 6te, uagtet min svagelige Helbreds-tilstand, til Audiens hos Deien, samt havde Conference med Premier og Marineministeren (Wekelhardy).“

„Deien, som er i høi Grad hengiven til Vellyst, bryder sig ikke om Regjeringen, men er stolt og despotisk, og dertil meget indskrænket. Han raabte steds under hele Audiensen: „Ikke fortælle saameget; betal 50,000 Piastre, saa blive vi Venner; hvis ei da Krig, Krig!“ Den første Minister styrer Deien, men er selv aldeles i Jødernes Sold, ligesaa er Wekelhardy, endskjøndt denne virkelig fortjener Navn af en sindig og fornuftig Mand. Jøden Vaccri ligger for nærværende Dieblik syg, og kan nok ikke leve; derimod har han en Compagnon, ved Navn Busnah, som er meget gjældende, og man kan med Visshed sige, at han regierer Algier. Med ham havde jeg en lang og vigtig Samtale i Consulens Huus; jeg prøvede alle mulige Maader for at faae ham til at frasalde, men alt var forgiæves. Han vilde ikkun paa den Betingelse, at herefter Algerinerne skulde kunne tage og confiscere alle danske Skibe, som havde fiendtlig Ladning. Uden det, meente han, at det danske Flag ikke kunde være frit for Ansvar, naar

det havde Ladning inde for algierst Regning. Endelig sagde jeg ham, at det var det sidste Dieblik, jeg indlod mig med ham, og spaaede ham, det vilde koste hans Hoved, naar jeg tog Deiens Corsarer, hvilke ufeilbarligen maatte falde i mine Hænder; men han loe heraf og sagde: Den algierste Regjering havde af ham modtaget Fordringen, som god Betaling, og at det nu var Deien, vi havde at gjøre med.

„Den 7de lod jeg endeel Officierer gaae i Land, for at betrygge min Plan. Ved Hjælp af dem fik jeg endeel Kostbarheder ombord, som tilhørte Hs. Majestæt. Deien saavel som Busnah spurgte meget efter mig. Den Første sendte en Chiaour til Consulen og lod ham sige, at han vidste Chefen af Eskadren havde mange Penge ombord, og han skulde derfor forlange, jeg skulde sende de 50,000 Piastre i Land, og hvis ikke, kunde Consulen laane dem i Landet. Den 8de fik jeg Consulen med sin Secretair og Diener lykkelig ombord. For hans Tolk erklærede jeg nu, at min Konge havde befalet mig, indtil videre at holde Consulen ombord, og sendte ham derefter i Land med følgende Brev til den svenske Consul Schioldebrand.“

(Efter en Forklaring af Ursagen til hans Sendelse og hvad for frugtesløse Forsøg han til Dato har gjort, lyder dette Brev saaledes:) „Ifølge dette Deiens Svar til mig, ved sidste Audiens, vilde det være ligesaa upassende for mig at underhandle oftere personlig med Hs. G., som det er uoverensstemmende med min Konges og Nations Værdighed, at den danske Consul opholdt sig længer her, efter en saa positiv Erklæring, fremsat i saa upassende Udtryk. Dette i Forening med Deiens uventede Forlangende, at sende ham strax 50,000 Piastre, uagtet han kort før min Ankomst havde givet sit Ord for at ville vente 4 Maaneder, giver mig Ret til Mistanke imod ham, hvorfor jeg har troet det min Pligt at beholde Consulen ombord, for at unddrage ham den arbitraire Behandling, han kunde være udsat for, paa hvilket vi for nylig have seet et mærkeligt Exempel med den franske Consul og de her boende Franskmænd, et

Brud paa Folket og bestaaende Tractater, som det meget let kunde falde Hs. G. ind at gientage paa den danske Consul."

"Men da Krig kun medfører Ulykker for begge Parter, troer jeg det min Pligt at giøre alt muligt for at undgaae den, saalange det kan bestaae med en Nations Uafhængighed og Bæredighed. Ifølge heraf er det, at jeg har underrettet Dem, Hr. Consul, om vore Sagers Tilstand, for at bede Dem, i min Konges Navn, om at overtage de danske Affairer i Algier, saalange denne Misforstaaelse har Sted. Det nye Venkskab, som finder Sted imellem vore respective Hoffer, har bestemt mit Valg og er mig Borgen for at De vil modtage det."

"Jeg maa derfor bede Dem, Hr. Consul, at De vil underrette Hs. G. Deien om, at ifølge min Konges Ordre staaer jeg paa Springet at forlade denne Rhed, medtagende Consulen, saafremt den algierste Regiering vedbliver at understøtte Joden Baccris Fordringer, og ikke vil afstaae fra sine fiendtlige Hensigter imod den danske Nation, uagtet det bestemte Afslag, jeg ifølge mine Ordre har givet ham og som jeg herved, igiennem Dem, Hr. Consul, gientager, ikke at ville betale de berørte Joden Baccris Fordringer, eller nogen anden af denne Natur. Jeg agter at forblive til Ankers til imorgen ved Solens Nedgang, saafremt Veiret tillader det. Dersom til den Tid intet Svar er kommen fra Hs. G. Deien, antager jeg denne Tausshed som et Fredsbrud og som et Beviis for at han agter at isærkfatte sine Trusler. I saa Tilfælde agter jeg da strax at anvende den Magt, som Hs. Majestæt har betroet mig i disse Farvande, til at begynde Fiendtligheder imod Algier." (Slutningen er en Begjæring om, at skrive ham til saa ofte Leiligheden tilbyder sig, ifald Omstændighederne skulde tvinge ham til at isærkfatte sin Vortgang, samt om, i Tilfælde af Krig, strax at underrette vore Consuler i Tunis og Tripolis per Estafetter derom.)

"Den svenske Consul, som strax begav sig til Deien, blev, ved at forklare mit Brevs Indhold, meget ilde modtaget, ja nær

stuffed ihjel, da hans egen Dragoman frelste ham. Hans Svar, som han derefter sendte mig, lyder saaledes:

"Efter at have modtaget Deres Brev igaar, og ifølge dets Indhold, begav jeg mig til Deien. Den danske Dragoman og min egen kunne vidne om den lidt gunstige Modtagelse jeg fik af Hs. Ex., ved at forklare ham Aarsagen til Deres Handling. For at opfylde Deiens Forlangende, og ifølge Deres eget Dnske at faae et endeligt Svar, har jeg den Ære at melde Dem, at Deien er meget langt fra at afstaae fra sine Fordringer paa 50,000 Piastre, men at han giver Dem et Aar til denne Sums Afbetaling. I Tilfælde De afslaaer dette Deiens Tilbud, foreslaaer han Dem 40 Dage fra Dato, førend Fiendtlighederne fra nogen af Siderne maae begynde. Deien venter Deres Svar paa dette sidste Punkt. Jeg har den Ære etc."

"Men efterat Divanet var holdt d. 9de om Morgenen, heelt tidligt, blev den svenske Consul af Welshardy anmodet om, at gaae ombord til mig og giøre mig følgende Forslag: 1. i et heelt Aar skulde ingen Paastand af denne Art giøres til Danmark. 2. Joderne skulde ikke have Lov til at fragte danske Skibe med Deiens Beskyttelse, og om Danmark, naar Aaret var forlobet, ikke vilde betale, stod det os frit for at erklære Krig eller paa ny at underhandle. 3. Deien indbød mig at komme i Land for at underhandle med ham. 4. Consulen blev tilbudt Frihed til at besørge sit Huus og sit Æi, hvortil ham blev tilstaaet 5 Dage, og hans Eiendom skulde være hellig. Welshardy lod mig sige, at Algier ikke vilde have Krig med Danmark, men dersom jeg vilde have det, haabede han at jeg gav de 40 Dage til, inden Fiendtlighederne begyndte. Busnah lod mig sige, at han slog 10,000 Piastre af, hvilket Deien ikke maatte vide, og forlangte ikkun 40,000. Den svenske Consul gjorde sit, for at overtale mig, og sagde, at Landet dog ei maatte have Krig for 20,000 Piastre. Men jeg svarede ham det samme, som jeg bad ham at sige Raadet, at min Ordre var bestemt, og at jeg derfor ikke gjorde anden Melding hiem til mit Hof, end at enten Deien havde ganske indgaaet

de Conditioner, Kongen havde bestemt mig, eller at jeg var gaaet herfra med Krigserklæringen. Jeg gientog for ham et Tilbud, jeg af egen Godhed havde gjort Joden Busnah, nemlig at ville effortere svenske eller danske Skibe, her til Algier, isald hans Compagnon i Livorno havde nogle fragtede eller tilladte ved min Ankomst der. Jeg gav paany 24 Timers Frist, til at vente Svar, og hermed gif han i Land."

"Den 10de om Morgenens vilde Consulen sende mig skriftlig Raadets Svar; men uagtet det haarde Veir, og alt hvad han leed paa Søen, tvang de ham til at gaae selv ombord, hvorved han da bragte mig baade mundtlig og skriftlig, i tvende fornemme Tyrkers Nærværelse, den endelige Afgiørelse af Sagen, som bestod i, at Busnah, imod den Sum 20,000 Piastre, ham foræret af den danske Regiering, vilde overtage sin egen Gæld til den algierste Regiering af 50,000 Piastre kortes, og afstaae fra enhver Paastand af denne Art i Fremtiden, paa Vilkaar, at jeg forpligtede mig til at lade effortere 4—5 Skibe, ladte for Busnahs Regning, til Algier. Af dette Document, som er underskrevet af Busnah og bevidnet af Consul Schioldbrand, sender jeg herved Copie. De tvende Tyrker yttrede megen Glæde over Sagens fredelige Udfald, og tilbød sig at blive ombord som Gidsler, naar jeg blot vilde tillade Consulen at komme i Land strax. Vel er Busnahs Forstrøning ikke stilet saaledes som jeg vilde have havt det, om jeg selv havde været nærværende; men det havde været at fornærme den svenske Consul, om jeg havde cesseret den (Busnah havde gierne underskrevet alt hvad man havde diceret ham) og efter dette Lands Skib er den meer end fyldestgørende nok. Uagtet jeg sikkerlig agter at holde mit Tilbud om at effortere danske og svenske Skibe, da Hs. M. Skibe jo ere her for det samme, saa vil Hr. Grevens behage at bemærke, jeg intet skriftligt Lofte har givet desangaaende. Den Ting borde derfor aldeles ikke været tilføiet; men det flemme Veir, som habes paa denne farlige Ryst, i denne sildige Aarstid, gjorde ogsaa, at jeg ikke kunde faae mange Bud i Land, hvorved Conferencerne

meget bleve afknappede. Consul Bille gif da strax i Land med den svenske Consul, og besluttede jeg da, ikke at forlade Vaien, for han havde meldt mig sin Modtagelse af Deien, samt Sagens videre Fortgang."

"Den 11te skrev Consul Bille mig til, at Bekelhardy havde taget meget koldt imod ham i Forstrøningen, men siden var han bleven meget hidsig over, at vi havde anseet Algerinerne for Sørovere, ved at holde Consulen ombord. Joden Busnah havde i Bekelhardys Nærværelse villig givet sit skriftlige Samtykke, saavel til Bille som til den svenske Consul, at afstaae fra Fordringen om Flagets Ansvar, saalange denne Krig varer. Dette var det egentlige Punkt, som jeg ønskede tilføiet. Consul Bille sagde videre, at da Deien var taget ud paa Landet, kunde han ikke faae Audience før Dagen efter. Den amerikanske saavel som den svenske Consul havde erklæret at ville benytte denne Leilighed til at erklære sig frie for Ansvar, naar deres Skibe bleve opbragte med algierst Ladning ombord."

"Den 14de skrev Consul Bille mig til, efter at have havt Audience hos Deien, og meldte mig da, at Sagerne vare aldeles i Orden. Jeg sender Copie af hans Brev, for at Hr. Grevens kan see, hvad han siger om den svenske Consul. Jeg, for min Person, maa forene mine Bønner med Consul Billes, for at andrage paa, at den danske Regiering paa en passende Maade tager i Betragtning den Uleilighed, han har havt ved at overtage vore Sager i et saa critisk Dieblit. Alt Presentstibet undgik at gaae til Constantinopel, og allerede var borte før min Ankomst, siger Consul Bille at have rapporteret. Jeg sender Fregatten Havsruen til den første spanske Havn med disse Depecher; selv agter jeg mig til Livorno, hvorhen jeg udbeder mig hvad Ordres det maatte behage Hr. Grevens at tilstille mig."

Saaledes endtes da denne Sag, der havde henstaaet i 2 Aar og voldet saamegen Engstelse og Bryderie. Endnu opstod en lille Uenighed i Anledning af de 20,000 Piastræs Udbetaling, som sædvanligviis skete i Piastre de rose, men som Bille havde for-

strevet i Piastre fortes, hvorved Joden leed et Tab af 6 pCt. Da Consul Wille forestillede Kammerherre Wille Sagen saaledes, at dersom han havde udstedt Verlen, var det blevet efter Landets Skik i Piastre de rose, indvilligede den sidste i den Forandring, som den anden havde lovet Busnah at ville bede om, nemlig at Summen blev udbetalt i Piastre de rose à 35 Mesons, hvorved Forstikellen blev deelt, saaledes, at den danske Regiering betalte 3 pCt. mere, eller 500 Piastre fortes. Consul Wille skrev i det Brev, hvori han omhandlede dette Punkt, under 20de November saaledes: „De arme Eyne have sandelig ikke vundet meget ved denne Sag. Jeg har fra en meget sikkre Haand, at de i denne Anledning have opoffret 17600 Piastre, nemlig 6000 i Livorno som Tab for Verelprotesterne, og de øvrige her i tre Terminer til Deien og Ministrene; nemlig 1ste Gang, da den store Verel fra Rehbinden, paa 75000 Piastre, kom tilbage med Protest; 2den Gang, da de fik Deien til, pro forma at transportere de 50,000 Piastre, som Giæld til Veiliet (Statkammeret), og nu nylig 3die Gang, i deres Hierters Angest, for at bringe Deien og Ministrene til at være tilfredse med, at de afstode fra deres Paastand, og saae dem til at modtage det saa ofte giorte Tilbud om 20,000 Piastre. Gewinsten er knap Renterne af deres Stikpenge.“*)

Da Wille den 14de ved Daggry kom udenfor, fandt han sin tro v. Dockum med Havsruen krydsende paa sin Post under Cap Pescador. Med Lendsporte ifatte og røddeilig Batterie, var han lige klar til at modtage Krig med Algerinerne, som han i 9 Dage havde stridt med Elementerne. Naar Wille stundom for-

*) En Søn af denne Busnah lever endnu i Anseelse i Dran. Campbell omtaler ham i sine Lettres from the South som en meget dannet og af Franskmændene særdeles agtet Mand. Huset Bacri & Co. var efter Campbells Sigende det mægtigste Huus i Nord-africa og eiede flere Millioner Sterling, men ødelagdes ved sine Transactioner med den franske Republik, idet denne bedrog det for meget store Summer.

Red.

talte om denne for hans Skibe saa farlige, for hans Fædreland saa lykkelige Expedition, yttrede han altid sin Glæde over den Haardnakkethed, hvorved v. Dockum havde holdt sig paa sin Post, uagtet det bestandig stormende Veir af Paalands-Vind. „Aldrig kunde jeg ønsket mig en bedre Kammerat, dersom vi havde faaet Krig, og skulde holdt ud paa denne Kyst hele Vinteren igiennem“ — sagde han — „ligesom jeg i det Hele aldrig skulde ønske mig en bedre Secundant overalt, hvor det gjaaldt om at slaae.“

(Fortsættes.)

Alt lande eller indskibe svært Artillerie paa en Kyst, ved Hiælp af et Skibs Barcas.

(Af Glasscocks „Naval Service.“)

Sr. Cowe, Vaadebyggermester ved Woolwich Værft, har foreslaaet følgende sikkre Maade at føre svært Skjots i Land, eller indtage det fra Land, selv paa en Kyst, hvor der er en saadan Brænding, at ladte Fartøier ei kunne nærme sig den. Han anvender hertil de i den engelske Marine indførte Barcasfer, der ere indrettede til at bære Sverankeret, hangende under Bunden af Fartøiet. Disse Fartøier ere nemlig indrettede med et Bradsplil, omtrent midt i Vaaden, og tvende aldeles vandtætte Kasser eller Kør, der gaae igiennem Vaadens Bund op under Spillet, og kunne borttages.

Kanonnen gøres klar til at landes paa følgende Maade. Et Par Kanonlænger paalægges paa den sædvanlige Maade; et enkelt Loug, omtrent 7 To. tykt, gøres fast rundt om Kanonen, saaner dens Lyngselspunkt som muligt; dette Loug kalder Opfinderen Hanger- eller Ophivningstouget. Kanonen løstes derpaa

ud af dens Rapert (om det er en af Skibskanonerne) og lægges i en Slæde, som i Mangel af andet kan gøres af en Værelserstok; Forenden maa afrundes for lettere at gaae over Ujevnheder i Grunden, og de den sammenholdende Sværbolte tiene til at surre Kanonen til. Et stærkt Toug fastgøres derpaa om Hovedet af Kanonen, for at hale den paa Land med. Smeckre Ender gøres fast om Hovedet og Godset af Kanonen, til at støtte den med. Disse Ender, som mærkes saaledes, at de kunne angive naar Kanonen hænger parallel med Diametralplanet, maae være saa smekke, som de for Bestemmelsen kunne være det, for ikke at bære Kanonen op, i det Tilfælde, at Hængertouget skulde strændse eller gaae, hvorved Kanonen vilde svinge ud i Forsotningstougene og hænge med dens hele Vægt paa Vaadens Kæling. Munding og Gods skulde dernæst vel belægges med Matter eller Svabere, for at forebygge at Bunden af Fartøiet skal tage Skade.

Naar Kanonen er saaledes klar, heises den ud i Længen, som sædvanlig, og føres dybt nok ned i Vandet, for at komme under Varcassen. Hangeren vises op igiennem Roggerfen, ved Hjælp af en smekker Ende, staaen igiennem denne iforveien, og tages om Spillet. Naar Kanonen hænger i Vaadens Hængertoug, overhales Gien fra Skibet og Længen smoges af, ved en eller anden dertil forudbetænt Indretning, ved Længen selv, saasom Ender i Bugterne af den, ell. desl., eller Dieblokken løsgøres fra Længen, der i saa Fald maa være saa lang, at Bugten kan forblive over Vandet naar Kanonen hænger i Hængertouget. Kanonen hives nu op under Bunden af Varcassen, saa høit op man kan.

For at faae Spillet fri til den anden Kanon, maa man seise den først opheve til tre, fire Vindebomme. En Muus eller Knob paa Hængertouget, tæt til Spillet, naar Kanonen er klos ophevet, foreslaaes for at hindre Skrændsning under Opsejningen, medens Hængertouget kastes fra Spillet. Forsotningstougene fastgøres til Vaadens Kæling eller hvorfomhelst.

Et 74 Kanon-Skibs Varcas, med den ene 24 Pd. Jernkanon hængende, krænger kun 8 To., der er altsaa intet at frygte; naar den anden Kanon bliver hængt, kommer Vaaden paa ret Kiel.

Naar begge Kanoner ere hængte og forstøttede, stoves Raperterne og det øvrige Gods saaledes i Fartøiet, at Mandstabet ikke forhindres i at bruge Rarerne. Naar man nærmer sig Kysten, maa man passe at lægge Vaaden til Ankers vel udenfor Brændingen, saa at man er i Sikkerhed for at ikke Kanonerne komme til at røre Grunden, hvilket usejlsbarligen vilde staae Bunden ind paa Fartøiet. Vandets Dybde og den Søe, der gaaer, er det der afgjør hvor nær Landet man kan komme. Har man de fornødne Folk klar paa Strandbredden til at hale Kanonerne op, er al den Communication, man behøver at have med dem, at sende en smekker Ende i Land, hvormed de kunne hale det svære Indhalingstoug til sig, til hvilket man da kan sætte Folk eller Heste efter Omstændighederne: 40 Mand have paa denne Maade halt en Jern-Fireogtysepundiger op ad en ujævn Bei.

Naar Kanonerne skulle indstibes, maa Vaaden være lagt til Ankers vel udenfor Brændingen, og Ankeret maa være af en saadan Vægt, at det kan holde fast under Indhivningen af Kanonen; et enkelt Varpanker vil neppe være at stole paa, naar det er en svær Kanon man skal indstibe.

Kanonen gøres klar paa samme Maade som ved Udskibningen, og den placeres saa nær Strandbredden som muligt. Udhalertouget tages ind over Vaadens Ugterspeil, og dersom man ei har Folk nok til at hale Kanonen ud med Haandemagt, kan man vise det til Spils igiennem en Fodblok, i en Diebolt, som staaer i Bunden af Fartøiet lige under Spillet, hvilket er nødvendigt, da dette kun er indrettet til at modstaae en nedadvirkende Kraft. En Fireogtysepunder er af 29 Mand halet fra Strandbredden til Vaaden, som laa omtrent 30 Favne ude.

Dphivnings- eller Hængertougene og Forsotningstougene, som paa Land ere paastukne, gøres paa samme Tid fast til Ud-

halertouget, for at man kan faae fat paa dem, naar Kanonen kommer ud til Fartsiet. Naar da Kanonen er halt ud, saa nær til Vaadens Agterende som muligt, stilles paa Ankertouget, saa at Vaaden kommer lige over Kanonen, hvorpaa Hangertouget tages til Spils og man hvier Kanonen op. Den anden Kanon udbringes og hives op paa samme Maade, og Barcassen roer til Skibet, hvor Kanonerne indskibes paa samme Maade, som de før ere beskrevne at udtages.*)

Plade 1 Fig. 2 viser Barcassen med 2de 32pd. Kanoner hængende under dens Bund. Linien O viser Vandlinien, naar Vaaden bærer to 32pd. Kanoner, Raporter, Ammunition og øvrige Tilbehør, samt 20 Mand.

*) Længen til Ombordheisningen maa da vel antages at være paalagt i Land; men desuagtet bliver det ikke let at paasætte Sieblokken, medmindre Længen er lang nok til at man kan beholde Bugten over Vandet. Overhovedet er denne Beskrivelse ikke ganske klar at forståe, hvilket ogsaa sees af Cap. 6s. Anmærkninger, der flere Steder vidne om aabenbar Misforstaaelse. Iøvrigt forekommer denne Operation os, at have særdeles Interesse for vor Marine, med Hensyn til vore egne Localiteter, hvor den i Krigstid lettelig kunde komme i Anvendelse. Af denne Grund synes det ønskeligt, om der gaves os Leilighed til at forsøge dens Nøttilighed, først ved at faae en Barcas indrettet paa ovenbeskrevne Maade, og dernæst ved at praktisere Transporten og Landsætningen o. s. v. med den. Transport af svært Skjts, fra en Ø til en anden, kan i en Krig let blive Spørgsmaal om hos os; og vore flakke Kyster egne sig da ret til Anvendelsen af den her beskrevne Maade, hvorved tillige er den Fordeel, at ethvert Linieskib i sin Barcas (indrettet som de Engelses) eier Middelet dertil, og at Landsætningen kan skee paa enhver nok saa flak Kyst, uden Hjælp af Broer, Kraner, Bukke eller bestige.

Red. Anm.

Nogle Spørgsmaal, Næstcommanderendes Tjenesteforhold betræffende.

I en actis Periode danner der sig snart, i enhver Militaireret, en bestemt almindelig Mening om visse vanskelige militaire Tjenesteforhold, Stillinger og Tilfælde, dem enten det mere bevægede praktiske Liv da fremstiller Exempler paa, eller giver Anledning til at tænke sig som mulige, og hvorom de positive Lovene ikke tale med Bestemthed: de blive Gienstande for Samtaler og Underføgeller imellem Statens Individer indbyrdes, eller i de Smaaagrupper, hvori den adskiller sig (Regimentsmesses, Skibe) og af disse resulterer da en vis almindelig Mening, som deels tiener Individerne til Rettesnor for deres egne Handlinger, deels gjør sig gjældende i Bedømmelsen af et eller andet forekommende Tilfælde, selv om det bliver Gienstand for en Krigsrets Kiendelse.

Ved Tradition kan vel en saadan Mening, som overhovedet Alt hvad Lovene henføre under Krigs- og Orlogscoutume, bevarer i friskt Minde for en Tid; men under en længere Inaktivitetsperiode, hvor intet Tilfælde af denne tvivlsomme Natur hændes, og hvor Tjenestens større Gensformighed lidt efter lidt betager Lyften til at discutere Hypotheser af Tjenesteforhold, som man ei lettigen falder paa at tænke sig, der vil det omsider indtræffe, at hinanden ganske modstridende Meninger kunne dele en Stat i Besvarelsen af et Spørgsmaal, der endog er af høj Vigtighed for Tjenesten, og hvorom man derfor skulde troe, der ikke kun kunde herste een Mening.

Marfagen hertil tør være den, at da man ikke forhen har ffientet Spørgsmaalet Overveielse i dets Almindelighed, eller i en abstract Form, hester man ved det forekommende Tilfælde, der sætter det i Agitation, Tanken til de med det forbundne, særegne Omstændigheder, Personligheder o. s. v., og intet kan være farligere for en ubildet Dom: disse maa først komme i Betragtning efter at man

klart og bestemt har opfattet det abstracte Spørgsmaals Betydning for Tienesten. Ved Betsvarelsen af et Spørgsmaal af hoi militair Vigtighed, i dets Almindelighed betragtet, skulde man troe, der i en og samme Stat kun kunde herste een Mening, eller — hvilket er det samme — en hoi overveiende Pluralitet, og det fordi Tienestens Vel i mange Henseender beroer derpaa; thi i modsat Fald ville Følgerne blive, at om et saadant Tilfælde kommer til en Krigsrets Kiendelse, vil enten Retten dele sig i en Sag, hvorom man for Tienestens Skyld maatte ønske, at der kun herskede een Stemme, eller en Dom vil blive affagt, der i den halve Stats Vine maa synes uretfærdig, og istedenfor at tiene til fremtidig Rettefærdighed, giver den kun Anledning til større Tvivlsraadighed og Uvisshed. Talen er her naturligviis bestandig om saadanne Tilfælde, hvorom de militaire Love ikke tale med Bestemthed, og hvor altsaa Dommen skal bygges paa Analogier, Krigsbrug o. desl.

Et saadant Spørgsmaal er det der er Gienstand for efterfølgende, os meddeelte, lille Afhandling. Det involverer et af de vigtigste Principer for de militaire Commandoforhold, og dog have vi, liggesom Forfatteren, hørt de forskielligste Betsvareelser derpaa i vor Marine. Aarsagen hertil troe vi den, vi ovenfor have antydnet. At giøre dette Spørgsmaal til Gienstand for en mere offentlig Discussion kunne vi ikke andet end troe gavnligt, ligesom vi ogsaa finde det overeensstemmende med Planen for dette Tidsskrift, at behandle et Emne af saa almindelig Interesse for Tienesten. Vi optage derfor med Fornøielse nedenstaaende Afhandling, hvori en af vore flittigste Correspondenter, S. B., betsvarer Spørgsmaalet paa en vore egne Anskuelse saa fyldestgiørende Maade, at vi ikkun skulle have saa Dvd at tilføie.

Red.

- a. Kan en Skibschefs Commando ophøre fordi han gaaer i Land?
- b. Er den ombord, i Chefens Fraværelse hoiestcommanderende Officier Chef af Skibet?

c. Kan der tænkes noget muligt Tilfælde, hvor den temporairt hoiestcommanderende Officier kan træde op som Chef og handle som saadan?

Paa disse Spørgsmaal, og hvad deraf afhænger, har jeg hørt meget forskiellige Svar. Hvad mig angaaer, da betsvarer jeg dem ubetinget alle med Nei. At forklare Grundene for dette mit bestemte Svar skal være de følgende Liniers Diemeed.

Det ligger i Tingens Natur, at en Chef gaaer i Land. Krigsartiklerne tillade ham endog under visse Betingelser at ligge i Land om Natten, og omtale Næstcommanderendes Pligter i Chefens Fraværelse. Om dette skeer i Tienesten, eller for Recreation, giør intet til Sagen; han skylder ingen i Skibet Regnskab herfor. Men en Chef af et Skib er dette Skibs Chef, saalænge Vimpelen vaier, saalænge han ikke er afløst af den Auctoritet, der indsatte ham, han være ombord eller i Land. Dersom dette ikke var Tilfældet, saa maatte en formelig Overlevering af Commando, Instruxer m. m. finde Sted, hvergang en Chef gik i Land, og dette, vide vi, hverken skeer eller er befalet i nogen Marine i Verden. Denne Sætning, at et Skibs Commando er i Chefens Person, hvor denne endog befindes sig, antager jeg at være en uomtvistelig Grundsatning, som det er nødvendigt meget noie at indprente sig og giøre sig fortrolig med i alle dens Consequenser.

Naar Chefen gaaer i Land, er altsaa ikke den Næstcommanderende (og kun om ham kan der ifølge vore Krigsartikler § 213 være Tale) Chef af Skibet. Enhver Handling, han foretager sig i Skibet, er i Kraft af den Auctoritet, han er betroet som Næstcommanderende, og under det Ansvar han er sin Chef skyldig. Dette maa giælde for de allerubetydeligste Dele af den daglige Tieneste, som for de allersigtigste Begivenheder, fra at lade slaae 8 Glas ved Vagtens Ende, til at kappe og gaae Seil fra en læger Val. I intet Tilfælde handler han som Chef, altid som Næstcommanderende. Chefens staaende Ordre er, at vaage over Tienestens Gang og Skibets Sikkerhed, og derfor la-

der Næstcommanderende faae 8 Glas og give Ud ud, afstraffer Folk og giver Landlov, stiller Toug og lader Pligten falde, eller kapper og gaaer under Seil: Alt i Chefens Navn, og under den Forpligtelse at aflægge Regnskab for enhver af sine Handlinger, naar Chefen kommer ombord.

Var den Næstcommanderende Chef, fordi Chefen gaaer i Land, saa skyldte han derimod denne intet Regnskab. Jeg vil antage s. Gr. at Skibet forliser medens Chefen er i Land; sæt at Næstcomd. gaaer bort med Skibet fra en Lægerval, men forliser alligevel paa Grund af slet Manøvre, da vil man begynde med at drage Chefen til Ansvar, fordi det er til ham Skibet var betroet. Muligt bliver han for Krigsretten frikendt og Næstcomd. dømt; men det skeer ikke fordi denne var Chef da Skibet forliste, men fordi det er hiin tilladt at være fraværende fra Skibet, og fordi Næstcomd. i den Tid havde Ansvaret for dets Sikkerhed og borde have manøvreret bedre.

Dersom denne Paastand er rigtig, saa kan en Næstcomd. under ingen Omstændigheder foretage sig noget i eller med Skibet i Chefens Fraværelse, for hvilket han ikke har Ordre, uden af Chefen at kunne drages til Ansvar, og han vil kunne tiltales som for Egenraadighed og Insubordination, naar hans Handlemaade ikke finder Chefens Bifald. Betragtet fra den militaire Synspunkt, kan jeg idetmindste ikke tænke mig noget muligt Forsvar, for en saadan Handling. Jeg vil her gaae lige løs paa det Exempel, jeg venter opstillet som det meest slaaende Beviis imod mig. En Delogsmand ligger i Krigstid paa en Rhed. Chefen er i Land og maa bruge meget lang Tid for at komme ombord. Lige udenfor viser sig en Fiende; maaskee angriber og tager han nogle af vore egne Skibe; du kan forhindre dette, maaskee tage Fienden, hvis du siebliflig letter og gaaer ud, uden at oppebie din Chef og uden hans Tilladelse. Vil du da blive liggende, svinebunden i Subordinationens Mooringer, lade dine Landsmand i Stikken og Pletter sætte sig paa det Flag, for hvis Værelse du har svoret at offere Liv og Blod? Mit

Svar bliver, angaaende de formeentlige Pletter, at de meget snart vilde forsvinde, naar Flaget vaiede ud i den Solglands, som god Disciplin og sand militair Mand udspredte over enhver Marine, hvor de herste, og hvorpaa min Dpførsel, ifald jeg blev liggende, dog absolut maatte være et Beviis; men for Resten vilde jeg muligt selv ikke modstaae Fristelsen, maaskee vilde jeg stille mit Toug fra mig og forsøge paa at bidrage, min Stiærts til Fædrelandets Gavn. Men handlede jeg rigtigt? — see det bliver vel det egentlige Spørgsmaal her. Iøvrigt behøve vi ikke at pine vor Dpfindelseskraft med at skabe saadanne mulige Exemppler. Historien viser os mangen Inferieur, der har paataget sig et Ansvar, der torde have gjældt hans Hoved, hellere end være øresløs Tilskuere, der hvor der kunde handles med Nytte. Det var under saadanne Omstændigheder, at Niels Juul slog paa Kiøgebugt imod sin Konges Dufte, og Tordenstjold i Dyrskilden, uden at forene sig med Gabel; det var en saadan Tanke, der bragte Nelson til at sætte Rifferten for det blinde Øie, da Parkers Signal vaiede for at retirere. Men vare de bleyne slaaet, saa sandt som de vandt, i hvad Skikkelse vare da disse Heltes Navn og Minde komme til Efterverdenen? Og for at nævne end et Exempel, der har den Fordeel at være mere analog med den Fart, der i den senere Tid har været vor hyppigste, saa var det ved et saadant Tilfælde, at en af Frankrigs nulevende Admiraler først tiltrak sig Dpmærksomhed. Nuværende Vice-Admiral Mackeau var „Enseigne auxiliaire“ ombord i Briggen „l'Abaille“, som laa, jeg troer paa Livorno Rhed. Chefen og de andre Dpficerer vare i Land, da den engelske Brig „Macrity“ viste sig udenfor og syntes at udfordre Abaille. Mackeau gaaer ud, angriber den engelske Brig og erobrer den, efter en kort, men blodig Træfning. Mackeau blev gjort til Lieutenant og Chef af den erobrede Brig; men var han bleven taget, saa havde han formodentlig vansmægtet i Glemsel paa de engelske Pontons, og var han kommen tilbage til Frankrig, var han bleven casferet, maaskee fusilleret for sin modige Handling. Kort, det er i saadanne

Tilfælde, at Udfaldet maa dække Handlingen med et glimrende Slor; seer dette ikke, saa staaer ogsaa Handlingen tilbage i sin fulde Nogenhed, og viser hvor straffyldig man har været. Thi hvo svarer for, at Chefen ikke har havt Ordre til at spare sit Skib til en ganske anden Bestemmelse? Veed den Næstcomd. noget om, hvilke Bestemmelser Chefen har taget, f. Ex. med Hensyn paa den Rheds Forsvar, hvor Skibet laa, og hvor nu dets Kanoner mangle? Vel byder § 169 af Krigsartiklerne Chefen, at meddele sin Næstcommanderende hvad Ordre og Instruxer han har modtaget; men for det første, gjør samme Artikel en bestemt Undtagelse for de hemmelige Ordre, og disse kunne især i Krigstid være mangfoldige; for det andet byder denne § aldeles ikke Chefen at meddele sine Hensigter og Anstuelser; for disse høeren kan eller skal han aflægge noget Regnskab til sine Inferiurer. Og nu med Hensyn paa Chefens Person: kan da den Næstcomd. nogensinde bortmane den Skygge, der falder paa den Chef der ikke var ombord, medens hans Skib var ude at flaaes? Kan den Næstcomd. nogensinde godtgjøre sin Chef den Andeel af Hæder og Ære, som denne kunde have høstet, om han havde havt det Skib under sine Fødder, som var betroet ham og ingen anden, og som maaskee Dagen efter, under hans Commando, skulde have spilt en glimrende Rolle mod den samme Fiende, som igaar slog og erobrede Skibet, da det blev anført af den unge Mand, som kun tog Raad af sin blinde Fjer og sit fremsufende Mod? Man vil dog indrømme mig, at disse Ordre ere Uvorsord, værdige at lægge sig paa Hiertet og noie at overtænke, førend man strider til en saa ansvarsfuld Handling.

Allsaa: en Chef er Chef, hvad enten han er i Land eller ombord; den Næstcommanderende er ikke Chef, fordi han er Høistcommanderende ombord, men handler kun i Chefens Navn og under sit Ansvar til ham; den Høistcommanderende ombord kan intet foretage sig paa egen Haand, uden directe Ansvar til Skibets Chef.

Kun en eneste tilfyneladende Undtagelse kan tænkes heri,

nemlig naar man ligger i Eskadre eller Flaade. Da kan Admiralen eller den en chef Commanderende befale et Skib at udføre dette eller hiint, f. Ex. at lette og gaae under Seil vøielig, og naar da den Høistcommanderende ombord har meldt Admiralen Chefens Fraværelse, saa har han kun at udføre den givne Ordre. Men denne Undtagelse er ogsaa kun tilfyneladende. Vi maae erindre, at Admiralen er Flaadens Chef, det er: han er Chef over alle Skibene, med samt deres Officierer og Besætninger, altsaa ogsaa over hvert enkelt Skib. Han kan heise sit Flag paa hvilket Skib han vil; han kan forandre Skibenes Bestemmelser; han kan afsætte og ombytte Chefer og Officierer, kort han er Chef. Naar altsaa en Skibschef er i Land, og den en chef Commanderende heiser Signal til dette Skib at lette og gaae Seil, og han, efter at være bleven underrettet om Chefens Fraværelse, vedbliver at befale Signalet efterkommet, saa har han, ved selve denne Befaling, constitueret den Næstcommanderende til Chef, og denne har da, naar han kommer tilbage, intet andet Regnskab at aflægge for sin Expedition, end til Admiralen, aldeles intet til sin Skibschef. Saaledes gif i 1823 Admiral Duperré ombord i Fregatten Hermione, hvis nys udnævnte Chef, Capitain Dubuisson, endnu ikke var ommen kombord; men Admiralen befalede Næstcommanderende, Mr. la Tourneur, at lette, og Fregatten seilede saaledes, under den constituerede Interimschef, til Cadix med Admiralen. Først 14 Dage efter kom Mr. Dubuisson ombord.

Men enhver anden, Marinen fremmed, civil eller militair Authority, af hvad Navn nævnes kan, har kun med Chefen at bestille, saafremt den har noget Dnske eller Befaling til et Skib. Det er rimeligst, at Chefen søges ombord; men er han i Land, da maa han søges der, thi han er Chef af Skibet, endskjøndt han er i Land. Det er ofte Tilfældet, at en Chef er underlagt en saadan fremmed Authoritys Commando; dette kan ingenlunde forstaaes anderledes, end at han med sit underhavende Skib skal udføre de Befalinger, han maatte modtage, men ingenlunde at

Skibet selv staaer under hiin Auctoritets umiddelbare Commando, saaledes som under en Eskadre eller Flaadechef. Dette ligger i selve Tingens Natur. Skibstienesten og Somandsfaget er af den særegne Bestaaffenhed, at enhver fremmed Auctoritet maa indskrænke sig til en Ordre i det Generelle, mere som en Opfordring, thi Udførelsens Maade og Detail maa være den sagkyndige Skibschef alene overladt. Dette er ogsaa Tilfældet, hvor en landmilitair Force er underlagt en civil eller anden fremmed Auctoritet. Derfor: naar en Chef er underlagt en saadan fremmed Auctoritet, saa er det vel hans Pligt, af al Kraft og efter bedste Skion at udføre de Ordre, han maatte erholde, men det er ogsaa hans Pligt, at gjøre de Remonstrationer imod deres mulige Vanstædigheder eller Umulighed i Udførelse, som han paa sit Ansvar maatte finde passende, hvilket han derimod ingenlunde kan imod de Befalinger, han maatte erholde af sin Eskadrechef. I 1823, da de Franste beleirede Cadix, commanderede Hertugen af Angoulême den hele franske Sø- og Landmagt. Da den commanderende Admiral Hamelin ikke fandt Leilighed til at udføre de Ordre, der vare ham givne, og tillige gjorde tildeels Indvendinger imod nogle af dem, som formeentlig uudsærlige, opstod et spændt Forhold imellem Prindsen og Admiralen, som endte med at denne Sidste begjærede sig afløst, og afleverede Commandoen til sin næste Admiral, Desrotours. Da Admiral Duperré kom ud fra Frankrig og tog Commandoen, var han saa heldig at finde Leilighed til at udføre nogle af Prindsens Planer, s. Ex. Santi Petris Indtagelse med Linieskibe; men han begyndte med at erklære, at han ansaae Alt, hvad Hamelin havde gjort, for vel gjort, og at der intet var at forandre i dennes Dispositioner. Alt Hamelin faldt i Unåde var en Selvfølge; men at man i Grunden erkjendte, han havde Ret, sees tydeligt af, at Sagen ikke videre blev undersøgt, og at Hamelin forblev, og er endnu bestandig Admiral i den franske Marine.

For at en Delogsmand, det vil sige: Skibet med dets Besætning, skal være underlagt en Marinen fremmed Auctoritets Com-

mando saaledes, at denne skal kunne give directe Befalinger til selve Skibet, maa nødvendigviis en ganske speciel Ordre derom udstædes og bekendtgjøres for Enhver i Skibet. Sæer dette ikke, kan og bør Ingen ombord, fra Næstcommanderende af, til den sidste Matros, troe, at han har nogen Andens Ordre at adlyde, end sine Superieurers i Skibet eller i Flaaden. Naar derfor en saadan Auctoritet i Chefens Fraværelse troer sig besejret til, paa Grund af Sagens Uopsættelighed, at henvende sig til Skibet med en Ordre, og dettes Hoistcommanderende ogsaa troer det rigtigst, at denne Ordre udføres strax, da bliver han sin Chef Ansvar skyldig for sin Handling. Chefen kan kun betragte ham, som den der har handlet paa sin egen Haand; thi hiin Auctoritet kan ingen Ordre give ham — eller rettere: han kan ikke modtage Ordre fra nogen anden end Skibschefen, og har hans Opførelse vaakt dennes Misnag, da vil den fremmede Auctoritets Mellemkomst aldeles ikke kunne forhindre Chefen fra at drage ham til Ansvar. Den modtagne Ordre er for ham kun en Anmodning, der ikke kan dække ham for Ansvar til sin Chef; derfor staaer det ogsaa til ham, at negte Ordrens Udførelse og at oppebie sin Chefs Ankomst; og bliver da Sagen Gienstand for en Krigsrets Undersøgelse, vil han aldrig kunne blive dømt som for en militair Forbrydelse, men muligt vel, efter Sagens Bestaaffenhed, for Mangel paa Conduite.

Hvad her er sagt om det enkelte Skib, maa ogsaa gjælde om Eskadrer. Her er det, i foranførte Tilfælde, Eskadrechefen, der er underlagt den fremmede Auctoritet, og igiennem ham vil altsaa denne lade sine Ordre til de enkelte Skibe udstæde, forsaavidt som der i et sieldent Tilfælde kunde være Spørgsmaal herom, da det er en Selvfølge, at Dispositionen i Detail af Forceen maa ene tilhøre dennes umiddelbare Chef.

Man vil af det Foregaaende skionne, at jeg indrømmer, der kan opstaae saadanne Tilfælde, hvor det kan have vigtige Følger, at en Ordre siebliklig udføres, og at altsaa den befalende Auctoritet bliver nødt til at gaae den fraværende Chef forbi og

henvende sig directe til Skibet. Det bliver da et af de Tilfælde, hvor den Næstcommanderende har „at handle efter Conduite“. Men med denne Conduite er det dog virkelig en meget delicat Sag. Af en Chef bør den fordres absolut; men mange meget udmærkede Subalterne have den ikke altid; det er for dem forbundet med større Vanskelighed, fordi det er en Conduite, man fordrer af dem, der gaaer udenfor og over den Stilling de beskædner, og — fordi der dog stedse bliver Spørgsmaal om, det er netop den, som deres Chef ønsker de skulde have havt.

S. B.

I Hovedsagen enige med den ærede Forf. skulle vi med hans Tilladelse commentere over nogle Punkter i hans Afhandling.

Vi kunne ikke andet, end være enige med Forf. i, at Næstcomds. Tjenesteforhold kan affattes med de Ord: under Chefens at forstaae Tjenestens Detail og i hans Fraværelse at vaage over Skibets Sikkerhed. For alle, saavel almindelige som ualmindelige Tilfælde har han, i hvad der angaaer Skibets Sikkerhed og den indre Tjeneste, sine bestemte Forskrifter for sig i Krigsartiklerne og i Chefens specielle Bestemmelser; det samme gælder for en stor Deel om den Tjeneste udenfor Skibet, der kan forefalde i Havn eller paa en Rhed, som Vagtskib eller paa visse Stationer, herom vil en Chef nødvendigviis have udstedt de fornødne Instruxer. I de allerfleste Tilfælde vil det derfor ikke være vanskeligt for den Næstcommanderende, der kender sin Tjeneste vel, at vide med Sikkerhed hvad han, selv i vanskelige og mere ualmindelige Tilfælde, skal foretage sig i Chefens Fraværelse og i dennes Navn. At han stedse handler i Chefens Navn viser tydeligen Grændsen for hans Myndighed og hvor hans nærmeste Ansvar ligger. Denne hans, Chefens personlig, altid subordinerte Stilling forandrer sig intet Dieblisk saalænge Chefens er i Live, og ikke denne formeligen aftræder ham Commandoen.

Selv om Chefen er syg eller saaret *), er han lige pligtig at melde til ham, indhente og følge enhver af hans Befalinger, som om han var frisk. Derfor havde Nelson Ret til at sige til Capitain Hardy — da han, dødelig saaret, nede i Lazarethet befalede denne at give Ordre til Flaaden at ankre, og Hardy svarede: „Jeg formoder, Admiral Collingwood vil nu give de fornødne Ordre“ — „Ikke saa længe som jeg endnu er ilive, haaber jeg!“ Og godt havde det været, om Nelsons Ordre var blesen efterfulgt, som den borde, mange Skibe og mange Menneskers Liv vilde da have været frelst.

Der gives da ifkun to Tilfælde, hvor man har antaget, at en Næstcommanderende kunde være tvivlraadig. Forfatteren berører dem begge, og vi skulle her opstille dem i en noget bestemtere Form.

1. Naar i Krigstid et Skib ligger paa en Rhed eller i en Havn, og under Chefens Fraværelse en Fiende viser sig udenfor, maaskee jager eller tager vore egne Fartøier: om da den Næstcommanderende kan — forudsat naturligviis, at Chefen ikke kan opspørges, eller han med Visshed vides saa langt fraværende, at han ei kan være ombord betimelig for at gaae ud med Skibet — om han da kan selv constituere sig til Chef og løbe ud for at angribe Fienden?

2. Om den Næstcommanderende kan, af en fremmed Authoretet, som Skibschefen er underlagt, i nogetsomhelst Tilfælde lade sig constituere til Chef, for at handle som saadan udenfor de Ordre, ham ere tillagte af hans Chef?

Endskiondt begge Spørgsmaal have vigtige Punkter tilføies, hvorfor ogsaa flere af vore Grunde ere anvendelige for begge, saa synes dog det første det, der er vanskeligt at give et almindeligt gældende, bestemt Svar for, hvilket vi imidlertid give med et Nei. Saa kort som muligt skulle vi fremsætte vore Grunde.

*) I det vi nævnte „ilive“, underforstode vi naturligviis ogsaa, at Chefen ikke befinder sig i nogen Sygdomstilstand, der gjør ham aandelig ufikket til at føre Commandoen.

Det er til Chefen ene at Kongen har betroet Skibet: hans personlige Egenheder forudsættes altsaa at være tagne i Betragtning ved Anfortroelsen af det. Chefens Person er derfor at anses ligesaa nødvendig til Skibets Disponibilitet, som Besætning, Kanoner og øvrige Tilbehør. Er Chefen fraværende, da er Skibet, efter vor Mening, i ovennævnte Tilfælde ikke mere disponibelt, end om største Dele af Mandstabet var i Land, eller det laa med Batteriet udtaget eller under Kioshaling; og hvor krænkende end Tildragelsen kan være, saa er den det ei mere, end om der tilfældigviis ingen Orlogsmand befandt sig i Havnen, eller om den var ude af Stand til at agere af hine andre Marsager. Dette betragtet, er der altsaa ingen Grund til at fremdrage et saadant Exempel, fordi det sætter vore Følelser i Bevægelse. Paa Spørgsmaalet: hvorfor gaaer den ei ud? bliver det korte Svar: fordi Chefen er fraværende; og vi troe Ingen kan og Ingen vil finde det uhyldstgiørende for Næstcommanderendes Vedkommende. Ikke sieldent sættes den Militaires Subordination paa lignende haarde Prøver; men han maa for Tjenestens Vel bestaae dem. Til hvilke Misbrug kunde det ikke lede, hvilke farlige Følger kunde det ikke have, om selv den meest velmeente Føer kunde tiene den Subalterne til Undskyldning for et saa aabenbart Brud paa Subordinationens strenge Love? I den ivrige Utaalmodighed oversees maaſtee, at saa Minutters længere Tøven vilde have bragt Chefen ombord. Vaandet løsnat for Lidenskaberne, vil maaſtee Uergjærrighed forlokke den Næstcomd. til at forraade sin Chef og lade ham blive tilbage, for at man selv kan hofte den Vre, der skulde tilhørt ham, og som han nu sviiges for af den meest Betroede af hans Undergivne. Til Lykke for Tjenesten hører imidlertid Tilfældet til de sieldne. Ikke letteligen kommer en Fiende saa pludselig til Syn, og ikke lettelig vil en Chef være saa efterladet i sine Pligters Opfyldelse, at han i Krigstid fierner sig saa langt fra sit Skib, at han ikke betids kan være ombord, og gjør han det — i Tjeneste eller ei, er for Spørgsmaalet ligegyldigt — vil han ikke glemme at efter-

lade bestemt Instrux for slikt Tilfælde og i fornødent Fald formeligen constituere sin Næstcommand. som Chef under hans Fraværelse; og undlader han det, vil Ansvaret for Følgerne falde paa ham.

Det statuerede Tilfælde deler sig imidlertid i tvende: det ene, at en Fiende viser sig udenfor af en ikke større Force, end at det vilde være Pligt at angribe ham; det andet, at denne Fiende sees at forfølge vore egne Krigs- eller Handels-Skibe. I det første negte vi bestemt Næstcomds. Ret til at constituere sig selv til Chef. Vore Grunde findes saavel i hvad S. B. som i det vi derom have udviklet. I en Krig hænder det ikke sieldent, at en svagere Fiende saaledes ustraffet udæfter den Stærkere, stolende maaſtee paa sin overlægne Seilads, eller paa en i Nærheden værende Makker, hvis Tilkomst vilde vende Bladet. Kort, Tilfældet selv er for ubetydeligt for det Hele, til at det kan komme i Betragtning mod de farlige Følger for den militaire Tjeneste, af i mindste Maade at ophæve Subordinationsforholdet imellem Chefen og hans Subalterne. Den Næstcommanderende, der i dette Tilfælde forbliver rolig ventende paa Chefens Ankomst, efter at have forberedt Alt til sielbliklig at kunne løbe ud og slaae, vil være angerløs for en Krigsret, og han vil være det for Vrens Domstol, der altid forudsætter personligt Mod og Higen efter at indlægge sig Vre, uadskillige fra den Militaires Charakter, og derfor saa meget mere erkjender Offeret, han bragte Subordinationens strenge Lov. Handler han anderledes, er han i vore Tanker strafftyldig, al den Bravoure uanset, han kan have viist *).

*) Det mangler ikke paa Exempler af Historien til Støtte for denne Mening. Vi skulle ikkun anføre et Par: Dictatoren Papirius Curſor domte sin Næstcommanderende og General for Rytteriet, Fabius Maximus, fra Livet, fordi han imod Befaling havde indlaabt sig i en Træfning og bundet en glimrende Geir; og neppe kunde Folkets Forbøn formaae ham til at eftergive Fabius den sortiente Straf. Sir Edward Hawke erkjendte selv, i sin Rapport, sin

Vanføligere, tilstaae vi, er det at fastholde Principet i det andet Tilfælde: vi ville nødigen give Slip paa det, thi i det ligger Grundvolden for al militair Commando. Men selv her er det uforment, thi idet vi indrømme den Næstcommanderende Ret til, ja finde det hans Pligt, under saadanne Omstændigheder at handle som Chef af Skibet og ile de betrængte Landsmænd til Hjælp, hvor der er *periculum in mora*, gjøre vi det paa samme Grund, som vi naturligtviis gjøre ham det til Pligt at forsvare Skibet imod et Angreb, eller medvirke til at forsvare den Havn han ligger i. Huint Tilfælde ligger begge de sidste saa nær, at det billigt med dem kan henføres til Cathegorien af „at vaage over Skibets Sikkerhed.“ Og hermed troe vi at have løst de vigtigste Tvivl, man har hentet fra disse Tilfælde.

Vi komme nu til det 2det af de fremsatte Spørgsmaal: „Om Næstcommanderende kan lade sig constituere til Chef af nogen ham ikke umiddelbar foresat Authoritet.“ Ved dette har S. B. tilstrækkeligen udhævet den Indskrænkning, enhver fremmed Authoritets Commando maa lide derved, at Chesen kan i visse Tilfælde være pligtig til at gjøre Forestillinger imod den givne Ordre, ja endog veent ud at negte Udførelsen, hvilket aldrig kan finde Sted imod Flaade- eller Eskadrechefens Ordre. Chesen har nemlig under en saadan Authoritet et separat Ansvar, som denne

Strafftyldighed, da han paa en indløben Efterretning forlob, tværtimod udtrykkelig Befaling, sin Station for Ferrol og opjaage og tog en fransk Eskadre paa 8 Linieskibe med en Convoi af 300 Seilere. „Endskiondt jeg føler, jeg har forbrudt mig, ved at overtræde min Ordre,“ — siger han — „tillod min Iver for min Monarchs Tjeneste mig ei at betænke mig paa at vove selv min Vre, hvor der gaves en saadan Leilighed til at fremme den, ved at tilføie Fienden et betydeligt Tab.“ Store og vigtige Anledninger — men vel ikkun saadanne — kunne saaledes retfærdig gjøre Overtrædelsen af Krigerens første Lov; men selv da er det, som S. B. bemærker, at Udfaldet maa dække Handlingen; det er hermed som med Udtrykket „at bruge Conduite“: det heldige Udfald er det, som stempler Handlingen til „Conduite.“

ikke kan løse ham fra, ved den Erklæring, at han selv overtager det; det er ikke alene Sagkyndighedens, som Sømand og Militair, men det er det der paahviler ham som den der umiddelbar er betroet Skibet af den høieste Magt. Dette sidste vedbliver endnu, hvor der ei kan være Spørgsmaal om det første, f. Ex. naar en Gouverneurspost beklædes af en Somilitair; thi imellem dennes og en Flaade- eller Eskadrechefes Commando bliver der endnu i mange væsentlige Punkter en Forstiel, som ikke kan hæves, uden at forstyrre den allevegne herkende separate Organisation af de forskiellige Bestyrelsesgrene. Saaledes Hayes mange Exempler paa at Krigsskibe, underlagte en Gouverneurs eller Fæstningscommandants Commando, have benegtet dennes Ret til at indslutte dem med i den Capitulation, hvorefter han overgiver Den eller Fæstningen, og der var aldrig Tvivl om Lovmæssigheden heraf. Disse mere delicate Tjenesteforhold have vi her ikkun at gjøre med, forsaavidt som de komme i Betragtning for Næstcommanderendes Vedkommende. Vi have ikke kunnet udgaae at berøre dem, for at vise, at Næstcomd. vel af sin Flaade- eller Eskadrechef kan constitueres til Chef af Skibet, derimod ikke af nogen anden Authoritet. Vi stemme derfor ikke med S. B., „at der kan opstaae saadanne Tilfælde, hvor Næstcomd. bliver nødt til at handle efter Conduite“; thi vor Mening er, at han i alle Tilfælde maa indskrænke sig til at handle som Næstcomd. og følge sin Chefs Ordre. Om Tilfældet er trængende eller ei, gjør i vore Tanker Intet til Sagen; thi alene ved, udenfor hans Chefs Ordre, at underkaste det denne Prøve, hæver Næstcomd. sig ud over sin Stilling, og handler som Chef af Skibet.

Hyad den Bemærkning af S. B. angaaer, at den Frihed til at modificere eller overskride sin Ordre, som indbefattes i Udtrykket „at handle efter Conduite“, ikkun tilhører Chesen, i egentlig Forstand, da indrømme vi fuldkommen Rigtigheden af den. For den Subalterne er, i hans indskrænkede Tjenestefreds, streng og punktlig Efterlevelse af den ham givne Ordre absolut og uaf-

tergivelig Fordring; uden den kan ingen Militairmagt bestaae. Man betænke derfor vel, hvor langt ned og hvorvidt i Tjenesteforholdene man tør give denne Sentents Anvendelse. Vi behøve ei at erklære, for ikke at blive misforstaaet, at vi i enhver Officier tænke os en Mand med Conduite i ethvert Forhold, hans Stilling almindeligviis bringer ham i. At den ringeste Tjeneste udfordrer en vis Conduite i sin Udførelse er klart; den forudsætter man hos enhver Militair, der er dygtig til sin Tjeneste, indenfor hvis Grændser der altid gives Spillerum for Conduite; men Udtrykket taget i den ovenfor tilføjede, mere udstrakte Betydning, som Frihed til, efter eget Dømmeme at afvige fra sin Ordre, kan ei gives Anvendelse i de subalterne Poster.

En Tildragelse, der i sin Tid vakte stor Sensation i den engelske Marine, troe vi passende at kunne ende med, fordi den dreier sig om et andet Princip for Commando, der ikke er saa fjernt beslægtet med vort Emne. I Begyndelsen af Revolutionskrigen laae 2 engelske Orlogsbrigger og kiohalade ved en lille ubeboet Ø eller Rei i Vestindien. Mandstabet camperede under Telte, og da Stedet ikke var sikkert for fiendtligt Overfald, holdtes altid en stærk Vagt under Vaaben, og Patrouiller bleve udsendte, hvortil Briggerne skiftesviis afgave Officierer og Mandskab. Den ene Brig commanderedes af en ung Adelsmand, Lord Camelford, bekendt som den meest excentriste af den Tids excentriste engelske Adels. Han var den yngste af de to Skibschefer og var følgelig den andens Commando underlagt. En Dag var den ældste Brigchef bortreist for en kort Tid, og hans Næstcommanderende udgav, efter Sædvane, Dagens Parol, i sin fraværende Chæfs Navn, og beordrede Lord Camelfords Brig at afgive Vagt og Patrouille. Da Parolen bragtes Lord Camelford, afviste han den som ugyldig, fordi det nu tilkom ham som ældst Skibschef at udstæde den, og han beordrede derpaa den anden Brig til Vagt. Den Næstcommanderende vilde ikke erkiende Lordens Ret til at føre Commandoen, og vedblev i sin Chæfs Navn at paa- staae den første Ordre efterlevet; han forklarede, at det ikke var

ham der var Skibschef; men at han ikkun handlede i sin fraværende Chæfs Navn, hvem den øverste Commando tilhorte. Brede Budstaber verledes imellem dem, indtil endelig Lorden i Spidsen for nogle bevæbnede Folk begav sig til den Andens Qvarteer. Den Næstcommanderende, da han underrettedes herom, lod sit Mandskab træde ud under Vaaben og ventede saaledes i Spidsen for dem Lordens Komme. Lord Camelford gif op til ham og spurgte ham ganske kort og med lydelig Stemme for hele Mandstabet, om han vilde adlyde hans Befaling? Den Næstcommanderende svarede Nei! hvorpaa Lorden tog en Pistol ud af Haanden paa en af de bag ham staaende Folk og skød ham ihjel paa Stedet. Lord Camelford frikiendtes for Krigsretten. Saavidt vi erindre var det en væsentlig Grund til hans Frikiendelse, at den Næstcommanderende havde ladet sit Mandskab træde under Vaaben, hvilket udlagdes som aabenbart Mytterie (open mutiny), der retfærdiggjorde Hovedmandens Nedlæggelse paa Stedet. For det kunde kaldes Mytterie, maa det dog have været afgjort, hvo af dem der tilkom Commandoen. Herom erindre vi imidlertid intet, ligesom vi ikkun meddele den hele Tildragelse af Hukommelsen, som vi for næsten 30 Aar siden læste den i et til sin Tid meget yndet Tidsskrift „London und Paris“. Flere for Bedømmelsen vigtige Smaatræk kunne saaledes være undslupne os, af hvilken Grund vi ei heller ville indlade os paa nogen Undersøgelse af hvo der i Principet havde Ret — Lord Camelfords barbariske Haandhævelse af det, han ansaae for det rette, ere vel alle enige i at fordomme. Saameget skulle vi dog bemærke, at der maa være nogen Forskiel imellem Flaade- eller Eskadrefens permanente Commando, og den temporaire, der ene skyldes den tilfældige Omstændighed af Ancienniteten, og som følgelig ephører saasnart et tredje Skib støder til, hvis Chef er ældre: den første er af den Natur, at den kan overdrages Flagcapitainen, der, som en fast Authoritet under det vaiende Flag, udstæder Ordre i den fraværende Admirals Navn; den anden derimod kan i sin meget mere indskrænkede Myndighed ikke lade vi-

carriere for sig, fordi det er imod Tjenestens almindelige Orden; forlader han sit Skib kan han vel overgive Næstcommanderende Commandoen af Skibet, men ikke den Commando udenfor samme, han selv besad i Egenkab af ældst Skibschef. — Lord Camelford faldt saa Nar efter i en Duel, for sin bedste Vens Haand, et Offer for sit heftige Temperament og ubsielige Stiofsind.

Kjættelser til Listen over Havnene i den danske Stat.

(Meddeelt.)

I Slutningen af den Oversigt over den danske Stats Havne, som vi bekiendtgjorde i dette Tidsskrifts Nr. 31, lovede vi at meddele de Tilføielse og Kjættelser, der senere maatte komme til vor Kundskab.

Foruden de i 1835 foretagne Observationer over Havets Stigen og Falden paa vore Kyster, have de senere foretagne Opmaalinger, navnlig den i 1837 paa Slessigs Vestkyst, foranlediget flere høist vigtige Kjættelser. Ligeledes er netop i disse Nar paa flere Steder, med stor Virksomhed, arbeidet paa Havnens Anlæg, Udvidelse eller Forbedring, da man overalt har følt hvor vigtige disse ere for Stadernes og Landets Velvære. Endelig have flere interesseret sig for denne Green af Fædrelandets Geographi, og meddeelt os Oplysninger, hvorfor vi herved bringe dem vor Tak.

Vi give nu den rettede Liste, ved hvilken vi, med Hensyn til Formen, aldeles referere os til den af os tidligere bekiendtgjorte. I Anmærkningerne fremhæve vi derefter de gjorte Forandringer, med Anledning dertil.

1ste Klasse.

Vinterhavne.

Kieler Fiord	Siemner Fiord
Flensborg Fiord	Gamborg Fiord
Mübel Noer	Hiarns Sund
Hørup Vig	Knebel Vig
Augustenborg Fiord	1) Kjøbenhavn.

Sommerhavne.

Eckernförde Fiord.	Kals Vig.
Sønderborg Fiord.	Begtrup Vig.
Åpenrade Fiord.	Lys Havn.
2) Faaborg Fiord	Korshavn, Åbenaas.
3) Helnaas Bugten	Nyborg Fiord.
4) Nars Sund.	Kallundborg Fiord.
Åitrup Vig.	Staalbybet.
5) Veile Fiord.	6) Listerdybet 19—24½.
Norsminde.	7) Føhr Sund 24—31.

2den Klasse.

Vinterhavne.

Christiansø.	Storøst 9—18.
--------------	---------------

Sommerhavne.

Stor Strømmen.	9) Romø Havn 24—30.
8) Dyrberg Vig.	10) Fartrup Dybet 14—21.
Kyholm.	11) Høverstrømmen 11—20.
Ebeltoft Bugten.	

3die Klasse.

Vinterhavne.

12) Svendborg 14.	Langø 14.
Korshavn, Fynshoved 16.	Frederikshavn 14.

- Helsingør 16. Glückstadt 8—17.
13) Eider Floden 6—16. 14) Altona 14½.

Sommerhavne.

- Munsholm 15. Åsaa Havn 15.
15) Odense Fiord 16. Fano Dybet 12—17.

4de Klasse.

Vinterhavne.

- | | |
|------------------------------|-----------------------|
| Ronne 9½. | 20) Åsens 10½. |
| 16) Kiøge 9. | 21) Middelfart 10. |
| Korsør 10¾. | Fridericia 10. |
| Nakstov 9½. | 22) Aarhus 10. |
| Nysted 9. | Randers Fiord 9. |
| 17) Neustadt 13½. | Liumfiorden, Hals 10. |
| Heiligenhafen 9. | Hiering 10—15. |
| Holstenke Canal 9. | 23) Steensodde 3—10. |
| Elien 9. | 24) Bondsiel 2—11. |
| 18) Vroeskiøbing 10. | Brunsbüttel 3—12. |
| Stevell, Hadersleb Fiord 11. | Igehøe 10. |
| 19) Rødkilde Vig 11. | Elmshorn 10. |

Sommerhavne.

- | | |
|-----------------------|--------------------|
| Årnager 12. | Zaars 10. |
| 25) Kalleboderne 12. | 26) Femer Sund 11. |
| Gronsfund 11. | Rolding Fiord 10. |
| Nykiøbing, Falster 9. | Gudse Vig 10. |
| Krogshale 11½. | 27) Isefiorden 11. |

5te Klasse.

Vinterhavne.

- | | |
|--------------|---------------|
| Nerø 5½. | Halsø 7. |
| Svanek 7½. | Humblebak 7. |
| Sandvigen 5. | Tre Krøner 8. |

- | | |
|--------------------------|-------------------------|
| Dragør 5. | Fano Lo 3—8. |
| Præstø 8. | Sonderho 2—7. |
| Stege 8. | Wyd 2—9. |
| Vordingborg 7. | Pelworm 0—7. |
| Dureby 8. | Hoier 2—8. |
| 28) Vandholm 5. | Sydvesthorn Havn 1—8. |
| Karrebettsminde 8½. | Fedder Havn 0—5. |
| Skjelsfiør, Basebroen 8. | Dagebüll Havn 0—5. |
| Kierteminde 7½. | Graven Siel 0—5. |
| Rudskjøbing 8. | 30) Vordlum Siel 0—5. |
| Marstal 8. | Båsum 0—8. |
| 29) Heilsminde 6. | Warnerort 0—6. |
| Leufervig 7. | Wöhrden 0—5. |
| Horsens 7½. | Mieler Havn 0—6. |
| Ebeltoft 8. | Neufeld 0—6. |
| Mariager Fiord 7. | Voesch Lotsstation 0—8. |
| Liumfiorden Agger 6—7. | St. Margarethen 0—6. |

Sommerhavne.

- | | |
|------------------|-----------------|
| Hov Havn 7. | Ålsdybet 6. |
| Stubbekiøbing 7. | Hobo Dybet 7. |
| Kremmike Dyb 7. | 31) Rnypp 6—12. |
| Hyllefrog 5½. | |

6te Klasse.

i Almindelighed med 3 til 4 Fod.

- | | |
|-----------------------|------------------------|
| Gudhiem. | Ålebjerg Dybet } Læse. |
| Kastrup. | Loen } Læse. |
| Feio. | Nyminddegab. |
| Vogense. | Varde. |
| Roldby Raase } Samsø. | Ribe. |
| Brøndbyhale } Samsø. | Pin Åue } Læse. |
| Grenaa. | Wedeler Åue } Læse. |
| Dammen } Læse. | Teufelsbrücke } Læse. |
| Krogen } Læse. | |

Som gode og meget afbenyttede Neder kunne endvidere bemærkes: Burg Dyb med 15 Fod, Endelave Grunde med 11½, Bogense Red, Masnedø Flak og Hurup Red, med 12 Fods Dybde.

1. I sidst forløbne Aar er Løbet blevet renset og en Hage bortmuddret; imidlertid kan Dybden endnu ikke ansættes til højere end 22 Fod med dagligt Vand.

2. Den senest foretagne Opmaaling af Faaborg Fiorden har oplyst, hvad forhen ei var almindeligt bekendt, at Løbet vesten om Biørns har fra 5 til 8 Favnes Dybde, hvorimod det østen om samme D ikkun har 11 til 12 Fod. Indenfor Biørns er i Fiorden, udenfor Grunden Høien, god Ankerplads paa omtrent 5 Favnes Dybde; indenfor Høien derimod paa 3½ Favn. Med 11 Fod kan man styre ind lige til Mundingen af Havnen, hvori findes 10 til 10½ Fod; paa Broens udvendige Sider er 12 til 13 Fod; ved Broerne inde i Havnen derimod 8½ Fod.

3. Helnæs Bugten deles ved Slums og Bis, med omgivende Grunde, i tvende Dele, en mindre sydlig og en meget større nordlig. I den sydlige Deel finder et Linieskib behørig Dybde og kunde endog søge Winterleie i en smal Kende, som løber ind heelt forbi Slums; dette Løb gaaer videre op bag Bis til Falsted, hvor Skibbyggeri drives, og hvor det endnu har 13 Fod. I den yderste Deel findes ved Bøigden desuden Sommerhavn med 14 Fods Dybde. Indløbet til den nordre Deel af Bugten betinges ved Barrerne, hvoraf den imellem Slums og Helnæs har 12 Fod, den imellem Bis og Falsted derimod 11 Fods Dybde; indenfor disse Barrer danner hele Bugten en særdeles stor, landluftet Havn, med 4 til 5 Favnes Dybde, men med maadelig løs Holdebund, og saa udstrakt at her kan sætte Sø; ypperlig Winterhavn findes derimod i Bugten bag Eisnehoved og Avernæs, hvor der heelt op til Udskibningsstedet Brunehuus findes 19 Fod Vand.

4. Mars Sund er, som anført, Sommerhavn for enhver Klasse Skibe; endvidere har General-Post-Directionen nu ladet bygge en skøn Havn her for Post- og Færge-Fartøierne, hvilken yderst har 10 Fods Dybde, længere inde derimod 8—9 Fod.

5. I Veile Fiord finder ethvert Skib god Sommerhavn, indenfor Rosenvold, paa 5 Favne Vand.

6. Ved den i 1837 foretagne Opmaaling bekræftedes vor tidligere (Se Bind, Pag. 349) yttrede Formodning, at for List Hovedløb fandtes en Barre; denne har paa sin sydligste dybeste Deel 20—25½ Fod, nordligere derimod 1 Fod mindre. Endstændt dette Løb altsaa har mindre Vand end Syd siden af Rog-Dybet, hvori findes 23—29 Fod, saa have vi dog i Listen anført hiin mindste Dybde, deels fordi Hovedløbet er meget lettere at befeile, og ikkun har denne mindre Dybde paa en 7 Kabellængder bred Barre, men indenfor Vand i Overflødighed, deels fordi denne Dybde i alle almindelige Tilfælde vil være tilstrækkelig for ethvert Skib. At Rog Dybet i 30 Aar har tabt 1 Fod Vand, beviser neppe en bestemt Aftagen af Dybden, men kan rimeligviis tilskrives, at der dengang ei var Tid til at bestemme daglig Lavvands Punktet saa nøjagtigt, som ved den senere Opmaaling.

7. Et af samme Opmaalings, for Skibsfarten vigtigste Resultater, er Vissheden om, at Neue-Schmal-Tiefe, som fører til Føhr Sund, paa sin Barre, med laveste Vand, har 4 Favne Vand, med Høivande altsaa over 5 Favne. Dette Løb, som med Lethed kan gøres kiendeligt og tilgiængeligt for Enhver, er saaledes det alledybeste langs hele Kysten, og kan til enhver Tid gde ethvert Skib sikker Tilflugt. Ogsaa Bilobenes Tilstand er bedre, end hidtil antoges, thi man finder paa de grundeste Steder i Landdybet (hvis Barre har 21 Fod) 15 Fod, i Keutertiefe paa Barren 12 Fod, og i begge Løbene af gamle Smaldyb 18—19 Fod, Alt med dagligt Lavvande. Moorvasser har derimod nu ikkun 2—3 Fod. Neue- og Alte-Schmal-Tiefe, samt Keuter Tiefe føre ligeledes til Süder Aue, et Dyb, der med over 4 Favne ved Lavvande, løber ind imellem Pooge og Nordermarsch, hvor det deler sig i to smalle Kender.

8. I Dyrborg Vig findes, beskyttet af Knolsand, en lille, men god Havn, hvis Indløb paa det Grundeste har 19 Fod, og

som tæt under Landet ved Dyrborg, hvor Løtsen boer, har 21 til 22 Fod Vand.

9. Süvre Dyb er udeladt, da det atter synes at være gaaet til, og ingen paalidelig Efterretning har været at erholde om dets nuværende Tilstand.

10. Denne Dybde blev funden paa den smalle Barre af Fartrap Dybet, der derefter med betydelig Dybde stikker ind forbi Knyp, imellem Amrum og Sylt, forbi Hornum og heelt ind imod Fastlandet. Ved Hornum er ypperlig Havn med overflødig Dybde. Koths Tiefe og Hornum Landdyb ere gaaede til, og have nu ikkun 1—7½ Fod Vand.

11. Heverstrømmen er endnu ikke opmaalt, men har dog neppe mere end den angivne Dybde. Den indre Deel af Heveren kaldes, hvor den er belagt med Prikker, uegentligen Husummer Aue. Den egentlige Aa, med Havnen ved Husum, skal være i meget maadelig Stand, hvorimod Tidehavnen Tetenbüll-Spiker er bleven oprensset; Adams Havnen ved Ording er derimod ikkun en maadelig Vaadehavn.

12. Ved Broerne i Svendborg er største Dybde 12 Fod, men Skibsbroen udvides og Havnen forbedres endvidere.

13. Eider Floden har i Aaret 1836 forandret sit Løb, saa at Fyr Galiothen og Tonderne have maattet flyttes, og Varren er bleven grundere, hvilket man neppe tør haabe vil forbedre sig, da Dybden er jevnt aftaget der, fra 9 Fod ved Lavvande, som der var i 1820; dette er en Folge af, at Lobet æder sig alt mere ind paa Grunden Isern-Pinnerk, i en sydligere Retning. Sandsynligviis maatte Kunsten her kunne komme Naturen til Hjælp, deels for at opretholde Canalen, deels for at sikkre det omliggende Land. Af Tidehavne findes nedenfor Tønningen Schülperfiel paa Ditmarsker Kysten, Kating Siel og Ghsterfiel paa Kysten af Eiderstedt, Alle med 0—6 Fods Dybde. Ved Blauort beløber Vandets Stigen og Falden 9. 8, ved Wollerwick 9. 6, ved Tønningen 9. 3, ved Frederichstadt 8. 8 og ved Rendsborg 3. 8 Fod. Schülperfiel er afmærket med Prikker; Gh-

sterfiel er oprensset sidste Efteraar, og Kating Siel fører ind til Sülderbootfahrt, en Canal for Vaade, som gaaer op til Garding, og som allerede blev anlagt i 1612.

14. Den nuværende mindste Dybde paa Blankenese Sand er 7½—14¾ Fod; dette bestemmer Dybgaanheden hvormed man kan flyde over til Altona og Hamborg.

15. Hermed kan seiles lige op til Canalen, hvori findes 8—9 Fod Vand heelt op til Basfinet ved Staden.

16. Kigge Havn er nu opmuddret til at kunne imodtage Skibe indtil 9 Fods Dybgaanighed, og skal bringes til 10 Fod, den Dybde, hvortil de 180 Aalen forlængede Havnemoler ere udførte.

17. Neustadt har nu næsten 14 Fod paa det Grundeste i Indløbet.

18. Inde i Grøestøbings ompælede Havn findes ikkun 7 Fod Vand.

19. Vi have nedsat Rødkilde Vig til den Dybde Lobet har heelt ind til Fiellebroerne, eller Ulbølle Strandhuse, der er en betydelig Brænde-Udfibnings-Plads. Vel findes der længst ude i Lobet 22 Fod, men denne Ankerplads er ikkun ½ Kabellængde bred, altsaa mindre god for større Skibe, end flere andre i Lobene mellem denne Kysts Smaaser, hvoriblandt vi ikkun ville nævne „Mørkedybet.“

20. Havnen ved Alsens er nu saameget fordybet, at der yderst i den findes 11½ Fod Vand.

21. Ved Middelfart bygges en ny Havn, bestemt til 10 Fods Dybde, men som dog i sin Munding har 14 Fod, formeldt den stærkt afgaaende Grund; den er endnu ikke udmuddret.

22. Aarhus Havn kan endnu ei anses at have mere end 10 Fod Vand, endstiondt den ene betydelige Havnearm er færdig, og Skibe ved den kunne lægge til med 15 Fods Dybgaanighed. Naar den indre Havnearm, og hele Havnen, bliver færdig, vil den i dens ydre Deel have 17 Fod Vand.

23. Steensodde paa Amrum er ved sidste Opmaalning befunden paa sin Varre ifkun at have 3—10 Fod, men indenfor denne findes 5 Fod mere Vand.

24. Bondstiel (Oskholms Havn) opstaaer ved to Aftapnings-Sluser for Lel Na, og da dennes, med tilstødende Naers Vandløb, i den seneste Tid er bleven meget forbedret, saa har Havnen vundet herved, ligesom den ogsaa, tilligemed Pelsvorn, har det Fortrin at have 2 Fod større Falden og Stigen af Havet end alle omkringliggende Steder, hvilket ventelig foranlediges ved Veligheden imellem Føhr Sund og Heveren.

25. Dette er Dybden i Kalleboderne, igiennem den sorte Rende indtil Strandegaards Bro, hvor Løtten boer. Herfra til Kiøbenhavn kan gaaes op med $5\frac{1}{2}$ Fod. Mellemløbet og Klapløbet kunne benyttes af Vaade som stilke indtil 4 Fod.

26. I Vestenden af Femer Sund findes under denne D tre Sommerhavne: Øhrt, som kan anløbes med $7\frac{1}{2}$ Fod, Lemkenhafsen med $8\frac{1}{2}$ Fod, og Goldt med 7 Fod.

27. Ved Holbek Bro kan man lægge til med 10 Fod, og igiennem Roeskilde Fiorden er udgravet en smal Rende, der nu har $9\frac{1}{2}$, men iaar faaer 10 Fod, ligesom der, tæt ved den isvrigt forfaldne Roeskilde Bro, findes $10\frac{1}{2}$ Fod. Til Fredrikssund kan gaaes op med 9 Fod.

28. Ved Vandholm er udbygget en 512 Alen lang Ladebro, ved hvis Hoved dog endnu ifkun findes 5—6 Fod Vand, og med dette Dybgaende kunne enkelte Fartøier finde Havn her, bagved Brohovedet, der er 60 Alen langt.

29. Det er ved Landet, tæt nordensfor Mindet, at Fartøier med dette Dybgaende kunne lægge tæt til, dækkede af de udenfor liggende Grunde.

30. Alle disse Tidehavne paa Vestkysten af Hertugdømmerne, hvilke løbe tørre med hver Ebbe, fyldes jevnlig med Dynd, og ere derfor idelig Foranderlighed underkastet. Efter at Omstændighederne have foranlediget, at saagodtsom al Kornhandel paa England føres ved Smaafartøier, hvilket atter har foranledi-

get, at de fladbundede Blankeneser Søerter ere blevne fortrængte af smaa Galeaser med Kiøl, saa ere disse Havne blevne af en større Vigtighed for Marsterne, holdes derfor bedre rene, endog ved Fartøierne selv, og have vel i Regelen, for Diebliffet, noget større Dybder end de her angivne.

31. Opmaalningen har godtgjort Havnen bag Knypsand at være god, og at have den angivne Dybde.

32. Nymindegab har, overensstemmende med vor tidligere gttrede Formodning, engang gjort et nyt Giennembrud omtrent 1 Dvartmiil nordligere, men er succesfiv gaaet tilbage næsten aldeles til dets forrige Plads.

Efter saaledes her at have angivet, hvad der indtil nu er kommet til vor Kundskab om denne Gienstand, haabe vi om et Par Aar at see os istand til at give en muligst fuldstændig og noiagtig Liste, der med Bestemthed kan angive den sande Tilstand af de enkelte Punkter, hvorom endnu ei havest fuld Visshed.

Brudstykker af Capitain Glasscocks "Naval Service."

Vi have allerede i længere Tid været betænkt paa at give vore Læsere en Anmeldelse af dette interessante Værk; men da denne vilde komme til at optage vore Tanker om et saadant Værks Rytte i Almindelighed, om Planen og Udførelsen af det nærværende m. m., saa vilde Rummet ei tilstøde os ret mange Extracter, og disse ei heller lade sig ordne paa den Maade, som vi troede meest velkommen for den Læser, der ønskede at have uddraget de i praktisk Henseende mest interessante Steder. Vi have derfor her gjort

et Udvalg og samlet fra forskellige Capitler, hvad der lod sig ordne under samme Punkt, som mere passende for den danske Læser. At Udbyttet ikke har været større af den 2 Bind stærke Bog, er en naturlig Følge af, at den er skreven alene med Hensyn til Tjenesten i den engelske Marine, og at dens Tendens er saa ganske praktisk, hvorfor Meget ingen Interesfe kan have for os, og Meget indeholder igien saa velbekjendte praktiske Sager, at det vilde være trivielt at gientage dem for vore sagkyndige Læsere. Red.

Vink til de yngre Officierer.

En ung Lieutenant, som forestaaer Quarteer, troer ofte at han forsvarer Standens Værdighed i Almindelighed og sin egen i Særdeleshed, ved at blive fornærmet over Næstcommanderendes Indblanding i Commandoen paa Dækket. Hvor ofte hænder det ikke, at Næstcommanderende kommer paa Dækket og finder et eller andet at erindre ved Seilføringen, Seilenes Stilling o. s. v., og faaer til Svar paa et venfabeligt Raad eller Vink: „Vil De tage Commandoen, saa vær saa god! — her er Raaberen.“ En saadan Umfindtlighed er hverken gavnlig for Tjenesten eller stikket til at anbefale den unge Officier i hans Chefs eller Supérieurers Yndest. Han udsætter sig tværtimod for, at Næstcommanderende giver ham det Gienfvar: „Jeg meente, at give Dem et høfligt Vink; men siden De nu finder for godt at tage det ilde op, saa nøder De mig til at bruge Commando. Behag, Hr. Lieutenant, strax at see efter, at det bliver udført, som jeg har sagt Dem!“ Saadanne Smaaaftridigheder give da Anledning til gienfædig Kulde og et spændt Forhold i Messelukafet og ved Bordet; den Harmonie og gode Forstaaelse, der er saa ønskelig imellem et Skibs Officierer, forstyrres let herved, og hvis er Skylden?

Om at give Grunde for sine Ordre.

Capitain Gs. Bog indeholder herom Følgende: „Det er ikke nok — siger en af vore berømteste Admiraler — for en

Mand, der er beklædt med den øverste Commando, som det kan være for en Privatmand, at han selv er overbevist om at hans Handlinger ere rigtige. En Chef skulde lade Grundene for sin Handlemaade blive saa bekjendte og forstaaede, som muligt, af hans Underhavende, for at det klart kan sees, at han ikke har andet Maal for Die, end Tjenestens Fremme og deres Vel.“

Denne Bekjendtgjørelse af Hensigten, eller Forklaring af Besvæggrundene, holde nogle Officierer for ei at kunne bestaae med Commandoens Værdighed . . . o. s. v., hvilken Mening Capitain G. ikke tiltræder.

(Vi kunne ikke her afholde os fra at yttre vor Dissents fra to saa respectable Authoriteter; thi Spørgsmaalet forekommer os at være af højeste Vigtighed for den militaire Commandoes Grundvæsen; vi tale om Principets Almindelighed, ei om specielle Tilfælde, hvor det ikke alene er usfadeligt, men kan være tilraadeligt, ja nødvendigt; disse Tilfælde behøve vi imidlertid ikke at give Exempler paa for vore militaire Læsere.

Det karakteristiske ved den militaire Commando er dens fuldkomne Absolutisme, som mødes med den meest ubetingede, ja — skiondt Ordet i vore Dage ikke hører til de yndede — blinde, uraisonnementende Lydighed hos de Undergivne. Derfor ere Lydelighed, Bestemthed og Korthed nødvendige Egenstaber ved den. Hvor meget Commandoen vilde tabe af disse Egenstaber, ved endog den ringeste Motiveren, er let at indsee, ligesom at paa den anden Side den prompte, massinmæssige Lydighed hos de Undergivne efterhaanden maa svækkes, ved at Tanken bekræftiger sig med Grundene til Ordren istedenfor med Udførelsen selv. Men disse Følger ere i vore Tanker ikke de eneste eller de skadeligste: Intet ryster saameget den Fasthed i Charakteren, den Bestemthed i Villien, der er uadskillelig fra den Militaires Dygtighed, som den Bane, en godmodig Charakter let kan forfalde i, at ledsage enhver Ordre med Motiverne til den, som f. Ex.: „Det er lige saa godt vi tage Edet Reb ind med det samme, for Luften seer bøs ud“ — eller: „Lad dem hale lidt mere op i de lavt Bra-

ser — for jeg er bange for vi faae Vind med den Byge.“ — o. s. v. Denne Bane, at ledsage en Commando — som enhver saadan befalende Yttring fra en Chef jo altid maa betragtes for — med den forklarende Efterfølgning, med det høflige: „for ic.“, griber hos den godmodige Charakter let om sig; den leder til Indvendinger fra den Subalternes Side, som igjen gjøre den Commanderende vaklende og tvivlsraadig, og endelig enten berøver ham Commandoen — om Banen udarter til Svaghed — eller gjør ham en Anstrængelse nødvendig, der altid fremkalder Frictioner.

En Chef bør i alle Tilfælde være sig sine Grunde klart bevidst; han bør i Forveien hos sin Næstcommanderende, eller Vedkommende af hans Undergivne, have indhentet al fornøden Oplysning, for at han ikke enten skal blive nødt til at forandre en given Ordre, vel endog tage den tilbage, fordi der gives ham en grundet Indvending imod den, eller han skal komme i Fristelse for at lade Befalingen staae fast, imod sin bedre Overbeviisning, for at opretholde sin Myndighed. Ved at udstæde sine Befalinger, efter modent Overlæg, med Korthed og Bestemthed, vedligeholder Chefen bedst sin militaire Commando usvækket, uexponeret for de smaa, men farlige Angreb paa den, som ligge i Indvendinger, der taaes eller gives Gehør. Dette udelukker aligevel ingenlunde at indklæde Commandoen i de Høflighedsformer, som Tidens Sæder udkræve.

Endog ved visse staaende Ordre, som identivt ere hermeente af Fors., troe vi al Motiveren overflødig, ja skadelig i reenmilitaire Sager. Virkningen af Ordren, om den er til Gavn eller Skade, falder nok de Undergivne i Dine, om ei strax, saa med Tiden; det er dem da til en vis Satisfaction selv at opdage Motiverne, hvorimod det vel kunde hælde, at det Hang til Raisonnementen, der er Menneket naturligt, i Meddelelsen af den Commanderendes Grunde seer en Opfordring til selv at veie og prøve dem, og denne Prøve kunde da let give et utilfredsstillende Resultat. I et saa absolut Monarchie, som et Krigsskib danner,

maa de Undergivne forstaaes at have overgivet Villie og Skiaebne i den Commanderendes Haand; de hverken kunne ønske eller eriente med, at den gives dem tilbage, mindst i afgjørende Dieblikke. Popularitet bør den Militaire aldrig eftertrage paa Disciplinens Beføstning; den er desuden en Frugt, der oftest glipper den, der ivrigt bestræber sig for at vinde den. Fasthed og Eenhed i Diemeed (unity of purpose), indgyde fremfor Alt Agtelse og Tillid, og hvor disse findes kommer Populariteten langt snarere, end ved al Smigren og Rialen.)

Opførsel mod Undergivne.

Belmeente og med Verbødighed yttrede Vink af Undergivne skulle ikke tilbagevises med Stoltthed; de kunne modtages paa en saadan Maade, som bevarer Hengivenhed og dog ikke svækker personlig Respect og Commando *).

Daglig-Ceremoniel.

Hvergang Nogen — Chefen, som enhver Anden — kommer op paa Standsen, der til enhver Tid betragtes som Kongens Paradeplads (King's Parade) og vises Agtelse som Saa-

*) Et Exempel herpaa gav den aoble Sir Samuel Hood, da han besandt sig i den critiske Stilling med Fregatten Juno, indløbet om Natten i Toulons Havn, som i hans Fraværelse var rømmet af hans Landsmand og nu i Franskmændenes Vold. Den yngste Lieutenant tillod sig den uvilkaarlige Bemærkning: „Dersom De vil, Hr. Capitain, kan vi i en Minut have Seilene heiste og sat kant. Folkene ere endnu ikke ude paa Næerne.“ Fregatten havde labet Ankeret salde, Seilene vare løbne og Mandstabet entret op for at beslaae, da de opdagede, at de vare midt iblandt Fiender. Sir Samuel Hood greb Vinket øiebliklig, gav de fornødne Ordre, og i saa Minutter var Fregatten under fulde Seil ud efter igjen. Og med den Høimodighed, der karakteriserer Hædersmanden, fulgte han ikke i sin officielle Rapport, at det var hiin Lieutenant han skyldte den første Indgivelse af den Tanke, han selv med saa megen Besindighed og Dygtighed bragte til prompt udførelse. Et lignende Exempel kunde vi anføre af vor egen Marine. Red, Ann.

dan, iagttages i de engelske Skibe den sædvanlige Tienestefalut, som bestaaer i at hilse med Hatten, eller med Haanden til den, idet man træder op paa Dækket.

Vagthavende Officiers Pligter.

Som almindelig Bemærkning være det os tilladt, at foreholde den unge Officier Vigtigheden af hans Tieneste, og de særegelige, baade private og nationale Følger, som kunne flyde af et eneste Dieblits Forsømmelighed. Paa hans Narvaagenhed, Iver og Dygtighed i hans Fag beroer ofte en stor Deel af Fædrelandets politiske og commercielle Velstand; Hundreder af hans Skibskammerater betroe sig til den trygge Søvn i Tillid til hans Narvaagenhed. For blot at give eet Exempel: hvad havde vi nu vidst om Trafalgars=Slaget, dersom den vagthavende Officier paa Fregatten *Curyalus* havde tilladt Villeneuves Flaade et eneste Dieblit at slippe ham af Sigte, Natten for Slaget.

Det var meget at ønske, at man idetmindste i et og samme Skib brugte bestandig de samme Commando=Ord til enhver Skibsmansøvers Udførelse. Man hører nu ofte to Officiere bruge ganske forskellige Commando=Ord til den samme Manøvre, hvilket baade forvirrer Mandskabet og hindrer den prompte dieblitlige Udførelse. Godt var det om en vis bestemt Form, for Commando=Ordene til enhver Manøvre, kunde blive almindelig indført paa alle Skibe *).

*) Endskjøndt dette forekommer os ikke uden visse Indskrænkninger at være practicabelt, give vi dog Forf. saavidt Ret, at for visse Manøvrer, der enten slet ikke eller meget sjelden behøve Modificationer i Udførelsen af dem, for Veirets eller andre verlende Omstændigheders Skyld, var det ønskeligt at have bestemte Commando=Ord, dem Mandskabet tilvænte sig og aldrig vilde misforstaae. Hvad det enkelte Skib angaaer, da kan der vel ingen Tvivl være om det Rigtige i, at Chefen fordrer af Officiererne, at de commandere i eens Udtryk, og dette er vel ogsaa almindeligen iagttaget. Men Commandoerne selv, skjøndt hos os allerede i mange Tilfælde vel overveiede, kunde trænge til nogen Forandring, dels med Hensyn til Korthed og Tydelighed, men især for stærkt at be-

Saavidt muligt bør man undgaae at lade Mandskabet arbejde i Regn; bedre er det at hærge Seil for Vyger før Regnen kommer, end vente for at see, om der er meer Regn end Wind i den, og faae Mandskabet giennemblødet. Tidt faaer man Sygelighed i Skibet, ved at lade Folkene uden Nødvendighed arbejde 2—3 Timer i vaade Klæder. Ved fornuftig Omfarg for Mandskabets Sundhed, bevarer man det usvækket til vigtigere Leiligheder.

En Regel borde det være, saasnart sidste Reeb tages i Mersseilene, at sætte Contrabrafer paa Ræerne og have Grundtallien klar i Arkeliet.

Naar to Skibe møde hinanden om Natten, paa modsatte Bouge, hænder det altfor ofte, at man mere bestæftiger sig med at give Ordre til det andet Skib, end at passe sit eget, for at gaae klar; man praier den Anden om at „holde af“ — „lægge Roret ned“ — o. s. v., istedetfor at gjøre noget selv. I Situationer af denne Art, er det sikkest, at begge Parter lægge Roret ned; Skibene ville vel komme hinanden nærmere i første Dieblit, men Farten tabes og de ville gaae fri af hinanden, eller i modsat Fald steer Sammenstødet med mindre Voldsomhed. Det er nu næsten overalt antaget som Regel, at den der gaaer med Styrbords Halve bliver gaaende, den anden derimod bør vige

tegne selve Momentet af Udførelsen; saaledes hvor flere End er i et og samme Dieblit skulle løses, t. Ex. Agterseilsbugliner i en Bending: vi commandere nu „Los Agterseils Bugliner!“ hvor enten slet intet Eftertryk paa det enkelte Ord betegner Udførelsesmomentet, eller det lægges paa det urette Ord eller Stavelse. Ved at forandre det til: „Agterseils Bugliner Los!“ kom de to første Ord til at danne Arertissementsordene i Commandoen, og det sidste Ord, som Eftertrykket naturligen kom til at falde paa, marquerede bet præcise Dieblit for Alle at udføre Commandoen. Vi ønske, ved denne Anmærkning og det valgte Exempel, ikkun at henbringe Opmærksomheden paa denne Siensstand, da vi troe, at et rigtigt Hensyn hertil, ved mange Commandoer, meget kunde bidrage til den lynsnare Præcision, der udgjør saamange Manøvrers Hovedbetingelse.

Cours, ved enten at holde af, eller dreie til, efter Omstændig- hederne.

Den strengeste Befaling bør være givet, at aldrig en Mand fra Udskiftet maa kaldes til at losse, hale eller røre ved en Ende, og at Jngen under streng Straf maa indlade sig i Passiar med ham. Begge Dele indskærpes og gientages hyppigt for Underofficerer og Mandskabet; Officieren have det noteret sig i de staaende Ordre. En Officier maa jævnlig visiterer disse Poster for at overtøye sig om, at de ei passiare eller lytte til de Andres Historier.

Istedenfor Strigen fra Veiret af, om at losse den og den Ende, bør Mandskabet være instrueret at ryste i Enden, der skal losses, og paa Dakket maa der være Folk satte til at have Op- mærksomhed paa disse Vink. Et Vink med Haanden fra Mers eller Saling tilkiendegive: „høit nok!“, „fiir væk!“ o. s. v.

V e n d e.

Man skulde afskaffe saameget muligt Commando-Ordet: „klar til at vende“, og altid Gientagelsen deraf: „klar for?“ — „klar agter?“. — Naar der pibes op til at vende, bør Roret med det Samme kunne lægges ned, og Mandskabet siebliklig være paa sin Post. Dette har ofte i pludselig øinet Fare de allervigtigste Føl- ger: er Mandskabet saa vel øvet, at man til ethvert Dieblik kan commandere: „Ror i Lø! Løs Klyverstiode!“ og Vendingen uden Standsning og uden Forvirring foretages til ethvert Dieblik, vil man i mange Tilfælde klare en Fare, som vilde være det visse Forliis, naar man skulde iagttage hine Formularer.

I skib Ruling og Sø skulde man altid, naar man kan vente at faae Sakning i Vendingen, vel overseie om ikke Rovendingen er at foretrække; thi Kortapper og Lykker udsættes altid for at tage Skade i Sakningen. Skaden kan vel være umærkelig, men gientages den, og man faaer noget vedvarende ondt Veir, kan det let hændes, at man for silde overbevises om, at Roret har været svækket. Naar Farten standses, bør i alle Tilfælde Roret læg- ges midtskibs, og holdes der, indtil Farten begynder igjen.

Lendse i en Storm.

Som oftest er det et klosrebet Storemersseil og en rebet Fof man lendser for; men denne Seilføring er ikke altid den sikreste: for et Skib, der styrer slet og er tilbøielig til at gire, er klosrebet Forremersseil og Fokkestagsseil at foretrække. Løger Skibet en svær Giir og vil kaste tværs, er Fokken et farligt Seil og uhan- delig at bierge, og Storemersseil bidrager selv til at jage Skibet op i Vinden, hvorimod Forremersseil og især Fokkestagsseil tiene til at standse Giren.

Den største Forsigtighed bør finde Sted ved Afløsningen fra Rattet, og en Officier bør altid være tilstede derved og tilsee, at Knagen ikke slippes af Hænderne, før Afløsningen paa den anden Side af Rattet har fuld Commando af Roret. Et Compas bør være placeret i Arkeliet, Grundtallien istaaren og Folk ved den, samt en Styrmand, der stadig giver Ngt paa Coursen, som maa være sammenlignet med den, Compasset i Nathuset angiver. I mørke Nætter, hvor ingen Stierne ere at see, forsømme man al- drig at have Lanterner tændte og i Beredskab, for siebliklig at kunne remplace Nathuuslampe, om den blæser ud. Mangt et Skib er gaaet under af Mangel paa denne Forsigtighed, idet Ski- bet har taget en Giir og er kastet tværs, før man har kunnet faae den udgaaede Lampe tændt igjen.

Taae- og Natfignaler.

Bed Skudfignaler er det vigtigt at iagttage, at alle Skud- dene gøres fra en og samme Side, da ellers Forskiellen i Lyden, af Skud fra Lø Side og fra Lu, let giver Anledning til Feil- tagelse.

Før Solens Nedgang eftersees, at alt Signalgods er klar og paa rede Haand; Lamperne i Orden og pudse; Lys i Lanterneerne, og at de ere lige lange; to Kanoner klare paa hver Side paa øverste Batterie, med Skarpet fratagne (nogle have de til Signa- ler bestemte Kanoner med Brogbøilen hvidmalet, for at forebygge Feiltagelse). Om Ratten holdes de tændte Lanterner (under

Signaleringen) skulde i deres Vallier; intet Eys vides fra Skibet, og Varelanterner holdes beredte, for om en Lanterne sluktes af Vinden eller Skibets Bevægelse.

L o g b o g.

For at gjøre denne til det, den bør være, nemlig et officielt authentisk Document, der i mange Tilfælde bliver det, hvorpaa Retter skulle grunde deres Kiendelser, bør den føres med større Nøiagtighed og Fuldstændighed, end man i de fleste Mariner iagttager. Saaledes bør der altid logges regelmæssigt, enten man er i Sigte af Land eller ei; Peilinger tages og nedskrives idetmindste hver 2den Time; hver Seilforandring anføres, og for altid at kunne uddrage hvad Seilføring et Skib til enhver Tid har været under, bør det anføres hver Middag, Kl. 8 E. M. D. og Kl. 4 F. M. D., hvilke Seil der høves til. Barometer- og Thermometerhøider nedskrives i deres stadige Rubriker hver 2den Time. Wind og Veir anføres nøiagtigen og i nøie bestemte Udtryk for Rulingsgraden; disse Udtryk trænge til at fastsættes med saa megen Skarphed som muligt *); Windforandring noteres til det accurate

*) Angivelsen af Rulingsgraden maa, saalænge man til Søes intet Midbel har til dens absolute Bestemmelse, altid blive relativ til Skibet. Hos os bruge vi Seilføringen til Maal; men herved maa altid erindres, at man derved tænker sig Skibet flos bidevind. Denne Maade at angive Rulingsgraden, relativ til Skibets Seilførings-Evne, er i de allerfleste Tilfælde, saavel under juridiske som nautiske Dvæitioner, den rigtigeste; Kun udkræver den altid Dømmekraft, for at vurdere Rulingen ret, naar man seiler rundt eller plat, eller naar man ligger under ringere Seilføring end nødvendigt; det vilde have mange Vanskeligheder at anvende Vindens absolute Kraft, som den ved et Instrument kunde bestemmes, paa de forskellige Skibe. En stor Vættelse for Journalsøringen vilde det unegtelig være, om et Tegnsprog blev almindeligen indført for den meteorologiske Rubrik, saaledes, som af Hr. Admiral M. Wille er foreslaaet; og vi vove at yttre den Mening, at med en saadan Vættelse og med den Leilighed og Anledning, Sømanden har til ideeligen at iagttage Forandringer i Veivet, vilde de Søfarendes Jour-

Tidspunkt, da den fandt Sted, og ikke blot ved Timens Ende. Søens Bestaffenhed, der har saamegen Indflydelse paa Seilføringen, bør ogsaa antegnes. Ved Logningen skulde iagttages, altid naar man seiler bidevind, at spørge ved Roret, for Loggen kastes, om Skibet ligger fuld og bi, hvilket jo har saamegen Indflydelse paa Farten; thi ligger Skibet, i det Dieblik der logges, for langt fra Vinden, vil Loggen give for stærk Fart, og det modsatte om det ligger med kildrende Seil. Hvor sieldent iagttages dette under Logningen!

En Mand overbord.

Seiler man rundt, og især om man har stærk Fart, er det bedst at dreie til med Forseilene bakke. Det er klart, at dersom man lader Stormersseil staae firkant, vil Skibet være længere Tid om at komme til Vinden, det vil flyde længer frem og fierne sig mere fra den Overbordfaldne. Blæser det frisk, maa man imidlertid være forsigtig under Tilluvingen, og lette Roret i rette Tid, for ikke at faae Sakning, hvorved man kan risikere sit Fartoi, idet man firer det af. Mange anbefale, at Skibet ikke alene bør kastes bak, men at man bør kaste over den anden Boug, hierge Seil i Vendingen, og lade Stormersseil blive staaende firkant. Dette forudsætter, at man er bidevind, eller ikke meer end 3-4 Steger rundt. Fordelen ved denne Manøvre er, at om den lykkes godt, vil Skibet drive lige ned imod den Overbordfaldne. Vaaden bør ei affires før i Vendingen, eller naar man er over Stag, og Sakningen er standset; i Almindelighed skader det langt mere, at fire Fartoiet i Vandet for tidligt, end vente til det bedste Dieblik, og da gjøre det med Sindighed. Capitain Vasil Hall anbefaler, at have et vist Antal Folk paa hver Vagt ansatte til, saasnart en Mand falder overbord, dieblillick at løbe tilveirs, nogle i Undervantet, andre fordeelte op efter til Stænge-Saltingen og

naler kunne yde Meteorologien et rigt Udbytte. En udførlig Beretning om Admiral Willes Journalsystem haabe vi at kunne meddele i næste Hefte.

Red. Ann.

holde Udkit med den Overbordfaldne. Saasnart En faaer Die paa Manden, udstrækker han sin Arm i den Direction, og væktoer den nærmeste Udkitsmand, som ligeledes, naar han faaer Die paa ham, udstrækker sin Arm, og saaledes videre til de Andre. Ved dette Middell holder man den Overbordfaldne lettere i Sigte, og Officieren i Fartøiet kan da rette sin Cours efter den Direction der peges til, og saaledes ledes til at finde Manden. Ikke færre end 6—8 Mand paa hver Top bør ansættes til denne Tjeneste, og det valgte iblandt de meest skarpsynede og rappe Folk.

Skure og spule Dæk.

Fugtighed imellem Dækkene er en af de fornemste Marsager til Sygelighed i et Skib, især paa store Skibe og i vaadt Vinterveir. Skuring med Sand, tørret ved Kabyssen, er da den almindelige Tilflugt; men dette Middell har ogsaa sine onde Sider: det fylder Skibet med Støv, som ikke kan være ustadeligt for Helbredden at indaande, især for de Folk, der udføre Skuringen. Et Middell, der i alle Slags Veir er tienligt, er, at lade Koffen efter Frokosten fylde Riedlerne med salt Vand og varme det indtil det er lige ved at koge; det uddeles derpaa i Portioner til hver Vakte, fra For til Agter paa Underste Batterie: Levanger og Haandstrupper uddeles, og Dækket strupes med det varme Vand, medens Andre strax med gamle Teppestumper, uldne Lapper (?) eller Dvalge optørre efter dem; Mandskabet sendes op, naar man er klar, og Ruldsel eller Dvne anbringes for at tørre fuldkommen. Paa samme Maade kan Vanjerdækket vaskes. Det varme Vand fordamper meget snart, og Plankerne tørres hurtigt i al Slags Veir. Om Sommeren og i varme Climater bør man ikke tørsture.

Brand-Rulle.

Der gives mange Officiere, der, i Tilfælde af Ildløs i Skibet, foretrække at lade slaae Klarskib og saa dervra sende det fornødne Mandskab til Ilden, Vandophaling o. s. v., fremfor at have en separat Brandrulle, efter hvilken Mandskabet strax indtager

de dem anviste Poster *). Mange og vægtige Indvendinger kunne imidlertid gøres herimod. Først ville vel altid nogle af Mandskabet være vidende om den rette Anledning til Klarskibssignalet, medens de Fleste ere ganske uvidende derom, og Spørgsmaal og Svarene imellem dem indbyrdes ville da vække megen Frygt og Confusion, Noget, der ikke lader sig forebygge. Dernæst, sæt at Mandskabet indfinder sig hurtigen og i god Orden paa deres Poster, saa er det dog at tabe Tid ved denne dobbelte Operation, først at monstre til Klarskib, og derpaa udpille Folk til de forskjelligte Arbejder ved Ildens Slutning, hente de fornødne Redskaber o. s. v. Selve Udvalgelsen af Mandskaber kan ikke skee uden nogen Confusion, og aldrig med det Udvalg efter Personernes Qualification, som i en Brandrulle.

Er derimod hver Mand i Skibet anvist sin bestemte Post og sit bestemte Arbejde, i Ildbrandstilfælde, med noie Overveielse af hans Dygtighed, saasom koldt Mod, Raffhed, Hurtighed, legemlige Kræfter, om han er Haandværker o. s. v., saa iler Enhver viebliklig til denne Post, hvis Pligter allerede ere ham bekendte, hvori han endog er øvet, især om man jævnlig lader gjøre Signalet til Døvelse; Enhver, der skal medbringe noget Redskab, har det strax med sig, og al Frem- og Tilbageløben, der skaber saa megen Forvirring, undgaaes. Intet skaber mere Forvirring og vækker saa megen Rædsel som Ildløs i et Skib; men Intet er saa flittet til at dæmpe den, som Bevidstheden om at alle Midler til at beseire Faren ere systematisk ordnede **).

Signalet for Monstring efter Brandrullen bør være viebliklig forstaaelig, derfor helst med Skibskloffen, saasom en hurtig Rimen, med en kort Pause hver Minut. Trommesignal kan føies dertil, ved at lade slaae Alarm nede i Skibet, saa hurtig som muligt efter at det første Signal med Kloffen er givet.

(Sluttes i næste Hefte.)

*) See Archivets 8de Bind, Pag. 428.

**) Jevnfor vore Ord i Archivets 7de Bind, Pag. 12, om den samme Sienstand.

Svar paa Hr. Capitain de Conincks Replik angaaende Fademagazins Beregninger.

Hr. Capitain de Coninck har i sit Svar paa „Nogle Bemærkninger til Artiklen om Jernkasser og Fadeværket“ (Archiv 9de Bind, Pag. 527) ikke modbevist, at han i sin almindelige Oplosning af det mathematiske Problem, „hvor stort et Magazin maa være for at rumme en opgiven Quantitet Jernkasser og Fadeværk,“ har undladt at tage Hensyn paa de i et Magazin værende Bygningsstøtter. Da det vel ikke kan negtes, at disse optage Plads i det stuvbare parallellopidalske Rum, og tillige maae have Indflydelse paa Oplosningsmaaden af Problemet, kan det vel antages som beviist, at den af Hr. Capt. de Coninck fremsatte Maade er uanvendelig. Den ubestemte Placering af Bygningsstøtter gjør enhver almindelig Oplosning af Problemet umulig, og det maa for ethvert Magazin løses syntetisk.

Med Hensyn til vort første Beviis for, at Beregningsmaaden leder til et feilt Resultat, selv naar der ingen Bygningsstøtter vare i Magazine, skulle vi tillade os at fremsætte nogle faa nærmere Oplysninger. For ikke at blive misforstaaet, gientage vi Begyndelsen af det i Artiklen „Nogle Bemærkninger ic.“ fremsatte, hvilket vi bede den ærede Læser at undskylde.

— Efterat Hr. Capt. de Coninck har beregnet, at en vis Quantitet Jernkasser og Fadeværk *) optager et Stuverum af 70,938 Cubikfod, siger han: „Haves der et Magazin, med et stuvbart parallellopidalsk Rum af 118,392 Cubikfod, hvori Høiden t. Ex. er 14 Fod under Vielkerne, og der iøvrigt er tilstrækkeligt Rum til de fornødne Gange, saa bliver der endnu 47454 Cubikfod tilovers i Stuverum, hvilket er langt mere, end der behøves til det mindre Fadeværk, Koflotillens iberegnet.“

*) 464 Kasser af Nr. 1, 144 af Nr. 2, 220 af Nr. 3, 1400 Fade og 360 Tønder.

Vi maae nu fremsætte det Spørgsmaal: om vi have Ret eller Uret i, heraf at uddrage den Sætning, som vi bevise at være feil:

„Det er altsaa Forfatterens Mening, at naar man, Gængene fraregnet, har et stuvbart parallellopidalsk Rum af 70,938 Cubikfod i et Magazin, som er 14 Fod høit, det af ham opgivne Quantum Jernkasser og Fadeværk da deri kan rummes“ *).

Have vi Ret i, at denne Sætning fremgaaer af Hr. Capt. de Conincks Beregningsmaade (hvilket han i sit Svar ikke har modsagt), saa er Beregningsmaaden feil. Fordi et vist Antal Kasser, Fade og Tønder bestuue et Rum af 70,938 Cubikfod, kan man ikke vende Sætningen om, og sige: at i et stuvbart parallellopidalsk Rum af 70,938 Cubikfod kan dette Antal Kasser og Fadeværk stuves **). (Om et parallellopidalsk Rum, der er en mathematisk Figur, kan der vel kun være eet Begreb, nemlig at Bredden er den samme paa hele dets Længde, ligesom ogsaa Høiden). Bestemmes Høiden f. Ex. efter 3 Kasser Nr. 1, altsaa 12 Fod, bliver dette Høiden af det stuvbare parallellopidalske Rum. 5 Høider Fade ville optage 11' 9¼" (idet hvert Fad efter Capt. de Conincks Stuvningstabel, der skal støtte sig paa Praxis, antages at bestuue samme Rum, som dets omfætrene Pa-

*) Det er fra Beviiset for Urigtigheden af denne Sætning, hvor der aldeles ikke er Tale om det mindre Fadeværk, at Capt. de Coninck henter sit Beviis for hvor feilagtigen vi argumentere, idet han anfører, at der paa Jernkasserne kan stuves: — „Ankere, Skaffebatter m. m.“ Iøvrigt tilstaae vi, efter den Forskiel vi tænke os imellem et Magazin og et Pakhuus, ogsaa at ville have sagt, at der paa de 2 Fods Høide over Jernkasserne Intet kan stuves, om der end havde været Tale om det mindre Fadeværk.

**) Beviiset fremgaaer klart af den af os Pag. 525 fremsatte Sætning, hvorved Capt. de Coninck bemærker, at vi „røbe kun liden Agtelse for Archivets Læsere“. Er der virkelig begaaet nogen Forfeelse mod Archivets Læsere, maa den vel tilregnes den, som i Archivet fremsætter Oplosning af en Opgave, som støtter sig paa saa simple Sætninger, og ikke den, som bevise at Sætningerne ere urigtig anvendte. Da Capt. de Coninck anvender den af os an-

rallelopidum *), og 6 Høider Tønder optage $11' 4\frac{1}{2}''$. Det ovenover Fadene og Tønderne værende ledige Rum af respective $2\frac{1}{2}$ og $7\frac{1}{2}$ Tommes Høide, hvori Intet kan stuves, gaaer altsaa bestemt tabt af det stuvbare parallelopidalske Rum. Bestemmes Bredden af det stuvbare paralp. Rum efter f. Ex. Kasserne Nr. 1, vil ligeledes Tab i Stuverum opstaae paa denne Led, idet de øvrige Slags Fadeværk ei fuldkommen kunne bestuve den hele Brede **). Endelig bortgaaer ogsaa i Stuverum alle de Huller, der opstaae i de forskiellige Stabler, som paa Grund af det givne Antal ikke blive fulde, hvilke Huller ikke fuldkommen kunne opfyldes med andre Slags.

Have vi Uret i, af Hr. Capt. de Conincks Ord at uddrage ovennævnte Sætning, saa tillade vi os at spørge: i hvilket Forhold Fadeværkets Stuverum skal staae til det stuvbare parallelopidalske Rums Cubit-Indhold for at afsbnytte Oplosningsmaaden, hvilket ikke i Hr. Capt. de Conincks Fremsetning er anført. Dette Forhold maa vel være en Function af Høiden og Bredden, hvilket fremgaaer tydeligt ved at underkaste Beregningsmaaden den i Praxis temmelig almindelige Prøve, nemlig ved at anvende den paa Extremes. Et parallelopidalsk Rum $5\frac{1}{2}$ Fod bredt, $5\frac{1}{2}$ Fod høit og 1229 Fod langt, er, saavidt vi have forstaaet Capt. de Conincks Forklaring, stuvbart, da i samme kan stuves alle Slags Kasser og Fadeværk, og det tilovers værende Rum kan bestuves

førte Sætning paa en Conus, borde vi maastee have tilføiet Ordet „parallelopidalsk“, hvilket vi have anseet overflødigt, da der i hele Bevistet kun er Tale om parallelopidalske Rum.

*) Pag. 526 have vi viist, at der vindes næsten 4 Tommer i Høide for hvert Lag Fade, med Undtagelse af det underste, ved at stuve, paa den i Praxis brugelige Maade, i Tierer.

***) For at der Intet skal tabes i Høide eller Brede, maatte de tilsvarende Dimensioner af Kasser, Fade og Tønder alle være Factorer af disse Dimensioner. Dertil udfordres f. Ex. en Høide af over 40,000 Fod.

med det mindre Fadeværk, Ankere, Skaffebakker n. *). Men skiondt dette Rum er 118,412 Cubitfod stort, kan dog ikke den omtalte Qvantitet Kasser og Fadeværk deri stuves, skiondt det kun skal bestuve 70,938 Cubitfod. Varieres Antallet af de forskiellige Slags Kasser og Fadeværk, fremgaaer ligeledes, at det omtalte Forhold ogsaa maa være en Function af Antallet af hvert af de forskiellige Slags. Med al Agtelse for Hr. Capt. de Conincks mathematiste Kundskaber, betvivle vi dog, at han vil kunne angive en Lov for dette Forhold, uden hvilken Lov det bliver umuligt at anvende hans Oplosningsmaade; men man maa for ethvert specielt Tilfælde ty til den almindelige synthetiske Oplosning, som vi Pag. 526 have brugt, og hvor det „lærde Anstreg“ indskrænker sig til en simpel arithmetisk Opsummering.

Da der i Hr. Capt. de Conincks Fremsetning Pag. 332 ikke med et Ord er omtalt, at det havde Hensyn til hans Forslag om Sammelholms Frakstning, antog vi hans Exempel, som et Exempel i Almindelighed, fremsat for at oplyse Beregningsmaaden, hvortil det af ham brugte Udtryk „hvori Høiden t. Ex. er 14 Fod“, vel fuldkommen berettiger. Denne Anstuelse finde vi fuldkommen bekræftet ved den af Hr. Capt. de Coninck Pag. 530 fremsatte Erklæring, angaaende at oplyse et og andet, Forslaget vedkommende: „dog, Tiden er ei kommet, at dette kan stee offentlig, da Sagen endnu er under Behandling.“ Men denne Erklæring synes at staae i Modsetning med hans Forklaring om Hensigten af de Bemærkninger, om hvilke vi Pag. 526 have sagt „der forekomme os uden Sammenhæng med det foregaaende“, idet han om den Gne siger: „og som forekommer mig at være

*) Skal vi have misforstaaet Hr. Capt. de Conincks Forklaring over et stuvbart parallelopidalsk Rum, da tiener til vor Undskyldning, at det saaledes er bleven forstaaet af alle dem af Archivets Læsere, som vi have adspurgt. Iøvrigt gjør det intet til Sagen, naar blot Rummet erholdes den Dannelses, som Mathematiken bestemmer for et parallelopidalsk Rum.

forstaaelig nok for dem, der ville forstaae, hvis Fraktyningen af Gammelholm engang finder Sted."

Idet vi ene overlade det til Archivets ærede Læsere at bedømme Hr. Capt. de Conincks Skrivemaade, skulle vi blot med et Par Ord berøre hans Dom over vor. De Slutninger, som uddrages af et mathematisk Beviis, hvad enten dette er fremsat algebræisk eller syntetisk, maae være bestemte; enten ere de rigtige eller urigtige; Mathematiken taalder ingen Ubestemthed. Hvad den afgjørende Tone angaaer, med hvilken vi skulle have bedømt alting, beroer dette paa Betydningen af de af os brugte Ord: „der forekomme os“, „vistnok“, „synes“, „neppe“, „efter vor Formening“. Disse Ord synes Hr. Capt. de Coninck ikke at have lagt Mærke til, hvilket bekræftes ved, at han Pag. 530 citerer Slutningen af vore Bemærkninger saaledes: „Det maa være en Selsfølge“, istedetfor at vi have sagt: „da det efter vor Formening maa være en Selsfølge.“ Vi tiltræde iøvrigt aldeles, hvad Hr. Capt. Lieut. Ville har fremsat, i Anledning af en lignende Anke af Hr. Capt. de Coninck (Archivets 9de Bind Pag. 260), at sels disse Ord ere overflødige.

X.

Oplysninger til en af Hr. Capitain de Coninck fremsat Erklæring i Archivets 9de Bind Pag. 531.

I Anledning af den Erklæring, som Hr. Capt. de Coninck har fremsat i Slutningen af sit Svar paa „Nogle Bemærkninger til Artiklen om Jernkasser og Fadesværk ic.“ (Arch. 9de Bind p. 531) finder jeg det for min Pligt, som den Autoritet han har sigtet til, at fremsætte følgende Facta, og er, paa Grund af den om-

talte Erklæring, nødsaget til at afbenytte min Kundskab om hans Forslag til Gammelholms Fraktyning.

I Foraaret 1836 anmodede Hr. Capt. de Coninck mig, om at opgiive ham Dimensionerne af nordre Arsenal. Paa de i Artilleriets Archiv værende Tegninger over Arsenalerne, hvilke kun ere generelle Plan- og Profiltegninger, opmaalte jeg Længde og Brede; da Gulbet for anden Stage ei var antydet paa Tegningerne, lod jeg i Arsenallet opmaale Hviden af Under- og Overhuset. Disse Maal tilstillede jeg Hr. Capt. de Coninck i en Skrivelse, hvis hele Indhold var følgende:

„Dimensionerne af Arsenalbygningerne ere:

Længde 116 Alen.

Brede 18 Alen.

Hvide af Underhuset 15 Fod.

— — Overhuset 9 $\frac{1}{2}$ Fod.

I Forslaget om Gammelholms Fraktyning har Hr. Capt. de Coninck for Underhuset antaget den ovennævnte Længde og Brede som indvendige Maal, og Hviden som Hviden til Loftsbjælkernes Underkant; for Overhuset har han afbenyttet Længden som udvendig Maal, og Hviden som Hviden til Loftet (Loftsbjælkernes Overkant), da han har sammenlignet disse Maal med de tilsvarende paa en anden Bygning. Som Bemærkning tilføies, at han paa det med Forslaget følgende Kaart har afbenyttet den ovenanførte Længde og Brede som udvendige Maal.

For henvend et Par siden har jeg tilstillet Hr. Capt. de Coninck Beviis for, at Forskiellen imellem de indvendige og udvendige Maal for nordre Arsenal aldeles ingen Indflydelse har paa det af ham i Forslaget førte Beviis for, at der i det foreslaaede Fademagazin var rigelig Plads til den i Forslaget anførte Quantitet Jernkasser og Fadesværk. Det er mig derfor aldeles uforstaaeligt, at de af mig opgivne Dimensioner skulde kunne være Grunden til den overordentlig store Forskiel imellem de Talstørrelser, som findes anførte i Forslaget, og de,

som han i Archivet 9de Bind p. 331 og 332 har nævnt. Da det maa være Hr. Capt. de Coninck ligesaa magtpaaliggende som mig, at Archivets ærede Læsere, for hvem han har fremsat sin Erklæring, kunne domme med fuldkommen Sagkundskab, saa tillader jeg mig at anmode Hr. Capt. de Coninck om, at lade aftrykke ordret den Deel af Forslaget, med tilhørende Bilag, som omhandler Fademagazinet, og som kun vil optage saa Linier. Jeg tillader mig endvidere at anmode Hr. Capt. de Coninck, at fremsætte sit Brev for det han p. 531 med bestemte Udtryk har sagt, at de titnævnte Dimensioner kunne være Grunden til følgende Hovedafsigelser imellem Talsforskellene i Forslaget og de p. 331 og 332 anførte.

1. I Forslaget er afbenyttet Cubic-Indholdet af det foreslaaede Fademagazin, hvilket er beregnet at være 211530 Cubicfod. (Ved for nordre Arsenal at bruge de indvendige, istedetfor de uddvendige Dimensioner, formindskes dette Cubic-Indhold 29286 Cubicfod, og bliver altsaa 182244 Cubicfod.) I Archivet p. 332 er omtalt et snubart parallelpipidalsk Rum 118392 Cubicfod stort.

2. I Forslaget er Stuverummet for hvert enkelt Stykke af de forskellige Slags Fadeværk omtrent $\frac{1}{4}$ mindre end det i Tabel II. p. 331 anførte.

3. I Forslaget fremsættes et Brev for, at der i det foreslaaede Fademagazin er rigelig Plads til en Quantitet Jernkasser og Fadeværk, hvilke (skiondt beregnet efter ovennævnte mindre Stuverum) dog anføres at skulle bestå 142140 Cubicfod; den p. 331 anførte Quantitet Jernkasser og Fadeværk skal kun bestå 70938 Cubicfod.

Ligesom jeg ikke kan forstaae, at Forskiellen imellem de indvendige og uddvendige Dimensioner, for den ene Deel af det foreslaaede Fademagazin, kan være Grunden til ovennævnte betydelige Afvigelser, saaledes er det mig ogsaa uforklarligt, at de urigtige Dimensioner, som Hr. Capt. de Coninck har afbenyttet for at finde Cubic-Indholdet af den anden Deel af sit foreslaaede Ma-

gazin ingen Indflydelse have. Disse Dimensioner, der hverken ere de indvendige eller uddvendige, ere ikke opgivne af mig*).

O. W. Michelsen.

Tilbageblik paa Marinen i 1837.

De extraordinære Udrustninger, der i det forløbne Aar have fundet Sted til Dvæls for Officerer og Mandstab, bestode i Corvetterne Galathea og Diana. Den Første havde erholdt en Forøgelse af Skøts, idet 2 Kanoner paa hver Side vare monterede paa Skandsen og 1 paa Valfen, og den gaves en Commandeur-Capitain til Chef, paa Grund af at de samlet udgaaende Skibe (de to Ovennævnte, Cad'corvetten Flora og Briggen St. Thomas) dannede paa en Maade en lille Eskadre. Disse Skibe af-

*) Jeg skal ikke falde Læseren til Besvær med noget vidtløftigt Svar paa ovenstaaende tvende Artikler. Da jeg indgav mit Forslag om Gammelholms Forslyttelse, var jeg fuldkommen belavet paa, at det vilde møde Modstand hos Flere. Sagens Vigtighed og den store Interesse, den betragtes med af Pluraliteten i Marinen, hæver den imidlertid høit over saadanne Smaa-Angreb, som kunne rettes imod et enkelt, mindre vel overveiet Udtryk af mig, grebet i en mit Forslag uvedkommende Opsats, og bragt i en Forbindelse jeg ikke har tiltænkt det. Saalænge som mit Forslag endnu er under Vedkommendes Overveielse, tør jeg imidlertid ikke betragte det som min Eiendom, eller ansee mig berettiget til at gjøre det til Gienstand for en fri og offentlig Discussion; men naar den Tid kommer, at dette vil være mig tilladt, haaber jeg med mit Forslag og en senere indgiven Continuation af samme, med tilhørende specielle Tegninger og Planer at godtgjøre, at jeg netop — som X anbefaler — syntetisk har løst Problemet om Anvendelsen af det nordre Arsenal til Fademagazin, Seilmagazin, Seilmagerværksted og Seiltørringstoft.

seilede i Begyndelsen af Mai til Nordsoen, foretoge der adskillige Evolutioner til Dvæse, løb Canalen ud og skiftes fra hinanden, idet St. Thomas fortsatte Reisen til Vestindien, Flora anløb Brest, og Galathea og Diana Plymouth. Paa begge disse Steder mødte man vort Flag med den største Forekommenhed og Artighed. Det 5 Dages Ophold i Brest benyttedes til, at lade Cadetterne besee det prægtige Værst og det vigtigste af, hvad Seeværdigt denne Frankrigs fornemste Orlogshavn frembyder for Sø-Officieren. Opholdet i Plymouth var længer — 8 Dage, troe vi — og benyttedes paa samme Maade af vore Officierer, til at besøge Værket, Skibene m. m.; det er os imidlertid ikke bekendt, at nogen særdeles interessant Nyhed i Indretninger er forekommet vore Officierer paa disse Steder, hvortilmod vort Artillerie, især Percussionslaasene, tildrog sig Englandernes Opmærksomhed; vore Skibe selv vare af for ringe en Klasse til at frembyde nogen Mærkelighed i Bygning eller Installation. Saa vel Englænderne som Vore kappedes om, ved Gæstfrihed og Høflighedsbeviser at lægge begge Mariners gienfærdige Afgælte for Dagen. Herfra seilede Galathea og Diana tilbage til Sundet, og, efter et kort Ophold paa Kiøbenhavns Rhed, videre, ind i Østersøen op til Cronstadt. Her bærede vore Skibe med et incognito Besøg af S. M. Keiseren, der med saa megen Ære og Virksomhed arbejder for sin egen Marines Uddannelse; og saavidt vides vandt vore Skibes Tilstand denne ophøiede Monarchs sagkyndige Bifald. Ogsaa her saavel som i Petersborg bleve mange seeværdige Indretninger tagne i Diefsyn af vore Officierer, der fra alle Authoriteter mødte den største Forekommenhed. Paa Tilbageveien stødte vore Skibe paa en russisk Eskadre af 9 Liniestibe og nogle Fregatter, og denne Leilighed benyttede Com. Capt. Lütken til at foreslaae Admiralen en Seilprøve imellem Galathea og en russisk Fregat. Resultatet var tilfredsstillende; idet Galathea under visse Omstændigheder vandt noget, under andre tabte ubetydeligt mod et Skib, der naturligviis maa antages at have været den bedste Seiler i Eskadren. Iøvrigt gjordes den Erfar-

ring paa hele Reisen, at Galathea var den bedste Seiler af vore i Folgestab seilende Skibe, der vare sammensatte af 3 forskellige Classer; Diana, skiondt af Klasse og Tegning med Flora, seilede betydeligt ringere end den, medens St. Thomas havde sit forrige gode Renomme. Ogsaa fandt man, at Galathea, uden egentlig at kunne giøre Fordring paa at kaldes et særdeles snigt Skib, har sine Skandse og Vækstanoner saa vel, at det gjorde liden eller ingen Forskiel om de vare monterede eller nedlagte i Lasten.

Dette Togt var saaledes rigt paa Interesse for vore Officierer; men, idet vi ende denne korte Beretning, kunne vi ikke tilbageholde Osset, at det engang maa blive vore egentlige Klasse-skibe, Liniestib eller Fregat, i hvis Lod det falder at presentere vort Orlogsslag paa saa interessante Steder; som Exemplarer af vor Flaades Hovedclasser vilde de mere værdigen representere den i dens nærværende Tilstand og give Fremmede et fuldstændigere Begreb om det udmærkede Trin, vor lille Marines Materiel staaer paa — et Osset, vi haabe, man vil holde Sø-Officieren tilgode.

Den sidste af de Piblske Brigger vil formodentlig udgaae af Flaadens Liste: Briggen Moen nemlig, som efterat Fortøiningstommen var sprungen, under Stormen d. 1ste Novbr., blev landset tæt nordenfor Helsingørs Havn. Alt Inventariet hiegedes, og Straaget, hidslæbt af Dampskibet Vilhelmine, er opsat paa Gammelholm til Besigtelse, om det er tienligt til Reparation eller ei. Da denne Brig, henved 24 Aar gammel, allerede maatte ansees for at have udtient, idetmindste som Krigsskib, saa er det nationale Tab ved denne Stranding at betragte for Intet.

Alf Arbejder ved vore Værster have vi at omtale:

Liniestibsbygningen No. 29, der efter Bestemmelsen ikke maa bygges klar til Afsløbning i kortere Tid end 4 Aar, er i det forløbne 3die Aar fortsat saaledes, at det kan være klar til Afsløbning i 1838, om det befales. Det er klædt fra underste Dæksporte til Skanddækket, og har faaet 7 Ränge paasat under Vær-

holsterne; Stands- og Vaks-Dæksbielker, Waterbord og Livholt ere nedsvalede m. M.

Fregatbygningen Nr. 30 kan ligeledes blive klar til Afkobning i Esteraaret, og har saaledes været de bestemte 3 Aar i Bygning. Batterie- og Vanjerdæksvægere ere fastsatte, Rimmingsvægere og Garnering i Lasten opsat; Waterbord og Livholt ere nedlagte i Batteriedækket; Varkholtet, Sætgangene over og 4 Range Klædning under samme ere boltede; Batterie- og Vanjer-Dæksbielker ere indtagne.

Brigbygningen Nr. 31 er færdigbygget, afkobt og givet Navnet Mercurius; hvorefter Beddingen er givet et Estersyn og Kalfactering. Denne Brig, efter Marts Tegning, har Opfyldning imellem Bundtommerne, og Forbindingsmaaden er efter det Langste Princip; den er bygget med fast Vælle og Hytte, har Livhous Korbeslag og et Dæk af fortrinlig Skivhed.

Bombe-Kanonchalupperne Nr. 3, 4 og 5, samt Jollerne Nr. 4 og 5 ere færdigbyggede, og Bombe-Kanonchalupperne Nr. 6, 7, 8 og 9, samt Jollen Nr. 6 ere paabegyndte iaar, og saavidt fremmede, at de alene mangle at fastbolte den nu paastaldede Klædning og Dæk samt nogle Apteringer.

Følgende Reparationer m. M. ere foretagne ved Flaaden:

Linieskibet Danmark og Fregatten Havfruen have erholdt betydelige Reparationer i Døkken, hvor Danmark endnu staaer. Linieskibet Waldemar, som iaar er bygget Tag over, har tillige med Fregatterne Freia og Nymphen erholdt større Reparationer.

3 Briggen Mart ere de forreste Apteringer forandrede, og denne saavel som Corvetten Flora og Briggen St. Croix have erholdt fast Ruf eller Hytte agter.

Skonnerten Pilen er opsat paa Gammelholm og har faaet en Opbygning ligesom Delphinen, men Apteringerne mangle endnu.

Dunkraftsprammene Nr. 2 og 3 have faaet Hovedreparationer; Vandcisternen og Spilprammen have ligeledes været opsatte paa Land for at repareres; den Første staaer der endnu; en ny

Ankerkran bygges, efter Commandeur-Capitain P. Turens Tegning, for at opsættes paa den gamle Pram.

Paa Gammelholm er Briggen Møen opsat paa Beddingen Nr. 2 til Besigtigelse. Dens Straakiel var afstødt paa hele Længden; den havde henved 200 Fade inde, tildeels fulde af Vand, omtrent 10,000 Punds Vægt i Ballastjern, flere andre Sager af ikke ubetydelig Vægt, og endelig en stor Mængde Vand. Beddingen er uden Slagbedding, men ved Hjælp af en Sko eller Slæbplanke landsattes Briggen paa samme Maade, som man i de senere Aar har ophalt endeel mindre Fartøier, Skonnerter, Nordbaade m. fl.

Ved Beddingen Nr. 3, hvor forhen kun kunde bygges Fregatter, er nedrammet Pæle, og Langtræer paalagte saaledes, at den er bleven forøget 12 Fod i Længden og er nu liig de andre Beddinger Nr. 1 og 2 i Størrelse. Mange Pæle ere nedrammede i den ældre Deel af den, og Reparationer foretagne ved den.

En Trediedeel af Dælehaugen er sløiset, og paa den derved vundne Plads ere Fundamentpælene nedrammede til 5 Kanonbaads-Skure, ligesom alle Beddingspæle ere satte og Fodstykker lagte paa Fundamentet.

Bulværket foran Christiansholms Kran og et Stykke om i Lømmegraven er sat i Foden; en betydelig Strækning Bulværk paa Østsidan af Frederiksholm, ved Kanonbaads-Skurene, er repareret med ny Hammer og Forsætning; endeel nyt Bulværk er sat og et betydeligt Stykke er repareret for Dymuddringsvæsenets Regning. Endvidere ere 4 gamle og forfaldne Ducdalber opsat og nye i deres Sted satte til Flaadens Fortøining, samt endeel Reparationer foretagne paa Flydebroerne.

Briggen Mart og St. Croix ere kiohalede efter Hiemkomsten fra Vestindien. 20 svære Master, Kranen paa en Dunkraft og Ankerkranen have været udtagne, og 18 Master og Kranen paa en Dunkraft ere igien indsatte. Disse Master ere deels repa-

reede, deels omstiftede med nye, eller udtagne for Dokning og Reparationer paa Skibene. Endeel større og mindre Fartøier ere byggede og ældre opbyggede, blandt de første et 30 Fods og et 26 Fods med Indretning til at føre 18 Punds Carronade.

Ved Holmens Smedier er smeddet, foruden 2 Fregat-Ankere, over 200 svære Knæer og øvrigt fornødent Arbeide til de under Bygning og Reparation værende Skibe. En for et Par Aar siden indført Anvendelse ved Dampmaskinen af det, forhen kun til Opsyldning afbenyttede Smedegruus, har besvirket en meget betydelig Besparelse i det aarlige Forbrug af Steenkul.

Ved Artilleriet blev i Mai Maaned gjort nogle Forsøg paa Umager med et af M. Carte i Hull opfundet Apparat til, ved Udskydning af Raketter, at bringe Communication tilveie imellem Land og et strandet Skib. Raketterne, som vare 3pd., med Linen (omtrent 6 Sarns) bunden til Enden af Svandsen, kastedes fra et Stativ, som kunde gives hvilken som helst Retning. I Bramseiskuling var Rækningen ikke mere, end 250 til 280 Allen, med, mod og tværs paa Vinden; i sidste Tilfælde var Afdriften omtrent 1 Streg,

I Juni foretoges her paa Rheden Forsøg med en 18pd. Carronade, monteret paa en af de opbyggede 26 Fods Chalupper. Resultatet af Forsøgene var, at Fartøiet ikke havde lidt noget ved Skydningen, hvad enten Carronaden var placeret i For- eller Agter-Enden; at det kunde føre Carronaden i meget smult Vande; men da Afstanden imellem Løfterne ikke tillader at ned-sætte Carronaden paa Bunden af Fartøiet, som i Baccaserne og de 30 Fods Chalupper, er denne Armering usforsvarlig, naar der er nogen Sø; Systemets Vægt er henved 4 Skpd. Til disse Fartøiers Armering bliver nu til Prøve støbt lette 12pd. Carronader.

For at gjøre det bekvemmere at lade de 4pd. Haubitser, er hele Beholdningen af Metalhaubitser bleven udboret saaledes, at

Kammer og Kiedsel nu er forenet ved en conist Tragt. Percussionslaas til disse Haubitser har iaar været medgivet Skibene til Prøve. Ved disse Forbedringer har man Haab om at hæve Ufuldkommenhederne ved dette Skyts, og gjøre det mere tjenligt til Armeringen af Smaafartøier og paa andre Steder, hvor svære Skyts ei kan anbringes.

Paa Skonnerten Delphinen ere de fire 1pd. Falkonetter anbragte paa Rælingen, istedenfor som før paa Rapeter. Skonnerten Pilen er det bestemt at give en 6pd. Kanon istedenfor de før reglementerede to 3pd. Kanoner.

Af nye Percussionsgeværer er iaar anskaffet til Sø=Staten 50 Stykker og af Espingoler 30 treløbede.

Reglementer ere i Aarets Løb udstedte for en Forøgelse i Antallet af de reducerede Ladninger ombord i Skibene; for Indførelsen af Krandsforladninger og en ny Slags Hylstre til Kanon=Per-cussionslaase.

Af Foranstaltninger, der have Skibsfartens Sikkerhed til Diemeed, ere at omtale de Opmaalinger, der i Løbet af Sommeren ere foretagne paa Hertugdømmernes Vestkyst; Udlæggelsen af et Fyr- og Lotskib for Drogden, og Resolution for nye Fyres Anlæggelse paa Hirtsholmen og Fornæs. Ligeledes har endeel mindre Havneanlæg, Udvidelser og Forbedringer af Havne fundet Sted paa Rigets Kyster. Hertil kan endelig føies Anvendelsen af Dampskibet Prindsesse Wilhelmine til Bugseersfartøi ved Drefunds Toldkammer, hvilket Fartøi iaar har været hyppigt afbenyttet af de igiennem Sundet passerende Skibe (hvoriblandt den nordamerikanske 60 Kanons Fregat Independence), og har saaledes godtgjort Pensigtsmæssigheden af denne Foranstaltning til Skibsfartens Bequemmelighed.

Ved Marinens Personnelle er ingen væsentlig Forandring foregaaet. Som sædvanligt har det ikke manglet de subalterne Classer paa Activitet og Øvelse. Paa Reiser i videnstabeligt Die-

meed har Ingen iaar været udsendt; derimod foretog det sædvanlige Antal Officierer Reiser paa Sommerudfølgelse i de sædvanlige og Polens Skove. Som Princip for Fremtiden traadte iaar første Gang i Kraft den Bestemmelse, at Vagtskibsposten i Øresund kun een Gang kan tilfalde den samme Chef; hvilken Bestemmelse har vaakt megen Tilfredshed i Staten.

Forelæsninger holdes i denne Vinter, for Statens Officierer, af Statsraad Ørsted, over Naturlærens mechaniske Deel, og af Professor Jürgensen over Mathematiken.

Uf fremmede Orlogsmænd ere iaar passerede her igiennem Sundet: en svensk Fregat og en Corvet, bestemte til Middelhavet, samt den svenske Cadetcorvet; den russiske Fregat Pallas, Capitain Møller, til England, med en stor Sum i Guld, og tilbage, samt en russisk Skonnert paa 12 Kanoner fra Archangel, et meget smukt Fartoi; endelig den nordamerikanske 60 Kanons Fregat Independence, Commodore Nicolson, til St. Petersborg med en Minister, og tilbage. Dette Skib var et raseret Linieskib, havde 600 Mandes Besætning og var i det Hele et imponerende Specimen af den nordamerikanske Marine. Af mærkelige Udfølgelser i Installationer, fra os, nævne vi: Fartoiene i Kulan indeni hverandre, tre Stykker, og 5 andre udenbords; Forløberen af Merse- og Bram-Skioder var af Læder; Blinde-Raaen laa over Sprydet i Gallionen; alle Planker i Dækkene vare af Gyrr, med Undtagelse af Spilskisten; Ildskærm af uldent Tøi (frescreen) for Krudtoplangningen; Mandskabet var eens klædt, og en meget simpel og hensigtsmæssig Indretning havde til at bortstuve deres Hatte: to Ribber imellem Banjerdæksbielkerne, hvorimellem Hattestyggen vistest op, saa at Hatten hang paa denne, i Flugt med Bielken.

Ligesom vi sluttede det forrige Aars Retrospect med et Par Ord om os selv, saaledes vare vi ogsaa iaar fristede dertil, men afstaae gierne det Rum, vi dertil kunde affæe, til efterfølgende

anonyme Skrivelse, som vi af alle indre og ydre Criterier troe at torde tillægge en Mand, som ikke alene har Krav paa den dybeste Høiagtelse, men hvem vi og mange af vore Læsere ere med en Følelse, vi vove at kalde sønlig Hengivenhed. Tor vi end ikke negte, at den høitærede Indsender forekommer os at gaae for vidt, i at ville have al Polemik forviist af Archivet, hylde vi ikke desto mindre ganske hans Anskuelse i Hovedsagen: Afholdelse fra al Skarphed og Bitterhed i Discussioner, og — fremfor Alt — at stye Personligheder.

Til Redactionen af Archiv for Sø- væsenet.

Det Ønske, jeg tillader mig ærbødigen at frembære, er et indstændigt, fælleds Ønske fra mange af Archivets Venner. Det er, om heimodig Udførelse af Stridigheder, der let kunne vorde for skarpe og for vidtløftige. I Disputering gaaer man næsten altid videre, end Man vilde: dette er en gammel Erfaring. Man troer sig at have ganske Ret, og netop derved kommer man let til at have nogen Uret. Disputanten formaaer ikke at mærke dette. Det undslupne skarpe Ord saarer ikke blot Modstanderen, men smerter os andre. Taknemmelige ville vi erkiende det Heimodige i, at renoncere paa Stridens Fortsættelse. Den Lauses Sag vil intet lide. Læsere, uden at kunne noie maale Rets og Urets-quantiteterne paa de modsatte Sider, hælde meest til den meest Eftergivende.

Bed saa frit at udtale den velmeente Bøn, regne vi paa en ophøiet Tænkemaade hos Bedkommende: Det er ikke et ringe Offer vi begiære. Men jo meer Selvoervindelse, destomeer Vre paa Bevilgernes Side, og destomeer Tak fra Ansørgernes Side.

Et ganske afbryde en Strid, som ellers let fører altfor vidt og stader alle Parter, er sikkerlig det rette, og vi gientage vor Ven derom. Men skulde det troes absolut nødvendigt, at leve Noget endnu, fra de Stridendes Side, angaaende Stridspunkterne, da raade vi at henvise det til at stee udenfor Archivet.

Den ærede Redaction vil med bedre Ord forstaae at gjøre disse Ønsker og Bønner gjældende hos alle Parter; og den vil godhedsfuld optage denne svage Vestræbelse at vorde den og det gode Archiv nyttig.

Kjøbenhavn, den 31te December 1837.

Fra en gammel Ven af Archivet.

Liste over Sö - Etaten,

den 1^{ste} Januar 1838.

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 2den April 1801.
HHM — Holmens Hæders-Medaille for 25 Aars tro Tieneste.

Admiralitet og Commissariats Collegiet,

— hvori

Hs Majestæt Kongen præsiderer.

Deputerede.

Hs. Excellence Hr. Admiral, Baron H. Holsten,
SR* DM. HM.

Contre-Admiral U. A. Schönheyder, C* DM.

General-Krigs-Commissair P. C. Rinck, R* DM.

Admiralitet-Commissair N. Wiborg, R* DM.

Rammerherre, Commandeur og General-Adjutant
Uldall, R* HM.

Admiral.	Datum af Avancement.	
Baron H. Holsten, SK* DM. HM.	22 12 1835	1ste Militair-Deputeret.
Vice-Admiral.		
J. Johansen, C* DM.	25 12 —	
Contre-Admiral.		
C. P. Flensburg, R* DM.	— —	
J. P. Stibolt, R* DM.	28 10 1836	Chef for 2den Division.
U. A. Schönheyder, C* DM.	— —	2den Militair-Deputeret, Chef for 1ste Division.

Commandeurer.

	Datum af Avancement.	
<i>J. A. Suenson, R*</i>	$\frac{20}{7}$ 1834	
<i>A. Krieger, R*</i>	— —	
<i>J. J. Uldall, R* HM.</i>	$\frac{20}{12}$ —	Kammerherre, 5die Militair-Deputeret, General-Adjutant og Kongelig Jagt-Capitain.
<i>W. Kaas, R*</i>	$\frac{25}{12}$ 1835	Kammerherre, Ridder af Æres-Legionen.
<i>C. Wulff, R* DM.</i>	$\frac{28}{10}$ 1836	} Characteriserede.
<i>F. Holst, R*</i>	— —	

Commandeur - Capitainer.

<i>G. Hagerup, R* HM.</i>	$\frac{1}{8}$ 1829	Ridder af Æres-Legionen.
<i>J. C. A. Bielke, R*</i>	— —	Kammerherre.
<i>C. H. L. Donner, R*</i>	— —	
<i>C. Lütken, R* DM.</i>	$\frac{26}{7}$ 1834	
<i>H. D. B. Seidelin, C*</i>	$\frac{30}{11}$ —	
<i>M. Lütken, R*</i>	— —	
<i>J. C. Falsen, C*</i>	$\frac{28}{10}$ 1836	} Characteriserede.
<i>A. C. Cederfeld, R*</i>	— —	
<i>T. J. Lütken, R*</i>	— —	

Capitainer.

<i>L. de Coninck, R*</i>	$\frac{6}{2}$ 1825	Ridder af Æres-Legionen.
<i>J. W. C. Krieger, R*</i>	$\frac{27}{8}$ —	Kammerjunker, Ridder af Sværd-Ordenen.
<i>E. Blom, R*</i>	$\frac{30}{7}$ 1826	
<i>W. F. Ravn</i>	$\frac{1}{11}$ 1828	
<i>H. G. Garde</i>	$\frac{1}{8}$ 1829	Chef for 1ste Div. 4de Comp.
<i>H. B. Dahlerup</i>	— —	— 2den — 3die —
<i>H. B. Thomsen, R*</i>	$\frac{29}{4}$ 1832	Chef for 2den Divisions 1ste Compagnie, Ridder af St. Anna-Ordens 2den Classe.
<i>J. Seidelin, R*</i>	$\frac{29}{1}$ 1833	Chef for 2den Div. 2det Comp.
<i>C. F. Wilkens</i>	$\frac{7}{22}$ —	— 1ste — 1te —
<i>O. F. Lütken, R*</i>	— —	— 2den — 4de —
<i>R. Braag</i>	$\frac{17}{3}$ —	— 1ste — 2det —

	Datum af Avancement.	
<i>J. P. Findt, R*</i>	$\frac{25}{1}$ 1834	Chef for 2den Div. 5te Comp.
<i>C. L. L. Harboe</i>	— —	— — — 6te —
<i>H. C. Bodenhoff, R* DM.</i>	— —	— 1ste — 3die —
<i>A. G. Ellbrecht</i>	— —	Characteriserede.
<i>C. C. Zahrtmann, R* DM.</i>	$\frac{28}{10}$ 1836	} Ridder af den franske Orden pour le merite militaire, Ridder af St. Anna-Ordens 2den Classe, Directeur for Sø-Kaart Archivet, og General-Inspecteur over Sø-Etatens Chronometere.
<i>C. C. Paludan</i>	— —	

Capitain-Lieutenanter.

<i>F. A. Paludan, R*</i>	$\frac{3}{6}$ 1827	
<i>H. Aschehoug</i>	$\frac{9}{8}$ —	
<i>P. E. Sletting</i>	$\frac{13}{11}$ —	
<i>P. T. Grove</i>	$\frac{1}{11}$ 1828	
<i>H. Fisker, R*</i>	— —	Kammerjunker, Medaillen for ædel Daad.
<i>F. A. Wulff</i>	$\frac{28}{2}$ 1829	
<i>P. S. Kjerulff, R*</i>	$\frac{13}{9}$ —	Ridder af Æres-Legionen.
<i>D. W. Holsteen</i>	— —	
<i>W. A. Graah, R*</i>	$\frac{19}{9}$ 1830	
<i>J. G. Schneider</i>	$\frac{18}{12}$ —	
<i>F. C. V. Rathsach</i>	$\frac{12}{3}$ 1831	
<i>C. L. Ellbrecht</i>	$\frac{29}{5}$ —	
<i>G. Giödesen</i>	$\frac{29}{4}$ 1832	
<i>A. C. Kierulff</i>	$\frac{27}{2}$ 1833	
<i>E. C. Walterstorff</i>	$\frac{17}{3}$ —	Kammerjunker.
<i>F. W. Liebmann</i>	— —	
<i>J. Langemark</i>	$\frac{25}{4}$ —	
<i>P. C. Simmelkier</i>	$\frac{25}{1}$ 1834	
<i>J. P. Schumacher</i>	— —	
<i>S. A. Bille, R*</i>	— —	Kammerjunker, Ridder af den franske Orden pour le merite militaire.
<i>J. R. Petersen</i>	$\frac{20}{12}$ —	

	Datum af Avancement.	
<i>M. Meyer</i>	$\frac{20}{12}$ 1834	} Characteriserede.
<i>P. W. Tegner*</i>	— —	
<i>J. F. Braëm, R*</i>	— —	} Takkelmester ad interim, Medaillen for ædel Daad.
<i>P. C. Bruun</i>	$\frac{28}{10}$ 1836	
<i>Baron F. C. Stampe</i>	— —	} Characteriserede.
<i>M. P. Secher</i>	— —	
Premier-Lieutenanter.		
<i>H. Fæster</i>	$\frac{3}{6}$ 1827	
<i>J. A. K. Næser</i>	$\frac{9}{6}$ —	
<i>C. F. Kruuse</i>	$\frac{13}{11}$ —	Commandant paa Kyholm.
<i>J. Christmas</i>	— —	
<i>A. C. Polder</i>	$\frac{9}{12}$ —	Ridder af Æres-Legionen.
<i>C. L. Prösilius, R*</i>	$\frac{1}{11}$ 1828	
<i>C. E. van Dockum</i>	— —	Kammerjunker, Ridder af Æres-Legionen og af den franske Orden pour le merite militaire.
<i>H. E. Krenckel</i>	$\frac{28}{2}$ 1829	
<i>M. C. Penick</i>	$\frac{22}{8}$ —	
<i>E. W. Normann</i>	$\frac{13}{9}$ —	
<i>R. Aschlund</i>	$\frac{8}{4}$ 1830	
<i>Baron E. R. F. Dirckinck Holmfeld</i>	$\frac{19}{9}$ —	Kammerjunker, Ridder af Æres-Legionen.
<i>C. L. C. Irminger, R*</i>	$\frac{18}{12}$ —	Kammerjunker.
<i>M. N. Suenson</i>	$\frac{25}{12}$ —	Ridder af Æres-Legionen.
<i>E. Suenson</i>	$\frac{29}{5}$ 1831	Ridder af Æres-Legionen.
<i>J. L. Grove</i>	$\frac{31}{7}$ —	
<i>J. C. Krüger</i>	$\frac{26}{8}$ 1832	
<i>E. Raffenberg</i>	$\frac{17}{3}$ 1833	
<i>J. P. F. Wulff</i>	— —	Ridder af Æres-Legionen.
<i>C. J. Schmidt</i>	$\frac{25}{4}$ —	
<i>C. G. Muxoll</i>	$\frac{6}{6}$ —	
<i>H. Schierbeck, R*</i>	$\frac{17}{11}$ —	
<i>C. N. Wulff</i>	$\frac{9}{3}$ 1834	

	Datum af Avancement.	
<i>P. W. Flensburg</i>	$\frac{29}{6}$ 1834	Kammerjunker, Ridder af Æres-Legionen.
<i>J. F. G. van Dockum</i>	$\frac{26}{7}$ —	
<i>C. Krieger*</i>	$\frac{24}{8}$ —	Ridder af Æres-Legionen.
<i>P. C. Holm</i>	$\frac{30}{11}$ —	
<i>C. B. Köbke</i>	$\frac{7}{12}$ —	Kammerjunker, Ridder af Æres-Legionen.
<i>H. Oxholm</i>	$\frac{20}{12}$ —	
<i>M. C. Thulstrup</i>	$\frac{1}{3}$ 1835	
<i>H. Steenbach</i>	$\frac{13}{9}$ —	
<i>J. O. Donner</i>	$\frac{25}{12}$ —	
<i>F. Paludan</i>	$\frac{28}{10}$ 1836	
<i>J. L. Gottlieb</i>	— —	
<i>A. H. H. Lemming</i>	— —	Characteriseret.
Second-Lieutenanter.		
<i>C. M. Meinertz</i>	$\frac{19}{7}$ 1828	
<i>H. Ipsen</i>	$\frac{7}{9}$ —	
<i>C. S. Feilberg</i>	$\frac{22}{12}$ —	
<i>M. B. Böcher</i>	$\frac{7}{9}$ —	
<i>C. A. Meyer</i>	$\frac{12}{4}$ 1829	
<i>N. E. Tuxen</i>	$\frac{12}{7}$ —	
<i>O. F. Suenson</i>	— —	
<i>H. P. Rothe</i>	$\frac{23}{12}$ —	
<i>C. B. Brandt</i>	— —	
<i>E. A. Wulff</i>	— —	
<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>	— —	
<i>C. H. Möller</i>	$\frac{21}{8}$ —	
<i>B. J. C. Wilkens</i>	— —	
<i>A. F. A. Schierbeck</i>	$\frac{25}{12}$ —	

	Datum af Avancement.
<i>A. Bielke</i>	$\frac{25}{12}$ 1831
<i>A. C. Schultz</i>	$\frac{19}{8}$ 1832
<i>A. J. H. Agerskov</i>	— —
<i>A. E. L. Knudsen</i>	$\frac{12}{4}$ 1833
<i>F. W. Lund</i>	— —
<i>E. C. C. Tuxen</i>	— —
<i>F. E. J. Lehmann</i>	$\frac{18}{8}$ —
<i>H. H. S. Grove</i>	$\frac{30}{11}$ —
<i>O. W. de Fine Skibsted</i>	— —
<i>H. L. Moe</i>	— —
<i>O. C. Pedersen</i>	$\frac{13}{4}$ 1834
<i>F. Frölich</i>	$\frac{22}{11}$ —
<i>P. A. Seidelin</i>	$\frac{17}{8}$ —
<i>G. E. Tuxen</i>	$\frac{22}{11}$ —
<i>P. C. Albeck</i>	— —
<i>G. F. W. Wrisberg</i>	$\frac{12}{4}$ 1835
<i>S. Lund</i>	— —
<i>A. Krieger</i>	$\frac{23}{8}$ —
<i>V. Skibsted</i>	— —
<i>H. J. A. Hagen</i>	$\frac{27}{11}$ —
<i>C. F. Hedemann</i>	$\frac{10}{4}$ 1836
<i>V. H. Köbke</i>	— —
<i>S. F. Kinck</i>	$\frac{4}{12}$ —
<i>T. F. Buchwald</i>	$\frac{16}{4}$ 1837
<i>C. F. Gottlieb</i>	— —
<i>O. A. K. Wilde</i>	— —
<i>F. A. Gandil</i>	— —
<i>R. C. M. Bruun</i>	$\frac{20}{8}$ —
<i>G. P. Schönheyder</i>	— —

Officierer, der ere udenfor Detaillen.

	Datum af Avancement.	
Contre-Admiral <i>H. Stephansen</i> , C*	DM. $\frac{20}{12}$ 1834	Holmens Over-Equipagemester.
Commandeur <i>P. F. Wulff</i> , C* DM.	$\frac{20}{7}$ —	Chef for Cadet-Corpsen.
Command. Capt <i>A. Schifter</i> , C* DM.	$\frac{1}{8}$ 1829	Fabrikmester.
— — <i>P. M. Tuxen</i> , C* DM.	$\frac{30}{11}$ 1834	Mechaniker og Hydrauliker.
— — <i>J. J. Paludan</i> , R*	$\frac{19}{11}$ 1837	Commandant paa Christiansö.
Capitain <i>N. H. Tuxen</i> , R*	$\frac{6}{2}$ 1825	Ved Reberbanen.
— — <i>S. L. Tuxen</i> , R*	$\frac{28}{10}$ 1836	Ridder af Eres-Legionen, Equipagemester paa Nyholm.
— — <i>J. P. Gandil</i>	— —	Equipagemester paa Gammelholm.
Capt.-Lieut. <i>O. W. Michelsen</i> , R*	$\frac{20}{12}$ 1834	Tøimester.

Officierer, der ere à la suite.

Capitain <i>A. D. Schultz</i> , R*	$\frac{22}{3}$ 1831	Kryds-Toldinspecteur.
Capitain-Lieut. <i>K. E. Mourier</i> , R*	$\frac{19}{9}$ 1830	Gouverneur i Ostindien.
— Grev <i>H. J. Scheel</i>	$\frac{17}{3}$ 1833	
— Baron <i>J. D. C. U. Dirckinck Holmfeld</i>	$\frac{28}{10}$ 1836	Kammerjunkker, Ridder af den franske Orden pour le merite militaire, Ridder af St. Georges Orden, Medaillen for det russiske Felttog i Tyrkiet 1828-1829.
Premier-Lieut. <i>J. A. Meyer</i>	$\frac{9}{12}$ 1827	Kryds-Toldcontroleur.

Anmærkning.

For ei ideligen at gientage de Ordener og Decorationer, som Officiererne have, er der blot anført i det Efterfølgende en * ved deres Navne, der ere decorerede; ved da at eftersee Listen paa Officiererne, vil findes hvori disse Decorationer bestaae.

Officierernes Fordeling ved Divisionerne.

Iste Division.

Contre-Admiral <i>U. A. Schönheyder</i> .*	Commandeur <i>J. J. Uldall</i> .*
— — — — —	— — <i>W. Kaas</i> .*
— — — — —	— — <i>C. Wulff</i> .*

Commandeur *F. Holst.**
 Command.-Capt. *C. H. L. Donner.**
 — *C. Lütken.**
 — *A. C. Cederfeld.**
 Capitain *L. de Coninck.**
 — *J. W. C. Krieger.**
 — *W. F. Ravn.*

Artillerie-Corpsset.

Capitain-Lieut. *O. W. Michelsen.**
 Chef.
 Sötöihuus-Lieutn. *C. Wodrup, DM.*
 HHM, Töivarter.
 — *Carlsen, DM. HHM.*
 — *A. A. Smith, DM. HHM.*

Inspections-Officierer.

Second-Lieut. *F. L. F. Sommer.*
 — *A. C. Schultz.*
 — *A. Krieger.*

Matros-Corpsset.

Capitain-Lieut. *Braëm.** Chef ad
 interim.
 Second-Lieut. *E. A. Wulff.*
 — *H. H. S. Grove.*
 — *O. C. Pedersen.*

Iste Compagnie.

Capitain *C. F. Wilkens,* Chef.
 Capitain-Lieut. *F. W. Liebmann.*
 — *M. Meyer.*
 — *P. W. Tegner.**
 Premier-Lieut. *C. F. Kruuse.*
 — *C. E. van Dockum.**

Premier-Lieut. *E. Suenson.**
 — *J. P. F. Wulff.**
 — *H. Steenback.*
 Second-Lieut. *H. Ipsen.*
 — *C. B. Brandt.*
 — *P. H. C. Smidth.*
 — *T. F. Buchwald.*

2det Compagnie.

Capitain *R. Braag,* Chef.
 Capitain-Lieut. *D. W. Holsten.*
 — *J. R. Petersen.*
 — *P. C. Bruun.*
 Premier-Lieut. *M. C. Penick.*
 — *J. C. Krüger.*
 — *C. G. Muxoll.*
 — *C. B. Köbke.*
 — *J. L. Gottlieb.*
 Second-Lieut. *C. A. Meyer.*
 — *F. W. Lund.*
 — *R. C. M. Bruun.*

3die Compagnie.

Capitain *H. C. Bodenhoff.** Chef.
 — *C. C. Zahrtmann.**
 Capitain-Lieut. *P. S. Kierulff.**
 — *Baron F. C. Stampe.*
 Premier-Lieut. *A. C. Polder.**
 — *C. L. Prösilius.**
 — *E. W. Normann.*
 — *C. L. C. Irminger.**
 — *C. Krieger.*
 — *P. C. Holm.**
 — *J. O. Donner.*
 — *F. Paludan.*

Second-Lieut. *E. W. Holst.*
 — *A. Krieger.*
 — *H. J. A. Hagen.*

4de Compagnie.

Capitain *H. G. Garde,* Chef.
 — *C. C. Paludan.*
 Capitain-Lieut. *P. C. Simmelkær.*
 — *S. A. Bille.**
 — *M. P. Secher.*
 Premier-Lieut. *H. E. Krenckel.*
 — *J. L. Grove.*
 — *C. N. Wulff.*
 — *P. W. Flensborg.*
 Second-Lieut. *C. H. Möller.*
 — *C. F. Hedemann.*
 — *C. F. Gottlieb.*

2den Division.

Contre-Admiral *J. P. Stibolt,** Chef.
 Commandeur *J. A. Suenson.**
 — *A. Krieger.**
 Command.-Capt. *G. Hagerup.**
 — *J. C. A. Bielke.**
 — *H. D. B. Seidelin.**
 — *M. Lütken.**
 — *J. C. Falsen.**
 — *T. J. Lütken.**

Iste Compagnie.

Capitain *H. B. Thomsen,** Chef.
 Capitain-Lieut. *P. T. Grove.*
 — *J. Langemark.*
 Premier-Lieut. *J. Christmas.*
 — *H. Schierbeck.**

Premier-Lieut. *J. F. G. van Dockum.**
 Second-Lieut. *C. M. Meinertz.*
 — *O. H. Lütken.*
 — *A. E. L. Knudsen.*
 — *P. C. Albeck.*
 — *O. A. K. Wilde.*

2det Compagnie.

Capitain *J. Seidelin,** Chef.
 Capitain-Lieut. *H. Aschehoug.*
 — *J. G. Schneider.*
 — *J. P. Schumacher.*
 Premier-Lieut. *J. A. K. Næser.*
 — *Baron E. R. F. Dirckinck Holmfeld.**
 — *M. C. Thulstrup.*
 Second-Lieut. *C. S. Feilberg.*
 — *A. F. A. Schierbeck.*
 — *E. C. C. Tuxen.*
 — *F. Frölich.*
 — *V. Skibsted.*

3die Compagnie.

Capitain *H. B. Dahlerup,* Chef.
 Capitain-Lieut. *H. Fisker.**
 — *F. C. W. Rathsack.*
 — *E. C. Walterstorff.*
 Premier-Lieut. *H. Fæster.*
 — *R. Aschlund.*
 Second-Lieut. *N. E. Tuxen.*
 — *H. P. Rothe.*
 — *F. E. J. Lehmann.*
 — *H. L. Moe.*
 — *G. E. Tuxen.*
 — *G. P. Schönheyder.*

4de Compagnie.

Capitain *O. F. Lütken*,* Chef.
 Capitain-Lieut. *F. A. Paludan*,*
 — *P. E. Sletting*.
 — *C. L. Ellbrecht*.
 Premier-Lieut. *C. J. Schmidt*.

Second-Lieut. *A. J. H. Agerskov*.
 — *O. W. de Fine Skibsted*.
 — *P. A. Seidelin*.
 — *W. H. Köbke*.

5te Compagnie.

Capitain *J. P. Findt*,* Chef.
 Capitain-Lieut. *F. A. Wulff*.
 — *W. A. Graah*,*
 Premier-Lieut. *E. Raffenberg*.
 — *H. Oxholm*,*

Premier-Lieut. *A. H. H. Lemming*.

Second-Lieut. *O. F. Suenson*.

— *A. Bielke*.

— *F. W. Lund*.

— *F. A. Gandil*.

6te Compagnie.

Capitain *C. L. L. Harboe*, Chef.

— *A. G. Ellbrecht*.

Capitain-Lieut. *G. Gödesen*.

— *A. C. Kierulff*.

Premier-Lieut. *M. N. Suenson*,*

Second-Lieut. *M. B. Böcher*.

— *O. J. Marstrand*.

— *B. J. Wilkens*.

— *O. Pedersen*.

— *C. F. W. Wrisberg*.

— *F. S. Kinck*.

Officierer ansatte ved Holmene m. m.

Contre-Admiral *Stephansen*,* Over-Equipagemester.
 Com.-Capt. *Schifter*,* Fabrikmester.
 Premier-Lieut. *I. L. Grove*, Underfabrikmester.
 Com.-Capt. *P. M. Tuxen** forestaaer Mechanik- og Hydraulik-Faget,
 samt Dokken.
 Capitain *N. Tuxen** forestaaer Reberbanen.
 Premier-Lieut. *H. Schierbeck*,* Assistent.
 Capitain *S. L. Tuxen*,* Equipagemester paa Nyholm.
 Capitain *J. P. Gandil*, Equipagemester paa Gammelholm.
 Capitain-Lieut. *Michelsen*,* Tøimester (ad interim).
 Capitain-Lieut. *Braëm*,* Takkelmester.

Inspections-Officierer.

Paa Nyholm.

Premier-Lieut. *A. H. H. Lemming*.

Second-Lieut. *E. W. Holst*.

— *A. E. L. Knudsen*.

Paa Gammelholm.

Capitain-Lieut. *M. Meyer*.

Second-Lieut. *B. I. C. Wilkens*.

Paa Takkelloftet.

Second-Lieut. *E. A. Wulff*.

— *H. H. S. Grove*.

— *O. C. Pedersen*.

Ved Artilleriet.

Second-Lieut. *F. L. F. Sommer*.

— *A. C. Schultz*.

— *A. Krieger*.

Constructions- og Regulerings-Commissionen.

Vice-Admiral *Johansen*,*

Contre-Admiral *J. P. Stibolt*,*

Command.-Capit. *Schifter*,*

— *M. Lütken*,*

— *P. M. Tuxen*,*

Capitain *H. B. Thomsen*,*

— *S. L. Tuxen*,*

— *J. P. Gandil*.

— *Zahrtmann*,*

Capitain-Lieut. *S. A. Bille*,*

— *O. W. Michelsen*,*

— *J. F. Braëm*,*

Premier-Lieut. *J. L. Grove*.

Second-Lieut. *N. E. Tuxen*, Au-
scultant.

— *O. F. Suenson*, dito.

Krigs-Cancellie-Secretair *Suenson*,
 Commissionsskriver.

Navigations-Directeur.

Capitain *J. Seidelin*,* constitueret.

Lector Matheseos.

Professor og Magister Artium *C. Jürgensen*.

Sö-Kaart-Archivet.

Capitain *Zahrtmann*,* Directeur.

Sec. Lieut. *H. P. Rothe*.

— *H. J. A. Hagen*.

Commissionen for de studerende Sö-Officierer.

Command. Capt. *Schifter*,*

— *P. M. Tuxen*.

Capt. Lieut. *Michelsen*,*

— *Tegner*,*

Prof. Lector i Mathem. *C. Jürgensen*,*

Defensions-Commissionen.

Oberst v. *Prangen* af Ingenieur-Corpsen, C* DM.

Command. Capt. *P. M. Tuxen*,*

Krigs-Assessor *C. F. Krabbe*, Secretair og Forvalter.

Kongelig Jagt-Capitain.

Kammerherre, Commandeur og Generaladjutant *J. J. Uldall*,*

Opmudringsvæsenet.

Commandeur Greve *Trampe*, R* DM.

Krigsraad *H. H. J. Draskou*, Commissions-Skriver, Materialforvalter og Kasserer.

Overlots i Siellands District.

Commandeur *E. Wulff*.

Nyboder.

Capitain *M. Mühlensteth*, R* DM. Commandant.

H. Veith, Copiist ved Commandantskabet.

Huusbygmester.

Professor og Stadsbygmester *Malling*.

Sö-Etatens Seildugs og Lærreds Fabrik.

Fabrikör *E. R. Grove*, Polyteknisk Candidat.

A. Larsen, Regnskabsfører, constitueret.

Sö-Qvæsthuset.

Major *E. Möller*.

Adm. Commiss. *N. W. Wiborg*,*

— — vacant.

Stabschirurg *B. O. Winkler*, R*

Krigs-Assessor *Leschly*, Inspect.

} Directeurer.

Sö-Etatens Hospital i Nyboder.

Contre-Admiral *U. A. Schönhey-*
der,*

Capt. *Mühlensteth*, R* DM.

Adm. Commiss. *N. Wiborg*,*

Stabschirurg *B. O. Winckler*, R*

Krigs-Assessor *P. K. Krogh*, Inspecteur.

J. A. Riis, Præst.

P. M. Knudsen, Oeconomus.

} Directeurer.

Sö-Etatens-Læger.

B. O. Winckler, R* Overlæge og Stabschirurg, Rang med Command. Capitainer.

Ved 1ste Division.

F. W. Mansa, Divisions-Chirurg.

H. O. Sommerfeldt, M. D. Reservechirurg, Divisions-Chirurgs Character.

C. E. Dölner.

Seidelin. } Under-Chirurg, Rang med Reserve-Chirurg.

Ved 2den Division.

B. O. Winckler, R*, Stabs- og Divisions-Chirurg.

C. Müllertz, Reserve-Chirurg.

W. Klingberg.

F. G. Veith. } Under-Chirurg, Rang med Reserve-Chirurg.

Holmens Kirke.Adm. Commiss. *N. Wiborg*.*Justitsraad *Halkier*.Urtekræmmer *J. Hansen*.

} Kirkeværgere.

A. K. Holm R* DM., Sognepræst og Provst.*B. Münter*, R* Hof-Prædikant Dr. Theol., 1ste residerende Capellan.*J. A. Riis*, 2den resid. Capellan.*P. E. Hall*, 1ste Catechet.*F. Gudmundsen*, 2den Catechet.*G. J. Schaarup*, 3die Catechet.*J. F. Johansen*, Klokker.Professor, *R. Bay*, Cantor.*C. Raven*, Succentor.*C. Rauch*, Organist.*N. Gerdsen*, Overgraver.*C. M. Weylandt*, HHT, Undergraver.**Commissionen for Sö-Etatens Drengeskoler.**Contre-Admiral *C. P. Flensborg*.*Commandeur *A. Krieger*.*Command. Capt. *C. Lütken*.*Captain *M. C. Mühlensteth*, R* DM.Captain *H. G. Garde*.Justitsraad *J. N. Halkier*.Provst *A. K. Holm*, R* DM.**Commissionen for Pigeskolerne.**

Commandanten i Nyboder.

De Herrer Præster ved Holmens Kirke.

Proviant-Gaarden.

— — — — — Forvalter.

Krigs-Assessor *S. P. Nyeland*, Fuldmægtig.**Fæstningen Christiansö.**Command.-Capit. *J. J. Paludan*,* Commandant.Premier-Lieut. *M. C. Penick*.— — — — — *Dam*, af Armeen.Over-Auditeur *J. J. Gether*, Garnisons-Auditeur.Krigs-Assessor *P. J. Funck*, Proviant-, Ammunitions- og Materialforvalter.Cand. Med. & Chirurg. *L. Hasse*, Chirurg.*D. Borgen*, Præst.Cand. Theol. *J. F. Carstensen*, Kirkesanger og Skolelærer.**Indrulleringsvæsenet.***J. N. v. Abrahamson*, C.* D. M., Ridder af flere Ordener, General-Krigscommissair.Krigsraad *Theil*, Bureauchef.**Indrullerings-Chefer.**Siällands District: Commandeur *A. Gerner*.Laalands, Falsters og Möens District: Capit. *Gran*.Fyens District: Capit. *K. Linde*, R* DM.Jydske District: Commandeur *E. Krieger*, R*Slesvigske District: Capitain *G. Varendorff*.Holsteenske District: Command.-Capit. *Raaslöff*.Captain *J. P. Bluhme*, Subaltern-Officier i Jydske District.**Mynsterskrivere.**Siällands District: Sö-Krigscommissair *Fog*.Laalands, Falsters og Möens District: Sö-Krigscommissair *Rathie*.Fyens District: Sö-Krigscommissair *Bülow*.Jydske District: Sö-Krigscommissair *Grothschilling*.Slesvigske District: Sö-Krigscommissair *Kierkstéen*.Holsteenske District: Sö-Krigscommissair *S. S. Brodersen*.

Sö- og Land-Krigscommissairer.

1ste Siællandske District: Kammerherre og General-Krigscommissair
A. v. Moltke, R.*

2det Siællandske District: Ritmester *P. O. v. Rosenörn, R*.*

Fyens og Langelands District: Major *H. C. v. Riegels, R*.*

1ste Jydske District: Major *v. Fibiger, R*.*

2det Jydske District: General-Krigscommissair *v. Castonnier, R*.*

3die Jydske District: Major *F. Toxwærdt v. Printzen.*

Söcadet-Corpset.

Commandeur *P. F. Wulff,** Chef.

Subalterne-Officierer.

Capitain *C. Paludan.*

Capit.-Lieut. *J. R. Petersen.*

Premier-Lieut. *C. L. Prösilius.**

Second-Lieut. *H. Ipsen.*

Lærere.

Capit.-Lieut. *P. W. Tegner,**

Second-Lieut. *N. E. Tuxen,* } i Mathematik og Navigation.

— *O. F. Suenson,*

Capit.-Lieut. *Michelsen,** i Artillerie.

Professor *Forchhammer, R** i Chemie og Physik.

Cand. Philos. *Zahrtmann,* i Dansk, Historie og Geographie.

Assessor *S. Drewsen,* i Moral og Retslære.

Professor *Abrahams,*

Bogholder *Schram,*

Kammerraad *Rosing,*

Krigsassessor *Winholdt,*

} i Fransk.

} i Engelsk.

Second-Lieut. *C. A. Meyer,* i Regning, Calligraphie, Landtonings- og Militair-Tegning.

Krigs-Assessor *Schow,* i Frihaandstegning.

Lieutenant *P. M. Staal,* DM. H. H. T. i Fægtning, Gymnastik og Svømning.

P. Larcher, i Dands.

Assessor *Drewsen,* Auditeur og Regnskabsfører.

J. J. Zahlmann, Læge.

Olsen, Inspecteur og Bibliothekar.

Cadetter.

- | | | |
|-----------------------------------|----------------------------------|--------------------------------|
| 1. <i>A. R. Hedemann.</i> | } Under-Officierer. | 19. <i>C. F. G. Wrisberg.</i> |
| 2. <i>W. C. L. Jacobsen.</i> | | 20. <i>D. R. Braag.</i> |
| 3. <i>A. J. L. Røepstorff.</i> | | 21. <i>L. Skibsted.</i> |
| 4. <i>M. J. Harboe.</i> | | 22. <i>P. M. Skibsted.</i> |
| 5. <i>E. F. Krieger.</i> | | 23. <i>A. T. Ulrich.</i> |
| 6. <i>H. A. G. E. Hensen.</i> | | 24. <i>L. F. Schmidt.</i> |
| 7. <i>H. C. Colsmann.</i> | | 25. <i>F. E. A. Land.</i> |
| 8. <i>C. A. Obelitz.</i> | | 26. <i>C. J. F. Michelsen.</i> |
| 9. <i>A. E. Greve Bernstorff.</i> | | 27. <i>J. H. E. Herforth.</i> |
| 10. <i>J. C. Kraft.</i> | | 28. <i>H. F. M. Agerskov.</i> |
| 11. <i>W. Greve Holck.</i> | 29. <i>A. J. Möller.</i> | |
| 12. <i>E. W. Schönheyder.</i> | 30. <i>J. C. Brink-Seidelin.</i> | |
| 13. <i>H. P. Sc hultz.</i> | 31. <i>A. Grove.</i> | |
| 14. <i>F. W. Pedersen.</i> | 32. <i>H. J. v. Rambusch.</i> | |
| 15. <i>I. C. Tuxen.</i> | 33. <i>C. H. Bohn.</i> | |
| 16. <i>E. P. C. Groth.</i> | 34. <i>O. C. Hammer.</i> | |
| 17. <i>J. S. C. Abech.</i> | 35. <i>J. A. Garde.</i> | |
| 18. <i>E. Duntzfelt.</i> | | |

Sö-Etatens Justitsvæsen.

General-Auditeur. Høiesterets-Assessor *H. J. Kofoed*, R* DM.
 Over-Auditeur. Overkrigscommissair *E. Stiernholm*.
 Auditeur. Krigs-Assessor *E. R. P. Esskildsen*.
 Sökrigs-Procureur. Etatsraad *P. E. Sporon*.

Collegiets og Holmens Contoirer.

Admiralitets- eller 1ste Departements-Contoir.

Overkrigscommissair *E. Stiernholm*, Chef.
C. F. de Fine Skibsted, Fuldmægtig.
P. H. Halling, Copist.

Commissariats- eller 2det Departements-Contoir.

Overkrigscommissair *H. L. Herlöv*, Chef.
J. C. Juel, Fuldmægtig.
 Krigs-Assessor *G. Lipke*, surnummerair Fuldmægtig.
P. Jensen, Copist.

Divisionernes- eller 3die Departements-Contoir.

Justitsraad *J. N. Halkier*, Chef.
 Krigs-Assessor *J. C. N. Knorr*.
 — *A. F. Petersen*. } Fuldmægtige.
 — *J. Jacobsen*.
L. F. Bondrup.
A. Jerndorff.
L. Esskildsen. } Copister.
C. W. Wellmann.
F. Bisserup.

Bogholder og Archiv-Contoir.

Justitsraad *T. C. Tølge*, Chef.
 Krigs-Assessor *D. C. le Maire*.
 do. *C. B. Velskov*. } Fuldmægtige.

Krigs-Assessor *M. C. Bierager*.
P. Lassen. } Copister.
F. W. Aagesen.

Revisions- og Contra-Beregnings Contoir.

Etatsraad *J. H. Gede*, R* D. M. Chef.
 Krigs-Assessor *H. C. Hansgaard*.
 do. *C. F. Krabbe*. } Fuldmægtige.
R. Nørregaard.
G. J. Gundestrup.
A. C. Westergaard.
L. F. Rist. } Copister.
J. F. Gradmann.
E. F. Anker.
N. R. Petersen.

Rasserer-Contoiret.

Etatsraad *L. Jürgensen*, R* D. M. Chef.

Equipage- og Commando-Contoiret.

Krigsraad *P. A. Børgesen*, R* Chef.
J. Lind.
P. G. Børgesen. } Fuldmægtige.
C. U. Lang. } Copister.
L. N. Pagh.

Inventarie-Contoiret.

Krigsraad *F. C. Borre*, Chef.
J. L. Möller.
E. Steen. } Fuldmægtige.
J. G. Leinfelder, Copist.

Veier-Contoiret.

H. A. Seerup, Chef.
J. L. F. Licht, Fuldmægtig.

Hovedmagazins-Contoiret.

Krigsraad *D. C. Wibe*, Chef.

F. Wæssing. } Fuldmægtige.
J. Seerup. }
G. C. Nicolaisen. } Copister.
J. S. Knub. }

Ege- og Fyrretømmers Material-Contoir.

Krigsraad *F. S. Block*, Chef.

L. P. Nicolaisen. } Fuldmægtige.
J. F. Sebbelov. }
J. Mörk. } Copister.
H. F. Lauritzen. }

Takkelage-Contoir.

P. Lindorff, Chef.

P. Taulow, Fuldmægtig.

Mestere ved de Kongelige Værfter.

M. B. Kolbye, R* DM. HHM. Conducteur, Pælebukker- og Rapertmagermester.
H. M. Holm, DM. HHM. Constructeur.
M. H. Grønsund, DM. HHM. Mester ved Flaadens Reparation og Dokken.
G. C. Hummel, HHM. Reebslagermester.
M. Alstrup, DM. HHM. Dreiermester.
H. Albrechtsen, DM. HHM. Kleinsmedmester.
P. Berg, DM. Seilmagermester.
D. Funch, DM. HHM, Skibsbygmester.
P. C. Ibsen, Mastemagermester.
A. T. Petersen, DM. HHM, characteriseret Underskibsbygmester.
H. W. Lind, Snedker- og Stolemagermester.
J. C. Fugelsang, Underskibsbygmester.

Liste over Flaaden.

Linieskibe.

Dronning Maria . . . 84 Kanoner.
Waldemar 84 do.

Frederik den 6te . . . 84 Kanoner.
Skiold 84 do.
 — — — — — 84 do. under Bygning.
Danmark 66 do.
Phoenix 58 do. sløiset Blokskib.

Fregatter.

— — — — — 48 do. under Bygning.
Freia 46 do.
Havfruen 46 do.
Rota 46 do.
Bellona 46 do.
Nymphen 40 do.
Fylla 40 do.

Corvetter.

Galathea 26 do.
Naiaden 20 do.
Diana 20 do.
Fortuna 20 do.
Flora 20 do.

Brigger.

Möen 18 do. } i Vestindien. Capt. Lieut. Graah.*
 } Prem. Lieut. Fæster.
 } do. Holm*.
St. Thomas. 16 do. } Second. Lieut. Marstrand.
 } do. Lehmann.
 } do. G. E. Tuxen.
St. Jan 12 do. } i Vestindien. Capt. Lieut. Holsten.
 } Prem. Lieut. Raffenberg.
 } do. do. C. Wulff.
Alart 12 do. } Second. Lieut. Schierbeck.
 } do. do. Frölich.
 } do. do. Albeck.
St. Croix 12 do.
Mercurius 12 do.

Skonnerter.

Elben 8 do.
Delphinen 6 do.
Pilen 6 do.

Cuttere.

Helsingör.
Maagen.
Svalen.

Ro-Flotillen.

Kanonbaade 58
Kanon-Joller 6
Morteer-Chalupper 3
 i alt 67.

Dødsfald.

Den 29de Novbr. 1837. Forvalter ved Sø=Statens Proviantgaard, Justitsraad Rasmus Langeland, Nd. af Dbg., født d. 15de Juli 1767, altsaa opnaaet en Alder af noget over 70 Aar. Han var i 9 Aar Fuldmægtig ved Proviantgaarden, og derefter i 41 Aar Forvalter, hvilket Embede han tiltraadte efter Giede d. 9de Decb. 1796. Som en virksom og dygtig Embedsmand blev han under Krigen brugt ved flere Leiligheder udenfor sit egentlige Embed, saaledes var han en Tid Medlem af Provideringscommissionen i Jylland, og forestod siden i Norge Realisationen af den i 1810 erobrede store Convoi. I Staten var han almindelig yndet for sin uegennyttige og tjenstagtige Charakter, som prydedes med et livfuldt og venligt forekommende Væsen.

Avancement, Ansættelse, Afgang ic.

Under 4de October er Reservechirurg, W. B. Willumsen udnævnt til Garnisonschirurg i Frederikshavn.

Under 15de s. M. er Justitsraad Zarboe, efter Ansøgning, i Naade afftediget fra hans Embed, som Assistenthuusforvalter, med Pension.

Under 29de s. M. er det tilladt Reservechirurg Toft, til hans Uniform at bære i Kaarden et civilt Feltegn af Guld med blaa Sikke.

Under 30te s. M. er afftediget Commandeur M. J. P. Bille, Nd. af Dbg., allernaadigst meddeelt en ny Afsted af Marinen som Contre=Admiral.

Under 7de Novbr. er Cadet P. C. Brandt efter Ansøgning bevilget Afsted fra Søcadetcorpset.

Under 12te s. M. er Fuldmægtig i Sø=Statens Revisionscontoir, Krigsassesfor Hegedahl, udnævnt til Forvalter ved Assistenthuset fra 1ste Januar 1838, og Examinatus Juris J. R. Zarboe ansat til Fuldmægtig sammesteds.

Under 13de s. M. er karakteriseret Reservechirurg P. L. Seidelin ansat som Underchirurg ved 1ste Division.

Under 19de s. M. er Commandanten paa Fæstningen Christiansø, Capitain J. J. Paludan, Nd. af Dbg., benaadet med Com. Capitains Charakter.

Under 26de s. M. er Lotsquartiermester Møller paa Christiansø benaadet med Dannebrogsmændenes Hæderstegn.

Under 30te s. M. har Collegiet constitueret Fuldmægtig ved Sø=Statens Proviantgaard, Krigsassesfor Nyland til at forestaae Forvaltertjenesten paa eget An- og Tilsvær, efter afgangne Justitsraad Langeland.

Under 3die December er Sø Artillerielieutenant J. C. Jøbsen entlediget i Naade med Pension, og Sø=Loihuuslieutenanterne Woderup og Carlsen oprykkte, den Førstnævnte til ældst, og den Sidstnævnte til næstældst Gehalt efter Reglementet, ligeledes udnævnes Fyrværker N. N. Schmidt til Søloihuuslieutenant med det for den Yngste fastsatte Gehalt. Alt fra 1ste Januar 1838 at regne.

Samme Dato er Skibbygmesterfvend J. C. Sugelsang udnævnt til Underfribyggester, og Grovsmedquartiermand P. C. Schou til Mesterfvend, begge fra 1ste Januar 1838.

Den 10de s. M. er Copist i Revisionscontoiret R. Norregaard udnævnt til Fuldmægtig, og Contoirist N. R. Petersen til Copist i bemeldte Contoir.

Under 17de s. M. er Postmesteren i Nyborg, afftediget Capitain W. Møller, R. af Dbg. benaadet med Generalkrigscommissairs Charakter og Rang under 3die Klasse No. 8.

Under 18de s. M. er følgende Afgang og Ansættelse af Inspections=Officerer ved Holmen bestemt at finde Sted fra 1ste Januar 1838.

Ved Gammelholm afgaaer Pr. Lieut. Thulstrup og ansættes Second=Lieut. Wilckens.

Ved Nyholm afgaaer Sec. Lieut. Ugerskov og ansættes Sec. Lieut. Zolst.

Ved Taffelloftet afgaaer Sec. Lieut. S. W. Lund og ansættes Sec. Lieut. O. C. Pedersen.

Ved Artilleriet afgaaer Sec. Lieut. Brandt og ansættes Sec. Lieut. H. Krieger.

Følgende Forandringer finde Sted ved de subalterne Indrolleringsposter fra 1ste Januar 1838:

I Sønderborg afløses Capitainlieut. Varen Stampe af Prem. Lieut. M. N. Suenfson.

I Stege afløses Capt. Lieut. Secher af Pr. Lieut. J. C. Krüger.

I Tønningen afløses Pr. Lieut. Næser af Pr. Lieut. Normann.

I Varde afløses Pr. Lieut. Polder af Pr. Lieut. C. J. Schmidt.

I Apenrade afløses Pr. Lieut. C. van Dockum af Pr. Lieut. Muxoll.

I Helsingør afløses Pr. Lieut. Ufchlund af Pr. Lieut. Slensborg.

I Randers afløses Pr. Lieut. E. Suenfson af Pr. Lieut. C. B. Kobbke.

I Hjerting afløses Pr. Lieut. S. Schierbeck af Pr. Lieut. Thulstrup.

Paa Fehmern afløses Pr. Lieut. J. G. van Dockum af Pr. Lieut. S. Paludan.

I Nyborg afløses fra 1ste April 1838 Capitainlieut. P. C. Bruun af Pr. Lieut. Næser.

Under 24de s. M. er forrige Mynsterfriver L. J. de Strafsoldo Siewosfky forundt Krigscancelliesecretairs Character, og Reservechirurg ved Sø-Staten, Dr. Med. S. O. Sommerfeldt Character af Divisionschirurg, dog uden derved at erholde Anciennitet som Saadan.

Under 31te s. M. er det tilladt Toivarteren ved Sø-Staten, Toivhuslieutenant Woderup, at anlægge Sø-Premierlieutenants Epauletter, dog med blaat Klæde, istedenfor rødt, saaledes som

for Toivhuslieutenanterne er reglementeret, og derhos allernaadigst bestemt, at den Toivarteren for Tiden tillagte Rang, ved Lieutenant Woderups Afgang, i sin Tid, skal bortfalde, saa at Søtoivhuslieutenanterne i Fremtiden alle have lige Rang, nemlig i 9de Classe No. 3 af Rangforordningen af 14de Decbr. 1746.

Kongelige Resolutioner og Collegii Rescripter.

Under 25de Novbr. er det allernaadigst resolveret, at Assistenthusets Renter af Laan paa 50 Rdlr. og derover skulle fra 1ste Jan. 1838 nedsættes saaledes:

af Laan paa 50 Rbd. til 100 Rbd. fra 10 til 9 pC. p. A.				
— 100	— 400	— 8	— 6	—
— 400	— derover	— 7	— 6	—

og at Assistentehuusforvalterens Procenter af disse Summer ligeledes nedsættes:

af Laan paa 50 til 100 Rbd., fra 2 til 1 pC. p. A.			
— 100 — 400 Rbd.	— 2	— ½	—
— 400 og derover	— 1	— ½	—

samt at Assistentehuusforvalterens og Controlleurens Auctions- og Incasfations-Salair skal nedsættes til det Halve eller 2 pC. til hver, for de Panter, der løses efter at Auctionen er begyndt.

Under 7de Decbr. har Collegiet bifaldet, at de af Søtoivmesteren foreslaaede Krandsforladninger uden Vændsel reglementeres, saaledes, at Skibene deraf medgives $\frac{2}{3}$ og af de ældre Forladninger $\frac{1}{3}$ til Brug naar Kanonerne henstaae ladte ombord.

Den 12te s. M. har Collegiet approberet til successiv Indførelse et Forslag af Søtoivmesteren til Forandring ved Kanon-Percussionslaasene, hvorved Hammerens Afgang i Uldte forhindres, ved at sætte den til Laasens Aftrækning bestemte Nøgle for den opspændte Hammer, istedetfor, som hidtil, at tilbageholde denne med en Stang, som maa spændes tilbage, førend Hammeren kan trækkes af.

Under 19de s. M. er det bestemt, at følgende Skibe til Foraaret skulle equiperes:

Corvetten Diana som Bagtskib i Drefund.

Skonnerter Elben — — ved Altona.

— Delphinen — — i Storebelt.

Dæksbaaden Svalen, som Quarantaine-Dyffigtsfartoi paa Sideren.

Corvetten Flora som Cadetskib.

Briggerne Mart og St. Croix til Afløsning i Vestindien.

Under 27de Decbr. har Hs. M. Kongen allernaadigst aprobeeret at Marinens Beholdning af Flint og Pistoler, med Steenlaase, successivt forandres til Percussion paa den hensigtsmæssigste Maade.

Den 31te s. M. er det allernaadigst resolveret, at den Søihuuslieutenant, der er ansat ved Laboratoriet, skal, saalænge han derved gjør Tjeneste, kun oprykke fra yngst til næstældst Lønning efter Reglementet.

Fig. 3

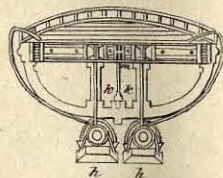
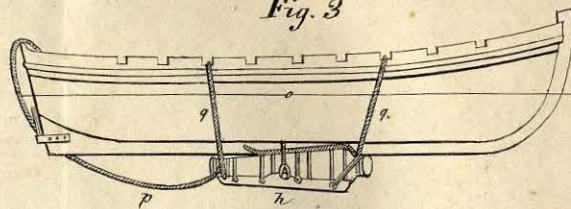


Fig. 1

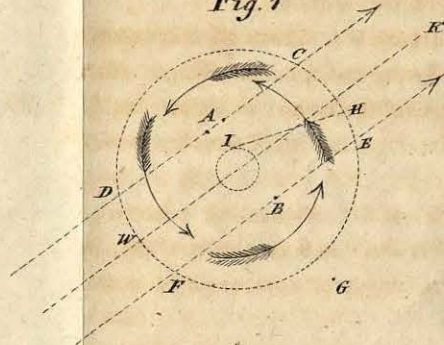
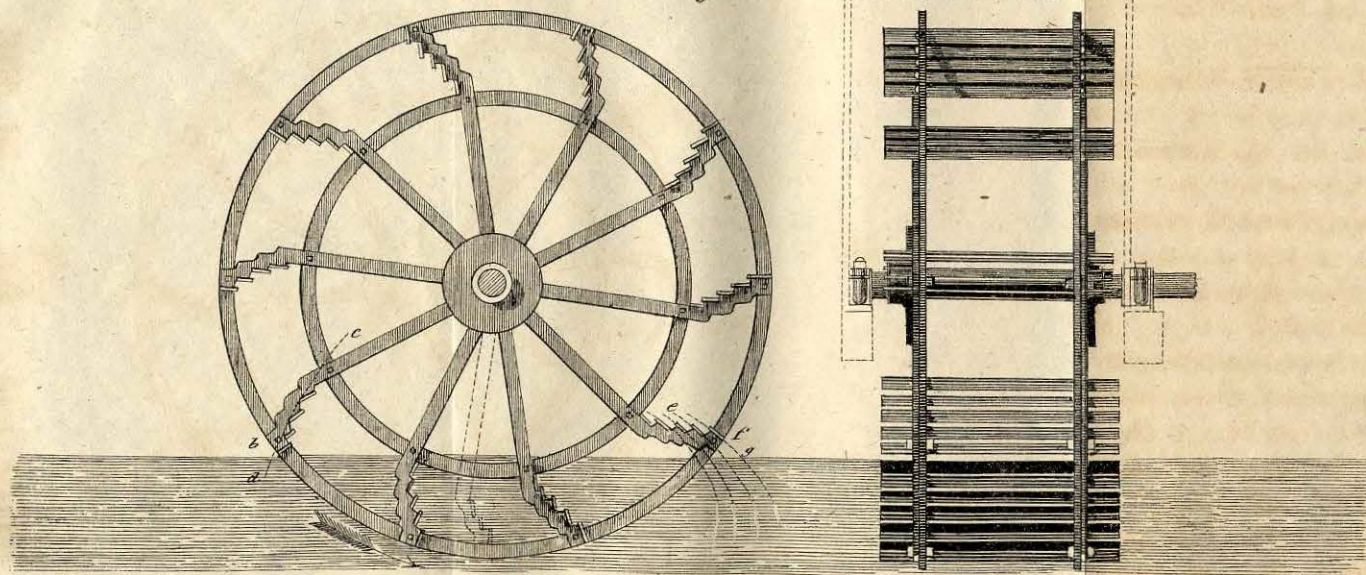


Fig. 2



XIII/30

OFFICER-
SKOLEN

ARCHIV
for
SÖVÆSENEN.

Udgivet af

L. de CONINCK og H. B. DAHLERUP

Capitain i Søetaten,

Capitain i Søetaten.

Hd. af Dbr. og Hd. af Aarslegionen.

N^o 38.

Redigeret af H. B. Dahlerup.

KJÖBENHAVN.

Trykt hos H. G. Brill.

1836.

30

Om Skibs-Journaler.

Dplæst i det naturforskende Selskab i Danzig d. 19de Apr. 1837,

af

Commandeur M. v. Hille*).

Maa jeg end udbede mig det ærede Selskabs Dverbærenhed med en Sømands simple Foredrag, venter jeg dog ikke, at man skulde erklære mit Emne — en Skibsjournal — for en contra-bandte Artikel i en Forsamling af Naturvidenskabernes Dyrkere. Disse Journaler kunne yde og have ydet Naturvidenskabernes Tjenester. Det var fra Skibsjournaler, Halley og Hansteen hentede deres magnetiske Declinationslinier. Skibsjournaler gave Physikerne mangen Oplysning om Vindenes, Strømningernes og Fjeldbjergenes Natur m. m.; ja nogle Optegnelser vedkomme Seognosten og Meteorologen ligesaameget som Navigatorens, dertil høre Lodstuddene, Havets og Luftens Temperatur o. f.

At man kun sjelden hører tale om dette Udbytte for Videnskabernes, af vore nyere Journaler, er alt for vist. Videnskabernes have gjort store Fremstridt, medens vort Journalvæsen er blevet staaende eller er endog gaaet tilbage. Det heri herskende, heri taalte Barbarie overstiger næsten al Troværdighed. Og saa tomme, saa utilfredsstillende disse saakaldte Journaler end ere, saa hører man dog næsten aldrig at Domstolene forkaste dem eller finde Feil ved dem. Hvorfra vel en saa uhyre Humanitet fra denne Side? Vel fornemmelig fordi disse Bøger ere uforstaaelige! Man troer, dette maa nu engang være saa; man stammer sig vel og saa ved at bekiende, at man ikke forstaaer dem; men ogsaa Mangelen paa en tydelig Bestemmelse af, hvad en Skibsjournal er, maa gjøre Dommeren passiv.

En Journal, der var indrettet paa den for Skib og Navigation meest nyttige Maade, vilde tillige være den, hvoraf andre Vi-

*) Nu Contre-Admiral.

Indhold

af 10de Bind 2det Hefte.

	Pag.
Om Skibs-Journaler, af Admiral Bille	143.
Commandeur og General-Adjutant G. A. Koefoeds Levnet og Memoirer (Sluttet)	152.
Beskrivelse af Læderbøslinge til Blotke (Medbræt)	180.
Brudstykker af Capt. Glasscocks "Naval Service" (Sluttet)	183.
Capt. J. G. Ross's Rejse for at opsoge de savnede Hvalfangere	200.
Opregnelser om Sø-Statens:	
Kunskaber Dimensioner og Vægt	214.
Ligte af Ankere, Touge og Barpegods	218.
Vægt af Fartøier	219.
Et Linieskibs Vandforraad	220.
Tale af Captain Sneeders til Søcadetterne i 1788	—
Sø-Artilleristolen i Portsmouth	227.
Efterretninger for Søfarende:	
Schumachers Tabeller for 1838	231.
Nye Fure ved Humbereus Indløb	—
Hartlepool Havnens	—
Det Fyr i Canalen, Frankrikeysten	232.
Ligte Øster Island, Sligo Bay, Irland	—
Løvs- og Fyrstid ved Dragden	—
Kjæge Havn	233.
Magelbærens Strædet	—
Fyr ved Antides	234.
Vandinger:	
Dansk Brig forlisk ved Redcar	—
To mærkelige Ufsindighedsstilfælde i engelske Krigsskibe	235.
Linieskibet Pennsylvania	237.
Beskæftigelsen i Godsport ved Maskineri	—
Forebyggelsesmiddel imod Miasmers Udbredelse	239.
Midlet mod Stensætning i Dampskibet	—
Activitet for Norges Marine i 1838	240.
Statistisk Note	—
Midlet til at giøre ung Rum usædelig for Helbredet	241.
Fare ved Hampetougene	242.
Litteratur:	
I. Earls Eastern Seas, or voyages and adventures &c.	243.
II. Admiral M. Billes Journalføring og Regnsystem	253.
Officielle Deel.	
Dedekald	29.
Avancement, Ansettelse, Udcommando &c.	31.
Kongelige Resolutioner og Collegii Rescripter	33.

Bl. opfulde Reres til os udræde Enste, ved at lade her medfølge de første 4 Ark af det til Udgivelse i Juli bestemte Hefte.

Den os af en Anonym, under Mærket S, tilsendte Afhandling maatte vi, som skilt indsendt, udelukke, for ei at lade det ene Emne optage for for en Deel af Hefter. Den henligger til Optagelse i 4de Hefte, om Jovf. ønsker det.

Red.

den skaber kunde love sig meest Gavn. Det interesserer altsaa alle min ærede Herrer, at vi føre disse Bøger paa en fornuftig Maade, og De kunne altsaa ikke finde det forunderligt, at jeg virkelig tillader mig, at opfordre Dem til at medvirke til dette Maal. Her er det ikke Sømandens Sag alene; det er Videnskabernes, Menneskehedens, Fædrelandets Sag; og de veltalende Stemmer, jeg anraaber, ville finde bedre Gehør, end den gamle, i Sproget uøvede Sømands.

Vel erkjender jeg, at enhver Ting har sine Mangler og maa have dem, at intet fuldkomment Rigtigt er opnaeligt for Dødelige; men at tilveiebringe brugbare, nyttige Skibsjournaler, istedetfor det unyttige Maculatur, hvormed vi nu plage os, dette er ikke noget overdrevet Ønske, og det kan ikke falde vanskeligt at træffe saadanne Indretninger, som vilde bevirke en overmaade stor Forbedring heri. Man kan have gode Skibsjournaler; men man maa ogsaa ville have dem.

Men hvad er en Skibsjournal? At give en god Definition herpaa er ikke saa let en Sag, og Loven synes her ikke ret at have villet vove sig ud derpaa.

Foran de Journal-Blanquetter, som under Authorisation ere udgivne i en af vore Søstæder, findes astrykt 8 Paragrapher af den almindelige Landret, hvoraf de 5 slet ikke berøre Journalens Indhold, en derimod indeholder en Umulighed*), og to for største Delen ikkun vedkomme Rederen**), samt at iøvrigt „Forandringer af Vind og Veir o. desl. skal nedskrives.“ Den unge Mand, som kjober disse Blade, finder altsaa deri ikke meget af den Belæring, han ventede sig. En anden Udgiver af Journalformularer skal give den Anvisning: „Man skal i Journalen nedskrive saa lidt som muligt.“

Den modsatte Paastand: „Man skal i Journalen nedskrive

*) § 1507. „I denne Dagbog skulle alle, før, under og efter Reisen indtræffende, mærkværdige Tilbragelser antegnes.“

**) §§ 1508 og 1509.

saa meget, som muligt, af hvad der kan være til Nytte,” torde være lettere at forsvare.

Den for Skipperen nødvendige Deel af Journalføringen er i hine Paragrapher slet ikke berørt. Han protocollerer nemlig i Journalen, efter Log og Compas, Skibets Vei, og udleder deraf, til behørig Eider, Skibets antagne (omtrentlige) Plads. Dette kalder han: „at holde Bestik“ og den fundne Plads: „Bestikket.“ Det er med Hensyn til denne Veiprotocollering, at Vogen kaldes en „Logbog.“

Denne Journalens 1ste Deel, som viser Skibets tilbagelagte Vei og de dermed i Forbindelse staaende Omstændigheder, er den egentlige Logbog. Journalens 2den Deel angaaer Skibets, Ladningens og Mandskabets Tilstand, de foretagne Arbejder, Skibsmansvrer og Observationer. Dette Supplement til Logbogen, denne Journalens 2den Deel skulde naturligviis indeholde det, der udenfor Logbogen kunde interessere Vedkommende at vide. Vedkommende ere: Keder, Befragter, Afleder, Afsurandeur, Øvrighed og Domstol, tilligemed den hele Skibsfart og den hele Stat; men isærdeleshed Skipperen, hans Efterfølgere og Enhver, der befeiler det samme Farvand, kan den med Estertanke og Omhu førte, omstændelige Journal ofte være til stor, ubetalelig Nytte; men ogsaa kun en saadan; i de almindelige, saakaldte Journaler er der intet at finde, intet at lære.

Lad os nu stride til den egentlige Begyndelse: Lad os forsøge paa at definere, hvad en Skibsjournal er:

Skibsjournalen skal indeholde:

1. fuldstændig Dphsning om
 - a) den af Skibet tilbagelagte Vei, og
 - b) de dermed i Forbindelse staaende Omstændigheder, saasom: Vind, Veir, Strøm, observerede Stedbestemmelser og Lodninger.
2. nyttige Efterretninger om Skibets, Ladningens og Mandskabets Tilstand, om de foretagne Mansvrer og Arbejder, om Jagttagelser og Bemærkninger, som kunde være de

Søfarende til Nytte, især paa det samme Skib, eller paa en anden saadan Reise.

Disse Fordringer ligge saa ganske i Sagens Natur, at vist de fleste tænkende Mænd, hvad enten de ere Sømand eller ei, naar Opgaven var givet dem, vilde være komne til de samme eller meget lignende. Den gamle ordentlige Skipper nærmer sig ubevidst disse Fordringers Opfyldelse, saavidt som hans Journalform tillader det, og selv i de fletteste Journaler fremlyser hist og her en Tendents til at opfylde dem. Selv i hine Paragraffer er den strengere Deel af vore Fordringer strengt udtalt, skøndt tildeels i ubestemte Udtryk. Det er altsaa ikke en større Strengthed i Lovbud, men en større Tydelighed, jeg begiærer, naar jeg ønsker den legislative Forklaring af Begrebet, om en Skibsjournal, saadan som jeg nys gav den, vel i bedre Udtryk, men i Munden ganske saaledes. Det blev ikke noget nyt Bud, men blot hvad der meer eller mindre klart foresvæver enhver tænkende Journalfører.

Men er det nok at nævne hvad man ønsker Journalen skal indeholde? Er Formen en ligegyldig Sag? Er det muligt at levere en Journal, som den her forlangte, i en uheldig valgt Form? Kunne disse Dokumenter forstaaes af Øvrigheden, kan der fra dennes Side finde nogen Control, nogen Sammenligning imellem dem Sted, saalænge der hersker et fuldkommen Anarchie i Formen?

Man vil ikke genere Journalføreren. De, netop de, ere alermindst tiende med denne dem paatungne Frihed: snart maa de følge den Form, som Skipper A. har vant sig til, snart Skipper B., snart den, Rederen C. befaler idag, snart den det falder ham ind at befale imorgen.

Intet synes mig klarere, end at Øvrigheden er besejret til at foreskrive en bestemt Form for Journalen; men paa den anden Side ærer jeg det dybt, at Magthaverne ere yderst forsigtige hermed, og heller give Tid end at risquere en overilet Befaling.

De Journal-Schemata, som man fra forskellige Sider har

befalet de preussiske Styrmand at følge, skulle have kostet Udgifterne saa Timers Arbejde. Det Schema, jeg tilraader, var jeg først efter mangeaarig Eftertanke og gjentagne Forsøg istand til at frembringe. Skulde den paa vore Arbejder anvendte Tid og Møie afgive Maalestoffet for deres relative Værd, saa tilkommer mit vel nogle tusinde Gange større Tiltro, end hine saa let til Verden bragte Producter.

At man, i en Sag, der synes saa simpel, har kunnet gjøre saa mange Misgreb, beviser, at Sagen virkelig ikke er saa simpel, som den har syntes dem, der have befattet sig med den. De omtalte Feil see maastee smaa ud, men de kunne let have svære Følger, med de udannede Mennesker, der benytte de utydelige eller vrangne Forrifter, og endnu værre med de halvdannede. Det er her høist nødvendigt at veie hvert Ord noie, at det ikke skal optages i en urigtig Mening.

I det Journal-Schema, som jeg nu vover at anbefale, troer jeg at have undgaaet de Feil, jeg har dadlet hos Forgængerne, og at have givet hver Ting dens rette Navn og dens passende Plads; ogsaa, troer jeg, er Journaliseringen, ved en ringe Tilføielse, bleven meget lettere, og Journalen baade tydeligere og langt nyttigere end forhen. Denne Tillid til mit eget Arbejde vil maastee ikke synes anmasfende, naar man erfarer, med hvor megen Mistillid hver Idee har været prøvet. Af det der er Rigt har noget været paa Prøve i 12 Aar, noget i 3—4 Aar. Flere Steentryks-Dplag ere cæserede, det ene efter det andet, for at anbringe smaa Forbedringer, der ere faldne mig ind. Udkaftet til det 4de Dplag, som indtil videre bliver usorandret, har jeg den Ære at fremlægge her, tilligemed nogle Journaler, der ere førte paa Schemata af 2det Dplag.

Jeg tillader mig nu at henvise til Beskrivelsen af en saadan Journalbogs Indretning og Brug, og skal her indskrænke mig til at fremhæve nogle af dens Eiendommeligheder.

Rubrikerne søgte jeg at give den for deres Brug beqvemste Stilling. Hvad der bedst lod sig strive først, stillede jeg først;

hvad der hører sammen, blev sat sammen; det Væsentligste er holdt en udmærket Plads, saaledes det Seilede sidst i de smalle Rubriker, Stedet sidst af Alt. Hermed forenede sig ganske uforudset en systematisk, naturlig Orden; thi de forreste Rubriker indeholde Grundkræfterne, som Skibet skal benytte, nemlig Tid, Vind og Veir. Deres Anvendelse, det er, hvorledes man har seilet, findes i de mellemste Rubriker; og Virkningen, eller Resultatet — Stedet nemlig — i den sidste Rubrik. Og til Bredden og Længden slutter sig Dybden naturlig, som tredje Ordinat.

Et Blit paa det Tal i Doverskriften, der angiver Dagenes siden sidste Peiling eller anden Observation, viser strax, hvor stor en Grad af Mistillid til Bestikket man omtrent bør have, om man ikke har en ny Observation; og efter denne større eller mindre Usikkerhed tegner den tænkende Bestikassætter en større eller mindre Blyantskreds eller Dval om sit Bestikpunkt.

Den herskende totale Efterladenhed af denne, dog saa naturlige Forsigtighed, førleder Skipperen til en farlig Tillid til sit Bestik, idet han betegner alle de affatte Punkter med lige smaa Kredse.

Veir-Antegnelsen er ei alene bleven meget sikkrere og lettere, lettere at finde og at læse, men ogsaa derved anstueligere, lettere at overse, indtryksfuldere og derved meget nyttigere. Saaledes forkynde t. E. vorende Søtal, i Forbindelse med aftagende Barometertal, tydeligen, at en friskere Kuling, maaskee en Storm er i Opkomst; og Retningsstregerne for Søgangen eller Skytrækket vise anstueligen, hvorfra Veiret kan ventes. Ord vilde langtfra kunne angive det saa isinesfaldende.

Flere Journalers Veir-Rubriker for de samme Dage, sammenholdte, ville undertiden giøre interessante meteorologiske Resultater anstuelige: saaledes vil man t. E. let kunne udfinde den Egn, hvor en Vind opstaaer, og den, hvor den forsvinder, og en Storms Udstrækning saavel som dens Hastighed var heraf let at udlede.

Seilforings-Rubrikken letter og tydeliggjør Journalen overor-

dentlig. Ved Anbringelsen af et Tal paa Mastestregen, eller et Bogstav imellem Stregerne, sparer man meer end det Tidobbelte af den Tid og det Rum, der ellers sædvanligen ødes paa denne Sag. Og derved finder man igjen de tilhavende Seil til enhver Tid, man forlanger det, vel hundrede Gange hurtigere, og tusinde Gange sikkrere end ellers, hvor man maatte blade langt tilbage og læse meget igiennem, for af alle foregaaende Seilforandringer at udfinde den nærværende Seilføring, som man inidertid oftest erholder falsk, fordi det ofte faldt Journalføreren for besværligt at indføre enhver enkelt Seilforandring, medens den ringeste Udelabelse gjorde det siden umuligt at finde den rette Seilføring. Hvorimod, ved den nye Journaliseringsmaade, Antegnelsen af Seilføringen for det første sikkreres for hver Middag; for det andet viser det sig ogsaa da let, om Seilantegnelsen for det forrige Stmaal stemmer dermed, og hvis ikke, bliver Grunden dertil da som oftest let at opdage, og kan rettes ved en Anmærkning; og for det tredje, om ogsaa en Feil alligevel skulde blive staaende, har denne dog ingen Indskydelse paa Rigtigheden af de følgende Dages Antegnelser.

Steds-Rubriken letter Doversigten, letter Bestik og Observationsberegningerne, og er til største Hjælp ved Møde med andre Skibe, for at undgaa Feiltagelser ved Meddelelse af Bestikket.

Forsmaaer man ikke de for den store Rubrik tilbudte Forkortelsestegn, saa vil man, derved og ved Henflyttelsen af Veir- og Seilforings-Antegnelserne til de smalle Rubriker, have vundet et beqvemt og ofte meget ønskeligt større Rum i den store Rubrik, hvorved der vindes den Fordeel, at man nu kan stille enhver Antegnelse lige ud for den tilhørende Time, hvilket atter sparer Tid og Rum, idet man slipper for at vedskrive Tid og Time. Kun meget sjelden vil der behøves meer end en Linie Skrift udfor hver Time; men indtrækker det, bør man dog ikke derfor give Slip paa den nysnævnte Fordeel, men sætte et Henvisningstegn ved Enden af Linien, og skrive Resten nederst paa Siden, paa den Plads der er betegnet: Oplysninger, Rettelser

og Tilføetninger. Hvor man har Brøktimer eller Minutter at anføre, der gøres dette, ganske kort, lige udfor den tilhørende Time, uden at tilføie denne.

Den vundne Besparelse af Rummet indbyder naturligen til Optagelse af mange nyttige Bemærkninger, som man forhen hverken havde Plads eller Tid til. Og da overhovedet enhver Indførelse i Journalen er bleven saa meget lettere, saavel ved de antagne Regler, som ved Forkortelsestegnene eller Tegnskriften, saa vil sikkert den instruerede nye Journalfører finde en Fornøielse i at optegne alle ham forekommende interessante Naturphænomener og Tildragelser, saasom: en ualmindelig Farve ved Vandet, dets Bedækkelser med Planter, Frø, Insecter eller Molusser; Røde med Hvaler, Delfinier, Haier og andre Fisk; Fugles Træk; Strømninger; Havets Temperatur og Salthed; Luftens Fugtighed og Electricitet; Stjerneflud og andre Meteoror; Mirage (Luftspæilung, Fata Morgana). Dette og andet mere, tilligemed det der nærmere angaaer Søfarten, vil vor Journalist optegne, og saaledes med liden Møie gavne ikke alene Skibsfarten, men Naturvidenskaberne og overhovedet Almeenheten.

Det er paa den her anviste Maade meget let at gjøre Journalen meget omstændelig, men kun ved tro at følge Sandheden. Opdigtelsen af saadanne Omstændeligheder, som vore Journaler skulde indeholde, er derimod lige saa vanskelig, som Sandheden er let. En opmærksom Revisor vilde meget snart opdage Urigtigheder.

Til Slutning skylder jeg ogsaa Befordringen af den Sag, jeg holder for god og nyttig, at sige nogle Ord om den Modstand, den kan vente sig.

Saa have Leilighed eller Laalmodighed til at undersøge et Arbeide, som det jeg her tilbyder; desto Flere tør der findes, som fordomme det forud. De mindre iilsærdige Dommere beder jeg imidlertid, først at overveie, om det er rimeligt, at den, der ikke bekymrer sig om Sagen, skulde kiende og forstaae den bedre, end den, der har anvendt Flid og Møie paa den?

Man kan være ubekendt med Forfatterens Erfaring i sit Fag; man kan have Mistro til hans Indsigt; men uanset Stræben og omhyggelig Forsigtighed ligger for Dagen i hans Arbeide. Skulde der ikke derved være vunden nogen Forbedring for den behandlede, af Mængden overseete Sag, saa maatte den gamle Skipperlærer staae langt tilbage for de almindelige Skippere i Dannelsen, ellers kunde han ikke være saa utfogt, ved et unyttigt Forslag at give sig frivillig til Priis for en oppositjonslysten Mængdes Spot. Man maa enten forudsætte en fuldkommen nautisk Blindhed hos ham, eller ogsaa tør den gamle Practikers uanset Arbeide vente sig en gunstig Dom af forstandige Dommere.

Men den Sentens, Mængden har parat, vil være: at den nye Indretning er for besværlig. Dertil svarer jeg: „Det var gjerne muligt; I kunne imidlertid ikke vide det, før I kiende det, der er foreslaaet; og de, der kiende det, have erklæret, at det er let.“ At gjøre en god Journalføring let, var netop Maalet for min Stræben, og Kiendere ere enige med mig deri, at jeg har opnaaet det. De, der ikke ere Kiendere, kunne ikke uden Hæveri vide det Modsatte. Jeg derimod veed, at den der vil anvende nogle Minutter paa at lære det Foreslaaede at kiende, den vil finde det over Forventning let.

Den drivtige Navigator, der vil føre en nyttig, belærende, omstændelig Journal, han finder i det her foreslaaede Schema en overordentlig Lettelse; den Magelige, derimod, der kun vil have en Journal, som til Nød kan passere, han opnaaer dette paa den allermageligste Maade, netop ved dette selsamme Schema.

Commandeur og General-Adjutant G. A. Koefoeds Levnet og Memoirer.

(Sluttet fra Pag. 49.)

Da Koefoed modtog Commandoen i Middelhavet, besluttede Regieringen at forstærke den derværende Force med 1 Linieskib og 2 Fregatter, saa at den samlede Styrke kom til at bestaae af følgende Skibe:

Linieskibet Seieren	64	Kanoner	Capitain	Obelig.
Fregatten Havfruen	40	dito	—	v. Doctum.
— Freia	40	dito	—	Krabbe.
— Thetis	40	dito	—	Ellbrecht.
— Naiaden	36	dito	Comd. Capt.	Krieger.
— Triton	24	dito	Capitain	v. Berger.
Briggen Glommen	18	dito	Capt. Lieut.	Mohsfeldt. *)

Koefoed ankom først til Malaga den 15de December, efter at have stoppet nogle Dage i Cartagena for vestlige Storme. Fregatten Freia laa her i Havnen under Reparation, og Linie-

*) Besætningen af Officiere var som følger; hvor man har betegnet med en * dem, der ved Slutningen af afvigte Aar vare ilive. Seieren: Capt. Obelig, Capt.-Lieut. A. Serner* og Kofs, Prem.-Lieut. Kruse og Holm, Sec.-Lieut. Raas*, G. Wulff*, Donner*, Spørck og Wiegel. — Havfruen: Capt. v. Doctum, Capt.-Lieut. G. Wiegel, Prem.-Lieut. G. Serner og Staal, Sec.-Lieut. P. Wulff*, G. Wulff* og D. Rasch. — Freia: Capt. Krabbe, Capt.-Lieut. Soelberg, Prem.-Lieut. Rist* og Schönheyder*, Second-Lieut. Holst*, Seidelin* og Fontenay*. — Naiaden: Com.-Capt. Krieger, Prem.-Lieut. G. Acheteie, G. Nielsen og J. J. Suen-son, Sec.-Lieut. A. Krieger* og Schister*. — Triton: Capt. v. Berger, Prem.-Lieut. Johansen* og Wichfeldt, Sec.-Lieut. G. Krieger* Bielle* og Berg — Thetis: Capt. Ellbrecht, Capt.-Lieut. Ulrich, Prem.-Lieut. Koepstorff og Winckler, Sec.-Lieut. A. G. Lütken, G. Rasch* og F. Holsteen. — Briggen Glommen: Capt.-Lieut. Motesfeldt, Prem.-Lieut. Mossin og Stibolt*, Sec.-Lieut. Gottlieb* og G. Lous.

skibet Seieren laa paa Rheden og havde endeel Syge. Koefoed troede, at Solusten var det bedste Middel imod denne Epidemie, af hvilken Marsag han beordrede Seieren paa en Krydstour, hvorfra den skulde vende tilbage den 10de Januar. Udfaldet viste ogsaa, at Koefoed havde dømt ret. Den 21de December kom Triton til Malaga, efterat have lykkelig afleveret Presentskibet i Algier; men den havde havt meget ondt Veir paa Tilbagereisen, saa at den maatte ind i Havnen for at repareres.

I Malaga modtog Koefoed adskillige Breve og Ordre fra Kiøbenhavn, blandt andet om at slutte Fred med Tunis, hvis Stilstandstractat var udløben sidst i Februar. Briggen Glommen ankom i de sidste Dage af December fra Livorno, og medbragte Rapport fra Capt. v. Doctum, hvorved Koefoed først fik Underretning om, at Livorno var erklæret i Blokadetilstand. 14 danske Skibe vare gaaet derfra med Ladninger, og 8 vilde oppebie hedre Lider.

Den 10de Januar 1801 ankom Fregatten Thetis, Capt. Ellbrecht, fra Kiøbenhavn; med den kom der Ordre til at lade Havfruen gaae hjem til Foraaret, dersom Omstændighederne skulde tillade det. Hans Kongelige Høihed Kronprindsen sendte Koefoed en Guldkaarde, som i Kongens Navn skulde overleveres Capitain Krabbe, for hans ærefulde Kamp med de 4 engelske Fregatter. Dette fandt Sted den næste Dag, ombord i Freia, i Dørværelse af samtlige Skibschefer og den danske Consul. Samme Dag kom Seieren tilbage fra sin Krydstour; Mandskabet var fuldkommen frisk igien, og den fik Ordre til strax at proviantere. Thetis maatte ogsaa ind i Havnen for at repareres; den havde lidt endeel paa Reisen norden om Hølland.

Da Koefoed nu havde erholdt sine Forholdsordrer, angaaende Fredens Afslutning med Tunis, sendte han Naiaden den 15de Januar til Genua for at hente Penge. Havfruen blev beordret at krydse paa Kysten af Catalonien til Marts Maaned, da den saa skulde retournere til Kiøbenhavn. Glommen forblev i Malaga tilligemed Thetis. Briggen havde Ordre at komme til

Tunis med de Breve, der maatte være ankomne til den 15de Februar, og Thetis skulde forblive ved Malaga, for at ledsage de danske Skibe ud af Strædet. Med Seieren og Freia afsailede Roefoed, efter at have givet Triton Ordre til at afhente Presentskibet i Port Mahon, for derfra at gaae med det til Cagliari, og hvis de ei traf ham der, da at søge ham i Tunis.

Roefoed anløb først Algier, hvor han den 20de havde Consulen ombord, for at høre hvorledes Sagerne der stode. Der var intet foresaldet, undtagen at Consulen havde seet sig nødt til at fragte Deien Presentskibet, for at overbringe en Ambassadeur med Præsenter til Constantinopel. Dette var ikke efter Roefoeds Ønske, da han med Grund befrygtede, at Regjeringen vilde komme til at betale Skaden, om Noget tilstødte Skibet, og den vilde derved let blive indviklet i nye Ubehageligheder med denne barbariske Magt. Herfra seilede han til Cagliari, hvor han havde givet Naiaden Rendezvous. Det var ikke Roefoeds Hensigt at komme til Tunis for henimod den 20de Februar, da Stillstanden var udløben. Den 25de Januar ankom Seieren og Freia til Cagliari, og saa Dage efter det engelske Linieskib Generaleur, Capit. Diron, som viste sig meget venstabeligt findet imod de Danske. Ved en privat Audiens underrettede Vicekongen Roefoed om, at Danmark snart vilde faae Uroligheder med England, hvilket denne vel antog for et blot Rygte, men besluttede dog, at være mere opmærksom paa de Engelse.

Den 2den Februar gik Roefoed ombord i Freia og løb over under Tunis, hvor han lod Consulen komme ud til sig, og underrettede ham om, at han maatte lade Deien vide, at den danske Eskadre kunde ventes i Slutningen af Maaneden for at slutte Freden; men han paalagde ham tillige, ei at tale om, at han selv var med den gang, da Hensigten med dette Besøg blot havde været, forelobig at erkjendte sig om Deiens Sindelag.

Den 10de Februar var Roefoed atter tilbage i Cagliari, hvor de danske Officierer levede i bestandige Carnevalse-Forlystelser i Byen. Da hverken Naiaden eller Triton vare ankomne den 19de,

seilede Roefoed med Seieren og Freia over til Tunis, hvor han ankrede den 21de, og fik Consulen ombord, som han overdrog at forstaae sig de nødvendige Passer til at kunne gaae iland og ombord igien, naar han vilde. Den 23de ankom Naiaden fra Genua og medbragte Breve, hvoraf Roefoed underrettedes om, at de Engelse den 16de Januar havde lagt Embargo paa alle danske Skibe i deres Havne, og at de opbragte alle russiske, svenske og danske Skibe. Han modtog endvidere Ordre, hurtigt at afgjøre Sagerne med Barbaret, og sende alle Skibene hjem paa 2 Fregatter nær, som indtil videre skulde forblive i Middelhavet.

Roefoeds Stilling var nu særdeles mislig. Daglig kunde han vente at støde sammen med de Engelse, og tillige skulde han underhandle med Barbaresterne. Da han gik i Land for at slutte Freden, mødte han de almindelige Vanskeligheder, der ere en Folge af at underhandle med Folk, som ikke kjende anden Lov, end deres egen Fordeel. Den 8de Marts kom endelig Alt istand. Slave-Kongonen, som var 24,000 Sequiner, blev betalt, og Deien erholdt Løfte om, at faae Present-Artikler tilsendte fra Tid til anden, hvilke paany bleve bestemte, dog saaledes, at Alt skulde være afleveret ved Udgangen af Maret 1804, for den Summa 62,000 Rd. dansk Courant, hvilket efter Pengepriserne i Tunis blev antaget for 100,000 Piastre. Endvidere blev afgjort, at naar den nye Consul ankom og heisede sit Flag, skulde de sædvanlige Consulatpræsenter blive erlagte. Da Alt var tilendebragt, gik Roefoed ombord for at seile.

Medens Underhandlingerne stode paa, ankom der Efterretning om, at Commodore John Waring krydsede med 8 engelske Linieskibe ved Cap Bon, for at oppasse en fransk Eskadre, der under Admiral Gantheaume var seilet til Levanten. En Tender fra den engelske Eskadre havde været inde paa Tunis's Rhed den 8de Marts, for at recognoscere; Roefoed frygtede derfor ikke uden Grund at møde denne Eskadre, og gik under Seil om Aftenen for at søge Malaga, holdende sig med Linieskibet og begge Fregatterne langs den barbariske Kyst. Triton og Blommen, der ventedes til

Tunis, ankom ikke; Koefoed antog derfor, at den første var stoppet i Port Mahon og den sidste opbragt underveis, hvilket siden viste sig at have været Tilfældet. Da Skibene den 25de ankom til Malaga, fik Koefoed Bekræftelse paa Fiendtlighedernes Udbrud med England; tillige indløb den Ordre til ham, at hiemsende Seieren og de 3 Fregatter Havfruen, Freia og Naiaden, hvilke afseilede den 29de Marts under Com.-Capit. Kriegers Commando, og ankom lykkelig til Norge. Thetis blev liggende ved Malaga, hvor Koefoed senere modtog Efterretning om Slaget den 2den April, tilligemed Ordre, endnu at undgaae de Engelske, indtil Alt var bilagt. Den 30te Juni fik han et Brev fra Consul Clafen i Paris, at Embargoen paa alle danske og russiske Skibe i England var hævet den 16de s. M.; men han besluttede desuagtet at vente nærmere Bekræftelse derpaa fra Kiøbenhavn, før han vilde gaae under Seil, for at opsøge Triton og Glommen, som nu maatte være frigivne.

Den 10de Juli ankom endelig et dansk Skib til Malaga, der havde været opbragt til Dartmouth og siden havde løstet sin Ladning i Gibraltar. Den 13de seilede Koefoed med Thetis og løb op under Port Mahon, hvor de indtraf den 19de, og her kom en engelsk Fregat og en Sloop of War dem imøde udenfor Haven, og berettede at Triton og Glommen vare afslede med Presentskibet til Cagliari.

Den 28de ankom Thetis til Cagliari, efter først at have været i Livorno. Glommen fik Ordre til at afseile til Kiøbenhavn. Med begge Fregatter og Presentskibet gik Koefoed til Tunis, hvor han ankom den 6te August og fik Consulen ombord. Koefoed meddeelte Beien, at Kongen havde ansat en ny Consul*)

*) Consul Hamelen i Tunis modtog i denne Anledning følgende Brev fra Koefoed, dat. Malaga d. 28de Marts 1801: „Det gjør mig inderlig ondt, at maatte tilmelde Dem, at jeg af en Skrivelse fra den afrikanske Consulat-Direction, dat. 14de Febr., erfarer, at Capt. Föld er ansat som Consul i Tunis, og at Directionen har besælet mig, om muligt, at forebygge Flagets Heisning førend den nye

som han selv vilde overbringe, naar han ankom til Livorno, og være nærværende ved Opsættelsen af det danske Flag paa Consulathuset. Dette samtykkede Beien i, og sendte en Officier ombord for at tage imod Presenterne. Da dette var bragt i Rig-tighed, afslede Koefoed med begge Fregatter til Tripolis, for efter Ordre at faae Paschaen til at afstaae fra sin Fordring af 20,000 Piastre i aarlig Present, *) eller idetmindste forsøge paa

Consul ankommer. Derfor, isald dette kommer Dem tilhænde bestids nok, da opsæt ikke Flaget, og meddeel Beien, at Hs. Majestæt ved Fredsslutningen har udnævnt en anden Consul. Behag imidlertid at sørge for vore reiserende uafgiorte Sager, og vedbliv (endstøndt jeg føler hvor ubehageligt det maa være for Dem) Deres forhen udviste Zver for Sagerens Gang. Jeg har tilskrevet Directionen, at De ikke kunde forlade Posten førend Alt var i Orden. Saasnart vore Sager med England blive afgjorte, skal jeg være hos Dem. Directionen underretter mig om, at Föld kommer til sin Post saasnart som muligt. Skriv mig til over Malaga, og Duplicater til Livorno eller Genua. Jeg har den Ære at være Deres meest hengivne

Koefoed.

Under samme Dato afsendte Koefoed en Rapport til den afrikanske Consulat-Direction, i hvilken han siger: „Consul Hamelen er det min Pligt, paa det Bedste at recommandere. Han er et ungt Menneste af Talenter, har mange Sprogkundskaber, men er fattig og har en Moder og 6 Brødre, hvis Støtte og Haab han var...“

Koefoed, der erkjendte Hamelens Dueltighed og Fortienester, foreslog Directionen, at han skulde forblive endnu i nogen Tid i Tunis, for at vejlede den nye Consul, da hans Kundskab til Landet og Regjeringen vilde være af den største Nytte for H. M. Tjeneste.

*) Fra Consul Risien i Tripolis erholdt Koefoed følgende Skildring af Forholdene: „Naar England undtages, er der ingen Magt, hvis Skibe befare Middelhavet, uden Paschaen enten er i Krig med den eller nær ved at bryde med den. Af Ragusa har Paschaen fordret 135,000 Piastre og 50 Ladninger Tømmer, da Ragusa havde sluttet en Tractat med hans Bedstefader om aarlig at give en Ladning Tømmer og 2500 P., hvilken ei er bleven opfyldt.

at faae Sagen udsat et Aar eller meer, ved at give Paschaen en Present.

Den 17de August ankom Fregatterne paa Tripolis Rhed, hvor Consul Nissen kom ombord til Roefoed. Denne Magt havde dengang Krig med Nordamerika, og havde sluttet en Convention med Sverrig, der ei blev ratificeret af Kongen, hvilket kostede de Svenske utrolig meget, for siden at erholde Freden. Da Paschaen ved Consul Nissen var bleven underrettet om Roefoeds Grinde, sendte han ham den sædvanlige Salvogarde og Indbydelse til at komme i Land. Efter at Underhandlingerne havde varet i to Dage med Ministeren Mahommed D'Ghuis *), i hvilke Roefoed aldeles afflog hans Herres Forlangende, da det var noget, Kongen af Danmark aldrig vilde indromme, blev Roefoed den 20de tilfagt til en Audiens om Aftenen Kl. 10, hvilken varede til Midnat **). Paschaen vedblev sin Fordring og Roefoed sit Afslag:

Ragusa kiender intet til en saadan Tractat, og stoler paa Storherren, men Paschaen agter ei paa dennes Anmodninger. Af Keiseren af Osterreich forlanger han aarlig 3500 Sequiner for Venedig, og at regne fra den Tid Republikken kom under Osterreich; af Danmark 20,000 P. om Aaret, da Paschaen forbrer at blive behandlet paa samme Fod som Algier. Spanien har nylig gjort ham Presenter og labet nogle Corsfarer lobbre for ham, hvilket har kostet betydeligt. Med Frankrig er der Krig, saavelsom med Sverrig og Nordamerika. Portugal har England mæglet Fred for; der ventileres blot om Presenterne m. m." — Dette ansøres for at gjøre den daværende tripolitanste Regierings Tænkemaabe bekendt, og lade see hvilke Banstæligheder der venter Roefred.

*) Roefoed siger om denne Mand, at det var den eneste oplyste og rebelige Mand, han havde sundet i Barbariet. Det er den samme som tidligere har været omtalt i Archivet, Artiklen: Det danske Flag i Middelhavet.

**) At give Audiens paa denne Tid var noget usædvanligt hos Tyrkerne, som hertil i Almindelighed bruge Formiddagen. Roefoed fortæller, at alle Læstæbeværende saaldt i Søvn, undtagen den, der talte.

endelig bragte han det dertil, at Sagen skulde henstaae i 10 Maaneder, da Paschaen vilde endnu engang selv skrive til Kongen, hvis Soar Roefoed lovede at bringe ham. De stilledes saaledes ad, som gode Venner. Den 22de havde Fregatternes Officiere en offentlig Audiens og bleve meget anstændigt bevaertede. Roefoed maatte love Paschaen, at tage en Ambassadeur med til Livorno for ham, hvor denne skulde fragte et Skib til at overføre sig til Marocco. Den 24de kom Gesandten ombord, og samme Aften seilede begge Fregatterne til Livorno, hvor de ankom den 2den September.

Roefoed detacherede strax Triton til Malaga, for at afhente Capitain Holdt, den nye Consul i Tunis, som var afgang fra Altona til Sves. Selv flyttede han i Land og lod Thetis gjøre en Tour til Genua og Marseille, for ei at ligge stille. Imidlertid reiste han med Lieutenant C. Kütken til Florents, hvor han erholdt Audiens hos den nye Konge af Estrurien og hans Dronning, en spansk Prindsesse, der skal have besiddet al den Gude og Fyrighed, som Naturen har begavet det smukke Kion med i dette Land.

Den 8de October kom Thetis tilbage fra Marseille, efter 36 Timers Seilads, og samme Dag ankom Presentskibet fra Tunis, med hvilket Roefoed fik den Efterretning, at 2 af de forærede Kanoner vare sprungne, saa at han endmere længtes efter at faae den nye Consul indsat. Endelig ankom denne den 18de October, men blev lagt i Quarantaine. Roefoed gav ham 8 Dage til at bringe nogle Sager i Orden, og tog derpaa ham og hans Familie ombord i Thetis og seilede til Tunis, hvor de ankom den 29de October. To Dage efter blev den nye Consul presenteret for Beien og hans Ministre, ved hvilken Leilighed det bestemtes, at Flaget skulde heises paa Consulathuset d. 4de November. Dette gik for sig med al den Pomp, som er brugelig i Barbariet; men desto værre kostede denne Ceremonie Staten mange Penge til alle de Foræringer, der ved en saadan Leilig-

hed bleve uddeelte, og som i Almindelighed beløb sig til 20,000 Rd. d. G.

Den 18de November, da endelig alle Forøringer vare uddeelte og Alt var bragt i Orden, afsailede Koefoed for at gaae tilbage til Livorno, medtagende Consul Hamelen. Da de passerede Elba d. 21de, paakom der en svær Storm af Vest, som er en Løger paa Italien. Alle Fregattens Seil blæste bort. Om Aftenen Kl. 6 mærkede Koefoed, at Fregatten var paa grundt Vand, ved det at nogle Braadsver gik over den; han holdt derfor plat af, da han formodede at være i Nærheden af Malora, som han var saa heldig at undgaae. Da det blev smult Vand sluttede han sig til at Fregatten var paa Livorno Rhed; Loddet angav 4½ Favne Vand og strax efter 7 Favne, hvorpaa Ankret faldt og Fregatten laa fast. Et Dieblit derefter fik de Livorno Fyr at see. Om Natten bedagedes Veiret, og da det blev lyst saae de at alle Skibene, paa en engelsk Fregat nær, vare drevne i Land, og iblandt disse bemærkede Koefoed til sin Bedrøvelse Fregatten Triton. Et Fartoi blev strax sendt til Capitain v. Berger. Han havde mistet 4 Ankere; Fregatten var ikke løst og stod paa en Mudderbanke; den var altsaa reddet*).

*) Da Stormen kom paa, laa Triton fortoiet paa Livorno Rhed. Stænger og Rær bleve strøgne; men det varede ikke længe, før Louget sprang, og paa denne Maade mistede Fregatten efterhaanden 3 Ankere, og drev ind paa 4 Favne Vand, hvor den sang op for det fjerde og sidste Anker, neppe en Dvartmiil fra Brændingen. Søgangen var saa svær, at den hug Koret fra sig paa denne Dybde. Langs Kysten er Klippegrund, udtagen paa eet Sted, hvor der er en Mudderbanke. Et svært Skib kom drivende ind paa Klippegrunden, og 5 Minutter efter var der ikke Spor af det: ikke en Mand blev Bierget. En lignende Skibne foretog Triton, da den efter al Rimelighed ikke kunde ligge længe for det ene Anker; det blev derfor besluttet at kappe Louget, for endnu ved Dagen at landsætte Fregatten paa Mudderbanken, hvilket dog blev et vanskeligt Foretagende, da den var uden Kor. Følgende Forberedelser gjordes: Et Barpanker blev bragt agterud og et Kab-

Koefoed flyttede i Land for at holde Quarantaine i Lazarettet. Thetis lod han seile til Toulon, hvor den med større Sikkerhed i Vintertiden kunde gjøre de fornødne Reparationer. Den 8de December kom Triton først af, efterat den havde maattet udlosse aldeles, hvorpaa den halede ind i Havnen for at kiohale. Koret var forliust og fandtes først et heelt Aar efter. 3 Ankere bleve opfiskede med megen Besværighed. 3de December og Januar Maaneder hengik førend Fregatten atter kunde begynde at equipere.

Fra Kiøbenhavn indløb imidlertid Forholdsordrer til Koefoed, angaaende Tripolis. Han underrettedes tillige om, at 2 Fregatter kunde ventes til Middelhavet i Mai Maaned. Underhandlingerne med Tunis bleve bifaldte: Koefoed modtog et egenhændigt Brev fra S. K. S. Kronprindsen, der bevidnede ham sin Tak, ei alene for Sagernes Tilendebringelse med Tunis, men for hans hele Forhold i den Tid han havde været i Middelhavet. Igiennem den afrikanske Consulat-Direction blev S. M. Kongens allernaadigste Tilfredshed ham tilkiendegivet.

Thetis, der først i December var afsleilet til Toulon, blev i Begyndelsen af Februar beordret at afgaae til Algier med Con-

beltoug ifukket det, klart til at lade salde, naar Tiden kom dertil. Landsportene bleve ifatte; Storm-Mesanen svigtet, Storm-Aben og Fokkestagsseil gjort klare til at kunne heises, og Fokkeraaen, stiondt strøgen, blev bemanded for at kunne lade Fokken salde. Da Alt var særdigt, og Mandskabet fordeelt, blev Louget kappet og Fokkestagsseilet heist, hvorved Fregatten saldt af. Mesanen og Aben bleve derpaa tilsatte, og Skibet slørede nu, langs Kysten hen, for disse Seil (det blæste saa haardt, at Kælingen næsten laa i Vandet) indtil det kom tværs for Mudderbanken, da blev Aben og Mesanen Biergede; Barpankeret saldt, og stiondt det rippebe med, bevirkede det dog, at Skibet saldt af for Binden, og det holdt Agterstibet lige mod Søen. Paa samme Tid saldt Fokken for at forøge Farten, og saa Dieblikke efter stod Fregatten, i god Behold, fast i Mudderet. Chesen var i Land, da Stormen kom paa; og den Kæstkommanderende, Capitainlieutenant (nuværende Vice-Admiral) Johansen, var den der havde Commandoen ombord.

sæl Vilde, som i 9 Maaneder havde opholdt sig i Frankrig for sin Helbred. Under hans Fraværelse var der opstaaet en ny Misforstaaelse med Algier. Skipperen paa det forhen omtalte danske Præsentskib, der var gaaet med en Ambassadeur fra Algier til Constantinopel, havde negtet at tage en Ladning i Retour til Algier, og den danske Consul i Constantinopel, Baron Hübsch, der selv ønskede at fragte Skibet, havde strøget den algierste Standart, der vaiede der ombord. Dette ansaae Deien som en stor Fornærmelse, og han truede med Krig, hvilket dog forebyggedes ved Consul Villes Conduite, uden at Sagen derfor blev aldeles afgjort.

Den 7de Marts affeilede Triton til Tunis med nogle Sager, som endnu manglede i Præsenterne. Dagen efter ankom Thetis og affeilede igien den 20de, for at krydse ved Barcelona. Prindsesse Abelaide Bourbon d'Orleans, den nuværende franske Konges Søster, tog Passage med den, for at reise til hendes Moder, der levede i en spansk By paa Grændsen, ved Perpignan; hun landede i Bugten ved Rosas. Thetis kom tilbage den 10de April tilligemed Triton. Denne sidste kom fra Tunis, hvor man havde negtet at modtage nogle af de tilsendte Præsenter, under Paaskud af at de ikke vare gode nok. Slikt var meget almindeligt i Barbariet og forvoldte Consulerne mange Bryderier. Deien gjorde desuden Fordring paa personlige Præsenter, hvilket Koefoed havde ganske afflaaet ham ved Flagets Heisning.

Svenske og nordamerikanske Fregatter havde af og til, i Vinterens Løb, ladet sig see paa Livorno Rhed med Convoier. Begge disse Nationer vare i Krig med Tripolis. Den svenske Admiral Cederstrøm commanderede 4 Fregatter, og troede at kunne tvinge Paschaen til Fred, ved at blokere Tripolis; men Danstellighederne ved en saadan Blokade havde han allerede havt Prover paa, og et Skib, der blev opbragt, havde forstyrret Forholdet med Tunis, der reclamerede det som sig tilhørende, skøndt Skibet var tripolitansk; ja det gik saavidt, at Deien beskyldte Admiralen for at have borttaget 40,000 Piastre af Skibet, hvilke Sverrig ogsaa siden maatte betale, skøndt der ikke var et Ord

Sandhed deri. Et andet Skib, som Admiral Cederstrøm havde opbragt og besat med en Officier og 11 Mand, var, ved denne Officiers uforklarlige Conduite, kommet ind i en Havn i Golsen Sidra, paa tripolitansk Grund, hvor Prisen blev tagen tilbage og Besætningen gjort til Slaver, saa at Paschaen havde nu i Alt 155 svenske Slaver og fordrede nu 300,000 Piastre for Freden. Nordamerikanerne gif det ogsaa uheldigt. Deres Skibe havde mange Havarier paa Kysten, og maatte søge europæiske Havne for at reparere; imidlertid laae begge disse Nationers Handel i Middelhavet saa godt som stille, medens den danske gif frem med stærke Skridt. Dette var en Følge af vore fredelige Forhold med de barbariske Magter, skøndt disse ingenlunde vare at stole paa. Alligevel havde Koefoed steds været heldig i sine Bestræbelser for at forebygge Fredsbrud, der vilde have standset Fragthandelen og forøget Udgifterne for Staten, naar Freden atter skulde sluttes. Et lidet Exempel indtraf med Tunis, som Koefoed dog slap nogenledes fra og kunde, som han selv siger, „været undgaaet, naar man havde rigtig kiendt til Sagen; thi det er ei de barbariske Magters egentlige Hensigt at faae Krig, men derimod søge de at tilvende sig noget ved Disputer, som de altid kunne finde Paaskud for, men som i Almindelighed kunne blive bilagte, ved en lidet Opoffrelse. At føre Krig med dem koster derimod meget, og ender almindeligen med, at man tilstaaer dem det de forlange.“

Sagerne med Tripolis skulde nu afgjøres i Juni Maaned, hvortil Koefoed ventede Forstærkning fra Piemmet, som bestod i Fregatten Kota paa 40 Kanoner, commanderet af Capitain Lassen. Denne Fregat førte 24pd. Kanoner paa Batteriet. Koefoed bestemte sig til at møde den i Malaga, og seilede desaarfag derhen med Thetis den 1ste Mai. Triton fik Ordre at forblive paa Livorno Rhed, for at gaae til Malta midt i Mai, og derfra erholde 2 paa den tripolitansk Kyst bekiendte Mænd, samt derpaa forvente Koefoeds Ankomst i Cagliari. Thetis anløb først Marseille, for at faae Viin til Mandskabet; derpaa seilede den til Algier, hvor Consulen kom ud paa Siden af Skibet og meddeelte

Koefoed, at for Tiden var vel Alt roligt, men at han steds frygtede for, at ved den algierste Ambassadeurs Tilbagekomst fra Constantinopel, Sagen angaaende Standardens Nedtagelse paa det danske Presentskib da atter skulde komme paa Bane. Den 19de Mai ankom Thetis til Malaga, hvor Koefoed agtede at oppebie Rotas Ankomst; men for ikke imidlertid at ligge stille, besluttede han at gjøre en lille Tour til Gibraltar og Cadix. Til det første Sted ankom han den 30te Mai. Paa Rheden laa Admiral Keith med 4 Linieskibe og nogle Fregatter. Der laa ogsaa en portugisisk Division, bestaaende af et Linieskib og nogle Fregatter, hvis Bestemmelse var at holde de algierste Corsarer indesluttede i Middelhavet. De havde mistet en Fregat paa 44 Kanoner, der blev tagen af Algererne, medens den laa og krydsede i Strædet. En algierst Fregat af samme Størrelse havde nemlig i Dagningen nærmet sig den under amerikansk Flag, og da den bemærkede at Portugiseren ikke havde klart Skib, løb den ham paa Siden og tog ham ved Entring.

Da Koefoed fik Underretning om, at en engelsk Fregat var bleven afskift fra Cadix, uden at erholde Tilladelse til at have Samkvem med Byen, opgav han Touren dertil. Han ventede at blive behandlet paa samme Maade, om ikke for andet, saa for ei at give de Engelse Anledning til Jalousie, da deres Orlogsmænd siden Freden vel bleve taalte i de spanske Havne, hvor de tillodes at indtage Forfriskninger, men Ingen uden Chefen maatte gaae i Land.

Breve fra Kiøbenhavn underrettede Koefoed om, at Fregatten Rota var affeilet den 4de Mai; men den skulde først anløbe Tangier med Pengepresenter til Keiseren af Marocco*). Med

*) I Anledning af Rotas Affeiling, erholdt Koefoed følgende egenhændige Brev fra H. K. H. Kronprindsen, dateret Kiøbenhavn den 1ste Mai 1802:

„Min kiære General-Adjutant Koefoed! Om 8 à 10 Dage kan Fregatten Rota seile. Den har de forlangte 2 Morterer med, og alt det Apparat, dertil hører. Af Deres Skrivelse, som jeg erholdt

megen Længsel ventede Koefoed paa dens Ankomst, da han endnu i Juni Maaned skulde afgjøre Sagen med Tripolis; men Rota ankom ikke før den 1ste Juli, altsaa en Maaned senere, end man kunde have ventet den. Da den først skulde fylde Vand, kom den ei under Seil før den 4de Juli; men nu var det den stille Maaned i Middelhavet, hvor man for det meste møder østlige Laringer, og ingen stadig vestlig Vind, hvilket var Uarsag til, at de først ankom til Cagliari den 25de Juli, hvor Rota maatte tilstaaes 2 Dage, for at omslægge Bulingen og sætte Vant og Stag. Triton laa seilklar, saa at Koefoed den 28de Juli kunde affeile med de 3 Fregatter, med en frisk vestlig Vind, og den 31te ankom han under Tripolis, der var blokeret af en nordamerikansk og en svensk Fregat. Nordamerikaneren sagde intet; men Chefen for den svenske Fregat, Major Tornqvist, lod til at ville forhindre Koefoed Communicationen med Byen, hvilket han dog alene gjorde mundtlig, og Koefoed lod sig deraf ikke afholde fra at løbe ind og ankre med sine 3 Fregatter. Consul Nissen kom ombord og meldte, hvad Koefoed havde frygtet for, at Paschaen havde nødt ham til at give sig Beviis for 15000 Piaastre, for endnu at udsætte Fredsbruddet en Maaned, da Koefoed ei var ankommen til rette Tid, hvilket var en Følge af Rotas sildige Ankomst.

igaar, tror jeg at bemærke, at De ei tilfulde har forstaaet mig. Jeg har fuldommen Tillid til Dem. Dem blot efter den Titro, jeg har til Dem, og efter den Kundskab man kan have, der, hvor man ei tilfulde kiender det Locale. Omendkjendt jeg har temmelig gode Tanker om 24pdge Kanoners Virkning, endog i en lang Afstand, saa tror jeg dog at burde foretrække de Dem tilsendte Solv-bomber, som og dem, Mortererne kunne affende.”

”Den Efterretning, De har givet Admiralitetet, betræffende den franske Republiks Fred med Tunis, har ei behaget mig, ligesaa lidt som Spaniernes, og Hærdeleshed ere Pretensionerne saare ubehagelige for alle andre Sømagter.”

Deres hengivne
Frederik G. P.

Sagerne havde nu taget en stem Bending. Koefoed havde Tilladelse til at give 20,000 Piastre, hvoraf de 15,000 allerede vare bortgivne af Consulen, saa at han gif i Land den 2den August med lidet Haab om at vedligeholde Freden. Dagen efter havde han en lang Conference med Ministeren Mahommed D'Ohuis, som dennegang ikke viste sig de Danste saa gunstig, men dog endeligen tilbød at slutte Fred, dersom Koefoed vilde føie 10,000 Piastre til sit første Tilbud. Dette indvilligede Koefoed ikke strax; men ved noiere Eftertanke indsaar han, at det vilde være det fordeelagtigste, fordi han da kunde hiemsende Thetis og Triton, hvis Nærværelse i Middelhavet da ikke længer var fornøden.

Samme Dags Eftermiddag gav Paschaen Koefoed og Consul Nielsen en Audiens indenfor lukkede Dørre, noget han aldrig forhen havde gjort, saa at Koefoed underhandlede umiddelbart med ham selv. Hvad der passerede ved denne lange Conference, som varede til Kl. 10 om Aftenen, vilde være for vidtløftigt at omtale. Da Koefoed havde givet sit Ultimatum, at ville give 30,000 Piastre, naar Paschaen vilde forstikke Freden i 5 Aar, stod denne op og gif ind i et andet Bærelse, hvor han holdt Bøn; han kom derpaa tilbage og declarerede Krigen med Danmark. Koefoed forlangte strax at blive sat ombord tilligemed Consulen, hvilket blev afflaet; men man sagde ham tillige, at han, for sin Person, kunde gaae ombord den næste Morgen, men Consulen skulde blive tilbage som Gidsel for de 15,000 Piastre, Paschaen havde hans Bæviis for. Alt hvad Koefoed gjorde, for at faae Consulen med, var forgiæves; han maatte gaae alene ombord Dagen efter. Ratten tilbragte Koefoed paa Terrassen af Consulens Huus, hvorfra han bemærkede megen Bevægelse i Havnen, og hørte adskillige Skud til Signal fra Paschaens Pallads. Kl. 12 om Natten kom der Bud fra Ministeren, om at komme til ham, hvilket Koefoed afflog, og lod ham sige, at han ikke havde videre at underhandle med ham om, da Krigen jo var erklæret. Consul Nielsen gif alligevel derhen, og kom tilbage med den Bæstend,

at om Koefoed vilde giøre Paschaen en Foræring af forskellige Sager, til Vælsb af 5000 Piastrer Værdi, vilde han, Ministeren, endnu engang vove paa at gaae til Paschaen, for at faae Krigsdeclarationen tilbagekaldt; men dette afflog Koefoed ogsaa: Sagerne maatte forblive som de vare, da Krigen nu engang var declareret af Paschaen.

Om Morgenen gif Koefoed ombord, hvor han sammekaldte Cheferne og gjorde sine Dispositioner til et Angreb paa Byen. Med Rota, der havde det sværeste Artillerie, vilde han selv lægge sig udenfor det stærkeste Batterie; de to andre Fregatter skulde beskyde Havnen, for at holde Kanonbaadene i Rolighed. Saa snart Søvinden kom ind, hvilket skeer henimod Middag, skulde Skibene lette og Angrebet begynde.

Kl. 10 om Formiddagen blev man med Forundring vaer, at Flaget heistes paa Consulathuset, tilligemed et hvidt Flag paa det yderste Batterie. Strax efter kom der Brev fra Consulen, der berettede, at Paschaen nu vilde antage den første Proposition og lade sig noie med 30,000 Piastre, for at tilstaae Freden paa 5 Aar. Koefoed gjorde nogle noiere Betingelser, som han indsendte, og derefter fik han Anmodning om at komme i Land, da Alt skulde blive afgjort. Den næste Dag, den 5te, Kl. 6 om Morgenen, gif Koefoed i Land, men mødte atter Vanskeligheder, saa at han var meget nær ved at forlade Byen anden Gang, da Alt pludseligen kom i Orden paa de Vilkaar, at 20,000 Piastre skulde betales om 6 Uger, og 10,000 med Vexler paa Livorno. Ved en stor Audiens, som Paschaen den 8de gav Koefoed og nogle af hans Officierer, var det tydeligt at mærke, at det venstabelige Forhold ikke ganske var vendt tilbage, og at ifkun Omstændighederne havde nødte Paschaen til at slutte denne Fred. Consulens Bæviis for de 15,000 Piastre fik Koefoed udleveret. Paschaen ønskede sig en Chalup, som han ogsaa fik i Foræring*).

*) I Anledning af denne Freds Slutning modtog Koefoed følgende Strikvælsse fra S. R. S. Kronprindsen, dateret Frederiksberg den 24de September 1802.

Den 9de August blev Rota detacheret til Livorno, for at hente de 20,000 Piaſtre og aflevere dem i Tripolis før den ſtipulerede Tid af 6 Uger var udløben. Den 10de ſeilede Roefoed bort med de andre Fregatter, for at gaae til Tunis, og iſølge Ordre at afgjøre Beiens Fordringer paa perſonlige Preſenter ved Fredens Fornyeſe, hvilke Roefoed havde afſlaaet ham, men Beien ſiden oftere gientaget for Conſulen. Formedelſt Stille og Modvind antom han forſt den 22de med Thetis; Triton havde Ordre imidlertid at holde det krydsende udenfor Porto Farino. Da Conſul Holdt kom ombord, meldte han Roefoed, at han troede Sagen vilde falde bort, og han fraraadede derfor Roefoed at gaae i Land, for ikke at den paany ſkulde fremdrages. Conſulen gik derpaa i Land igien og ſagde til Beien, at Roefoed blot var løbet ind for at erkjendige ſig om Preſentskibet var ankommet, der var underveis hertil fra Kiøbenhavn. Dermed var Alt i Orden igien. Beien lod Roefoed hilſe meget venſtabeligt, hvorpaa han lettede den 25de August og forenede ſig med Triton, der fik Ordre at begive ſig paa Heimreiſen til Kiøbenhavn.

Da der nu var Rolighed med de barbariſke Magter, ſøgte Roefoed ſnaareſt muligt at komme til Livorno, for endnu at træffe Rota, med hvilken han agtede ſelv at begive ſig til Tripolis, fordi Rygtet gik, at Admiral Cederſtrøm, der blokerede dette Sted, agtede at afviſe Rota, naar den kom tilbage. Han var ogſaa ſaa heldig at forefinde Rota ved ſin Ankomſt til Livorno. Paa denne Fregat embarquerede han ſig, og efter at have givet Thetis Ordre til at vende hjem til Kiøbenhavn, aſſeilede han til Tripolis, hvor han ankom den 12te September. Admiral Cederſtrøm gjorde

„Det har været mig særdeles kiært, af Deres Indberetning af 10de August at erfare det gode Udfald af Deres Negotiationer med Paſchaen af Tripolis. Jeg bifalder ſuldkommen Deres Fremgangsmaade under denne Underhandling, og ønsker Dem til Lykke med at have givet et ſaa talende nyt Beviis paa Deres roeværdige Kihæd for Kongens og Landets Lieneſte.“

Jeg er Deres bevaagne Frederik C. P.

vel endeel Ophævelſer imod Fregattens Indſeiling, men da Roefoed tilſidſt, efter mange forgiæves Foreſtillinger, lod det komme an paa, om Admiralen vilde anvende Magten, var der en Ende paa Sagen. Den 13de kom Conſulen ombord og modtog Pengene, ſom til rette Tid bleve betalte, og da Paſchaen netop i de Dage havde ſaaet en ſmuk Chebeque paa 10 Kanoner i Foraring fra Frankrig, ved den nye Conſuls Anſættelſe, ſaa var han i særdeles godt Humeur.

Ratten imellem den 13de og 14de blæſte det en Storm af Paalandsvind, og da Fregattens Toug ſprang, gik Roefoed til Søes, og var heldig nok til at komme et godt Stykke ud, førend Veiret tiltog til Underſeils Ruling. Vinden blæſte forſt fra N. N. O. og gik ſiden om til N. V. med ſvær Sø. Fregatten knækkede ſit Bogspryd, mistede Forſtangen og fik Fokkemasten beſkadiget, foruden endeel mindre Svarier. Roefoed ſøgte til Malta, ſom den nærmeste Havn, hvor Fregatten kunde blive repareret. Contre-Admiral Dickerton laa her med 5 Linieſkibe og nogle Fregatter. Paa hans Befaling gav Værftet Rota al den Aſſiſtance, den forlangte. Den 17de October aſſeilede den, ſuldkommen iſtandsat, til Livorno, hvor den ankom den 25de ſ. M. Roefoed modtog her Breve fra Algier, der underrettede ham om, at Beien atter havde været utilfreds, og at Conſulen havde været nødt til at fragte et danſt Skib, for at hente nogle Sager for ham i Conſtantinopel. Diſe Eſterretninger bevægede Roefoed til ſtrax at begive ſig til Algier, hvor han ogſaa ankom den 14de November og blev ſaluteret fra Fæſtningen, hvilket var ham et godt Tegn: Conſulen kom ombord og yttrede, at han nu troede alle Miſforſtaaelſer vilde falde bort, da der havde Eſterretning om, at Preſentskibet var aſſeilet fra Kiøbenhavn og kunde daglig ventes. Roefoed forlod derfor Rheden, ſom paa denne Aarſtid er meget uſikker, og løb til Toulon, for at tilbringe den værſte Vinterſtid der, i en ſikker Havn, hvorfra Correſpondencen med Kiøbenhavn var korteſt. Da Rota var kommen ind paa den ſaakaldte Lille-Rhed, flyttede Roefoed i Land. Foruden Rota laae

her 5 franske Linieskibe og adskillige Fregatter, 3 neapolitaniske Fregatter og 2 svenske, under Admiral Cederström. I December ankom 3 hollandske Linieskibe under Admiral De Winter. Den franske Admiral Gantheaume commanderede i Land, som „Prefet Maritime“, og beviste de Danske al tænkelig Artighed under Fregattens Ophold der. Roefoed reiste til Marseille, hvor han opholdt sig Vinteren over.

Det følgende Aar 1803 begyndte med nye Stridigheder med Algier, eller rettere med Oprøpelse af en gammel Strid. Den 21de Januar modtog Roefoed, med et fransk Skib, Melding fra Algier, at da Deien, sidst i December, havde modtaget de resterende Præsenter fra Kjøbenhavn, havde han pludselig fordret 150,000 Piastrer af Consulen for den Fornærmelse, som han kaldte det, der var tilføjet ham af den danske Consul i Constantinopel, ved at stryge hans Ambassadeurs Standart paa et dansk Skib. Ambassadeuren, som var hans Marineminister, var nu kommen tilbage til Algier og havde oprippet den gamle Klage, hvilket Deien strax benyttede til Paaskud for en ny ublu Fordring, og da Consulen negtede at betale, erklærede han Danmark Krig og jog Consulen fra Landet, dog med en Frist af 2 Dage for at søge sig en Skibsleilighed at komme bort med. Dette forstrækkede imidlertid ikke Consul Wille. Han fragtede sieblitlig et i Havnen liggende Skib og gik ombord. Da han var færdig til at affeile, blev han kaldt tilbage, og man betydede ham nu, at han kunde forblive indtil videre. I denne Anledning var det, at Consul Wille gttrede sit Dnsste, at Fregatten maatte vise sig paa Bugten for Algier. Roefoed gav strax Ordre til Fregatten at gjøre sig seilklar; selv ankom han til Toulon den 26de og gik ombord paa Rota, som laa ude paa den store Rhed, klar til at gaae under Seil, naar Leiligheden faldt til.

Den 28de Januar lettede Rota om Morgenen med en laaber Kuling af N. V. Ikke længe efter blæste det op til en Storm, med en overordentlig svær Sø, der var til megen Uleilighed med den S. S. V. Cours, Fregatten styrede. Rota tog

en Mængde Vand ind; en Sø indflog alle Sætporte paa Batteriet og krummede alle Finkenetsceptere. Den 31te var den udenfor Algier; men Roefoed torde ikke holde ind paa Bugten med denne stive Paalandsvind, og maatte desaaarsag holde det krydsende til den 4de Februar, da han løb ind under Byen og fik Consul Wille ombord. Denne berettede nu, at Deien havde taget sin Krigserklæring tilbage og givet ham 4 Maaneders Frist, fra 1ste Januar at regne, til at indhente Svar fra Regieringen. Dette var da Alt, hvad Roefoed under disse Omstændigheder kunde ønske, thi der blev saaledes Tid til at tage Forholdsregler, for at ikke mange Skibe skulde falde i Hænderne paa Corsarerne. Consulens Rapport til Regieringen var gaaen over Alicante, saa at Roefoed itide kunde vente Brev, angaaende de Forholdsregler, han havde at følge i denne Sag. Imidlertid tilstrev Roefoed Consulerne i alle middellandske Havne om Sagerens Stilling, og paalagde dem, ikke at lade noget dansk Skib løbe ud efter medio April, før de havde modtaget nærmere Efterretning fra ham.

Da Consulen var gaaen fra Borde, forlod Roefoed Bugten, uden at gaae til Ankers, og styrede til Toulon. Tilbagereisen var langvarig, formedelst idelig stormende Veir, saa at han først den 20de Februar kom til Ankers paa Toulon Rhed, hvor han maatte holde ind med en Løjer, i tykt Veir, stolende alene paa sin Kundskab til Farvandet. Fregatten trængte til en almindelig Ralsfaktering, og da dette var steet affeilede Roefoed den 2den Marts til Livorno, for at indtage nogle Penge, der skulde betales i Tripolis sidst i Maanedeb. Den 6te ankom han til Livorno, indtog 5000 Piastrer og endeel Provisioner, og seilede igien den 9de. Syndenfor Sicilien faldt Vinden sydlig, hvorfor Roefoed besluttede at løbe ind til Malta, for at afhente et Anker, det samme som han forrige Aar havde mistet paa Rheden ved Tripolis. Dette Anker var gaaet igiennem flere Hænder: den hollandske Admiral de Winter, der ankom til Tripolis noget efter at Rota havde forliist Ankeret, lod det lette ved et af sine Skibe, og lovede Consul Risfen at afleverer det i Livorno; men da han gif

derfra for at gaae til Tunis, mødte han et engelsk Linieskib, som commanderedes af en Capitain Schomberg, en god Ven af Roefoed; denne var affeilet fra Malta, medens Rota laa og reparerede der; han troede altsaa at finde Fregatten der endnu, og bad om at faae Ankeret udleveret, for at bringe Roefoed det Directe. Da han kom til Malta var imidlertid Rota affeilet, hvorfor han afleverede det til den danske Consul, som tilstrev Roefoed desangaaende.

Den 23de Marts ankom Rota til Tripolis, hvor Roefoed afleverede Pengene til Consul Risfen og affeilede igjen, uden at gaae til Ankers. Den svenske Admiral Cederström laa til Ankers paa Rheden; ved de Franstes Piaelp havde han sluttet Fred med Tripolis, imod at betale 150,000 Piastre foruden betydelige andre Omkostninger. Efter en heldig Seilads ankom Roefoed til Toulon den 29de Marts.

Roefoed ventede nu paa Forholdsordre. Den Fregat, der skulde komme fra Kiøbenhavn, havde han givet Rendezvous i Cartagena. De faa Dage, han havde Rolighed, benyttede han til at giøre en Reise til Montpellier, for at consulere en berømt Læge der, angaaende et Sygdomstilsælde, han i nogen Tid havde lidt af. Rota gav han imidlertid Ordre at proviantere og sætte sig i Stand til at kunne holde Søen, om fornødent gjordes, i 4 Maanedes, og at være seilklar den 15de April.

Den 10de April var Roefoed allerede tilbage fra sin Reise, og den 11te modtog han med Posten Forholdsordrer fra Kiøbenhavn, angaaende Sagen med Algier, hvorhen han begav sig paa Reisen den 16de, for at være der imod Slutningen af Maanedes, da den berammede Frist var udløben. Den 22de kom Rota til Ankers paa Rheden for Algier. Hans Instruxer lode paa at vedligeholde Freden; han søgte derfor om Tilladelse til at gaae i Land, for at aabne Underhandlingerne; men Deien ønskede ikke at see Roefoed, førend Sagen var afgjort med hans Minister. Med denne fik altsaa Roefoed nu at bestille, og især med Sæden Busnah, der styrede Alt. Det var en naturlig Følge, at

der opstod mange Vanskeligheder; men ved Foræringes hævedes disse, og den 27de April blev den gamle 31 Aars Fred fornyet, hvilken vedligeholdtes lige til de Franste indtog Algier. Denne Afgiørelse kostede os 55,000 Piastre og 300 Tønder Krudt, hvilket var mindre, end hvad Roefoed havde Tilladelse at gaae til. Men det gif denne Gang, som ved de forrige Underhandlinger; der blev ikke gjort Ende paa Sagen, førend Roefoed havde afbrudt Underhandlingen og truet med at begynde Krigen, og de algierste Ministre lode det komme saavidt, at Roefoed var gaaen i Fregattens Fartsø og roet et godt Stykke fra Land, da de kaldte ham tilbage, og i en Timestid afgjordes nu det, hvorom man havde stridt forgiæves i 3 Dage. Dette var den tredie Fred, Roefoed sluttede medens han førte Commandoen i Middelhavet, og der var nu grundet Haab om, at Forholdene med de barbariske Magter i lang Tid vilde blive fredelige.

Den 28de April havde Roefoed tilligemed Fregattens Officierer offentlig Audiens hos Deien og affeilede Dagen efter. Fregatten løb op under Cartagena, for derfra at besørge Efterretning om Fredsslutningen affendt til alle danske Consuler i Middelhavet. Den 13de Mai ankom de til Toulon, hvor Roefoed flyttede i Land tilligemed sin Adjutant, Lieutenant Smith, og samme Dag den 17de lod han Rota affeile til Kiøbenhavn.

I Slutningen af Juli Maaned ankom Fregatten Iris, Capitain Brandt, til Marseille, hvor Roefoed opholdt sig. Saaledes som Sagerne stode nu, fandt Roefoed ikke denne Fregats Nærværelse i Middelhavet længer nødvendig, han beordrede derfor Capitain Brandt at anløbe Livorno og Neapel, og derpaa at vende tilbage til Danmark. Selv havde han tidligere anholdt om Tilladelse til at vende tilbage over Land, for undervejs at kunne benytte et eller andet Sundhedsbad. Denne Tilladelse erholdt han i følgende naadige Skrivelse fra H. K. H. Kronprindsen, dateret Frederiksberg Slot d. 7de Mai 1803.

„Ligesom det er mig en Fornøielse at bevidne Dem min særdeles Tilfredshed med Udfaldet af Deres Underhandlinger med

Deien af Algier, saa giver jeg og aldeles mit Samtykke til, at De, efter Deres yttrede Ønske, maae retournere over Land, for i nogle Maaneder at bruge mineralisk Bad. Det vil være mig kjær at erfare, at sammes Brug har havt den forønskede Indfyldelse paa Deres Helbred."

Deres bevaagne

Frederik C. P.

Fra Admiralitetet erholdt Koefoed Communication om, at han var afgaaet fra Trimester-Posten, som nu Capitain Spicer var ansat i. Efter at have opholdt sig omtrent 3 Maaneder i Montpellier, tiltraadte Koefoed sin Piemreise til Kiøbenhavn, hvor han ankom d. 30te October.

I Maret 1804, den 28de December avancerede Koefoed til Commandeur. I 1805 udrustedes en Evolutions-Eskadre af Smaaafibe, der gjorde to Togter under forsiellig Commando og med forsiellig Besætning af Officerer. Paa det andet Togt, som commanderedes af Contre-Admiral Raphael Tønder, var Koefoed Divisions Chef og commanderede Arrieregarden. Den 8de Juli heiste Admiral Tønder sit Flag i Fregatten Frederikssteen, og Koefoed sin Stander paa Corvetten Sideren, Capitain P. v. Thun. Togtet varede til Maanedens Udgang, og den 4de August lagde Skibene ind af Bommen. Koefoeds store Øvelse i at manøvrere i Flaader lagdes for Dagen paa dette Togt, ved den Præcision, hvormed hans Division udførte Manøvrerne.

Efterat Krigen med England var udbrudt i 1807, blev Koefoed udnævnt til Gouverneur over Bornholm. Dette Valg fandt almindeligt Bifald, da der til denne vigtige Post udtrævedes en Mand, der besad Duelighed, Landsnærverelse og Talent til at commandere, hvorpaa Koefoed ved saa mange Leiligheder havde aflagt Prøver.

Fra det kongelige danske Cancellie udstedtes herom følgende Bekjendtgjørelse:

„Hans Majestæt Kongen har, under 22de December d. A., allernaadigst udnævnt General-Adjutant, Commandeur Georg

Albrecht Koefoed af Sø-Staten til Gouverneur over Bornholm og Christiansø, saalænge Krigen varer, samt befalet ham, at føre denne Commando under Hans Kongelige Høiheids Kronprindsens Overbefaling. Ligeledes er bemeldte General-Adjutant Koefoed, ved kongelig Fuldmagt, bleven bemyndiget til, at føre Commandoen over Bornholm og Christiansø saaledes, at samtlige militaire og civile Embedsmænd, Øvrigheds personer samt enhver Indbygger paa Bornholm og Christiansø, uden Undtagelse, er pligtig at lyde og udføre enhver Befaling, han maatte finde for godt at give til disse Ders Forsvar. Endvidere er han bemyndiget til at beordre alle kongelige og offentlige Kasser at udbetale Penge til Vedkommende; for hvilket Alt han ifkun staaer S. M. Kongen til Ansvar. Og er han iøvrigt befalet, ved sin Ankomst til Bornholm, at producere for Vedkommende sin Bestalling og Fuldmagt.

Dette bekjendtgjøres herved til fornøden Efterretning og Efterlevelse."

Det Kongelige danske Cancellie den 31te December 1807.

(Underkrifter.)

Den 10de Januar 1808 afsjelede Koefoed med Kongebaaden Makrelen, for at gaae til Bornholm. Hans Stab, som fulgte med ham, bestod af følgende Personer: Divisions-Adjutant og Ritmester Salchow, Capitain Hoffmann af Artilleriet, Lieutenant Fries af Ingenieurerne, Lieutenant Drechsel af Husarerne, Lieutenant Kaltenborn af det lette Infanterie og Secretair Sehested af Rentekammeret. Premier-Lieutenant Smith af Sø-Staten hørte ligeledes til Koefoeds Stab, men afsjelede senere med et Transportskib.

Øverreisen var meget mojsommelig, og for at give et Begreb om de Besværligheder, Koefoed og hans Følge maatte udstaae paa denne haarde Marstid og med et saa lille Fartoi, gives her et Udtog af Koefoeds Dagbog.

„Den 10de Januar gif vi alle ombord og seilede omtrent Kl. 12. Vinden N. V. Bramseils Ruling. Vi kom Dragor

10de Bind 2det Hefte.

forbi ved Solens Nedgang; men strax efter blev Vinden sydlig, og da vi ei kunde krydse imellem Grundene, holdt vi af og ankrede strax nordenfor Dragor. Den 11te laae vi stille, formedelst Storm af N. N. V. med stærk Frost. Den 12te bedagede Veiret sig, og da vi havde renset Skibet for Is, lettede vi begge Ankere og kom under Seil omtrent Kl. 3 E. M. D. med nordlig Vind og godt Veir. Kl. 8 passerede vi Falsterbo og styrede øster efter. Ved Midnat blev det stærk Taage. Den 13de om Morgenen gisfede vi os tværs af Hstad. Vinden gik om til N. D. Kl. 11, og blæste en Storm med Snefog. Vi kunde ingen Seil føre, og da Kongebaaden indtog meget Vand og var noget læf tillige, maatte Pompen idelig holdes i Gang. Saaledes laae vi til henimod Midnat, da det blev Stille. Den 14de var Vinden S. V. stiv Kuling. Styrede Cours mod Bornholm, som vi fik i Sigte Kl. 11 F. M. D.; men ligesom vi nærmede os Landet, gik Vinden mere sydlig, dog kunde vi endnu lægge Ronne Havn op. Da vi kom tæt op under Landet, Kl. 1 E. M. D., og styrede ind efter Havnen, sprang Vinden om til S. D. med stiv Kuling, saa at vi maatte lægge bi S. V. over. Det blæste meget haardt til Midnat, da Vinden atter sprang om til Vest, hvorpaa vi styrede igien Cours for Bornholm."

„Den 15de, efter at det var bleven Dag, gik Vinden igien østlig og blæste haardt. Kongebaaden var i en elendig Tilstand. 3 Mand af Besætningen laae syge. Jeg bestemte mig derfor til at holde af og søge Præstebugten, for at lade Folkene hvile ud. Den 16de om Morgenen saae jeg med Forundring, at Strømmen havde sat os synden om Moen; hvorfor jeg satte Alting til, som vi i vor maadelige Tilstand kunde føre, og styrede efter Grøn-sund, hvor vi kom til Ankers i Isen, tæt ved Lotshusene."

Det lykkedes den 17de at faae Kongebaaden op til Stubbe-kisbing, hvor der kom endeel Sommermand ombord for at kal-faktere, og Seilene bragtes i Land for at repareres. Da Alt var færdigt, affeilede de igien og ankom lykkelig til Bornholm den 24de Januar, hvor Roefoed strax udstædte følgende Bekjendtgjørelse.

Til Indbyggerne paa Bornholm!

Vor allernaadigste Konge har bestilt mig til Gouverneur over Bornholm og Christiansø. - Jeg medbringer en Officier af hvert Corps og nogle Artillerister, ikke for at lære Bornholmerne deres Pligter eller opmuntre dem til Mod, thi begge disse Dele have de forlængst viist at besidde, men for at anvise dem den nye Maade, Krigen nu føres paa, til at imodtage og afflaae de fiendtlige Angreb, der kunne stee paa denne Ø. Kort, jeg er sendt hertil, mine Landsmænd, for at hjælpe Eder i Eders Forsvar, og jeg er stolt af denne Udnævnelse, da jeg stammer fra Eders Blod, den bekiendte og tappre Jens Roefoed. Lad os da hjælpe hverandre og med god Villie fra alle Eider stræbe efter at haandhæve den Afgjørelse, denne Væs Beboere altid have nydt og nyde hos vor Regjering.

Ronne, den 24de Januar 1808.

Roefoed,

Commandeur og Gouverneur over
Bornholm og Christiansø.

Med sin sædvanlige Activitet organiserede Roefoed Bornholms Forsvar, og med Klogskab benyttede han Indbyggernes Iver, saa at efter 3 til 4 Maaneders Forløb var Alt i Orden, og Den i Besiddelse af et velererceret Troppercorps, der i ingen Henseende stod tilbage for regulære Tropper, i hvilken Anledning S. M. Kongen tilkiendegav Roefoed sin allernaadigste Tilfredshed, dateret Hovedkvarteret i Kjøbenhavn, den 24de Juni.

Bornholmerne agtede og elskede Roefoed. Deres Sorg og Betyrning var derfor stor, da Rygtet udbredte sig at han var syg, og at hans Tilstand var meget betænkkelig, da han leed af Brystvatterfot, der gradviis tiltog. En stor Trøst havde Roefoed i sin ædle Hustrues kærliche Pleie og de mange Beviser, han modtog paa Indbyggernes umiskjendelige Deeltagelse. Han forblev i utrættelig Virksomhed lige indtil hans Dødsdag, den 11te November, da han, savnet og begravet af Slægt og Venner, hensov i sin Hustrues Arme, efterladende sig et varigt Minde i Bornholmernes

Hierter, der vare ham hengivne med Liv og Siel. Koefoed endte saaledes sin virksomme og daadfulde Løbebane i en Alder af 56 Aar og 10 Maaneder. Den 17de November bleve hans jordiske Levninger stødte til Jorden, paa Øster Mariæ Kirkegaard, ledsaget af en talrig Skare — ja næsten kan man sige, af alle dem af Dens Indbyggere der kunde følge, og som herved vilde give Verden det sidste Beviis paa den Agtelse og Hengivenhed de nærrede for den Afdøde.

Dplyste og taknemmelige Medborgere kappedes om at bevise hans Minde den fortiente Hæder. Af de Mindeblomster, der sættes ham i de offentlige Blade, meddeles her de to efterfølgende:

Den 11te November 1808

døde

Georg Albrecht Koefoed,
General-Adjutant,
Commandeur i den danske Sø-Stat,
Gouverneur over Bornholm og Christiansø.

Saa skriver den ubestikkelige Sandhed

Paa sin Elskedes Grav:

Han var

Dplyst, uegennyttig, veltænkende,
Dprigtig, retsaffen, virksom,
Naben, overbærende, ædelmodig,
Urokkelig i Grundfætning,
Sin Konges trofaste Mand,
Sit Fædrelands omme Ven,
Sin Stands Hæder, Menneffets Glæde.

Ja, saaledes var Du,

Derfor

Elskede jeg Dig i Livet,

Derfor

Flød mine Taarer ved Din Død,

Derfor

Stal mit Hierte giemme Dit elstelige Minde

Som en kostelig Skat,

Indtil mit mørke Livs Aften

Indvier mig

Til at giensilse Dig i Evigheden.

Wiborg.

Den 11te November 1808

tabte

Kongen en tro Diener,
Staten en duelig Embedsmand,
Sø-Staten et værdigt Medlem,
Bornholm en sand Ven

da

Georg Albrecht Koefoed,
Commandeur, General-Adjutant
og Gouverneur over Bornholm
og Christiansø,

efter et virksomt Liv

henslumrede i Dødens Arme.

All for kort var desværre hans Vane, for det Land, hvis Forsvar var anbetroet til hans Klogskab og Mod; men lang nok var den for ham til at gjøre sig elstet og agtet. Ved sin faderlige Omgang med sine nærmeste Undergivne, ved sin Eigefremhed imod Alle, ved sin Godgjørenhed, Uegennyttighed og Retfærdigs Kiærlighed, hædrede han den høie Post, han beklædte, og stiftede sig et varigt Minde i alle skionsomme Bornholmeres Hierter. Fred hvile derfor over den ædle Mand's Støv!

Sandheden helliget af

Sog.

Beskrivelse af Læderbøssinger til Blokke.

(Meddeelt.)

De senere Aringer ere Blokke, som have Skiver med Læderbøssinger, der gaae paa Jernnagler, komne meer og meer i Brug ved Holmen, istedetfor de almindelige Blokke, enten med metalbøssede Skiver paa Jernnagler, eller med Skiver uden Bøssing paa Trænagler.

Disse Læderbøssinger have saa mange Fordele fremfor dem de træde istedetfor, at vi troe det ikke vil være uden Interesse eller Gavn for Archivets Læsere i Almindelighed, og for Skibs-Redere og Skibsførere i Særdeleshed, at erfare noget nærmere om deres Fordele og Forfærdigelsesmaade. Det er især deres meget ringere Bekostelighed end Metalbøssingernes, og deres langt større Holdbarhed end træaglede Blokke, der maae anbefale dem; men de besidde desuden adskillige andre Fortrin, der heller ikke bør lades ude af Betragtning.

Det væsentligste af disse antage vi at være den ringere Friction de have, idet de ved anstillede Forsøg have viist sig bestandig, i ethvert enkelt Forsøg, at have mindre Friction end Metalbøssingerne, saavel med korte som med lange Blokke, saavel med en ringe som med en større Last, og saavel med en smækker som med en sværere Løber.

Der er Visshed for, at en Skive med Læderbøssing vil holde meget længer end en paa Trænagle, og der er al Sandsynlighed for, at den endog vil holde længer end en med Metalbøssing; thi naar denne Bøssing omsider opslides, maa Skiven næsten altid casseres, da den gaaer itu ved at udtage Bøssingen, hvorefter man kan isætte en ny Læderbøssing uden mindste Skade for Skiven. Skulde Træet i en metalbøsset Skive ei være fuldkommen tørt ved dennes Forfærdigelse, kan det ogsaa hændes sig at den faaer Skiver, naar den med Tiden indtørres, da Metal-

bøssingen forhindrer den i at trække sig sammen ved Naglehullet; dette vil ikke blive Tilfældet med Læderbøssingen, som, endskiøndt haard, dog vil give efter for Træets Tryk.

Bægten af Læderbøssingen er betydelig ringere, end den af Metalbøssingen, hvilket ogsaa er et Fortrin ved Læderbøssingerne.

Den lange Tid, og de meget forskellige Steder, de læderbøssede Blokke allerede have været brugte ved Holmen og i de kongelige Skibe, berettiger fuldkommen til at anbefale dem næsten til ethvert Sted, hvor hidtil metalbøssede Blokke anvendtes; thi der haves saavel Erfaring for Holdbarheden ved stærk Kraftanvendelse, som for Varigheden ved længere Brug, da de baade have været anvendte til Kran-Gier og til det meest brugte Løbende Gods paa Skibe, der have havt Station i Vestindien.

Det er imidlertid nødvendigt, at de fastsættes i Skiverne med megen Omhyggelighed, da de ellers ved Brug let styde sig ud til den ene Side af Skibgattet i Blokken, og derved forøge Frictionen, hvilket ikke vil kunne undgaaes uden ved at anvende den allerbedste Sort brabantst Saalelæder, og, førend det udfiæres til Bøssingen, lade det undergaae en Operation, som kaldes Tougning, og som bestaaer i, først at gjøre Læderet fugtigt og siden lade det giennemtrænges af Tran, hvilken Fremgangsmaade, foruden at gjøre Læderet stiftet til at inddrives i Skiven, giver det en Fedme, som bestandig holder Naglen smurt og derved formindsker Frictionen. Det maa derefter stiæres i Stykker af en lidt større Brede end Skivens Tykkelse, hvori det skal anbringes, og af en Længde liig med Naglehullets Omkreds tillagt $\frac{1}{3}$ af dets Diameter. Et saadant Stykke Læder sammenbories da med begge Enderne og presses ned igiennem et conist Hul, boret i et Stykke Pøkkenholt, og derfra ned i et Hul af samme Størrelse, som det der er i Skiven, hvori Bøssingen skal passe, men som er boret igiennem et Stykke Jern, der maa være stærkt nok for at modstaae Trykket af Bøssingen, naar denne udvides ved at inddrive en conist Pøkkenholts Nagle af samme Diameter som Jernnaglen, hvorpaa Skiven skal vandre. Læderet er nemlig skaaret længer, end netop til at passe i Hul-

let i Skiven, og drevet ned igennem det coniske Rør, for derved at blive des fastere og tættere sammenpresset; men ved denne Sammenpresning bliver ogsaa Naglehullet saa lille, at det holder flere Liner mindre i Diameter, end det skal holde, og for at bringe det til sin nødvendige Størrelse er det, at den coniske Pøkkensholts Nagle med Magt drives ned igennem Nabningen, som, naar dette er skeet, siden beholder sin Størrelse uden atter at trække sig sammen. Bøssingen drives nu ud af Jernhylsteret, hvori den sidder, og ned i selve Skiven, hvor Kanterne af Læderet med en Hammer udbankes over Skiven, omtrent som man klinker en Bolt. Det Læder, som staaer udenfor Skiven, afdreies derefter paa en Dreierbænk, og Skiven er nu fuldkommen færdig.

Hvorvel denne hele Operation maa skee med Omhu og Nøiagtighed, er den dog i sig selv saa simpel, at den, engang seet, med Lethed kan udføres; den koster ogsaa kun saa ringe en Tid, at en Mand i en Time kan isætte omtrent 12 til 15 Bøssinger til Blokke af almindelige Dimensioner, som f. Ex. til 2 To. eller 2½ To. Løbere. Denne Lethed af Fættelsen, forenet med Materialets ringe Bekostelighed, udgjør tilsammen den store Besparelse ved disse Bøssinger, hvilken vil kunne skønnes af nedenstaaende Tabel.

Tomme Loug	Line	1½	1¾	2	2½	3	3½	4	4½
Metalbøssing koster	=	R. 29½	--29	--30	--44	--80	1-59	1-61	2-50
Læderbøssing koster	=	6½	--6	--7	--8	--10	--11	--12	--14

Tomme Loug	5	5½	6	6½	7	7½	8	8½	9
Metalbøssing koster	2-52	4-2	4-6	5-92	6--	6-10	7-80	7-84	7-89
Læderbøssing koster	--18	--20	--23	--26	--30	--34	--39	--44	--48

Brudstykker af Capitain Glasscocks "Naval Service."

(Sluttet fra Pag. 113.)

Recognoscere en Havn.

Naar en Officier udsendes i denne Tjeneste, bør han være forsynet med et Kaart, eller idetmindste en Skizze af Havnen, som han i manglende Tilfælde kan forskaffe sig ved Copiereglas eller Dliepapir, fra et Kaart eller Beskrivelsen. I denne Skizze aflægges under Recognosceringen, strax paa Stedet, Skibenes Beliggenhed, fornemmelig dem eller det, man agter at angribe om Ratten (dersom dette er Diemedet); Batterier, Forter o. s. v., mærkes ligeledes i Kaartet strax, samt enhver anden Ting, Havnens Localiteter, Indløbet o. s. v. angaaende. Af de Skibe, der heelt kunne sees, bør han sammenligne Master og Straag indbyrdes, for deraf at udlede deres Størrelse og indbyrdes Beliggenhed. Ligeledes bør han sammenligne deres Master, der kunne sees, med Master og Reising paa dem, hvis Straag ere skjulte, og derved erindre at notere hvad Bandedet er, om Flod, Halvflod eller Ebbe, for siden at tages i Betragtning, ved en anden Recognoscering, om der heri er nogen Forskiel at bemærke. Han bør lægge Mærke til om nogle af Skibene ligge i Dot; hvilke der have Seil underflaede og hvilke ei; om ballastede eller ladte; om Orlogsmændene have Kanonerne inde, hvilket ofte kan opdages ved Skyggen af dem paa den malede Gang; om der er mange Folk ombord; om de have Klæder eller Koier ophængte til Tørring; om de ride for deres egne Ankere, hvilket sees paa om Kranankerne ere oppe eller ei; om Barcassen er ude ic. Foretages Recognosceringen med østlig Vind, maa man erindre sig, at Gienstandene altid fortone sig høiere og nærmere, og at andre optiste Bedrag ere hyppigere med denne Vind, end med andre.

Orden med Sartsøierne.

Proppen bør være fast til en lille Rietting eller Ende, der staaer i en Krampe i Bunden. Om Matten bør, i varme Klimater, Baad-Overtækket være aftaget, for at Duggen kan falde paa det Indvendige af Baaden og bidrage til at holde Planterne fra at give sig i Varmen. Naar Baade sendes bort paa længere Expeditioner, bør dem medgives: Riffert, Octant, Navigationsbøger, Kaart, Compas, Blyant og Papir, Pasfer, Uhr, Log og Glas, Lod og Line, Fyrtois, Lanterner og Lys, Dræg og Toug, Hammer, Spiger, Fornaglingspiger, Baretougværk til det løbende Redskab, Smaablokke og Skibmandsgarn, Seilmaal og Garn, Vare-Korpind og Narer, Blinkfyrt og Raketter, Seværtiske, Flintestene, Skruenøgle, Tournequetter, Vandanker, Brød i Tønder, Fisterliner, Ferngrøde eller Kiedel, Brænde, en Dre, en Rølle, Robeen, Søtkøler og hver Mand sin Kniv.

Til de daglige Meldinger, Morgen og Aften, hører den, at Sidesartsøierne ere klare til at kunne affires.

Ind- og Udsætning af svære Sartsøier.

For at spare Tid og Uleilighed med at lade Folkene i Taklerne brække af for at gaae i Forhaanden igien, bør man vise de forskellige Takler saaledes modsat, at Folkene brække af fra Agterhaanden af det ene Takkel, lige til Forhaanden af det andet, hvorved Taklerne holdes i stadig Gang.

Marsagen til skørede Under-Kæer, eller rettere til at de siden befindes skørede, er mangengang Ind- og Udsættelsen af Varcassen, oftest Udsættelsen, som Følge af det pludselige Stød i Kaaen ved at løse Nøttaklerne, idet Baaden tager Vandet. Intet bør derfor undlades, af hvad der kan tiene til Forstætning af Kæerne. En Stuttallie fra Qvartraa paa den modsatte Side, langs Kaaen, ind til Masten, nogle Fod oven for Kaaen, kunde maaskee være tjenlig til at lindre paa Rakkens. Er Baaden saa lang, at den ei kan passere fri af Støngedardunerne, bør man have gjort klar til at kaste dem løs og overhale dem. Nogle Of-

ficiere vilde maaskee smile ved disse Præcautioner; men de vilde ikke see, naar Under-Kæerne befindes skørede paa en Løgerval *).

Ankring, Ankertoug om Masten, Hart Anker ic.

Ved Ankring med Jernkietting kan man forvolde sig flere Uleiligheder, naar man lader Ankeret tage Riettingen for villigt ud, idet det falder: baade kan Ankeret falde uklart, og tillige har man Exempler paa, at en svær Vægt af Rietting har i Faldet beffadiget Ankeret. Almindelig bruges Knækstoppere; men mange Officiere foretrække at lade Ankeret falde med Riettingen omkring Beddingen, og man har ingen Exempler paa, at Ankeret ikke har taget Riettingen villig om Beddingen.

Riettingen bør aldrig staae fast om Masten paa anden Maade, end med en stærk Syning af Tougværk, som man siebliklig kan kappe med en Dre, dersom man nødes til at stikke Ankeret fra sig. En Høer binder ofte i det Dieblif, man skal aabne den. Hvad angaaer Hampe-Ankertouget om Masten, da hændte det ikke sjeldent i Revolutionskrigen, at Skibe forliste, fordi de ikke kunde friste paa Touget eller komme til at klæde for Kryds og Stikæg, naar der var stukket ud til Lamp. Det er derfor raadeligt, naar man gjør Lampen fast om Masten, at sarve en Deel af Agterløberen, før man styder den ned. Tre Stiver stydes ned; Touget fanges derpaa til den forreste Vielle (forebeam); Beddingslaget maales, og Klædning og Sarving paalægges, hvor Touget vil komme til at ligge i Krydsset og for Stikægget. Paa denne Maade vil man kunne friste Toug, naar man er nødt til at stikke ud til Lampen.

Skiondt Riettingen, ved sin Vægt, er mindre tilbøielig til at komme uklar af Ankeret, end Hamptouget, saa bør en vagthavende Officier dog ikke lade sig forlede til at forsømme den al-

*) Vægten af et engelsk 74 Kan. Skibe Barcas angiver Forf. at være 5 Tons 2 Centner, eller omtrent 10,200 Pund. Bore 38 Fods Kavelbyggede Sartsøier veie, efter Beregning, 9500 Pund.

mindelige Regel, at tallie ind paa Touget i stille Veir, viebliklig naar Skibet ligger slapt i Touget; og skulde det alligevel hændes, at Skibet kommer til at skyde op over sit Anker, bør det ufravigeligen meldes Chefen, for at det, om han synes, kan snarest muligt blive lettet, for at eftersees. Ingen kan ride sikkert, naar dette undlades, og de værste Følger kunne skyde deraf.

For at stikke Toug for Ratten, bør man have et fast Mærke paa Touget for Udstikningen, at man kan undgaae flige Raab, som: „Staa og stil!“ — „Toug nok!“

For man nedskyder nyt Barpegods, skulde man give det en god Strækning med Spillet. Dette stærk fældent, uagtet Enhver maa indsee Nytten deraf. Alt nyt kabbelslaaet Tougværk og Barpegods, som man vil holde fri for Rinker, skulde enten skydes imod Solen, indtil det er vel struffet, eller med Solen, og Lampen tagen igiennem. Katning, Spidsning og Die bør aldrig savnes ved nogen Barpetrosse.

Seil: Underflaaning; Rebliners Nytte; Vare-Mersseil; Merserakke sprungen.

At lade Mandskabet træde ned i Raaliget, for at strække det, er urimeligt, fordi denne Strækning, om den finder Sted, ikke kommer Tillingningen tilgode, og Rokbændsernes Strækning ikke gavner Raabaandene o. s. v.

Rebliner anbefales, som særdeles virksomme til at dæmpe Seilet og lette Mandskabet Arbeidet med at faae fat paa Rebsseifingerne, naar det blæser haardt, og især naar der seiles rundt eller plat *). De bestaae i 3 smukke Ender paa hver Side af

*) Forf. kunde have tilføjet: i Frostveir og overhovedet Winterdage, hvor Seilet er stivt og haardt, og man meget snart i vore Farvande faaer mange Folk ubdygtige til Arbeid tilveirs, med blodige Knoer og Reglerødder, som der gaaer Frost i. Slige, paa Hænderne brudte Folk, ere tilskibs ligesaa invalide, som Solbaten paa en Wintermarche, naar slet Skotsøi har gnavet ham Huller i Fødderne. Naar man betænker, hvilke farlige Følger, det kan have

Raaen, i lige Afstand fra Midten, fastspledsede med Die i et af Hullerne i Raaliget, derpaa fastnaiede til Ralken af en Rebsseifing, i hvert Reb, foran paa Seilet, efter den lige verticale Linie og ei for krapt, for ikke at rynke Seilet. Den nederste Ende indspledses et Die, som naies til Rebsseifingen i sidste Reb. Mandskabet har da altid dem at hale Seilet til sig med, og faae fat i Seisfingerne.

For paa Varemersseilene at mærke Midten af Raaliget, stikkes et langt Raabaand eller Line i det midterste Hul til Raabaandene, saa at man derpaa strax, naar Seilet optages, kan kende Midten. Seilet bør henstuvet i Seilskioen med Længen om, hvilken ikke maa tages med Bugt igiennem Bugt, men derimod fanges med Skibmandsgarn, saa at man, naar Seilet er kommet op i Merset, strax kan faae Længen fri af det, ved at kappe Fangningen. Langtallerne (egne Takler til dette Brug) til at optage Seilet med, afftages til den Længde, at de kunne række fra Toppen af Stangen og ned paa Banjerdækket; saaledes affagede opskydes de og stuvet ovenpaa Seilet i Seilskioen*).

for Skibet, om man maa lade et Seil staae og blæse bort, fordi Mandskabet ikke magter at bestaae det, af den Grund, at Fleertallet af den svage Besætning ere ubdygtige til Arbeide paa Køerne: saa vil man vel indsee Nytten af, under saadanne Omstændigheder at benytte ethvert tænkeligt Middel til at soulagere sit Mandskab og holde dem arbejdsføre. Reblinerne ere, saavidt vi erindrer, ikke ubekjendte i vor Marine, men for lang Tid siden affrættede, formodentlig fordi de i godt Veir slide paa Seilet og ere unødvendige, see ei heller godt ud o. s. v.; men paa en Wintertour vilde vi anbefale enhver Skibschef og Skipper at indføre dem. Vi vide af egen Erfaring, hvad det vil sige, naar halve Mandskabet har blodige, affkøbte Knoer med Frost i, og med saadanne Hænder skal arbeide tilveirs og handtere de stive, tung Seil.

Red. Anm.

*) Disse egne Takler til Mersseilenes Optagning i Mersene (longtackles) synes meget hensigtsmæssige. Forfatteren omtaler Anvendelsen af Mersesalb til dette Arbeide som tidspildende, kluntet og gammelbøge.

Red. Anm.

Mærker, med Charakteren paategnet, bør være paafatte Seilet i begge Ender, naar det er oprullet, og ligge fremtrukne, saa at man strax kan kende det forlangte Seil.

Det har flere Gange kostet en Stang, at Merferakken er sprungen; thi i det Tilfælde hænger hele Vægten af Raa og Seil i Toppen af Stangen, og med første svære Overhaling vil Stangen rimeligviis gaae overbord. Man maa derfor siebliklig brase vel op i luv Bras og bierge Seilet, saa at man faaer Raaen ned; og man kan da i Nødsfald behjælpe sig med et Par gode Fadelænger til Rakke.

Ut skaale en brukken Under-Raa i korteste Tid.

Naar en Under-Raa, isærdeleshed Fokkeraaen knakkes, kan det ofte være af den høieste Vigtighed for et Skib, at kunne saa hurtigt som muligt faae Skaden afhjulpen og Seil sat igjen. Følgende Maade anbefales da: Tag Stykkerne til Dæks, om Raaen er heelt over; læg dem sammen igjen saa nøiagtigt som muligt; udhuul to Ankerstok-Halvdele, saa at Huulningerne passe efter Raaens Runding, 2—3 Tommers Dybde vil giøre det; læg en paa hver Side af Raaen, midt over Bruddet, den ene paa Over- den anden paa Underkanten. Surr dem for det Løse der, hvor de skulle ligge, og forkiil dem vel, for at de kunne være støtte nok til at bore dem for Bolterne. Bor til 8—10 Bolte af 1 eller $\frac{3}{4}$ To. Tykkelse; bolt Stykkerne tværs igiennem dem og Raaen, og klink Bolterne vel. Skaalerne afhugges Kanterne og forgynges Enderne samt udskjules rundt om for 8—10 Surringer; hvorpaa man paalægger Surringer af velstruktet 3 eller $3\frac{1}{2}$ To. Tougværk, og Raaen kan nu sættes omhoug, Seil underflaæes o. s. v. Denne Methode anbefales som med Held anvendt i flere Skibe. To Gange har jeg (Capitain Glasscock) seet den anvendt paa 44 Kan. Fregatter: den ene Gang gif Stor-Raaen tværs over omtrent 10 Fod fra Midten; dette indtraf Kl. 8 F. M. D., og samme Dags E. M. D. Kl. 6 var Raaen paa sin Plads og Seilet sat. Anden Gang gif Fokke-

Raaen omtrent paa samme Sted, og blev istandsat paa samme Maade og omtrent i samme Tid. Begge Skibe havde, i flere Uger derpaa, vedvarende haardt Veir, og de paa denne Maade istandsatte Ræer stode sig saa godt, som om de vare nye.

Bierge en overbordgaaen Stang.

Blæser det haardt, og der er svær Sø, maa man først tænke paa at lette Toppen af Masten, ved at befrie den for Braget. Lammefierdingsblokkene hugges, og en Jagetrokse ifikeres hver af dem: den læ tages rundt om det nedhængende Brag, for at bierge Godset ind i Skibet; og den luv bruges som Stængevindereb til at nedtage Rodenden af Stangen. For at klare Godset, maae alle Tallierebene kappes, et efter det andet, og Jomfruerne fanges med et Merselæseilsfald. Fokke- og Store-Sidetakler ifroges Svingerne, for at kunne hugge dem i Braget og hjælpe til at faae det indenbords. Er det Storstangen, der er gaaen overbord, kan man beqvemt bruge det læ Forre-Merselald hertil.

Præcaution naar en Mast skal kappes eller vil gaae overbord.

En Pertline eller et Kabbeltoug bør tages for fra igiennem alle Tallierebene (imellem de op og nedgaaende Parter) og vides ind igiennem en Port agtenfor, hvor den hales vel stiv og kastes til. Dette bør gøres paa begge Sider, naar man ei med Visshed kan forudsee, hvilken Side Masten vil falde til. Ved denne Præcaution holdes Tallierebene op, saa at man strax kan komme til at kappe dem i Koftet; uden den vil Koftstinnerne løsrides, og man kan ikke uden stor Vanstielighed komme til at klare Braget fra sig, hvilket kan forvolde stor Skade paa Skraaget, Rorets Forliis o. s. v.

Klarskibs Præcautioner ved Reisingen.

Baadsmanden har at tilsee og derom at give Melding, at Bantbolte placeres paa Hytten, Skandsen og Valken, ligesom de

respective Bant; at Merseffioderne seises, Merseværerne stoppes ved at seise Dreierebene, eller ved at tage Rundslag om Kaaen med den tiloversværende Lamp af Dreierebet*) og Contrabrafer sættes paa Under og Merseværer. Store og Følge Sidetakter, Stagtatter samt endeel Baretallier lægges, afstagede og klart opstudte, paa rede Haand paa Galgerne, med Foller skaarne til at heise dem op med. Sidetaktelshangerne stortes agter paa Masten. Saa mange Surringer aftages Baret-Rundholterne, som Sikkerheden tillader, for hurtigt at komme til dem, især Skaalerne til Masterne eller smekkne Spiir, der kunne tiene til samme Brug**). Et Bundt Baret-Lougværk og et Høgle Skibmandsgarn opsendes i hvert Mers.

Orden og Tilsyn med Batteriet, Haandgevær ic.

Naar Veiret og Tienesten tillade det, bør man aldrig forsømme Morgen og Aften at hale Underste-Batteries Kanoner ud og ind. Dette, i Forening med Aftenmynstringen ved Kanonerne, giver Mandskabet Dvelse og gjør dem fortrolige med Kanonens Vægt og med at løsgjøre og surre Batteriet. Rapertthiulene bør jevnlig aftages, Vrlerne astørres ic. Ved de daglige Morgen og Aftenmeldinger bør Overkanoneren noie have visiteret Batterierne med alt Tilbehør, Magazingangene o. s. v.; hver Aften eftersees og meldes, at Redningsmaskinen er klar, Fængkrudt paa og Panen spændt. Kuglekisterne bør idetmindste een Gang hver 3 Maaneder tomnes og renses samt Skarpet afviskes

*) Dette er i engelske Skibe saa langt, at Kaaen kan tages op og ned i Dreierebet, der synes at være skaaret igiennem en Blok paa Toppen af Stangen, igiennem Blok paa Kaaen og op og fastgjort om Toppen, hvorpaa den tiloversværende Lamp fanges ned langs Bantet.
Red. Anm.

***) Amerikaneren Paul Jones fortæller at have frelst sin Stormast, under en haard Fægtning, ved siebliklig, da han saae den vakte, at surre en Baret-Klyverbom op og ned af den, ved Hiælp af Stropper, som hivedes tot med Haandspiir som Dreiere.

Rusten. Ildstærerne (frescreens) bør i Soven være opfattede og oprullede*). Forklampning af Rapertthiulene i svær Sø, naar Surringerne slappes, bør man aldrig gribe til, baade fordi det ødelægger Dækket og fordi det ikke længe nytter: Riler, under Forthiulene i Lø, og under Agterthiulene til Luvart, ere bedre. Kabellaringen, nedfanget, kan ogsaa tiene til at holde Batteriet støt med. Slaaer en Kanon sig løs, ere Roier, kastede for Thiulene, det bedste Middel til at standse den med, saa at man kan blive Herre over den. Det hænder ikke siebent i svær Sø og langvarigt ondt Veir, at Kuglen bliver løs i Kanonen, hvilket kan have farlige Følger, da Frictionen af den i Løbet kan fremkalde Gnister, der kunne antænde Ladningen. Overkanoneren maa derfor i ondt Veir noie give Agt herpaa, og høres en Kugle at have forskudt sig, maa den siebliklig ansættes; kan dette ei skee med en Underste-Batteries Kanon, antager man det bedst at helde $\frac{1}{2}$ Pot Viineddike ned igiennem Fænghullet. Ved Klarstib bør Gangen fra Krudtmagasinet fugtes med halvvaade Svabere; og hvor der er Tid dertil, før man gaar i Bataille, borde man altid lade Batterierne om igjen, for at være fuldkommen vis paa Effecten af det første Lag.

Ved enhver Leilighed, hvor Kanoneren har havt noget at bestille i Krudtmagasinet, bør han, efterat Døren er lukket og laaset, lade Gangene vel opsvabre med halvvaade Svabere. Ved Spulingen af Dækket bør hverken Kanoner eller Rapertes og Tallier kastes Vand paa, men al Reengjøren ved dem skee med Kabbeltegn, Seildug ic., og overhovedet bør de holdes saa tørre, som muligt. Strengt Tilsyn holdes med, at ingen anbrændt Lunte

*) Disse Ildstærerne ere bannede som Kuldselt, af tykt uldent Løi, og gaar igiennem Batterierne, Krudtlangningslugerne og ned til Karbuuskisten. Indeni dem staae de der lange Krudt og modtage og ublange Roggerferne igiennem Klapper, der falde ned ubvendig for Kabningerne. Hensigten med dem er, at forebygge at Ild fra Batterierne skal meddeles ned til Magazinerne. De ansettes vel, ved Klarstib.
Red. Anm.

nedlanges, før idetmindste 6 To. er affaaet den anbrændte Ende.

Saavel Puggeter, som Entrepiker og Biler bør forsynes med Haandstrop. Piken bør have et Hylster paa Enden, for under Exercitsen at forebygge Waadesaar; hertil er en indstropet Musfettugle, med et Hul drillet i den, til at modtage Spidsen, meget tienlig; den fastholdes til Piken med en Stump hvid Line. Viskerhylstrene males sorte med Nummeret hvidt. Smellem hver to Kanoner bør være ophængt en Hammer og Meisel, ligeledes et Verlespiger. Roggerferne have ialmindelighed Linebændsel til Haandsfang: dette kan antændes og stule Ild i sig; det bør derfor være af Læder, en stærk Læder-Kem nemlig. Fængrorstasserne paamales med hvid Farve Batterie og Nummer, saasom U. B. No. 3, D. B. No. 7 ic. Skytlanterne nummereres ligeledes. Ved et Togts Begyndelse bør man strax, ved et foreløbigt Klarfieb holde Generalmynstring over Alt, Artilleriet vedkommende.

Naar man indtager Krudtet, bør man under Raahuderne eller Presenningerne, lagte paa Dækket for at modtage Fustagieme paa, have opfyldt med noget blødt, saasom Sække fyldte med Værk, tørre Svabere eller dsl., for at Stødet ikke skal aabne Fustagieme og Krudtkorn falde ud under Transporten.

Over-Tommermandens Tilsyn og Meldinger.

Blandt de daglige Eftersyn og Meldinger høre: Portlagenet i Batterie- og Luftporte; Forcepompen; Riettingpomperne med deres Svingle Klare i Forhaanden hver Aften; ligeledes hver Aften om, at Løbegravene ere røddelige; Tællepropper, Røller og Sele parate; Lødsporte, Kofværker og Presenninger samt Alt, hvad der hører til Eugernes Skalkning paa rede Haand. Foruden det daglige Eftersyn af Skibets Rundholter, bør ogsaa Rundholterne paa Galgerne en Gang om Ugen eftersees og Melding derom gives; disse sidste bør hver anden eller tredie Maaned løsfurres og vendes, deels for Bugters Skyld, deels for Luft

og Sol kan lige virke paa dem. Til Anfers gives daglig Melding om Korbrog, Waterline, Amning og Midterports Hvide over Vandet. Hver Aften skulde han indgive til Næstcommanderende en skriftlig Rapport om hvad Arbejde der er foretaget i det foreløbne Etmaal og paa samme Tid foreslaae Arbejdernes for næste Dag.

At skifte et Bougspryd med egne Midler.

Mange ere af den Mening, at dette Arbejde lettest udføres ved Hjælp af Fokkeraaen; men i svære Skibe er denne Methode upaatviveligen ikke at tilraade, fordi den Operation, at kaie Kaaen med den ene Nof indenfor Vantet, er for det første intet hurtigt Arbejde at udføre, dernæst maa man for at bringe Kaaen langt nok frem efter, surre den til Masten paa Dvartraa eller nærmere mod Noffen, hvor den ikke har Styrke nok til at udholde den svære Kraft, der gaar paa den*). Mindre Skibe kunne skifte Bougsprydet, ved Hjælp af Fokkeraaen; men Fregatter og Linieskibe bør dertil anvende en af de følgende Maader.

Ved Hjælp af Forstangen.

Forstangen, som desuden altid bør være strøgen, før man skifter Bougsprydet, tages heelt til Dæks. En svær enkelt Blot naies paa Toppen af Stangen, tæt til Affætningen, igiennem den stiares et Kabbeltoug, hvis Lamp fastgøres om Toppen af Fokkemasten, og den løbende Ende stiares igiennem en Blot paa Toppen af Masten og ned til Dæks; ved Hjælp af dette skal Stangen toppes, eller fies af og holdes i den tilbørlige straa Stilling. En svær Blot eller Rous naies med Sytoug paa Siden af Stangen, ovenfor Affætningen, igiennem hvilken Bugten af Kabellaringen vises og den sværeste Gieblot syes til den. Kabellaringen er viist op agtenfor Masten, over Hselhovedet og

*) En Forfatter siger, at han har seet to Fregatter stiares deres Fokkeraa ved denne Operation. Den ene blev i 1813, ved dette Uheld, opholdt i flere Dage fra at affeile med en Convoi af 300 Seilere. Behøver man at sige meer, for at fraraade den.

igiennem Hullet til Forstangen. Den anden Gies Topblok naies atter ovenover de Foregaaende paa Toppen af Stangen. Man reiser nu Stangen, eller firer den forover med Toppen, i den passende Winkel; Rodenden forstøttes ind til Masten i en stærk Pande eller Sko, og fures. Kabellaringen hales stiv og kastes til, saa at Gieblokken kommer for, op til Toppen af Stangen, ved den vil Kraften blive fordeelt paa Mast og Stang. Gieblokkene paanaies Sprydet, Løberne istiares o. s. v.

Ved to Stænger.

To Faste-stænger fures med Toppene sammen, som But; Rodenderne placeres i Sko iborde, lige over en Vielse, og Dækkene nedenunder forstøttes vel. Til Toppen af hver Stang naies en Topblok, hvorigennem stiares to Kabbeltouge, som i det Foregaaende er beskrevet. Kabellaringen vises, som ovenfor beskrevet, igiennem Vælhovedet og fastgjøres til Skraabukken; den bruges i dette Tilfælde ikke til Topreb, men Gieblokkene naies til Bukken selv. Rodenderne forstøttes med stærke Surringer. Skraabukken affires til den behørig Inclination *) ic.

At indsætte Masterne.

Paa fremmede Steder, eller paa en Rhed, kan det indtræffe at et Skib selv maa indsætte sine Masten. Skraastøtter eller Bukke dertil reises paa følgende Maader.

Naar man har faaet Rundholterne dertil ombord (dersom man ikke dertil anvender sine egne Faste-stænger) enten ved Skruetouge, eller lettet op med Ratten eller Tallier fra Jollebommene, lægges de paa Dækket med Toppen agterefter og hvilende paa et stærkt Spiit tværsøver fra Kæling til Kæling.

Tømmermanden maa have forfærdiget Skoene, hvori Rod-

*) Forfatteren advarer om, at naar man skal indsætte Sprydet, Sien da stiares ned agtenfor Boteluren, thi ved at vise den ned foransfor og under denne, vil man ikke kunne faae Sprydet op, og man vil blive nødt til at fire det ned igien i Bandet eller paa Flaaden og fliste Sien agtenfor.

enderne skulle staae, og boret Huller i dem til Stroppe, hvori Tallier kunne hugges til at tallie dem for eller agterefter. Alle Dækkene maae være vel understøttede med Støtter lige under det Sted, hvor Skoene komme til at staae. Skraastøtterne fures sammen med Toppene, med $3\frac{1}{2}$ To. Tougvært, 11—12 Rundslag. Den sværeste Gieblok syes nu til, ovenpaa Surringen, og den mindre ovenfor igien. To svære Trosfer (Pettliner?) sættes Bugten af, med Vardunstik, om Toppen af hver af Støtterne; den ene Part vises for og den anden agterefter. Dmtrent midt paa hver af Skraastøtterne naies 2 enkelte Blotte, hvoraf en vises forefter, den anden agterefter; igiennem disse stiares andre Trosfer, som vises, respective, for og agterefter, og tiene til Hælpebarduner. Fire Tallier have klar til Skotallier paa hver Side, to forefter og to agterefter. En Stierteblok med istiaaren Jolle sættes paa Toppen af hver Skraastøtte.

Er Mesansmasten den der først skal indsættes, lægges Rodenderne i deres Sko, paa det Sted, hvor de skulle staae; de fures forsvartligt og Skotallierne hales stive. Den største Gieløber overhales saa langt som hen til forreste Fangebielse, hvor den underste Gieblok syes til, og Løberen stiares igiennem en Fodblok. Gieløberen kastes til Spillet; man hider om, under Dørhaling af de forreste Varduner og Forstøtning af de agterste, naar Skraabukken nærmer sig Verticalen; hvorpaa alle Varduner sættes vel stive og Gierne affages til Masten. Agtersurringerne paa Rodenderne og Agtertallierne paa Skoene maae neie agtpaaagives, indtil Bukken nærmer sig Verticalen.

Er det Mesansmasten, der indtages, og den samme But skal bruges til Stormasten, maa man agte at placere Skraastøtterne foran for Fisten, for at kunne fiøre Bukken forefter fri af Masten.

Om Vulingen.

Tusindbenene anbefales astage, efter at der er krydsset, for at alle Parter af Vulingen kunne bære overet.

Haandlodet bør holdes gaaende i Lotsfarvand.

Naar Skibet er i Nærheden af Land, og især naar man staaer ind imod det, bør Haandlodet altid holdes i Gang. Har man Lots ombord, og denne af Selvtillid eller krænket Forfængelighed ikke synes om denne Forsigtighed, bør en Officier ikke derfor lade sig afholde derfra; det korte Svar: „Krigsartiklerne paalægge mig det, Lots! dem maa jeg adlyde“ vil giøre Ende paa enhver Strid.

Middel til at opdage en Læk.

Det paaistaas, at man kan opdage en stult Læk, ved i stille Veir at gaae Skibet rundt med en lang Stage, hvis ene Ende man holder for Dret, og lader den anden Ende røre Skibet: naar man kommer til Stedet, hvor Lækken er, skal man da fornemme en surrende Lyd forplante sig langs op ad Stagen.

Sver Mand's Signalement anført i Kullerne.

I Kullerne bør der gives Plads ved enhver Mand til at optegne hans Signalement, indeholdende: Alder, Statur, Udseende, Dine, Haar, Legemsmærker, Blesurer eller Ar. En separat Bog herover føres i nogle Skibe, under Navn af Descriptionbook.

Sygeliste.

En Copie af denne henlægges hver Morgen i Skuffen i Rathuset, til den vagthavende Officiers Underretning.

Pose.

Disse skulde være under en egen Underofficiers Opsyn, nummererede og mærkede for hvert Dæk, ophængte samlede paa et vist Sted, hvor de hver Aften monstres og Melding derom gives.

Køieliner.

Sværtede Liner see godt ud og varer længer. Kold Tære og salt Vand, kogt sammen, giver en ypperlig Sværte hertil.

At lade Mandflabet skaffe før man gaaer i Slag.

Da et Slags Udfald saa meget beroer paa Mandflabets phy-

siske Kraft og Udholdenhed, bør man saa vidt muligt sørge for at lade Folkene holde Maaltid forinden. Dette lader sig som oftest giøre i Slag imellem Flaader, hvilket ingen af Parterne indlader sig i uden enhver nødvendig Forberedelse, da Rigers Skibe er afhængig af dets Udfald. Bataille imellem enkelte Skibe, derimod, kan undertiden komme saa uventet, at der ikke gives Tid dertil; derfor er det i sigt Tilfælde gavnligt at lade Brød- og M-Rationfadene fylde ved Klarstib, og staae aabne til Mandflabets Brug, ligesaa vel som de fulgte Vand-Rationfade.

Om Barometeret.

Udenfor Vendekredsene ere Forandringerne i Qvifolvcollonnens Hoide baade større og hyppigere, end indenfor dem, det samme er Tilfældet om Vinteren fremfor om Sommeren. Men skiondt haarde Byger kunne foresalde nær ved Equator, uden at Barometeret forudsiges dem, vil det sædvanligen falde en Tomme eller mere, naar en Orcan er i Vente. I stille Veir, med Tilbøielighed til Regn, er Barometret ialmindelighed lavt og dorstt. Allevegne synker det lavest imod meget heftige Storme, som ogsaa kunne være ledsagede af Regn. Imod Nordost- og Østenvind stiger det, endskiondt der kan følge Regnbyger med. Daler det med Vinden fra denne Kant, kan man være vis paa Forandring.

Er Barometeret steget om Natten, og vedbliver at stige, medens Hygrometeret tager af; Skyerne ere høit oppe og Vinden moderat, især om den er nordlig og østlig, kan man sikkert vente Loveir den Dag. Endskiondt disse Tegn antages at forudsige smukt Veir, og, omvendt, dets Daling i Forening med Hygrometerets Tiltagende spaaer det Modsatte, saa kan dog en pludselig Stigen forudsige sydlig Vind, som ofte medbringer Regn; men om Vinteren tilkiendegiver dette Frost. Det daglige Maximum indtræffer almindeligviis omtrent Kl. 9 om F. M. D.; Medium Kl. 12 M. D.; og Minimum Kl. 3 E. M. D. Naar Forandringerne i Collonnens Hoide ere hurtige, ville ogsaa Foran-

dringerne i Veiret være af kort Varighed, hvorimod langsom og gradviis Stigen eller Dalen tilkiendegiver Stadighed i Veiret.

Om Vinteren, Foraaret og Efteraaret tilkiendegiver Barometerets pludselige Dalen haard Kuling og Storm; men om Sommeren svære Regnbygger og Torden. Af de større Variationer i Barometerstandet imellem October og April følger, at en Dalen om Sommeren af $\frac{1}{10}$ To. er lige saa sikkert et Forbud om Regn, som $\frac{1}{10}$, $\frac{1}{10}$ om Vinteren. Torden kan indtræffe uden kiendeligen at virke paa Barometeret; men i saa Fald rækker den sjelden langt, og ledsages den af en betydelig Dalen af Barometeret, vil den befindes at have strakt sig vidt omkring. Synker Barometeret meget lavt, endskiøndt Veiret vedbliver at være mildt og Vinden moderat, er dets Dalen en Virkning af en Storm paa et eller andet Sted længer borte. Disse tilsyneladende Anomalier give undertiden Anledning til uforstyldt Mistillid til Barometeret.

I Canalen, under Agorerne, og langs Kysterne i Atlanterhavet, af Frankrig, Spanien og Portugal, har Forfatteren (Capt. W. S. Smyth, af den engelske Marine, bekiendt som Videnskabsmand og Forfatter) havt utallige Prover paa Barometerets usvigelige Paalidelighed. Imellem Cap St. Vincent og Cap Spartel ere Sydvestvindene de værste, og Barometerets Dalen er altid et sikkert Forbud om en haard Storm, og denne melder sig ogsaa ved en lang og huul Dyrning fra Vest. Iude i Middelhavet ere de herskende Vinde fra Nord- og Vestkanten, undtagen om Foraaret, da Sydost og Syndenvinde herse; men ved Equinortiderne er deres Varighed og Styrke meget uvis. Da Barometeret almindeligviis ikke varierer meer end nogle faa Linier, maa man være meget opmærksom paa dets Bevægelser; man kan alligevel stole paa det, og en almindelig Regel kan man antage det at være, at naar Qvikkølvet synker til 29". 40 (27". 44 dansk- eller Pariser-Maal) kan man vente en haard Storm.

I den østlige Deel af Middelhavet ere nordlige Vinde som oftest tørre og sunde, skiøndt kolde og ofte heftige, medens sydlig

Bind er mild og fugtig, ledsaget af Regn. Østenvinden er beladt med Taage og Dunster, og Vestenvinden, skiøndt ofte stormende, frembringer klar Luft og oplivende Veir. Disse Bindes Natur er væsentlig forskiellig efter Localiteterne, men de blæse aldrig haardt, uden at frembringe en tilsvarende Virkning paa Barometeret.

Den Vind, der meest besværer, er Siroccoen. I Begyndelsen af den er Luften tyk og disig med lange, hvide Skyer, som sætte sig lidt nedenfor Biergtoppene, og til Søes svæve netop over Horizonten, parallel med den. Thermometeret lider i Begyndelsen ikke nogen mærkelig Forandring, skiøndt det, naar denne Vind vedvarer noget, stiger til 90° og undertiden til 95° F. (26—28° R.). Den vedvarer almindeligviis 3 til 4 Dage.

I det adriatiske Hav er Veiret, som bekiendt, yderst ustadigt: Havblis, Torden og Vandhoser ere hyppige hele Sommeren igiennem, og svære nordlige Vindstød, Bora kaldet, med Taage og haarde Byger om Vinteren. Boraen er man meget bange for, i den øverste Deel af den venetianske Golf, især i Guarnero-Canalen, hvor den kommer nedfarende langs den hele Række af de Julianiske Alper med uimodstaaelig Voldsomhed. Denne Vinds Ankomst forudsiges flere Timer før, ved tykke Vanter i Horizonten, med lette, flokkede Skyer ovenover, og Luften rødlig og truende. Den blæser i Almindelighed fra Nord til Nordost, og varer 15 til 20 Timer, med svære Byger, strækkelig Torden og Lynild, og af og til Regn. Disse Vinde give imidlertid tilstrækkelig Varsel om deres Komme, for den opmærksomme Jagttager, skiøndt voldsomme Byger af kort Varighed kunne mødes uden synderlig Forudsigelse af Barometeret.

Skibe, der overfaldes af Boraen, lade gjerne Alting flyve for det første Anfald, og bære strax af, plat for Veiret, for at søge Ly i den første den bedste Havn, eller løbe for Takkel og Toug, indtil den er forbi. I December 1811 blev den franske Fregat Flora, paa 44 Kanoner og 340 Mand, overfaldet af en Bora, paa Veien fra Triest til Venedig; den strandede paa Ky-

sten ved Chiozza, hvor Chefen og To Trediedelen af Mandstabet omkom. I 1820 fik den østerrigste Corvet Montecuculi den, med alle Seil oppe; den kandrede og sank siebliflig med Mand og Ruus.

Capit. James Clark Ross's Reise for at opsoge de savnede Hvalfan- gere i Aaret 1836.

(Univ. Seru. Journal. Jan. 1837.)

Uf de i Aaret 1835 fra England, paa Hvalfangst i Davis Strædet, udgangne Skibe savnedes ved Aarets Slutning ikke færre end 11, som man havde Grund til at troe faststruede i Isen, og hvis Mandstabs, der beløb sig til over 600 Mand, vare udsatte for at omkomme paa den ynkeligste Maade af Hunger og Sygdomme. Disse Skibes Navne vare: William Torr, Jane, Duncombe, Abram, Harmony og Dordon, alle af Hull; Grenville Bay og Lady Jane, begge hjemmehørende i Newcastle; Viewforth af Kirkaldy; Norfolk af Berwick og Middleton af Aberdeen.

Staden Hulls Kiøbmænd, der eiede det største Antal af de savnede Skibe, vare de første der henvendte sig til Regieringen med Bøn om, at der maatte udsendes nogle kongelige Skibe for at komme de Ulykkelige til Hielp. Admiralitetet affog Begieringen, deels paa Grund af de næsten uovervindelige Vanskeligheder ved en Overreise paa den sildige Aarstid, imod de herskende vestlige Storme, og deels fordi det nodigen vilde beordre Officierer til at paatage sig en Expedition, der var forbunden med saa mange Farer og Besværligheder. Men Nationens Deeltagelse var vakt; Petitioner strømmede ind fra alle Rigets Kanter, og Capi-

tain J. C. Ross, hvis Erfarenhed, hentet paa 6 Opdagelsesreiser i Polaregnene, betegnede ham som den, der var stiftet til at paatage sig et saadant Hverv, erklærede sig villig til at overtage Commandoen af hvilken Expedition, det maatte behage Regieringen at udsende i dette Viemeed. Han blev derfor sendt til Hull, for der at indhente noiere Kundskab om de savnede Skibe, de sidste Efterretninger man havde om dem m. m., og overhovedet at afstale en Plan for Expeditionen med de doreværende Kiøbmænd.

Med den største Glæde og Taknemmelighed modtoges Capitain Ross i Hull. Offentlige Samlinger foranstaltedes, i hvilke Planen for en Expedition blev discuteret, og med den Liberalitet, der altid har udmærket denne Stads Kiøbmænd, tilbøde de at fragte og udruste hvilket af deres Skibe, Capitain Ross maatte finde tieligst til denne Reise, paa de Vilkaar, at Admiralitetet vilde levere Provisioner og øvrige Fornødenheder samt sætte Mandstabet under Krigsdisciplin.

Efter en omhyggelig Undersøgelse af alle i Havnen liggende Skibe, fæstede Capitain Ross sit Valg paa Cove, et Skib paa 380 Tons, tilhørende Huset Spivey & Cooper, og Vimpelen heistes paa det den 21de December. Med den yderste Anstrængelse arbeidede man nu for at udruste det: Dag og Nat holdtes Haaadværkere af alle Slags i Arbejde, og iblandt de 2 til 300 Mand, der hermed vare beskæftigede, vare der ei mange, som ikke havde en Slægtning paa de savnede Skibe, saa at man ei kan undre sig over, at der ligesaa lidt savnedes Iver og Enthusiasme hos dem, som der ei heller sparede hverken Anstrængelse eller Penge fra den udnævnte Bestyrelses-Committees Side. Admiralitetet viste ikke ringere Iver: Provisioner, Forraad og Klædningsfortementer bleve opsendte til Hull med Dampskibe; og saaledes var Skibet givet den nødvendige Forbygning, for at styrke det til den farefulde Reise, tiltakket, udrustet og bemandet, saa at det, fiortende Dagen efter at Vimpelen var heist, gik til Soes.

Medens Cove laa under Equipering, ankow to af de savnede Skibe, Harmony og Duncombe, til England. Ved dem

stadsfæstedes den tidligere Efterretning, at 4 af Skibene vare indefrosne i Landisen paa Vestkysten, og at de 4 andre, som havde været sammen med disse to, endnu vare faste i Pakisen og dreve synder efter med den. Det ellefte Skib, Dordon, var forløst og dets Mandskab fordeelt paa de andre Skibe.

Man nærede det Haab, at de sidste 4 Skibe engang vilde komme løs og muligen snart naae England; men det var ogsaa ikke usandsynligt, at de kunde forblive i Isen indtil alle Provisioner, som allerede nu maatte være meget reducerede, vare for-tærede, og Skiorbugen, der allerede i en alvorlig Grad havde angrebet Duncombes Mandskab, kunde snart ventes at begynde sine frygtelige Udelæggelser.

Under disse Omstændigheder blev det foreslaaet, at Cove skulde uden Ophold begive sig til Kanten af Pakisen, for at være klar til at komme det første Skib, der slap ud, til Hiælp med Proviant, Medicin og Klæder, samt modtage hvad Mandskab der maatte have reddet sig paa Isen fra et eller andet muligt Skib-brud. Ligeledes blev det besluttet, at Cove skulde anløbe de danske Colonier paa Grønlands Vestkyst, hvor man antog, at Mandskabet af et eller andet af Skibene muligen kunde have søgt Frelse i Vaadene eller over Isen.

Admiralitetet forbandt sig imidlertid til at lade to Bombardeerfartøier, Erebus og Terror, snarest muligt indrette til denne Fart og derpaa sende dem ud til Capitain Ross, for at han med dem kunde trænge igiennem Mellemisen og komme de 4 Skibe til Hiælp, der vare meldte indefrosne i Landisen og som man ikke ventede kunde komme løs før mod Slutningen af Juli eller forst i August, til hvilken Tid de fleste af Mandskabet maatte formodes omkomne af Hunger, dersom de ikke fik Hiælp før den Tid. Begge disse Skibe fik imidlertid snart Ordre til at standse med Ekiperingen, og tilsidst blev det besluttet at de ikke skulde udgaae, efterdi alle de savnede Skibe, paa to nær, William Torr og Lady Jane, i Mellemtiden vare ankomne til England. Det var alligevel ikke ganske forsvarligt af Admiralitetet, at overlade Cove

saaledes til sin Skæbne, alene paa denne yderst strænge Værsid, udsat for større Farer end selv de indefrosne Skibe.

Cove afskillede fra Hull den 5te Januar 1836. Den 9de om Morgenen var den udfor Pentland Frith og fik der at vide, af en Fister, at Norfolk, et af de savnede Skibe, var ankommet til Stromnæs. Vi løb ind i Long-Hope Havn og ankrede — beretter Indsenderen — og Lieutenant Inman blev sendt til Stromnæs for at indhente Efterretning om de andre Skibe.

Den 11te lettede vi igjen med Vinden N. D. og stod til Søes. Den 14de paa 61° N. Br. og 6° V. Længde saae vi til vor store Forundring to meget store Isbjerge. Et saa ualmin-deligt Syn, paa mindre end 50 Mile fra vore egne Kyster, var os paafaldende og gav Anledning til Frygt for at mange Skibe om Natten og i tykt Veir skulde forulykkes paa dem, da Ingen kunde ahne en Fare af den Natur saa nær Englands Kyster, en hidtil uhørt Ting. Det ene af disse Bjerge antog vi for over 70 Fod høit og meer end 3000 Alen i Diameter; det andet var høiere, men mindre i Udstrækning.

Det Veir vi nu mødte kan neppe Nogen giøre sig en Forestilling om, uden selv at have erfaret Eignende. Den ene vestlige Storm fulgte paa den anden med yderst korte Mellemrum, og syntes at tiltage i Voldsomhed og Vedvaren; der udtrævedes den yderste Anstrængelse og Activitet hos Officierer og Mandskab for at bekæmpe dem; men ved at benytte enhver lille Forandring i Vinden og sætte alle de Seil, som Skibet nogentunde kunde bære, ved hvert Aftagende i Stormen, lykkedes det os dog at avancere, og den 14de havde vi naaet Islands Meridian paa 59½° Brede. Men paa denne Dag reiste der sig om Aftenen en Storm, der uden Ophor vedvarede i 5 Dage. Den 28de om Middagen lod den til at være paa sit Høieste; de frygteligste Søer truede hvert Dieblik vor lille Stude med Undergang. Den ældste Sømand havde aldrig seet Mage til de rædsomme høie Søer, som den længe vedvarende Storm havde reist. Men vort Skib vadede ypperligt og biergede sig til Alles Forundring vel, indtil Kl.

5 E. M. D., da en frygtelig Sø traf os paa Styrbords Voug og tog Vougsprydet med Bulingen, Gallionsknæer, Skæg og Dp-stondere med sig, foruden megen anden Skade den tilføiede os. De, der vare nede om Læ, styrtede siebliftigen op, i den Tanke, at Skibet havde stødt imod et Isbjerg eller en Klippe, saa voldsomt var Stødet, og Forsærdelsen blev endmere forøget ved det Raab, at Vougen var flaaet ind og Skibet i Værk med at synke.

Skraekken var kun momentan: Capitainens faste og rolige Stemme kaldte Alle tilbage til deres Pligt og en Følelse af deres siebliftige Svaghed; med største Kulde commanderede han hvad Diebliffet udkrævede; en af Lieutnanterne blev sendt for at undersøge Skadens Omfang, og selv begav Capitainen sig tilligemed næstcommanderende forud for at tage de nødvendige Forholdsregler. Lykkeligviis havde vi allerede i Begyndelsen af Stormen faaet Fokke-Sidetakler op og stivhalte, og herved frelstes Fokkemasten og rimeligviis de andre Master med. Alligevel truede Masten med hver Sætning at gaae overbord, af Mangel paa Forstotning af Staget, nu da Vougsprydet var borte. Det var derfor nødvendigt at faae Skibet for Veiret, indtil man kunde faae Fokkemasten forstøttet og Vougsprydet med dets Takkelage indfistet. Men dette var en yderst vanskelig Sag og forbundet med den høieste Fare at udføre. Capitainen og Masteren toge Plads i Stovantet for at påse det gunstige Diebliff, og Spændingen var paa det høieste, da Capitainen gav Commandoen: „Op med Roret!“ efterat Fokkehals var sat tilligemed Storestagseil, og Storm-Mesanen var nedhalt, og Skibet nu gradeviis begyndte at falde. Et Diebliff standsede hun, idet hun fik Bredsiden mod Søerne, og dette var netop det farligste Punkt: Alt var klart til at kappe Mesansmasten, om det blev fornødent; men Skibet fik lidt Fart paa sig og adlød atter Roret, just som en uhyre Sø saaes at nærme sig, som, om den havde ramt os paa Bredsiden, useilbarligen vilde have tilintetgjort os. For den kunde naae os, havde vi faaet Vinden agtenfor tværs; det klosrebede Storemersseil og den rebede Fok bleve satte, og nu fløi vi hen

for Vind og Sø i forholdsviis Sikkerhed og Mag, dog ikke uden at have faaet en Deel af den Sø, der truede os med Undergang. Skaden i Vougen besandtes mindre, end vi havde befrygtet: et Jernknæ var bruffet, to Diekler med deres Knæer vare løsneede i Forlasten, Skandbækket Splintret, flere Træsnagler saavel som Enderne af Dæksplanterne havde givet sig ud. Alle Mand sattes nu i Værk med at forstøtte Fokkemasten og bierge hvad vi kunde af Vougsprydet, og dette lykkedes ogsaa saa godt som Mørket tilod det, skiondt ikke før Mandstabet var næsten overvældet af Kraftesløshed.

Skaden var af den Natur, at det blev yundgaelig nødvendigt at vende tilbage for at reparere; Stormen vedblev lige rasfende, og med Sorig saae vi os lynsnart drevne tilbage den Vej, det havde kystet os saa megen Anstrængelse at vinde frem. Den 30te bedagedes Veiret, og vi gik i Arbejde med at isætte et Nødvougspryd og forstøtte vor hele Reising bedre. Dette vare vi klar med den 1ste Februar. Den 3die saae vi St. Kilda og den 5te om Morgenen ankrede vi i Stromnæs Havn.

Alle de Sommermænd, som kunde findes, bleve satte i Arbejde med at istandsætte os. Skibet var, efter lidt meer end en Uges Forløb, færdigt og ventede paa god Vind for at gaae til Søes, da en Dag, Kl. 11 om Natten, Skibet Jane fra Hull, et af dem der var meldt at være indefrosne i Landisen paa Vestkysten, indkom paa Rheden og gik til Ankers. Vi sendte strax Baade derombord med ferst Risd og andre Levnetsmidler, samt tilbød enhver Hjælp, i vor Magt. Capitainen fra Jane, Hr. Tather, kom ombord til os den næste Morgen og meldte, at Skibet Middleton var forliift, men alle Mand vare biergeede; nogle af dem vare ombord hos ham, Resten paa Skibet Viewforth. Dette sidste ankom om Eftermiddagen og ankrede i Havnen ved Siden af os. Den Glendighed, vi saae, da vi kom derombord, lader sig ikke skildre. Viewforth's eget Mandstabs bestod oprindeligen af over 50 Mand og 27 af Middletons, tilsammen 84 Siæle. Heraf vare 14 døde af Kulde og Skærbug. Mange af de Dørløvende laae

paa deres Yderste af denne Syge, og flere af dem havde i 3—4 Maaneder ikke været ude af deres Seng og vare nu en levende Raadenheds Masse. Standsoierne raadnede under dem og Skarn og Uhumskheder laae opdyngtet rundt omkring dem. Stanken var ikke til at udholde, og den hele Scene i høieste Grad angribende. Kun 7 Mand vare istand til at forrette Tjeneste, og vare de blevne i Soven ganske faa Dage endnu, vilde rimeligviis ikke en eneste Mand været frelst. Disse ulykkelige Menneskers frygtelige Udseende strammede Dens Folk i den Grad, at Ingen vilde tage dem i Puset til sig, og havde ikke Capitain Ross paa sit Ansvar leiet et stort Huus, der stod ledigt, og indrettet det til Hospital for dem, vilde man sikkert have ladet dem omkomme i al deres Elendighed.

Endskiondt det var henved Kl. 3 om Eftermiddagen, da Skibet kom til Ankers, lykkedes det dog Hr. Hamilton, til hvem Capt. Ross havde overdraget at indrette Hospitalet, og Coves Chirurg, der besørgede de Syges Jlandbringelse, efter mageløse Anstrængelser, endnu før Kl. 10 samme Aften at faae de Syge, der meest trængte til Hiælp, indlagte paa Hospitalet og forsynede med enhver Bequemmelighed og Pusvalesesmiddel fra vort eget Forraad; og saaledes blev vort Uheld, der tvang os til at vende tilbage i denne Havn, et Middel af Forsynet til faa mange Ulykkeliges Frelse.

Denne Tildragelse havde imidlertid en anden til Folge, som nær kunde have forstyrret hele vor Expedition. Synet af den ynkelige Forfatning, hvori Biewforths Mandskab befandt sig ved Ankomsten hertil, i Forening med Grindringen om det overordentlig haarde Veir vi havde mødt, og det Rygte som slettænkende eller svage Mennesker havde gjort sig Glid for at udsprede, at Skibet ikke længer var sødygtigt, bevægede næsten det samtlige Mandskab til at erklære Capitainen, at de ikke vilde gaae til Søes med det, for en bedre Aarstid var indtraadt. Capitainen lod strax alle Mand kalde agterud, og med Mildhed, men tillige med Bestemthed, forestillede dem det Ugrundede i deres Frygt og

den uafsvættelige Skam, det vilde være for enhver af dem at overlade deres Medmennesker til den grusomme Skiebne, hvorpaa de nys havde seet et Exempel i det sidst ankomne Skib, et Exempel der hos enhver brav Sømand maatte fremkalde dobbelt Jver og Anstrængelse for at ile de tilbageblevne Skibe til Hiælp. Koffardmatrosen er et langt mere tænkende Væsen end Orlogsmatrosen, og denne Apellering til deres Dømmekraft som Sø-mænd, og deres Følelser som Mennesker, havde en langt bedre Virkning, end om Capitainen havde truet dem med at anvende den Magt og Myndighed, Regieringen havde nedlagt i hans Haand. Efter at have opfordret dem til, selv at undersøge de bestadigede Steder af Skibet, oplæste han Skibsbygmesterens Erklæring, der paa det høitideligste forsikrede, at Skibet efter den sidste Reparation var fuldkommen lige saa tjenstdygtigt som før det tilstødte Havari. Mandskabet erklærede derpaa deres ubetingede Tilfredshed og Villighed til at gaae med, og den næste Morgen sattes de paa Prøve, idet alle Mand bleve kaldte op for at lette. Aldrig havde Coves Mandskab viist større Jver, Activitet og Lyft, end ved denne Leilighed, endskiondt det var klart for Enhver, at med den svage Brise, det da var, vilde det næsten være umuligt for Skibet at komme langt nok ud før Flodtiden begyndte, som her løber i Svirvler med 7—8 Miles Fart og upaatvisselig vilde drive os tilbage igien, giennem et eller andet af de mange vanskelige Lob imellem Øer og Skær, der gjør Seiladsen saa farlig for enhver Fremmed. Da vi vare komne 2—3 Mil fra Land gif Vinden om og vi maatte da atter søge Ankerplads.

Det stormende Veir, under vort Ophold her, havde ogsaa hindret Postgangen over Pentland Fiord, og vi havde derfor ikke modtaget Breve førend vi nu kom til Ankers igien. Vi havde den Glæde at erfare, at Abram af Hull var lykkeligen ankommet til England, saa at Lady Jane af Newcastle og William Torr af Hull nu vare de eneste, der endnu savnedes.

Endelig d. 24 Febr. lettede vi med en gunstig Vind og

stode til Søes. Smukt Veir ledsagede os indtil den 4de Marts, da vi atter havde naaet 30° Længde; men her begyndte vore Besværigheder paany. Vinden gik om til Vest, og vedblev at blåse haardt, næsten uden Ophør, i 23 Dage, saa at vi, al Anstrængelse og svær Seilføring uagtet, ifkun vare komne 100 Qv. Mile frem i vor rette Cours. Hele denne Tid havde vi hver Nat kastet Raketter og afbrændt Blinkfyur til Signal for de søgte Skibe, om Tilfældet skulde føre dem i Nærheden; og om Dagen holdt vi skarpt Udkik fra Toppen.

De haarde Storme vi havde at kæmpe med; Dækket og Takkelagen lige til selve Toppen bedækket med Sne og Is; den idelige svære Kulling og Duvning af Skibet, og de svære Stød af Søerne, der ideligen sloge over os; ofte presset over Gyne med Seilføring, for at komme frem til vor Bestemmelse; alt dette holdt Officierer og Mandskab i uafbrudt Anstrængelse for at reparere Takkelagen og stifte Jomfruier og Takkereeb, der næsten daglig brak istykker og sprang. Det øverste Dæk aabnedes i Maaderne, ved Skibets svære Arbeiden, og hver Gang vi fik en Sø ind over os, styrtede Vandet ned i Kværne til Mandstabet; men uagtet alle disse Besværigheder af Kulde, Væde og anstrængende Arbeide vedbleve vore Folk at være muntre og villige. Officierernes kloge og i rette Tid viste Overbærenhed, og den gradvise Maade, hvorpaa Orlogsdisciplinen indførtes iblandt disse Folk, viste nu de bedste Følger, idet den trodsige og urolige Land, der karakteriserer Grønlandsfarer-Matrosen, var gaaet over til en ordentlig, lydlig og ærbødig Charakter; og Alle kæmpedes om at vinde Chefens og Officierernes Yndest.

Efter at have kæmpet med et saa vedvarende haardt Veir, som maaste aldrig noget Skib før har udstaaet, ankom Cove til Kanten af Isen Kl. 11 F. M. D. d. 7de April paa omtrent 54° Brede og 54° Længde, meget nær ved det samme Sted, hvor Skibet Abram var sluppet ud, og her i Nærheden maatte man vente at træffe de andre Skibe, dersom de vare drevne i samme Direction som Abram. Vinden stod lige paa Isen, og Sneen

faldd meget stærkt; Thermometeret tilkiendegav os at vi nærmede os Isen, idet at Havets Temperatur sank fra 38° til 29° F. (omtrent 2½° + og 1° — R.) og da Taagen og Sneen klarede op, saaes Isen omtrent 3 Qvartmile fra os, strækkende sig saa langt til begge Sider af vor Cours, som Diet kunde række. Den var overmaade tæt sammenpakked af de svære østlige Storme, der havde blåst i den sidste Tid, og Søen brød hoit mod dens Bredder. Vi antogte ikke, at den bestod af meget svær Is, men i nogen Afstand fra Bredden saaes mange Isbjerg i den.

Da Kulingen tiltog og Luften saae truende ud, dreiede vi til Vinden, saa snart som vi havde nærmet os den nok, for at faae et foreløbigt Begreb om den, og vi holdt det krydsende Matten over, hvorpaa vi atter holdt ind, og nu begyndte vor Undersøgelse af Isbredden. Vi passede bestandig siden at være inde under Isen hver Morgen i Dagbrækningen; Skibet blev derpaa forceret ind i den løse Is, saa langt som vi torde vove os, uden at staae Fare for at blive sat fast; thi vi fandt Strømmen her at sætte os stadigen S. D. hen omtrent 20 Qvartmile i Etmaalet, saa at vi vare nødte til at prange haardt, for at stoppe hvad vi havde, imod denne Strøm og den herskende nordvestlige Vind. Hele Dagen tilbragtes med at undersøge Isen nøie, og at slippe ud igien før det blev mørkt, hvilket ei var et let Arbeide, da den svære løse Is strakte sig flere Qvartmile ud fra den faste Bred, og ofte fik vi, uagtet al mulig Paapasenhed, meget voldsomme Stød. Der var mange Dage, paa hvilke vi formedelst Taage og Sneveir ei kunde nærme os Isen; men de farligste Situationer for os vare de, naar en østlig Storm kom paa, medens vi vare inde under Isbredden. En af disse Storme, som kom paa os d. 27de April, var i enhver Henseende den haardeste og farligste vi endnu havde udstaaet.

Det var om Eftermiddagen, medens vi vare beskæftigede med vor sædvanlige Undersøgelse, at denne Storm kom paa, idet Vinden pludselig sprang om til N. O. og Kulingen saa hurtig tiltog, at vi i mindre end 3 Timer vare reducerede til flosrebet

Storemersseil og Stormstagsseilene. Da Morket kom paa, blæste det en fuldkommen Orkan, og med Isen under vor Læ knap 4—5 Dv. M. fra os, syntes der kun at være lidet Haab for os. Søen reiste sig snart til en frygtelig Høide, og den svære Seilføring, vi vare nødte til, pressede Skibet saa svært, at den læ Fokkeraanfok ofte var flere Fod under Vand. Mattens Morke og det tætte Søstank, som frøs idet det fløi hen over os, gjorde at vi ikke kunde see 20 Favne fra os, medens vor idelige Frygt for at løbe imod et af de mange Isbjerg, og Uvissheden om vi stoppede hvad vi havde, eller dreve ned mod den faste Isbred, gjorde denne Nat til den værste vi endnu havde havt. Stormen vedvarede uafsladelig til Søndagen. Svære Søer vare brudte over os og havde borttaget hele læ Vastingage og mange Ting fra Dækket. Nætterne tilbragtes i den ængsteligste Uvisshed om vor Stilling, og naar Dagen frembrød kunde vi ei see stort længere end for, for den tætfaldende Sne. Skibet saae ud som en Ismasse lige til Toppen; de smeltreste Ender havde faaet en Tjkkelse som et Kabbeltoug, af Søstanket der frøs fast omkring dem, og paa Undervant og Stage havde Isen samlet sig i den Mængde, at Bovenvægten forøgede Skibets Bevægelser og truede at brække Masterne. Da endelig Stormen om Eftermiddagen begyndte at lægge sig, bleve alle Mand satte til at slaae Isen af Master og Tougværk; Kl. 10 om Aftenen havde Søen lagt sig saameget, at vi kunde sætte en rebet Fok, og da Vinden var gaaet tre Streger mere nordlig svandt nu enhver Frygt.

Endstiondt vi saaledes hyppigt bleve afbrudte i vore Undersøgelser af Isen, fortsatte vi dem dog med saa megen Iver og Omhu, at vi bleve forvisede om, at dersom noget Skib havde været fast i en ikke for stor Afstand fra Kantene, maatte vi have seet det.

I Begyndelsen af Mai begyndte vi at komme i Mangel for Vand, og vi kunde intet erholde fra de mange Isbjerg, vi daglig passerede, fordi Søen altid brød for stærkt omkring dem til at lande. Vi grebe derfor til det samme Middel, som Capitain

Ross; vi toge nemlig en af Jern-Vandkasserne og placerede den paa Dækket tæt ved Kabykrøret; en Blypibe, 10 Fod lang, anbragtes i Laaget af Kabykiedlen, og igiennem den førtes Dampen ind i Jernkassen paa Dækket, hvor den fortættes til Vand ved Kulden, som vi holdt vedlige ved idelig at lægge vaade Svabere udenpaa Kassen. 60 Gallons fortræffeligt Vand distilleredes saaledes daglig, hvilket var meer end tilstrækkeligt for vort Forbrug. Ved alle andre Distillationsmaader erholder Vandet ikke den tilbørlige Blanding af atmosfærisk Luft, hvorfor man blandt andet har tyet til at filtrere det igiennem Træful; men ved denne Capt. Ross' Maade bliver Vandet, lige saa snart som det har dannet sig i saa stort et Kar, ved Skibets Bevægelse holdt i bestandigt Oprør, baade under og efter at det har dannet sig, hvorved Luften blander sig med det i et passende Forhold, længe før det aftappes efter 24 Timers Forløb. Som en Følge af at Kiedler og Fyrsted ikke vare indrettede dertil, medgik der rigtignok en betydelig Qvantitet Brændsel: en Pøs fuld af Kul til halvanden Pøs Vand; men da vi vare velforsynede med Kul, kom dette ei i Betragtning. Efterat vi i nogle Dage havde holdt vort Distilleerapparat i Gang, fik vi en gunstig Leilighed til at forsyne os fuldkommen med Vand fra et Isbjerg.

Den 15de Mai traf vi paa Skibet „Undaunted“ af Kirkcaldy, og fik ved den Efterretning om Lady Janes Ankomst til England. Skiondt den ynkelige Forsatning, hvori dens Mandskab befandt sig ved Ankomsten til Orkney, ikke kunde andet end vække vor Deeltagelse, glædede det os dog, at vort Hospital, der var holdt parat for dem, atter var Anledning til mange Menneffers Frelse. Vi fik ligeledes at vide, at man i England antog at Skibet William Torr var forladt af Mandskabet, som rimeligvis vilde søge Landet og opholde sig blandt Esquimoerne indtil anden Hjælp kunde række dem.

(Efter at have seilet langs med Isen og undersøgt dens Bred med største Omhyggelighed, paa en Længde Syd og Nord af 400 Dv. Mile, uden at støde paa nogen Abning i den eller

finde noget Spor af den savnede Grønlandsfarer, søgte Cove ind til Holsteinborg, hvor den formodede at træffe sammen med et af de foromtalte Bombardeerfartøier, som efter den første Bestemmelse skulde støde til dem, men senere vare contramanderede. Under Opholdet her mødte de den største Gæstfrihed og venstabeligste Omgang hos alle Danste: „Erindringen om de behagelige Dage — siger Beretningen — „vi tilbragte i Colonien Holsteinborg, vil stedse bebares af enhver af os, der hos disse fortræffelige Mennesker mødte en Forekommenhed og Tienstagtighed, som om vi havde været blandt Brødre.“ Efter et Ophold her af 14 Dage seilede de d. 13de Juni for at søge „Whale-Islands.“ Her traf de en engelsk Hvalfanger, der underrettede dem om, at intet Skib var afgaaet til deres Assistance fra England, og at Depescher, der rimeligviis indeholdt Ordre for dem at vende tilbage, vare afleverede til den danske Gouverneur, Major Fasting paa Disco. En Officier blev sendt derhen med et Fartoi for at afhente dem. Flere Hvalfangere kom til dem medens de laae ved Whale-Islands; blandt disse var Lady Jane af Newcastle, ligeledes 5 af de Capitainer, der havde ført Skibe som vare iblandt de 11 savnede. Alle kappedes om at vise sig erkiendtlige for al den Moie, Coves Officierer og Mandskab havde udstaaet for at komme dem og deres Ulykkesbrødre til Hiælp. Forfriskninger af alle Slags sendtes dem i Overflodighed. En Capitain Gray, af Skibet Eclipse, var den der sidst havde talt med Skibet William Torr. Han traf det den 16 Septbr. under „Coutts-Inlet“ og dets Capitain tilkiendegav sin Hensigt at søge Winterleie et Sted paa Kysten. En anden Efterretning derimod, af Capitain Tather, Skibet Jane, gik ud paa, at William Torr var seet den 14de October omtrent 6 Ds. Mile fra Cap Seal; den drev da synderefter med Isen, raskere end han, og var ham af Sigte d. 17de. Han antog at den vilde naae Piemmet tidligere end han, som han i det Hele ansaae dens Stilling for bedre, end Biewforths og Middleton's, der begge vare frelste. Paa denne Beretning var det at Admiralitetet grundede sin Beslutning, ei at udsende no-

get af Bombardeerfartøierne. Rygtet gik imellem de her samlede Skibe, at en anden Grønlandsfarer, Von Accord, Capitain Parker, som formodedes at være ved „Four Islands Point“, havde mødt Braget af et Skib under Cap Farvel, hvis Udseende, som det i Afstanden kunde bedømmes, svarede til Beskrivelsen af William Torr. Capitain Ross besluttede derfor at gaae til Four Islands Point, efter at have benyttet Opholdet her ved Whale Islands til at istandsætte sit Skib fuldkomment.

Efter at have anløbet Four-Islands Point, hvor ingen videre Oplysning om det savnede Skib erholdtes af de der forsamlede Grønlandsfarere, foretog Capit. Ross en ny Uundersøgelse af den tidligere besøilede Jis, idet han begyndte ved det af Capt. Tathers betegnede Sted, hvor William Torr sidst var seet. Paa omtrent 58° Brede lykkedes det dem at trænge heelt igiennem Isen ind til Kysten, hvor de ankrede i Okkah Bugten, og da nu ethvert Haab om at finde Noget af deres forulykkede Landsmænd var forsvundet, lavede de sig endelig til at forlade dette besværlige Farvand. I de første Dage af August tiltraadte de Piemreisen og ankom den 31te s. M. til Hull, hele Mandskabet i god Behold.)

Da man senere har fisset Trantønder i Søen, mærkede William Torr, kan der ikke længere være nogen Tvivl om, at dette Skib er totalt forliist og Mandskabet rimeligviis alle omkomne.

Optegnelser om Sø-Staten.

Vi fulle denne Gang meddele nogle Tabeller over Dimensioner, Vægt, m. m. af flere til vore Krigsskibe hørende Dele, hvorom hidtil ikke haves noget Trykt og som ofte i det praktiske Liv fordres Kundskab om.

Mundholters Dimensioner og Vægt.

Til et Linieskib som Dronning Maria.

	Hele Længden.	Top eller begge Røtter.	Største Diameter.	Vægt.
Stortoppen.				
Stormast . . .	108 $\frac{1}{2}$ 9 $\frac{1}{2}$	13 F. = I.	35 $\frac{1}{2}$ To.	29259 Pd.
Stor-Raa . . .	97 - -	8 - -	24 $\frac{1}{4}$ -	6364 -
Stang . . .	65 - -	7 = =	20 $\frac{1}{4}$ -	4576 -
Merseraa . . .	76 - -	15 - = $\left\{ \begin{smallmatrix} 6-2 \\ 1-6 \end{smallmatrix} \right\}$	15 $\frac{1}{2}$ -	1794 -
Bramstang . . .	37 - 4	5 - =	11 -	
Bramraa . . .	47 - 6	6 - =	9 $\frac{3}{8}$ -	
Boven Bramstang	57 - 10	12 - =	7 $\frac{1}{8}$ -	
Boven Bramraa .	30 - 10	3 - =	5 -	
Boven Løseils Spiir	45 - 6	2 - =	10 -	
do. — Raa	28 - -	2 - =	6 -	
Bram Løseils Spiir	31 - -	1 - 9 -	6 $\frac{1}{2}$ -	
do. — Raa	17 - 6	1 - 6 -	4 $\frac{1}{3}$ -	
Boven Br. Løseils Raa	11 - 6	1 - -	2 $\frac{1}{2}$ -	

Sortoppen.				
Fokkemast . . .	101 - 10 $\frac{1}{2}$	12 = =	33 -	24266 -
Fokkeraa . . .	85 - 8	7 - 6 -	21 $\frac{1}{2}$ -	4502 -
Stang . . .	59 - 6	6 - 6 -	18 $\frac{3}{4}$ -	3678 -
Merseraa . . .	66 - 4	14 - 8 -	14 $\frac{1}{2}$ -	1434 -
Bramstang . . .	34 - 3	4 - 9 -	10 -	
Bramraa . . .	41 - 6	5 - 6 -	8 $\frac{1}{2}$ -	
Boven Bramstang	52 - 10	11 - =	7 $\frac{1}{2}$ -	
Boven Bramraa .	27 - 6	2 - 6 -	4 $\frac{1}{4}$ -	
Under Løseils Bom	41 - 6	1 - 6 -	8 -	
do. — Raa	16 - -	1 - -	4 $\frac{1}{2}$ -	
Boven Løseils Spiir	40 - 6	2 - =	9 $\frac{1}{3}$ -	
do. — Raa	27 - -	2 - =	5 $\frac{1}{2}$ -	
Bram Løseils Spiir	29 - -	1 - 9 -	6 $\frac{1}{4}$ -	
do. — Raa	16 - 6	1 - 6 -	4 -	

	Hele Længden.	Top eller begge Røtter.	Største Diameter.	Vægt.
Boven Br. Løseils Raa	10 F. = I.	1 F. = I.	2 $\frac{1}{2}$ I.	
Krydstoppen.				
Mesansmast . . .	76 - 8	10 - = -	24 $\frac{1}{2}$ -	9113 Pd.
Bergineraa . . .	63 - -	5 - = -	12 $\frac{1}{2}$ -	957 -
Bom } fra Agerkanten	64 - 6	4 - = -	13 $\frac{1}{4}$ -	1372 -
Gaffel } af Masten.	47 - =	5 - = -	12 $\frac{3}{4}$ -	941 -
Kryds-Stang . . .	50 - =	6 - = -	14 $\frac{1}{2}$ -	1897 -
Raa . . .	50 - 2	9 - 2 -	9 $\frac{1}{4}$ -	507 -
Boven krydsstang .	28 - 3	4 - = -	8 -	
do. — Raa . . .	33 - 3	4 - = -	6 $\frac{1}{2}$ -	
Boven B. Kryds-Stang	43 - 9	9 - = -	6 -	
Boven Boven Kryds-Raa	22 - 4	2 - 4 -	4 $\frac{1}{2}$ -	
Bougsprydet.				
Sprydets hele Længde udenfor Stævrens	70 - =		$\left\{ \begin{smallmatrix} 35\frac{1}{2} - \\ 33 - \end{smallmatrix} \right\}$	14388 -
Yderkant . . .	46 - =			
indenfor do. . .	24 - =			
Rlyverbom hele Lgde udenf. Vspr. Yderende	50 - 9		14 $\frac{1}{2}$ -	1782 -
Jagerbom hele Lgde udenf. Rlb. Yder Ende	30 - 3			
	50 - =	2 - = -	9 $\frac{1}{2}$ -	
	19 - 9			
Blinde-Raa . . .	51 - =	6 - = -	11 $\frac{2}{3}$ -	

Til en Fregat efter Sreias Tegning.

	Hele Længden.	Top eller begge Røtter.	Største Diameter.	Vægt.
Stortoppen.				
Stormast . . .	90 F. 7 I.	10 F. 6 I.	29 $\frac{1}{2}$ To.	17453 Pd.
Stor-Raa . . .	30 - 3	6 = 3	19 $\frac{1}{2}$ -	3442 -
Snogmast . . .	56 - 4		9 -	
Gaffel paa samme	31 - 3	2 - =	8 $\frac{1}{2}$ -	
Storstang . . .	55 - =	6 - 6	16 $\frac{3}{4}$ -	2673 -
Merseraa . . .	61 - 8	$\left\{ \begin{smallmatrix} 4-6 \\ 1-4 \end{smallmatrix} \right\}$ 11 = 8	12 $\frac{3}{4}$ -	986 -
Bram Stang . . .	31 - 6	5 - =	9 -	
do. Raa . . .	39 - 3	5 - =	7 $\frac{3}{4}$ -	
Boven Bramstang	43 - 4	6 - =	6 -	
do. Raa . . .	26 - =	2 - 4	4 $\frac{1}{2}$ -	
Boven Løseils Spiir	36 - 6	1 - =	8 -	
do. — Raa	22 - =	2 - =	4 $\frac{1}{2}$ -	

	Hele Længden.	Top eller begge Koller.	Største Diameter.	Vægt.
Bram Læseils Spiir	25 $\frac{3}{4}$ 3 $\frac{1}{2}$	1 $\frac{3}{4}$ 2	5 $\frac{1}{2}$ 2	
do. — Raa	13 = 4	1 - 4	3 $\frac{1}{4}$	
Bov. Br. Læseils Raa	6 = 6	1 - =	1 $\frac{3}{4}$	
Sortoppen.				
Fokkemast . . .	84 - 9	9 - 9	27 $\frac{1}{2}$	14548 Pd.
Fokkeraa . . .	70 - 9	5 - 9	17 $\frac{1}{2}$	2471
Forstang . . .	51 - 9	6 - 3	15 $\frac{3}{4}$	2272
Merseraa . . .	55 - 8	{ $\frac{4-2}{1-4}$ } 10 - 8	11 $\frac{1}{2}$	732
Bramstang . . .	28 - 6	4 - 6	8 $\frac{1}{2}$	
Bramraa . . .	35 - 6	4 - 6	7	
Boven Bramstang	39 - 3	5 - 6	5 $\frac{3}{4}$	
do. Raa . . .	24 - 3	2 - 3	4 $\frac{1}{2}$	
Under Læseilsbom	33 - 6	1 - 6	6 $\frac{1}{2}$	
do. — Raa . . .	12 - 9	0 - 9	3 $\frac{1}{2}$	
Boven Læseils Spiir	33 - 6	1 - =	8	
do. — Raa . . .	20 - 6	2 - =	4 $\frac{1}{2}$	
Bram Læseils Spiir	23 - 9	1 - =	5 $\frac{1}{8}$	
do. — Raa . . .	12 - 4	1 - 4	3	
Bov. Br. Læseils Raa	6 - =	1 - =	1 $\frac{3}{4}$	
Krydstoppen.				
Mesansmast . . .	69 - 6	8 - 6	20	5751
Bergine Raa . . .	54 - =	4 - =	11 $\frac{1}{2}$	790
Bom {fra Vatterkanten of Waften.}	55 - 10	2 - =	12	914
Gaffel . . .	41 - 6	4 - =	10 $\frac{3}{8}$	560
Kryds Stang . . .	41 - 4	5 - =	12 $\frac{1}{2}$	1157
do. Raa . . .	43 - 5	{ $\frac{2-7}{1-4}$ } 7 - 2	8 $\frac{1}{2}$	372
Bov. Kryds Stang	24 - 6	3 - 9	6 $\frac{3}{8}$	
do. — Raa . . .	28 - 9	3 - =	5 $\frac{3}{8}$	
Bov. B.:Kryds Stang	34 - 5	5 - =	5	
do. — Raa . . .	20 - 4	2 - =	3 $\frac{1}{4}$	
Boug spraydet.				
Spraydets hele Længde udenfor Stævnen	55 = =		29 $\frac{1}{4}$	7700
Yderkant . . .	36 - 6		27 $\frac{1}{4}$	
Klyverbom . . .	41 - 11 $\frac{3}{4}$		11 $\frac{1}{4}$	944
udenf. Vsp. Yderende	24 - 3			
Jagerbom . . .	39 - 10	2 - =	7 $\frac{1}{2}$	
udenfor Alb. Yderende	16 - =			
Blinde Raa . . .	43 - =	6 - =	8 $\frac{1}{2}$	

Til en Corvet efter Dianas Tegning.

	Hele Længden.	Top eller begge Koller.	Største Diameter.	Vægt.
Stortoppen.				
Stormast . . .	66 Fd. 6 To.	9 $\frac{3}{4}$ 2	21 To.	6253 Pd.
Snogmast . . .	43 - 8 -	- -	7 -	
Gaffel paa samme	21 - = -	- -	6 -	
Stor-Raa . . .	59 - = -	5 - =	14 $\frac{1}{4}$ -	1321
Stor-Stang . . .	40 - 3 -	5 - 3	12 $\frac{1}{2}$	1071
Merse-Raa . . .	47 - 3 -	{ $\frac{2-2}{1-3}$ } 6 - 10	10 -	463
Bram-Stang . . .	22 - 11 -	3 - 6 -	6 $\frac{1}{2}$ -	
do. Raa . . .	31 - 2 -	3 - 6 -	5 $\frac{7}{8}$ -	
Bov. Br. Stang	37 - 8 -	10 - 6 -	4 $\frac{3}{8}$ -	
do. — Raa . . .	20 - 4 -	2 - = -	3 $\frac{1}{8}$ -	
Bov. Læseils Spiir	29 - = -	1 - 6 -	5 $\frac{3}{4}$ -	
do. — Raa . . .	17 - 6 -	2 - = -	3 $\frac{1}{4}$ -	
Bram Læseils Spiir	21 - 6 -	1 - = -	4 $\frac{1}{4}$ -	
do. — Raa . . .	11 - 6 -	1 - 4 -	2 $\frac{1}{2}$ -	
Bov. Br. Læseils Raa	3 - 6 -	1 - = -	1 $\frac{1}{4}$ -	
Sortoppen.				
Fokkemasten . . .	60 - 6 -	8 - =	24 -	5314
Fokkeraa . . .	54 - = -	4 - 6 -	13 $\frac{1}{2}$ -	1072
Forstang . . .	37 - 6 -	5 - = -	11 $\frac{1}{4}$ -	889
Merseraa . . .	42 - 6 -	6 - 6 -	9 $\frac{1}{2}$ -	370
Bramstang . . .	21 - 9 -	3 - 6 -	6 -	
Bramraa . . .	28 - = -	3 - = -	5 $\frac{3}{8}$ -	
Boven Bramstang	34 - 2 -	9 - 2 -	4 $\frac{1}{4}$ -	
do. Raa . . .	19 - = -	2 - = -	2 $\frac{7}{8}$ -	
Under Læseils Bom	25 - 3 -	1 - 6 -	4 $\frac{1}{2}$ -	
do. — Raa . . .	8 - = -	- 9 -	1 $\frac{3}{4}$ -	
Boven Læseils Spiir	27 - = -	1 - 6 -	5 $\frac{1}{2}$ -	
do. — Raa . . .	16 - = -	2 - = -	3 -	
Bram Læseils Spiir	19 - 6 -	1 - = -	4 -	
do. — Raa . . .	11 - = -	1 - 4 -	2 $\frac{1}{2}$ -	
Bov. Br. Læseils Raa	3 - 6 -	1 - = -	1 $\frac{1}{4}$ -	
Krydstoppen.				
Mesansmast . . .	55 - = -	6 - = -	15 -	2454
Bergine-Raa . . .	42 - 4 -	4 - = -	9 -	335
Bom {fra Vatterkanten of Waften.}	42 - 9 -	2 - 6 -	9 $\frac{1}{4}$ -	415
Gaffel . . .	32 - 3 -	3 - = -	8 $\frac{1}{4}$ -	274

	Hele Længden.	Top eller begge Nøkker.	Største Diameter.	Vægt.
Krydstoppen.				
Kryds-Stang . .	31 Fd. 9 To.	4 Fd. = To.	10½ To.	623 Pd.
do. Raa . .	33 - 4 -	5 - 6 -	6½ -	166 -
Boven Kryds-Stang	16 - 9 -	2 - 9 -	5½ -	-
do. do. Raa	23 - = -	2 - = -	4 -	-
Bov. Bov. Krydsstang	26 - 8 -	6 - 6 -	3½ -	-
do. do. Raa	15 - 4 -	1 - 6 -	2½ -	-
Bougsprydet.				
Sprydets hele Længde	42 - = -	- -	21 -	3102 -
do. udenfor Stævnen	28 - 6 -	- -	20 -	-
Rlyverbom, hele Lgde	31 - 6 -	- -	10½ -	572 -
do. udenfor Sprydet	18 - = -	- -	-	-
Jagerbom, hele Lgde	29 - 2 -	- -	5½ -	-
do. udenfor Klb.	11 - 2 -	- -	-	-
Blinde Raa . .	28 - = -	3 - 6 -	5¾ -	-

Dimensioner og Vægt af Ankere, Touge og Varpegods.

	Dronning Maria.			Danmark.			Freia.		
	Anz. tal.	Dimens. i Tomme.	Vægt af hver i Pd.	Anz. tal.	Dimens. i Tomme.	Vægt af hver i Pd.	Anz. tal.	Dimens. i Tomme.	Vægt af hver i Pd.
Svær-Anker.	4		{ 640 à 6000	4		5700	4		{ 4300 à 4000
Ankertoug.	7	19"	7544	7	18"	6763	6	16"	5336
Varpanker.	2		{ 1570 à 1500	2		1400	2		{ 1080 à 1000
Kabbeloug.	4	9"	1700	4	8½"	1495	4	8"	1325
Pertline.	3	6½"	884	3	6"	748	3	6"	748
Jagetrokse.	3	4"	419	3	4"	419	3	4"	419

	Fregatten Fylla.			Fregatten Salatra.			Corvetten Diana.		
	Anz. tal.	Dimens. i Tomme.	Vægt af hver i Pd.	Anz. tal.	Dimens. i Tomme.	Vægt af hver i Pd.	Anz. tal.	Dimens. i Tomme.	Vægt af hver i Pd.
Svær-Anker.	4		{ 4000 à 3700	4		{ 2930 à 2700	3		{ 2400 à 2200
Ankertoug.	6	15"	4690	5	14"	4078	3	12"	2991
Varp-Anker.	2		{ 864 à 800	2		800	2		{ 650 à 600
Kabbeloug.	3	7"	1020	3	7"	1020	2	6"	748
Pertline.	3	5"	544	3	5"	544	3	4"	419
Jagetrokse.	3	4"	419	3	3½"	317	3	3"	238

	Brig St. Thomas.			Brig Mart.			Brig St. Jan.		
	Anz. tal.	Dimens. i Tomme.	Vægt af hver i Pd.	Anz. tal.	Dimens. i Tomme.	Vægt af hver i Pd.	Anz. tal.	Dimens. i Tomme.	Vægt af hver i Pd.
Svær-Anker.	3		1620	3		1500	3		1400
Ankertoug.	3	11"	2664	3	10½"	2311	3	10"	2073
Varp-Anker.	2		{ 500 à 450	2		410	2		400
Kabbeloug.	2	5½"	646	2	5½"	646	1	5"	544
Pertline.	3	4"	419	3	4"	419	2	4"	419
Jagetrokse.	3	3"	238	2	3"	238	2	3"	238

Vægt af Sartsier, Flaatomme og uden Master ic.

38 Fods kavelbygget Fartsier veier 9500 Pund	} beregnet.
32 — dito dito — 5200 —	
30 — dito dito — 4300 —	veiet.
30 — klinkbygget dito — 3000 —	supponeret.

26	Fods	kravelbygget	Fartoi	veier	2400	Pund	} veiede.
23	—	dito	dito	—	1600	—	
23	—	klinkbygget	dito	—	1200	—	
20	—	kravelbygget	dito	—	1340	—	
18	—	dito	dito	—	990	—	
16	—	dito	dito	—	680	—	
16	—	klinkbygget	dito	—	570	—	

Et Linieskibs Vandforraad.

Linieskibet Dronning Marie var i Aaret 1834 medgivet Beløbet af 1100 Tønder Vand, og Skiold i 1836 Beløbet af 1050 Tønder. En Besætning af 672 Mand forbruger ugentlig omtrent 100 Tønder Vand, altsaa var Forraadet omtrent for 10 Uger.

Holmens Vandcisterner ere byggede efter Fabrikmester Stibolt's Tegning og rumme 5 à 600 Tønder Vand.

Tale af Captain Sneedorff *),

holden for Søcadetterne 1788.

Mine Herrer! Naar jeg betænker, at jeg i dette Dieblit staaer for Danmarks tilkommende Søkrigere, Skibsbefalingsmænd og maaskee Admiraler, af hvis Kundskab, Conduite og Mod, vort elskede Fædrelands Skæbne engang kan være afhængig, og naar

*) Vi skulle fra Tid til anden meddele af disse Statens uforglemmelige Lærers velbekendte Taler ved Logternes Begyndelse, i den Dverbeviisning, at de hos Mange ville vække en behagelig Erindring om Ungdommens Dage, som de sikkert ville læses af Enhver med Fornøielse.

Red.

jeg betænker, at de her ere forsamlede, for i 6 til 8 Uger at begynde eller gaae længere frem paa den Bane, der skal føre dem til at beklæde disse Poster engang værdigen, saa brænder min Sjæl efter at finde de kraftigste Udtryk for at anspore Dem til at bruge den korte Tid, vi ere sammen, paa den bedste Maade.

Kundskab, Conduite og Mod: Disse vare Ordene, jeg nævnte; disse ere Egenstaberne, der kræves af Sø-Officiieren.

Uden Kundskab er Modet blindt. Uden Mod er Kundskaben asmægtig. Men hvor endog Mod og Kundskab ere forenede, der maa Conduite endnu komme til, for at styre det første og nytte den sidste paa den beleiligste og gavnligste Maade.

Det er derfor disse 3 Ting, mine Herrer, vi fornemmelig skulle lægge Vind paa. Vore forenede Bestræbelser skulle derfor herombord gaae ud paa: 1) at indsamle saa megen Kundskab som muligt; for det 2det, at studere, udøve og tilvænne os Conduite, saavel den daglige, som den der udkræves hvor uforudsete Tilfælde møde os; og for det 3die, at danne os selv saaledes, at Modet, dette Krigerens Klenodie, aldrig kan svigte os.

Jeg skal kortelig her give Dem mine Tanker, hvorledes jeg mener, i Forening med Dem, mine Herrer, og stolende paa den Lyft og den Iver, jeg allerede har fundet hos Dem, at vi bedst kunne gaae frem mod disse tre vigtige Egenstavers Erhvervelse.

1. Kundskab.

Jeg har iflor givet mig den Ære at sige Dem, at Delogs-kundskaben kunde inddeles i 5 Hoveddele:

- Sømandskabet,
- Styrmandskunsten,
- Sø-Artilleriet,
- Sø-Politiet og
- Sø-Lactifen.

Endvidere gav jeg mig den Ære at sige Dem, at Sømandskabet og Styrmandskunsten ere at ansee som Basis for de Andre, at der altsaa maa begyndes med dem, og at man ei med Nytte kan tage fat paa nogen af de andre, førend man har en

tilstrækkelig Grund i dem. Alle vore Bestræbelser iflor have ders for næsten alene gaaet ud paa at lære Sømandskabet samt præctifere det og Styrmandskunsten. Midlerne, vi iflor benyttede til at erhverve Kundskab ved, ville blive de samme iaar, fordi jeg ingen bedre endnu kiender. Quarteercheferne skulle, som de altid have været, være deres Undergivnes Lærere, og jeg skal være Alles. Saavel jeg som de skulle være, ikke alene rede til, men glade ved at besvare ethvert Spørgsmaal, Orlogskabet vedkommende, og det til alle Tider. Og jeg indbyder Dem herved, mine Herrer, ligesom iflor, ja, jeg besværges Dem endog, ved den Kiærlighed De have til Deres egen Bælfærd, at De benytte Dem af dette mit pligtfyldige Tilbud, og vel vaagte Dem for den falske Ære, hellere at forblive usvidende, end at søge Underretning hos mig, der aldrig har og aldrig skal bebrejde Dem Usvidenhed, endog om de allersimpleste Ting; thi jeg erindrer mig endnu levende, at jeg paa Deres Alder har været usvidende om mange Ting. Men jeg har spurgt; jeg har søgt; jeg har optegnet; jeg har grundet — og jeg fandt, at dette var Maaden, paa hvilken Kundskaber strømmede ind til Mennesket.

De see heraf, mine Herrer, at Tingene, vi skulle lære, og Midlerne, vi skulle bruge for at lære, ere de samme iaar som iflor. Fremgangsmaaden, derimod, har jeg troet at borde forandre.

Det er langt fra, at jeg paa nogen Maade herved vil gjøre de Quarteerchefer Bepreidelser, hvis Fremgangsmaade jeg iflor har lært at kiende — der er toertimod flere iblandt dem, hvis Disciplers Fremgang, nogle meer og nogle mindre, taler høit til deres Ære; men det jeg egentligen sigter til er, at faae en bestemt Rad og Orden i Fremgangsmaaden, en afstreven Vej, saa at intet Skridt skal gaaes to Gange, at man ei, naar man er kommen langt frem, skal have nodig at gaae stundom heelt tilbage, for at hente de Ideer man forsømte at erhverve sig i Begyndelsen.

For at De, mine Herrer, kunne gjøre sig en klar og tydelig

Foreskilling om den Fremgangsmaade, jeg har valgt, og nu iaar anbefaler, ville De skænke det Følgende Deres Dymærksomhed.

Den hele Maskine, som det fuldtudrustede Krigsskib udgjør, bestaaer af og kan inddeles i lutter enkelte Dele, som hver har en vis Form, et vist Brug eller Hensigt og et vist Navn. At kiende disse Dele, ville De begribe, mine Herrer, er Sømandens A. B. C.; og hvo der begynder at gaae videre frem, inden han har dem tilgavns inde, han bygger paa en vakkende Grund. Jeg har derfor opsat en Tabel, hvor alle disse ere opregnede, paa det ingen maatte forbigaaes, og dens Overskrift vil vise Dem, hvorledes jeg onsker den brugt.

Naar den unge Sømand har denne inde, kan han gaae over til at lære at kiende, hvorledes de enkelte Maskiner, hver for sig, ere sammensatte. Dette er, hvad man i Almindelighed kalder Redskabets Fart. Han vil da kunne være istand til at lære den Orden, i hvilken disse Maskiner ere stillede paa og efter hinanden: dette er, hvad man kalder Taklingen.

Naar han er kommen saavidt i sin Kundskab, da er der opgaaet et Lys i hans Siæl, som viser ham det hele fuldtudrustede Krigsskib, med alle dets bevægelige og ubevægelige, store og smaa Maskiner; deres Navn, deres Plads, Form, Hensigt, deres Sammensætning og deres Orden. Og nu kan han først gaae over til at lære at bruge dem, eller til det vi kalde Skibsmansøvren.

Veirets store Indflydelse paa denne gjør, at den maa inddeles i 2 Dele, nemlig Godtveirs- og Ondtveirs-Mansøvren.

Af disse tvende bliver Godtveirs-Mansøvren den, der først maa læres, og, som en Indledning til den, maa i Forveien gives Begreb om Skibets Tyngselspunkt, om Seilenes Kraft i Forhold af Indfalds Sinusen, om denne Krafts Direction, om Rorets Virkninger, om Seilenes indbyrdes Ligevægt, om Skibets Side-Modstand (Laterale Pression) i Skraa-Seilads, og om Udriften.

Og nu bliver det første Brug, den unge Sømand kommer til at gjøre, eller lære at gjøre af sin Maskine, det at tilfætte og hærge Skibets forskjellige Seil i godt Veir. Det andet bliver,

at manøvrere Skibet, med at lovende, staggende, luve an og holde af i godt Veir.

Ikke førend han er kommen saavidt i Rundskab, kan han have Nytte af at betroes til at commandere; han veed da selv hvad han gjør, og hvorfor han handler: Istedetfor han ellers, hovedsvimmel over at bruge en saa sammensat Maskine, som han endnu ikke kiender — frygter, handler vakkende og viser tydeligt, at han har begyndt et Arbeide, han ikke er voren.

Dette har bevæget mig til — og jeg troer, De ville indsee Nødvendigheden deraf, mine Herrer — at herefter Ingen, som ikke har commanderet før, kommer til at commandere, førend han ved Examen har aflagt Prove paa, at han har de Rundskaber inde, som jeg her har givet mig den Ære i deres behørig Ordren at opregne, og for hvilke ligeledes en Tabel skal blive opsat saavel til Lærernes Efterretning, som til de Lærendes Hjælp.

Hvad de Dele af Sømandskabet angaaer, som følge herpaa, nemlig Seils Tilfætning og Biergning i ondt Veir, Rekning, Rebs Udftikning, Rovending, Ansvning og Affaldning i ondt Veir, Ankring og Letning, saavel i godt som ondt Veir, Sævepiping, Desarmering o. s. v., da vil jeg stræbe at faae opsat et Udkast til en Tabel over dem; thi en fuldstændig har jeg endnu ei kunnet overkomme.

Saadan er, mine Herrer, den Plan til Rundskabs Opnaaelse, jeg for iaar har troet at borde vælge for Dem. Den er saa god, som min Tid og mine Indsigter har villet tillade den at blive. Udfaldet, som for største Delen staaer i Deres Magt, kan alene vise hvor nyttig den vil være.

Den anden Hovedegenkab, som Sø-Officieren bør besidde, er Conduite.

Ligesom hans Rundskab ikke er enkelt, men bestaaer af forskellige Dele, saaledes udfordres ogsaa en Samling af Fuldkommenheder, deels naturlige, deels erhvervelige, inden han kan tænkes som den der har sand, til alle Tider og alle Omstændigheder svarende Conduite.

Det er ikke nok, at han er et moralsk godt Menneske, at han er ædruelig, afholden, sanddru, retfærdig; men han maa tillige være virksom, utrættelig, subordineret, præcise; have rask Commando; forstaae at omgaaes sine Underhavende, saa de baade elske og respectere ham; være drivende i alle daglige Arbeider; være usforstyrret og roligbesluttende i alle pludselige, uforudseete Tilfælde; han maa sin hele Livstid igiennem bevare den fineste Følelse for sin Ære, lade den styre alle hans Handlinger og have det klart for Øie, hvor lidt den kan taale, og hvor forfærdeligt det var om den skulde taale noget.

Derfor jeg ikke maatte være kort, skulde jeg mere udbrede mig over enhver af disse Dele, der alle ere Søtrigeren saa nødvendige, og alle tiene saa høiligen til at gjøre ham ædel og herlig som Menneske. Jeg vil alene denne Gang, Hørr, især anbefale Dem Præcision, ligesom iflor Subordinationen var den, jeg fornemmeligen udbredte mig over.

Præcision eller Noiagtighed er en af de nødvendige militaire Dyder, saavel formedelt dens Gavnlighed i sig selv, som formedelt det ringe og ofte fordærvelige Lys de sættes i, som mangle den. Præcision er Subordinationens Forfødsødt. Hvo som har faaet en Ordre af sin Overmand og ei opfylder den til Punkt og Prikke, fornærmer han ikke alene, men han udsætter sig for at synde groveligen imod Tjenestens Befordring; thi det er Overmændenes Ret, i det Militaire, at give Ordre uden at forklare det mindste af deres Grunde; og har Inferieuren suspenderet en anden Grund, og har han været svag nok til derefter enten at forandre, udelade eller tilfætte sin betroede Commission noget, saa handler han ikke alene imod sin Overmands Ordre, men og imod hans Hensigt; saa lider Tjenesten; saa udsætter han sig for en Trettesættelse; og enhver fortient Trettesættelse er en Plet paa Æren, paa den fine, blanke Ære, som maa være mere fri for Pletter end Solen.

Men foruden det, at Overmændenes Befalinger skulle udrettes til Punkt og Prikke, skulde de og iværksættes paa den be-

stemte Tid. Hvert Dieblif, der gaaer over den, er en Anklager mod den, Ordren er betroet, og sætter ham under den Mistanke, at han ganske forsømmer at opfylde den, ja gjør ham Opfyldelsen maaskee umulig, thi hvo kan see frem i de kommende Tæmner. De største Uheld kunne forvoldes, et heelt Riges Belfærd kan forspildes — og Historien viser os, at det er forspildt ved en ringe Upræcision, ved at en Hiælp er kommen nogle Minutter for sildigt. Desuden har enhver Militair intet Vigtigere at iagttage, end sin Tjeneste; og naar han ikke passer den noiaagtig, saa er det enten Magelighed, eller Eiegyldighed, eller Dumhed, eller Forræderi, som er Aarsagen. Jeg er derfor overbevist, Mørr., at ikke een af Dem, naar han een Gang levende har følt den militaire Præcisions Nødvendighed — jeg er sikker paa da, at ikke een af Dem vil mangle den.

Endelig, Mørr., er Modet den tredie af de Hovedegenskaber, som udfordres af Sø-Officiieren.

M o d e t

er Mandens ypperste Ziir. Det er Rettskaffenhedens og den gode Samvittigheds Thermometer: ligesom disse stige og falde, stiger og falder hiint. Den, der er bestemt til at staae for sit Fædreland, veed at Skiendsel følger ham, om han svigter; og har han en god Samvittighed, iler han i Faren som en Mand. Modet afhænger baade af Siælen og af Legemet. Siælen maa have rigtige Begreber om hvad der er Pligt; den maa føle den høieste Lyst til at udføre den og en brændende Afsty for at svigte den; ingen Samvittighedsbebreidelser maae forstyrre dens Fred: denne kraftige Bevidsthed, denne rolige Siælsstyrke er det man kalder det moralske Mod, som det staaer i hvert retskaffent Menneskes Magt at erhverve sig. Det fysiske Mod afhænger for en Deel af Legemet; alligevel gjør dettes Form intet til Sagen; Jorden har havt de største Helte af ganske forskellige Staturer, Legemsbygning og Ansigtstræk, endog Krøblinger i Mængde; ja Sygdomme selv, saalænge de ikke bedøvede Siælen, vare ikke Mo-

det til Hinder: saa stor Magt har den moralske Kraft over Legemet. Men Siælen laaner i mange Tilfælde Styrke af Bevidstheden om den Understøttelse, den finder i et sundt, kraftigt og uddannet Legeme: derfor, Mørr., bør Krigeren, fremfor enhver anden Stand, stræbe efter at uddanne sit Legeme og bevare det usvækket af lave Eidenstavers Angreb; han bør flye som Pesten enhver af hine, Mennesket nedværdigende Udsævelser, hine vederstyggelige Laster, som, idet de undergrave Legemets Styrke, tillige sløve Siælens Kræfter, ved at forstyrre dens indre Fred. Herved, Mørr., kan den unge Søkriger selv erhverve sig denne hans Stands uundværligste Egenskab; herved kan han, under stadig Opmærksomhed paa sig selv, stadig Foreholden af sine Pligter og stadig Kamp imod uædle Eidenstavers Magt, tilvinde sig og befæste det urokkelige Mod, der aldrig skal svigte ham i Farens og i Kampens Time.

Og dermed, Mørr., være min Tale til Dem for denne Gang endt. Jeg slutter den med det inderlige Ønske, at enhver af Dem, saavel paa dette Togt, som alle deres Livs Dage, maa omfavnes af Kundskab, ledsages af Conduite og bære indeni sig selv det usvækkede Legemes og det skyldfrie Sindes altid sikre Følgevend: Modet.

Sø-Artillerieskolen i Portsmouth.

(Un. Serv. Journal.)

Det gamle Linieskib, Excellent, har Tilladelse til at have paa sine Skuller 6 Lieutenanter, 20 Cadetter (males or midshipmen) som have været 5 Aar til Søes, og 113 Matroser (Sø-Artillerister) der ere hvervede paa 5 Aar. Officiiererne forventer man ville tiene 3 Aar, fra deres Udgang af Skolen at regne, som Bederlag for den nydte Underviisning, der alligevel ikke er ganske gratis, da enhver af dem har at betale 5 £. sterl. aarlig

til den mathematisk Lærer. Fjorten Maanedere ere tilstaaede dem til det praktiske og theoretiske Cursus. Det sidste er omtrent som følger, og maa forekomme Enhver meget udstrakt, naar man betænker, at Officiererne, der gaae til Søes i en meget ung Alder, ikke have nogen Leilighed til at udvide de faa Kundskaber de tidligere have kunnet erhverve sig, med mindre de have nydt en desto omhyggeligere Dannelse forud.

Det mathematisk Cursus er: Algebra, Geometrie, Plantrigonometrie, Reglesnittene, Mensuration, Statik, Mechanik, Lege- mers Sammenstod, Projectiler in vacuo og i et resistierende Medium, Pendulen, Hydrostatik, sphaerisk Trigonometrie anvendt paa Navigationen, og endelig Fluxioner saavidt som til maxima og minima.

Det praktiske Cursus, saavel for Officierer som Mandskab, bestaaer i: de reglementerede Vaabenovelsler, baade i deres Heelhed og Detail; Principet for og Anvendelsen af Viseret og Sigtemidlerne; et Magazins Stuvning og øvrige Tjeneste ved samme; Morteer- Haubits- og Raket-Vetieningen; at kappe og forfærdige al Taktelagen til det grove Skjts; af Laboratoriearbejder: at forfærdige, fylde og stube Karduser; fylde Fængror og forfærdige alle de meest almindelige Brandsatser.

Matroserne have ogsaa en Skolemester, som underviser dem i Skrivning og Regning, hvori er indbefattet Regning med Decimals. Ingen kan erholde et Førsteclasse-Certificat, uden at have giennemgaaet det hele praktiske Cursus, og kun med et saadant Certificat erholdes Ansættelse som Kanoneer.

I det praktiske Artillerie have baade Officierer og Mandskab opnaaet stor Færdighed. Saaledes giøre de 3 løse Stud med Exercitscommando i 58 Secunder; med Skarp, uden Commando, efter Skibe, 3 Stud i 55 Secunder, og Skuddene enten traf eller faldt meget nær ved Skiven. De viste, lade og fiske Brog, fra Ordet „Fyr!“ i 22 Secunder, og demontere og montere 1 Kanon i 1 Minut 10 Secunder.

Admiralitetet udstædte i 1833 en Generalordre, der be-

stemte, at de Matroser, som havde giennemgaaet Skolen paa Excellent, skulde fortrinnsviis ansættes som Underkanonerer og siden forfremmes videre, samt at de i alle Tilfælde skulde foretraktes til andre Underofficersposter, med extra Tillæg i Sagen. Egeledes indstærpedes Cheferne, strengt at følge Exercitsreglementet, uden mindste Afvigelse, hvorimod de, om nogen Forandring i samme forekom dem ønskelig, havde at indgive Forestilling derom til Admiralitetet, ligesom det ogsaa paalagdes dem, kvartalliter at indgive Rapport om Kanonerexercitsens Fremgang i deres Skibe.

For nærværende Tid er der kun 3 Lieutenanter ombord i Excellent, og Underofficierernes Antal er eiheller complet. Følgende er et Førsteclasse-Certificat for en Cadet.

„Bevidnes herved for „the Lords Commissioners of the Admiralty“, at Hr. N. N., Cadet i dette Skib, er examineret af os i Algebra, Geometrie, Trigonometrie, coniske Sectioner, Lovene for faldende Legemer i lufttomt Rum, og visse Problemer i det praktiske Artillerie, hvor Luftmodstanden har Indskydelse, hvilke ere løste ved de Regler, Putton giver. Han har ogsaa giennemgaaet det befalede Cursus i Laboratoriet i Fire Barns, og han har med Færdighed besvaret de foreskrevne Spørgsmaal i det praktiske Artillerie, saavel som dem, uddragne af Robins', Puttons og Douglas's Afhandlinger; Alt i mundtlig Examination. Han er vel bekendt med den nye reglementerede Kanonerexercits samt Tjenesten ved Krudtmagaziner i Skibe; han er svet i Morterers, Haubitsers og Raketers Vetiening; han kiender Theorien og Praxis med de reglementerede Krudtladninger, Principet for og Anvendelsen af Tangentsigterne og deres Opstilling for de forskellige Afstande; han kan kappe og indbinde al Taktelagen til en Kanon, og han er dygtig til at undervise og exercere et Skibsmandstab efter den nye Exercits o. s. v.

(Som et Sidestykke, eller maaskee rettere i Modsetning til det Foregaaende, meddele vi her, hvad der i samme Tidsskrift berettes om det engelske Seacadet-Academies Skiebne).

Det eneste Sæcadet-Academie, England eiede i Naval College i Portsmouth, er ophævet i Marts d. N., og Cadetterne fordeelte ombord paa Skibene. Vi haabe, at man snart vil bekendtgjøre de nyere Foranstaltninger, der blive nødvendige for Examinationerne i Fremtiden, hvorledes og ved hvem Skolemeesterne skulle examineres, hvo der skal have Opsyn med Marinens Chronometre ic., som hidtil opbevaredes ved Institutets Observatorium. Det er sært, at ingen af Elevernes Forældre ere underrettede om Marsagen til at Admiralitetet har ophævet dette Institut, eller om et andet skal oprettes til Opdragelsen af Sø-Officierernes Børn. Den oprindelige Plan var for 30 Elever, Sønner af Sø-Officierer; siden udvidedes Antallet til 70, hvoraf en Deel vare Børn af civile og militaire Embedsmænd, alle opdragne gratis. Derpaa maatte 40 af de 70 betale for sig; siden maatte Alle det, hvilket gav Anledning til megen retmæssig Klage blandt Marinens Officierer. I den sidste Tid bleve Omkostningerne meget forhoiede; og hvad der var meer, Cadetterne berøvedes den store Fordeel, at den Tid de tilbragte ved Academiet regnedes med som Tjenestetid paa Søen. Disse og andre Bestemmelser, som forskellige Ministerier Tid efter anden have taget, gjorde Folk usikre og gavede Anledning til, at Mange søgte Feilen i Bestyrelsen, istedenfor i de tagne Mesurer af dem, der, gridste paa Forandringer, ikke vilde lade Tingene vedblive at gaae godt, som den gjorde. Nu have Officiererne intet Sted, hvor de kunne faae deres Sønner opdragne til Tjenesten, efter en fast Plan, og dette Rige, den mægtigste Sonation i Verden, intet Institut til Opdragelse af dets Officierer.

(I et senere No. berettes, at Skolemeesterne til Skibene skulle i Fremtiden tages fra Universiteterne og aflægges med en aarlig Gage af fra 160 til 300 £. sterl.; hvortil hver Cadet bidrager ved at afkortes aarlig 5 £. sterl. af hans Gage.)

Efterretning for Søfarende.

Schumachers Tabeller

over Solens og Planeternes Distance fra Maanen, beregnede efter Besels Methode; Maanens Ephemerider beregnet til Altonas Meridian, efter Burchardts Tavler, og Tabeller til at finde Bredden ved Polarsternen, Alt for Aaret 1838; Præis 1 Rd. 56 Sk. ere udkomne fra det kongelige Søsaart Archiv.

Nye Fyre ved Indseilingen af Humberfloden.

Den 13de Decbr. 1836 tændtes for første Gang 2 nye Fyre, oprettede ved South-Killingholm i Lincolnshire, nær Bredden af Floden Humber, og et tredje ved Paull i Holderness, Grevskabet York. De ere alle stillestaaende Fyre; de ved Killingholm adskilles i det høie og det lave Fyr: det første omtrent 50, det andet omtrent 30 Fod høit. Paull Fyr er omtrent 30 Fod høit.

Med begge Killingholm Fyre i Et, som vil være, naar man har dem i N. V. $\frac{1}{4}$ N. styrer man en fri Cours fra Spurn op ad Floden. Naar man kommer dem nærmere, vil man faae Paull Fyr i Sigte, og maa da styre mere nordlig, men ei lige paa det Sidste, før man har det høie Killingholm Fyr i N. S. V. Man maa da tillige noie agte paa, hvorledes man har Strømmen. De Skibe, der ville til Hull, maae rette sig efter Loddet, for at gaae rundt om „Skitter-Sand," hvis Voie (Sand-Buoy) ligger Vest fra Paull Fyrtaarn. I Nødsfald kan et Skib løbe sig fast, med Killingholms Fyre overret, da Grunden der er Mudder. (Naut. Mag. Januar 1837).

Hartlepool Havnefyre.

Omtrent ved samme Tid, som ovenfor, blev et nyt Fyr tændt paa denne Havns Pier. Skibe, som komme nordfra, ville have Fyret aabent, naar det peiles i N. N. V., og de bør om Nat-ten ei nærme sig Landet til ringere end 6—7 Favne Vand med Poivande, og kunne, om nødvendigt, ankre naar de have Fyret i

N. N. B. Om Dagen beholdes alle de sorte Boier paa Styrbord Side, efterat man er passeret den rødre Voie. Et rødt Flag heises med Halsflod og vaier til Halvebbe. (ibid.)

Nyt Sør i Canalen, Franskekysten.

Fra 15de August 1836 tændtes et Blinkfyr paa Point de Ver, Departement Calvados, 49° 20' N. Br., 0° 31' Længde V. for Greenwich. Fyrets Høide er 138 engelske Fod over Vandfladen med høieste Flod. Blinkene følge med et Mellemrum af 4 Minutter og varer 8 à 10 Secunder. (Naut. Mag. October 1836.)

Syre paa Oyster Island, Sligo Bay, Irland.

To Fyrtaarne, runde og hvidmalede, staae i N. N. V. $\frac{3}{4}$ V. og S. S. D. $\frac{3}{4}$ D., 496 Fod fra hinanden. Holdte overet lede de i det Dybeste over Varren og klar af „Bun Gar“ Banke. Det nordre er 43, det sydre Fyr 53 Fod høit; de ere stadige Fyre og kunne sees fra S. D. $\frac{1}{2}$ D. til N. V. til N. Det nordre Fyrtaarn holdt inde paa Nordspytten af „Coney Island“ bringer fri af Wheaten Rock. (N. Mag. Juni 1837.)

Lots- og Fyrskib ved Drogden.

Fra det kongelige General-Toldkammer og Commercecollegium er under 10de October s. A. udstedet Bekiendtgørelse for Søfarende, hvoraf vi uddrage Følgende: Dette Skib, der har 2 Master med en særegen Skonnert-Takkelage, er malet rødt udenbords med et hvidt Kors, som forløber over hele Siden. Det ligger S. V. fra Qvartusgrunden, omtrent 400 Favne, paa 4 $\frac{1}{2}$ Favns Dybde, i S. $\frac{1}{2}$ D., $\frac{3}{8}$ dansk Mil fra Dragør Havn, og i D. S. D. $\frac{1}{8}$ Mil fra Sandrevstønden, Alt misvisende. Fyrindretningen bestaaer af 9 Lamper med Reverberer, der omringe den agterste Mast og heises til en Høide af 25 Fod over Vandfladen. Om Dagen vaier et rødt Flag, og i Stormveir heis en rød Giss paa Fortoppen. I Taage og tæt Regn ringes med Skibsklokken vedvarende i 10 Minutter, og et Dphold imellem hver Gang af 5 Minutter.

Ombord paa dette Skib vil bestandigen findes Lotser fra Dragør, som paa det sædvanlige Signal tage Skibe igiennem Drogden. En officiel Liste over de Skibe, der sydfra benytte Lots igiennem Drogden, bliver ugentlig meddeelt i Handels-Tidenden. Lots- og Fyrskibet udlægges hvert Aar den 1ste Mars og forbliver paa Stationen til 21de December, begge Dele om Tis i Farvandet ei deri gjør Forhindring.

Risøe Havn.

Efter Bekiendtgørelse fra Havnecommissionen er denne Havn nu opmuddret, saa at Skibe med indtil 9 Fods Dybgaende kunne indløbe.

Magelhaens Strædet.

Om Seiladsen igiennem dette Stræde beretter Capitain Smith af Skonnerten Mary Ann, at han med en Raaseiler ikke vilde forsøge Giennemseilingen fra Ost til Vest, for det Dphold han antager man ofte møder, ved at være nødt til at bære af igien til det Sted man forlod. Havde ikke hans Skonnert været et handeligt og velseilende Fartoi, vilde han ofte ikke have været istand til at naae en Ankerplads. For Krigsskibe, der have Folk nok, kan denne Vei være god nok at vælge, men ikke saa for Koffardskibe, der have faa Folk og for hvem hurtige Reiser ere af største Vigtighed. Dog tilstaaer han, at han, ved at vælge denne Vei, skiondt den medtog længer Tid end han havde ventet, opnaaede de Fordelse, at han forsynede sig med Vand og Brænde, reparerede Seil, Takkelage o. s. v. og staaede sit svage Mandsskabs Kræfter, ved at de kunde ligge i deres Kvier hver Nat. Skibet havde allerede viist sig iblandt dem; alle klagede over Smerter i Fodderne, forarsaget af, at de stedse vare vaade af Søvand, og han tvivler paa, at de vilde have udholdt Touren omkring Cap Horn. Capitain Kings Raart og Beskrivelse roser han meget. Vintermaanederne er upaatvølelig den bedste Tid til at gaae Strædet igiennem østenfra, da man i denne Tid har meget smukkere Veir og hyppigere østlig Vind. Vestenfra om

Sommeren vil han aldrig betænke sig paa at gaae Strædet igiennem med ethvert Fartoi. Vinden er stadig vestlig, Nætterne ere korte, og man kan altid vælge sig Havn til at stoppe Natten over. (Naut. Mag. April 1837.)

Syr ved Antibes.

Fra 1ste Juli 1837 er et Fyr tændt paa Halvøen La Garoupe, $1\frac{1}{2}$ Qv. Mil synden for Antibes Havn. Taarnet staaer i Nærheden af Notre Dame de la Gardes Kapel, paa $43^{\circ} 34'$ N. Br., og $7^{\circ} 8'$ D. for Greenwich. Fyret, som er et stillestaaende, er 82 engelske Fod over Jorden og 332 Fod over Havets Overflade.

I det man nærmer sig Antibes vestenfra, sees Villefranches stadige Fyr, der staaer paa Mala-Pynten, og Blinkfyret ved Indløbet til Antibes Havn, paa samme Tid som La Garouppes stadige Fyr; men de, der komme syd eller sydvest fra, see kun det sidstnævnte indtil de ere komne omkring Halvøen. (Naut. Mag. Juli 1837.)

Blandinger.

Den danske Brig Caroline af Alsborg, forliist ved Redcar.

Juledag 1836 saaes den at drive stærkt ind paa Land, med en Storm af D. N. D., uagtet den anstrængede sig af alle Kræfter for at prange Lægeren fra sig. Den stødte omsider paa det yderste Skær af „Redcar Rocks“, og Mandskabet, 9 i Tallet, toge nu deres Tilflugt i Vanterne, hvorpaa en svær Sø igjen høvede den af Skæret og kastede den ind over Klippørne. Mandskabet søgte nu Frelse i Baaden, da de saae at Redningsbaaden fra Redcar var undervejs til dem; men 5 Minutter efter at de havde forladt Braget, brød en Sø over dem og bortrev dem alle paa

2 Mand nær, som af og til kom til Syne i Brændingerne. Redningsbaaden blev ved at roe frem igiennem Braad og Vrand, uagtet den tog 3 svære Søer ind, og i det Dieblit det paa Land lød: den er ved dem, de ere reddede! brød en svær Sø over begge Baade (Skibsbaaden med de to Mand var ikke kantret, skiondt fylt) og i nogen Tid vare de ikke at see; men da Redningsbaaden atter kom til Syne, var den idetmindste 80 Favne i Læ og drev stærkt ind imod Land. Folkene vare haardt forslaaede og mange af dem blødt; alle Marer paa den ene Side vare knækkede. Alle Mand fra den forliste Brig vare druknede, og William Guy, en af Redcars Lotser, som stod op for at kaste dem en Ende til, blev skyllet væk af Søen. Han har efterladt en Enke, Mary Guy af Redcar, og 4 smaa Børn, uden anden Understøttelse, end den Forsynet vil bevæge medlidende Menneker til at yde dem. (Naut. Mag. Februar 1837.)

To mærkelige Ufsindigheds-Tilfælde ombord i engelske Krigsskibe.

Capitain Glasscock fortæller i sin „Naval Service,“ Vol. 2 Pag. 5, følgende Tildragelse, som Exempel paa, hvor nødvendigt det er at iagttage den strengeste Forsigtighed med Udleveringen af Nøglerne til Krudtmagazinet.

Kanoneren paa Linieskibet D—, 74 Kanoner, en høist exemplarisk, ædruelig, sindig og fornuftig Mand, henvendte sig til Næstcommanderende om Tilladelse til at aabne Krudtmagazinet, for at gjøre klar til at fylde Krudt, naar Officererne vare staaede op fra Frokostbordet. Mandens hele Udfærd var fuldkommen som den pleiede at være. Næstcommanderende var i det Dieblit beskæftiget, og vilde, med den Tillid han altid havde til Kanoneren, aldrig have betænkt sig paa at udlevere ham Nøglerne strax, dersom ikke just Mandskabet havde været pebet ned for at paaklæde sig til Parade, da det var en Søndag; men stufsende ved det Usædvanlige i en saadan Begiæring paa den Dag og til den Tid, afflog han Begiæringen. Hertil indvendte Kanoneren ikke et Ord,

men gik bort tilsyneladende fuldkommen tilfredsstillt ved den af Lieutenanten anførte Grund, for ei at fylde Krudt paa denne Dag, da Kanoneren havde meldt, at der var fyldte Karduser nok for sieblig Brug. En Time var neppe forloben, før den arme Mand, hvis hele Ophørsel havde erhvervet ham Altes Afgjælse, fandtes i sit Lukas med Halsen næsten overstaaren. Saaret blev tilfjædet og Manden helbredet, for at gientage det selvmorderiske Forsøg med større Held saa Maaneder efter i Hospitalet i Pazar. Mandens Banvid var soleklar, og kun Lieutenantens tilfældige Afslag har upaatvivlelig reddet Skibet og hele Mandfabet fra at sprænges i Luften.

Et andet, lige saa mærkeligt Tilfælde berettes i Un. Serv. Journal, vi erindre ei Hefstet. Barberen i et Linieskib havde tilbragt den største Deel af Forstevagten i behagelig Conversation ved Luntevageren, og søgte nu seent paa Aftenen sin Kone, der hang lige over Eugen til Krudtmagasinet. Da han var kommen i Koen, vakte hans Opmærksomhed ved, at en Mand begyndte at brække med et Koben ved Eugen ned til Krudtmagasinet. Han tiltalte ham, men fik i Begyndelsen intet Svar, indtil endelig denne med eet sprang op og holdt en Blændlanterne op for ham, og med Koben hævet truede ham med de frygteligste Eder til at tie stille. Barberen saae ved Lysets Skin Banviddet malet i Mandens Ansigt, og da han var svag af Kræfter vovede han ei at binde an med ham. Forstøvet af Skræk laa han nogle Minutter stille, i hvilken Tid den Afvindige arbejdede fort med Koben, indtil endelig Barberen i sin Fortvivlelse tog Mod til sig, sprang ud af Koen og foer, forfulgt et Stykke af den Anden, op paa Dækket til den vagthavende Officier, hvem han meldte det Passerede. Denne ilede strax til Stedet med nogle determinerte og haandfaste Folk, og foresandt Eugen opbrudt og den Afvindige i fuldt Arbejde i Magaziningangen med at opbryde Døren. Der var ikke Tid til lang Betænkning; den Gale stillede sig til Modværg i Eugen, men et Par Mand kastede sig ned paa ham og bleve endelig Mestre over ham, dog ikke forend at den forreste

Mand var fældet med et Slag af Koben og et Par andre haardt saarede.

Linieskibet Pennsylvania.

Kiolen til dette Nordamerikanernes største Linieskib blev lagt i 1822, og i Juli 1837 løb det af Stabelen. Dets Hoveddimensioner ere:

Kiørens Længde	173	Fod	6	Tommer.
Længden imellem				
Perpend.	210	—	2	—
Største Brede	58	—	1½	—
Lasten dyb	15	—	3	—
Banjerdæks Hoide . .	7	—	4	—
Underste Batt. dito . .	7	—	2	—
Mellem dito dito . . .	7	—	2	—
Øverste dito dito . . .	7	—	0	—
Dybgaaende	25	—	2	—
Afstanden imellem				
Portene	7	—	10	—
Porthoiden	3	—	2	—
Portbredden	3	—	4	—

Den fører paa Underste Batterie 32 Kanoner og 36 paa hvert af de andre Batterier, i Alt 140 Kanoner. Dens Størrelse er 132 Fod lang og 48 Tommer i Diameter, og hele Storreisningens Hoide over Vandet 289 Fod. Størrelsens Længde er 110 Fod og dens Diameter 24 Tommer. (Philadelphia National Gazette.)

Beskæftbageriet i Gosport ved Massinerie.

Det haarde Skibsbrøds eller Beskæftens Godhed berøer paa, at Deigen er fuldkommen giennemættet og siden opstaaren i Stykker af lige Størrelse og Tykkelse. Det første fordi dersom Melet ikke er vel blandet med Vandet, vil Bagningen blive uejvn: enten ville de tørre Steder blive for meget bagte, maaskee brændte, eller de fugtige Steder forblive ubagte, det man kalder „stenet“,

og de samme følger flyde af ulige Tykkelse, da een Besæt vil faae formeget, en anden for lidt Vagning.

For at hæve disse Mangler, og tillige vinde Besparelse ved Fabricationen af en saa vigtig Artikel, indførtes Maskineriet, der, korteligen beskrevet, er som følger.

For at blande Melet med Vandet, fyldes det første i en Cylindere, som er 4 Fod 6 Tommer lang og 3 Fod 2 Tommer i Diameter; en Cisterne er anbragt bag paa Cylinderen, hvori rummes det Quantum Vand, der behøves til Blandingen, og hvorfra det løber ind til Melet. Igiennem Axis af Cylinderen er en Arm besat med Knivsblade, som sættes i Omdreining og paa denne Maade giennearbejder og blander Massen. I de første 30 Secunder finder ingen mærkelig Sammenblanding Sted; men efter den Tid begynder Deigen at antage Consistens, og i den korte Tid af 2 Minutter, fra Maskinen er sat i Gang, vil den levere 500 Pund complet bearbejdet Deig. Cylinderen er paa langs deelt i Halvt, saa at man let kan adskille den, og da har man i den underste Halvdeel et Trug, hvorfra Deigen transporteres under Ruller, som udføre den anden Operation, Ustningen. Disse Uteruller, hvoraf der er to, veie hver 1500 Pund og drives ved Maskinerie frem og tilbage over Deigen, som efter 5 Minutters Forløb er bearbejdet til en solid og fuldkommen jevnt blandet Masse. Herfra skæres Deigen i Stykker, der ere 18 Tommer i Kvadrat, og lægges paa 6 Fod lange og 3 Fod brede Brædder, som ved Hjælp af en Line og Frictionsruller, forbundne ved en Riede uden Ende, bringes under et andet Sæt Ruller, hvor de rulles ud til den bestemte Tykkelse, idet Deigen udpresses til den bedækker hele Brædtets Overflade, hvorpaa den føres hen under Skæres- og Stampepladen, som med mathematisk Nøjagtighed paa een gang udfiærer den hele Plade Deig i 42 femkantede Beskøiter og stamper Huller i dem, og disse transporteres strax til Dvnen paa en egen dertil indrettet Vogn.

Dette Maskinerie har allerede besparet Regjeringen store

Summer, foruden at alle Uleiligheder ved Contracter med Private derved undgaes. (Naut. Mag. April 1837.)

Sorebyggelsesmiddel imod Miasmers Udbredelse.

Den første, der foreslog at anvende et fint Net af Gaze eller Sligt til at affiære Miasmer fra at forplante sig videre, var Mr. Rigaud de l'Isle, i Memoires de l'Institut 1817. Han paastaer der, at Miasmer, der forarsage intermitterende Febre, ere tættre end den almindelige Luft og kunne adskilles fra denne ved en saadan mechanisk Filtrering. Mange have antaget hans Ideer for blotte Hypoteser, grundede paa Analogien med Sir Humphrey Davys Sikkerhedslampe; men siden har Signor Brocchi optaget Ideen i hans interessante Værk, Dello stato fisico del suolo Romano, og forsiktrer, at han med Held har anvendt et fint Florset til at forebygge Virkningen af malaria. Begge have anvendt Net af Silke. En engelsk Læge forsiktrer, at i nogle italienske Hospitaller, hvor intermitterende Febre ofte hentes fra aabne Vinduer, har man forebygget dette, ved at substituere fint Gaze for Glas i Ruderne, og medens Ventilationen saaledes conserveredes, holdtes Miasmen ude. Egnede Middele skal have været anvendt i Hospitaller, for at forhindre smitsomme Sygdomme fra at udbrede sig.

I usunde Climater, hvor Tropper ere stationerede, fortiente dette Middele vissefælgelig at prøves, og et Net af Kobbertraad, som det i den Davyske Lampe, kunde da anvendes i Vinduerne, medens Sengen kunde være omgivet af Mosquitonetter af fint Bomulds gaze. Hvor Hospitaler Gangrena raser, kunde saadanne Gazes Gardiner eller Omhæng redde mangt et Liv, om ikke ved at udelukke Miasmer, saa dog ved at formindste Faren af Infektion, ved Fluer og andre Insecter, som føre Virus over fra et anstøkket til et sundt Saar. (Un. Serv. Journ. Juli 1837.)

Middele mod Steensætning i Dampkedler.

I Handelstidenden Nr. 75, 1837, findes en Beretning om denne Opdagelse af en Hr. Chai i Frankrig. Middelet bestaar

i at udrøre en vis Qvantitet fint Leer i Vand og hælde det i Dampkedlen. Ved Forsøgene, der anstilledes af en Commission, toges 20 Pd. Leer til Kedlen til en Maskine af 10 Pesters Kraft.

Activitet for den norske Marine i 1838.

Af Departementstidenden sees, at en kongelig Resolution af 19de Decr. f. N. bestemmer, at Briggerne Frederiksværn og Lolland skulle udrustes, for i Mai Maaned, eller en Maaned efter at Corvetten Ornen er retourneret fra dens nærværende Togt, at foretage, den første et Togt af 3 Maaneder, til Dvelse for Cadetterne med Flere, og den Anden et Togt af 4—5 Maaneder, til Dvelse for Officierer og det sømilitaire Corpses Mandskab. Fremdeles skal Ornen i October Maaned, eller een Maaned efter at Lolland er retourneret, udgaae paa et Togt af 7—8 Maaneder, til Dvelse for Officierer og det sømilitaire Corpses Mandskab, og skulle saamange af Statens Officierer og bemeldte Mandskab, som Rummet paa disse Fartøier og anden Tjeneste maatte tillade, beordres til at deeltage i disse Togter.

Et soleligt Tab leed Norges Marine i afsigte Nar ved dens Constructeurs, Commandeur Capitain C. C. Lous' Død. Det er os ikke bekendt, at Nogen er udnævnt til hans Eftermand i denne Post, hvortil den for nogle Nar siden afdøde, af Alle, som en meget forhaabningsfuld ung Mand, beklagede Lieutenant Sengelke var udseet.

Statistisk Note.

Af McCullochs Statistical Account of the british Empire have vi uddraget følgende Sammenligning over Sygdom, Dødelighed og Desertion i den engelske Marine til forskellige Epoker, hvoraf de gode Følger af en forbedret Disciplin og Forpleining af Mandskabet i høi Grad ere indlysende. Af 100,000 Mand vare nemlig:

I Aaret 1779,	Syge 40,815,	Døde 2654	og Desertører 1424
— 1782	— 31,617	— 2222	— 993
— 1794	— 25,027	— 1164	— 962

I Aaret 1804,	Syge 11,987,	Døde 1606	og Desertører 214
— 1813	— 9336	— 689	— 10

Mærkeligt forekommer det os, at Storbugen, denne Sømandens Pest, som man i en lang Række af Nar ansaae for saagodt som aldeles forsvunden af Sygdommenes Tal, i de sidste Nar atter forekommer, og det ikke saa sjældent, omtalt paa engelske Koffardistibe.

Middel til at giøre ung Rum usfadelig for Helbredden.

Det er ikke længe siden, siger en Hr. Traill i Un. Serv. Journ. Juli 1837, at Dr. Punter angav, at have udfundet Narfagen til de for Helbredden hoist skadelige, ja giftige Egenstaber ved den unge Rum. Den blandt Militairet i de engelske Colonier saa dræbende Colic (dry belly ache) forarsages især, om ikke udelukkende, af det Bly, der findes i den unge Rum, og er udentviol identisk med den bekendte Blycolic (painters colic).

Hr. Traill opdagede uden Vanskelighed Bly i ung Rum, han fik tilsendt fra Vestindien. Efterat denne Rum havde staaet nogen Tid paa Egfæde, var ethvert Spor af Bly forsvundet, hvorimod det, der kom lige fra Distilleermaskinen og opbevaredes paa Glasflasker, stedse befandtes at indeholde Bly.

Maaden, paa hvilken Blyet affætter sig i Spiritusfen, er let at forklare. Under Giæringen af Sukkersaften kan det ikke feile, at der i et hedt Clima jo maa danne sig megen Syre. Den Spiritalpibe, vi troe man kalder Ormen (worm) er almindeligvis af Bly: Syren, der stiger op tilligemed Spiritusfen, angriber dette Metal og danner med Blyoxydet et opløseligt Salt, som gaaer over i Distilleerproductet. Allerede i 1723 gav man i Staten Massachusetts, dengang en engelsk Colonie, den Lov, at Blyror ikke maatte anvendes ved Distillation.

Narfagen, til at gammel Rum taber denne giftige Egenstaber, er ligesaa let at fatte. Opbevaret i Glaskar affætter den ikke Blyet; men henligger den paa Egetønder i nogle Maaneder, vil

man ikke ved de allerstærpeste Prøver finde mindste Spor af Bly. Dette hidrører fra Garvestoffet (Tannin) i Egeftaverne, som har den Egenfkab, at det med alle opløselige Blyfalte danner et meget svært opløseligt Præcipitat. Spiritusfen uddrager Tanninen af Egetræet og denne bundfælder gradevis Blyet. Denne Process har Hr. T. fremstyndet, ved at tilfætte en Infusion af Egebart, hvorved han i 14 Dage har bragt ung Rum til at ligne den bedste gamle Rum, baade i Smag og Udseende. Af hans Forsøg troer han, at 10—12 Unzer Egebart, i et Decoct med $\frac{1}{2}$ til en heel Gallon Vand, vil være tilstrækkelig til et heelt Fad Rum (84 Gallons). Decoctet gydes paa Fadet og omrøres vel, en Gang om Dagen i en Ugestid; man lader Rummen da hensestaae 3 à 4 Uger for at bundfældes, hvorpaa man kan af-tappe den.

For at prøve Rum, om den indeholder Bly, gyde man i et Glas Rum nogle Draaber Egebarfs-Infusion, eller Galdeæb-letinctur, som erholdes ved at digirere Galdeæbler i almindelig Spiritus; Rummen vil da, om den indeholder Bly, bundfælde et muddret Præcipitat. En endnu finere Reagens er Sydrofufphurat af Ammonia, som siebliklig gjør den Spiritus sort, der indeholder den ringeste Qvantitet Bly.

Sare ved Lampe-Ankertouge.

Siden Jernkiettinger bruges til Ankertoug, medgives de sædvanlige Ankertouge af Hamp uden at blive brugte; de bringes hjem efter 2—3 Mars Campaigne, see ud som nye, men ere meget svækkede alligevel. En af de nyeste Forfattere om Reebflageriet paastaar, at et Toug har efter 2 Mars Henliggen tabt $\frac{1}{4}$ af dets Styrke og i 4 Mar Halvdelen. Medgives altsaa et andet Skib et saadant Toug, der har været ombord 3—4 Mar forhen, ubrugt, og derpaa henligget i Magazinet andre 4 Mar, hvad kan man da stole paa dette Toug, skiondt det maastee seer ud som aldeles nyt? Skulde man ikke kunne fastsætte en Prove for saadanne Touge, hvilket i enhver fransk Krigshavn let lod sig

iværksætte ved Hjælp af den hydrauliske Presse? Skulde ei en Minimum-Styrke kunne fastsættes for et saa vigtigt Skibsfredskab som Ankertouget? (Annales Maritimes Januar 1837.)

Litteratur.

1.

The Eastern Seas, or voyages and adventures in the Indian Archipelago, in 1832—33 & 35 comprising a tour of the Island of Java, visits to Borneo, the Malay Peninsula, Siam etc., also an account of the present State of Singapore with observations on the commercial resources of the Archipelago. By George Windsor Earl. London 1837. Octavo in one vol. 461 pp.

Vi anmelde denne Bog, beels fordi den indeholder en ret behagelig, i et jevnt Sprog fremst Betsrivelse af den interessante Øgruppe, hvorom vi siden Olivier's „Land und Seereisen im Niederländischen Indien 1816—26“ ikke have læst noget; men fornemmelig fordi den giver et Overblik over den nyere Tids Handelsforhold i disse Egne, og Bink om en forrestaaende Crisis, der efter al Sandsynlighed vil lede Verdenshandelen i nye og rige Canaler, dem det forekommer os Intet kan hindre den driftige og kyndige europæiske Handelsmand, af hvad Land han end er, fra at benytte.

I en lille Skonert, omtrent 20 Læster drægtig, forlob Forf. Port Freemantle, Western-Australia, og besøgte først Batavia, Sourabaya, Nerne Bali og Komboë, derfra flere Havne paa den hidtil kun lidt bekiendte Sydlyst af Java, hvor især Cali Pujang omtales som en Havn, der engang, naar Hollænderne afstaae fra det endnu giældende Udelufkelsesystem og antage en fornuftigere Handelspolitik, vil blive en Handelsplads af største Bigtighed.

Vendt tilbage fra denne Reise, til Batavia, gif Capt. Earl som Passager med et hollandsk Skib, hvis Capitain og Styrmand vare Dan-

ste, giennem Banca Strædet, langs Sumatraflykten, hvor de anløb flere Havne, til Singapore. Herfra gjorde han en Rejse langs Østlykten af den malayste Halvø til Kongeriget Siam, om hvis Hovedstad, Bancof, der ligger omtrent 10 danske Mile oppe i Floden Meinam, han giver interessante Efterretninger. Amerikanerne havde her en Fregat, Peacock, som overbragte en diplomatisk Agent til Kongen af Siam for at slutte en Handelstractat med denne Fyrste.

Senere, i Foraaret 1834, overtog Forf. Commandoen af et Fartoi, som et kinesisk Handelshuus i Singapore besluttede at sende med en Ladning til en Colonie af Chinesere paa Vestlykten af Borneo. Denne Colonie, hvis Hovedsæde er Montrabok, beliggende et Par Dagsreiser inde i Landet, havde indbudt deres Landsmænd i Singapore til at træde i Handelsforbindelse med dem. Den Deel af Kysten, Capt. Carl maatte anløbe, laa imellem 2 smaa Etablissementer, Hollænderne for ikke længe siden havde anlagt paa Vestsiden af Den, Pontianak og Sambas, det sidste en Frihavn, og herfra var det, at han gjorde adskillige Excursioner ind i Landet, skjøndt ikke uden at møde Hindringer fra Hollændernes Side. Det er især de mange Oplysninger om dette af Europæerne saa lidt bekendte Land, Forf. paa denne Rejse havde Leilighed til at samle, der gøre Bogen interessant.

Borneo, denne hidtil saa lidt besøgte Ø, hvis Indre endnu er et ganske ubekendt Land, eier foruden en Jordbund, der i Frugtbarhed ikke overgaaes af nogen Plet paa Jorden, udtømmelige Miner af Guld og Diamanter, saa lette at bearbejde, at de Indfødte, med deres usuldkomne Redskaber, ere istand til at drage et rigt Udbytte deraf. Den frembringer Udsøfselsartikler i Mængde, saasom Jern og Antimonium, begge af fortrinlig Qualitet; Campher; Bors; Elphenbeen og Horn; Dlie; Træ; Dammer (et Slags Veg) Riis o. a. m. Dyakerne anses for de oprindelige Indbyggere, dog findes der mange indvandrede Stammer, der største Dele have nebsat sig paa Kysterne, saasom Malayer, Susuer, Bugis, Chinesere og Cochinchinesere. Dyakerne leve adspredte i smaa Stammer over det Indre af Landet; deres Dialekter ere saa mangfoldige og indbyrdes forskellige, at Rassestammerne ofte ikke kunne gøre sig forstaaelige for hinanden. Skjøndt i Ry for Cannibalisme, hvilket beskyldes af deres religiøse Skikke, hvortil Menneskeofringer høre, sandt Forfatteren dem et Folk af et smukt Udortes og et indtagende, mildt, næsten frygtsomt Væsen. De dyrke Riis som deres fornemste Næringsmiddel. Fernet forstaaer Dyakerne at hørde til den Grad af

Fuldkommenhed, at deres Sabelklinger kunne overhugge et Geværlob, uden at Eggen lægger sig. Deres Vaaben ere Buer og Pile, men Yndlingsvaabnet er Pusterøret eller „Sumpit“, hvorigennem de puste smaa Pile af Bambusrør, byppebe i en saa hurtigt dræbende Gift, at det ringeste Saar medfører dødelig Døden.

Montrabok er en betydelig Colonie, som Chineserne have anlagt i Nærheden af rige Guldminer, de have forpagtet. Forbund stede der aarlig stærke Indvandring fra China; men Hollændernes Skinsyge affar eller besværliggjorde Colonien Handelsamqvemmet med Nerne i Archipelagus, ved at anlægge de to nævnte Poster og at holde den mellemiggende Kyststrækning blokeret af Kanonbaade og Krigsprauer, hvilket satte dem istand til at paalægge Handelen de mest trykkende Afgifter. Dette har havt til Følge, at Coloniens før saa blomstrende Handel ganske er forstyrret, og Chinesernes Virksomhed indskrænket sig nu til at opdyrke det frugtbare Land, de ere i Besiddelse af, hvilket ogsaa i en betydelig Strækning omkring Montrabok er beækket med Landsbyer, Marker og haver, Alt i den skønneste Cultur. Senere have Hollænderne gjort Sambas til en Frihavn; men saa lidt Tillid have de formaaet at indgyde deres Raboer, at Carls Skib var det første af en Europæer ført Skib, der besøgte dette Sted efterat det var gjort til Frihavn, skjøndt allerede flere Aar siden den Tid vare forløbne; og den Skinsyge, hans Besøg tydeligen valte, vidne ikke om at det var alvorligt meent med denne Liberalitet. Den liden Fordeel, eller rettere det Tab, Hollænderne have af disse Restrictioner paa Handelen, vil rimeligviis snart gøre dem kede af længer at haandhæve et Dverherredømme, som i Grunden ikke er andet end en Skygge.

Om Batavia beretter Forf., at den forhen besøgte af en Mængde store Junker fra China og Siam, og af Prauer (Prabus) fra alle Kanter af Archipelagus; men siden den engelske Colonie blev anlagt i Singapore, har den suldkomne Handelsfrihed, de der nyde, trukket dem derhen. Iblant de Misgreb i Hollændernes Regiringsystem, der holder Javaneserne fra at udvikle deres ingenlunde ringe Naturanlæg, anfører han Slaveriet, og giver et Exempel paa Udstrækningen heraf, som ikke hører til de seldne Tilfælde blandt Familier der længe have været bosatte der, at der iblandt en Udsøds Efterladenskaber folgtes ved Auction henvend 300 Slaver, hvis Haandværk eller Kunstfærdighed opregnedes i Cataloget for hver især: deriblandt gaves blandt Andet Musi-

kantere i et Antal, der ikke vilde have gjort et kongeligt Theaters Dræfter Stam.

Den Bali er ganske uafhængig af Hollænderne og har en Befolkning af omtrent 1 Million Mennesker, der alle bekiende sig til Hinduismen, og brænde ved en Mand's Død ei alene Enterne, men alle hans Slaver. Balianerne og Siameserne ligne hinanden meget og ere i det Fysiske alle andre Archipelagus's Beboere overlegne. Savaneserne roses meget som Matroser; de ere muntre, villige og langt modigere end Bengalierne, dog ansees Cochin-Chineserne for de bedste og modigste Søfolk. Iblandt Savanesernes nationale Lege morede det os at finde nøiagtig bestreven den fra vor Ungdom velbekiende Leg til Skibs: Marcus og Lucas, en Blindebuksleg rundt omkring en Svaleballie.

Det Punkt, hvorfra Forf. antager disse Egnes Handels-Emancipation skal udgaae, er Singapore, og denne Idee har ogsaa foresvævet Sir Stamford Raffles, der grundlagde Colonien, da de hollandske Besiddelser for nogle og tyve Aar siden bleve tilbagegivne deres gamle Herrer. Han havde allerede som Gouverneur gjort sit Navn udsødeligt paa Java, og idet han forlod disse af Naturen saa velsignede Lande, for at see dem synke tilbage i den Stagnation, hvorfra Engländernes korte Herredømme netop havde begyndt at vække dem, havde han lagt Planen, der seent eller tidligt skal aabne dem for europæisk Civilisation. Singapore, en lille Ø, omtrent 15 danske Mile i Omkreds, beliggende ved Spidsen af den malayiske Halvø, altsaa for Enden af Malacca-Strædet, ligeoverfor N. V. Pynten af Borneo, forekom ham det beqvemeste Sted til at anlægge en Colonie, der skulde være Entrepôt for Handelen paa det fjerne Østen. Han afkøbte Sultanen af Johore den, for en aarlig Pension af 20,000 Dollars. Den brittiske Regjering vilde paa Hollændernes Foreskillinger slet ikke vedkiende sig den nye Colonie, og først efter 3 Aars Forløb, da den allerede havde hævet sig til den Bigtighed, at dens aarlige Handel ansloges til adskillige Millioner Dollars *), blev den erkiendt af Moderlandet.

Singapore er en Frihavn. Befolkningen anslaaes til 21,000 Siæle, hvoraf hended 9000 ere Chinesere. Den havde under Forfatterens Ophold nogle og tyve europæiske Handelshuse, hvoraf de fleste vare engelske, der for det meste vare Agenter for Huse i Europa, fra hvem de modtage Consignationer og gjøre igien Affendelser af Varer, opkøbte

*) I Aaret 1833 og 34 beløb Ud- og Indførselen sig til 17 Millioner.

paa Stedet; selben give de sig af med Speculationer paa Verne i Archipelagus. De andre Huse ere portugisiske, amerikanske og tydske. Tre meget betydelige armenianske Firmaer er der ogsaa, og disse er det som have bestræbt sig for at aabne en directe Handel med Borneo. Chineserne ere her, som overalt, de fornemste Mellemhandlere; de gjøre Indkøbene i Detail af de Indsødte, der søge Haanen med deres Varer, og hertil gjør ogsaa deres Laalmobighed til at tinge med dem, og deres større Bekiendtskab med deres Sprog og Sæder dem mere stikke end Europæerne. Af dem kjøber eller tiltuster da Europæeren sig sine Restourtabninger. Colonien eier selv kun faa Skibe, og disse bruges til at indsamle Ladninger paa Kysterne af Haløsen; men Skibe fra alle Europas Lande sees her ideligen, deels med Ladninger fra Europa, deels søgende Fragt til Europa, Amerika eller Indien; men ønskeligt var det om flere europæiske Skibe af Middelstørrelse vilde give sig af med Fragtfarten i Archipelagus, som upaatvilelig vilde findes lønnende for Reederne, medens Europæernes Kundskab om Handelsforholdene i denne Verdensdeel derved udvidedes. For nærværende Tid er denne Fart næsten udelukkende i Hænderne paa Bugis'erne, der ere Indsødte fra Celebes; de ere denne Verdensdeels Phœniciere, som samle Produkterne fra de forskiellige Der i Archipelagus og bringe dem til det store Centralpunkt for Handelen, Singapore; de besøge endog Ny-Hollands nordlige Kyster med fra 80 til 100 Prauer aarlig. Uagtet Hollændernes Restriktioner udbrede disse de europæiske Kunstflidsprodukter over hele Archipelagus, selv til Stæder, hvor aldrig et europæisk Ansigt har været seet. Singapore ansees for et sundere Opholdssted end noget andet Sted i Indien.

Chineserne, disse Østens „Pioneers“, have i stor Mængde nebsat sig paa alle de vigtigste Der i dette Archipelagus. Af denne Nation ankommer aarlig til Singapore 8000, hvoraf omtrent 1000 forblive der, Resten adspredes sig rundt om paa Verne, hvor de i kort Tid sætte Fod, idet de baade dyrke Jorden og tilegne sig Affættelsen af Landets Produkter. Ved dem er det, at den første Spire til Civilisation nedlægges i disse Lande, der snart skulle aabnes for Europæernes høiere Civilisation *).

*) For endel Aar siden, da Nicobar-Øernes Colonisering var en Gienstand, der morede os at tænke over, hørte vi ofte afsøde Captain Dunkfeldt yttre, at den eneste Maade at gjøre disse, ved deres Beiliggighed vigtige Der frugtbringende for Dan-

naturlige Rigdom overgaaer maastee enhver bekiendt Plet af Jorden, skulle rimeligvis om ikke lang Tid inlemmes i den civiliserede Verdens Handelsforbindelser, og Indiens Handel, der i de sidste Decennier meer og meer syntes at henfygne, vil vinde nyt Liv, nye Canaler aabnes for Afsetningen af Europas Kunststedsprodukter, og Handelen, over dette hidtil næsten hermetisk lukte Archipelagus, trække sig mere mod Osten, Siam, Cochin-China og til Australien. Til at fremme denne store Revolution i Verdenshandelen, synes Singapores Veliggenhed at have bestemt den; og skøndt Hollændernes endnu fastholdte Handelspolitik stiller en steds svagere og svagere Dæmning for den, og Frigivelsen af Handelen paa China har gjort en siebligt Standsning i Singapores Livvært, kan det dog ikke vare længe, inden det lykkes Europæerne at aabne et direkte Samqvem med Borneo og detsfra videre med det hele Archipelagus.

Seer man hen til de ubstrakte rige Lande, der i denne Deel af Osten endnu ere lukkede for Europæernes Handel og Industrie, paa samme Tid som Handelen paa andre Kanter er i Aftagende, saa synes der at være Grund til, med Forfatteren at antage, at der her vilde være en gylde Høst for den driftige Kiøbmand, som med fornøden Kundskab om Handelsforholdene forbandt Mod til at bane sig nye Veie. Verdenshandelen er, som enhver Ting under Solen, omstiftelig: den tænkende Kiøbmand maa, ligesom Statsmanden, idelig give Agt paa de Forandringer, der foregaae rundt om ham, saa langt som hans Ørnie rækker. Ingen geographist Dydagelse, ingen politisk Forandring er for ham ligegyldig: begge aabne hans Driftighed nye Veie; men det er kun ved altid vaagen Opmærksomhed herpaa, og ved Driftighed og Mod til at betræde Veien for Andres Tilstrømmen har oplydt den, at han gjør sig fortient til at høste Fordelen. Dette var allerede længe Tilfældet med Amerikanerne, som dog ingen Besiddelser eie i Indien, ingen i Sydhavet; og alligevel giennemkrydse Hundreder af deres Skibe Indiens Farvande, Hundreder af deres Skibe hente Guld hjem fra Sydhavets Hval- og Robbefangst. Hvorfor eie vi ikke et eneste Skib i disse Farter? Det er ikke den fiernere Veliggenhed, der er os til Hinder; Havre

mark, varden, at formaae Chinesere til at nedfætte sig der. Denne brave Mand's Død var et Nationaltab: med et lyst Hoved og kolbt beregnende Blik forbandt han en Kundskab om Handelsforholdene i de indiske Farvande, som kun erhverves ved mangeaars Erfaring og skarpsindig Jagttagelseevne. Med ham synes desværre denne Kundskab at være gaaet tabt for os.

de Grace eier f. Ex. mange Skibe i begge Farter, som give et rigt Udbytte. Sydhafarten blev kort før Krigens Udbrud bragt paa Bane hos os, og Statsministeren Grev Schimmelmann interesserede sig, blandt Andre, varmt for den. Siden den Tid er Seiladsen i disse Egne bleven langt mere bekiendt, og endnu har ingen dansk Kiøbmand dristet sig til at lade sit Skib forsøge den, og først i den sidste Tid, og kun sparsomt, finde vore Skibe Veien omkring Cap Horn.

Ville vore Kiøbmænd atter vinde den Andeel i Verdenshandelen, de engang vare i Besiddelse af, hører dertil først og fremmest, ikke at mistvible om Muligheden deraf. Vort Pengevæsens tilbagevendte Fasthed, alle Prisers og Pyrens Stabilitet gjøre Beregningerne over Expeditioners Omkostninger sikke; Begreberne om Pengeværd ere hos vore arbejdende Classer reducerede til det rette Standpunkt, og Nøisomhed og Sparommelighed vændte tilbage iblandt dem, saa at vore Skibe bør kunne seile saa billigt som nogen anden Nations, og billigere end mangen andens, hvis Skibsfart blomstrer. Deres Sønnen, veludrustede med Forkundskaber, sende vore Kiøbmænd nu ud overalt i Verden, for at indsamle Kundskab paa Stedet selv om de nyere Handelsforhold, og knytte Forbindelser der, som skulle komme deres Fædreland tilgode. Saalees mødte man allerede strax efter Krigens Dphør overalt i alle Verdensdele unge Nordtydskere i Mængde. Velsleende Skibe af Mellemstørrelse, 80 til 100 Kæster, veludrustede og velcommanderede, maae nu træde i Stedet for de umaabelig store og kostbare Skibe, der i forrige Tider vare nødvendige til Farten paa Indien og China. Saadanne Skibe ere dem, de forandrede Forhold udtræve; de ere stikede til Fart paa alle Farvande, i alle Verdensdele, og finde langt snarere Fragt, indsamle hurtigere Ladning, end den forgangne Tids store Lastdragere, der kun egnede sig til den Tids Handelsconjuncturers brede, slagne Landevei.

En anden Gienstand af Vigtighed er vore Skibsføreres Dannelse og Dygtighed: ikke blot som Sømand og Navigateurer; thi skøndt vi i sidste Egenkab gjerne stillede vore Fordringer noget høiere til dem, end hidtil og almindelig gjøres, fortiene de vist i begge Henseender at Tillid; men det er den høiere almindelige Dannelse, vi mene, som de forandrede Conjuncturer gjøre nødvendig. Mange Steder, hvor de nu komme eller kunne komme hen, skulle de selv, uafhængig af deres Handelsherres Instrux, optræde efter Omstændighederne som Skibsbreder, Kiøbmand og Cargadeur, slutte Fragt, indkøbe Ladning og sælge den

igien. Det er fra deres Beretninger, at Handelsherren hjemme i mange Tilfælde skal indhente sine Kundskaber om Steder og Forhold, der ligge udenfor det Sædvanlige, udenfor Handelens almindelige Grænser og regulerede Gebet. De kunne, paa disse fiernere Farvande, vi haabe snart skulle aabnes for vor Skibsfart, faae med Mennesker at gjøre, der indtage alle Civilisationens forskellige Grader, lige ned til Australiens eller Ny-Seelands Vilde: med den bydende, ephemere Embedsauthoritet i Sydamerikas uordnede, stedse flistende Stater; med Sultanen i Indiens Archipel; med Kongen paa Sandwichøerne eller Otahaiti. At Erfaringens Skole vel kan danne Mænd, der med Dyglighed vide at færdes i disse forskellige Forhold, er unegteligt; men den sudkomnere tidligere Dannelse træder i Erfaringens Sted og forkorter til Handelsherrens Naade dennes lange Skoletid. Derfor er vore Liders høitudtalte Krav paa forbedrede Dannelsesanstalter for denne Klasse Statsborgere ikke et tomt Raab, men et Libernes Tegn i god Betydning, som fortæner at skæntes Dpmærksomhed.

Et have vi endnu at berøre. Amerikanerne sendte et Drlogsfartøi til Indien med en Agent, der afsluttede Forbund med Kongen af Siam og alle Kyster, hvor han kom hen, og indhentede Oplysninger om Handelen, dem han rapporterede hjem, for at bringes til almindelig Kundskab. Krigsskibe holdes der i Station til Skibsfartens Beskyttelse, og da et amerikansk Skib var blevet plyndret af malayiske Sørovere, toges øieblikligen saa eftertryktelig Hevn over Sierningsmændene, at Flaget fra den Tid har nydt en større Sikkerhed, end noget andet Flag, Englandsernes ikke undtaget. Den anmeldte Forfatter omtaler det ogsaa som almindelig erkendt, at Synet af en Drlogsmand i saadanne fierne Egne, blandt uciviliserede Folkeslag, hvor ingen Sikkerhed gives, som mellem Europas dannede Nationer, virker mægtigt til Handelens Fremme og Skibsfartens Sikkerhed.

Var det Drømmerier, om vi tænkte os den Tid, da vore Handelsflåde ogsaa skulle befare hine fierne Have; tænkte os den Tid, da det danske Drlogsflag skal vaie rundt Cap Horn og op til Californiens Kyster, for at yde Beskyttelse til den ikke saa ringe Fart, vi allerede der have, og som med stigende Bekendtskab tør vore; da det skal sees i Malacca og Sunda-Strædet for at kalde en Handel til Live, den vi altfor længe have anseet udbød for os for stedse — var dette Drømmerier, da rejse de sig af Betragtningen af Amerikanernes Exempel, der

erkende Handelen paa disse Farvande af den Bigtighed, at den fortæner Regjeringens Bistand, dens Veiledning og Beskyttelse.

Men vi frygte ikke uden Grund, at man vil bebreide os, at vi have vovet os for vidt ud paa et Farvand, hvorom tilbørlig Kundskab mangler os, og hvor vi staae fare for at stufes af det vi til Søes kalde „Smørland“, d. e. Skyer der i Horisonten fortone sig som Land; vi vende derfor tilbage til vor Forfatter. I et Appendix giver han en samlet Oversigt af Handelsforholdene i denne Verdensdeel, naturligviis meest med Hensyn paa England, men derfor ikke uden Nytte for Andre, denne Sag kan have Interesse for. Australien indbrages med i hans Betragtninger over Handelsfamqvemmet, da dens Beliggenhed betegner den som bestemt til snart at træde i directe Forbindelse med det indiske Archipel, Fastlandets Kyster og fornemmelig China. Endelig flutter han med nogle interessante geographiske Bemærkninger over Australien, hvoraf vi ville sammendrage, hvad der siges om Tilværelsen af en stor salt Indsø midt i Landet, et australisk Middelhav.

Sagnet om Tilværelsen af en stor Sø midt i Landet, hvis Vand er salt og hvor Hvaler i stor Mængde skulle findes, gientages paa saa mange og forskellige Steder i Landet af de Vilde, at der synes liden Grund til at tvivle om Rigtigheden heraf. Doctor Henderson nævner det i sine Observations on the Colonies of New South Wales and van Diemens Land. Calcutta 1832. De Indsødte paa Grændsen af de østlige Besiddelser angave denne Søes Beliggenhed til 200 Mile (eng.) mod Vesten fra Wellington Valley. Intet Land kan synes paa den modsatte Side. Dyr af en frygtelig Størrelse siges at findes i store Flokke paa dens Bredder; men det synes ikke afgjort at de være sigdæbende Dyr, og Doctor H. antog dem derfor at være et Slags Hippopotamus. En anden Forf., Lieutenant Breton (Bretons New South Wales), omtaler det samme Sagn fra samme Kant af Landet, med Tilføiende, at Vandet er salt og at Hvaler findes der i Mængde, hvis Udspøiten af Vand de Vilde efterligne, skøndt disse Vilde aldrig havde set Havet eller Hvaler andensteds. Men hvad der end mere bekræfter dette Sagn er, at det gientages af de Indsødte ved Svanesfoden paa Landets Vestside. Der lægge de denne Sø mod Østen, 300 Mile (engelske) fra Kysten, og de antage den at være Landets østlige Grænse, da intet Land kan synes paa den modsatte Side, og Vandet er salt. General-Advokaten Hr. Moore skal have været tilfjends at begive sig i September 1836 paa en Rejse i det Indre, for at opsoge

denne Sø. Findes en saadan virkelig at eksistere, maae dens sydlige Bredder ubetvivel række til Kysten af den store Bugt paa Landets Sydside, hvor endnu ingen Europæer har landet. Captain Flinders, som med „Investigator“ seilede langs denne Bugts Kyster, antog af Kystens Udseende, der i en Strækning af 145 Leagues (109 geographiske Mile) dannebe som en Muur af samme Høide overalt, at den udgjorde Dæmningen imellem en Land sø og Havet. Hans Ord derom ere: „Denne mærkværdige Bankes Høide er næsten eens overalt paa denne lange Strækning, nemlig ingen Steder ringere, efter Måling, end 400 og ingensteds højere end 600 Fod. Paa de første 20 Leagues vare Toppe af nogle Bierge i det Indre synlige over den; men paa Resten af den lange Strækning saaes ikkun Ryggen af den jævne og stejle Fjeldvæg. Dens lige Høide paa en saa lang Strækning, og dens kalkagtige Natur, idetmindste for de øverste 200 Fod, lader formode, at den har været Ydersiden af et uhyre Corallrev, hvilken i Almindelighed er højere end Indersiden og som oftest i Flugt med Høivandsmærket. Ved Havets gradvise Synken, eller maaskee ved en pludselig Naturomvæltning kan den have faaet dens nærværende Høide over Vandfladen. Er denne Slutning grundet, kan man antage, at der indenfor maa findes enten en uhyre Slette eller Vand. Senere er jeg kommen paa den Tanke, at denne Kyststrækning banner en smal Dæmning imellem en stor Ind sø og Havet.“ (Flinders Terra Australia.)

Tilværelsen af en stor Ind sø bekræftes saaledes fra tre forskellige Sider. Men der er megen Grund til at antage, at den et eller andet Sted har en seilbar Forbindelse med Havet, siden Hvaler paaftaaes at findes i den, og dette troer Forf. at man maa søge i den dybe Bugt, der stærrer ind ved „Buccaneers Archipelago“ paa Landets nordvestlige Kyst, hvor Hvalfiskene til visse Aarstider findes i en overordentlig Mængde. Det er da rimeligt at antage, at de søge ind i dette Australiens Middelhav, for der i No at føde deres Unger.

P.

II.

Admiral M. Billes Journalsføring og Tegnsystem.

En lille Piece, betitlet: „Bequem Skibs-Journalbog (i Steentryk), dens Indretning og Brug bestreuen af Michael Bille, Contre-Admiral, Preussisk Navigations-Skole-Directeur &c. &c.“ har den høitærede Forfatter, under sit Ophold blandt os afvigte Efteraar, gjort det danske Publikum noiere bekendt med det System for Journalsføringen, hvortil han et Aar eller to tidligere havde leveret Symbolikken eller den Deel, der indeholder Tegnskriften.

Hovedtrækkene i dette Journalsystem ere udbøvede i den Tale af Forfatteren, der findes foran i dette Hefte; den lille Bog, vi her anmelder, giver en fuldstændig Anviisning til at bruge det vedføjede Schema til en Journal.

Paa dette Schema er Ordningen og Sammenstillingen saa naturlig, alle tænkelige Data, der udfordres til Skibets Navigering, eller kunne tiene til Lettelse derved, ere samlede med saamegen Omhu, og det Hele tilbyder, ved sin Fuldstændighed, Klarhed og Fattelighed, saa mange Fordele, at det maa og vil møde ubetinget Bisald og vinde hurtig Udbredelse. Af de her første Gang indførte Rubriker og Optegnelser, omtale vi t. Ex. den sammenslaaede Veis Rubrik til at nedskrive Bestikket for hver 4de eller 6te Time, til stor Lettelse ved Observationers Beregning, eller i visse Farvande og overhovedet under mange Omstændigheder; ligeledes Lodstuds Rubr. og Seilsørings Rubriken, hvor man i begge nu med et Diekast finder det man før maatte oplede iblandt det Passerebe, og man har en Oversigt af Lodstuddenes Række, der ofte kan være nødvendig til en rigtig Slutnings Udbragelse. Saaledes vil det ogsaa findes meget beqvemt, hver Dag i Doverskriften paa Siden at have anført, i fortløbende Tal, Dagene siden sidste Observation, sidste Peiling eller siden man forlod Piemmet eller en Havn. Alt dette ere saa store og siensynlige Forbedringer, som ingen tænkende Sømand vil støde fra sig, hans Kiærlighed til det Gamle være nok saa stor: hans Forstand siger ham strax Nykten deraf; han vil forsøge Bruget af det ham tilbudne Schema, og den Letthed, hvormed han sætter sig ind i det, vil meget snart blive ham til Bane. Vi tillade os kun den Bemærk-

ning, om ikke, ved et andet Dplag det skulde findes beqvemmere at forstørre Formatet noget, deels for at gjøre alle Overskrifter og Timestatlene større og læseligere, deels for at give lidt mere Plads til Skriften, som til Søes ikke ofte stæer med en fin Pen eller med let og sikker Haand.

Hvad derimod ikke Enhver vil fatte Nyttens af, eller saa let tage Mod til sig at begynde paa, er at anvende den foreslaaede Tegnskrift. Om denne Deel af Forfatterens System troe vi det nødvendigt at sige nogle Ord; og vi forudsikke den Bemærkning, at omendstændt Tegnskriften vel maa betragtes som en Deel af Systemet, og egentlig hører til for at gjøre dette fuldkomment, saa er den dog ikke uadskillelig forbunden dermed, men kan enten ganske undtages eller kun bruges for en Deel, efter eget Tykke, medens man alligevel benytter det tilbudte Schema for Journalen. Denne Skrift vil Forf. altsaa ikke paatvinge Nogen, medens han tilbyder Sømanden et i høi Grad forbedret Schema for Journalføring; men det er vor Overbeviisning, og vi haabe at gjøre det forstaaeligt for Læseren, at Enhver vil ligesaa snart fatte denne Skrift og give den sit Bifald som Schemaet, naar han først gjør Bekendtskab med den.

Endstændt Mange fare tilbage for de fremmede Tegn, som om det var et helt nyt Sprog man skulde behyrdes med, kunne vi dog forsikre vort Publikum, at hele Sagen ikke er farligere, end at vi efter et Qvartees Forløb havde saa ganske sat os ind i den, at vi uden Vanskelighed skulde have kunnet benytte de vigtigste af Tegnene ud af Hukommelsen, saa naturlige ere de, og heste sig derfor uubstøttelig i Erindringen. Hvorfor skulde man da støde se sig et saa naturligt, simpelt og mange Fordele lovende Middel? Bruge vi ikke allerede saamange Tegn af netop samme sandfælige Natur i Mathematiken og i den nautiske Astronomie? Vil det nogensinde falde en Sømand ind, i Opgaven til Beregningen af en Observation, at bruge Ord til at betegne Solens Underkant, Maanens Overkant, Diets Høide, Distancen mellem Solens og Maanens modværende Rande o. s. v. istedetfor de velbekendte Billede for disse Ord? Er det falbet nogen Styrmandsbelevsært at lære dem eller Tegnene for en Vinkel, Triangel, Qvadrat eller Cubus? Admiral Billes Tegn ere saa saa, at om de end ikke vare saa overmaade vel udtænkte, men grebne iflæng, vilde de alligevel ikke være meget vanskelige at lære og tilbønne sig; men nu have de den store Fordeel, at de allerfleste af dem ere ligesaa sandfælige, som hine nautiske

astronomiske og geometriske Tegn, de ere saa systematisk forbundne med hinanden indbyrdes, at vi, som sagt, ikkun behøvede den korte Tid, der udfordres til at giennemløbe Forklaringen og sammenligne de vedføjede Exempler, for at opfatte dem og huske dem, vi tør sige for vor Levetid. Det er altsaa ikke nogen ny Idee, greben af Luften, at benytte slike Tegn: Skippere og Styrmande have fra umindelige Tider brugt lignende; men her ere de forfærdede, til Rettelse for Journalføringen og Formindstelse af Skriveriet, imod hvilket dog saa mange Indvendinger gjøres, som besværligt til Søes; og ved dem undgaaes den Anstødssteen, mangen sin Svagheb i Ortographien bevidst Sømand ofte finder i Bogstaveringen, saavel som den Forvirring og Misforstaaelse, Forkortelser eller Begyndelsesbogstaver, som Nogle have foreslaaet, kan afstedkomme. Ogsaa have vi seet adskillige Journaler, førte efter dette Schema og med denne Tegnskrift, ja endog med Tilføielse af flere velvalgte Tegn, hvortil under Bruget nu og da vil findes Anledning, og som der ikke udfordres stor Opmærksomhed til at udfinde ganske i samme System, naar man først er ret fortrolig med det. Vilkaarlige Tegn, er det en Selsfølge, høre ikke hjemme her: Systemets Tegn maae for Lodstubbene, Veir-Kubriken, Seilføringen o. s. v. strengt fastholdes; det er kun til Rettelse for Indskrivningen i det Passeredes store Kubrik, at Forfatteren har givet endel Tegn, uden dog, som han selv siger, „at have udtømt Tegnliften, den tænkende Søfare selv vilde fortsætte.“

Som mange af vore Læsere bekendt, har man andensteds, saavel i England som Frankrig, tænkt over og foreslaaet Forbedringer i Journalføringen. I vort forrige Hefte Pag. 122 uddroge vi af Capitain Glasscocks „Naval Service“ adskillige meget væsentlige Punkter, hvori han finder Logbogen trængte til Forbedring. I „Nautical Magazine“ har det allerede i nogen Tid været brugt, i den meteorologiske Journal (Meteorological register) som gives for hver Maaned ved Enden af Heftet, at angive Kulingsgraden med Tal, meget nær — om ei ganske — i samme Princip som Admiral Billes. Men ingensteds er man kommet videre end til partielle, og derfor vakkende Forbedringer. Admiral Bille er den første, der har giennemført Sagen og bragt det Hele i et fuldstændigt og sammenhængende System. Efter Forlybende skal vort Admiraltet have sanctioneret Forsøg med det paa de kongelige Skibe; ved Gattetorpset er det antaget, og snart tør man haabe ville vore Koffardismænd erkiende Fordele ved at benytte idetmindste de steentykte Jour-

naler efter Admiral Billes Schema, Tegnskriften lære de da snart at benytte, til den Udskrækning den kan gives, ved fortsat Dvælse.

Men det er ikke Journalsøringen alene, for sig selv betragtet, der har den Interesse i vore Dine, som vi her bestræbe os for at meddele vore Læsere: det er de velgørende Følger for Navigationen i det Hele, som nødvendigen maae flyde af de foreslaaede Forbebringere i Journalsvæsenet. Man antager almindeligen, at gode Veie ere et Middel til Handelsens og Industriens Fremme i et Land, og man begynder med Anlæggelsen af hine, uden at oppebie disses Udvikling til det Punkt, at den absolute Trang fremkalder dem; thi hine ere Middelet, disse Dismebet; gode Redstaber gaae forud for Kunstens Fremstribt; og i samme Forhold omtrent staaer denne fuldkomnere Journalsøring til de Frestribt i Navigationen, som man allevegne saa alvorligt stræber efter at bevirke. Ved den Orden og Sammenhæng i, den klare Oversigt af alle Navigationens Elementer, som dette System stiller den Søfarende for Die, vil han først rigtig opfatte alle de Resourcers Værd og Betydning, som Videnskaberne have stænket ham. Mange hidtil forsømte Anstegnelser ville gøres; mange hidtil upaaagtebe eller misforstaaede Naturphenomener ville stænkes Opmærksomhed, og det praktiske Blik, der hidtil var dunkelt og forvirret, vil uddannes til Klarhed.

p.

Officielle Deel.

II.

Dødsfald.

Den 16de Januar. Contre-Admiral C. P. Flensborg Ad. af Dbg. og Dbgmd., henved 66 Aar gammel. Umindelig agtet for sin faste og findige Charakter, humane Tænkemaade og et sundt og klart Dmndomme, hørte denne Officier til Statens meest hædrede Veteraner. Hans Fortienester af Sø-Statens Skoler, som han lige fra deres Reorganisation i 1815 og til 1833 havde Bestyrelsen af, har sat ham et varigt Fædersminde i Marinen. Om hans tidligere praktiske Tjenesteliv forbeholde vi os at melde ved en anden Leilighed.

Den 28de Februar. Forhenværende Mester ved Flaadens Reparation og Dokken, F. C. Sørensen, Dbgmd. S. S. M., siden 1832 afgaaet for Alderdom og Svagelighed paa Pension. Han var i sin Tid agtet som en dygtig Mand i sit Fag.

Den 22de Marts, af et apoplectisk Anfald, Comd. Capt. P. M. Tuxen, Comd. af Dbg. og Dbgmd. 54½ Aar gammel. Vi vove at sige, at intet andet Dødsfald i Marinen kunde have vakt større Deeltagelse og Savn, hvad enten vi see hen til hans private Egenstaber eller hans offentlige Virksomhed, saa at vi ikke med Uret kunne kalde ham vore Dages Gerner, med hvem vi efter Portraitet finde han ogsaa i det Udvortes havde megen Lighed. Ligesom Gerner, var hans Værd erkendt af alle Classer Medborgere, hans Raad og Medvirken søgt i næsten ethvert industrielt patriotisk Foretagende af Bigtighed; ligesom Gerner krævede de ham overdragne Arbeiders Mangfoldighed den i Mand og Legeme kraftfulde Mand's fuldeste Anstrængelse, indtil han, som Gerner, segnede under Anspændelsen i en tidlig Grav; kundskabsrig som Gerner var han human af Charakter og vennsæl i Omgang som denne; men — han var lykkeligere end Gerner, i at ingen Miskjendelse eller Forfølgelse forbittede ham Livet. Eurdorphs Ord: similem, si quis, sic dilige vivum! lyde ei breidende ved Tuxens Grav; hans Flid og Dygtighed var paa-

skønnet af Kongen og lønnet med huldrigste Gaand; han var lykkelig som Faa i en talrig og værdig Uftom; hans Dødsmaade fkaaned ham for den smertelige Bevidsthed om Skilsmisfen fra faa mange Kiære, der ved hans Bortgang bleve uden Støtte og Forsørger.

Hans store Virksomhed i de mange og forfkiellige Stillinger, han siden Krigen var sat i, er for omfattende til at opregnes her; vi indskrænke os til at berøre i Korthed, at han en Tidlang var Lærer i de mathematifke Videnskaber ved det kongelige Søcadet-Academi; sendtes i Marene 1820—21 paa en Udenlandsreise til Frankrig og England, hvorfra han hiemsendte de interessantefte Beretninger om Krudt og Vaabenfabrikationen i disse Lande, samt om Mechánik- og Hydraulikvæfenet, hans egentlige Fag, og allevegne efterlod hans Personlighed de gunftigfte Indtryk og den fordeedlagtigfte Mening om den danfte Sø-Officier. Han blev derpaa ansat som Interims-Løimefter, hvilken Post han beklædte til den dertil udfete, nuværende Løimefter, Capt. Lieut. Michelsen tiltraadte den; og hvor høit vort Sø-Artillerie under hans Bestyrelse hævedes, baade i det Materielle og Personnelle, derom vilfe alle Samtidige bære eenftemmigt Vidnesbyrd. Mange store Forbedringer i vore Skibes Installationer skyldes hans Virksomhed, og ikke blot i Constructions- og Reglerings-Commissjonen, men i enhver videnskabelig og practifk Commissjon ved Sø-Staten, var han et virksomt Medlem. Fra 1811 var Inspectionen over Dokken ham overdraget, og siden Admiraltets-Deputeret Gen. Kr. Com. Groves Død var han Medlem af Frederiksværks Administration. Ligesom ved Sø-Staten Løyens Kundskab og Talent ideligen fattedes i Requisition, faaledes blev han, udenfor samme, ved alle Leiligheder raadspurgt og søgt som Deeltager i en Mængde Foreninger til patriotifke og industrielle Diemeed; thi med Dygtighed forenede han den Gave, at kunne arbeide i Forening med Andre. Vel kunne vi paa P. M. Løyen anvende disse Hamlets Ord: he was a man, take him for all in all.

Avancement, Ansættelse, Udcormando &c.

Under 21de Januar ere 5 Mand af Divisionerne benaadede med Holmens Hæderstegn.

Ved allerhøiefte Resolution af 27de Januar d. N. er Capitainlieutenant Rathfack bevilget Uffted i Raade af Marinen som Capitain, med Tilladelse til at bære den for denne Charge reglementerede Uniform.

Under samme Dato er, i Anledning af Contreadmiral Slensborgs dødelige Ufgang, Contreadmiral Stibolt tillagt Contreadmirals Gage; Commandeur J. N. Suenfon udnævnt til Chef for 2den Division, med Divisionschefs Gehalt; Commandeur C. Wulff til Commandeur uden Division, med den til denne Charge reglementerede Gage, og Commandeurcapitain Salzen tillagt Commandeurcapitains Gage.

Endvidere ere under samme Dato Capitainlieutenanterne M. Meyer og Tegner allernaadigft tillagte Capitainlieutenant's Gage, og Premierlieutenant Lemming, samt Secondlieutenant Meinerg udnævnte til Premierlieutenant med Gage.

Under 28de Januar er Cand. chir. & med. G. Courlander bevilget Reservechirurgs Charakter og Rang.

Ved allerhøiefte Resolution af 1de Februar er 1ste Assistent ved Opnuddringsvæfenet, S. N. Sommerfeldt, benaadet med Lieutenant's Charakter, med Rang og Uniform som Sotøihuuslieutenant.

Under 11te Februar er Grosferrer J. D. Meyer befillket til anden borgerlig Directeur ved Søqvæst- og Assistentshuset.

Under 17de s. M. er constitueret Forvalter, Krigs-Assesfor Nyeland befillket til Forvalter ved Sø-Statens Proviantgaard.

Istedetfor Premierlieutenant J. A. Meyer er Premierlieutenant Muxoll konstitueret til i 3 Aar at fungere som Controllleur ved Krydstoldsøsenet. Som Følge deraf er han frattraadt subalterne Indrollerings-Officersposten i Apenrade, der er overdraget Premierlieutenant J. Schierbeck.

Endvidere er, istedetfor Secondlieutenant C. A. Meyer, Secondlieutenant O. C. Pedersen fra den 15de April, fra hvilken Tid han fratræder Inspectionsposten ved Takkelloftet, ansat som Lærer i Regning, Skrivning, Landtoning m. v. ved Secadecorpsen.

Til de iaar stedfindende Skibsubdrustninger ere følgende Udcommandoer stete:

Til Fregatten Kota, bestemt til Middelhavet, Capitain Dahlerup som Chef, Capitainlieutenanterne Syster og Liebmann, Premierlieutenanterne M. A. Suenson, Slensborg og Thulstrup, Secondlieutenanterne C. A. Meyer, E. Wulff, W. Lund, Kinch, Buchwald, Wilde og Schonheyder.

Til Cadetsskibet, Corvetten Flora, Capitain Thomsen, som Chef, og Premierlieutenant Købke, og som Lærere for Cadetterne: Capitainlieutenant Petersen, Secondlieutenanterne Ipsen, Suenson og Pedersen.

Til Bagtskibet i Sundet, Corvetten Diana, Capitain Jahrtmann, som Chef, Premierlieutenant Orholm og Secondlieutenanterne E. C. C. Tuxen, Moe og Gandil.

Til Briggen St. Croix, bestemt til Vestindien, Capitainlieutenant Schneider, som Chef, Premierlieutenanterne J. A. Meyer og Steenback og Secondlieutenanterne Wrisberg, Sagen og Købke.

Til Briggen Mart, ligeledes bestemt til Vestindien, Capitainlieutenant Lubrecht, som Chef, Premierlieutenanterne Kri-

ger og Paludan og Secondlieutenanterne S. Lund, W. Skibsted og Gedemann.

Til Bagtskibsposten i Storebælt: Capitainlieutenant S. A. Paludan, som Chef, og Premierlieutenant Næser.

Til Bagtskibet ved Altona: Capitainlieutenant Aschehoug, som Chef, Premierlieutenanterne E. Dirckinck-Holmsfeld og Meinerg.

Til Bagtskibsposten paa Batteriet Trekroner: Capitainlieutenant Sletting, som Chef, og Premierlieutenant Schmidt.

Til Quarantaine-Ovrigtsfartøiet ved Tønning, Kutteren Svalen, Premierlieutenant Normann; og til at fortsætte de ifjor begyndte Opmaalinger paa Vestkysten af Hertugdømmerne: Secondlieutenanterne Bøcher og Bruun.

I afgangne Commandeurecapitain P. M. Tuxens Sted er Secondlieutenant A. E. Tuxen konstitueret til indtil videre at fungere som Inspectionsofficer paa Dokken.

Kongelige Resolutioner og Collegii Rescripter.

Under 2den Januar har Collegiet bifaldet til Indførelse et Forslag af Ostoimesteren, til Patroner med Læderstiver til Knaldhættens Andringelse.

Under 21de Januar har Hans Majestæt Kongen allernaadigt bemyndiget Collegiet til at fortsætte nogle, i Forventning af Allerhøiøstfammes Bifald paabegyndte Forsøg til Mandskabets hensigtsmæssigere Forpleining inden Skibsborde, med de Modificationer, som yderligere Erfaring mulig maatte give Anledning til.

Under 4de Februar har Allerhøiøstfamme allernaadigt approberet, at Dragsbriggen Moen casseres, til Bortsalg, eller Opbygning, efter Omstændighederne.

Under samme Dato har Hans Majestæt allernaadigst approberet Udgivelsen af et nyt Exerceer-Reglement for Søartilleriet.

Under 4de Marts er allernaadigst bevilget Forhøielse i de hidtil reglementerede Emolumenter for Chefene og Messerne i de kongelige Skibe.

Under 25de Marts er allernaadigst approberet, at Gervet-ten Galathea fremdeles maa, i Tilfælde, hvor saadant findes passende, armeres paa Skandse og Bal, med 6 Stk. 15 Pds. 10 Calibers Kanoner.

Bemærkninger ved de opkastede Spørgsmaal: Næstcommanderendes Tjenesteforhold betræffende.

Neppe har nogen Afhandling i Archiv for Søvesenet vaart saa megen Opmærksomhed og bleven Gienstand for saa megen Om-
tale, som den i Nr. 37: „Nogle Spørgsmaal, Næstcommanderendes Tjenesteforhold betræffende.“ Disse Spørgsmaal ere ind-
deelte i: a. Kan en Skibschefs Commande ophøre, fordi han
gaaer i Land? b. Er den embedt i Oberens Kravsrelse boist-
commanderende Officier Chef af Skibet? c. Kan der tænkes
noget muligt Tilfælde, hvor den temperairt boistcommanderende
Officier kan træde op som Chef og handle saaledes?

Da Afhandlingens Forfatter og Archivets Red. ere enige i
Hovedpuncternes Anstuelse, og da det paa ingen Maade er min
Hensigt at bestride enkelte Sætninger, men kun Resultaterne, som
de anførte Spørgsmaal have bevirket, saa antager jeg, at neden-
staaende Bemærkninger, i al deres Ufuldkommenhed, maac anta-
ges at kunne passe til begge de aerede Forfatteres Resultater.

Forvend jeg indlader mig paa de tre Spørgsmaal's Besva-
relse, vil jeg gjøre nogle dertil ledende Bemærkninger. Med
Undtagelse af Svelfs = Skibene blive Orlogsmændene udrustede
af Staten, og ved Regjeringen, for at værne om Landets Koster,
dets Interesser og Borgernes Gienstem. Heraf følger naturlig-
viis, at det ogsaa er Orlogsmændens Pligt efter Omstændighe-
derne at tage, tilintetgiøre eller anholde, alt efter Omstændighe-
derne, i Krigstid fiendtlige Orlogsmænd og Kapere, og til enhver
Tid Sørovere og de Kapere, som handle i disses Mand, samt at
forsvare sig mod alle Angreb. Skibets Chef er den, der leder
Skibets Forretninger, i Folge hvis Befalinger der handles, men
som, naar han tierner sig fra Skibet, uden at efterlade skrift-
lige Ordre til den Næstcommanderende, om, hvorledes der i et-

hvert Tilfælde skal handles i hans Fraværelse, sætter ham som Høistcommanderende ind i sin Post, hvor han ikke udtvøkkelig har gjort Bestemmelser for Handlemaaden; thi af det udrustede Skib venter Regiering, Stat og Borger Opfyldelsen af den Instrux, som findes i Krigsartiklerne, i Forbindelse med de særegne Instruxer, hvilke med Hensyn til Togtet ere Chefens medgivne, og hvilke han er pligtig at meddele Næstcommanderende. En Chef kan medgives hemmelige Instruxer, det vil sige, Instruxer, som kun, han i Egenkab af Høistcommanderende, maa kiende; men saadanne ere ikke almindelige; aldrig har jeg som Chef i Krig eller Fred havt saadanne, og aldrig har jeg i nogen Post som Næstcommanderende været underrettet af min Chef om det Sted, hvor jeg i det mulige Tilfælde, at han ophorte at kunne fungere, skulde kunne finde saadanne Papirer — noget som enhver tænkende Chef, naar han var i Besiddelse af saadanne, maatte underrette sin Næstcommanderende om; thi en Expedition bør dog under ingen Omstændighed forfeile sit Die-meed, fordi en Chef ved Døden, Sygdom eller Fraværelse sættes ud af Activitet.

Naar Næstcommanderende er en Mand med de personlige Egenstaber, som man maa forudsætte, at Admiralitetet ønsker, at den Mand maa besidde, der saa let kan komme til at træde i Chefens Sted, kunde uidentvivelig de saa kaldede hemmelige Instruxer være af den Natur, at en tænkende Chef bør betragte det som sin Pligt at meddele disse til sin Næstcommanderende, for at det Spørv, der som Chef er ham paalagt, ikke et Dieblil skal forfeiles.

En Næstcommanderende er altsaa, efter Regelen, i Besiddelse af nødvendig Kundskab om de Ordre, der følge med Chefs Posten, for at kunne optræde i ethvert Tilfælde, naar Nødvendigheden byder det, som Commanderende af det Skib, han er paa. Nu opstaaer det vigtige Spørgsmaal: Naar er dette Nødvendighed? og hertil svares: at Næstcommanderende ansees af mig at være pligtig at handle i efterfølgende fire Tilfælde, saafremt Chefens under sin Fraværelse ikke kan signalere til Skibet, og ikke

har efterladt Ordre for, at Næstcommanderende, under alle Omstændigheder, eller i enkelte af disse 4 Tilfælde, skal forholde sig passiv:

1. Hvor Landets Ryster, dets Interesser og Borgernes Eiendom trænge til en Beskyttelse, som det ikke er muligt at afgive, dersom Chefens Ankomst skal oppebias.

2. Hvor Flagets Vre fordrer det, uden at det er muligt, at Chefens kan komme til Borde for at opretholde denne.

3. For at bringe Skibet ud af en Stilling, som antages for farlig. F. E.: Naar Skibet befinder sig til Ankers eller under Seil ved en Kyst, paa hvilken Chefens er gaaet i Land, og en Paalandsvind opstaaer; eller en bestemt overlegen Fiende nærmer sig, og Chefens efter al Sandsynlighed ei kan komme, eller tidlig nok komme, ombord.

4. Samt naar den Næstcommanderende modtager en Ordre, adresseret til Høistcommanderende, til strax at handle, og denne Ordre er underskrevet af Kongen, Admiralitetet, Holmens Over-Equipagemester (saafremt Skibet er indenfor det ham underlagte Territorium) eller fra en Gouverneur over en Provinds eller Colonie, til hvis Rysters og Borgeres Eiendoms Beskyttelse Skibet er sendt, enten det saa hedder, at Skibet eller Skibets Chef er underlagt Gouverneuren, thi det er det udrustede Skib, der skal beskytte, hvor det har Magt dertil.

Skulde, efter min Anskuelse, nogen af disse 4 nævnte Tilfælde trænge til en videre Udvikling, da er det hvad under 2 er nævnet, thi derunder hører upaatvivelig det Meget, som efter Krigsartiklerne (om disse end vare ligesaa fuldkomne, som vi i Diebliffet maae betragte dem at være utilstrækkelige) maa ansees som en Conduite Sag. F. E. Er jeg som Chef i Land, (Marfagen er her ikke Spørgsmaal om) og Skibets Næstcommanderende, ved en pludselig Forandring af Atmosfæren, ser at en af vore egne Drlogsmænd vil blive taget, dersom den ikke erholder siebliklig Hiælp, skal han da forblive passiv? Skal han lade en allieret Drlogsmænd stryge sit Flag paa dansk Territorium, maa see paa

2 Kanonstuds Distance fra sig, fordi hans Chef er i Land? Hvilke Følger kan dette ikke have? Hvilken herlig Leilighed til at bryde en kold Alliance, der dog kan være af yderste Vigtighed for Fædrelandet. Nei, han bør sikkert handle. Var jeg Chef, og i Land, da vilde jeg ved at betræde mit Skib, og det Pasfere blev mig rapporteret, ikke kaste mit Blit paa det Flag, som jeg vilde have betragtet at en misforstaaet Subordination havde paasat Pletter, men fæste Tanken paa det Sted, hvor den Næstcommanderende, som i min Fraværelse var Høistcommanderende, skulde opholde sig, indtil han med en Erklæring fra mig om hans formeentlige Mangler til at bestride sin Post blev hjemsendt; Mangler, der selv for Fædrelandets Vel kunde have saa sørgelige Følger.

Den Yttring i næstforegaaende Archiv Hefte, at det Skib, hvis Chef er fraværende, maa betragtes ei at være mere disponibelt, end om Skibet var under Rishaling, er en Sætning, som er aldeles i Strid med alle af mig yttrede Anskuelser. Et Exempel: En udrustet Drølogsmand er til Ankers i en Havn; Chefen er fraværende; en Seiler, som har mastret sig saa godt, at den maa skee endog, forinden Chefen gik fra Borde, uden Mistanke er seet af denne, viser sig nu pludselig at være fiendtlig. Næstcommanderende skal forsvare sig, det indrømmes. Men, naar nu den duelige Næstcommanderende forudseer, at Stillingen til Ankers medfører Skibets Ruin; naar han forudseer, at Kampen til Ankers vil ødelægge den By, som Skibet er sendt til at beskytte, skal Næstcommanderende da ogsaa modtage Angrebet til Ankers? Skal han forudsee at blive nødt til at stryge Flaget paa det Skib, med hvilket han har Sandsynlighed for at seire, naar han havde mødt Fienden paa Søen? Skal han udsætte det Mandskab for Fangenskab, som han har Grund til at vente at kunne bringe seirende tilbage, udsætte det for alle de Fristelser, som et Fængsel afgiver, til at svige Pligter mod Konge og Fædreland? Alt dette skal han forudsee, men dog forblive i sin ufordeleagtige Stilling, thi: Chefen er gaaet i Land!

Derfor jeg antog, at der i foranførte Sætninger var et eneste Ord, der var i Strid med vore Sø-Krigsartikler; derfor jeg antog, at man ved det noieste Eftersyn skulde kunne finde en eneste Tanke, der kunde løsne den mindste Traad af det saa høist nødvendige Subordinations-Baad, da skulde jeg sandeligen ei have fattet Pennen. Men jeg antager mine anførte Bemærkninger ikke alene overeensstemmende med vore militaire Love, men tillige overeensstemmende med Landets Færv, Flagets Ære og Borgernes Interesse, samt med mange ældre og yngre Officiers Anskuelser. At der bliver handlet under de anførte Omstændigheder, det er Tingen. Skibet er udrustet for at værne om de anførte Interesser, men ikke for at Chefen skal have Leilighed til at indlægge sig Ære. Kan han erholde denne, ved at commandere det Skib, der værner for de anførte Gienstande, da er Alt i sin fuldkomne Orden; men da en eneste spildt Minut er nok til at forandre Scenen, da bør denne ikke spildes af Næstcommanderende, der ei bør afgive en Mand af Skibets Besætning for at tilveiebringe sin Chef, medens han bør anvende ethvert andet passende Middel for at bringe ham Kundskab om Stillingen.

Efterat have udtrykt mig, som jeg formoder, i Krigs-Artiklernes Aand, vil jeg overgaae til at undersøge disses Bogstav: Sø-Artikelsbrevet Tit. 22, som omhandler Næstcommanderendes Pligter, siger § 213: „Han skal i Chefens Fraværelse holde sig Tit. 21 efterrettelig, og maa han, saa længe Chefen er fra Borde, ingen Tid gaae i Land.“

Efterlaae vi nu Tit. 21, hvilken han skal holde sig efterrettelig, da indeholder denne Tit. alle de Pligter, som paaligge Skibs-Chefen, og altsaa har Næstcommanderende ikke alene Ret til at handle efter bedste Skionnende i sin Chefes Fraværelse, naar denne ikke haver efterladt Befalinger, der svare til de indløbne Omstændigheder, men det kan endog komme Næstcommanderende dyrt at staae, dersom han ved flere Leiligheder forblev passiv,

naar Chefen ikke ved Signalerings-Midler var i Forbindelse med sit Skib, medens han var fraværende.

Men fordi jeg troer at have skrevet i vore Artiklers Aand og Ord, derfor antager jeg ikke, at disse Ord ere bestemte og tydelige nok — tværtimod troer jeg, at nøiere og mere detailleerede Bestemmelser om Forholdet imellem Chef og Næstcommanderende, naar den første har forladt Skibet uden at efterlade bestemte Ordre, med Hensyn til de 4 nævnte Hoved-Bestemmelser, vare høist onstelige, dersom man vil forebygge ubehagelige og, med Hensyn til de større Interesser, sorgelige Følger af Mangel paa Tydelighed og Bestemthed i vor militaire Lovgivning, samt nøiere særegne Bestemmelser med Hensyn til de vestindiske Orlogsmænds gienfaldige Stilling, samt Skibenes, ikke Chefernes, Forhold til den Bestindiske-Regjering.

I Følge anførte Anstuelser, bliver mit Svar paa Spørgsmaalet under a.

En Skibschef ophører at commandere i de 4 nævnte Tilfælde, naar han er uden Signalerings eller Telegrapherings-Middel imellem sig og sit Skib, og ikke har efterladt bestemte Ordre om den Næstcommanderendes Fremgangsmaade i et af disse Tilfælde, som maatte indløbe i hans Fraværelse.

b. Nei! thi ingen kan gjøre sig selv til Chef, men handler efter Chefens Instrux Tit. 21, som om han var Chef i ovenanførte 4 Tilfælde.

c. Ja! naar hans Chef er fraværende, og Næstcommanderende befinder sig i de Omstændigheder, som Svaret paa Spørgsmaalet a. forudsætter.

III. Lütken.

II.

Beslutningens nysjødte Ungdoms Rødme
 Døer i det syge, gustne Overlæg,
 Og Foretagender af Marv og Kraft,
 Ved disse Tanker, vende deres Strømme,
 Og tabe Navn af Daad.

Soerfoms Oversættelse af Samlet.

Afhandlingen i Archiv for Søværnet af S. B.: „Nogle Spørgsmaal, Næstcommanderendes Tjeneste-Forhold betræffende,“ og de denne, af Redacturen tilføiede Commentarer, har foranlediget mig at nedskrive følgende Bemærkninger, som jeg herved tilstiller den ærede Redacteur, med Anmodning, at lade dem indrykke i næste Nummer af Archivet. Skiondt jeg, som aldeles uovet Forfatter, villig erkender min Mangel af Evne til, paa en fuldkommen tilfredsstillende Maade, at behandle denne, for enhver Officier af Marinen, vigtige Gienstand, kan jeg dog ikke modstaae min Eyst, ja, jeg kan sige min Trang til at meddele Archivets Læsere min Mening om de, i hiin Afhandling fremfattede trende Qvæstioner.

Til den 1ste a.: „kan en Skibs-Chefs Commando ophøre fordi han gaaer i Land?“ svarer jeg med S. B. og Red. bestemt og ubetinget Nei! thi Chefens Ordre skal punktlig følges, hvad enten han udsteder den fra Land, eller fra Skandsen af det Skib for hvilket han er Chef.

Til den 2den b.: „er den ombord, i Chefens Fraværelse, høistcommanderende Officier Chef af Skibet?“ svarer jeg ligeledes bestemt og ubetinget Nei; men han er at betragte som Chefens befuldmægtigede Repræsentant.

I Besvarelsen af det 3die c.: „kan der tænkes noget muligt Tilfælde, hvor den temporairt høistcommanderende Officier kan træde op som Chef og handle som saadan?“ maa jeg sætte mig i den meest afgjørende Opposition med S. B. og Red., idet jeg besvarer den med et bestemt Ja!

Jeg skal nu stræbe at bevise Rigtigheden af denne min

Paastand, og Urigtigheden af de Grunde, som ere anførte for den modsatte Mening.

Først maa jeg opkaste det Spørgsmaal: hvorfor befaler Kongen et Krigsskib udrustet og sat i Activitet?

Svaret maa vel omtrent lyde saaledes: i en vis bestemt Hensigt; saasom, at værne om Landets Sikkerhed, fremme dets Gavn og Hæder, eller afværge dets Skade. Det udrustede Skib gives Chef og Besætning, hvilke, tilligemed Skibet, samlede udgøre Middelet til Hensigtens Opnaaelse. Chefen er det styrende Princip; Officierer, Mandskab og hvert Individ i Skibet ere ham underlagte og skal vise ham en punktlig, ubetinget Lydighed; men ikke for at ophøje ham, eller nedfætte disse, men fordi Subordinationen er den absolute Betingelse for Udførelsen af den Tjeneste, hvortil de alle ere bestillede. Ifølge Sagens Natur er det aldeles utænkeligt, at Skibet nogensinde kan være uden Chef; thi Hoved=Piulet i Maskinen kan ikke savnes; Legemet bliver dødt uden Anden, som bestyrer det; det maa derfor antages, at naarsomhelst Chefen, ved Fraværelse, Sygdom, eller hvilken som helst anden Grund sættes ud af Stand til at fungere, da optræder i samme Dieblik Næstcommanderende i hans Sted, og de facto beklæder hans Post, ikke fordi han, som S. B. udtrykker sig, „constituerer sig selv til Chef,“ men fordi han, ifølge sin Charge, maa betragtes som Chefens constituerede Repræsentant. I denne Egenskab er han, med Hensyn til Skib og Mandskab, ganske i Besiddelse af samme Magt og Myndighed, som Chefen selv; har i visse Maader, samme Ansvar; men hans Afhængigheds=Forhold til denne er derfor ingenlunde ophørt; de Ordre, som Chefen har efterladt ham, skulle punktligt efterleves; men i uforudsete Tilfælde, for hvilke Chefen ingen Ordre har kunnet give ham, maa og skal han selv beslutte og handle, idet han ikke maa forglemme, at han handler paa Chefens Vegne og i hans Sted, og altsaa staaer ham nærmest til Ansvar; dog aldrig tillade ham Frygt for dette, at svække hans Beslutning og lamme hans Kraft, naar Kongens Tjeneste, Fædrelandets Vel og Flagets Ære

kaldet ham til dristige og uopsættelige Foretagender. Den Officier, der i et saadant Dieblik kunde træde tilbage, eller blot tøve, ved noget Hensyn paa sig selv eller sin fraværende Chef, han fortiente ikke den Lykke og Ære, at være dansk Søkriger; han har aldrig forstaaet, at han selv, hans Chef, og vi Alle kun ere tjenstpligtige Redskaber; at den Tjeneste, til hvilken vi have indviet os, er Alt; han var aldrig levende giennemtrængt af den Erkiendelse, at ei alene vort Liv og Blod tilhører Kongen og Fædrelandet, men at hver Følelse, hvert Haab i vort Bryst maa villigen ofres paa Selvfornegtelsens hellige Alter.

Men, ville Modparterne, efter deres Ansuelser, maafee indvende, selv de ædleste Bevæggrunde retfærdiggjøre ikke en pligtstridig Handling, og indrommer man først at Subordinationen er Hovedbetingelsen for al militair Virksomhed, saa maa den ogsaa betragtes som en Grundlov, der aldrig kan overtrædes. Dg-saa jeg erkiender Subordinationens absolute Nødvendighed som Mittel, men Hensigt kan den ikke være; den er ikke til for sin egen Skyld, men kun for at fremme Tjenesten, og maa altsaa ikke sættes i Opposition med denne, thi Lovens Anvendelse maa ikke ophæve Lovens Diemeed. Det bliver saaledes indlysende, synes mig, at S. B. og Red. besynderligt have forverlet Begrebet om Subordinationens sande Væsen, naar de, i dens Navn, gjøre Forbud mod Opfyldelsen af de helligste Pligter. Ligesaa rigtigt som skiont har derimod Krigerdigteren udtrykt dens høie Betydning i følgende Strophe: *) „Thi den er Krigerkraftens stulte Riede, electrifk virker den Led giennem Led“ — saaledes opfattet, bliver Subordinationen ikke en trykkende, nedværdigende Lænke for Krigeraanden, men det Mittel, hvormed den styrer Kraftens Uttringer, efter deres tilsigtede Diemeed, og holder den indenfor Lovmæssighedens Grændser; det er just ved Betegnelsen af disse Grændser, at man vilkaarligt har anvendt en særegen Maalestok, mod hvis Rigtighed jeg, efter mine Ansuelser, kraftigen maa opponere. Det er nemlig min Paastand, at Næstcommanderende, i det af

*) See P. Wulffs Tale holden paa Søcadet=Academiet 1815.

S. B. anførte Tilfælde, ei alene forgaaer sig inod Subordinationen, ved, i sin Chefs Fraværelse, at beslutte og handle paa egen Haand, men at, hvis han undlod det, var hans Forhold inod sin Chef i høieste Grad insubordineret; thi enten formaster han sig til at antage, at Chefens Villie ikke er conform med hans Pligt, eller han undslaaer sig for at opfylde denne Villie, fordi den ikke er ham meddeelt i Form af en Ordre; dette er en Opsætsighed, og hiint en krænkende Fornærmelse. Det er dog vel, mener jeg, utænkeligt, at Chefen skulde ville, at Tjenesten skulde lide ved hans Fraværelse; aldrig kunde en retsindig Chef tillade sig at forlade Skibet, dersom han ikke havde den fulde Overbeviisning, at hans Næstcommanderendes Nærværelse erstattede hans egen. Hvor skammeligt da, at svigte sin Chefs ærefulde Tillid og forraade hans Sag i de meest betydningsfulde, afgjørende Dieblikke; at blive liggende svinebunden i den indbildte Subordinations Mooringer, medens en overmodig Fiende, ligesom hans Dine, haaned den danske Orlogsmænd; medens danske Medborgere, trygge ved Nærværelsen af den mægtige Beskytter, bleve frarøvede Belfærd, Frihed, ja, maastee Livet selv; og saaledes sætte en Plet paa det danske Flag, som Chefen med sit Hjerteblod gjerne vilde udslutte, uden dog nogenfinde at være istand dertil; og havde han da, ved den uforsvarligste Tilfidsættelse af sine helligste Pligter, paadraget sin Chef det tungeste Ansvar.

Man indvende ikke, at Chefen er uden Ansvar, naar han ikke selv er tilstede; thi kan han ikke stole paa sin Næstcommanderendes Conduite, saa skal han enten slet ikke forlade Skibet, eller naar han nødes hertil, da efterlade saa noiagtige og peremptoriske Ordre, at de maae hæve al Tvivlsraadighed i ethvert indværende Tilfælde. Desuden maa det vel bemærkes, at Chefen, mindre ved personlig Virksomhed, end ved sine personlige Egenstaber, hæver sin Magt og Myndighed. Er han sin høie Post voksen, da vil han udøve et Herredomme over sine Undergivne, som intet taber i Styrke ved hans tilfældige Fraværelse; hans Land er da altid tilstede;

og nærværende eller fraværende, vil han stedse være Sjælen i ethvert Foretagende.

Kun saaledes see vi det danske Flag vaie ud i den Solglands, som god Disciplin og sand militair Aand udspreder over enhver Marine, hvor de herske. Den finder vist ikke Sted, hvor Chefens Fraværelse lammer al Virksomhed, hvor raadvild Uengstelig og smaalige Hensyn quæle Mod og Kraft, men der hvor Tjenesten er saaledes organiseret, at det friske Liv stedse uhindret gennemstrømmer alle dens Arter, saa at den stadigen gaaer sin energiske Gang mod sit ophøjede Maal: der, mener jeg, finde vi den sande Disciplin i sin høieste Glands, thi der erkende vi, at det styrende Princip altid er tilstede og virker med sin Kraft til alle Tider og alle vegne.

Skiøndt jeg erkender Ufuldkommenheden og Manglerne ved denne, om jeg saa maa kalde den, Deduction af Sagen, haaber jeg dog, at de Grunde, jeg har anført som Beviser for Rigtigheden af min Paastand: „at der kan gives Tilfælde, hvor den temporair høistcommanderende Officier kan træde op som Chef og handle som saadan,“ ikke ere uden Vægt. Jeg skal nu anføre de meest uomstødelige Beviser: Krigsartikelsbrevets Titul 22, der omhandler Næstcommanderendes Pligter, siger § 213: „i Skibs-Chefs Fraværelse haver han at holde sig Titul 21 efterrettelig, hvilken bestemmer Chefens Pligter. Kan dette forstaaes anderledes, end at han i ethvert Tilfælde skal nytte, bruge og forsvare Skibet paa samme Maade som Chefen vilde have nyttet, brugt og forsvaret det, om han havde været tilstede? Dersom denne § ikke skal forstaaes saaledes, hvad betyder den da? S. B. og Red. reducere dens Betydning til, „at vaage over Skibets Sikkerhed og Tjenestens Gang,“ men hvorledes ville de motivere denne ubegribelige Reduction? Hvor finde de Piemmel for den? Dog vel ikke i § 979, som giver Titul 22 den meest udstrakte Betydning.

Da Krigsartikelsbrevets § 213 ikke giver nogen Undtagelse, saa maa den ogsaa gælde som Regel i det Tilfælde hvor et Krigs-

skib er underlagt „en Marinen fremmed, civil eller militair Auctoritet,” af hvad Navn nævnes kan, og Næstcommanderende, der skal være bekendt med Chefens almindelige Instruxer, maa derfor, i sin Chefs Fraværelse respectere en Ordre fra en saadan Auctoritet, paa samme Maade, som hans Chef maatte have respecteret den, om han havde været tilstede; og han gjør dette, uden derved at paadrage sig et andet, eller større Ansvar for sin Chef, end i ethvert andet Tilfælde, hvor Omstændighederne nødte ham til, siebliffelig at beslutte og handle. Var det anderledes, saa maatte enhver saadan Auctoritet, som Krigsskibe vare underlagte, hos vedkommende hoi Auctoritet, som give Cheferne deres Instruxer, begiære det peremptorisk forbudt Cheferne nogensinde at forlade Skibet; thi hvilke uberegnelige Følger kunde det ikke have, om en saadan Auctoritet, for Exempel paa Stationen i Vestindien, ved et Mytterie blandt Negerne, Koffardiskibes Forsølgelse af Sørovere, eller andre deslige Tilfælde — om en saadan Auctoritet, siger jeg, under Omstændigheder, hvor den meest trængte til, og begiærede kraftig og siebliffelig Medvirkning af Krigsskibet, fik til Svar: „Batteriet er udtaget, Skibet er under Rivhaling,” eller, hvad der efter Red. Mening hermed er synonymt, „Chefen er i Land.” At en Officier af den danske Marine skulde kunne give et saadant Svar er ligefrem umuligt; det findes kun i Archiv for Søvæsenet, hvor det i et ubevaaget Dieblit maa være undsluppet Red. Pen; over hans Læber kunde det aldrig komme, derfor borger hans erkjendte militaire Conduite.

Ved at omhandle denne Gienstand siger S. B., „det bliver da et af de Tilfælde, hvor Næstcommanderende har at handle efter Conduite; men med denne Conduite er det dog virkelig en meget delicat Sag. Af Chefen bør den fordres absolut, men mange meget udmærkede Subalterne have den ikke altid, det er for dem forbundet med større Vanskelighed, fordi det er en Conduite man fordrer af dem, som gaaer udenfor og over den Stilling de beklæde, og fordi der dog stedse bliver Spørgmaal om det netop er den, som deres Chef ønsker de skulde have haft.”

Red. gaaer videre, han udtrykker sig saaledes: „Vi stemme derfor ikke med S. B., at der kan opstaae saadanne Tilfælde, hvor en Næstcommanderende bliver nødt til at handle efter Conduite; thi vor Mening er, at han i alle Tilfælde maa indskrænke sig til at handle som Næstcommanderende og følge sin Chefs Ordre; om Tilfældet er trængende eller ei, gjør i vore Tanker intet til Sagen, thi alene ved, udenfor hans Chefs Ordre, at underkaste det denne Prøve, hæver Næstcommanderende sig ud over sin Stilling og handler som Chef.” Jeg skal først giøre S. B. og Red. opmærksomme paa, at de i deres Tver for at forsvare Chefens Ufortrænelighed og Subordinations-Principets Hellighed o. s. v., forglemme, at Udførelsen af den Tjeneste, hvorfor Kongen har befalet Skibet sat i Activitet, er Hensigten, og at Skibet, Chefen og Besætningen kun ere Midlerne til denne Hensigts Opnaaelse, altsaa i Vigtighed og Betydning denne underordnet. I denne Forveiling, eller, om jeg saa maa udtrykke mig, feilagtige Rangfølge af Hensigt og Mittel, finder jeg for en stor Deel Grunden til de, efter min Overbeviisning, aldeles urigtige Ansættelser, de Begge have gttret; dernæst skal jeg bemærke: at, efter Maaden hvorpaa den danske Marine er inddeelt i Classer, og de derefter gjældende Regler for Besættelsen af Krigsskibe med Chef og Officierer, er og maa det være saaledes, at den der iaar er Chef paa et mindre Skib, kan næste Aar, ja maaskee ti Aar senere, blive Næstcommanderende paa et større Skib, og man maa nu antage — dersom S. B's. og Red's. Frygt eller Tvivl er grundet, — at en saadan tidligere Chef enten manglede den der fornødne Conduite da han var Chef for det mindre Skib, eller at denne, skjøndt han med Aarene havde samlet større Erfaring, forlod ham naar han traadte over i det større Skib som Næstcommanderende. S. B. og Red. ville maaskee indvende, at det ikke er Næstcommanderende eller Officierer af denne Categorie de have havt for Die, men dette kan ikke udeledes af deres nedskrevne Ord; de have ingen Undtagelse gjort; deres haarde Dom er generel; den rammer Alle, fra den ældste Capitain, som kan blive

Næstcommanderende paa et Linieskib, indtil den yngste Second-Lieutenant. Men lad os dog for et Øieblik antage, at de ikke have meent de Officierer, som senest have været, men dem som sandsynlig kunne vente at blive Næstcommanderende i den nærmeste Fremtid, saa ere disse eventuelle Næstcommanderende alle Mænd paa en Alder imellem 30 og 40 Aar; mon disse ville indvillige, at det maa ansees tvivlsomt om de ere i Besiddelse af den Conduite, der kan fordres af dem i den bestedne Post, de nærmest have Udsigt til at komme til at beklæde? Mon de ikke eenstemmigen og høitideligt ville protestere imod en saa ydmygende Mistillid, mon ikke de og enhver der kender Marinen, langt snarere maa antage, at de ere i Besiddelse af en Conduite — Undtagelser kunne her ikke komme i Betragtning — der vilde gjøre dem stikede til at beklæde langt høiere og vigtigere Poster, end den at være Næstcommanderende paa en 14 Kanons Brig; og tør man ikke med Bestemthed antage, at der blandt dem findes Officierer, som med deres Lieutenants-Épauletter værdigen kunde tage Plads, som Chefer, paa Skandsen af en 44 Kanon-Fregat eller ombord i et Linieskib. Enhver der har nogen Erfaring maa erkende, at Capacitet ialmindelighed ogsaa indbefatter Conduiten, at den ikke er afhængig af Alder, eller den Plads Officierer har i Marinens Calendar, og vel er det sandt, at man er berettiget til, især at fordre og vente Conduite af Officierer i de høiere Classer, men deraf følger ingenslunde, at man bør betvivle dens Tilstædeværelse hos den yngre Officier. Den Officier, som i activ Tjeneste har naaet sit 30te Aar, og ikke har erhvervet sig den fornødne Conduite for at kunne være Næstcommanderende, selv paa de største Krigsskibe, han erhverver den aldrig. Conduiten er, efter min Erfaring, ikke absolut afhængig af almindelig Sømands-erfaring og Krigerdygtighed, den er snarere et Talent, som udvilles ved en høiere Landsdannelse, og den beroer for en stor Deel paa Charakter-Egenskaber, og disse forandres ikke efter det 30te Aar.

At der fordres og ventes Conduite, i Ordets meest udstrakte

Betydning hos og af enhver Militair, hvad Charge han end beklæder, er ham et trøstende Beviis for, at han ikke betragtes som et blot villieløst Redskab, men at man af ham fordrer og venter, at han, naar Omstændighederne byde det, skal, kan og vil træde frem, som selvbesluttende og selvhandlende Mand, og derfor kan en ædel og værdig Militair, selv den alleryngste, ikke saares dybere og smerteligere, end naar hans Conduite, der er Quintessentsen af al Dygtighed, drages i Tvivl.

Skiondt det ikke egentlig vedkommer vor Gienstand, skal jeg dog bemærke, at de Exempler af Historien, som S. B. har anført paa „Inferieurer, der have paataget sig et Ansvar, der torde have gjaaldt deres Hoved, hellere end være orkesløse Tilskuere, der hvor de kunde handle med Nytte,“ finder jeg kun at have lidet analogt med den Situation, hvori han har sat sin Næstcommanderende i det af ham valgte Tilfælde. Saaledes slog Juul paa Kiøgebugt og Tordenfjeld i Dynetilen uden Ordre; deres Beslutning, som ingen peremptorisk Nødvendighed aftvang dem, var fuldkommen frivillig; og maa det tilstaaes, at de derved paadrog sig det allerstørste Ansvar, saa er det ogsaa vist, at de ved Udførelsen tilfægtede Fædrelandet en glimrende og følgerig Seier, Flaget en straalende Glands, i hvis Gienstien vi endnu fryde os, og overleverede deres Navne til Historiens Aarbøger, hvor vi finde dem først i Rækken af Nordens meest berømte Søhelte. Dog antager S. B. det tvivlsomt, hvorledes disse Heltes Navne vare komne til Efterverdenen, „dersom de vare blevne slagne, saa sandt de vandt?“ Jeg skal ikke ved en saadan Tvivl, formaste mig til at kaste en Skygge paa den straalende Nimbus, der omgise disse Heltes Navne. For min Dom vilde de staae som u dødelige Helte, ogsaa om de vare blevne slagne og derfor maatte bøde med deres Hoved; jeg vilde da betragte dem som Martyrer for Kriger-Religionens hellige Treenhed: Konge, Fædreland og Ære; thi begejstrede ved den, fattede deres høie Mand den store, farefulde Beslutning, hvorved de hævede sig fra Krigerne til Helte. Ja!

ved Beslutningen, den frie Beslutning, mere end ved det glimrende Udfald, var det, at Juul og Tordensfiold vandt Udbødelighedens Krands.

Førend jeg forlader Forfatteren S. B., skylder jeg Krigeren under samme Mærke den Erklæring, hvis Hensigt han ikke kan miskiende, at han, Krigeren, i det af Forfatteren fremsatte Tilfælde, ikke vilde have „modstaaet Fristelsen," men stukkert sit Tong fra sig, og ikke blot „forsøgt at bidrage en Skærp til Fædrelandets Gavn," men at han, i fuldeste Maade, vilde have tilfredsstillet de Forventninger og Fordringer, som Kongens og Fædrelandets Tjeneste havde paa det Skib, hvorpaa han var Næstcommanderende. Men var han bleven liggende, hvinebunden i „Subordinationens Mooringer", da vilde ikke den meest brændende Solglands formaae at afblege den lede Plet han havde sat paa det ham og os Alle hellige Dannebrog, og paa sit eget arvede blanke Skjold.

C. Wulff,
Commandeur.

III.

Enhver Sø-Officier maa i sit Hierte glædes, naar han føler sig overtødet om, at der giennem den hele Marine gaaer en rigtig og fornuftig Tact for alle militaire Forhold. At denne fornemmeligen maa gaae ud fraoven i Staten, er en Selvefølge, og at det igien bliver enhver yngre Officers Pligt at stræbe at gjøre sig fortrolig med disse, fraoven udgaende Ideer om militaire Forhold, deri vil sikkert Enhver med mig være enig, saafremt han ønsker at vaage over den Mand, der bør herse ombord i et Skib, og som er nødvendig, naar Enhver skal føle sig ret tilfreds, og Alt gaae sin rette Gang.

At disse Anskuelser over vor Handlemaade som Militaire blive af den Art, at Alle, eller de Fleste føle, at de ere de ene rigtige, baade for Lovens og Samvittighedens Domstol, deri ligger

det Vanskelige, og det fordi saa ofte forskiellige Mennefter have forskiellige Anskuelser af den samme Ting. Det maa derfor være enhver Officier behageligt og beroligende at see Sligt offentligen discuteret, da han derved kommer paa det Rene med sine egne Ideer, idet han nødvendigen, i en saadan offentlig militair Discussion, maa tage Pluralitetens Mening for en Dom.

I dette Archiv Nr. 37 er saaledes afhandlet, hvorvidt en Næstcommanderende, i sin Chefs Fraværelse, kan gaae Seil med Skibet eller ei, og det er saagodt som ubetinget besvaret med Nei, baade af S. B. og Red. Endskiøndt i enkelte Punkter noget afvigende i Mening, forekommer det mig at de Begge have faaet, meget nær, samme Resultat, det, at de under ingen Omstændigheder ansee det tilladeligt eller forsvarligt for en Næstcommanderende at gaae Seil med Skibet, naar Chefen er fraværende. Er dette, begge de ærede Forfatteres Princip, i ethvert Tilfælde uomstødeligt, saa er en modsat Handlemaade i ethvert Tilfælde uforvarlig, men netop dette troer jeg betinget, og jeg er overbevist om at der, baade i Fredstid og Krigstid, vil kunne forekomme Tilfælde, hvor den Næstcommanderende, der blev liggende som rolig Tilfuer, for at vente sin Chef, ikke alene vilde udsætte sig for Verdens Foragt, men ogsaa for sin egen Stands haarde Dom, og for at drages til Ansvar, endskiøndt maafee indirecte, af sin Auctoritet, for ikke at have stiftet den Nytte, han efter Omstændighederne borde.

Jeg fremfører kun tvende Tilfælde, der begge ere omtalte af de ærede Forfattere.

1. Naar i Krigstid vor egen Nations Fartøier bleve forfulgte og stode Fare for at tages af en Fiende, der var mig liig i Styrke, eller min Undermand.

Derfom en Drøagsmand her blev liggende som rolig Tilfuer og lod Fartøierne falde i Fiendens Hænder, troer jeg i Sandhed at der behøvedes meer end almindelig Solglands for at dette Skibs Flag snart igien skulde kunne vaie ud med Hæder og Ære, der behøvedes lang Tid til at afsvafte disse Pletter,

og ligesaa selvom det ombordværende Personale, Næstcommanderende in specie, vilde komme til at staa meget lavt i Folks Mening, saa troer jeg ogsaa at den fraværende Chef vilde faae sin Part, ikke fordi han var borte, det var tilfældigt, men fordi hans Skib, hvis Hæder er knyttet til hans egen ved de stærkeste Baand, i hans Fraværelse var prostitueret. Var jeg Næstcommanderende, vilde jeg i dette Tilfælde føle det min Pligt at handle, og dersom Udfaldet blev godt, da forsvarede Sagen sig selv; blev det derimod mindre godt eller uheldigt, hvad man neppe kunde vente, fordi jeg ellers havde handlet conduiteløs, saa vilde jeg med Rolighed gaae en Krigsrets Dom imøde, om den endog gav mig min Afsted for et Skridt, som den maatte i saadant Tilfælde vilde kalde uforvarligt. Ethvert af dens Medlemmer, og Alle der kiendte Sagen, vilde aldrig fradømme mig at have handlet efter en nobel Bevæggrund, den, at ville stifte al Gavn i den Stilling, jeg var sat i, og jeg vilde bære min Skiebne med den Resignation, som en indre Overbeviisning om at have handlet ærligen vilde give mig. Naar jeg siger, at der var ringe Sandsynlighed for at Udfaldet vilde blive slet, saa er det fordi jeg aldrig kunde bestemme mig til et saa vigtigt Skridt, uden først at have veiet Alt for og imod det; uden at jeg noie kiendte det Mandskab, hvis Næstcommanderende jeg var; uden at jeg tilfulde kiendte deres Stemning og Kraftfuldhed, og uden at jeg med egne Dine havde overbeviist mig om min Modstanders Styrke, forsaavidt dette paa Distance var tænkeligt.

Var jeg Chef, og det hændtes, at min Næstcommanderende kom tilbage fra en saadan Expedition, hvor jeg ikke selv havde været med, vilde jeg, saafremt jeg isørigt kiendte hans ærlige Sindelag imod mig, talke ham for hans rigtige Conduite, og det endskiøndt det vilde skære mig i Hjertet ei at have været med. Jeg vilde erkende, at Landet udsender sine Skibe for at stifte den meste Nytte paa den Station hvor de ere, og var dette Diemeed opnaet, saa vilde jeg ikke ophøre at agte min Næstcommanderende, og ligesom jeg vilde være den første til at indberette hans rigtige

Forhold, for at han kunde høre den velfortiente Lon derfor, saa vilde jeg ogsaa, dersom jeg fandt at han ikke borde have handlet saaledes, være den første, som krævede ham til Regnskab derfor. Høiere Authoriteter maatte da fælde den afgjørende Dom.

2. Jeg gaaer nu over til det andet af de ærede Forfattere omtalte Tilfælde, det, om et Skib, underlagt en fremmed Authoritets Commando, ikke er disponibelt uden ved Chefens Nærværelse.

De besvare Begge paa det bestemteste dette med: „Nei;“ jeg er af en aldeles modsat Mening. Lad os tage et Exempel, som nærmest ligger os for Haanden, det med vore Smaabrigger ved Colonierne i Vestindien. Enhver veed, at disse ere underlagte den derværende høieste Authoritets Commando: Dersom Næstcommanderende nu i Chefens Fraværelse modtog en Ordre, der fordrede siebliffelig Udførelse, saa vilde han sikkert anvende Alt muligt for at underrette sin Chef herom, og for at faae ham ombord, og det vilde næsten altid lykkes, naar han ved sin Vortgang havde underrettet Næstcommanderende om, hvor han var at finde; men dersom det ikke lykkedes, saa ligger det i Tingens Natur, at Skibet udførte sit Hverv uden Chefen, og dobbelt naar Authoriteten var underrettet om Chefens Fraværelse og endda vedblev sin Paastand. Jeg seer herimod aldeles ingen anden Grund, end den af S. B. og Red. yttrede Mening, at det ikke borde være saaledes; thi jeg finder i Krigs Artillerne, den eneste bestemte Lov vi have at følge i flige Tilfælde, ikke alene Hiemmel for min Paastand, men en mere end indirecte Befaling, idet § 169 byder at meddele Næstcommanderende sine Ordres Indhold, hemmelige undtagne, paa det at han i et og andet Tilfælde kan vide hvad han har at gjøre, og § 213 befaler Næstcommanderende, i Chefens Fraværelse, at holde sig dennes Pligter efterrettelig, og endelig siger § 979: „at da umuligen alle tænkelige Tilfælde kunne være omtalte, saa skal dog derfor Enhver være pligtig at efterlade Alt, som kan skionnes at være Borets Tjeneste til Hindrer og Skade, og derimod at iagttage og gjøre

Alt, hvad som af hans Befalingsmænd paahydes, eller af ham kan stionnes at være til Vores Tjenestes Befordring, og af de udi dette Krigs Artikelsbrev gjorde Paabud, ved Folger og Slutninger at kunne udledes." Dersom i disse trende Artikler ikke ligger en mere end indirecte Befaling for Næstcommanderende til, i Chefens Fraværelse, at handle efter bedste Conduite, saa forstaaer jeg dem ikke. Ansvaaret falder i alle Tilfælde tilbage paa Authoriteten der befalede Skibet til Sæes, og som kan befale dette. Ulltsaa i ethvert Tilfælde, der fordrer sieblittelig Udførelse af den givne Ordre, skal efter mit Begreb Næstcommanderende handle, naar Chefen er fraværende, og hiin har modtaget Ordre af den Authoritet, hvem Skibet er underlagt. Derfor sættes Officierer ombord i Skibene, til hvem der kan have Tillid; derfor giver Landet dem en Opdragelse, der skal gjøre dem stikkede til i mødende Tilfælde at handle med Conduite, og saalænge de ikke have svigtet denne Tiltro, har ingen Lov til at nære Tvivl om deres Duelighed.

Lykkeligviis hører slige Tilfælde, som de forhen omtalte, til de allerfædneeste, og jeg tilstaaer, at det, for den militaire Aand og Subordinationsforhold Styld, var at ønske de aldrig indtraf; men da de ere tænkelige, og den usforsvarlige Fremgangsmaade i enkelte Tilfælde endog nu er bragt paa Bane, har jeg ikke kunnet undlade at udtale min Mening, uagtet den er saa diametralt modsat tvende agtede ældre Officierers.

Alt dømmes rigtigt i saadanne knebne Vendinger, og at handle derefter, dertil udfordres Conduite, den Ned. saa sparsomt tillader subalterne Officierer at behøve. Det er ikke stedse for Alderen og Ancienneteten at den er eiendommelig, endskjøndt jeg tilstaaer Forstand, Tact og Erfaring ere de Hovedegenskaber der frembringe den. Giennem hele Livet bliver en rigtig Conduite den bedste Ledfager; den der mangler denne, han støder ofte an, hvor han i modsat Fald vilde gaae fri; den er efter mit Begreb en ubetalelig Egenstabs, som jeg stedse vil vurdere høiere end Ned., hvad enten den findes hos en Chef eller en subalterne Officier.

De tre af S. B. opkastede Spørgsmaal a., b. og c. besvarer jeg ligesom han, med et: „Nei;" men dersom han havde holdt sig nærmere den Sag han egentligen vilde forsvare, saa maatte han, efter min Mening, hellere have fremsat det tredje Spørgsmaal saaledes: „Kan der tænkes Tilfælde, hvor den temporairt høistcommanderende Officier kan træde op og handle?" og jeg havde da sagt ja, støttende min Paastand paa hvad jeg forhen har sagt, og fornemligen paa Krigs-Artiklerne. Det forekommer mig at S. B. hænger sig for meget ved det Ord: „Chef;" det vide vi kun er et Prædikat alene for den, som er dertil udnævnt af den allerhøieste Authoritet, og som vedbliver saalænge Expeditionen varer og Manden lever. Iøvrigt indrømmer jeg fuldkommen S. B's. Paastand, at Næstcommanderende i alle Tilfælde, hvor han har handlet paa egen Haand, bliver sin Chef det første Ansvar skyldig.

Naar S. B. Pag. 90 og 91, efter at have opstillet det Tilfælde, der muligen vilde falde en Næstcommanderende haardest at forblive rolig ved, siger: „men forresten vilde jeg muligen selv ei modstaae Fristelsen, men forsøge at bidrage min Skiærns til Fædrelandets Gavn," og ender med at sige: „men handlede jeg rigtigt?" saa forundrer mig sandeligt dette Spørgsmaal; thi har jeg den Mening, at jeg handler urigtigt i at gaae ud, da bliver jeg liggende, og kun i den faste Overbeviisning, jeg har hos mig, om, at jeg i et saadant Tilfælde skal og bør tilfidesætte alle Forhold, er det, at jeg paatager mig et saa svært Ansvar, som det at gaae bort uden min Chef.

Naar S. B. Pag. 95 siger: „Chefen kan kun betragte ham (Næstcommanderende), som den der har handlet paa egen Haand; thi hiin Authoritet kan ingen Ordre give ham, eller rettere, han kan ikke modtage Ordre af nogen anden end sin Skibschef," saa deler jeg som for sagt ikke hans Anskuelse, og naar han ender med: „og bliver Sagen Gienstand for en Krigsret, vil han aldrig kunne dømmes for en militair Forbrydelse, men muligt vel for Mangel paa Conduite," saa kan jeg ikke afholde mig fra at

spørge S. B., enten han helst vil dømmes for en militair Forfeelse (Den at have havt en maaskee urigtig Anskuelse om han som Næstcommanderende ikke er forpligtig til at adlyde den Auctoritets Ordre, hvem Chef og Skib er underlagt) eller for Mangel paa Conduite? Hvad mig angaaer, vil jeg bede om at blive dømt for den, i dette Tilfælde, omtalte militaire Forfeelse; thi dersom jeg nogenstunde ved en Ret blev dømt for en udviist Mangel paa Conduite, vilde jeg ikke længer ønske at blive staaende i Marinen. Den der i eet Tilfælde, ved en Ret er fradømt Conduite, om han vil man i et andet kunne vente noget Eignende, og han er efter mit Begreb uskikket til at være Sø-Officier, hvor det saa saare ofte kommer an paa at handle rigtigt; men dette er langt fra Tilfældet, om jeg var dømt for en Forfeelse, som den ovenomtalte: ved min Conduite har jeg netop lagt for Dagen at jeg var min Post voksen.

Ved Conduite forstaaer jeg den rigtigste Handlemåde; men jeg er ikke enig med Red. naar han i Anmærkning Pag. 100 siger: „et godt Udfald giver først Handlingen Navn af Conduite.“ Det forekommer mig en uretfærdig Måde at domme paa; thi der kan sikkert tænkes Tilfælde, hvor jeg med den rigtigste Handlemåde, dog faaer et uheldigt Resultat.

Naar Red. Pag. 98 siger: „er Chefen fraværende, er Skibet efter vor Mening ikke mere disponibelt, end om Størstedelen af Mandstabet var i Land, eller det laa med Batteriet udtaget, eller under Kjølhaling, saa kan jeg sandeligen, uagtet den største Hoiagtelse for Red., ikke antage at han vil have dette bogstaveligen forstaaet. Enhver vil dog erindre sig, at Skibene udsendes for at handle og virke, hvor der møder Tilfælde for dem. Skal da hele Diemedet med en saadan Expedition gaae tabt, fordi muligen Chefen var i Land; skulle Næstcommanderende og det øvrige Personale ombord bære den Spot og Skam, som kunde overkomme dem, dersom Skibet i mødende Tilfælde blev liggende roligt? Det forekommer mig som om Red. har den Mening, at Søder og Ære, Skam og Spot, Alt kun kunde blive Chefen

personligen tildeel. Jeg har den Idee, det strækker sig videre end til hans Individ alene.

Jeg har nu fremsat de Bemærkninger, jeg troede at borde giøre i Anledning af begge de ærede Forfatteres Afhandlinger, og slutter med det Ønske, at ingen af Dem vil troe om mig, at jeg ikke tilfulde erkender Keenheden af de Principer for militair Aand og Tact, som bestaaer dem Begge, og med den Forsikkring, at jeg stedse er villig til at lade mig overbevise, dersom en eller anden af mine Anskuelser skulle være stridende imod den i Marinen almindelig herskende Mening, den jeg stedse vil ansee som en Lov for mig.

n.

Videre Betragtninger, Næstcommanderendes Tjenesteforhold betræffende.

I forrige Hefte af dette Tidsskrift findes indrykket en Artikel, der vistnok af Archivets Yndere vil være bleven læst med Interesse, idet den afhandler et Spørgsmaal af den høieste Grad af Vigtighed for Tjenesten, Næstcommanderendes Forhold nemlig, i det Tilfælde at Skibets Chef er fraværende. Efterat have besvaret flere af ham selv fremsatte Spørgsmaal, angaaende Grændsen for Næstcommanderendes Myndighed i dette Tilfælde, udvikler Forfatteren de militaire Principer, paa hvilke han støtter den af ham foresatte Anskuelse; han anfører derpaa forskellige Exempler, anvender paa disse de Resultater til hvilke hans Slutninger have ledet ham, og fremsætter som ufravigelig Regel: at der intet muligt Tilfælde kan tænkes, i hvilket den temporairt høistcommanderende Officier ombord kan træde op som Commanderende, og handle som saadan.

Det er en Selsølg af Frigs-Artiklernes § 213, ifølge hvilken Chef og Næstcommanderende aldrig til samme Tid kunne være fra Vorde, at denne temporaart høistcommanderende Officier aldrig kan blive andre end Skibets Næstcommanderende. Ham er det altsaa alene om hvem her kan være Tale, ogsaa er det ham hvem Forfatteren, ifølge sin Afhandlings Overskrift, alene har havt for Die. Enhver Militair vil nu ganske vist føle sig fuldkommen enig med den ærede Forfatter, naar han fremsætter som Princip: at denne ikke i Regelen, i sin Chefs Fraværelse, under almindelige Omstændigheder, vil torde optræde selvstændigen og handle paa egen Haand; men naar han spørger om noget muligt Tilfælde kan tænkes, i hvilket saadant kunde forsvares, og dernæst besvarer dette Spørgsmaal med et ubetinget Nei, da er det denne absolute Form vi optræde for at bekæmpe, idet vi føle os giennemtrængte af Dverbevisningen om det mindre Rigtige i en saa ubetinget Benægtelse, som den Forfatteren her har fremsat, og i sin Afhandling bestræber sig at forsvare.

Allerede ved første Diekast maa det opvække Forundring, at ikke alene Forfatteren, men og Tidsskriftets Redacteur, i de saa Ord, med hvilke han har fundet det passende at indlede denne Afhandling, begge finde sig foranledigede til at erklære, at de af Marinens Officierer have hørt de meest forskiellige Anstuelser angaaende en Sag, der ifølge sin Natur maa anses af saa høi en Vigtighed for de militaire Forhold ombord. Hvilken kan være Aarsagen til saa deelte Meninger blandt Mænd, hvem dette Spørgsmaals Løsning, uden Undtagelse, endog personligen maa interessere? Har man maaskee aldrig tidligere opkastet sig det? Er maaskee Sagen ikke af den Betydning at den er bleven fundet Eftertanke værdig? Nei ingenlunde! Aarsagen maa langt snarere søges deri, at ved Drøftelsen af dette vigtige Spørgsmaal, strax to mod hinanden staaende Betragtninger giøre sig gjældende, og at disse ligesom fiendtligen her træde frem mod hinanden. Paa den ene Side viser sig den Skade, for hvilken man, under særegne Omstændigheder, kunde tænke sig Staten at

blive udsat, naar en Orlogsmand i et critisk Dieblit, ved den tilfældige Fraværelse af dens Chef, derved aldeles skulde være sat ud af Stand til at yde hvilkensomhelst Tjeneste; paa den anden Side forstrækkes man med Rette over de Følger det for Commando-Forholdene maatte have, naar en Næstcommanderende ved det blotte Factum af hans Chefs Fraværelse, ved mindste givne Anledning kunde troe sig beføiet til at handle egenraadigen, et Onde der nødvendigviis maatte have Tjenestens totale Ruin til Følge. For hver den, der med Overlæg søger at give Svar paa det forelagte Spørgsmaal, fremstaae som sagt hine tvende Betragtninger; altsom man troer at borde tillægge den ene eller den anden meest Vægt, erklærer man sig for hiin eller denne Løsning af det opgivne Spørgsmaal, og det bliver paa denne Maade alene muligt at forklare sig hine deelte Meninger om et Punct, af saa almeen en Interesse for den hele Stand.

Ogsaa hos Forfatteren ere Betragtninger af lignende Art opstaaede; dette stionnes, blandt andet, af det første af ham selv anførte Exempel, hvilket vi dog forbeholde os, senere nærmere at omtale. Hos ham har imidlertid Forestillingen omden Fare, for hvilken den militaire Tjeneste kunde vordet udsat, overvundet ethvert andet Hensyn, og han er saaledes kommet til det ubetingede Svar, mod hvilket vi her finde os foranledigede til at udtale os.

Dersom der ikke gaves Baand, der bandt Næstcommanderendes Handlinger, og der i de allerfeste Tilfælde nødvendigen maae hindre ham fra at handle paa egen Haand i sin Chefs Fraværelse, og dersom disse Baand dertil ikke vare af den stærkeste Art, da vilde der vistnok kun gives saa Officierer der ikke med Forfatteren heri vilde see et høist foruroligende Element, vel stillet til aldeles at undergrave ethvert Commando-Forhold ombord. Disse Baand existere imidlertid. Deres Vægt og Styrke vil aldrig nogensinde kunne blive dragne i Tvivl, og det kan altsaa kun være for noget nærmere at fremhæve dem, at vi her finde det passende et Dieblit at opholde os for nærmere at belyse samme.

En Chef vedbliver til alle Tider, under alle Omstændigheder, saalænge Vimpelen vaier, at være Chef af sit Skib. Af denne Sætning, paa hvilken Forfatteren medrette lægger den største Vægt, fremgaaer som Selvsølge: at Næstcommanderende i intet Tilfælde kan foretage sig nogen Handling i Skibet uden i Kraft af den Myndighed, der som saadan er ham anfortroet, og at han, i hvad han saa end foretager sig, under ingen Omstændigheder vil kunne unddrage sig det Ansvar, han for sine Handlinger er sin Chef skyldig. Som Forfatteren bemærker, kan saaledes Næstcommanderende i intet Tilfælde, om han i et kritisk Dieblit maatte troe sig forpligtet til at optræde selvstændigen, herfor unddrage sig Tiltale af Chefen, om denne hans Handlemaade ikke skulde finde dennes Bifald. Her kan aldrig blive Tale om, hvorvidt han kan handle som Chef, dette bliver i ethvert Tilfælde umuligt, her kan kun blive Spørgsmaal om hans Optræden som Commanderende, steds under sit Ansvar til denne, og vi troe her at borde gjøre opmærksom paa det ubehagelige Forhold i hvilket et saadant Skridt nødvendig vil sætte en Næstcommanderende til sin Chef, muligen under Løbet af det hele øvrige Togt, dersom denne hans Handlemaade ikke skulde møde dennes Bifald. Vel er dette et mere personligt end noget militairt Hensyn, dog hvor Hensigten er at fremhæve de Vaand, ved hvilke en Næstcommanderende er bundet, vil dette næppe af Nogen, der er indviet i Forholdene ombord, blive anseet for aldeles uden Vigtighed. Er det derimod ved en Leilighed af blot mindste Betydning, at Næstcommanderende har troet sig af Omstændighederne tvungen til at handle paa egen Haand, da vil det vistnok i de allerfieldneste Tilfælde være Chefen alene, for hvem han for et saadant Skridt vil blive draget til Regnskab; han vil da for en Krigsret blive kaldet til at forsvare sin Handling, og til hvor stort et Ansvar vil han da ikke her nødvendig blive krævet! Det almindelige Ansvar for Skibet vil blive det mindste for hvilket han for en saadan Ret, under disse Omstændigheder, vil have at aflægge Regnskab. Han maa kunne godtgjøre Vig-

tigheden, ja Nødvendigheden af at handle; han maa bevise den ligesaa uøngængelige Nødvendighed af at handle netop i hiint Dieblit, da en Melding jo muligen alt tidligere kunde have naaet Chefen, og et Qvartørs Tøven kunde have bragt ham ombord. Er han ikke istand til at godtgjøre dette paa nogen aldeles fyldestgjørende Maade; skionner Retten ikke Dieblittet at have været af den Vigtighed, at det maatte kunne betragtes som særdeles Undtagelse fra de almindeligen bestaaende Forhold, da vil en saadan Officier i ethvert Tilfælde see sig udsat for Tiltale, ofte vel for Fortabelse af Stand og Stilling, ja for endnu strengere Straf, Alt efter Sagens Bestaffenhed.

Saalænge man ikke kan antage disse Hensyn for ringe, saalænge kan man næppe med nogen Ret fra denne Side befrygte Opløsning af de bestaaende Tjenesteforhold til Chefen. Vor egen og andre Mariners Historie viser os desuden, at Tjenesten aldrig herfra er bleven truet af nogen alvorlig Fare, og vi troe os saaledes befriede til at antage, at Statens Vel, for hvilken jo desuden al Tjeneste er til, under særegne Omstændigheder maa kunne opveie den Skygge af Fare, for hvilken Tjenesten ved Misbrug synes at kunne blive udsat, og at den under visse Betingelser maa kunne fordre en Drlogsmands Disponibilitet, selv i det Tilfælde at Chefen, i et uforudseet, trængende Dieblit, skulde være fraværende.

Den Næstcommanderende, der medens hans Chef er borte, sender en Koffardimand Hjælp, maa allerede herved ansees at overskride Grændsen for den Myndighed, der i Capitainens Fraværelse skulde være ham meddeelt, hvis denne virkeligen kunde fremsættes i de Ord: at vaage over Tjenestens Gang og Skibets Sikkerhed. Han vil herfor i de allerfleste Tilfælde dog ikke kunne blive bragt under Tiltale, og hvorfor? fordi det er Drlogsmandens Pligt, naar det staaer i hans Magt, da at give Koffardimanden Assistance, og fordi at Dieblittet var for trængende til at gjøre Forespørgsel. Men, vil man sige, Skibet forbliver her til Ankers. Har man da ikke Exempler fra forrige Krig, i

hvilke Kanonflotiller, i Chefens Fraværelse, under Næstcommanderende ere gaaede ud, og hvor denne Handling senere af Flotillens Chef er bleven billiget? Spænder det da ikke jevnlig, endog med vor indskrænkede Fart, at Cheferne undertiden i flere Dage see sig nødsaget til at forlade deres Skib, medens dette, for at undgaae at ankre paa en aaben Rød, under Næstcommanderende holder krydsende under Kysten? Finder ved saadan Leilighed nogen formelig Overlevering af Skibet Sted? Maatte ikke den Næstcommanderende, om end en saadan undtagelsesviis blev foretaget, under alle Omstændigheder dog forblive uvidende om de hemmelige Instructioner, som Chefen muligen kunde have erholdt? Kan den altsaa stee i sin fulde Udstrækning? Sæt end at Chefen finder det passende ved sin Vortgang at efterlade en detailleret Ordre, hvorefter Næstcommanderende sig da haver at rette, vil det da kunne staae i Chefens Magt at forudsee ethvert tænkeligt Tilfælde, der i hans Fraværelse dog muligen kunde indtræffe? Nei, han maa i det Dieblik han paa længere eller kortere Tid forlader sit Skib, mere eller mindre fortroe sig til sin Næstcommanderendes Conduite. Denne vil byde ham, naar blot saadant er ham muligt, da at sende Hielp til et Skib der maatte være stedt i Nød; den vil byde ham, dersom han under sit Kryds skulde see et dansk Skib at blive overhalet af en Raper, da at ile til for at beskytte den danske Eiendom, der her er i trængende Fare; og hænder det sig, idet han udfører denne Pligt, at Raperen sætter sig til Modværge, da byder ethvert militairt Princip at han ikke heraf lader sig afstrække, men tværtimod at han af al Ene værner om Flagets Ære og om Eiendommens Uantastelighed. Det Engagement heraf vil følge, naar blot ikke Næstcommanderende letsindigen har indledet det, vil han for enhver Domstol, Chefens Fraværelse uagtet, see sig istand til at forsvare. Han kender ikke Chefens Ansuelser, hans Pensigter, indvender Forfatteren — Hovedformaalet for disse kunne ikke være andet end Statens og Tjenestens Ære; i hiint Tilfælde ere begge Fordringer overensstemmende, og endog for Chefens

Domstol, der ifølge Forholdene stedse maae blive Næstcommanderende af den allerhøieste Betydning, vil han her see sig istand til, fuldkommen at retfærdiggjøre sin Opførsel.

Gives der først eet Tilfælde, hvor Næstcommanderendes Stilling kan byde ham, i sin Chefes Fraværelse, at handle i et critisk Dieblik, da ville andre Exempler letteligen kunne opvises. Dgsaa er det vistnok med nærmest Hensyn til at siige Tilfælde kunne indtræffe, og paa det at Næstcommanderende under deslige Omstændigheder ikke skal see sig nødsaget til ganske at handle i blinde, at Krigs-Artiklernes § 169 byder Chefen: „at tilkiendegive den næst ham Commanderende sin Ordres Indhold, paa det han i eet og andet Tilfælde strax kan vide hvad han haver at gjøre.“ Eiheller synes § 213 ganske at hjemle Forfatterens Paastand, idet Næstcommanderende, som det deri hedder, „i Skibs-Chefens Fraværelse, skal holde sig Tit. 21 (Chefens Instrux) efterrettelig.“ Det skionnes altsaa heraf, at de gjældende Anordninger ikke ligefrem indskrænke Næstcommanderendes Virkefæds i hans Chefes Fraværelse, til blot Vaagen over Tjenestens Gang og over Skibets Sikkerhed. Endnu mindre findes noget Ord eller mindste Hentydning til, at det har været Lovgiverens Mening at paalægge Næstcommanderende den ubetingede Forpligtelse, under Chefens Fraværelse, i intet muligt Tilfælde at optræde som Commanderende, eller at torde handle som saadan i et indtræffende critisk Dieblik. Et saadant Lovbud, saa absolut i sine Bestemmelser, af saa høi Grad af Vigtighed i sin Anvendelse, efter Forfatterens Mening saa vel stiftet til at sikke Tjenesten for Fare, kan vel neppe antages, af ligefrem Forglemmelse, at være udeladt af en Lovbog, der i saamange andre Henseender gaaer ind i de mindste Details. Ligesaalidet kan man antage Muligheden af, at et Spørgsmaal af hiin Art aldrig for Lovgiveren skulde være bleven bragt paa Bane. Man har troet, forekommer det os langt rimeligere her at antage, at et saadant Lovbud, under særegne Omstændigheder, kunde blive af skadelige Følger for Statens Tjeneste; man har imidlertid ikke

seet sig istand til at afstikke nogen bestemt Grændse, derfor har man paa den anden Side ei heller ligefrem tordet hiemle Næstcommanderende en Myndighed, der, med Bestemthed udtalt, muligen kunde lede til fordærvelige Misbrug — man har derfor tict. En Krigsret, under hvilken en Dvertrædelse af hiin Art, vistnok i de allerfleste Tilfælde, maa antages at komme til at fortære, er derved bleven givet en fuldkommen discretionair Magt; den er derved competent til, hvilket er uforeneligt med Forfatterens Anstuelser, dersom et saadant Tilfælde skulde indtræffe, da at bifalde en saadan Næstcommanderendes forte Conduite; i modsat Fald, det er, dersom Retten stonner at Omstændighederne ikke tilstrækkeligen fordrede den Næstcommanderendes sieblikkelige Optræden, da paaligger det den at straffe en saadan Officier med den største Strengthed, ham selv til Stræk, Tjenesten til Betyggelse og Andre til advarende Exempel.

Efter disse Betragtninger vende vi os til et Exempel, som Forfatteren selv i sin Afhandling bringer paa Bane, og som han, paa Grund af sin fremsatte ubetingede Anstuelse, naturligtvis ligesaa fuldt maa bevare benegtende, som ethvert Andet af samme Bestaffenhed. Han forudsætter nemlig, at en Orlogsmand er til Ankers paa en Rhed; udenfor viser sig en Fiende; den angriber, opbringer maastee flere nationale Skibe, hvilket kan forhindre, idet der endog er Mulighed for at Fienden maa falde i Orlogsmandens Hænder, naar denne ifkun griber det rigtige Dieblit til at gaae Seil. Chefen er borte; der er Visshed for at han ei inden længere Tid kan komme ombord, og nu spørges hvorvidt den Næstcommanderende handler rigtigt, der ikke i et saadant Dieblit forbliver liggende som rolig Tilskuer? Sæt at Fienden er engageret med et Skib af ringere Styrke af samme Nation som jeg, Spørgsmaalet bliver det samme, og Forfatteren mener nu, at den Officiers Handlemaade bliver rigtig, der her forbliver orkesløs Tilskuer, der her rolig lader sine Landsmænd i Stikken, medens maastee blot en Bevægelse fra hans Side kan bringe Fienden paa Flugt, redde Kongens Skib,

og frelse Baabenbrødre der segte en ulige Kamp! Sandeligen, intet viser tydeligere, forekommer det os, den løse Grundvold, paa hvilken Forfatterens ubetingede Anstuelser ere byggede, end netop den Omstændighed, at disse, consequent giennemførte, absolut lede til Resultater, for hvilke enhver Militair maa vige tilbage, og der, ifølge Forfatterens egne Ord, under visse Omstændigheder kunde bringe Pletter paa det Flag, for hvis Ære man har svoret at ofre Liv og Blod.

Endnu mere maa man medrette forundres, naar man seer samme Forfatter, hans bestemt udtalte Anstuelser uagtet, i Anledning af samme Exempel at vedblive: „isvrigt vilde jeg selv muligen ikke modstaae Fristelsen; maastee vilde jeg stikke mit Toug fra mig og forsøge paa at bidrage min Skærv til Fædrelandets Gavn“ — Vi sole os overbeviste om, at hverken han eller nogen anden ærefærdig Officier i dette Tilfælde længe vilde forblive tvivlraadig. Han vilde vistnok saa lidt som Nogen tillade Pletter at smitte Flagets Reenhed, naar det stod til ham at forhindre det, men dog kunne vi ikke tilbageholde Bemærkningen om den Inconsequents, til hvilken Forfatterens Raisonnements her har bragt ham, idet vi nødvendigen maa finde end yderligere Beviis for vor Anstuelsets Rigtighed deri, at endog den Forfatter, der paa en saa afgjørende Maade erklærer sig over det opgivne Spørgsmaal, her viser sig tvivlraadig ved Anvendelsen af det af ham selv opstillede Princip, ja bringes til at fremsætte som Mulighed, at endog han, under disse Omstændigheder, vilde see sig foranlediget til at handle tvertimod det, der, hvis hans Paastand var rigtig, nødvendigen blev at ansee som den Militaires ubetingede Pligt og Skyldighed.

Nei, ligesaaalidet som det nogensinde skulde kunne blive Regel i nogen Marine, at den Næstcommanderende ved mindste givne Anledning, i sin Chefs Fraværelse skulde torde optræde som selvstændig og handle paa egen Haand, ligesaaavist holde vi os overtydede om, at Tilfælde kunne indtræffe, hvor saadan Dpførsel bliver hans Pligt, og at Omstændighederne kunne føie sig saale-

des, at han ikke uden at svige den Tillid, som baade Staten og hans Chef ere berettigede til at sætte til ham, vil see sig istand til at følge de ubetingede Principer, som Forfatteren i sin Afhandling bestræber sig at forsegte.

Vi have hidtil kun havt det enkelte Skib for Die; vi gaar nu over i en anden Hypothese, og forudsætter da samme Skib at være en høiere Authoritet underlagt. Er denne Authoritet den Commanderende for en Eskadre, af hvilken Skibet udgjør en Deel, da kunne Meningerne naturligviis ikke her være synderligen deelte. Admiralen kan i Chefens Fraværelse beordre Næstcommanderende at udføre hiint eller dette Hver; han paatager sig, og har Ret til at paatage sig Ansvar for en saadan Ordre, kun maa bemærkes at dette ingenlunde er paa Grund af hans Magt til at affætte en Chef efter Godtbefindende, thi dette kunne vi ikke andet end ansee at være udenfor Grændsen af hans Fuldmagt, men er en ligefrem Følge af hans Stilling som en Chef Commanderende. Ikke sjelden har man i fremmede Mariner Exempler paa, at en Admiral er Gouverneur i en Colonie, eller har et andet Hver, medens ham til samme Tid kan være en ved samme stationeret Eskadre underlagt. Eiheller her kan der naturligviis være Spørgsmaal om Grændsen for dennes Myndighed med Hensyn til det enkelte Skib. Forholdene maa her blive som om den Commanderende havde sit Flag heist paa Rheden, og vi vende os altsaa uden videre Ophold til det vanskeligere Spørgsmaal, hvor et Skib nemlig findes at være en Marinen fremmed Authoritets Ordre underlagt.

Her bliver Forholdet, ifølge dets Natur, langt mere indviklet. Grændsen for hiin Authoritets Myndighed lader sig her ikke længer for ethvert Tilfælde nøjagtigen bestemme, og af dette følger naturligviis ofte Friction, der ikke sjelden spores i lignende Forhold. Hiin Authoritets Ordre kunne nemlig under ingen Omstændigheder blive af samme Bestaffenhed som Befalinger fra en commanderende Admiral. Ordren fra min militaire Superieur fritager mig for ethvert Ansvar; enhver Bemærkning mod samme

er pligtstridig; den er absolut i sin Form, den fordrer ubetinget Lydighed. Ordren fra en fremmed Authoritet kan aldrig blive af samme forpligtende Kraft. Uden Riendskab til Søen kunne Ordre blive udfærdigede, hvis Uiværksættelighed kan være enhver Sømand indlysende; Bemærkninger kunne altsaa her under mangehaande Omstændigheder blive Skyldighed, og enhver Ordres ubetingede Opsyldelse bliver umulig. Er hiin Authoritet endog en Sø-Officier, da vedbliver Forholdet dog tildeels at være det samme, skiondt man her dog ikke ligefrem vil kunne tænke sig den physiske Umulighed af en Ordres Opsyldelse. Staten har nemlig i dette Tilfælde ikke kaldet denne til at handle som commanderende Sø-Officier; han handler her som en Staten fremmed Authoritet, og at paatage sig det Ansvar for Skib og dets Sikkerhed, som Kongen ved sin Bestalling har nedlagt hos dets Chef, eller at overdrage dette til nogen Anden, dette ligger, med mindre udtrykkelig Fuldmagt dertil er givet, ligesaa vel udenfor hans, som udenfor enhver anden, Marinen fremmed Authoritets Competence. Med den ærede Forsatters Ansæelse ere vi altsaa her fuldkommen enige, forsaavidt at en saadan Authoritets Ordre aldrig kan blive af samme Natur som en Flaade- eller Eskadre-Chefs, men at den maa blive at betragte: „mere som en Opfordring,“ medens Udførelsens Maade og Detail steds maa blive hiin Authoritet uvedkommende.

Dette uagtet, er det ikke desmindre en naturlig Consequens af vort Foregaaende, at ligesom vi med det enkelte Skib tænke os Mulighed for, at Tilfælde kunne indtræffe, i hvilke det bliver den Næstcommanderendes Pligt at optræde selvstændigen, saaledes kan denne Mulighed ikke blive tilintetgjort fordi samme Skib tilfældigviis finder sig hiin fremmede Authoritet underlagt. Vel sandt, dennes Ordre eller Opfordring, som man vil kalde det, kan ingeninde fritage den Næstcommanderende for Ansvar; han vil for sin Chef, som muligen for en Krigsret, have at forsvare den Handling, til hvilken han paa Grund af de særegne Omstændigheder har troet sig at være forpligtet; han vil aldrig kunne

indfkyde sig under den ham givne Ordre, som om saadan var udgaet fra en commanderende Admiral, hvilken da vilde giøre ham ansvarlig; men ikke desto mindre vil hiin Opfordring dog ikke være uden Vægt, saasnart hans Forhold maatte komme under Overveielse, den vil dog stedse komme i Betragtning i det Dieblik, at hans Opførsel senere maatte blive Gienstand for retlig Undersøgelse.

Denne Mening finder ligesom Hiemmel i Forfatterens egne Ord, skiondt disse, ifølge Forfatterens ubetingede Princip, dog vistnok maa antages at være fremsatte til Bestyrkelse af en modsat Anskuelse. I denne Anledning tillade vi os in extenso at citere Forfatteren, der her som vi, alene har havt det Skib for Øie, der er underlagt hiin for Marinen fremmede Authority:

„Troer denne sig i Chefens Fraværelse beføjet til,“ hedder det i nævnte Afhandling, „paa Grund af Sagens Uopsættelighed at henvende sig til Skibet med en Ordre, og dettes Postrcommanderende ogsaa troer det rigtigst at denne Ordre udføres strax, da bliver han sin Chef ansvarlig for sin Handling. Chefen kan kun betragte ham som den der har handlet paa egen Haand; thi hiin Authority kan ingen Ordre give ham — eller rettere: han kan ikke modtage Ordre fra nogen anden end Skibschefen, og har hans Opførsel vakt dennes Misshag, da vil den fremmede Authoritys Mellemkomst aldeles ikke kunne forhindre Chefen fra at drage ham til Ansvar. Den modtagne Ordre er for ham kun en Anmodning, der ikke kan dække ham for Ansvar til sin Chef; derfor staaer det ogsaa til ham, at negte Ordrens Udførelse og at oppebie sin Chefs Ankomst; og bliver da Sagen Gienstand for en Krigsrets Undersøgelse, vil han aldrig kunne blive dømt som for en militair Forbrydelse, men mulig vel, efter Sagens Bestaaffenhed, for Mangel paa Conduite.“

Er altsaa Forfatterens ubetingede Paastand rigtig, at den Næstcommanderende i ethvert muligt Tilfælde overtræder sin Pligt, og altsaa er straffskyldig, idet han i Chefens Fraværelse træder op og handler selvstændigen, da bliver saavist ikke hans

Stilling misundelsesværdig, naar Omstændighederne dog, efter samme Forfatter, kunne føie sig saaledes, at han, ved at holde sig strengt indenfor sin Pligts Grændser, alligevel kan udfatte sig for, af en Krigsret at vorde dømt, paa Grund af Mangel paa Conduite. Hvorledes Næstcommanderende her har at forholde sig bliver et vanskeligt Spørgsmaal. Dog, vi svare atter, at den ærefærdige Officers Ledestierne ogsaa i dette Tilfælde maa blive hans Pligtfølelse, hans Tro for Statens og Tjenestens Vel; og vi paastaar, at disse, under særegne Omstændigheder, ville kunne giøre det muligt for ham at forsvare et Skridt, der i den almindelige Tjenestes Gang nødvendigen maatte føre med sig Fortabelse af Stand og Stilling.

Skibet, under en fremmed Authoritys Commando, er som en landmilitair Force, underlagt en Civil- eller anden Øvrighed. Dette indrømme vi fuldkommen; men sæt at Tropper, et Compagni f. Ex., er sat til Politi-Øvrighedens Disposition, der har Grund til at befrygte et muligt Døp; sæt at disse Tropper staae opstillede, at Capitainen i et eller andet Anliggende bliver bortkaldt, og at det i dette Dieblik kommer til Exceser i en af de tilstedende Gader. Politi-Øvrigheden opfordrer Lieutenanten til, med sin Magt at spærre sammen; en ringe militair Stykke er maaskee endnu tilstrækkelig til at quæle Bevægelsen i sin Fodsel; hvorvidt lader sig nu Lieutenantens Opførsel her forsvare, idet han, paa Grund af sin Capitains Fraværelse, med Geværet ved Foden lader sine Folk forblive rolige Tilskuere, indtil Høben er bleven stærk nok til endog at angribe ham sin Stilling, og hans Folk nu langt fra mere ere tilstrækkelige til at hemme Dødet, der imidlertid har taget Overhaand?

Nei, en Officers Følelse for hvad Dieblicket giør til Pligt, hans Conduite er det, der i lignende fiendne og vanskelige Tilfælde alene er istand til at give ham nogen Regel for hans Handlemaade, der under slige uforudseete Omstændigheder alene kan udpege ham den Vej han har at betrede. Uden den bliver aldrig Officieren andet end et usuldfølgeligt Værktøi, ude af Stand

til at opfylde sit Niemeed, ubrugeligt i det Dieblig at Arbejdet der fordres er det mindste udenfor den vante Form; uden Conduite hos Officieren bliver Tjenesten til en ufuldkommen Maffine, udsat for at gaae istaae ved den mindste fremmede eller uforudsette Indvirkning. Den er at betragte som Tjenestens Aand; først den giver Militairen sit fulde Værd, og uden den kan, efter vor Anskuelse, aldrig nogen udmærket Officier tænkes at existere. Det blev ikke givet Enher, vil man sige, at opnaae Fuldkommenhed — sandt nok! men i en Marine, i hvilken Anciennetets-Systemet er det ene herskende, hvor Enhver i sin Tid er kaldet til at beklæde Statens høieste Poster, der har Staten Ret til at fordre Conduite hos enhver af dens Officiere. Hos en Chef fordres den absolut, hos den Subalterne er den af mindre Vigtighed, men ganske kan denne dog ikke være den foruden, Spiren maa dog findes nedlagt hos ham, hvis den nogen- stunde skal kunne fremblomstre og bære Frugt.

Inferiurens Conduite bliver vistnok fiendene af nogen indgribende Betydning for Staten; ikke desto mindre viser dog Historien os at ogsaa denne under særegne Omstændigheder, til sine Tider, har været af den allerhøieste Vigtighed. Det var saaledes ved St. Vincent, efterat Admiral Jervis var brudt igiennem den spanske Linie, Nelsons dristige Beslutning, tværtimod sin Admirals Ordre, at holde for Veiret rundt ned paa Fiendens Corps de Bataille, for at hindre denne, fra at forene sig med de afstaaarne Skibe, der her, endnu mere end hans personlige udmærkede Tapperhed, bidrog til at sikke Englænderne en Seir, en af de meest hæderfulde nogen Nations Hænder har at opvise. Det var en lignende Følelse, maa man antage, der bevægede Tordenstøld, ragtet han dengang var Admiral Gabels Ordre underlagt, til uden Fuldmagt at angribe de Svenske i Dynekilen. I Norges daværende betrængte Stilling, i den Frygt under hvilken man da maatte være, at den svenske Transportflaade dog mulig kunde undgaae den danske Hovedmagt, tilskyndede Omstæn-

dighederne ham her til at vove nogle Fregatter imod et Kongeriges Frelse.

C. van Doctum.

Ovenstaaende Betragtninger foranledige os til paany at giennemsee, hvad vi om denne Tienstand have skrevet i et foregaaende Hefte, og da vi finde, at Formen deri vel kan giøre en yderligere Udvikling af vore Tanker nødvendig, skulle vi atter optage Emnet, i det Haab at kunne godtgjøre, at vore Anskuelser ikke i væsentlige Punkter modbevises af den ærede Forfatter. Var end dette Tilfældet, skulde ingen villigere tilstaae det, end vi, thi vi optræde ikke som Lærer eller ufeilbar Auctoritet, og enhver Officier vil ikke behøve at undsee sig, ved at erkende sin Bildfarelse i et Punkt, hvorom Meningerne synes saa lige deelte.

Ved at giennemlæse, hvad vi i vor Commentar til S. B. have fremsat, stode vi først paa den, i Korthed affattede, generelle Fastsættelse af Næstcommanderendes Tjenesteforhold: „under Chefens at forestaae Tjenestens Detail, og i hans Fraværelse at vaage over Skibets Sikkerhed.“ Dette finder Forf. at være en altfor snever Grændse, med Henhold til § 213, der byder Næstcmd. i sin Chefs Fraværelse at holde sig Tit. 21 efterrettelig, og han anfører, paa forskellige Steder, Exempler paa Tilfælde, der ligge udenfor hiin Grændse og dog maae henføre under denne Officiers Tjenesteplichter; saasom: at give betrængte Skibe Hjælp, eller afgive Militairmagt paa besøiet Requisition. Men disse Exempler ligge ikke udenfor den betegnede Grændse, og de ere indbefattede i de efterfølgende Ord hos os: „den Tjeneste udenfor Skibet, der kan forefalde i Havn eller paa en Rhed, som Vagtskib eller paa visse Stationer,“ hvorom han „finder sine bestemte Forordninger i Krigsartiklerne og i Chefens specielle Bestemmelser og udstedte Instruxer.“ De høre altsaa upaatvivleligen til den almindelige Tjeneste, hvis Detail Næstcmd. har at forestaae, og hvorom han ikke kan være usikker. Ved Tjenesten forstode vi ikke den daglige Skibstjeneste alene.

Chefens Fraværelse kan — om vi maa bruge det Udtryk — være to Slags og sætte Nstcmd. i ganske forskellige Stillinger, som det forekommer os Forf. har sammenblandet: det ene, naar han ikke fierner sig længer bort eller for længer Tid, end at hans Forbindelse med Skibet ikke kan anses for afbrudt; det andet, naar dette er Tilfældet. Forlader Chefen Skibet for en længer Tid; f. Ex. ved at afgaae syg i Land, eller for at røgte en ham paalagt Mission, da enten overtager Nstcmd. Commandoen af Skibet, i Medhold af § 214, eller den overdrages ham ved en skriftlig Ordre, hvilket er en Form, der sieldent undlades og som det altid staaer til ham at ubede sig. Nstcmd. er nu virkelig indsat til Interimschef af Skibet; for dette Tilfælde gielder § 213, at han har at holde sig Tit. 21 efterrettelig, og herunder indgaaer det, Forf. anfører om hvad der kan møde Skibet paa dets Krydstour under Nstcmd. Interimscommando. Han er her en paa loslig Maade selv constitueret eller indsat Interimschef.

Det Vanskelige ved denne Sag ligger udentvivl i at skulle generalisere en Mængde meget forskellige Tilfælde og Forhold. Vi have ogsaa i vor Commentar reduceret de tvivlsomme Tilfælde til de tvende, der netop være dem, vi havde hørt omtvistede; det ene: om Nstcmd. i Chefens tilfældige Fraværelse kan constituere sig selv til Chef, paa Grund af uforudsete, trængende Omstændigheder: det andet: om han kan lade sig constituere til Chef af Skibets ikke umiddelbare Overautoritet; i begge Tilfælde uden at have nogen udtrykelig Hiemmel for saadan Handling, i Krigsartikler, Instruxer eller specielle Ordre fra sin Chef — eller, som vi have sagt, udenfor Chefens Ordre. Det første Tilfælde have vi deelt i tvende, hvoraf det ene er, naar der fra Havnen, hvor han ligger, sees en Fiende at forfølge vore egne Skibe. Her have vi indrømmet Nødvendigheden af, at Nstcmd. i Chefens Fraværelse, naar hans Ankomst ei kan oppebies, paatager sig Ansvar af at løbe ud og, om fornødent, indlade sig i Fægtning. Vi have erkendt det for

Plikt for ham at handle saaledes, og det af samme Grund, som det paaligger ham at forsvare Skibet imod et Angreb, eller medvirke til Havnens eller Stedets Forsvar. Vi ansee dette for saa ganske at henhøre til den Nstcmds. ubetingede Pligter, at han sikkert vilde blive krævet til Ansvar, om han efterlod den, ligesom der useiðbarlig maatte blive Spørgsmaal om Marsagen, hvorfor et af vore Skibe er taget af Fienden i Paasyn af et af vore Krigsskibe. Og dog vil baade Land og Søkrigshistorien give os mange Exempler paa, at ikke sieldent vigtigere Hensyn eller udtrykkelige Befalinger have afholdt fra at give en saadan Undsætning. Er Chefen selv ombord, og handler under saadanne Hensyn eller Ordre, og bliver liggende, eller giver han ved sin Vortgang fra Skibet den Befaling, i intetfomhelst Tilfælde at lette, da vil vel Ingen negte, at de Undergivne ikke have andet at gjøre end at adlyde, hvad enten Bevæggrunden til Chefens Ordre er dem bekendt eller ei. Egnede Hensyn ligge til Grund for §§ 795 og 96, som forbyde den convoierende Drøagsmand at exponere sin Convoi, ved at fierne sig fra den for at gjøre en Prise „der kunde falde paa den Veie“ eller for at gjøre Jagt og igien opbringe et taget Skib. Ligger Skibet under et Flag eller en ældre Chef — hvad enten denne vides at være ombord eller ei — maa det dog afvente den Commanderendes Signal til at lette; og neppe vilde der findes en Nstcmd. der under sin Admirals Dine vovede at lette og løbe ud paa egen Haand.

Men — er det Plikt for Nstcmd. at løbe ud til en Kammerats Undsætning eller en Landsmands Frelse, naar Overlegenheden er paa hans Side, bliver det ikke ogsaa da, naar den foregaaende Fægtnings Udfald kan synes tvivlsom? Hvo kan her bestemme Grændsen, uden den Handlende selv, i Beslutningens Diæblik. Derfor maa dette beroe paa Nstcmds. Conduite: paa den Conduite, man kræver af ham i Opfyldelsen af hans almindelige Tienestepigter; her som Krigsmand; under Flugten for en Løber, som Sømand; som Disciplinair under Dæmpningen af opstaaede Uordener blandt Mandskabet. Altsaa, dette

Tilfælde synes os klart nok at ligge indenfor Nstcnds. Tienestekreds, og ikke at staae i mindste Conflict med hans subordinerte Stilling. Han bør vistnok her, til sin større Sikkerhed sammenkalde Officiererne til Skibsraad, efter § 177, hvortil der altid maa gives Tid, da lang Deliberation ei kan være fornøden. I saa Ord forklares derpaa det sammenkaldte Mandstab Omstændighederne, med Opmuntring til at gjøre deres Pligt, og han har nu iagttaget alle de befalede og fornødne Former. *) Alt han for denne Handling nærmest staaer sin Chef til Ansvar er vist; men i Mangel af at tilfredsstille denne, maa Sagens Natur bringe den for et høiere Forum.

Vi komme nu til det Tilfælde, vi have sat først af de to Subquæstioner, som det der forekom os tydeligen at indgaae under et bestemt Grundprincip, der consequent lod sig fastholde og gennemføre. Det er: om Nstcnd. kan, i Chefens tilfældige Fraværelse, være berettiget til, frivillig at føre det Chefen ene betroede Skib i Fægtning, blot paa den almindelige Krigens Regel, at man skal gjøre Fienden Afbræk allevegne og hver Gang der frembyder sig en Leilighed dertil. Med andre Ord:

*) Skulde der gives dem, der ogsaa sandt denne Smule Form formeget, ville vi dog give dem at betænke, om ikke den Mand's Fraværelse, hvis personlige Egenstaber kan have givet ham en afgjørende Indflydelse paa hans Undergivnes Gemytter, ikke maa opvække en Stemning, der kan være betænkkelig at føre dem i Siden med. Skulde det være overflødig at underrette dem om Årsagen, hvorfor de maa savne den Chæfs Ansørsel, der maaskee ofte forhen har ført dem til Fægtning og Seier? Skulde Chefens faste Værdighed da være af saa ringe Betydning, at hverken Officierer eller Mandstab behøve at underrettes om, hvorfor han i dette critiske Øieblik savnes? Det var dog at nedsette den formeget, for at opretholde en imaginair og udefineret Værdighed ved Nstcnd. Posten, for at forsvare Tilstrækkeligheden af en for Menigmand — generelt tagen — ufattelig Tanke, et Ideal, som Bevægelses og Sammenholdelsesmiddel; dette var at negte enhver Form Betydning og Værd.

om Nstcnd., fordi han seer en Fiende udenfor den Havn han ligger i, af en ikke større Force, end at det vilde være Pligt at angribe ham, har Lov til — det vil altsaa sige skal — lette og løbe ud, for at engagere ham, uagtet Chefen er fraværende. Exemplet herpaa — det eneste vi kende af Historien — giver S. B. os i l'Abeille, Mr. (nu Vice-Admiral) Mackeau. *) Og herfor kunne vi, efter gientagen Overveielse, ikke komme til andet Svar, end det vi have givet, nemlig et bestemt udtalt Nei! Hvad enten nu Tælen er om Nstcnd. paa et enkelt Skib, eller om den samme ved en Kanonflotille, saa er vort Svar det samme; og vi føle os saa giennemtrængt af Overbevisningen om det Rigtige heraf, at vi ifkun ville have at beklage vor Mangel paa Evne til at fremsætte Beviset klart og fatteligt, om det ikke skulde lykkes os at overbevise de Mange, der heri modsig os. NoGLE Exempler paa Følgerne tør maaskee tydeligere end alle Grunde forsvare vor Paaastand.

En i Sundet stationeret Fregat ligger til Ankers paa Rheiden udenfor Trekroner. Chefen gaaer i Land. En Timestid efter kommer en fiendtlig Fregat af omtrent samme Styrke tilsyne, staaer op imod vores og udæfter den; eller den er svagere og søger at forcere forbi. Nstcnd. overveier, at Chefen ei betids nok kan faae Underretning herom og komme ombord. Han letter og gaaer ud; slaas hæderligen; fordriver den maaskee stærkere Fiende, eller tager den svagere efter en haard Kamp, og kommer omsider tilbage, eller er under Fægtningen kommet et Par Mile i Læ, i begge Tilfælde med Tab af Reising og i delabreret Tilstand. Chefen er imidlertid strax ved sin Ankomst kaldet ud til Kongen paa Frederiksberg, eller til den første Deputerede i Admiralitetet, som vare underrettede om at Chefen var i Døende,

*) Denne franske Brig blev, om vi erindre ret, først angrebet i en Havn paa Corsica af Alacritys Baade. Mackeau afflog Angrebet, tog Baadene og lettede nu og løb ud, masteret som Priis, engagerede Alacrity og tog den.

og altsaa ventede hans Ankomst og fandt det uforment at lade afgaae Ordre til Skibet; han modtager der Ordre og Instructio-
ner for en vigtig Sendelse, eller Depecher, der skulle afgaae uop-
holdeligen. Han vender tilbage og — finder sit Skib, som han
har meldt seilklar, udygtigt til at opfylde den Høiſtcommanderen-
des Ordre.

Lad os forflytte Scenen til Vestindien: Chefen gaar i Land.
Han kaldes til General-Gouverneuren en Miils Wei ude i Lan-
det. Det samme passerer i hans Fraværelse med Skibet som
ovenfor. Chefen modtager af Gouverneuren en Ordre for Ski-
bet af største Vigtighed. Denne var underrettet om Fregattens
Ankomst, og har med Paaregning af dens Medvirkning lagt en
combineret Plan for et Forsvar, et Angreb; Ordre ere affendte
i flere Retninger; Fregattens Capitain indvies i Planen, mod-
tager sine Ordre, og — finder ved sin Tilbagekomst sit Skib
borte eller ude af Stand til at virke. Eller det er i Fredstid —
en længe efterstræbt Raper eller Sorover sees fra Havnen, og
Ræd. troer at borde gribe Leiligheden til at løbe ud efter den.
Medens han af denne drages paa en lang og frugtesløs Jagt,
har Generalgouverneuren givet Chefen en Mission for Skibet af
største Vigtighed, som nu ved dets Fraværelse opholdes eller for-
styrres.

Et tredje Exempel: En Kanonflotille kommer nordfra ind
i Veltet, til Korsør f. Ex. Chefen gaar i Land, for at melde
sig til den commanderende Officier af Landetaten, hvem vi her
ville antage, han ikke specielt er underlagt (§ 180 R. Art. lade
vi her udenfor Betragtningen). Han henvises til et Sted i nogen
Afstand fra Byen, hvor denne har sit Qvarteer; forefinder der
en skriftlig Anmodning om at møde ham endnu længer fra Ry-
sten, i en Sag af Vigtighed. De komme sammen. Flotilleche-
fen underrettes her om, at Fienden Alstene for har besat Agersø,
hvor han synes at ville sætte sig fast; at et Angreb er besluttet
at foretages om Natten, for at fordrive ham og kaste en Garni-
son paa Den, hvortil man har giort Regning paa Flotillens

Medvirkning, om hvis Nærmelse man var underrettet. Tropper
indtrækkes fra deres Cantonnements i Omegnen; alle Forberedel-
ser træffes; Hemmelighedsholdelse er nødvendig for at Angrebet
skal lykkes; Fienden maa holdes uvidende om Kanonbaadens
Ankomst. Planen aftales nu. Chefen vender nu tilbage, men —
finder sin Flotille et Par Mile til Søes, i Fægtning og Forsøl-
gelse af en lille Brig; det luster endelig op, og Kanonbaadene
maa søge til Fyen eller Samsø. Fiendens Opmærksomhed er
imidlertid vaft, Tiden tabt og Planen til at fordrive ham kuld-
kastet.

Indvender man imod de to første af de givne Exempler,
at Ræd. her veed meget vel, at Skibet ved dets Ankomst un-
derlægger sig en Overcommando i Land, som maaffee kunde have
Ordre for Chefen, at han overveier dette og bliver liggende, saa
er her jo en stor Indstrækning i den Pligt, at løbe ud for at
hævde Flagets Ære og tilføie Fienden enhver mulig Skade.
Men kunde ikke Ræd., der ikke aner nogen vigtigere Bestem-
melse for Skibet, med samme Føie antage, at den Høiſtcom-
manderende i Land vilde have givet Befaling til at løbe ud, der-
som hans Ordre, med eller uden Chefen, kunde naaet tids nok
ud til Skibet? Han kan altsaa paa det samme Princip ogsaa
her tillade sig at antcipere sine Foresattes Villie og derved
handle tvertimod den.

Et Exempel igien: Chefen forefinder, ved sin Ankomst i
Land, en skriftlig Ordre fra en fraværende Overcommanderende,
Admiralen, fra hvis Flaade han er detacheret, der byder ham at
conservere sit Skib til et Hverv af høieste Vigtighed, hvilken Or-
dre man fra Land var i Begreb med at udsende, da man saae
Chefen gaae fra Borde, og derfor har holdt tilbage, fordi man
ansaae Chefen og hans Force for Gæt.

Eller: Chefen er i Land og seer derfra (et Biergland) for-
uden det Skib, der skal lokke hans Fregat ud af Havnen, et Par
andre Fiender, der ligge bak, skjulte af Landet. Han vil altsaa
ikke gaae ud og falde i et Baghold, og med Forsæt holder han

fig fra at gaae ombord, da desuden vigtige Forretninger giøre hans Nærværelse i Land nødvendig. Eller maaskee Efterretning om Bagholdet kommer med Estafette til ham fra Kysten, hvor man tilfældig veed at han er i Land, og anseer ham og Skib for Gæt, i andet Fald vilde man bestræbt sig for at lade den komme directe til Skibet. Han iler maaskee afsted til Skibet; men Vind, Sø eller Strøm forsinke ham, og Nstcmd., som troer, ei at kunne vente længer, gaaer ud og taber Skibet.

Man vil maaskee giøre den Indvending, at flere af disse Tilfælde kunde faaet netop samme Udsald, naar Chefen selv havde været ombord; vi skulle derfor give nogle Exempler, der ikke trafes af den; men vi have med Forsæt været omstændelig for at vise, at Uheldet ved nogle af dem skyldes den Omstændighed, at ingen Dobbeltcommando antoges over Skibet, saa at naar en Ordre eller Efterretning naaede Chefen, fandt man intet Duplicat til Skibet nødvendigt.

Chefen har modtaget en hemmelig Ordre, at holde sit Skib disponibelt i ethvert Tilfælde — en saadan Ordre kan ikke sjældent forefalde for den enkelte Orlogsmand i Krigstid, samt i en Colonie eller Provinds, hvor der hersker indvortes Siæring o. s. v. — Han kan være Dverbringer af Depecher, af hvis, han kun halvt bekiendte Indhold, han forventer sig Ordre til et vigtigt Hverv. — Særegne, vigtige og politiske Grunde kunne være ham bekiendte, under Forpligtelse at holde hemmelig, til ikke at gaae angrebsviis tilværks mod Fienden; dette er ofte Tilfældet, naar hemmelige Underhandlinger om en separat Fred ere indledede, og den Admiralen derom givne Ordre meddeles da Skibscheferne under Forpligtelse at holde den hemmelig. — Han kan forvente Angreb af Fienden paa en anden Kant af Landet eller Den, til hvis Afslaaelse han vil spare sit Skib, og hvorom han vil hente nærmere Bekræftelse i Land. — Han gaaer i Land med det Forsæt at indsamle Efterretninger, hvorpaa han agter at bygge Planen til et vigtigt Coup, han vil foretage samme Nat, og hvorom han intet siger sin Nstcmd., fordi Forsættet endnu ikke er fast, eller

Planen modnet. Maaskee vilde han samme Nat have erobret hiin fiendtlige Fregat med sine Baade og den Forstærkning, han haaber at forstaae fra Landet, og derfor nu ikke vilde ændset dens Udfordring til en mindre sikker Kamp. Eller Chefen gaaer i Land med det Forsæt, at udbede sig en høiere Commanderendes Tilladelse og Forstærkning til at foretage et Angreb af største Vigtighed, f. Ex. et natligt Overfald paa den nærliggende fiendtlige Kyst; Forstyrrelse af Fiendens Landgangspræparationer; en Flotilles Udelæggelse; en stor Convois Erobring ud af den fiendtlige Havn. At betro sin Nstcmd. denne, paa Andres Indvilligelse eller forhaabet Forstærkning beroende Plan, synes der ham endnu ingen Grund til.

Ere ikke alle disse Exempler af den Natur, at Chefen, naar han selv var ombord, ikke vilde have ændset hiint ringere Formaal, at angribe en enkelt Krydser, der tilfældig viste sig, eller maaskee var sendt forsættelig for at lokke ham bort fra Stationen, paa en frugtesløs Jagt? Og kunde det i disse falde nogen Chef ind, at det var nødvendigt, naar han gif fra Borde, udtrykkeligen at befale sin Nstcmd. i ethvert Tilfælde at forblive liggende? Gives der mange Officierer i vor eller nogen anden Marine, der under den forgangne Krig vilde have tænkt derpaa? Og gjorde han det, maatte jo den Nstcmd. uvægerligen adlyde. Den Handling altsaa, som et eneste Ord af Chefen kan forbyde, kan ikke tilkomme Plads iblandt de almindelige Pligter.

Vi bede vore Læsere at veie hvert enkelt Exempel for sig og underkaste det den strengeste Prøve. De ere alle saadanne som hyppigen maae forekomme i en activ Krig, og mange flere af samme Slags kunde letteligen fremsættes.

I alle disse Tilfælde har nu Nstcmd. forstyrret de vigtigste Hensigter med den væbnede Magt, der var hans temporaire Varetægt betroet, fordi han har manglet det Begreb om Commandoens Enhed og Udelelighed, som Alle udenfor Skibet saavel som Chefen selv stode paa. Skibet er posteret af Chefen der, hvor det ligger, da han forlader det: Nstcmd. maa ei

paa egen Haand flytte det derfra, uden uomgængelig Nødvendighed, og denne er ikke tilstede, fordi der tilbyder sig en Leilighed til at giøre et Coup paa egen Haand. Chefen kan ei meddele Rådm. enhver af sine Tanter eller Forsætter, idetmindste ikke for Udførelsens Dieblif nærmer sig. Han gaaer bort med den Overbeviisning, at finde sit Skib igjen der, hvor han har lagt det.

At giøre det Rådm. til Pligt, i noget saadant Tilfælde at adskille Chefens Person fra hans Skib, vilde være at tilintetgiøre den Enhed i Commando, der er en absolut Fordring ved militaire Operationer. Hvorledes kunde man giøre Regning paa nogensohmhelst Force, naar, medens Chefen er fraværende for at modtage sine Ordre, eller for at aftale Planen til et Foretagende af hoieste Vigtighed, den Rådm. giør alle de Overbefalendes Hensigter til Intet, ved at indlade sig i en Fægtning paa egen Haand? Er det hans Pligt at giøre dette, af den Krigeren paa-hvilende, almindelige Skyldighed, at tilsoie Fienden Skade og Afbræk ved enhver Leilighed, saa kan der endog være Tvivl om Chefens Ret til udtrykkeligen at forbyde det ved sin Vortgang.

Hensigten med den væbnede Magt er Forsvar og Angreb. Men til Dynaaelsen af denne Hensigt er det nødvendigt, at Middelstet anvendes efter Plan, at der er Enhed i dets Styrelse, ellers ødes det i vilde, usammenhængende Kraftyttringer. Et Krigsskib er en sluttet Magt, betroet til en vis Enkelt's Styrelse: denne Magts forskiellige Lemmer, fra Rådm. nedester, udgiøre samlede Legemet, hvis Bevægelser styres af Chefen, der er som Sjælen i det. Kort, ingen Militairoperation, intet Krigsforetagende kan stee eller giøres sikker Regning paa, dersom ikke Chefens Person ansees for paa det næieste forenet med den ham underlagte Force. Chefen er denne Forces Repræsentant, ligesom — om Sammenligningen er os tilladt — Monarchen er Statens. Den er i Virkelighed en Deel af Staten, og Chefen, til hvem en Deel af Monarchens Myndighed er delegeret, er Monarchens Repræsentant. Rådm. bliver da, for at holde os i

Eignelsen, Ministeren, ogsaa hans Myndighed synes ogsaa herved tydeligen defineret.

De militaire Love ere baserede paa denne Enheds Nødvendighed; og Moralprincipet for dem er Sikkerhed for Enhedens Oprætholdelse og Krigstienestens størstmulige Fremme: derfor straffes en i det borgerlige Liv ringe Forseelse med Døden; derfor nedlægges den Feige under Action paa Stedet. Ved Affattelsen af en militair Lov tages derfor Hensyn til, hvad der i største Grad og i de fleste Tilfælde er til Tienestens Gavn. Ved det afhandlede Spørgsmaal troe vi at have viist, at langt oftere og langt større Tab kan forvoldes Tienesten, ved Ophævelsen af det Princip vi have forsvaret, end ved Antagelsen af det. Hvorledes den sikkes for de mindre og seldnere Tab, der kunde flyde af det, skulle vi siden vise.

Bestemte Love for Commandoforholdene, Regler for Tienesten o. s. v. ere nødvendige til at giøre Krigsoperationer Sikkerhed i Plan og Udførelse. Lydighed imod disse (Subordinationen) er den constante Storrelse i Beregningen, medens Conduiten variable Værdi ikke udelukkes. Denne sidste Egenstab er ikke sliænkert Alle i lige Grad; hos Jngen lader det sig bestemt forudsige i hvilken Grad Diebliffets Omstændigheder kunne vække den. Hvor altsaa Tilfældene ere simplere og mere almindelig forekommende, der støtter man Sikkerheden til den Egenstab, som kan og skal være tilstede i lige Grad hos alle Militaire, Subordinationen. Det er ved den, at den Commanderendes Mand, hans Conduite er i enhver Handling eller Foretagende, han paalægger en Undergiven at udføre. Jo mindre sammensat Handlingen er, desto bestemtere lader den sig dictere, og destomindre Raaderum gives der for den Adlydendes egen Conduite. Alt som Myndighedens Kreds er mere og mere indskrænket, desto lettere kan den overstues og bestemte Regler gives for Virksomheden indenfor den. Men disse Regler kunne mindre og mindre gaae i det Specielle, jo mere Chargens Virkekreds udvides og Handlingerne forgrenes: Conduiten skal her supplere de manglende Forfrifter og lede igien-

nem Forviklingerne. Det er i Udførelsesmaaden af den overdragne Handling, at Conduiten skal føre den Handlende igiennem alle uforudsete Hindringer.

Subordinationen staaer overst blandt Krigerens Pligter: Conduiten maa aldrig sættes over den; den skal være Subordinationens tro Folgesvend, skal oplyse, veilede og styrke den. Jo videre Kredsen for Virksomheden bliver, desto større bliver Fordringen paa Conduite; *) men en Grændse gives der for enhver Kreds, hvorudover Conduiten eller den betingede Lydighed ikke tør vove sig, og hvor den ubetingede Lydighed begynder; og denne Grændse finde vi for Nstems. Charge tydeligen betegnet og vi troe rigtigheden udtrykt af os. Forfatteren vil derimod ikke erkiende nogen saadan Grændse, men lade Conduiten, Tacten eller Følelsen være Ledestjernen paa det usikre Gebet, som efter vor Mening aldrig tør betrædes. Han siger, at en Krigsret vil skionne om Nstems. Forhold har været det rette. Men maa ikke denne udlede af Lovens Ord og Nland et fast Princip for sin Vedommelse? Og finder den intet saadant, men maa domme efter hvad den skionner at være til Tjenestens Tars; maa da ikke

*) Vi havde haabet, at vore Ord i Commentaren ikke skulde findes saa dunkle over dette Punkt, at nogen betydelig Misforstand kunde gives dem. Mæst skulde det gjøre os ondt, om Nogen kunde udlægge dem, som om vi havde havt Personer for Ndie, istedetfor Chargerne. Men selv dette Udtryk kan findes dunkelt; altsaa: Vi tiltroe ikke vor egen eller andre Mariners Lieutenanter mindre Conduite, end Capitainerne, og disse igjen mindre end Admiralerne (Nienbt Erfarenheden dog anses for en Frugt, der modnes med Aarene, og Erfarenheden undertiden i Søkrigsfaget søder Conduite); men vi troe, at deres almindelige, mere indskrænkede og skarper betegnede Tjenestekreds gjør mindre Fordring paa den, end de høiere Chargers; de ere i deres Tjeneste oftere bundne til bestemte og nøiagtige Ordre og Regler, som de ikke faae Anledning til eller kunne tillade sig at modificere, eller "efter eget Dmsomme afvige fra."

Handlingens Folger komme i Betragtning ved Dommen, og kunde denne billige den, om den havde Folger som dem, vi ovenfor gave Exempler paa? Kunde den Dagen for have billiget den samme Handling, fordi den var uden de samme Folger? Gæves der intet fast Princip, saa havde en Officier ikke altid en fast Garantie for sin gode Hensigts Erkiendelse. See vi ikke i denne Controvers, at der i Staten kan herske to — vi haabe dog ei i Realiteten — directe modsatte Anskuelser herom; og hvo sikrede den Nstems. at en Ret vilde komme til at bestaae af den Halvdeel af Staten, der hylder den Anskuelse han har fulgt?

Vi have i denne Undersøgelse ikke talet til Følelserne, men til Forstanden; thi vi have den faste Overbeviisning, at den samme varme Følelse for Pligt og Ære bestaaer Alle, hvem denne Controvers interesserer, i lige Grad: dem have vi derfor ladet være udenfor Betragtningen; Principet, det ved streng Overveielse udlædede Princip, er det, hvorom her var Spørgsmaal, og som vi have bestræbt os for at udfinde. Følelsernes Værd og Magt til at give Handlingen Sving erkiende vi; men til at sammenholde og styre en Militairmagts kunstige Maskine skal der faste Principer, der ikke roffes af det, der paavirker Følelserne.

Og hvilken Skade er det da, som Kongens og Landets Tjeneste udsættes for, ved det af os etablerede Princip, og som man vil bortskierne ved dets Forkastelse? „At et Krigsskib, ved den tilfældige Fraværelse af dets Chef, i et critisk Dieblit var sat ud af Stand til at virke.“ Forsvarspligten, som vi ovenfor have udsviklet den, indskrænker denne Fare allerede saare meget. Et enkelt lille Coup forsømtes maastee, det er Alt, thi om Flaader kan der aldrig her være Tale; og kan det opveie de skadelige Folger for Krigstjenesten i det Hele, paa den anden Side? Men har ikke Tjenesten sikket sig herimod tilstrækkeligt allerede? Har den ikke bundet Chefens Person til Skibet, ved det almindelige Ansvar for dets Virksomhed; ved § 156 i Krigsartiklerne: „Ligger han i Krigstid fra Borde — — — Ligger han i Fredstid uden skielig Narsag fra Borde — — — og om Skade 10de Bin, § 3die Hfte. 20

feer, hvor hans Nærværelse kunde været nødvendig eller den hindret" siger Lovstedet og fastsætter indtil den sværeste Straf derfor. Og er ikke det, at Kongens Tjeneste i et vigtigt Punkt forsømmes, en Skade, hvorfor han vil kræves til Ansvar? Vil ikke Chefen i ethvert Tilfælde være den, der maa staa til Ansvar for end den ringeste Forsømmelse af Tjenesten?

Under en længere Fraværelse, have vi viist, vil Chefen, ved en skriftlig Ordre, constituere den Nstcmd. til Interimschef, som da handler paa eget Ansvar, skøndt bunden ved de specielle Forskrifter denne Ordre kan indeholde, saasom ingen Forandringer at foretage i Skibets Organisation uden beviislige Nødvendighed; at indfinde sig med Skibet til fastsatte Tid og Sted, o. s. v. Under kortere Fraværelse, som nysnævnte § gjør tilstrækkelig Indskrænkning i, vil en Chef saavidt muligt sørge for, at Forbindelsen med Skibet ikke letteligen kan afbrydes, f. Ex. at der kan gøres Signaler til og fra Skibet; at hans Opholdssted vidès, og at han uden betydeligt Ophold kan være tilbage; under hvilke Omstændigheder han endnu i en vis Maade kan betragtes som nærværende ombord. Saavel i Krigs som i Fredstid, vil ingen Chef, ifølge det almindelige Ansvar der paahviler ham, letteligen udsætte sig for, ved Fraværelse at forvolde Tjenestens Forsømmelse. Og skete der Forsømmelse fra Chefens Side, kan den militaire Tjenestes Natur ikke indromme Nstcmd. Ret til at bøde derpaa, ved at begaae en Overtrædelse, hvis Følger kunne blive langt farligere. Kun Tilfælde af den Natur, som gave Anledning til Forklaringen af § 752 (Anhang Nr. 4) gjøre heri en Indskrænkning. Er det derimod blot tilfældige Omstændigheder, der, ifølge Nstcmds. velbegrundede Formodning, afholde Chefen fra at komme ombord i rette Tid, saa maa den tabte Leilighed til at gjøre et Coup gaae paa de mange andre Tilfældigheders Gøkte, dem Krigen, som Alt paa Jorden, er underkastet.

Vi gientage altsaa, at den Nstcmd., der, naar han seer en Fiende udenfor, efter at have gjort alt muligt for at underrette sin Chef, forbereder Alt til sieblikkelig ved hans Ankomst at

kunne løbe ud og staae, og derpaa forbliver liggende, handler fuldkommen rigtigt. I intet Tilfælde, der ikke indgaaer under den først besvarede Subqvæstion, og som vi have henført under den sammentrængte Affattelse af hans Charges Tjenestefreds, „under Chefen at forestaae Tjenestens Detail, og i hans Fraværelse vaage over Skibets Sikkerhed," kan en Nstcmd. paa egen Haand lette med Skibet. Som Ariom antage vi det: Skibet er uadskilleligt fra dets Chef.

Dette er Resultatet af vor gientagne Overveielse, som ovenstaaende „Videre Betragtninger ic." foranledigede. De foran staaende Artikler over samme Emne modtog vi først efter at dette var skrevet; vi kunde altsaa ikke tage videre Hensyn til dem, og vi foretrakke ogsaa at indskrænke os til en reen selvstændig Behandling af Spørgsmaalet, overladende Læseren at sammenholde begge Parters Grunde. Vi gientage, at vi ikke vilde undsee os, om vi bleve overbeviste om Wildfarelse; thi den er retfærdiggjort hvor man deler den med saa Mange.

I det jeg regner mig det til en Ære at see min Mening drøftet af Dhrr. Commandeur C. Wulff og Commandeurcapitain M. Lütken, byder Anstanden mig at aflægge den hidtil brugte Personsform, og med den udmærkede Ugtelse, jeg skylder disse mine Superieurer, overgiver jeg mine Grunde til deres og et æret Publikums Dom.

For ikke at forbigaae her det i Commentaren under 2 anførte Tilfælde, hvorvidt Nstcmd. skal være en ikke umiddelbar Overauthoritets Opfordring til at overtage Commandoen af Skibet folgagtig, og i Chefens Fraværelse udføre et Hverv, der ligger udenfor Chefens Ordre, eller vel endog er directe imod denne, skal jeg, til hvad jeg herom har sagt i Commentaren, sœie dette: Af det Foregaaende er det klart, at jeg i alle Tilfælde negter ham Ret til en saadan Handling, men især til at indlade sig paa en Undersøgelse om denne Overcommanderendes Motiv var tilstrækkelig vigtigt. Thi mig forekommer det klart, at han ved en saadan Proven sætter sig ikke alene ud af sin

Stilling som Nstcmd., men over Chefens Standpunkt. Alt, hvad han har at afgjøre for sig selv, er den Commanderendes Competence: er den ham klar, da adlyder han i det Mindste som i det Største, i vigtige som i vigtige Anledninger. Modtog han, som vi i Commentaren have sagt, en Ordre af Skibets en chef Commanderende, maa han uvægerligen adlyde; det er heraf en Selsølgelse, at Enhver, der staaer i samme Rapport til Skibet, maa gives samme Følgsagtighed: Det er da Kongens allerhøieste Befaling, der meddeles ham igiennem hiin Authoritet.

For jeg ender, beder jeg Læseren at sammenholde noie min første Commentars Ord med hvad jeg her har udsiglet. Jeg tør da haabe, at man vil gienfinde ganske det samme Princip fastholdt her, skøndt understøttet af andre og flere Grunde, fordi jeg i den kortere Affattelse, skreven med en flygtig Pen, ikke kunde stienke Spørgsmaalet den fuldstændigere Undersøgelse som her. Den Høflighedsform, som jeg indleder S. B. og aabner min Commentar med, vil man see, udelukker ikke en Afviselse fra ham i Meningen om visse Punkter af væsentlig Indskydelse, hvilket man vil finde klart nok udtrykt. Ligeledes indrømmer jeg i Noten Pag. 100, at „store og vigtige Anledninger — men vel ikkun saadanne — kunne retfærdiggjøre Overtrædelsen af Krigerens første Lov.“ Men ligesom disse Anledninger sjeldent fremtræde for de subalterne Stillinger, saaledes berettiger i større Grad den, de høiere Commanderende af Monarchen stienkede Tillid og betroede Myndighed til en videre Kreds af Selvansvar eller Conduitsfrihed. Jeg kan ikke finde det passende at vove mig op i disse Regioner; men maa ikkun, for ei at blive misforstaaet, gjøre den Bemærkning, at idet jeg erkender en saadan høiere discretionair Myndigheds vide Kreds, forklares derved mine Ord herom i Commentaren, hvor jeg stedse kun har havt for Die Quæstionen om Forholdet imellem Chef og Næstcommanderende.

Det vil maaskee forekomme Nogle, at fordi de her omhandlede Spørgsmaal angaae Tilfælde, der saa sjeldent indtræffe i Tienesten, at de næsten kunne anses for blot imaginative, kunne

de ikke have nogen reel practiff Nytte, men ere mere at betragte som Themer for en underholdende Discussion, til at øve Skarpsindigheden paa. Alligevel troe vi dem ikke uden practiff Nytte, idet den almindeligere Overveelse, af visse mindre klare Tienesteforhold, der herved er fremkaldt, kan tiene til at høve manges Tvivl, som i et critiff Diebliff kunde opstaae hos den for Tienesten nidkiære Officier. Næstcommanderendes Charge har i vor egen, som i alle Mariner, ofte været Gienstand for Undersøgelser, der skulde lede til noiere at definere den; men vi troe, at det aldrig ret er lykkedes; og allevegne har man ført den samme Klage, at denne Posts Myndighed ikke noie nok var fastsat. Men reiser dette sig ikke af, at den i sin Natur er og maa blive udefinerlig? Det er en Post, der i sit Forhold til Chefen altid for en stor Deel maa beroe paa Discretion, maa være afhængig af personlige Egenstaber hos Begge: den danner Leddet imellem Chefen og hans Undergivne; en bestemt Affondring vilde forstyrre denne Forbindelse. Upaatvovelig har der været mangt et Skib, hvor, enten ved Chefens eller Nstcmds. Skyld, denne Charge ikke eksisterede uden i Navnet, idet der ikke var levnet den synderlig større Vigtighed, end enhver anden Subaltern; ei heller fattedes det paa Exempler, hvor Chefsværdigheden var sunken til Nul, og Nstcmd. var den Alt dirigerende Person. I begge Tilfælde leed Tienesten, og det vilde sikkert være umuligt at godtgjøre, at den for nogen Tidlang har kunnet gaae som den borde. I første Tilfælde øder den øverste Styrelse sin moraliske Kraft og Værdighed i de mange Smaafriktioner, der ere forbundne med en nærmere Indblanding i Detaillen af Tienesten; og har Chefen nedsat sin Nstcmd. til en blot Subaltern, saa staaer denne ikke længer paa det Trin, hvorfra han med Letthed og uden Rystelse eller Standsning af Maskinen kan gaae ind i Chefens Post, om denne ved Dødsfald eller anden Aarsag bliver ledig. I det andet Tilfælde vil den anmassede Myndighed møde al Usurpations Skiebne, idet den vil være udsat for Undergravelse, Modsigelse, ja tilsidst aaben Modstand, fordi den mangler Legaliteten.

Den svage Chef kan vel hengive sig i den dygtige Nstems. Haand, og Alt endnu gaar vel; men der fattes alligevel Nstems. endnu meget, for ganske at være hvad han vilde være om han lovligen stod i Spidsen; thi ogsaa han har her en Dobbeltrulle at udføre; Bevidstheden om Ansvar vil i critiske Dieblig ikke være ham det Incitament som om han selv har Chefsnavnet; endel af hans Kraft absorberes, idet den kun virker ved Reflection, en Følge af den Evang han maa paalægge sig for at bevare Chefs- postens Værdighed ukrænket; thi gjør han ei dette, da aftaster han ethvert Legalitetens Dække, og Anarchie vil da snart følge.

Jeg har her stræbt i Korthed at vise, hvor nødvendig Chefs- værdigheden er, som Tanke om en øverste Legalmagt, der ikke kan ophøre et Dieblig, uden Fare for at synke ned til Piratanarchie og Piratdespotie, — hvor nødvendig Nstems-Chargen er, som distinct Mellemled. Den korte Definition, jeg tidligere har givet af denne sidste, troer jeg vil findes fyldestgørende, naar man ret analyserer den, og ikke fortolker t. Ex. Ordet Tjeneste, som om jeg meente blot den daglige indre Skibstjeneste. Jeg har med beraad Du brugt Ordet forestaae, fordi det udtrykker den dirigerende Magt, han udover paa Tjenestens Gang, uden at gribe ind i Chefens Function og uden at krænke det Princip, jeg har stræbt at forsvare, at Chefen er uadskillelig fra Skibet.

S. B. Dahlerup.

Briggen Møens Udtagelse af Grunden beskrevet.

(Rebbeelt. *)

Bagtskibet i Sundet, Briggen Møens Udtagelse af Grunden, efter at den, i den orcanagtige Storm den 1ste Novbr. forrige Aar, var drevet i Land, har vakt Interesse i Marinen. En kort Beretning om dette Arbejde vilde maastee derfor finde passende Plads i Archivet.

Briggen laa omtrent i Ost og Vest, med Forstævnen op imod den saakaldte nordre Arm af Helsingørs Havn. Ved Forstævnen var omtrent 6 Fod, ved Agterstævnen 10 Fod Vand; den krængede styrbord over, med Portenes Bøsseskænte omtrent 1 Fod over daglig Vand.

Grunden syntes reen Sandbund, undtagen i Nærheden af Forstævnen, hvor der laa endel Steen, som udsprang fra Havne-Armen.

Briggen stod fuld af Vand, og kunde med dens egne 4 Slagpomper, og 2 af Helsingørs Havne-Committee laante kraftige Pomper, ikke lændsos en Tomme.

Den eneste fynlige Skade var, at Stødene i Skantsedækket og de øverste Gange af Klædningen ved det styrbords Faldereb havde aabnet sig 1 à 2 Tomme, og at Agterenden hang lidt om Styrbord.

*) Vi troe ikke at forsynde os imod en ædel Mhøds Mæns, ved at nævne Com. Capitain P. M. Lutzen som Forfatter til denne Beskrivelse af et Arbejde, der var det sidste af hans til idel Virksomhed viede Liv. Det var hans til os yttrede Lønne at have det indrykket uden Navn, skøndt han selv indsoae at han ikke kunde forblive ukjendt som Forfatter. Hans, desværre! saa faa Dage efter paafulgte Død har imidlertid efter vor Følelse hævet Forpligtelsen, og vi give det som et Posthumus, der under det friske Minde om, hvad vi have tabt i denne Fædermand, maa vinde dobbelt Interesse.

Red.

Briggen havde ei stødt voldsomt, og da Grunden desuden var temmelig reen, var det sandsynligt, at den væsentligste Skade maatte bestaae i, at Stød og Naadder havde aabnet sig.

Saaledes som Briggen laa, krænget Styrbord over, kunde man, med det indtræffende stille Veir og klare Vand, næsten see lige ned til Kiolen om Bagbord, hvor aldeles ingen Skade var synlig. Muslinger og Tang sad urørt under hele denne Side: Skaden maatte altsaa søges om Styrbord, og det kom an paa at faae denne Side saa vidt muligt ud af Vandet.

Til Brug ved Briggens Krængning og Lændspomping requireredes fra Holmen de fornødne Risdhalings-Gier, Blokke, Skraastøtter og andre tilhørende Apparater, endeel ledige Læggeser og Fade, samt 4 Stykker 8 Tommes Slagpomper.

Requistionen afgik om Aftenen den 4de November, og Godset havde allerede ved Helsingør næste Dags Aften den 5te, uagtet det var Søndag.

Mandagen den 6te gjordes klar til at krænge Briggen, ved at opsætte Skraastøtter, naie Gier o. s. v., de modtagne Pomper bleve nedfatte og gjorte klar til Brug.

For at bringe Briggen, ved Overhivningen, saa meget ud af Vandet som muligt, blev en Råd Læggeser naiet udenbords om Bagbord i Vandgangen, ved Hjælp af Rundholter, som surredes til Jern Huulklamper, spigrede i Skibets Side.

I de foregaaende Dage var Briggen bleven aftaklet og desarmet, og der var opfisket af Lasten og Banjerne alt hvad det var muligt at komme til, saasom Rabys, Ristebænke, Seil, Vandfade, Provisioner og adskilligt Inventarium. Dernæst nedstuedes saa meget ledigt og spundset Fadeværk, som det var muligt at faae tvunget ind under Banjerbielkerne, der forstøttedes mod Vatteri-Dækket.

Tirsdagen den 7de November forsøgte at krænge Briggen Bagbord over, ved Hjælp af tvende paa Topperne anbragte 6 To. Gier, af hvilke den agterste naiedes til Louget af et i dette Die-meed udført Sværanker, og den anden til en Brog fastgjort i

Ankere, udlagte paa Ydersiden af Havnens sydre Arm. Paa Lampene af disse Gier havde Hælpegier, af hvilke den agterste fastedes til Briggens Spil, og den forreste maatte hales med Haandemagt. For at lette Overhivningen vare Briggens Stænger nedfatte lodret i Bunden om Styrbord, ud for Røsterne, og Gier naiede med den ene Blot paa Toppen af Stængerne, og med den anden til Røstkinnerne. Paa Lampene, som gif ned paa Dækket, var staaet Tallier, som halede med Haandemagt.

Ved disse forenede Midler krængedes Briggen Bagbord over, indtil Bøsebænkene vare 1 Fod fra Vandet; men videre lod den sig ikke krænge med den Kraft, som herved kunde anbringes, hvilken ei var at ansee meget betydelig i Forhold til den Modstand som Briggen, med Ballast og en stor Deel Proviant og Inventarium inde, frembød imod Overhivningen.

Ved denne Krængning viste der sig endeel aabne Stød og Naadder paa styrbord Side, hvilke strax bleve kalfacterede, og fandtes ingen videre Bessadigelse, saa langt ned mod Kiolen som man kunde see.

Tvende Mersseil bleve nu tagne under Briggen, om Styrbord, og bragt saa langt ned mod Kiolen som muligt, samt med en dertil medbragt smækker Trosse holdt ind til Skibet.

Mellem Skibet og Seilene nedpakkedes endeel Tang, ligesom ogsaa de til Siden, i det nu over Vandet værende Parti, heftende Muslinger strabedes af og nedlodes inden for Seilet, alt med Hensyn til at tætte Lækagen, i Forventning af at Vandet ved Pompingen vilde suge saadanne Dele ind i de aabne Naadder.

Saa snart Briggen var krænget, begyndtes at pompe med alle de havende Pomper, nemlig de 4 fra Holmen erholdte 8 To. Slagpomper, de 2de af Helsingørs Havne-Committee laante kraftige Pomper, og de 4 Skibet tilhørende 6 To. Slagpomper.

Det forventedes, at ved Krængningen endeel af Lækagen deels var kommet over Vandet, deels saa nær Vandgangen, at

Vandtrykket og altsaa den indstrømmende Vandmængde maatte være formindsket.

Pompningen blev imidlertid uden Virkning; men da det, som bemærket, antoges rimeligt, efterat Seil var bragt under Skibet, at Naadderne, under vedholdende Pompning, vilde efterhaanden modtage saa meget Tang og andre tætnende Substan- cer, at Lændspompningen omsider vilde blive mulig, saa conti- nueredes med at pompe fra Tirsdag Morgen Kl. 10, til Onsdag Morgen Kl. 7.

Da Briggen i den Tid aldeles ikke havde lændset, ophørte man med Pompningen, for at overgaae til andre Midler.

Gierne vare igien opgaarde, saasnart Eriene vare bragte under Bunden, men Briggen reiste sig ikke; den blev liggende krængt bagbord over.

Da de medbragte Seil ikke havde formindsket Vandtrækket tiendelig, var det at formode, at der var betydelig Lækage ved Riolen, og at man ei kunde vente at faae Briggen lænds, med mindre der bragtes Seil ind under selve Riolen. Dette kunde ei udføres uden særdeles kraftige Midler, til at lette eller krænge Briggen, og Tanken faldt da naturlig paa Anvendelsen af en Dunkraft. Et Middel til uden betydelig Tidsspilde at faae dette kraftige Redskab til Helsingør frembød sig netop, i det at Damp- bureauets Prindsesse Wilhelmine Onsdag Morgen, just som Pompningen var opgivet, afgik for at slæbe et Koffardskib til Drogden, og kunde saaledes tage Dunkraften med sig paa Re- touren.

Denne Expedition blev fra Holmens Side understøttet med en saadan Kraft, at allerede næste Dags Morgen, Torsdagen den 9de, var Dunkraften i Helsingørs Havn, medhavende endeel Gods til Arbeidets videre Fremme.

Onsdagen anvendtes deels til paa Rheden at optage endeel af Briggens Fortøining, som der endnu ikke havde været Leilig- hed til at lette, deels til at opfisse Gods af Lasten, og til an- dre Arbeider.

For endnu at forsøge et andet Tætningsmiddel, blev en Gang af den indenbords Klædning om styrbord Side, som nu laa i Veiret, udtaget, og en Mængde Blaaleer, Tang og Vært ned- stampet mellem Tommerne, saa at alle Mellemrum bleve op- fyldte fra Riolen til Vandgangen, langs hele Siden, saavidt dette med de havende ufuldkomne Midler lod sig udføre.

Saasnart Dunkraften ankom, Torsdag Morgen den 9de, gjordes strax klar til med denne at lette Agterenden af Briggen, efter at den først var bragt paa ret Riol. En Brog toges igiennem de agterste Porte og omkring Agterspeilet, og i denne huggedes Dunkraftens 3 Gier.

Der forsøgtes nu med al Kraft at lette Agterenden, men man opnaaede kun saa meget, at Stødene i Skanddæk og Klæd- ning tættede sig. I Forventning af, at dette skulde have bidra- get til at formindskke Lækagen, forsøgtes nu atter at pompe, men uden Virkning.

Hivning og Pompning forsøgtes verelviis i Dagens Løb; men endte med at give den Overbeviisning, at Briggen ikke paa denne Maade og med disse Midler lod sig lette.

Det besluttedes derfor atter at forsøge at faae Briggen kræng- get saa meget over, at Riolen kunde faaes godt fri af Grunden.

Dette Arbeide, som ved det første Forsøg var uudsørligt, formeentes nu, ved Hiælp af Dunkraften at kunne iværksættes.

Dunkraftens Dæksbielker, som ved forsvarlige Jernnæer vare befæstede til Siderne, afgave en paalidelig Befæstelse for Riolhalings- Gierne, og Dunkraftens Spil en tilbørlig Kraft til Dverhivningen.

Fredagen den 10de gjordes altsaa igien klar til Riolhaling. Sværere Skraastøtter opfattes. Gierne naiedes paa Toppen, og Alting forberedtes saaledes, at Briggen næste Morgen kunde hi- ves over til bagbord Side.

Paa Dækket af Dunkraften blev oplagt en Deel Læggers, som fyldtes med Vand for at forøge Modvægten, naar Gierne, ved Hivningen, vilde have Dunkraften af Vandet.

For ikke uden Nødvendighed at spærre Havnen, var det betænkt at lægge Dunraften tæt paa Siden af Briggen, i Forventning af, at under Hivningen, efterhaanden som Krængningen af Briggen tiltog, Dunraften da selv vilde søge ud fra Siden.

Løvedag den 11te forsøgte at hive Briggen over paa den ovenanførte Maade, efter at Dunraften var udlagt paa Siden af den, Kiøhalings Dieblokkene naiede til Dunraftens Dæksbieller agter og for, samt Dieblokkerne kastede til Dunraftens Spil.

Det viste sig snart, at Overhivningen ikke paa denne Maade lod sig udføre, men at Dunraften nødvendig maatte hales ud fra Siden og saaledes fortoies, at Gierne kom til at vise i den til Kiøhaling passende straae Direction.

Til dette Niemeed maatte forsvarlige Fortoitouge føres tværs over Havneindløbet, og Havnen blev derved spærret, for saa lang Tid som Overhivningen maatte udkræve.

Efterat Dunraften saaledes var placeret og fortoiet, gif man i Værk med at hive Briggen over, og den bragtes med stor Anstrængelse saa vidt, at Kiølen kom godt fri af Grundten. Videre vovede man ikke at forcere Overhivningen, da Masterne stode Fare for at knækkes.

Standdækket var nu 2 à 3 Fod under Vandet, som stod midt op paa Eugerne. De under styrbord Side lagde Seil bleve borttagne, de mange aabne Raadder og Stød calfacterede og Seilene atter nedbragte under Bunden, ind under Kiølen og op om bagbord Side.

En smækker Line, som toges fra agter til for, paa begge Sider af Kiølen holdt Seilene tæt sluttede ind til denne.

Mellem Seilene og Skibet nedbragtes Tang, Muslinger m. m., hvorefter Seilene haledes glat op langs Siden, saa at de sluttede overalt fra agter til for, ligesom ogsaa omkring Stævnene.

Tidlig paa Eftermiddagen var dette Arbejde færdigt; Brig-

gen blev opgaaet, og Dunraften lagt ind i Havnen, hvis Spærring saaledes hævedes.

Da Briggen opgiktes, kastede den sig saa meget Styrbord over, at man, uden at anvende nogen Kraft til Krængning, kunde komme til at anbringe Seil under den om Vagbord, indtil Forløbning af de Seil, der vare tagne under Kiølen fra styrbord Side.

Søndag den 12te om Morgenen bleve ovenanførte Seil nedbragte om Vagbord, saa at hele Skibets Bund nu var aldeles bedækket med Seil, og Lændspompningen begyndte med alle de havende forhen nævnte Pomper.

Mersene bleve i Dag nedtagne.

At Seilene, saaledes som de nu vare anbragte, havde hjulpet betydelig til Løffens Formindselse, foruden hvad Kalfacteringen og Nedstampningen af Leer, Tang og Værk, imellem Tommerne maatte have gjort, saaes tydelig.

De samme Lændspompmidler, hvormed tidligere ikke kunde udpompes en Tomme, lændede nu, fra Kl. 8 til 12 Formiddag, 2½ Fod, og til om Aftenen ialt 4 Fod.

Der pompedes hele Natten til Mandag, men af Manglet paa tilstrækkelig kraftigt Mandstaf, kunde man ikke holde hvad man havde vundet. Om Morgenen var Vandet steget en Fod.

Forudseende, at kraftigere Pompeidler kunde gøres nødvendige, var allerede fra Holmen requireret og nu ankommet 4 Riettingpomper. Endvidere var modtaget et Par svære Mastespirer til Buk til Masternes Udtagelse; endeel ledige Vandfade til Nedstuvning i Lasten, m. m.

De fornødne Tilberedelser med Riettingpompernes Samling og Tilpasning, og den Nødvendighed at afforte og indrette dem efter Skibets Dybde, forhalede deres Opsætning.

Mandag den 13de om Morgenen nedfattes en Riettingpumpe i Skylights-Lugen i Kahytten og bragtes strax i Gang.

Om Aftenen blev klar med den anden Riettingpumpe, som nedfattes i Storlugen, og blev den da ligeledes strax sat i Gang.

Samme Dag reistes Vuffen og gjordes klar til at udtage Stormasten.

Tirsdagen den 14de continuerede Pompningen, som havde vedholdt hele foregaaende Nat. Om Middagen var der lænds-
pompet indtil 18 Tommer over Ballasten, det dybeste som Riet-
tingpomperne, der stode paa Ballasten, kunde tage Vandet, og
dybere kunde det med de andre Pomper, formedelst den betydelige
Løfage, ei nedbringes. I Dagens Løb, alt som Vandet faldt,
optoges Proviant, Inventarium og andet Gods af Lasten, og
om Eftermiddagen begyndtes med Skarpet og Ballasten, som dog
kun kunde optages ved at Mandskabet stod i Vand, og tildeels
fiffede Jernene op med Kroge.

Stormasten blev i Dag udtaget.

Onsdagen den 15de continueredes Pompningen, som havde
vedvaret uafbrudt den foregaaende Nat med begge Riettingpom-
perne (hvoraf flere for Diebliffet ikke kunde andringes), og alle
forommedte Slagpomper.

Da Ballastjernene omkring og under Riettingpomperne med
stor Besværighed vare optagne, bleve disse Pomper satte ned
paa Kiølsvoinet, ligesom ogsaa de andre Pomper sænkedes dy-
bere, efterhaanden som Jernene optoges. Derved blev man
ifstand til at lændse Briggen indtil omtrent 2 Fod over den
indenbords Klædning, hvorved Optagelsen af den øvrige Deel af
Ballasten blev mindre besværlig.

All disponibel Kraft anvendtes nu paa at pompe lænds til
bemeldte Dybde og at optage Resten af Ballasten, hvormed man
blev færdig ud paa Eftermiddagen, paa et Antal Jern nær, som
man ikke kunde komme til.

Mandskabet var ved dette besværlige Arbeide overanstrengt,
udmattet, og giennemsvaade, og kunde denne Dag ikke udrette
mere. Det betænkte Arbeide, at nedstuve ledige Vandfade i La-
sten, saasnart Briggen var skaaltom, maatte derfor udsættes til
næste Dag, da der ei kunde faaes flere Siouere, end der var
nødvendige til Pompningen Natten over.

Hensigten havde været ikke at røre Briggen, forinden be-
meldte Arbeide var udført, for at være vis paa at holde den
flot, om Løffagen atter skulde tiltage; men Vinden var østlig og
den tegnede til at vilde trække sig til S. D. med Kuling, i hvil-
ket Tilfælde Briggen var udsat for at hugge.

Det ansaaes derfor af Vigtighed, snarest muligt at faae den
af Grund og indbragt i Havnen, hvilket ei syntes vanskeligt, da
den næsten var flot.

Da imidlertid Seilene under Bunden letteligen vilde for-
skyde sig, og Løffagen tiltage, naar nogen betydelig Kraft anvendtes,
for at bringe Briggen af, saa blev kun med Lempe halet paa de
udsatte Vary, og da dette ei var tilstrækkeligt, ansaae man det
nødvendigt at vente til Vandet vilde vore. Pompningen fortsattes
imidlertid uafbrudt.

Om Aftenen vorede Vandet saa meget, at Briggen flød
agter, og syntes nærligen flot over hele Livet. Der blev da hivet
ind paa Tver-Varpet, og Briggen svingedes nu med Agterenden
fra Grunden; men i samme Diebliff tiltog Løffagen saa plud-
selig, at det ansaaes nødvendigt at standse Forhalingen.

Den hele Bevægelse, Briggen havde gjort, bestod i, at Ag-
terenden var svalet nogle Favne syd efter.

Den vedholdende Pompning kunde ikke forhindre, at Brig-
gen i mindre end 2 Timer løb fuld af Vand, og den sank nu
saa dybt med Agterenden, at Overkanten af Dæksplanterne ved
Speilet var i Vandstørpen.

Saaledes som Briggen nu var kommen til at ligge, var
dens Optagelse af Vigtighed for Helsingørs Havn, i det den var
svalet saa meget ud imod Havne-Indløbet, at Færgejollerne med
Vanskelighed kunde krydse sig ud.

Torsdagen den 16de gik man strax i Værk med de fornødne
Tilberedelser til igjen at faae Briggen lænds. Vuffene, hvor-
med Stormasten var udtaget, forfaredes forud; Fokkemasten ud-
toges og Vuffen sattes overbord. Bogsprydet udtoges ved Hjælp
af Dunkraften.

Briggen var nu saa meget som muligt befriet fra alle borttagelige Vægter.

Da Lasten nu var fri overalt, havde der Leilighed til at faae placeret de tvende andre Riettingpomper. Den ene i Agterlugen, den anden i Forlugen.

Disse tvende Pomper beholdt deres fulde Længde, hvorved de rakte saa høit op, at Stillagen for det arbejdende Mandskab gik over de andre Pomper hen.

Hullet til Korpinden var, ved Briggens dybere Synkning med Agterenden, kommet under Vandet. Da dette Hul ei kunde stoppes udvendig fra, formedelst Søgang, maatte det forsøges tæt- tet indvendig fra, og udførtes dette paa følgende Maade.

Agterenden af de 2de midterste Dæksplanker affappedes, og igiennem den derved fremkomne Abning bleve sammenrullede uldne Tæpper nedbragte, og halede ind i Hullet ved en derigien- nem anbragt Line.

Paa denne Maade bleve 18 Tæpper anbragte. Hullet i Dækket blev dernæst lukket og kalfacteret. Galleriesrørene, der ogsaa vare under Vand og syntes utætte, bleve tilstoppede.*)

Da disse Tilberedelser ud paa Eftermiddagen vare færdige, begyndtes Lændspompningen, og fortsattes hele Natten med Held.

Fredagen den 17de continuerede Pompningen, og fik man da Briggen saa nær lænds, at man kunde komme til at ned- stuve ledige Vandfade og Læggers i Lasten.

Flere Seil bleve nu nedbragte under Bunden og Riolen, saa langt som denne var flot.

Loverdagen den 18de continuerede og fuldførte Nedstuvnin- gen af Fadeværk i Lasten og paa Banjerne. Ovenpaa Fade- værket lagdes Planker, som affivedes mod Batterie-Dækket, for at hindre det fra at flyde op eller at hæve sig, i Tilfælde at Briggen ikke kunde holdes lænds.

*) Anførelsen af denne mindre Detail er steet, fordi Erfaring viser, at slige vigtige Smaating lettelig glemmes.

ARCHIV

for

SÖVÆSENEN.

Udgivet af

L. de COINCK og **H. B. DAHLERUP**

Capitain i Svøetaten,

Capitain i Svøetaten.

Rd. af Dbr. og Rd. af Åreslegionen.

N^o 39.

Redigeret af *H. B. Dahlerup.*

KJØBENHAVN.

Trykt hos *H. G. Brill.*

1838.

Indhold

af 10de Bindets 3die Hefte

	Pag.
* Bemærkninger ved det opkastede Spørgsmaal: Røstcommanderendes Tjenesteforhold betræffende ved M. Lütkes	257.
* do. do. ved C. Wulff	263.
* do. do. — n.	272.
* do. do. — G. van Doekum	279.
* do. do. — H. B. Dahlerup	293.
* Briggen Møens Udtagelse af Grunden bestrevet (Udveelt)	311.
Det danske Flag i Middelhavet	322.
En Reise over Østersøen til Reval, foretaget i Vinteren 1837 i en aaben Baad	350.
Forslag til forbedrende Dannelses-Anstalter for vorbade Styrsmænd og Skibsførere til Koffardiesarten ved F. V. Paludan	357.
Efterretninger for Søfarende	377.

Officielle Deel.

Dødsfald	35.
Avancement, Ansættelse, Udcommando etc.	—
Kongelige Resolutioner og Collegii-Rescripter	37.

Ummærkn. Hvad disse Afhandlinger angaaer, der ere mærkede med *, henvises Læserne til Heftet Nr. 38, samt til den paa S. 72 slaget trykte Anmærkning.

Med dette Hefte af Arkivet følger den lille Brochure "Anonymus i et litterairt Rencontre", da Forfatteren, S. T. Hr. Capt. Baggesen, ønsker, at hvor Tilskrivten fra den anonyme Forfatter opbevares, ei heller Svaret maatte mangle.

Ct.

Sondag den 19de om Eftermiddagen var Briggen næsten flot. Den halede nu med Lethed af Grunden, hvorved Læffen vel siebliffelig tiltog noget, men dog ei mere, end at der kunde holdes lænds med den vedholdende uafbrudte Pompning. Briggen blev nu indhalt i Havnen.

Mandagen den 20de blev den af Dampbuxeerstibet Prindsesse Wilhelmine buxeret til Kiøbenhavn hvor den ankوم om Aftenen efter 10 Timers Buxering.

De under Stibet liggende Seil havde hindret Farten betydelig, men man vilde ikke borttage dem, for ei at forstørre Læffen, da Briggen paa Touren til Kiøbenhavn holdtes saa nær lænds som muligt med den Pompekraft Stibets Besætning kunde afgive.

Udgifterne i Anledning af Briggens Biergning, i Siouerløn, Leie og Brug af Materialier, Transport- og Buxeer-Dunkostninger m. m. har omtrent udgiort 2500 Rbdl., foruden Slitage paa Holmens Materialier.

Man har anseet det rigtigst, i foransførte Beretning at anføre alt det Arbeide, der var foretaget, saavel det der var forgiaaves, og intet Resultat gav, som det, der bragte Briggen flot, overbeviiist om, at der neppe var foretaget Noget, som man med absolut Visshed kunde forudsee ikke vilde lykkes, og i et saadant Tilfælde, hvor det giælder at benytte Tiden og de havende Midler uden lang Betænkning, kan det ikke ventes at ethvert Skridt skal lede til et heldigt Udfald.

Da Briggen var halet paa Land saaes den forankørte Formodning bekræftet, nemlig at Bestadigelsen fornemmelig bestod i at Raadder og Stød havde aabnet sig, og at disse Aabninger vare størst ved Riøplankerne, som havde givet sig betydelig ud af Spundings Raaddet.

I Archiv for Søværnenet Nr. 37, Pag. 137 er anført, at da Briggen Møen halede paa Land, havde den henved 200 Fade inde, tildeels fulde af Vand, omtrent 10,000 Punds Vægt i

Ballastjern, flere andre Sager af ikke ubetydelig Vægt, og endelig en stor Mængde Vand.

Da dette synes at staae i Modsetning med hvad foran er anført: at Briggen blev saa meget som muligt befriet fra alle borttagelige Vægter, maa det bemærkes, at de tilbageværende Ballastjern laae paa saadanne Steder i Skibet, hvor man ingenlunde kunde komme til dem, uden aldeles at opbrække de mindre Apteringer, og at der foruden disse ei blev andre Vægter tilbage ved Briggens Optagelse af Grunden, end Pomperne med tilhørende Stillinger, Ankere og Loug, og det fornødne Barpegods.

Hvad angaaer de anførte 200 Fade, som tilveels vare fulde af Vand, maa bemærkes, at der ved Briggens Optagelse blev nedlagt i Lasten og paa Banjerne 20 Læggeser og noget over 400 Fade, som alle da vare tomme og spundsede, og tilsyneladende i god Stand. Om trent Halvdelen heraf blev udtaget ved Holmen inden Briggen haledes paa Land. Da de Øvrige siden udtoges, fandtes 90 Fade og 7 Læggeser saaledes bestadigede paa Luggen og Staver, at nye Staver har været nødvendig at isættes, og Resten maatte eftersees af Bødferen, ved at drive Vaandene og paa-sætte nye Vaand.

Da Fadeværkets Bestadigelse uden tvivl har fundet Sted ved Pressionen i Lasten, medens Briggen, med dette inde, her ved Holmen stod fuld af Vand, saa viser denne Omstændighed, at man ei ubetinget kan stole paa at et læt Skib kan holdes flot alene ved at opfyldes med ledigt Fadeværk.

Det danske Flag i Middelhavet.

(Fortsat fra Pag. 83).

v. Dockum modtog Depecherne for at bringe dem til nærmeste spanske Havn. Vilde gik ind til Mahon, hvor han fik 18

Dages Quarantaine. Her forefandt han den Convoi som Naaiden havde bragt fra Livorno. Men Krieger selv var strax gaaet til Søes for at søge Vilde under Algier. Den 23de Novbr. kom han tilbage igien til Mahon og afgav da følgende Rapport om sin Expedition til Genua.

Han afgik d. 28de Septbr. med 3 danske Skibe under Convoi, bestemte til Genua. I Søen fik han endnu et dansk Skib, som kom fra Cadix, og med disse var han d. 13de October 5 Mile fra Genua, da han modte 2 russiske Linieskibe, under Vice-Admiral Pustockins Commando. Denne Admiral sendte en Officier ombord til Krieger med Erklæring, at Genua var af ham blokeret, og begjærede at Krieger vilde sende en Officier ombord, for at forevise ham sit Patent,* og give Underretning om Convoien. Lieutenant Suenson blev sendt ombord til Admiralen, for at complimentere ham, men tillige med den Bestæed, at de danske Orlogsmænd intet andet Patent havde end deres Flag og deres Kanoner. Til den russiske Officier gav Krieger al mulig Oplysning om Convoien, dens Ladning og Bestemmelse. Men da Admiralen erfoer, at de kom fra Malaga, en for Rusland fiendtlig Havn, forlangte han saavel af Suenson, som ved en Officier, sendt ombord til Krieger, at visitere Convoien. Krieger svarede, igiennem begge Veie, at han ikke kunde tillade nogen Visitation saalænge hans Bimpel vaiede, og at Admiralen altsaa maatte bemestre sig Fregatten, for at visitere Convoien; desuden lod Krieger igiennem Suenson tilføie, at han bad Hø. Exc., ikke at ansee dette som nogen Bravade, da jo Modstand ikke var at

*) De Engelskes „Commission“. I flere af Vildes Breve finder jeg andraget paa, at Skibsejerne maatte forsynes med et Kongeligt Patent til at legitimere sig som virkelig danske Orlogsmænd. Alle andre Nationers Skibsejere have et saadant. Hos os maatte den Kongelige Ordre og stundom Instructionen forsynede med det Kongelige Segl tiene til Føldevisgørelse, naar slikt et Patent blev forlangt.

tænke paa mod en saa overlegen Magt, men at dersom Admiralen vedblev sin Paastand, maatte han vente sig at der blev skudt paa hans Fartøier naar de nærmede sig Convoien; men han tilkiendegav ham tillige hvor overrassende dette Forlangende fra det russiske Flags Side maatte være, da noget lignende aldrig var mødt ham med engelske og franske Eskadrer, hvilke tværtimod aldrig havde sendt ham noget Fartøi ombord, uden derom at indhente Tilladelse, og altid havde antaget Convoihesens Wresord som Borgen for Convoiens og dens Ladningers Neutralitet. Skulde Admiralen ikke hermed finde sig tilfredsstillt, vilde Krieger endnu vove et Skridt, han aldrig før havde gjort, og aldrig vilde vove ved at møde lige Force, nemlig ved Lieutenant Suenson at lade forevise S. Gr. hvad Skibspapirer han maatte ønske nærmere at kiende, men at dersom dette Ultimatum ikke af Admiralen blev antaget, maatte han selv tilregne sig al den Uleilighed, der vilde flyde af denne Sag. Imidlertid havde klart Skib ombord i Naiaden, og Alt forberedt til paa en værdig Maade at understøtte den givne Erklæring. Admiral Postockins Svar lød paa, at det aldrig vilde falde ham ind at udøve noget Fiendtligt imod en Nation, der stod i venstabeligt Forhold med den russiske. Han beklagede, at han ikke torde antage Kriegers Wresord for fyldest, da her ikke var Spørgsmaal om Neutralitet, men at hans Ordre vare bestemte og bød ham confiskere Alt, hvad han mødte, som var indladt i fiendtlige, nemlig franske og spanske Havne. Da nu denne Convoi kom fra Malaga, maatte han forvise sig om, at den ikke havde indtaget Ladning der. Han vilde imidlertid, af Afgtelse for den danske Nation og for Krieger selv, og med Hensyn paa, at hans Force var saameget større, gjøre hvad han for intet i Verden vilde tilladt sig, hvis han mødte med lige Force, nemlig lade sig Convoiens Papirer forevise ombord hos sig af Lieutenant Suenson. Efter at dette var steet, og den russiske Admiral intet havde derimod at indvende, udbad han Kriegers Wresord for, at intet Skib skulde anløbe Genua, tilføiende, at dette maatte være meget svært at afgive, og at

han for sin Part aldrig vilde vove at afgive sit Wresord for noget Handelsfløjs Ladning eller Indløben til nogen Havn. Lieutenant Suenson afgav paa Kriegers Vegne denne Erklæring, tilføiende, at det stete alene under Betryggelse af de danske Convoiløve, der straffe Skibsføreren, naar han i Søen forlader Convoien uden Tilladelse dertil. Herpaa silttes Krieger fra Russerne, og da han ikke kunde anløbe Genua, søgte han ind til Livorno, hvor han ankom med sin hele Convoi d. 15 October. Herfra afgik han igien d. 30te, medhavende 6 Skibe, hvoraf et var svensk og vilde Strædet ud, men maatte, som vi have seet, gaae ind med ham til Port Mahon.

I Anledning af denne Rapport fra Krieger, skrev Bille saaledes til Admiralitetet, dateret Port Mahon d. 24de November.

„Af Fregatten Naiadens Chefs Rapport erfarer jeg, at den russiske Admirals Ordre ikke ere af samme Natur som andre Nationers, i Henseende til neutralt Skibe. Jeg har nu med Capitain Krieger, som gaaer til Malaga, ladet forbyde Convoi til Genua indtil videre; men desuagtet ere vi ikke sikke for Ubehageligheder af denne Natur, naar Convoier, som gaae til Livorno, falde ind med russiske Skibe, og nogle i Convoien kunde have taget Ladning ind i Malaga. Saasom jeg ikke veed hvad Parti min allernaadigste Konge maatte ville tage imod de mig til Dato ubekjendte Principer, som den russiske Admirals Ordre ere udstædt efter, og derfor heller ikke drister mig til at entrene videre deri, saa beder jeg blot om Tilladelse at maatte anmærke, at i den Tid jeg har havt med Convoierne at bestille, jeg aldrig har fundet der har været nogen Handelskomvener imellem Spanien og Italien, ikkun i enkelte Tilfælde have Skibe ført Pibe-staver fra Italien til Spanien. Skibe, som gaae under Convoi til Italien, anløbe alle Malaga. Naar nu disse Skippere underrettedes om, ikke at indtage nogen Ladning paa dette Sted, hvilket kun er en ringe Opoffelse, troer jeg at de ikke letteligen vilde møde nogen Uleilighed, og dersom de Skibe, som komme under Convoi fra Florens og ere bestemte til Livorno eller Nea-

pel, under disse Omstændigheder fik Ordre at anløbe Gibraltar, kunde man derfra lade convoiere directe og derved undgaae alt muligt Ophold."

Ville gjorde nu følgende Bestemmelser for den tilstundende Vinter. Havfruen skulde, saasnart den havde bragt Depecherne til nærmeste spanske Havn, søge Malaga; der vilde han formodentlig finde Briggen Glommen med sin Convoi, kommende fra Flekkers. Glommen skulde da gaae med Convoi til Barcelona og langs Kysten tilbage, Strædet ud. Derefter skulde denne Brig forblive paa Stationen ved Malaga, under Capit. Kriegers Commando. Havfruen skulde da tage Glommens Convoi med sig, forsaavidt den vilde til Italien, og bringe den derop, hvor han da i Livorno enten vilde træffe Ville selv, eller Ordrer fra ham. Naiaden skulde nu gaae med sin Convoi Strædet ud, og derefter tage Commando paa Stationen ved Malaga. Ville vilde selv gaae op til Livorno med Hvide=Ørn og Nidelven. Krieger skulde idetmindste een Gang maanedlig sørge for, at en Orlogsmænd gif med Convoi op til Italien. Dette var saa meget mere nødvendigt, som Communicationen over Land, imellem Italien og Spanien, var aldeles spærret.

Formedelst Storm og Modvind kom Naiaden med sin Convoi ikke ud fra Mahon før d. 2den December. Samme Dag ankom Nidelven, som ifølge sin Ordre var gaaet d. 24de Novbr. fra Malaga, med Depecher til Ville. Iblandt disse var et Brev fra Admiralitetet, af 19de Octbr., ifølge hvilket Glommen endnu stedse var opholdt i Kiøbenhavn efter Convoi. Skonnerten Svansen, Lieutenant Munch, som ifølge et tidligere Collegii Brev af 30te Septbr. havde været bestemt til at følge med Glommen lige til Middelhavet, og der forblive under Villes Commando til næste Foraar, blev nu tilbageholdt paa Grund af den sildige Marstid.

Den 3die Decbr. gif Ville til Seil med Hvide=Ørn og Nidelven fra Mahon og søgte Livorno, hvor han ankom den 7de med Hvide=Ørn; paa Grund af det meget haarde Veir, de havde

paa Overreisen, og den betydelige Forstiel, der var paa Fregattens og Briggens Seilads, havde han nemlig ladet Nidelven seile sin egen Sø, og denne ankom først d. 11te om Aftenen til Livorno, hvor den strax blev lagt indenfor Molen for at kalkfakere og eftersee Rejsningen samt om muligt faae Træ til et Par nye Under=Kæer.

Det var her, at Ville modtog den Skrivelse af 19de Octbr. fra Bernstorff, som vi allerede have omtalt ved Sagen om de af Tripolitanerne i Juni Maaned opbragte tvende Skibe. Da denne Depeche ogsaa i andre Henseender er mærkelig, anføres dens øvrige Indhold her.

„Den ikke aldeles ubetænelige Stilling, hvori den danske Skibsfart i Middelhavet i nærværende Dieblik befinder sig, ei blot med Hensyn til de barbariske Magter saavel som til den Magts Corsarer *) hvilken foranberørte deres Indberetning af 17de August ommelder, men ogsaa til de mulige Ubehageligheder, hvortil Europas almindelige og Danmarks særdeles politiske Situation fra andre Sider kunde give Anledning, har ladet ansee denne Advarsel (den Circulaire, som blev sendt til alle Consuler) som passende til Omstændighederne, og er jeg ifølge heraf forsikret om, at af Ds. Hvbhd. intet vil blive forsømt af hvad de maatte ansee for tjenligt til efter Mulighed at betrygge den danske Handel og Søfart i hine Farvande.“

Det var ellers underligt nok, at i det samme Brev af 19de December, hvorved Ville meldte Bernstorff, at han havde modtaget ovennævnte Skrivelse, hvori Lochners Maade at afgjøre Sagen med de to opbragte Skibe bifaldes, maatte han tillige indberette, at han paany havde modtaget Melding fra samme Consul af 12te Octbr. om, at den engelske Renegat Murad Reis atter havde opbragt 2 danske Skibe, men denne Gang paa Grund af at de vare ladte med Provisjoner, bestemte til Barcelona, og da de

*) De Engelske nemlig. I bemeldte Skrivelse indberettede Ville, at de franske Kapere toge af i Antal, medens de engelske toge til.

herfra med Lethed kunde bringes til Frankrig, i hvilket Land Storherren havde forbudt at indføre Levnetsmidler, saa skulde de nu udfribes i Tunis. Paa Lochners Reclamationer havde Paschaen svaret, at de Danske paa ingen Maade skulde lide derunder; Sagen skulde noie undersøges; Alt hvad der var dansk Eiendom skulde restitueres, men hvad der var fransk eller indladt for fransk Regning maatte confiskeres; Fragten skulde blive betalt o. s. v. Lochner ansaae sig endda som begunstiget. De Svenske havde nylig betalt 32,000 Piastre til Paschaen for noget af hans Eiendom, som var bleven opbragt af Portugiserne i et svensk Skib; og neppe var denne Gield betalt, før han igien kom frem med en Fordring paa 30,000 Piastre, der støttede sig paa lige saa urimelige Grunde, den han dog paa Consulens Bøn nedstemte til 15,000, hvilke bestemt skulde betales ham inden 4 Maaneder.

Jeg kan ikke undlade, her at gientage den Bemærkning, jeg troer flere Gange at have gjort, nemlig at vi, om end harmfulde over de urimelige Summer, der bleve udsøst paa Grund af saa urimelige Fordringer, dog have den bedrøvelige Trøst, at det ikke gik os et Haar værre, end de andre europæiske Nationer, de store Magter ikke undtagne, som alle, Tid efter anden, maattede bløde for disse Røverstaters Egenmægtighed. Følge Tidens Conjuncturer og Politik var der vel ikke stort andet at gjøre, end at betale, saalænge de store Sømagter, som England og Frankrig, taalte disse Misbrug, ja for det meste endog beskyttede dem, ihvorvel vi dog maae tilstaae, at der udentviisl af og til kan sættes endeel paa vedkommende Consulers Regning.

Den 26de Decbr. affeilede Hvide=Ørn med 4 danske og 3 svenske Skibe fra Livorno og vesterefter. Et af disse Skibe skulde til Algier; Resten skulde Strædet ud; v. Østens Ordre var, at tage Station ved Malaga, naar han havde bragt Convoien ud af Middelhavet. Til den Ende medbragte han Ordre til Krieger at forlade Malaga Stationen sidst i Januar Maaned med Convoi, og komme op til Livorno. Dette var den sidste Gang

at Hvide=Ørn lettede sit Anker; den kom aldrig til Malaga. De nærmere Omstændigheder ved dens sørgelige Skæbne, forsaavidt man kiender dem af alle de frugtesløse Undersøgelser der bleve anstillede, ville vi faae Leilighed til at omtale i det følgende Mars Historie.

Den 31te December meldte Baron Holsten sig seilklar igien. Hans Bestemmelse var til Messina, for derfra at tage 3 danske Skibe under Convoi Strædet ud; hvilke havde igiennem Consul Bog i Livorno begiært denne Bestyttelse af Frygt for Tripolitanerne.

Havfruen ankom til Cartagena d. 16de November, leverede sine Depecher i Land og gik samme Nat igien derfra til Malaga. Paa Veien tog han 4 danske Skibe under Convoi og kom med dem til Malaga d. 22de. Her traf han ikke Blommen, men derimod Midelven, der afgik d. 24de til Mahon. Han halede indenfor Molen for at kalfaktere sit temmelig lække Skib, og gjorde sig derefter klar til at convoiere Strædet ud. Med en Convoi af 10 Skibe var han imellem den 8de og 16de December 3 Gange under Seil, men maatte stedse vende tilbage med uforrettet Sag. To Skibe fik han til i Søen, som vilde til Malaga; og her fik han to andre, saa at han havde 12 Skibe med sig da han d. 23de December løb ud fra Malaga. Hans Hensigt var, naar han havde bragt denne Convoi ud, at anløbe Gibraltar for at tage 25,000 Piastre ombord, som skulde afleveres i Tangier. Det var paa denne Expedition, at v. Docum havde det bekiendte Møde med 3 engelske Fregatter, hvilket vi troe ikke bedre at kunne beskrive, end ved at meddele hans egen Rapport til Admiralitetet med tilhørende Bilag.

„Da jeg den 20de Novbr. kom til Malaga, foreviste Capitainlieutenant Baron Holsten mig en Ordre fra Chefen Pr. Kammerherre Bille, som denne der havde efterladt til Baronen, og som bød ham, naar han gik Strædet ud, at anløbe Gibraltar for at tage 25000 Piastre ombord og bringe dem til Tangier. Men da Baronen, ved at gaae forbi Malaga, ikke løb ind,

men blot signalerede til de Skibe, der ønskede at have Convoi, at komme ud, bekom han ikke denne Ordre, og jeg lovede derfor at besørge denne Pengetransport, naar jeg passerede den Vei."

„Mandag d. 23de Decbr. med laber Kuling af Østenvind, affeilede jeg med Convoien fra Malaga vesterefter; den bestod af 12 Skibe. Morgenen efter, stiv Værseils Kuling af Østenvind: Kl. 6, 2—3 Mile østenfor Strædet, observerede jeg 3 engelske Fregatter, nemlig Flora paa 36 Kanoner, Capitain Middleton, Phoenix, 44 Kanoner, Capitain Halsed, og Emerald paa 44 Kanoner, samt en liden Cutter. Den sidste Fregatchefs Navn har jeg endnu ikke kunnet erfare med Visshed; dog troer jeg det var Berkeley. Phoenix var den Commanderende. Da de observerede mig, prangede de med Bramseil og Alt hvad ellers trække kunde, for at komme til mig. Jeg laa imellem Convoien og girede, med smaa Seil. Fregatten Phoenix praiede mig og befalede mig at udsætte mit Fartoi. Jeg svarede ham, at naar han vilde tale med mig, maatte han sende Fartoi til mig. Han begjærede da, at jeg vilde dreie til Vinden, da han saa vilde sende sit Fartoi, hvilket jeg gjorde, tilligemed de to andre engelske Fregatter. Han sendte nu en Officier ombord, som i en temmelig uhosfig Tone frembragte sit Erinde. Han spurgte, hvor vi kom fra? Svar: fra Malaga. Hvor Convoien skulde hen? — Til forskjellige danske Havne. Han fortalte nu, at Cadix var blokeret, og at de danske Skibe, som vilde løbe ind der, bleve stude i Sænk; hvortil jeg svarede, at det kom an paa den commanderende Admiral; men han raabte: „Ja, Ja, det kan De være forvisset om!“ spurgte saa, hvor Fregatten gik hen? Svar: Maaskee til Gibraltar. Han stod nu lidt, og udbrod derpaa, at hans Chef vilde visiter Convoien. Svaret var, at det ikke blev ham tilladt; men han vedblev sin Paastand, sigende, at den i Gibraltar commanderende Admiral dertil havde givet Ordre. Jeg forestillede ham nu, at Skibene ingen Contrabande havde inde, hvorfor jeg vilde være ham ansvarlig og som kunde sees af deres Papirer; men han gientog,

at det ikke kunde hjælpe, da Admirals Ordre lod paa at visiter Convoien. Jeg bad ham da sige sin Chef, at jeg agtede at afværge al Visitation til det Yderste. Herpaa gik han ombord; men kom strax efter tilbage med det Spørgsmaal, om jeg idag gik ind til Gibraltar? Svaret blev: „Maaskee, da jeg skal derind, enten paa Pen- eller Tilbageveien; men dersom jeg løber ind idag, antrer jeg ikke.“ Skippers Papirer brød han sig ikke om, men erklærede, at de agtede at bringe Convoien ind til Gibraltar for at visiteres, da Admiralen laa der. Herpaa foreskred jeg ham, at hvis de angreb min Convoi, forsvarede jeg den til min Dod, og at jeg aldrig tillod dem at bringe min Convoi noget Sted ind. Han bad mig da, at jeg bestemt vilde erklære, om jeg idag vilde gaae til Ankers ved Gibraltar eller ei. Jeg svarede, at det maatte komme an paa Vinden og paa min Convois Stilling, naar jeg kom dertil. Da han nu erklærede mig, at dersom jeg ikke gik derind, skulde min Convoi efter Admirals Ordre visiteres, bad jeg ham hilse hans Capitain og sige ham, at jeg var villig til at give ham al den Oplysning om Convoien, han kunde ønske sig; men at jeg ikke lod den visiteres, agtende efter Pligt og Skyldighed at forsvare og beskytte den til det Yderste, og at jeg ikke længer vilde forsømme den gunstige Vind, jeg nu havde, der faldt saa fielden i disse Farvande. Hermed gik han atter fra Borde, og da han efter nogen Tids Forløb ikke kom igien, gjorde jeg Signal for Convoien at holde af. De engelske Fregatter bleve liggende opbrast. Da jeg omtrent var $\frac{1}{2}$ Mil fra den Commanderende, halte jeg mit Flag ned, lod Værseilene løbe paa Rand med opstufne Skibder, for at Convoien kunde følge mig. Jeg troede saaledes, at Alt var forbi, da vi observerede dem alle tre at holde af med Force af Seil. Jeg strakte mine Værseil igien, for bedre at kunne manøvrere. De tre engelske Fregatter dreiede ned imellem min Convoi; en lagde sig Styrbord, en Bagbord og en forud for mig; og Koffardisibene, hvoraf nogle meget nær vare blevne overseilede, dreiede til Vinden. Jeg gjorde det samme og signalerede at

samle sig om den Commanderende. Nogle af mine Skibe fik Leilighed til at knibe ind til mig, agtenom de engelske Fregatter, som med glubende Fart dreiede til Vinden; men nogle af dem bleve affaarne fra mig og laae Styrbord og Bagbord af mig. De engelske Fregatter udsatte nu hvert et Fartoi. Jeg udsatte ogsaa mit og sendte Prem. Lieutenant P. Wulff ombord til den Commanderende, for at spørge om hans Hensigt var at handle fiendtligt eller venstabeligt, da jeg ikke formodede andet, end at venstabelig Forstaaelse fandt Sted imellem min høje Regiering og Hs. brittiske Maieskæt. De engelske Fartøier roede imidlertid mod Koffardistibene, der laae saaledes, at jeg kun med Nød kunde komme til at bruge mine Kanoner imod de attaquerende Fartøier, uden at styde i Fregatterne. Jeg gjorde imidlertid hvad jeg kunde, og ved 10 skarpe Kanonstuds og 5 Musketstuds, som jeg i Alt skød, tvang jeg Fregatten Floras Fartoi til at affaae fra den forehavende Visitation og til at komme herombord, hvor jeg lod Officieren overtræde. Et andet engelsk Fartoi skulde jeg ligeledes have tvunget, hvis en af Koffardistipperne havde udført min Befaling, at raabe til det andet Skib, at de de skulde kaste Fangelinen los, som han der havde fastgjort for at redde sig. I dette sidste Fartoi skal, efter den engelske Admirals Sigende, to Mand være blesserede af Musketstuds. Jeg tvang saaledes de to engelske Fartøier at vende tilbage; men dog var det mig umuligt at forhindre, at de forinden havde visiteret 7 Skibe af Convoien, som laae i den Stilling at jeg ikke kunde beskytte dem. Da Alt var forbi, sendte den Commanderende mig en Officier ombord, med Opfordring til strax at udlevere Fregatten Floras Fartoi og Officier. Hertil svarede jeg, at jeg ikke var saa ganske betænkt paa at udlevere ham, og maaffee sendte jeg ham ombord til den engelske Admiral i Gibraltar. Lieutenant Wulff var endnu ikke kommen tilbage; men da han kom og sagde mig, at den engelske Chef havde været særdeles høflig mod hans Person, lod jeg den fremmede Officier fare til sit Skib. Noget efter kom atter en Officier og gjorde nogle Demonstrationer an-

gaaende Floras Fartoi, det han dog havde seet roe bort fra mig. Under Visitationen doublerede de engelske Fregatter mig adskillige Gange paa Pistolskuds Afstand, og sigtede paa mig med deres Kanoner; men det blev derved. Lieutenant Wulffs Svar fra Chefen af Fregatten Phoenix var, at hans Hensigt var at handle venstabelig, at han ingen Fornærmelse kunde see i, at en Convoi blev visiteret, naar den ingen Contrabande indeholdt, og at han havde Ordre fra sin Admiral at visiterer alle danske Skibe, enten de vare under Convoi eller ikke. Han sagde til Lieutenant Wulff, at de danske Skibe havde dobbelte Papirer, men at de danske Convoichefer ikke agtede derpaa. Han forundrede sig over, at jeg i Fregatternes Nærværelse torde styde, og spurgte Lieut. Wulff hvad Hensigten vel kunde være? Denne svarede, at det muligt var Signalkud. Men den engelske Chef kunde ikke begribe, at Fregatterne, som laae mig saa nær, vilde taale det. Han selv var mig ikke længer borte end $\frac{1}{4}$ Kanonstuds. Da Fartøierne havde naaet deres Skibe, gjorde jeg Signal for Convoien at holde af."

"Fregatten Phoenix løb strax ind til Gibraltar, sendte Fartoi ombord til Admiralen og forlod kort efter Baien. De to andre Fregatter holdt det krydsende udenfor, convoierende endeel engelske Koffardistibe til Ankers paa Rheden."

"Imod Middag gik jeg til Ankers paa Gibraltar Rhed med hele min Convoi. Den danske Consul underrettede mig om, at jeg kunde erholde de 25000 Piastre, som skulde bringes til Tangier."

"Jeg gik ombord i det engelske Admiralskib, men Admiralen var i Land. Efter Rygtet i Land havde man min Convoi mis-tænkt. Det var nemlig bleven udspreidt, at jeg vilde affeile fra Malaga paa samme Tid som den spanske Convoi, og det traf sig ogsaa saaledes, at 24 spanske Kanonbaade, som laae klar indenfor Molen med endeel Koffardistibe og ventede, ligesom jeg, paa god Vind, efter oste at have forgæves forsøgt paa at komme vest-efter, gik ud nogle Timer før jeg, med Stille, roende og seilende, saa at jeg formoder de ere komme ind til Algeziras samme Nat,

endskiondt de 3 engelske Fregatter og Cuttere laae og krydsede for at stoppe os samtlig."

"Da Admiralen ikke var ombord, gif jeg i Land, hvor jeg traf ham hos Gouverneuren. Et Dieblik for var jeg af 2de Skipperne af Convoien bleven underrettet om, at man efter Admiralens Ordre havde frataget dem deres Papirer og Signalbøger. Jeg underrettede Admiralen herom, med Forespørgsel, om det var med hans Viden, sigende tillige, at da jeg agtede at seile endnu samme Aften, udbad jeg mig, at Skipperne maatte faae det dem Fratagne tilbage. Han frabad sig at tale derom denne Aften, men sagde derhos, at Fregatten og Convoien kunde seile, men at min Person var stoppet. Da jeg spurgte ham om Marsagen, svarede han, at han derom vilde tale med den danske Consul, og sagde nogle Ord til Gouverneuren om de Blesserede. Jeg sagde ham da, at siden jeg var i Land og altsaa maatte ansees at være i hans Regierings Magt, han da vilde anvise mig Stedet, hvor jeg skulde være under Anholdelsen. I det samme kom den danske Consul, og da Admiralen havde talt med ham, kom han igien ind og sagde til Gouverneuren, at jeg maatte betale 500 £Str., for hver af de Blesserede. Gouverneuren var meget hofflig og indbød mig til Middagsmaaltid. Jeg spurgte nu Admiralen, om han havde talt med Consulen om Skipperne, som skulde have deres Papirer tilbage, da jeg agtede at seile samme Aften, for ikke at forsømme den gode Vind. Hans Svar var, at Gouverneuren vist ikke tillod noget Koffardistib at affeile om Ratten fra Rheden. Gouverneuren indvendte, at det ofte hændte i Krigstid; men Admiralen vedblev, at Fregatten nu kunde gaae naar den vilde, men at Koffardistibene maatte blive til næste Morgen af ovenanførte Grund. Jeg forlangte da hans Erklæring, om Convoien var stoppet. Han svarede: Aldeles ikke! og at jeg kunde bruge min Frihed, ifølge den Aftale, som var giort med Consulen. Denne berettede mig derpaa, at han vilde skaffe mig en Person, der tilligemed ham selv kunde gaae i Caution for mig med 500 £Sterl. for hver af de Blesserede. Da

dette var en Sag, jeg paa ingen Maade vilde eller kunde underkaste mig, skrev jeg følgende Brev til Admiralen."

Mylord!

Hs. danske Majestæts Consul paa dette Sted har underrettet mig om, at for at jeg kunde forlade denne Rhed, skulde det være nødvendigt at stille en vis Caution, en Ting jeg paa ingen Maade kan indlade mig paa eller autorisere.

Jeg troer at have giort min Pligt, ved min Fremgangsmaade ved Convoieringen af de danske Skibe igiennem Strædet. Jeg er gaaet herind, fordi min Konge og Herres samt Landets Tieneste bød mig det, og efter at jeg er kommen ind i denne Havn, har man frataget Skibe af min Convoi deres Papirer og Signaler. For min Regierings Skyld onsker jeg at vide Mylord, om der er nogen Hindring for, at den kongelige danske Fregat Havfruen under min Commando, samt dens Convoi affeiler herfra. I Tilfælde der er nogen, maa jeg herved nedlægge min Protest imod enhver saadan Standsning, overladende Sagens endelige Afgiørelse til vore respective Hoffer. Jeg har den Ære ic.

"Derpaa gif jeg ombord. Fregatten laa og drev paa Baien, da dens Ankere ikke vilde holde. Jeg holdt det da krydsende hele Ratten. Om Morgenens observede jeg endeel af Convoien, som var drevne heelt over under Algeziras, og to Skibe under dansk Flag, som af to spanske Kapere vilde være blevne opbragte, naar jeg ikke med Rugler havde afværget det. Skibene horte til Convoien, og et af dem fik endeel Takkelage ruineret af min Rugler. Jeg havde gierne holdt ud i Strædet med det samme, da Vinden var god; men nogle af Skibene vare drevne heelt ind i Bugten, saa at de ikke kunde komme til Slags. Jeg gif derfor ind og ankrede under Gibraltar Kl. 10 F. M. D. Admiralen sendte mig nu Svar paa mit Brev saaledes lydende:

Sir.

Hs. brittiske Ms. Skib Dveen Charlotte,

Gibraltar Bai 25de Decbr. 1799.

Jeg har modtaget Deres Brev af 24de (Indholdet gientaget). Jeg tvivler ikke paa, at De har handlet efter Deres Dr-

drer, efter som De har forfikkret mig derom paa Deres Tresord; men jeg maa beklage, at disse Instruxioner ere af en saa grusom Natur og saa fiendtlige imod Hs. brittiske Majestæts Undersaatter. Ifølge den almindelige Folkerets Love, har enhver krigførende Magt Ret til at examinere alle Skibe, som seile paa Søen, for at erfare, om de virkelig ere, hvad de give sig ud for at være, og denne Rets Udøvelse maa jeg paastaae overholdt. Da Officierer fra de kongelige brittiske Skibe, Phoenix og Emerald, bleve sendte ombord til Dem, for paa en høflig Maade at underrette Dem om deres Hensigt at vistere Deres Convoi, med mindre De heller vilde ankre paa Baien, hvor det kunde have været giort med mere Lethed, afflog De at give noget tilfredsstillende Svar, med Hensyn paa Deres Bestemmelse, og truede med Modstand, dersom de vedbleve at ville vistere Convoien, tilføiende, at naar de ikke vare Dem saa overlegne i Styrke, vilde de ikke have dristet sig til at gjøre en saadan Paastand, og at De heller vilde døe, end tillade sligt. Og da nu Officieren fra Emerald var i Bærk med at opfylde sin Pligt, lod De fyre en Musket-salve imod Baaden, hvorved en af Hs. brittiske Majestæts Undersaatter blev haardt saaret i Hovedet; ja, De bemestrede Dem endog et af Hs. Majestæts Fartøier med Officier og Mandskab, og holdt dem tilbage, indtil De ved Trusler blev tvungen til at lade dem gaae.

Ifølge den almindelige Folkerets Love bliver enhver Art af Modstand fra de convoierende eller convoierede Skibe en Grund for deres Conffikation. Men da det skulde gjøre mig ondt, at indvifle uskyldige Menneſter i de Følger som en Enkelt's altfor raske og uforsigtige Dpførsel kunne drage efter sig, agter jeg ikke at agere imod noget Skib af Convoien, som er danſk. En engelsk Matros er bleven bleſeret, og hans Liv er i Fare, og da Lovene forlange udtrykkelig, at enhver Mand, som har sat en engelsk Undersaats Liv i Fare, ſkal enten anholdes, eller stille tilſtrækkelig Sikkerhed for sin personlige Fremstillelse for Retten, maa jeg erklære Dem, at det er mig umuligt at afſtaae fra

dette Punkt. Jeg maa derfor paastaae, at De tilfredsstillen den civile Ret, før De kan seile herfra; men Hs. danſke Majestæts Fregat med dens Convoi er ganſke til Deres Disposition, forudsat, at De har til Hensigt at forblive her selv.

Denne hele Sag ſkal naturligtviis blive indſtillet til mine Foreſattes Bedømmelse. Jeg har den Ære ic.

Keith.

Mit Svar herpaa lyder ſaaledes:

Mylord.

I dette Dieblik havde jeg den Ære at modtage Deres Brev af Dags Dato. Til Gienſvar maa jeg gjøre Dem opmærksom paa, at jeg tilbød enhver mulig Dplysning og Underretning om Convoien, til Lieutenanterne fra Hs. brittiske Majestæts Fregatter, og at min Officier, som var ombord i Fregatten Phoenix, ſtedſe blev bebrejdet af dette Skibs Chef, at de danſke Riismandsſkibe i Almindelighed førte falſke Papirer, og at vi ikke agtede derpaa.

I den Stilling, jeg befinder mig i, anſeer jeg mig alene anſvarlig til min egen Regiering for hvad der er ſteet, og da jeg nu har fuldendt mit Ærinde her i denne Havn, vil jeg uden videre Ophold gaae til Søes med Skibene under min Convoi. Jeg har den Ære ic.

Kort efter Uffendelsen af dette Brev, blev jeg underrettet om, at et af Koffardisſkibene af Convoien, ved Navn Fortuna, som paa den indſendte Liſte er anført, var om Natten drevet bort, og da det var min Hensigt i ſamme Dieblik at afſeile, ſrev jeg desangaaende ſaaledes til Admiralen.

Mylord! I dette Dieblik bliver jeg underrettet om, at et Skib af min Convoi, ved Navn Fortuna, mangler. Da han er uden Papirer, hvilke jeg erfarer ere ham fratagne ifølge Deres Ordre, Mylord! vil han muligviis blive opbragt og priisdomt, dersom han falder i Hænderne paa en Kaper. Jeg kan ikke gjøre andet herved, end at underrette Dem herom Mylord, da det er efter Deres Ordre, at dette Skib har været opholdt her. Jeg har den Ære ic.

Jeg underrettede ligeledes den danske Consul herom. Efter Sigende af de andre Skippere, var dette Skib drevet over imod den spanske Kyst og der opbragt af en fransk Raper; i saa Tilfælde bliver det upaatvilelig priisdømt. Admiralens Svar indløb og lod saaledes:

Sir! Skibenes Papirer bleve sendte til en Translateur, da de vare affattede i Plattydsk, som ikke forstaaes her. Saasnart de vare overfattede, bleve de leverede tilbage; men det blev da befundet at et af Skibene var seilet om Natten, formodentlig fordi det havde to Søet Papirer, eller fordi dets Skipper frygtede at komme for Ketten. Jeg har den Ære etc.

Dg i en anden Skrivelse:

Sir! Jeg kan ikke videre indlade mig paa Bedømmelsen af Deres eller de brittiske Officierers Opsørsel; men naar Kongen staaer Fare for at miste en af sine Undersaatter, kan jeg paa ingen Maade afstaae fra Lovens regelmæssige Udøvelse, og kan derfor ikke tillade at De afreiser, med mindre De vil stille Caution for Ketten. Jeg har den Ære etc.

Herpaa sendte jeg atter Admiralen et Brev af følgende Indhold, dateret 26de December.

Mylord! Til Svar paa Deres ærede Skrivelse af Gaars Dato, maa jeg igien erklære, at jeg, som Chef af den kongelige danske Fregat Havfruen, har Ordre af Hs. danske Majestæt og handler ifølge dem. Jeg kan altsaa ikke indsee, at Nogen i Verden kan have Ret til at arrestere min Person, uden paa samme Tid at stoppe Fregatten og dens Convoi, for hvilken Handling den, der udøver den, maa vorde ansvarlig for hvad Tab derved forvoldes. Jeg er overbevist om, Mylord, at dersom jeg har feilet, vil Hs. danske Majestæt ikke undlade at straffe mig, naar jeg kommer tilbage, og give den brittiske Regiering den fuldstændigste Satisfaction. Det er derfor alene for hans ophviiede Domstol at jeg kan og vil være ansvarlig for min Handemaade. Men dersom De, Mylord, troer Dem selv berettiget til at arrestere min Person, bliver det en Selsølg, at Hs. danske Majestæts

Fregat og dens Convoi ligeledes maa anholdes. Jeg har den Ære etc.

Admiralen sendte mig følgende Svar:

Sir! Jeg har modtaget Deres Brev, og vedbliver min Paastand, at De ikke maae gaae herfra, før de har stillet Sikkerhed for Deres Møde for Ketten. Dersom De alligevel vedbliver at negte dette, og saaledes flyer Rejsfærdigheden, vil behørig Forstilling blive giort desangaaende Deres Hof.

Jeg maa endvidere underrette Dem om, at jeg agter at give speciel Ordre til Cheferne af hans brittiske Majestæts Skibe paa denne Station, til i Fremtiden at vistere alle danske Skibe, de være under Convoi eller ei. Jeg har den Ære etc.

Samme Nat, imellem den 26de og 27de, affeilede Vice-Admiral Lord Keith til Port Mahon.

Den 27de lod jeg alle Skipperne komme ombord, for at forvise mig deres Papirer og Signalbøger. Nogle af dem berettede mig da, at de den forste Nat vare blevne visterede. Jeg lod dem give mig en Beretning om hvad der for enhver især var indlobet, hvilket vil sees af vedfølgende Fortegnelse. *)

Forandring af Wind var Marsag i at jeg ikke kom bort d. 26de, og saaledes blev jeg opholdt til den 30te da jeg gik ud, og 5 à 6 Mile vestenfor Cap Spartel forlod jeg Convoien d. 31te Decbr. om Morgenen Kl. 4. Om Natten havde 3 Raper indsnegnet sig i Convoien, hvilke jeg fordrev med nogle skarpe Skud. Den af mig under 14de Septb. til Gibraltar indbragte Hukkert, Jungfrau Margretha kaldet, Skipper Hauschild, som imod at betale 14000 Piastre, eller $\frac{1}{2}$ af Ladningens Værdi i Birge-

*) Denne Liste indeholder Detaillen af de Engelskes Fremgangsmaade ved Visitationen af Convoien. De havde brugt Musketteri ligesaa fuldt som v. Docum. De havde visteret alle tolv Skibe indensfor og forbudt dem at seile, men dog ikke sat nogen Priismester ombord, ligesom de ogsaa havde tilbagegivet alle Papirerne.

penge, blev frigiven, gif med mig under Convoi, for siden at geleides til Malaga.

De ommeldte 25,000 Piastre fik jeg ikke afleveret i Tangier, da jeg passerede dette Sted om Natten med stormende Veir. Jeg har derfor, ved min Ankomst til Malaga, givet dem ombord til Gen. Adjutant Krieger, som har lovet at besørge dem afleverede, etc. etc.

Denne interessante og meget omstændelige Rapport er dateret Livorno Rhed d. 18de Januar 1800. Uagtet den saaledes nøder mig ind i det følgende Mars Historie, har jeg troet ikke at tørde holde den tilbage her, eftersom Begivenheden dog fandt Sted i det Mar vi have for os. Jeg skal derfor endnu uddrage det interessanteste af dens øvrige Indhold her.

Formedelst den voldsomme Strøm og stedse stormende Veir, skændt med meget ustadig Vind, drev Havfruen, efter at have ligget bi og krydset i 4 Dage vesten for Cap Spartel, op i Bugten ved Cadix og fik en Læger paa Landet omkring Cap Trafalgar, hvor Strømmen satte dem heelt ind i Cadix Bugten. Prangning af Seil og en Tordenbyge med lidt rummere Vind reddede Fregatten, der, endskiøndt den løb 10 Miles Fart i over en Time, kun avancerede nogle Grader paa Landet efter Peiling. Pufferten vilde de ikke slippe; men Kabbeltouget sprang i det meest kritiske Dieblif, hvorved v. Doctum kun beklagede at han ikke var istand til at assistere den. Den kom imidlertid lykkelig fra det og slap ind til Malaga; men hvorledes den var passeret Strædet vidste Skipperen ikke, da han fra det Dieblif, Touget sprang, til han fik Land at see, havde stadig styret Syd og S. t. V., og dette Land var Abesierget. v. Doctum blev liggende opbrast i Strædet hele 8 Timer, i Haab om atter at faae fat paa sin Puffert; men drev selv vesterefter med Strømmen, imedens den anden var drevet østerefter og hele Strædet igiennem paa 6 Timer. Udenfor Cap Spartel, medens han endnu var samlet med Pufferten, mødte v. Doctum Fregatten Phoenix, men den bød sig ikke til nogen Distation eller videre Samtale.

Den 5te Januar kom Havfruen ind til Malaga, hvor den forefandt Naiaden. v. Doctum tog da sin Deel af et Transportskibs Ladning ombord, som til Eskadren var udkommen fra Kiøbenhavn. Den 10de lettede han atter fra Malaga med en Convoi af 6 danske og to svenske Skibe, for ifølge Villes Ordre at gaae til Livorno, hvor han, uden at videre mærkeligt passerede, ankom den 18de Januar.

Hvad det omtalte Proviant- og Transportskib angaaer, da var det kommet ind til Malaga sidst i December Maaned. Naiaden, som den 5te December gif med Convoi fra Mahon, for at gaae Strædet ud, mødte med saa megen Storm og vestlig Vind, at han den 28de Decbr. kom ind til Malaga med hele sin Convoi meer eller mindre havareret. Her forefandt han Briggen Glommen, som var kommen til Ankers samme Dag med 13 Skibe under Convoi, kommende fra Kleven i Norge paa 17 Dage. Et fiortende Skib af Convoien havde han mistet underveis.

Krieger, der forefandt Transportskibet liggende her, kiendte af Erfaring hvor vigtigt det var for Kongens Kasse, at det blev udløst saasnart som muligt. Han tog derfor strax den halve Ladning ombord til sig, og bestemte at van Doctum stulde tage det øvrige. For at være vis paa at træffe ham, beordrede Krieger Capitainlieutenant Wotsfeld at opsøge Havfruen i Gibraltar, for at anmode v. Doctum om, snarest muligt at anløbe Malaga; men Wotsfeld traf ham ei. Denne meldte i sin Rapport, at han havde endeel Sygdom ombord.

Vi have saaledes fulgt vor lille Eskadres Bevægelser samt de Begivenheder, der nærmest stode i Forbindelse med den til dette Mars og forrige Seculums Udgang. Ligesom ved de foregaaende Mar, ville vi, forend vi slutte, giennemgaae Correspondancen og uddrage deraf hvad vi maatte finde antegnelsesværdigt.

Ville havde ved flere Leiligheder andraget paa hos Grev Bernstorff, at hans Helbreds Tilstand ikke tillod ham at vedblive i denne vanskelige og saare angribende Post. Han havde været

fyg og senge iggende under den sidste Deel af Opholdet ombord i Hvide-Ordn ved Malaga. I Algier stod han lige ud af Sengen for at gaae i Land til Deien. Dertil kom, at Forretningerne og den dermed følgende Correspondance stedse tilfog, paa samme Tid som hans Kræfter astog. I denne Anledning fik han saavel fra Bernstorff som fra Kronprindsen de meest smigrende Privatskrivelser, hvori de sagde ham, at de, skiondt ugierne, havde indvilliget i hans Afløsning, og at denne rimeligviis vilde finde Sted i Juni Maaned næste Aar. Brevet fra Hs. K. P. Kronprindsen anfører jeg her, da jeg troer dets Indhold af meer end een Grund interessant, ihvorvel det egentligen hører hjemme i det følgende Aars Correspondance.

„Min klare Kammerherre Steen Ville.“

„Den nye Prøve, De har aflagt paa Deres Klogskab og Fryd for Kongens Tjeneste, ved at bringe Alt i Orden i Algier, erkjender jeg vist i alle Henseender, og meget vil det glæde mig at kunne engang mundtlig takke Dem for Deres gode og tro Tjeneste.“

„Den Affaire, Capitain v. Doctum har havt, er vist ubehagelig; men med alt det er jeg saare tilfreds med hans førte Conduite. Meget længes jeg efter at faae Efterretning om hans Afseiling fra Gibraltar.“

„Da jeg erfarer, at Deres Helbred skal være maadeligt, og at De ønsker at komme hjem for at helbredes, agter jeg, skiondt ugierne, at lade Dem afløse; thi jeg anseer det for Pligt at kalde Dem hjem, da Deres Helbred behøver det, og Kongen behøver at conservere en Mand som Dem, der stedse har nyttet og endnu ofte vil kunne nytte Fædrelandet. Den jeg har udseet til deres Eftermand er Commandeur-Capitain Koefoed. Jeg haaber, at denne Afløsning kan stee i Juni eller Juli Maaned. Lev vel, klare Ville, og vær vis paa min Agtelse. Deres altid hengivne
Frederik K. P.

Kjøbenhavn d. 1ste Februar 1800.

Et andet Brev fra samme høie Haand, men et Aar ældre, dateret 22de Januar 1799, kan jeg ikke negte mig den Fornøielse her at meddele, da det indeholder den ophøiede Correspondents Anskuelse af adskillige af de Ting, vi allerede have lært at kiende af det Foregaaende.

„Jeg har med megen Fornøielse modtaget Deres Brev af 10de Nov. f. A. og de senere Rapporter til Admiralitetet, hvilke indeholde deres Samtale med Admiral St. Vincent. Jeg har da atter ny Anledning til at takke Dem for deres kloge og nidkiære Udfærd i at udføre Alt, hvad der kan tiene til Handlens Beskyttelse og Flagets Ære. De Instructioner, De har givet Skibscheferne, ere overmaade gode; ligeledes seer jeg ingen Grund til at tage andre Mesurer ved Convoieringen, end dem der allerede ere tagne, og som jeg ligeledes bifalder. Capitain Lieutenant Fabricius's Ubehagelighed*) anseer jeg nu som afgjort og berører den derfor ikke. Capitainlieutenant Postens Convoi forlod ham. Omendskiondt jeg er overbevist om, at han deri ei er skyldig, er jeg dog nødsaget at lade denne Sag undersøge, især da der er indkommet skammelige Klager over denne mig stedse bekiendte værdige Officier.“

„Endnu maa jeg tilføie, at jeg for min Deel er mere rolig for vor Handels flkre Fortgang i Middelhavet, end paa noget andet Sted, da alle have Skibe nodig, som fare paa Fragt. Naar nu disse ere under bevæbnet Beskyttelse, vinder man det som er saa meget vigtigt, at de barbariske Magter ei kan gjøre noget imod vor i den middellandske Sø havende vigtige Handel. Tunis har ogsaa forlangt en uhyre stor Tribut af os; men jeg har troet at kunne aflaae det, saaledes, at ifald han ikke modtog det allerede Bestemte, erholdt han Intet, da det vilde være det eneste Middele for ham en anden Gang at haabe noget. Jeg troer, vi er den eneste Nation, som endnu har viist disse Rovere Tænderne; men dette kan ei stedse gøres, uden naar vi besidde

*) Visitationen af hans Convoi d. 14de October 1798.

en Mand som Dem til at udføre Alt. Deres altid meget hengivne

Frederik C. P.

Førend vi kunne slutte, maae vi endnu engang tale lidt om de barbariske Magter. Vi have allerede seet hvorledes Sagerne stode med Tripolis indtil i October Maaned. De tre indbragte Capitainer, hvis Fragtladninger vare blevne udfibede og oplagte i Paschaens Pakhuse, ventede nu paa deres Fragt, som Hs. Excellence havde lovet at betale dem, da uheldigviis en Corsar sendte en meget rig svensk Prise ind, kommende fra Cypern, bestemt til Sardinien. Magtet det nu ikke var mere end 14 Dage siden den svenske Consul havde betalt Paschaen de foromtalte 15000 Piastre, og magtet Paschaen nylig havde skrevet et meget venstabeligt Brev til Kongen af Sverrig, fandt dog den svenske Consul intet andet Middel til at redde dette Skib og klare Sagen, end at forære Paschaen Ladning og Fragt i sin Konges Navn, imod at Paschaen gav et skriftlig Beviis fra sig, at hans Corsarer herefter skulde respectere det svenske Flag og tillade det at transportere hans Gods frit fra et Sted til et andet, ligesom før. Dette greb Paschaen til med begge Hænder, og i mindre end 3 Uger var den svenske Priis udløst, frigiven og seikklar. Det seilede ikke at Paschaen strax gjorde samme Paastand hos Cochner, og denne troede at borde give efter. Han meente nemlig, at en saadan Opoffelse af 10,000 Piastre borde den danske Regiering ikke betænke sig paa at gjøre, for at vedligeholde det danske Handelsflaags Tillid paa lige fordeelig Fod med det svenske, at en saadan skriftlig Forpligtelse var noget, Tyrkerne aldrig brød, og at altsaa de danske Skippere med Rolighed kunde seile med hanseatisk Eiendom over Søen, uden at befrygte Opbringelse af den saa farlige Renegat. Han sendte til den Ende Copie af Paschaens Beviis til alle Consuler i de spanske og italienske Havne. Smidlertid seer jeg af bemeldte Beviis, at Paschaen udtrykkelig gjør en Undtagelse for fransk Eiendom, „hvilken skal tages hvor den findes.“ Førrigt lovede han at straffe

siue „Reiser“ exemplarist og til døde, dersom de forbød sig imod denne Befaling, da Kongen af Danmark var hans bedste Ven. Det er ubegribeligt, hvorledes Cochner, der nu havde flere Aars Erfarenhed for denne Paschas Trædsfthed og liden Agtelse for sit Ord, kunde lade sig dysse i Søen af slike Løfter. Det varede heller ikke længer, end til nogle Dage efter, at de danske Skibe vare affeilede, saa fik han et nyt Beviis paa Paschaens Opfindsomhed i at staffe sig Penge. Denne Herre paastod nu, at den ved Fredsslutningen 1ste Juni 1797 fastsatte Present af 14000 Piastrs Værdi skulde betales ham hvert tredie Aar. Cochner protesterede vel, beraabende sig paa Tractaten, som lod paa hvert fjerde Aar; men lovede dog at melde Sagen hjem til Regieringens Overveelse. Dette melder han i et Brev af 29de Decbr. til Bille; men da denne Sag bringer os ind i næste Aars Begivenheder, vil jeg afbryde den her. Cochner var meget kied af sin Stilling, og glædede sig derfor hiertelig til at blive afløst. Hans Eftermand var nemlig udnævnt; det var den for ei længe siden afdøde Conferentsraad Nissen, dengang ansat ved Deconomie og Commercecollegiet, som dertil var bestemt.

Med Tunis stode Sagerne, ved denne Tid, saaledes som hele Aaret igiennem. Vi kiende Beiens Fordringer og Regieringens Afslag. Hamaken lovede steds paany at skrive og interessere sig for, at den danske Regiering skulde sende et Presentskib, med idetmindste Halvdelen af hvad Beien først havde forlangt og navnlig Kanoner. Beien var især vred over, at Algier havde faaet Presenter iaar og Tripolis Kanoner; at Danmark aldeles intet skyldte ham og intet havde lovet ham, vilde han slet ikke lade komme i Betragtning. Løfter og Formodninger fra Hamakens Side, om hvad der muligt kunde komme ud til Foraaret, afholdt ham endnu fra at øve Fiendtligheder. Smidlertid vare steds hans Corsarer ude at krydse, og kunde hvert Dieblif bryde Freden; dog til Dato respecteredes det danske Flag. I et Brev af 18de Novbr. skrev Hamaken til Bille: „Det skal glæde mig, om dette kan gaae længe saaledes hen, men jeg tvivler derom, saa fremt

Jeg ikke snart faaer Efterretninger fra Kiøbenhavn, som ere, om ikke tilfredsstillende for Deien, saa idetmindste af den Natur, at de kunne give ham noget Haab for Fremtiden, eller ogsaa en bestemt Erklæring om Kongens Hensigt, hvilken, om den indeholder et positivt Afslag, ikke vil mangle at have et Fredsbrud til Følge."

J samme Brev meldte han, at Junes Ven-Junes var bleven meget vred paa Consul Larrard i Barcelona, men negtede at have modtaget noget Svar paa sit uartige Brev til Wille. En Liste paa den tunesiske Styrke i Løbet af Aaret 1799, vil her maaskee ikke være uden Interesse.

Paschaen tilhørende:

En Corvet sendt fra Constantinopel paa 20 Stkr. 8 pd. Kanoner.	
En stor Chebeque, tagen fra Neapolitanerne 20 — do. —	
To Rirlangueser, hver paa 18 — 6 pd. —	
En Corvet, tagen fra Malteserne . . 18 — do. —	
En Chebeque, foræret af de Franske . 12 — do. —	
En ditto af samme Styrke.	
En Corvet, kiobt af de Svenske . . . 18 — 8 pd. —	
En Rirlangues 16 — 6 pd. —	

To Halvgaleier paa 22 Aarer, foruden adskillige Smaafartøier, som trænge til Reparation og ikke komme til Søes iaar. Alle de andre derimod ville være klar til at gaae til Søes i Begyndelsen af Juni Maaned. De udrustes alle i Porto Farino, som er den eneste Delogshavn Deien har paa Kysten.*)

Tilhørende Sahib Tapa, Storfeglsbevarer og Minister samt Deiens Favorit.

2 Chebequer paa 16 Stykker 6 pd. Kanoner.	
En genuesisk Corvet . . 18 — do. —	
En Chebeque 12 — 4 pd. —	
En ditto 10 — 6 pd. —	

*) Som bekendt, har han nu sin Styrke i Goletta ved Tunis.

En Cutter 10 Stkr. 4 pd. Kanoner.	
En fransk Tartan . . 4 — 8 pd. samt 4 Falkonetter og 2 Haubitser.	

En ny Feluk paa 18 Aarer.

En ditto paa 14 do.

En Halv Galei 20 do. Alle i Porto Farino.

Endvidere tilhørende Admiralen Riaya, i Porto Farino, samt adskillige andre Private, henved 20 Skibe af forskjellig Størrelse, dog alle mindre, end de anførte største Fartøier, der tilhøre Deien.

Endskøndt Wille saa nylig havde forladt Algier, og Alt med denne Magt var paa en saa særdeles venkabelig Fod, finde vi dog et Brev fra Consul Wille af 17de December, hvori han medder, at havde faaet et Beviis paa Deiens store Venstabs for den danske Nation, ved at han fortrinsviis udbad sig et dansk Skib til at bringe hans Ambassadeur til Constantinopel. Af flere Grunde havde Wille ikke troet det passende at afslaae dette; saameget mere som Fragten virkelig blev ordentlig betalt, saasnart Reisen gik heldig og uden Opbringelse. Han bad derfor Kammerherre Wille om, at hjaelpe til, at et saadant Skib, tremastet, paa 120—130 Commercelæster, smukt Udseende etc. kunde blive ham tilsendt, muligt befragtet for Busnahs og Bacris Regning. Han havde ligeledes henvendt sig til Consul Voy. Skibet skulde ikke afgaae fra Algier før sidst i Februar. Hvad Udsald denne Sag havde, ville vi altsaa ligeledes faae at see i det følgende Aar. En Liste paa Algiers Søstyrke, saaledes som den var i Slutningen af October 1799, følger her.

En Chebel bygget i Algier paa . . . 26 Kanoner.	
En ditto, Present fra England . . . 10 —	
En Cutter, venetiansk Priis 16 —	
En Chebeque, algerinsk 24 —	
En ditto, genuesisk Priis 6 —	
En Fregat, amerikansk Foræring . . 36 —	
En Skonnert, ligeledes 12 —	

En Chebeque, algerinsk	34	Ranoner.
En Halvgalei, ditto	5	—
En Polacre, græst Priis	16	—
En ditto, ditto	20	—
En Corvet, bygget i Mahon og klobt	26	—
En Polacre, græst Priis	18	—
En Brig, bygget i Nordamerika		
taget af de Franste og op-		
bragt til Cadix	22	—
En Skonnert, bygget i Nordamerika	20	—
En ditto, ditto	18	—
En Chebeque bygt i Algier	32	—
En Brig, tagen fra Portugiserne	16	—

Til Slutning anføres her en Liste, over det Antal Skibe, som af de forskiellige danske Orlogsmænd ere convoierede i Løbet af Aaret 1799.

	Indenfor Strædet.	ud af Strædet.
Briggen Lougen seilede i Alt indenfor Strædet med	24	
bragte samme Antal ud af Strædet		24
Sarpen seilede fra Livorno til Malaga med	23	
Nidelveu seilede indenfor med	18	
bragte ud		64
Fregatten Hvide-Dren gik ud fra Norge med 15		
Skibe (blev skildt fra dem).		
seilede derefter indenfor Strædet med	8	
bragte ud		54
Triton bragte til August Maaned ud af Strædet		13
seilede derefter indenfor med	8	
gik hjem i August med et Skib		1
Disse 5 Orlogsmænd bragte den store Convoi		
ud af Strædet i Juni		103
Tæteris	81	259

	Indenfor Strædet.	ud af Strædet.
		Transport:
Naiaden kom ud med 7 Skibe fra Norge	81	259
seilede indenfor Strædet med	7	
bragte ud af Strædet	39	61
Blommen bragte fra Norge ind i Strædet	13	
Havfruen kom ud i September med	8	
seilede derefter indenfor med	4	
bragte ud af Strædet		12
I Alt:	152	332

Med „indenfor Strædet“ maa forståes, ikke alene Alt hvad som blev bragt fra den ene Havn til den anden, i Middelhavet, men ogsaa hvad der blev taget i Cadix, Gibraltar eller til Soes i og udenfor Strædet og bragt ind til Middelhavet. Det bliver imidlertid nødvendigt at giøre opmærksom paa, saavel med specielt Hensyn paa den store Convoi af 103 Skibe, som generaliter paa alle Convoierne, at det meget ofte var de samme Skibe, som convoieredes af forskiellige Orlogsmænd. Den store Convoi bestod saaledes tildeels af de Convoier, som Briggerne havde samlet paa de italienske og spanske Kyster. Ligeledes bragte andre Orlogsmænd de Skibe, som kom ud fra Norge, længer ind i Middelhavet, og endelig er det en naturlig Følge af Fragthandelen, at de samme Skibe bragtes snart frem, snart tilbage imellem de forskiellige Havne.

Jeg seer mig ikke istand til at opgive, hvor mange der af de opgivne Antal vare svenske Skibe, da Rapporterne ikke altid noiagtig nævner det, og jeg ikke har de specielle Lister. Imidlertid troer jeg ikke meget at afvige fra Sandheden, naar jeg antager at $\frac{1}{4}$ til $\frac{1}{3}$ var af denne Nation.

(Fortsattes.)

En Reise over Østersøen til Neval, foretagen i Vinteren 1837, i en aaben Baad og ganske uden Besfager,

af Færgemand Jens Lind, Dannebrogsmænd,

(Meddeelt.)

(Denne for sin Usforærdethed til Søes som for sin Ecentricitet veltbetændte Mand afgik herfra, som Mange ville erindre sig, i Efteraaret 1836, med en aaben norst Baad, som han havde paataget sig at levere i Cronstadt til Handelshuset W. Brandt & Comp. Han havde dengang 2 Haandværksvende med sig, men disse lede saa meget ondt, at de forlode ham i den første preussiske Havn, de anløb. Med en Dreng fortsatte han da Reisen, og efter mange Besværligheder naaede han Liebau, hvor Vinteren gjorde Ende paa Reisen. Han kom tilbage hertil, men havde nu engang foresat sig at opfylde den indgangne Forpligtelse, at levere Baaden i Cronstadt; han synes desuden at have en høist mærkelig Tilbøielighed til at udsætte sig for Farer og alskens Ondt, og han begav sig derfor paany til Liebau, som han atter forlode med Baaden den 9de November f. A. I nedenstaaende Brev stiller han, hvad han har udstaaet paa Reisen til Neval, som han foretog sig ganske ene.)

Neval, den 12te December 1837.

Høivelbaarne Hr. —

At ville beskrive for Deres Høivelbaarenhed min hele Reise, vilde være overflødig, saasom det er Dem vel bekiendt, at den har været forbunden med mange Vanstieligheder. Jeg indskrænker mig derfor til at give Dem en Beretning om det senere Forefaldne.

Til Liebau ankom jeg den 11te October, og efter at have været syg der, næsten en heel Maaned, besluttede jeg at fortsætte Reisen. Mine Venner raadede mig at tage en Sømand med, men da denne vilde være bleven mig for bekostelig, og jeg desuden ønskede at forsøge Touren ene, forlod jeg Havnen den 9de November Kl. 11 Formiddag, med Vinden Sydvest, stiv Mers-

seils Ruling. Kl. 2 E. M. D., Vinden Vest, tiltagende Ruling, tog ind et Reb i Seil og Fok; hoi Sø. Kl. 10 Aften anløb Windau. Luften til samme Tid meget tyk; Brændingen var stærk ved Indløbet; dog gik Alt godt.

Natten over, Storm med tyk Luft. Begge de følgende Dage var Brændingen udenfor Havneindløbet endnu meget stærk, og Lotsoldermanden sagde mig, at han ikke vilde vove sig ud med en Baad saalænge Veiret ikke sagtnede. Vinden N. N. V. Den 12te Kl. 9 F. M. D. gik jeg til Seils fra Windau; Vinden Sydvest, laaber Ruling. Om Middagen var det næsten Stille og Vaaden gjorde neppe en Miils Fart; laa saaledes hele Dagen. Om Aftenen Kl. 9 Vinden N. D. laaber Ruling, stuet Luft; lavede hele Natten og den følgende Dag. Kl. 5 samme Morgen peilede Svarferorts Fyr i N. N. V. paa Compasset, 2 Mile af. Rulingen var flau hele Estermiddagen den 13de; jeg roede med en Være til Luvart og styrede med Foden. Kl. 11 Aften kom jeg ind under Øel; Blikstille; lod Drægget falde i 12 Fod Vand. Den 14de, efter at have spist Frokost hos Grændsofficieren Stein, lettede jeg igien og avancerede den Dag kun 2 Mile, da det var heelt Stille, Vinden N. D. Den 15de, Kl. 4 Morgen, samme Vind, tiltagende Ruling med tyk Luft, lettede jeg og lavede hele Dagen. Kl. 7 F. M. D. tog et Reb ind i Seil og Fok; Strømmen imod. Kl. 5 Aften løb jeg ind til Ahrensburg og fandt her, saavel ved Ds. Pubhs Brev som ved en Ubefalings-Skrivelse fra den preussiske Consul i Windau, mange Venner. Vinden vedblev at holde sig nordostlig med Sne og Frost. Man ønskede, at jeg skulde overvintre her; men det var efter min Mening for tidlig, da Kulden var kun 2 à 3 Grader. Jeg forlod derfor Ahrensburg den 17de om Morgenen Kl. 8 og lavede mig østerefter hele den Dag og Natten samt paafølgende Dag. Rulingen var laaber, Strømmen østlig, tyk Luft med Sne. Lidt før Aften klarede det op; saae Landet ved Rugn i Nord, en lille Miil af; Kl. 5 lod Drægget falde under Rugn.

Om Morgenen den 19de, Vinden S. S. O., frist Kuling med Sneebgger. Kl. 8 lettede og tog et Reeb i Seil og Fok. Landet omkring Osel er paa Sydostsiden omgivet af utallige Steenrev, hvorfor man i tykt Veir maa agte sig og ikke komme Landet nær. Holdt Ost hen, for at klare den farlige Grund Lynda. Saae aldeles ikke Landet, da Luften var tyk med Snee. Kl. 10½, tiltagende Kuling, tog ind Ødet Reeb i Seil og Fok. Høi Sø; tog meget Vand ind. Under Reebningen mistede jeg Hatten, skiondt den var bunden fast paa Hovedet. Kl. 11 fik en svær Sø ind over, som slog Compasglasfæt sønder, og det andet var itu forinden. Da jeg til samme Tid gisfede mig at have passeret Grunden Lynda, satte jeg Coursen efter Skionnende N. O. og maatte med denne, hvis Vinden blev staaende, træffe i Nærheden af Werder. Det blæste en Storm og jeg førte kildrende Seil. Svære Bygger med Snee; ofte bestandig, og da man ved saadan Keilighed ikke kan benytte en Kavai, var jeg giennemvaad overalt, men selv Kavaien vilde lidet have nytet. Kl. 2 E. M. D. observerede jeg en lille Holm tæt i Væ. Et Rev fra samme stat ud omtrent i Vest; efter dette holdt jeg af for herunder at tilbringe Natten, der saae ud til at blive styg og sort. Kl. henved 3 var jeg i god Behold under Holmen og havde smult Vande; lod Drægget falde, beslog Seilene, stat ud paa Riettingen, klappede Touget paa samme, firede agter ud og lod Ankeret falde; halede siden ind paa Touget til Riettingen, og laa saaledes forsviet, hvis Vinden skulde forandre sig. Holmen var rundtom omgiven med stenig Grund. Hele Natten var det Storm, men, Gud være Lovet! af samme Vind, og jeg havde smult Vande.

Om Morgenen den 20de Kl. 10 klarede det lidt i Veiret og Kulingen astog; Vinden var efter Skionnende S. V. med lidt Snee. Saae det faste Land en lille halv Miil af. Lettede Fortøiningen og gik under Seil med et Reeb inde og søgte Landet. Under Landet, ved et Grændsehuus, kastede jeg Drægget i 9 Fod Vand. Her satte jeg min Kasse ud, som jeg havde slaaet sam-

men af tvende Brædder, og gik i Land, ved Hiælp af den, for at faae mig noget Varmt. Endskiondt Folket ikke forstode mig og jeg ikke dem, hiælp vi os dog med Pantominer, og de kogte mig Vand, tørrede mine Klæder og vare særdeles tjenstvillige. Det blæste atter op, men Vaaden laa godt, da flere smaa Holme gjorde Stedet sikkert; kun Norden og Nordvest Vind kunde være farlig. Jeg opholdt mig her Dagen og Natten over, og i den Tid var det meget tykt i Luften, saa at man ikke kunde see ¼ Miil fra sig.

Den 21de om Middagen, klart Veir, saae Skoven ved Werder, 2 smaa Miil af; gik strax under Seil. Omtrent Kl. 4 lagde jeg til ved Møens Færgebro. Kulingen var i Tiltagende og blæste om Natten en Storm af Syd. Vandet stod over Broen, og jeg havde nok at bestille med at holde min Normand fast: tredobbelt Rietting havde jeg i Land og Ankeret ude paa Tamp i N. O., for at holde Vaaden fri af Broen. Saaledes gik jeg, giennemvaad, til Kl. 4 Morgen, da Veiret bedagedes lidt og jeg fik mig en god Kop Kaffe paa Postgaarden. Siden spiste jeg Frokost hos den derværende Grændseofficier og fik imidlertid et nyt Compasglas indsat, der kostede kun 15 Kopek Kobbermynt, omtrent 6 Sk. danst. Kl. 10 F. M. D. gik jeg under Seil. Flere Damer og Herrer tilvinkede mig Farvel, og min Normand løb, med laber Kuling af S. S. V., nordesten igiennem Sundet. Kl. 9 Aften, klar Luft og Stille, lod Drægget falde under Hestholmen. Jeg satte min lille Kasse ud og kom i Land. Denne Tingest maa man være meget forsigtig med, thi ellers gaaer den rundt. En Dreng i Liebau vilde prøve den, men den kandrede, og Drengen havde tilfat Livet, dersom ikke nogle Fiskere havde været ved Haanden. I et eenligt uselt Huus fandt jeg en Kone og 7 halvnsogne Børn. Konen spandt Uld; en Fyrrerpaan tiente hende til Lys. Foruden disse Personer var der en Tjenestepige, barfodet som de øvrige; over Linnedet bar hun en gammel Kofte; det var hendes hele Paaklædning; men om Halsen hang en Sølbrubel, præget i Reiserinde Chatarina

2dens Tid. Dette Smykke pynte de simple Fruentimmere sig med paa Osel, Wurms, Møen og Neckers. Manden var Dag-leier og, som de øvrige, Livegen og tilhørte en Greve de la Gardie, hvem Konen roste som en ædel og god Herre. Jeg togte Vand til The, og gif derpaa ombord. Hele Natten var det Stille og smukt Veir.

Den 23de lettede jeg Kl. 6 om Morgenen, med en lille Brise af V. N. V., og drev saa smaat efter Sundet imellem Wurms og Neckers. Kl. 9½ var jeg passeret Sundet og satte Cours efter Odinsholm. Kl. 12 peilede samme i N. O. ¼ Mil; tiltagende Kuling med høi Sø; tyk Luft med Byger. Passerede Græsgrunden Kl. 2 E. M. D. Trak op med svære Byger; lod Dræg og Anker falde Kl. 4 i Raags Sund. En Fisserbaad tog mig i Land. Om Natten blæste det en Storm; men her er en flion Havn, og med alle Vinde smukt Vand indfor Holmene.

Den 24de tyk Luft med svære Regnbyger fra Vestkanten. Om Middagen d. 25de klarede det op. Vinden V. t. S. torebet Mersseils Kuling. Fisserne satte mig ombord. Brændingen var høi i Løbet, men det gif godt. Passerede Packerort Kl. 1; høi Sø. Kl. 3 passerede Surpodde ½ Mil af; tiltagende Kuling med høi Sø; tog ind det 2det Reb i Seil og Fok. Gik endeel Søer over, som skaffede mig nok at bestille med at øse og styre tillige. Kl. 5 Aften havde Carlsøes nordlige Pynt i S. V. ¼ Mil af; besluttede at duve op for Reval. Kl. 6 heel aftagende Kuling, stak Rebene ud. Ved Rebningsen under Surpodde mistede jeg den gamle Hue, jeg havde kiobt af en Soldat ved Grændsehuset syd for Werder. Kl. 7 var jeg i Nærheden af Havnindløbet; men da Veiret var saa mørkt, at jeg ikke kunde stielne Orlogstibenes Undermaster, men troede, det var en Lund, lavede jeg mig i korte Slag vesterefter langs Landet, og fandt Kl. 8 en Bro, som jeg siden fik at vide kaldes Fisse- eller Træbroen. Ved denne fortoiede jeg med Louget i Land og Drægget ude. Dygtig giennemvaad gif jeg i Land, og ønskede at faae noget Varmt. Tøkt og koldt var det i Veiret, men Stille. Jeg fandt et Huus; men

da man saae mig uden Hat, i en Lammestinds Troie uden Kræmer, giennemvaad og forfrosen, sagde Soldaten: marchere, marchere! Jeg adlød, efterat jeg dog først havde giort nogle Pantominer med Hganden til Munden og viist dem nye polste Penge. Soldaten, troer jeg, var noget beruset; thi han viste ved Tegnet at hgn vilde have Ro til at sove. Hans Kone viste Medlidenshed mod mig, og vilde gierne have kogt Vand, men Manden modsatte sig og jeg gif. Endnu et Forsog maa du gjøre, tænkte jeg, og bankede paa i et lille Huus, der laa tæt ved. Her var jeg lige saa nær, med den Forstiel, at jeg maatte staa udenfor. Folkene talte Tydsk. Fruentimmeret vilde ogsaa her yde mig Hjælp, men Manden var uboelig. Jeg travede saa godt jeg kunde tilbage til Broen, som jeg i Mørket knap kunde finde; ved at føle mig frem langs Broens Rækvært kom jeg ombord, hvor jeg tilbragte Natten med at gnide mine af Kulde stive Skulderblade og Halsknogler dygtigt paa Masten, for at faae Blodet i Bevægelse. Jeg skulde maastee ikke omtale dette saa vidtløftigt; thi jeg har haft værre Nætter paa min Reise end denne, som f. Ex. Natten under Holmen den 19de og 20de, hvor jeg i en mørk og rædsom Nat, uden at kiende Stedets Veligheden og uden at kunne faae Hjælp af et menneskeligt Væsen, om Vinden havde forandret sig, maatte fortoie som ommeldt er, hvilket er let sagt paa Papiret, men ikke saa let en Sag at udføre i en Storm og ene. Her ved Broen i Reval var jo aldeles ingen Fare; kun omtaler jeg det fordi jeg var en saadan Stad som Reval saa nær, trængte til Hjælp og ikke om Aftenen imellem Kl. 8 og 9 kunde faae den. Havde jeg for været i Reval og kiendt Eggen, vilde jeg snart være bleven hiulpen.

Naa — tænkte jeg — er dette Reval, som Herrerne ved Middagshordet i Ahrensburg roste saameget! Men — trostede jeg mig — Ordsproget siger: Enden er ikke altid Begyndelsen lig. Havde det ikke været saa mørkt i Veiret, vilde Grændsevagterne snart have opdaget mig; thi paa deres Paapasenshed havde jeg i Liebau og Windau seet mange Exempler. Men —

for at fortælle videre — Kl. 5 om Morgenen gik jeg atter i Land, for om muligt at faae en Kop The eller Kaffe. Paa en meget snaufet Dei mødte jeg 2 Fruentimmere med en Eygte. Jeg tiltalte dem paa Tydsk. De standsede et Dieblif, lod Skinnet af Eygten falde paa mig, og formodentlig stræmmede ved min Robinsonske Dragt og min Hovedbedækning, der bestod af et Pudenaar, flygtede Pigerne, og Lyset gik ud i Eygten. Bred paa mig selv, fordi jeg imod min Willie havde indjaget disse Smaaglutter Skræk, traskede jeg ombord igien og besluttede nu, ikke at gjøre flere Forsøg, for Dagens Frembrud; alligevel drev Lyften til at stifte Klæder og faae noget Varmt mig allerede Kl. 6 i Land, da jeg saae et svagt Lys til Venstre af Broen. Paa Veien hertil blev jeg anraabt af en Grændsevagt; vi forstode ei hinanden; jeg pegede til Lyset og vi fulgtes ad. Det var en Kro; Folkene talte fordærvet Svensk, og her fandt jeg da god Modtagelse, fik varm Kaffe og tørre Klæder. Jeg afgav mit Pas til Vagten, og da jeg kiendte de russiske Grændsevagters Paa-lidelighed, bad jeg en anden, som var kommen til, om at see efter Vaaden, medens jeg udhvilede mig lidt. Havnemesteren kom til mig og undersøgte Fartøiet. Henimod Middag fulgte Verten mig til den danske Consuls Huus, men vi traf ham ikke hjemme. Derfra gik jeg til Krigsgouverneuren, Hs. Excell. Hr. Admiral Greve v. Heiden, hvem jeg havde lært at kiende paa Rheden ved Helsingør, da han i 1830 kom tilbage fra Slaget ved Navarino med sin Eskadre. Denne Herre modtog mig med megen Artighed og gjorde mig den Ære at indbyde mig til Middag hos sig.

Jeg ønskede, efter at have hvilet en Dag over, at fortsætte Reisen til St. Petersborg; men Dhr. Admiraler Greve von Heiden og Spafarieff havde Underretning om, at Cronstadt og Petersborg vare tillagte med Is, og raadede mig fra at udsætte mig for Vårstidens Ubehageligheder, da Kulden paa denne Tid i 24 Timer kan stige 10 à 12 Grader. Jeg takkede og holdt mig deres Raad efterrettelig, især da Handelshuset Brandt & Comp.

ikke i Vinter kan benytte Vaaden, som paa Admiral Spafarieffs Befaling blev overgivet en Officier til at hales paa Land, hvor den blev indsat i et Skuur under Admiralitetets Bevaring til Foraaret.

Hr. Admiral Spafarieff lod mig anvise et Børelse i Cancelliet, paa det store Torv, hvor jeg har en skion Udsigt og alle fornødne Bequemmeligheder. Man sendte mig strax Deres keiserlige Majestæters Portraiter i store forgylde Kammer og forstielige smukke Presenter. Jeg er hver Dag indbudet til en eller anden af disse ædle Familier. Foruden de nævnte Herrer maa jeg omtale den danske Consul Hr. Meier, Hr. Doctor Burhard, en Beslægtet af Admiral Spafarieff, og den unge Hr. v. Krusenstern, som er Adjudant hos Grev v. Heiden. Senere har jeg ved Grev v. Heidens Godhed lært at kiende Civiilgouverneuren Greve v. Benkendorff, General Plater, Admiral Plater, Commandant og General Patkull, Vicegouverneuren v. Løvensstern m. fl., som alle have sendt mig Indbydelse og vise mig den største Artighed.

Da jeg skriver dette have vi her i Reval 18^o Kulde og paa Landet meget meer. Her er ikke aabent Vand at see.

Deres

J. C. Lind.

Forflag til forbedrede Dannelses-Anstalter for vordende Styrmand og Skibsførere til Koffardifarten.

Den Tanke, at forberede unge Sømand, hvis Forældre have Gvne og Willie til at anvende Noget paa deres Uddannelse, til dygtige Styrmand og Skibsførere i Handelsfarten, uden at de

saaledes som hidtil maatte gaæ den tunge, besværlige og, for deres moralste Dannelsæ, ofte farefulde Vei, igiennem alle Grader fra neden opefter, har saa ofte og paa saamange Maader fremstillet sig for mine Betragtninger, at jeg har fattet den Beslutning at bringe mine Meninger herom paa Papiret. Om det vil lykkes mig at komme til et Resultat, der holder Prøven i praktisk Udførelse, tør jeg ikke bestemt forudsige; derfor er jeg endnu heller ikke enig med mig selv, om disse Linier nogensteds skulle komme til at læses af Andre, eller ikke; men i hvilketomhelst Tilfælde er det nødvendigt at tale usforbeholdent og ligefrem, og i Beskrivelsen af, hvorledes Sølvet er, og hvorledes det kunde være, kommer man let Sagen saa nær, at Flere finde sig ligesom trufne af Vebredelse for Mangler og Ufuldkommenheder, der absolut maae fremhæves. Hvor og med hvem dette skulde blive Tilfældet, skylder jeg den Erklæring, paa Vre og Samvittighed at bevidne, ikke at have meent Nogen isærdeleshed, og allermindst at ville i Verdens Dine nedsette en heel Stand, til hvilken jeg selv hører, og som jeg elsker og agter til den Grad, at jeg vilde ansee det for min Lykke, om jeg paa nogen Maade kunde bidrage til at afhjælpe de Mangler og lette de Tryk, den lider under, med særdeles Hensyn paa de unge Menneſter, der indtræde i den, med Haab om i Tiden at blive Styrmand og Skibsførere. En Skildring af, hvorledes disse Lod er, maa gaæ forud for de Midler jeg foreslaæer til at forbedre den. Flere have omhandlet denne Sag førend jeg, uden at det er lykkedes dem at bevirke nogen væsentlig Forbedring i det som dog Saamange gjerne ønskede anderledes; maaskee vil mit Held ikke være bedre, end mine Forgængeres; men dette ringe Haab skal dog ikke afholde mig fra at fremkomme med min Mening, hvilken, om den ikke kan hjælpe, dog heller aldrig kan skade, og ialtsald kan tiene til endmere Beviis for Nødvendigheden af Forandringer, til Gavn for Søfartende og Handlende i en kommende Slægt.

Om de unge Menneſter, der vælge Søfarten til deres Levvevei, uden at aspirere til andet, end at blive en ferm Matros, eller i

det Høieste en god Vaadsmænd, har jeg kun at sige, at de komme i den rette Skole, naar de som Dreng paa 13 à 14 Aar gaæ ombord i et Skib, der er ført af en brav og dygtig Capitain erfaren som Sømand og forstandig i Maaden at behandle sine Undergivne paa. Men anderledes er det med den unge Mand, der har til Hensigt, eller med hvem hans Forældre eller Forsørgere have til Hensigt, at han skal gaæ videre end til at blive blot Matros; hans rette Skole er ikke den han nu maa giennemgaæ, og heller ikke den, hans Fader helst ønskede ham i; men hvad er herved at giøre? der er ingen Anden, der er intet Andet for, end at staae den Risiko, der er for, at Drengen paa sin allerførste Søreise faaer en saadan Lede for Sølvet, at han, om det ikke var for Skams Skyld, gjerne afholdt sig fra at sige V., naar han har sagt A. Beholder han end Lysten efter den første Reise, da er det ofte Tilfældet at det er skeet paa hans Sædeligheds Besøstning; han har vundet Smag for et Liv iblandt Menneſter, hvis Sædvaner langtfra kunne kaldes dannede og gavnlige for Ungdommen; det morer den livlige Dreng at høre paa alle de Wittigheder og tage Deel i al den muntre Spøg, Matroserne more sig med udenfor de vigtigere Arbejder; men disse Løier ere ikke altid afsæfede indenfor Belansthændighedens Grændser, ialtsald er der ved dem Intet der duer at lære. Hermed være det ikke sagt, at Spøg ombord i et Skib skulde forvises, nei langtfra, der er den bedste Tone, hvor der bliver spøget og leet; men det duer ikke for Drengen at høre den gamle Matros fortælle, hvorledes han spillede sin Skipper et Puds, eller om hans Riærligheds-Eventyr naar han kom hjem fra en Reise; derimod kan Drengen med Rette og med Nytte finde Underholdning i den ældre dannede Sømands Fortællinger om hvad han har oplevet, om hvad han har seet paa fremmede Steder og læst og hørt. Det er dette Slags Dmgang jeg ved mit Forslag vilde forsøge paa at forstaae ham, istedetfor den han nu har. Det er ikke det, at Sømanden døier Dndt, der skræmmer Drengen paa sin første Reise: har han den rette Disposition til at blive Sømand,

da synes han om sig selv naar han er i Strabads, at han er en heel Karl som kan udholde Alt dette og dog være ved godt Mod; men det som skræmmer ham og, som sagt, giver ham Lede for Søfarten, det er: at fra sin første Indtrædelse, enten som Rahyts- eller Dæks-Dreng, bliver den Yngling, som hjemme blev baaren paa Faders og Moders kiærlige Hænder, ombord comman-deret af Alle, lige fra Capiteinen ned til de yngste halvbefarne Matroser, alt efter Enhvers høist forskiellige Methode at udstæde Befalinger paa og bringe dem til Udførelse, mangengang haard og ofte feilfuld. Er han Rahytsdreng, maa han være den Sidste tilfoids og den første oppe igien om Morgenen, gjøre reent, børste Stovler, slibe Knive, varte op o. s. v., og da han hjemme fra ikke er vant til slige Bestillinger, forstaaer han dem ikke, udfører dem slet, slaaer hver Dag noget istykker og faaer sig hver Dag sine reglementerede Skiænd, ikke sieldent et Nakkedrag ovenikøbet, uden at man dog derfor kan sige, at de som skiænde paa ham, eller slaae ham, ere haardhierte Mennesker; det ærgrer dem, naar der foresalder Uordener, som de skulle lide Daddel og bære Ansvar for. For Dæksdrengen falder der ikke saameget af det for de fleste Dreng af dannede Familier saa modbydelige Tiener- og Opvartnings-Arbejde, men saa har han paa andre Maader sin fulde Pyre; han, som hjemme var vant til at have sin egen reentlige Seng, maa putte sig, i Mulin og Mørke, ind i en Standkøje bagved en snorkende Matros, der paa ukiærlig, undertiden temmelig estertryffeligt Maade, giver den „Satans Unge“ at forstaae, at det er ham ubehageligt at blive forstyrret i sin Søvn. Hæller ikke her er Matrosen at dadle, han har kun smaa fire Timer at sove i, saa hedder det: „Reis ud Frievagts Qvarteer!“ og da maae han igien paa Dækket, vel muligt endog før, naar der kaldes: „Alle Mand op til at rebe!“ eller der skal vendes, en Stang er gaaen overbord, et Seil er skiøret eller deslige. Til det Toilet, som ethvert velopdraget Menneske er vant til hver Morgen, faaer vor unge Sømand ingen Tid. „See Du kommer ud af Reden, Du Ravneunge!“ med disse Ord bliver

han purret, han, som hjemme var vant til at blive vækket med venlige, kiærlige Ord. Er der end ikke meent noget Ondt med hiin uvenlige Tiltale, saa efterlader det dog et ubehageligt Indtryk at blive vaagnet paa denne Maade, og maae lidt have til Følge, at Drengen anstiller Sammenligninger imellem saaledes som han nu har det og saaledes som han før havde det, og disses Resultat er paa ingen Maade opmuntrende. Sæt ogsaa, at der er den point d'honneur hos en saadan ung Person, at han ikke for Andre, neppe for sig selv, vil tilstaae, at Lyften til Sølivet er tabt, af Frygt for, at om han tilstod det, der da vilde blive sagt om ham, at han var en daarlig Dreng, saa virker dog Ulysten skadelig paa hans hele Fremtid, og der bliver ikke den Mand af ham, der vilde blevet, hvis han ikke var blevet altfor meget ydmyget. Ydmygelse kan have sin store Nytte i al Slags Opdragelse, men for meget og forlidet fordærver Alt, og det er for meget at den vordende Styrmand sættes til at opvarte Matrosen, han om saa Nar vil komme til at commandere. Om ogsaa et saadant ungt Menneske første Gang bliver sendt tilføjes under Capiteinens specielle Opsigt, „at blive behandlet som dennes Sø“, som det hedder, da er hans Stilling kun lidt bedre end den her er stildret; den største Deel af Tiden kan Capiteinen ikke skiænke sin Protegé al den Omfarg som de omhyggelige Forældre vente, deels har han ikke Tid for andre Forretninger, fornemmelig naar Skibet ligger i Havn, deels er han ikke til enhver Tid oplagt til at være Skolemester, og endelig maae vi tilstaae det reent ud, er Pluraliteten af Capiteinerne ikke i den Grad vel udrustet med Kundskaber, at de kunne med Nytte give sig af med Underviisning. Den stakkels Dreng er derfor ikke paa Veie til, fra denne sin første Reise, at komme hjem synderlig klogere end han gif ud; der er altsaa intet Fremskridt giort, ingen Gevinst i Kundskaber erhvervet, men Tab i Lyst til Metiøen hos de allerfleste, det er med andre Ord at sige: paa den første Reise gaaer han Krebsgang istedetfor fremad, har sieldent vundet andet, end at han ikke bliver søsø, og saaledes begiver han sig da paa sin anden Reise

ikke fordi han gierne vil, men fordi han maa. Imidlertid er han bleven ældre og stærkere, er avanceret til Jungmand og heilbefaren Matros, har lært at styre, at gaae tilveirs og alle de Arbeider, der høre til at være en ferm Matros. Er han nu af det Slags Gemytter, der føle en vis Selvstændighed, saa taler han et Ord med, lader sig ikke ride paa af de ældre Matroser, men feier fra sig det Bedste han har lært, og rider paa den ulyksalige Dreng, der har den Banke han havde for saa Nar siden; og hvad er Følgen heraf? Han faaer Hang til at være impertinent og haard imod Andre, og det koster ham senere, naar han bliver Styrmand, megen Nøie at finde sig i de mere skarpt betegnede Subordinations-Forhold, der finde Sted imellem Capitainen og hans nærmeste Undergivne; dette virker igien paa de ham nærmest Undergivne, der maale ham med det samme Maal han maaler Andre, og skader meget den Vland, der bør finde Sted ombord i Handelsflibe, saavel som i Krigsflibe. Vil den unge, flittige Matros paa sin Frivagt tage sin Bog og sin Tavle for at øve sig i det han har lært, da vil Satiren af hans ældre Kammerater: „Der skal man nok se! han vil vel ogsaa være een af disse Dufin-Styrmænd,“ snart lamme hans Flid for stedse. Gaaer den søvante Dreng, som er af en mere spagfærdig, forsagt Character, ud paa sin anden Reise, forknyttes han endnu mere end paa den første; han føler med sig selv, at der er lange Udsigter til at han kan naa nogen Forfremmelse; den Smule Energi, der kunde være hos ham, gaaer tabt, og gjør ham mere og mere uskikket til nogeninde at naa en commanderende Post; kommer saa dertil at hans Skolekammerater, der have valgt sig andre Carrierer, see ham over Hovedet naar og hvorsomhelst de træffe sammen med ham, da er der stor Fare for at han forsager aldeles og aldrig bliver det, der har været hans Faders Haab han skulde blevet. Underledes er det med Bondesønnen og den fattige Fisters Søn, enhver Forandring i hans Stikbne, fra den han er opfostret i, til den han i sin Carriere som Sømand overgaaer i, er til det Bedre.

Man sees derfor hyppigen Exempler paa at disse blive ret dygtige Mænd, da derimod Exemplerne paa at hine ere blevne det, ere forholdsvis meget fieldnere. „Vel! saa lad disse blive Styrmænd og Capitainer, siden de dertil ere bedre stikede end de Andre,“ svares der, men dette er ikke rigtigt efter min Mening; med en fornøftig og hensigtsvarende Uddannelse ere de, der have havt Leilighed til at samle gode Forkundskaber, langt at foretrække dem, der ikke have lært Andet end hvad der kan læres i Landsbysskolerne, indtil Børnenes tidlige Confirmation. Eigensaa god Sømand kan Sidste vel blive, men han staaer bestemt tilbage for Første i alle de øvrige Egenskaber, der udfordres til at blive en god Styrmand eller Capitain. Som Saadan har den mere Dannede større Bøthed i at tage og beregne sine Observationer, og derved navigere sit Skib med større Sikkerhed og deraf flydende Hurtighed. Tillige har han en stor Overvægt i at vide at stikke sig under alle de forskiellige Forhold en Capitain kommer i; han veed bedre at omgaaes sit Mandskab, til Jagttagelse af den Drøden og Subordination, der bør være inden Skibsborde; han forstaaer, naar han kommer paa fremmede Steder, at stielne imellem dem han tør betro sig til, og dem han skal tage sig iagt for, hvilke Forholdsregler han helst bør tage, i saadanne Tilfælde om hvilke hans Reders Instruy tiæt eller er ufuldstændig, og andet Mere, der ikke er mindre til hans eget Gavn, end det er til Gavn for dem som have givet ham deres Eiendomme under Hænder. Skulde der end være en kort Tid, at den alene practisk uddannede Sømand har Fortrinet fremfor ham der, for ikke i Utide at afbryde Skolegangen, kom senere i Farten, da vil dette Fortrin snart forsvinde, naar den Sidstnævnte faaer giort et Par Søreiser til, paa hvilke han da lærer mere og samler dobbelt saa nyttige Erfaringer, som den Førstnævnte, i ligelang Tid. Den Mening, at til at blive en ret gedigen Sømand, var det fornødent at have gienneingaaet Banen i alle dens Grader, fra at have lært at seie med en Rost, til at staae med Fasthed paa det svankende Dæk og tage en paalidelig Længde Observation, eller

som det hedder i Kunstsproget: „Være kommen ombord i et Skib ind igiennem Rlydset og ikke igiennem Rahytvinduet,“ denne Mening, siger jeg, er sin Oplosning nær, hvis den ikke allerede er forsbunden, og det af den meget naturlige Aarsag, at den ved utallige Exempler er modbevist. Den er uimodstridelig den dueligste Sømand, som forstaaer at seile sikkert og hurtigt med sit Skib, holde god Orden derombord, behandle sit Mandskab som sine trofaste Venner, uden dog at bortgive noget af sin Myn-dighed, paasee Deconomie med Provisioner og alt Skibets Gods, og som i farlige Stillinger beholder sin Landsnærvarrelse og sin Fatning.

I det Foregaaende har jeg søgt at godtgjøre den ringe Sand-synlighed der er for at et velopdraget ungt Menneſte, der har valgt Søen til sin Levevei, vil blive det han vilde bleven, hvis han havde faaet en omhyggeligere Uddannelse, og den store Fare der ofte er for, at han ad den sædvanlige Vei gaaer aldeles feil af det Maal, han selv eller hans Forældre for ham have havt for Die. Endvidere har jeg søgt at godtgjøre den større Sand-synlighed der er for, at den Dreng, der tidlig bliver sendt tilføes, formedelst Forældrenes Mangel paa Gyne til at lade ham Tid til at erhverve sig fornødne Forkundskaber, som oftest førend hiin naaer til at blive Styrmand eller Capitain, men at han ikke dertil er, og aldrig vil blive saa vel skicket som den Anden kunde bleven, hvis han fra Begyndelsen var kommen i en bedre Skole. Derved er der for Søfarts- og Handelsstanden, i dette Tilfælde at ansæe som een og den samme, et virkelig Tab, i det at den kommer til at bestaae af saadanne Styrmand og Skip-pere, som ikke ere de Bedste der kunde faaes, men kun af de der-til mindre velstillede. I det Efterfølgende vil jeg bestræbe mig for at antyde hvori denne bedre Skole skulde bestaae. Jeg føler altforvel, at jeg har givet mig selv en vanskelig Opgave at løse; thi var den let, da vilde Ufuldkommenhederne, jeg har udhævet ved den hidtil brugte Dannelses-Methode, vist ikke være forblevne upaaagtede, og derfor forlængesiden være blevene hævede. Og-

saa forudseer jeg, at der vil møde mig Behreidelser for at have til Hensigt at ville undergrave de mindre formuende Folks Børn Veien til Forfremmelse og Befordring; men denne Behreidelse rammer mig ikke. Det er naturligt, og derfor kan det ikke være ubilligt, at Folk, der have Raad og Villie til at anvende Noget paa deres Børns Opdragelse, ogsaa have Ret til at vente de deraf i Tiden skulle høste Nytte, fremfor dem hvis ringere Om-hyggenhed for deres Børns Vel, eller hvis ringere Gyner ikke gjøre dem det muligt at sørge for dem paa nogen bedre Maade. Mit Forslag skal heller ikke gaae ud paa, at udelukke den fattige Mand's forresten flinke og brave Søn fra at kunne avancere igiennem alle Grader fra Skibsdreng til Skibsfører, men det skal gaae ud paa, at sætte den mere bemidlede Mand's Søn paa lige Trin med den ubemidlede Mand's Søn, det vil sige: for-skaffe Første i sin tidlige Søfart sat ind i et saadant Selskab, som han hjemmefra har været vant til, og ikke, saaledes som nu er Tilfælde, begynde med at støde ham ned i en Tilstand, un-der hvis Tryk han føler sig uheldig og som oftest ikke mægtig til at reise sig.

Læreaarene for den unge Sømand og Begynderen i ethvert Haandværksfag har meget tilfælleds, i hvor høist forskellige Lære-Gienstandene end ere. Lader os derfor betragte, hvorledes det gaaer med to unge Menneſter, der blive satte i Haandværkslære, den Ene en velhavende Mand's Søn, den Anden af fattige For-ældre. Begge blive de Svende og Mestere, men ad ganske for-ftiellige Vei. Den fattige Mand's Søn kommer i Lære strax efter sin Confirmation, naar han er 14 Aar; hverken hans Le-gemskræfter eller hans øvrige Duelighed gjør ham skicket til no-get egentligt Arbeide i sit Fag, men han maa dog gjøre noget Gavn for den Føde og de Klæder hans Mester giver ham, og det bestaaer da i alleslags smaa Huusgierninger og Byærinder, saalænge indtil hans Legemskræfter tillade ham at udrette noget Nyttigere for sin Mester. Lærer han paa denne Maade Noget, der kan være ham selv nyttigt, er det vel, og dobbelt lykkelig er

han, naar Mesteren af særdeles Godhed giver Tilladelse til, at han besøger Aftenstoler eller Søndagsstoler, hvor slige ere oprettede. Paa denne Maade, vilde vi antage, forløbe 6 à 7 Aar, efter hvilket Tidrum han smaaligen har samlet sig saadanne Færdigheder i sit Fag, at han kan blive Svend. Den velhavende Mand's Søn derimod, som er bestemt til et Haandværk, bliver ved at gaae i Skole indtil han er 16 à 17 Aar, og først da sat i Lære hos en Mester. Efter Overenskomst betaler Faderen denne 1 à 300 Rbd. om Aaret, saalænge indtil det unge Menneſte lærer saameget af Haandværket, at han kan giøre sin Mester Gavn for en omtrent ligesaa stor Sum. Udenfor den bestemte Arbeidstid, ja vel endog til andre forud bestemte Tider, faaer Læredrengen Tilladelse til at freqventere Uunderviisnings-Anstalter, saa at hans Mand'sdannelse gaaer Skridt for Skridt med hans Legemsfærdighed; hans hele Tid er ham overladt til hans egen Uddannelse, og der gaaer ham Intet over af Alt det der har kyet det stakkels Barn, som tidligen har maattet forlade den faderlige Omſorg. Paa denne Maade har han i 3 à 4 Aar lært ligesaameget, og det han har lært er langt mere grundigt, end den Anden i 6 à 7 Aar, bliver derfor omtrent i samme Alder Svend, rimeligviis dygtigere som Saadan, end den der har anvendt næsten den dobbelte Tid for at naae det samme Maal.

Denne Skildring kan fuldkommen passe paa unge Menneſter der have Lyſt til Sømandens besværlige, men vistnok baade lønnende og agtede Kald, og kan derfor anvendes paa dem, hvis Forældres Formues Omstændigheder tillade det, med Hensyn til at lette dem den hidtil besværlige Indtrædelse. Kunde mit Forslag realiseres, da vilde mangen Fader, der nu med Rette har de allerførste Betæneligheder i at give sit Samtykke til at hans Søn begiver sig i Søarten, villigen tillade dette, og gierne offre det Samme paa denne Søns Uddannelse, som hans Formues Omstændigheder tillader ham at anvende paa sine andre Børns Opdragelse; da vilde det ikke mere, saaledes som nu, være

Tilfældet, at den af Naturen mindst begavede Søn blev ligesom af sin uheldige Stikbne udkaaren til at staae den Risiko at fare tilføes, for om muligt med Tiden at blive Styrmand og Skipper. Faderen vilde da give ogsaa den flinke Søn, der yttrede Lyſt til Søen, Lov til at betræde denne Bane, i sikker Forvisning om, at han uden altfor stränge Prøvelser vilde naae Maalet. Denne store Fordeel forlangte han ikke for Intet; han er, som sagt, gierne villig til at betale derfor, ligesaaledes som det tillands er Brug for at hjælpe Sønnen hurtigere og lettere igiennem Læreaarene; men saaledes som Læreaarene i Sømandsfaget nu maae giennemstrides, eksisterer der ikke sligt et Alternativ. Noget Eignende fandt Sted i den Tid det asiatiske Compagnie var i Flor, med de saakaldte Lærlinger, der vare med hvert Skib og udgiorde et samlet Corps, fra hvilket mange duelige og agtværdige Sømand udgik; men disse Skibe fare ikke mere; Veien til Styrmand og Skipper gaaer nu kun igiennem Matros-Lukaffet, ifald det ikke der behager Personen saa vel, at han foretrækker at forblive der saalænge han lever. Matrosens Omgang skal den vordende Styrmand dog ikke ganske unddrage sig; paa Dækket, i Merset og paa Raaen kan den gamle, erfarne, kraftige Matros vise den Unge saare meget af det han absolut maa vide, om han nogenſinde bliver den der skal commandere Andre; kun den kan commandere fornuftigt, som veed af Erfaring hvad der er muligt for et Menneſtes Magt, og veed at anvende de rigtigste Hjalpemidler til at lette Udførelsen af det, der uden disse Hjalpemidler ikke var muligt, eller kun høist ufuldkomment kunde udføres. Det er ikke heller under Arbeider, ved hvilke der udfordres Indſigt og Kraft, at Matrosen tænker paa Tant; ved saadanne Leiligheder seer man i ham ikke andet end den diærve, herlige Karl, der kan tiene til Mønster for Alle, baade Gamle og Unge, baade Fornemme og Ringe, i den Iver og det Mod med hvilket han giør sin Dont, den være svær eller let. Men er den til Ende, og han kommer igien til at sidde ørtesløs paa sin Kiste i Lukaffet eller forud paa Spillet med Hænderne i

Barmen, da stemmer hans letfjindige, muntre Natur ham snart igien til de Boier, over hvilke hans ældre Foresatte glæde sig, fordi det er et Tegn paa, at han er i godt Humeur, men som ikke er gavnligt for den Uнге at høre mere af end høist uundgaaeligt nødvendigt.

Da jeg nu, saavidt jeg troer, har fremstillet Indtrædelsen i Sølivet saaledes som den er, kommer jeg til at omtale, hvorledes den med nogle Forandringer kunde blive; i Hovedsagen vil den vedblive at være uforandret.

Om den theoretiske Underviisning til at blive Styrmand er her ikke Talen; denne er en Sag for sig, over hvilken Mænd, langt mere competente dertil end jeg udgiver mig for at være, have været opfordrede til at afgive deres Betænkning; men i Forening med denne theoretiske Underviisning skulde den practiske, den som alene kan læres tilføes ombord i et Skib, gaae Haand i Haand, og det er den som mit Forslag egentlig gaaer ud paa. Til dette Diemeeds Opnaaelse følger jeg ikke uskravigeligen Ideer, der have deres Oprindelse alene hos mig selv, men kommer ofte til at træde i Forgængeres Spor, fornemmelig i Capitain de Conincks, som jeg veed engang har tænkt og skrevet om en Forbedring liig den jeg foreslaaer: Om Oprettelsen af et Øvelses-skib for vordende Styrmand. Dette kunde være en Brig eller Skonnertbrig af omtrent 60 Commercelæsters Drægtighed; den skulde ud tidlig om Foraaret og holdes i Activitet i 5 à 6 Maaneder. Det vilde være af yderste Vigtighed i Valget af Capitainen til dette Skib at paase, at han saavel som to Styrmand til Medhjælpere, alle vare Mænd af bekendt Duelighed og exemplarisk Wandel, forenet med de fornødne Kundskaber til at lære Eleverne, hvorledes et Skib bør føres over Søen, ikke alene i Henseende til Skibets Navigering, men ogsaa i Henseende til den Takt og Orden, der bør herske inden Skibaborde. Efter nogle Aars Forløb vilde der iblandt Eleverne findes Subjecter, der vilde være skikede til at overtage Medhjælpernes Functioner og omfide Capitainens, forudsat, at Farten med Øvelses-skibet varede

regelmæssig i flere Aar. Endvidere maatte til Skibets faste Besætning høre 1 Baadsmand, 1 Sommermand, 2 heelfarne Matroser, 1 Kof og 1 Hovmester. Hertil maatte udsøges saadanne Folk, som vare dygtige i deres Fag og brave i deres Tænkemaade og Opførsel, saameget mere fornødent, som ogsaa disse skulde tiene Eleverne til Exempel, og, med Undtagelse af de to Sidstnævnte, undervise dem i al den Haandgierning, der er dem ligesaa nødvendig at kiende, som Bruget af deres Certant og deres nautiske Bøger. I et saadant Skib vil der findes Plads for 16, maastee 20 Elever, af hvilke Ingen maatte være under 15 eller over 20 Aar, naar de gjorde deres første Søreise. Skibets indre Organisation maatte komme Organisationen i Cadet-skibet saa nær som muligt; det vil sige, Tiden maatte hensigtsmæssig fordeles imellem de Beskæftigelser, der ere nødvendige til Skibets forsvarlige Navigering, og saadanne Exercitier, som den unge Sømand maa lære. Hvori alle disse Øvelser skulde bestaae, er for enhver Sag tyndig alt for vel bekiendt, til at det behøves her at specificeres; det være nok sagt, at det ikke vil findes vanskeligt at forstaae Eleverne nyttig Beskæftigelse i al den Tid, der under hele Touren dertil vilde være at anvende. Efter som at det hører til Søfart ikke alene at forstaae at seile med et Skib, men ogsaa at stuve en Ladning og igien udløse den, saa skulde der ogsaa gives Eleverne Leilighed til hermed at blive bekiendte, og dette skedte ikke paa nogen bedre Maade, end ved med Øvelsereisen at forbinde en sædvanlig Reise med et Koffardiskib. Ved Fragten, Øvelses-skibet fortiente, dækkedes en Deel af de Besøftninger det vilde medføre. Disse Reiser kunde bestaae i Toure til Østersøen og Provindserne: Admiralitetet kunde fortrinnsviis benytte dette Skib til at hente sin Hæms fra Riga, sit Sommer fra de preussiske og hollsteenske Havne; den Grønlandske og Færøiske Handel kunde fragte det til een eller to Reiser did; det kunde befragtes af Private til Island eller andre efter Aarsiden passende Expeditioner; men allerhelst var det at ønske, at Øvelses-skibet saa tidlig om Foraaret, som Isen tillod det, gik herfra paa en Reise

til Vestindien, forudsat, at der om Retour-Ladningen var sluttet Certepartie; eller til Middelhavet under lignende Betingelse. Da saaledes Skibet i enhver Henseende kunde ansees underkastet de selsomme Forpligtelser som ethvert andet Handelskib, og man kunde antage, at det i ingen Henseende stod tilbage for hvilket-somhelst andet af disse, saa seer jeg ikke større Vanstuelighed i at faae dette Skib i Emploi, end der er med ethvert andet; men paa den anden Side indseer jeg vel, at om dette ikke lykkedes, maatte det hele Project gaae til Grunde, eftersoim det uden Vistand af Handelsstanden ikke kunde komme i Gang. At Sagen imidlertid, med de Forandringer jeg har foreslaaet, var onskelig, haaber jeg at Mange ere enige med mig i; at den er mulig i Udførelse bevises ved, at den har været indført og er i Gang i Preussen, under Anførsel af vor høitagtede Landsmand, nuværende Contre-Admiral M. Bille. Der var det, saavidt jeg veed, Regieringen som bar Udrustnings-Omkostningerne; om hvorledes Omkostningerne her kunne tilveiebringes, kommer jeg til at tale, naar jeg først faaer sagt et Par Ord om Elevernes Uddannelse og hvilken Udgift denne vilde medføre.

Et ungt Menneſte, som i 15 à 16 Aars Alder havde begyndt med Svølfeskibet, og i Løbet af 4 Aar havde gjort 4 Reiser med det, antager jeg vil have lært saameget practisk Sømandskab og saamegen Navigation, at han imidlertid har taget sin Styrmands-Examen og kunde betroes en Under-Styrmands Post; anden i et lidet Skib, tredje eller fjerde Styrmand i større Skibe. Sø-Officererne have, naar de afgaae fra Søcadet-Corpsen, ikke faret mere tilføes end hine Elever vilde have faret, og det er noksom bekiendt, at de komme ombord i Skibene som meget flinke og brugbare unge Menneſter, og det i Krigsskibe, hvor der dog er en heel Deel mere at tage vare paa, end i et Koffardiskib. Kan dette nu være Tilfældet med Søcadetterne, saa kunde det ogsaa blive Tilfældet med Styrmands Eleverne, forudsat, at den Tid de vare iland ikke hengik i Lediggang, men anvendtes til nyttig Underviisning, i theoretisk Navigation, Sprog,

Geographie og saadanne Videnskaber, som den nyere Tids Fordringer regne med som ubetinget Nødvendighed for ethvert dant Menneſte.

En nyttig Bestæftigelse i det halve Aar, som man kan regne paa at Eleverne maatte være iland, kunde ikke blive overdreven betøstelig, naar Flere forenede sig om at holde Lærere, og de offentlige Forelæsninger her i Kiøbenhavn frequenteredes. Den Faveur, som Statsraad Hvidt i sin Tid viste mig og flere af hans Skibsførere: at tillade os, at lade unge Menneſter, vi ønskede at bringe frem, paamynstre som surnummeraire Styrmand med Matros-Hyre, men med Rettighed til at høre til Kahytts-Personalet, var det at ønske flere af de Herrer Skibsbere vilde efterligne. Den, som paa denne Maade havde faret et Par Aar som surnummerair, vil erhverve sig Duellighed til at antages som fast Styrmand i hvilket-somhelst Skib og paa hvilket-somhelst Reiser. Udgivten indtil det unge Menneſte selv kan erhverve sig Noget, det vil sige til hans 20de eller 22de Aar, er det altsaa som Forældrene maae bære; heri er imidlertid denne Carriere ikke forskjellig fra de fleste Andre, og det vil ved en Beregning, saa nøiagtig som det er muligt at anstille over deslige Stienstande, findes, at den ikke er overdreven, ialtsald svarende til den Fortieneste for Fremtiden, den baner Vel til, og dette vil jeg nu søge at bevise med Tal, som det der allerbedst overbeviser:

Maanedlig Løge for Capitainen	60 Rbd.
— — — 1ste Styrmand	40 —
— — — 2den dito	30 —
— — — Vaadsmanden	16 —
— — — Lømmemanden	20 —
— — — Kok og Høvmester à 16 .	32 —
— — — 2 heelbes. Matr. à 12 .	24 —
Rost for Capitainen, 2 Styrmand og 16	
Elever à 12	228 —
Rost for 6 Mand (de sidstnævnte) à 6	36 —
Udgivten maanedlig	486 Rbd.

For 6 Maaneder udgjør det altsaa 2916 Rbd.

For Inventars Anstæffelse hver Reise 124 —

3040 Rbd.

Heraf maatte Rederiet bidrage . 800 —

Denne Sum 2240 Rbd. fordeelt paa

16 Elever udgjør for hver at betale . . 140 Rbd.

Efterstaaende Calcul vil bevise, at der af Skibets Fragt kan, uden at man gjør Regning paa nogen Penge=Opoiffrelse af Rederen, betales de ovenfor anførte 800 Rbd.

Skibet paa 60 Com.-Læster vil tage s. Gr. Sukker 240 Fade à 1200 Pund netto, à $1\frac{1}{2}$ Rbß. pr. Pund . . 4500 Rbd.

Herfra afgaaer Maanedshyre til Capi-

tainen 40 Rbd.

— — til 1ste Styrmand . 28 —

— — - 2den dito . 22 —

— — - Baadsmanden . 16 —

— — - Tømmermanden . 20 —

— — - Koffen 16 —

— — - 3 heelbef. Matr. à 12. 36 —

— — - 2 halvbesf. dito à 9. 18 —

— — - Kost for 3 Ka-

hyts-Medl. . . . 36 —

— — - Kost for 8 Mand i

Skibskost 48 —

Udgiøven maanedlig 280 Rbd.

Beløber sig til for et halvt Aar 1680 Rbd.

Derester bliver for Skibet i Behold . . . 2820 Rbd.

Med Elever ombord vil samme Skib ikke kunne indtage mere end 210 Fade Sukker, af hvilke Fragten, saaledes beregnet som ovenfor, er . . . 3937 $\frac{1}{2}$ Rbd.

Rederiet kunde altsaa uden Tab betale . . 1117 $\frac{1}{2}$ Rbd.

Men for ikke at regne for høit, foreslaaer jeg kun 800 Rbd.

For Kost, Logis og Underviisning i et halvt Aar troer jeg ikke, at man vil ansee ovennævnte 140 Rbd. for hver Elev, at være formeget, hvilket bedst vil erkiendes ved at sammenligne det med Udgiøterne for et ungt Menneffe i samme Alder, i hvilken-somhelst anden Carriere.

Men paa denne Maade koster enhver Elev, at bringe til Understyrmand, jo sine Forældre ligesaameget, som det vilde koste dem at lade deres Søn forberede til Søcadet, om han i omtrent 19 Aars Alder blev Officier? indvendes der mig, og hertil har jeg Intet at svare uden dette: at ikke alle unge Menneffer, som have Lyft til Søen, og deres Forældre Raad til at lade dem blive Søcadetter, kunne have den Lykke at blive optagne ved Academiet, hvor Tilgangen naturligtvis ikke bør overstride visse fastsatte Grændser; og at den anden Vej, Roffardifarten, ligesaavel som Delogsarten kan føre til en lykkelig og hæderlig Fremtid, og dette saameget desto visere, naar Opdragelsen i de tidlige Aar berettiger til at vente, at det unge Menneffe vil engang komme til at høre til de fermeste, de meest brugbare i sin Stand.

En Sammenligning af Udgiøterne for et ungt Menneffe, indtil han er duelig til Understyrmand, og et Andet, indtil han kan blive Svend i et Haandværksfag, vil enhver let kunne anfille, og Resultatet vil ikke være affrækkende for dem som maatte ønske deres Søn tilføes, ad den af mig foreslaagne Vej. Med alle dens Fortrin er den tillige en mindre bekostelig Vej end den studerende, eller den at lade Drengen gaae i Skole indtil han bliver brugbar paa et Handelscontoir, eller lade ham blive opdraget til at være Landmand o. s. v.

Til Øvelsesfrib har jeg proponeret en Brig eller Skonnertbrig paa omtrent 60 Commercelæsters Drægtighed, en saadan mener jeg forvist en af de Herrer Skibsredere her i Byen, i Betragtning af den Gavn for det Almindelige det var til, vil findes villig til at afgive, naar Rederen beholdt Rettighed til at sende Skibet hvorhen han vilde, og Fragten, der kunde fortienes, var til hans Fordeel. Til Dyprisning for en Plads ombord, stor nok til 16 Elever, skulde Rederen ikke have anden Udgiøt end de nævnte 800 Rbd., hvorimod den Høje, for Mandstabet's Hyre og Proviantering, ikke vedkom ham; men Rederen maatte forpligte sig til, at Skibet kom til at ligge i Havn den korteste Tid muligt, for at Elevernes kostbare Tid kunde blive anvendt til deres sande Gaan. Rederen skulde kunne bestemme Tiden til Skibets Afgang, og det skulde ikke paa nogen af Siderne kunne paatales, om Touren blev en Maaned kortere eller længere end de antagne 6.

I det Tilfælde at ikke et tilstrækkeligt Antal Elever, her fastsat til 16, havde engageret sig til at gaae ud med Øvelses-

skibet til en forud bestemt Tid, og man ikke kunde blive enig om, at et ringere Antal kom med, imod et forholdsmaessigt større Bidrag af Rederen til Mandstabet's Underholdning, da maatte man vente, at Rederen ikke derfor forlangte nogen Slags Godtgjørelse, efterfom de Indretninger, de vare nødvendige at foretages ombord, ere, eller borde være, saa simple, at de baade snart og uden stor Beføstning kunde isærkættes, naar der var Visshed for at der kom Clever med Skibet, i andet Fald har jo Rederen dette til Disposition naar han vilde og hvorhen han vilde.

Saafernt at Sagen nogenstinde kommer i Gang, da vil det vel ikke uden i Begyndelsen være at besygte, at et forliden Antal Clever melde sig, dog dette kommer an paa et Forsøg, ved hvilket der i ethvert Tilfælde Intet var tabt. Bestræbelsen for at gavne kunde ikke miskiendes, og der foretoges ingen Slags Udgifter forinden der var Visshed for, at de anvendtes til den Nytte der tilsigtes.

For at give Institutionen den Consistence og Varighed, der var at ønske, maatte Flere forene sig i at arbejde til et og samme Maal, i det mindste 3 Personer: to Riobmænd, der tillige vare Skibsredere, og en Sømand; jo flere jo bedre, forudsat, at de yndede Institutionen og vilde virke til dens Fremme. Meder Forslaget Bisfald, da vil et Selskab snart danne sig til at sætte det i værk; fra Committeeen maatte da udgaae Indbydelsler til Forældre over hele Landet, at prænumerere for deres Søner paa at blive antagne naar de vare 15 Aar og derover, for at man i Løbet af hver Vinter kunde vide hoormange Clever der for den tilskundende Sommer vare at regne paa, og herom maatte Bestyreren, inden der blev begyndt paa Noget, indhente bestemt Visshed. Skulde saa Tilfældet være, at over 20, eller Flere end der kunde faae Plads i det Skib, der dertil var udseet havde meldt sig, da maatte man om muligt faae et større Skib; hvis det ikke lykkedes, maatte de Aldste have Fortrin, dog ikke de, som allerede vare 18—19 Aar og derover og ikke før havde været tilføes, heller ikke de om hvem man vidste, at de paa foregaaende Døvelstoure ikke havde brugt deres Tid vel, eller havde saadanne Egenstaber, formedelst hvilke det var at besygte, at de kunde bringe Institutionen i Discredit.

Fordelen ved det af mig her fremsatte Forslag vilde, om det nogenstinde kommer til Udførelse, fornemmelig være, at der kunde blive opdraget duelige Styrmand og Skibsførere, hvilke, foruden at være vel øvede som Sømand (i hvilken Egenstaber vore Søfarende ingensinde have staaet tilbage for andre Nationers Søfolk) tillige besade den Dannelsse, som nuomstunder er Maalestøtten for en Mand's Duelighed, og uden hvilken han kun giælder meget lidet eller Intet. Enhver, som kiender til den nærværende

Tids Søfart, maa give mig Ret i, at det nu, meget mere end i fordums Tid, maa være Rederen magtpaaliggende, at hans Skibsfører forstaaer at skielne imellem hvad der er ham til Gavn eller ikke, som sin Herres tro Tiener. Man frygte ikke for, at den med mere Omhu uddannede Skipper skulde, tilligemed Eerdommen om hvorledes han paa den fordeelagigste Maade varetager sin Reders Interesse, kun alt for vel lære at varetage sin egen. Var dette Frugten af den stedse fremadstræbende Dplysning, da maatte man ønske denne paa Døren jo før jo heller; men det er ikke Frugten af den: med meget andet Godt, som den fører med sig, er dette det allerbedste, at den lærer, at Uerlighed varer længst. I forrige Tider, da Søfarten var en sikker Veie til Velstand, baade for Skibsreieren og Skibsføreren, fordi Handelen havde banet sig visse bestemte Veie, den usfravigelig fulgte, da var det af mindre Vigtighed, end nuomstunder, om Capitainen var saa eller saa; han kom til Markedet med sin Ladning, om det var snart eller et Par Maaneder senere gjorde kun lidet til Sagen; Concurrenzen var ringe, derfor var der ikke Mangel paa Uffætning. Nu er det andelede: de hurtige og idelige Brevbefordringer fordre hos Riobmanden langt mere Activitet i sine Speculationer og Forstand paa at lempe disse efter Conjunctionerne; men al hans Speculation og Activitet er ham til liden Nytte, naar ikke hans Skipper ligeledes forstaaer at gjøre rigtige Calculationer om Tid og Maal, overhovedet er en Mand, som kan vide hvordan det, i det Hele taget, seer ud paa andre Steder, uden at have nødig at have været der før, for at gjøre sig Begreb herom.

Er nu dette rigtigt: at Rederne nuomstunder i Valget af deres Skibsfører maae see paa noget Mere, end alene paa at han er en flink Sømand — og jeg fordrifter mig til paa det Bestemteste at paastaae, at det er rigtigt, thi det bevises af den daglige Erfaring — saa kunne Fædre og Forsørgere, der have Søner at anbringe i Søfarten, ikke andet end være opmærksomme paa, hvor vigtigt det er, at de unge Menneffer tidligen blive oplærte i Alt det der hører til at gjøre Dem til de dygtigste i deres Fag, og hertil har jeg det Paab, at mit Forslag vil blive anset som et passende Mittel.

Hos os kunne vi vistnok ikke med Føie klage over at vore Skippere og Styrmand have degenereret, saaledes som i Sverrig, dersom man skal troe senere Tids Insrater i Astonbladet og Gøttingborg Handelsstidende; men i Forhold til de mange Skibe, der fare under dansk Flag, er Antallet paa de fortrinlig duelige ikke til den Grad stort, som det var at ønske til Vre og til Fordeel for den danske Skibsfart, hvilken fra Arildstid, indtil vore Dage, har været, og bestandig maa blive anset, som Nationens

fornemste Rilde til Velstand. Det gode Lov som vore Landsmænd have i Udlandet, at de ere ærlige og brave Folk, borde forenes med Berømmelsen for at de ere flinke og infsigtsfulde; men dette kan ikke skee, uden at der fra Tid til anden foretages saadanne Forandringer, som gjør det muligt for vore Søfarende, at stille sig, ogsaa i intellectuelt Henseende, ved Siden af de Bedste af hvilkensomhelst anden Nation.

Saavidt var jeg kommet, da jeg anmodede flere af mine Venner om, at læse hvad jeg har skrevet og derom sige mig deres Mening: for den Velvillighed jeg ved denne Leilighed har modt, og for de gavnlige Vink jeg har erholdt til Arbeidets Forbedring, aflægger jeg her min forbindligste Tak til Enhver især. Disse samme ærede Venners Opmuntringer, til at gjøre Forslaget mere almindelig bekendt, end det kan være i Manuscript, eller ved mundtlig Meddelelse, er det som har bestemt mig til at anholde om en Plads for det i „Archiv for Søvesenet.“ De Herrer Redactører ere villige til at opfylde min Begjæring, og naar Arbeidet paa denne Maade er blevet offentliggjort, vil det bedst vise sig hvorvidt det finder Indpas og hvilket Haab man tør gjøre sig om at faae Ideen bragt til Udførelse. Maatte jeg da have den Satisfaction, at flere af mine ærede Medborgere, foruden dem jeg har talet med derom, interesserede sig for Sagens videre Udvikling, da vilde jeg gjøre mig en Fornøielse af at virke efter bedste Evne dertil. Er Sagen nyttig, vil den finde Understøttelse, og finder den Understøttelse vil den faae Fremgang, om ogsaa der ere Vanskeligheder at overvinde, saaledes som det altid er Tilfældet ved Begyndelsen i ethvert nyt Foretagende.

Kjøbenhavn d. 2den April 1838.

S. A. Paludan.

Efterretninger for Søfarende.

Under 6te f. M. er Nedenstaaende bekendtgjort i Stralsund:
„Efter flere anstillede Undersøgelser er det lykkedes at finde den for Skibsfarten ved den Tasmundste Ryst paa Kygen, ved det saakaldte Kolliker Ort, saa farligt beliggende Steen, som i nogle gamle Søfort er anført under Navnet „Sirkelkorn.“ Denne Steen, der ligger ifkun 8 Fod under Vandet, medens der rundt omkring den er 24 Rhinlandske Fod dybt, skal betegnes med et Sømærke. Da det imidlertid er muligt, at dette Sømærke kan drive bort med Storm, og Stenen da en tidlang vilde være uden Mærke, tilkiendegives herved, at den ligger i følgende Retning:

220 Favne eller $2\frac{1}{2}$ Kabellængde fra Kolliker Strand i Retning D. $\frac{1}{4}$ N.

Fra Kongestolen S. $\frac{1}{2}$ S. efter Compasset.

Fra Trippen-Ort N. $\frac{1}{4}$ D., og

Fra Peert N. $\frac{1}{4}$ D.

(Handels-Lib. Nr. 20. 1838.)

Fra den 15de Februar er ved Croisic anbragt 2de Fyr for at lette Indseilingen til Havnen.

Det første, yderst imod Havet beliggende, Fyr er 3 Metrer, det andet derimod, som staaer omtrent 45 Metrer bageved det første, er 9 Metrer over Vandspillet ved høieste Floed.

Hensigten med disse to Fyr er alene at betegne Indløbet til Croisic's Havn, og Skipperen, som vil lade sig lede af disse, behøver blot at styre saaledes, at han faaer begge disse Fyr overret, og han er da sikker paa at undgaae alle de Skær, der gjøre Indseilingen til Croisic saa farlig ved Mattetider.

(Handels-Lib. Nr. 21. 1838.)

Imellem Rügenwalde og Stolpemünde hæver sig tæt ved Østersøen, i Nærheden af Bوندهyten Fersshof, i en Udstrækning fra Westen til Østen, en fremspringende og mod Havet steil

Bjergvæg, som i det af Østersøesfarerne benyttede Kaart af Gustav Klindt urigtigen er betegnet med Navnet Rober Hoofst. Paa den østlige Ende af denne Bjergvæg er, bagved Bondebyen, i en Afstand af 102 Roder 6 Fod fra Søen, blevet opbygget et massivt Fyrtaarn i cirkelrund Grundform, med derpaa anbragt Jern-Lanterne, hvilket er beliggende under $54^{\circ} 33'$ nordlig Brede, $16^{\circ} 36'$ østlig Længde for Greenwich, $2\frac{1}{2}'$ sydligere og 19 Længde Minuter vestligere end Stolpemünde, $6\frac{1}{2}'$ nordligere og 8 Længde Minuter østligere end Rügenwalde. Fyret, hvilket fra 1 Juli d. N. vil brænde uafbrudt hele Naret igjennem, hver Nat fra Solens Nedgang til dens Opgang, er et ufarvet Blinkfy, og fremkommer ved 15 paraboliske Reverberer af 20 Tommers Diameter og 9 Tommers Dybde, hvilke omdreies saaledes, at Lyset verler med Mørket i Forholdet som 7 til 5.

Reverbererne gaae eengang rundt i 6 Minuter, saa at den Søfarende, fra ethvert Punkt paa Havet, omtrent i 70 Secunder seer Blinket, og i 50 Secunder ikke seer det. Ved disse Intervaller, men i Særdeleshed derved, at en fuldstændig Omdrejning skeer i 6 Minuter, og at Lyset 3 Gange afverler med Mørket, er det muligt for den Søfarende at adskille dette Fyr fra de i østlig og vestlig Retning nærmest beliggende stadige Fyr ved Rixhöft og Urcona, og ligeledes fra det mere østligt beliggende Blinkfy paa Hela, ved hvilket Blinkene og Formørkelsen ere lige lange.

Fyrlanternen er 160 Fod over Havet, og kan overalt paa Søen fra et Skibs Dæk sees i en Afstand af 4 til $4\frac{1}{2}$ Mil.

(Handels-Tid. Nr. 50.)

CP.

Bekjendtgørelse.

Alle Artikler i Archib for Søvesenet, der have Mærket CP., ere Bidrag af Undertegnede.

L. de Coninck.

XIII ARCHIV  OFFICER-
SKOLEN.
30 for
SÖVÆSENET.

Udgivet af

L. de CONINCK og **H. B. DAHLERUP**

*Comd. Capit. i Søetaten,
Rd. af Dhr. og Rd. af Aereslegionen.*

Capitain i Søetaten.

N^o 40.

Redigeret af *H. B. Dahlerup.*

KJØBENHAVN.

Trykt hos *H. G. Brill.*

1838.

Indhold

af 10de Bind's 4de Hefte.

	Pag.
Noticer om Gibraltar	379.
Perlesifteriet paa Ceylon	396.
Om Sympiesometeret, af Capt. Lieut. Aschehoug	402.
Veiledning og Bemærkninger ved Seiladsen imellem Kullen og Stevns	409.
Liberia	422.
Opriindelsen til det kongelige Arsenal i Woolwich	425.
Observatoriet i Greenwich	427.
I Anledning af de forstfættige Meninger om Rastcommanderendes Pligter under Chefens Gravarelse; ved Steen Bille	431.
Kongen af Bayerns Besøg til Grækenland	459.
Det danske Flag i Middelhavet	464.
Om Vedligeholdelsen af Riebeterne paa en Dampbaad	485.
Efterretninger for Sejsfærende:	
Ryt Fyr paa Hjertsbolmen i Kattegattet	487.
Riøge Havn	—
Mærker i Flintebanden	—
Mærker for Indseilingen til Danzig	488.
Fyre i Finste-Bugten	—
Fyr i Christianiafforden	489.
Havnefyre ved Cherbourg	—
Blandinger:	
Den engelske Fregat Stags Armering	—
Engelsk Kanonspærte	490.
Engelsk Træbeisning	491.
Tage over Beddingen	492.
Australia	—
Officielle Deel. IV.	
Dødsfald	39.
Avancement, Ansættelse ic.	—
Kongelige Resolutioner og Collegii-Rescripter	40.

Noticer over Gibraltar.

(Udbraget af „A year in Spain“ by a young American.)

Slippen Gibraltar er et umaadeligt Steenbjerg, der reiser sig op af Havet ved den sydligste Punt af Spanien. Den er adskilt i tvende bestemte Afdelinger, ved en høitliggende Bjergryg, der begynder pludselig ved den nordlige Deel og tiltager da til en Høide af 1400 Fod, fra hvilket Punkt den aftager jævnt ned efter til Puntten af Europa. Den østre Afdeling, der vender ud mod Middelhavet, er enten aldeles steil, liig den nordlige Deel, der vender ud mod de spanske Linier, eller ogsaa saa ujævn, at det er en Umulighed at bestige samme. Den vestlige Deel, stiondt der i samme findes mange farlige Afgrunde, ere der nogle jævne Ekraaninger, hvilke Byen skylder dens Tilværelse saavel som en Mængde enlige Bopæle. Paa denne Side findes de eneste Landingssteder.

Denne mægtige Plet paa Jorden, som har været Marsag i saamegen Blodsudgydelse og Strid, er kun $\frac{3}{4}$ Mil lang og $1\frac{1}{2}$ Mil i Omkreds og staaer i Forbindelse med Andalusien, ved en smal Sandtunge, der kun har en Høide af nogle enkelte Fod over Havet. Den er ellers overalt omringet af Vand, dens Kyster ere saa ujævne og steile, at man kun kan lande paa et faa Steder, hele den østre Side er aldeles utilgængelig. Mod Westen er en dyb Bugt, der strækker sig over mod Algeras, hvilken udgjør Havnen ved Gibraltar, der er en usikker, hvor Skibene ofte blive drevne fra deres Ankerplads og sjelden komme til at staae aldeles tørt paa Land.

Gibraltar var, indtil Saracenernes Indfald, bekjendt under Navnet Calpe, dens Beliggenhed tværs for det modsatte Bierg Abyla og ved Indlobet af det store Hav, hvilket saae endnu havde giennemseilet saavel som de, der havde passeret det, vare aldrig komne tilbage, opvakte i Oldtiden de Gamles Opmærksomhed. Det forunderlige i dets Beliggenhed i Henseende til Nabolandet,

Den dybe og mørke Gule, hvilken endnu i de seneste Tider opvækker den største Beundring, dens aldeles forskjellige Dannelselse fra alle andre bekiendte Steder i Verden, har uden al Tvivl bidraget i Forening med Indbildningen, i en overtroist Tidsalder, til Opdigtelsen af den Fabel, der har forenet sin Oprindelse med de berømmelige Handlinger af en Helt, der hørte til Gudernes Antal, henhørende til en langt tidligere Alder i Oldtiden. Sagnet der gaaer, lyder som følger: da Hercules havde besejret Chiron forarsagede han, at en Mængde store Stene bleve kastede i Munden af Strædet, indtil at tvende store Bierge reiste sig paa begge de modsatte Kyster, til Gæde for hans Seier, disse ere de navnkundige Hercules Stotter; denne usandsynlige Fabel blev uden al Tvivl digtet efter at de rigtige Stotter, der vare opreiste i Cadix, bleve ødelagte eller forglemte og non plus ultra blev tilføjet for at tilkiendegive, at Calpe og Abyla vare Verdens Ende.

Skiondt Calpe allerede tidlig havde vækket Phoeniciernes, Cartageniensernes og Romernes Opmærksomhed, der alle havde besøgt det og byggede nogle Byer i dets nærmeste Omegn, er der ingen Beretning om, at Folk havde nedsat sig der, indtil Saracenernes Indfald, hvilket gik for sig i Aaret 711, da Califen Walid i Afrika, sendte sin Hærfører Tarif ben Zeyad, med 500 udvalgte Ryttere, for at forsøge, om muligt at gjøre en Erobring, hvilket den Uenighed, der herskede i Spanien, som Sønnerne af den forviiste Witiza gav Anledning til, saavel som hans egen Nærhed, gav ham grundet Haab om.

Tarif seilede tværs over Strædet med sin lille Styrke, og ved Hielp af Grev Julians Forræderie, der var Gouverneur i Gothic Mauritonia, overløb han Nabokysterne foruden at finde nogen Modstand, da alle de befæstede Steder vare enten aldeles forfaldne eller ødelagte ifølge Witiza's Befaling; for at undgaae Opstand i det indre af Landet, og belæstet med Bytte kom hans liden Tropicafdeling tilbage til Tangier. Denne Expeditions heldige Udfald, understøttet ved Grev Julians Forestillinger, syntes

at være gode Forvarsler for vigtigere Resultater. Tarif blev igien affendt med en talrig Flaade.

Denne Anfører havde allerede erhvervet sig et Navn, ved at udvide Muselmændenes Herredømme i Afrika, over dets barbariske Indvaanere, de ei længere seierrige Bandaler; endvidere den let erhvervede Plyndring paa hans Togt, forskaffede ham meget let en Mængde Frivillige, og 12000 Veteraner, der havde Hjerttet paa det rette Sted, bleve valgte blandt disse. Han ankom til Algeziras, en Grændsefæstning, tilhørende Grev Julian, og ved at seile over Bugten, landsatte han sine Folk paa den smalle Landstrimmel, der forener Calpe med det faste Land. En af hans første Foranstaltninger var, at befæstige Klippen ved at opføre en Muur, der forebyggede alt Samqvem med Fastlandet og ved at bygge et stærkt Kastel, der kunde sikke hans Tilbage-togt, hvis han skulde blive slaet. Dette Kastel og endeel af Muren er endnu til, og en Indskrift, der er paa Hovedporten, bestemmer noiagtig Tiden, da det hele Foretagende blev færdigt, nemlig 14 Mar efter Tarif's Ankomst.

Efterladende de halv fuldendte Fæstningsværker, gjorde Tarif sig færdig til at møde de sig nærmende Giester, Theomir og Kong Roderik. Saracenerne vare i Førstningen modløse, da de erfarede Antallet paa deres Fiender, men da de vilde flygte til deres Skibe, fandt de disse brændende, hvilke vare stukne i Brand ifølge Tarif's Befaling, hvilken saaledes gav et Exempel, der senere er bleven fulgt i en anden Verdensdeel. For-skiellige Slag banede Veien til den afgjørende Seier ved Xerez. Følgen af denne var Erobringen af en heel Nations Befolkning, der blev Slaver, hvilke havde lidet at tabe, ved at forandre Hersker. Et nyt Sprog indførtes nu over hele Halvoen, Byer, Bierge og Floder erholdt nye Navne af Erobrerne.

Calpe blev benævnet efter den heldige Anfører, til Grindring om hans Seier, og erholdt Navnet Gibal-Tarif, der betydte Tarif's Bierg. Det blev ligeledes benævnet Bab el Fetah (Porten til Udgangen) og blev anseet som Nøglen til Halvoen.

Derfra skriver sig Symbolet af en Nøgle og et Kastel, der endnu er Fæstningens Vaaben. De af Saracenerne, der første Gang ankom med Tarif, optog dette Symbol og anbragte det i deres Faner. Siden er denne Nøgle udhugget i Steen og fundet paa mange Steder i Ruinerne af Alhambra og Granada, hvor en Mængde af Tarifs Følge, efter Sagnet skulle have nedsat sig.

Gibraltar forblev i Saracenernes Magt, indtil Begyndelsen af det 14de Aarhundrede, da de Christne allerede havde tilbageerobret hele Halvoen, med Undtagelse af Kongeriget Granada, hvorefter den faldt i Besiddelse af Kong Ferdinand af Castilien, efterat han havde gjort et forgæves Forsøg paa at indtage Algeziras. Erobringen af Gibraltar var dengang af ingen Vigtighed.

24 Aar derefter sendte Keiseren af Marokko sin Søn over til Spanien, hvilken fik Besiddelsen af Gibraltar paa en Tid, da den castilianske Konge var bestjæftiget med at dæmpe et Oprør. Gibraltar blev nu en Stad af Vigtighed, og var saa stærk befæstet, at den kunde modstaae en Beleiring, som Don Alonzo ledede i egen Person 1344, hvilken ei lykkedes, hvorpaa han blokerede Algeziras, som han tilsidst erobrede, skjøndt Fæstningen blev mandigen forsvaret af Maurerne, hvilke efter Munkens Mariane „kastede Jernkugler, ved en stor Explosion, og ikke til liden Skade, mellem de castilianske Telte.“ Historieforfattere tilføie, at det var det første Tilfælde, hvor Kanoner bleve brugte i Europa, skjøndt dette kan være Sandhed i Henseende til den spanske Historie, saa har den arabiske Historie, oversat ved Conde, der bærer et langt større Præg af Sandhed, end selve Marianes Historie, omtalt Brugen af Kanoner hos Saracenerne i Aaret 1257 i Meibla's Forsvar, ligeledes i 1324 ved Beleiringen af Baza og Martos og nogle faa Aar derefter i Slaget ved Rio-Salado. Da Algeziras var i Besiddelse af de Christne, rykkede Alonzo mod Gibraltar, Kongen af Granada kom Afrikanerne til Hielp, hvorpaa Beleiringen blev hævet og en Vaabensstilstand kom istand imellem de 3de Konger, men Don Alonzo kunde ikke overvinde Dnsket om atter at være i Besiddelse af Gibraltar, da

han var fuldkommen overtydet om, at saalænge dette Sted forblev i Maurernes Hænder, vilde Spanien stedse være udsat for nye Indfald fra Afrika; han benyttede derfor Diebliffet da nogle Uroligheder vare opstaaede i det Indre af Afrika, og leirede sig med en betydelig Magt udenfor Gibraltar, i den Hensigt at tage Fæstningen ved Sult, da det var en Umulighed ved Magt. Gibraltar blev nu meget strængt bloqueret baade tillands og vands. Følgerne af Hungersnøden gjorde store Ddelæggelser blandt Besætningen, saa at der taltes allerede om at capitulere, men en endnu frygteligere Fiende indfandt sig blandt de Angribende, og det var Pesten. Dødeligheden var saa stor, at alle Hovdingerne tilraadde Kongen at ophæve Beleiringen, men han vilde ikke give sit Samtykke dertil, da Maalet for alle hans Bestræbelser vare saa nær ved at blive opfyldt, og fortsatte desaaarsag Beleiringen med fornyet Iver, men blev selv smittet af Pesten og døde som et Offer af sin Standhaftighed, hvorpaa Beleiringen blev hævet.

Gibraltar forblev under Keiseren af Marocco's Herredomme til 1411, da Kongen af Granada rykkede frem mod den med en Armee og erobrede samme ved en frygtelig Hungersnød, der opstod i Fæstningen. Et halvt Aarhundrede derpaa udbrod der en Borgerkrig i Granada. Den største Deel af Garnisonen var udmarcheret, for at understøtte en af Prætenderterne til Thronen. En Muselman, der var gaaet over til den christne Religion, underrettede Juan de Guzman, Hertug af Sidonia, der var Commandant i Tarife, om Fæstningens svage Tilstand, hvorpaa denne samlede i en Hast en Armee og marcherede til Gibraltar. Uagtet den liden Garnison, der befandt sig i Fæstningen og det uventede Angreb af de Christne, gjorde Indbyggerne en tapper Modstand, men maatte tilsidst bukke under for Overmagten og Guzmans Udholdenhed.

De Spanste, der vare de naturlige Beherskere over Gibraltar, beholdt nu samme i flere Aarhundreder og det blev tilføiet til det spanske Kongerige. Den spanske Regiering, der var over-

tydet om dette Steds Vigtighed, lod det befæste efter den nyere Maade, indtil at Fæstningen tilsidt blev anseet som uindtagelig. Gibraltar blev taget af Spanierne ifølge en Borgerkrig angaaende den retmæssige Thronarving, og under samme Omstændigheder mistede de det siden efter. Medens at Husene Østerrig og Bourbon, begge Prætendenter til den spanske Krone, førte Krig sammen i 1704, blev Garnisonen i Gibraltar saaledes formindsket, at den bestod kun af 150 Mand, der skulde betjene 100 Kanoner, saa at Fæstningen faldt i Hænderne paa et tredje Partie. Gibraltars Erobring var en Følge af en feilslaet Expedition, nemlig da Admiral Rooke var sendt til Barcellona med Tropper, under Prindsen af Hessen-Darmstads Commando. Frygtende for den offentlige Mening, sammendalte han et Krigsraad, og foreslog sin Hensigt, at angribe Gibraltar. Da Flaaden var ankommen, bleve 1800 engelske og hollandske Mand vobliktelig landsatte paa Strandbredden og Fæstningen blev opfordret til at overgive sig, hvilket blev nægtet, hvorpaa Spanierne aabnede deres Ild. Stormen begyndte strax, og Spanierne bleve fordrevne fra deres Kanoner. Commandanten blev atter opfordret til at overgive sig, og da han ingen Udvei saae til at kunne holde sig længer, overgav han sig. Besiddelsen af denne Fæstning, der havde kostet Spanierne saamange Tusinde Mennesker og Millioner i Penge, erholdt de Engelse, med det lidet Tab af 60 Døde og 200 Saarede.

Det nye Dynasti, der indsaae Vigtigheden af dette Tab, bestemte sig saa hurtig som muligt at erstatte det; en Armeé blev forsamlet ved Fæstningen og en heftig Kanonade begyndte, men Engellænderne besvarede Kugle for Kugle, saa at Spanierne indsaae tilsidt, at bruge Magten var forgiæves, af hvilken Aarsag de bestemte dem til at bruge List. De besluttede dem til det forsvilede Foretagende at overrumple Garnisonen, selv paa den Tid, da en engelsk Admiral laae i Bugten med en Flaade. Femhundrede Frivillige tilbode deres Tjeneste, hvilke gjorde det Løfte aldrig at komme tilbage, undtagen at de erobrede Gibral-

tar. For at forberede dem til en altfor sandsynlig Død, skriftede de alle og toge det hellige Sacrament. Midt om Natten drog denne i Sandhed fortabte Skare, veiledet af en Hedehyrde, rundt om Klippen sønderefter og derfra til St. Michaels Hulen, hvilken de naaede uden at blive opdagede. De mange Skiul, som dette forunderlige Sted frembyder, gjorde, at de ei bleve bemærkede om Dagen; den følgende Nat, da hele Garnisonen sov, undtagen de almindelige Vagter, gik de ud af Hulen og besteg Muren, kaldet Kong Carl, overrumplede samt lod Besætningen af Vagten Middle-Hills springe over Klingen, ved Hielp af Louge og Stiger halede de flere hundrede Mand op, der skulde hielp dem. Det var blevet aftalt, at hvis disse kielle Krigeres præliminaire Forsøg af Angrebet lykkedes, skulde de understøttes af franske Tropper, medens et forstilt Angreb steete paa et andet Punkt, for at tiltrække sig de Beleivedes Opmærksomhed. De havde udført det vanskeligste og farligste af deres Foretagende med fuldkommen Held, men en Misforstaaelse, der var opkommen mellem de commanderende Officierer, gjorde, at de uforsædede Spaniere bleve overladte til deres Skiæbne, og disse Helte saavel som deres udødelige Daad, bleve opoffrede, formedelst nogle smaa Ubetydeligheder i den militaire Etiquette; forgiæves ventede de det aftalte Angreb, saavel som den belovede Hielp. Garnisonen var imidlertid kommet paa Venene, et Corps engelske Grenaderer besteg Klippen, hvilke overfaldt dem frygtelig, dræbende nogle, drivende en Mængde i Afgrunden og tog Resten til Fange. Saaledes endtes dette Hælle og diærve Foretagende, der var ligesaavel udtænkt og godt ledet, som udført med Smidhed og Diærvhed, det behøvede kun at have været nogenledes vel understøttet til rette Tid, for at det skulde have lykkedes fuldkomment.

Skiøndt Spanierne snart efter havde Fred med Engelland, vedblev de dog stedse at have et vaagent Die med Garnisonen, og det synes som om de til forskellige Tider have tænkt paa en Overrumpling. I Aaret 1726 samlede Spanierne 20,000 M.

under Marquis de la Torres og gjorde atter forgiæves Forsøg paa at erobre Fæstningen.

I Aaret 1760 havde Gibraltar nær faldet i Hænderne paa Spanierne uden Anstrængelse fra deres Side. En Sammensværgelse var opstaaet iblandt tvende Regimenter, der i en lang Tid havde lagt i Garnison der, uden at have Udset til at blive afløste; de vilde dræbe deres Officiere og enhver Anden, der modsatte sig deres Plan, derpaa plyndre Byen, forsikre dem alle offentlige Kasser og købe dem et Tilflugtssted hos Spanierne ved at overgive Fæstningen. Oprørernes Antal beløb sig næsten til 1000 Mand, og de kunde muligens have udført deres Forsæt, havde det Hele ikke blevet opdaget, ved at nogle af Oprørerne kom i Klammerie sammen, da de engang vare berusede.

Alle de Forsøg, der vare blevne giorte for at tilbageerobre Gibraltar, vare kun smaa Foretagender, sammenlignet med den sidste Beleiring, i hvilken General Elliot erhvervede sig et uddeligt Navn, siden den Tid have de Engelse havt en rolig Besiddelse af Fæstningen og vil formodentligen vedblive saaledes, indtil den engang bliver taget ved Overrumpling, eller at England frivilligen opgiver denne Besiddelse til Spanierne. Det har ofte været et Spørgsmaal, om England ikke vilde vinde ved Afstaaelsen. Omnet er interessant og fortæner nøiere at drøstes.

England er sikker paa en umaadelig Udgjort aarlig, ved at underholde 4000 Mand og holde Fæstningsværkerne vedlige, i Fredstider afgiver Gibraltar ingen pecuniær Fordeel, da det er en complet Frihavn for alle Nationers Flage, hvilke nyde Fordelen af Besiddelsen uden at bidrage det allerringeste til Udgifterne. Letheden, som Gibraltaars Veligheden tilbyder for at indføre Contrabande i Spanien, og som benyttes til at indsmugle engelske Manufacturvarer, ansees for det fordeeltigste ved Besiddelsen, men hvor umaadelig maa ikke Værdien være af de indførte Vare, at de Private kunne fortjene saameget, at det blev lig hvad Fæstningen koster det Offentlige. Det er blevet paa-
staaet, at Gibraltar behersker i Krig Indseilingen til Middelhavet,

men Herredømmet i Middelhavet vil stedse tilhøre den stærkeste Flaade, da Strædets Brede varierer mellem 20 og 22 Qvartmile, Batterierne ved Ceuta og Gibraltar kunne derfor ikke forbyde hverken Ud- eller Indseilingen. I Sandhed, see vi tilbage i Historien for de sidste hundrede Aar, i hvilke England har havt Besiddelsen af Gibraltar, kan de Millioner det har kostet, let optælles, derimod vil det maaskee blive vanskeligt, at udpege et eneste Tilfælde i dette Tidsrum, der kunde komme i Betragtning hvad Fordelen angaaer, mod hvad Omkostningerne have været*).

Den nærværende By paa Gibraltar er beliggende paa den vestlige Side af Klippen, og strækker sig omtrent $\frac{1}{2}$ Qvartmil sønderefter, begyndende lige ved Linierne, der ere aabnede mod Halsøen. Da Skraaningen tillader kun netop een Hovedgade af nogen Brede og to til tre mindre, er Byen efterhaanden blevet udvidet op af Klippen, saa at man seer en Række af Bygninger at svæve over hinanden i Luften, til hvilke man kommer ved at gaae op ad Trapper, hvilket gjør en herlig malerisk Virkning. I Midten af Byen er en smuk Børsbygning, som er blevet bygget paa Riobmændenes Bekostning. I den øverste Etage er et smagfuldt Værelse, hvor der hersker den største Orden, forsynet med et godt Bibliothek samt Aviser fra alle Verdens Kanter; det er i Sandhed en stor Nydelse at komme ind i denne Læseforening, naar man kommer fra Spaniens hellige Stilhed, hvor der kun er en eneste Avis**), sammenlignet med Gibraltar, hvor man faaer fuldkommen Underretning, om alt, hvad der foregaaer i Verden. Børsen, Justitsbygningen og en fantastisk Kirke med mooriske Colonner og Buer, ere de meest mærkværdige offentlige Bygninger, der ere i Gibraltar. De private Huse ere paa ingen

*) Siden England er kommet i Besiddelse af Malta og de jøniske Øer, har Gibraltar tabt betydelig i politisk Værdie.

**) Det var i Kong Ferdinand den 7des Tid, at Forfatteren var i Spanien.

Maade hvad de burde være, da disse, skiondt i et sydligt og varmt Klima, ere byggede ligesom Husene ere det i Norden.

— — — — General Don, den nærværende Gouverneur i Gibraltar er blevet gammel i denne Post, den gode Disciplin blandt Tropperne, den Keentlighed der er i Byen, saavel som den Hyggelighed og den Orden der hersker, skyldes ene og alene hans utrættelige Activitet*).

Gibraltars Befolkning beløber sig til 20,000 Mennesker, bestaaende af en Sammenblanding af alle mulige Nationer, som ere komne til dette Sted formedelt den store Frihed, der er i alt, hvad der angaaer Handel og Wandel, saavel som for Gibraltars heldige Beliggenhed ved Indseilingen til Middelhavet som Stabelplads, hvorfra de omliggende Ryster kunne blive forsynede med Varer i mindre Fartøier. Da hele Befolkningen blot lever af Tilførsel, saa er Provianteringen en ikke ubetydelig Handelsgreen. Officierernes Moerstab i Garnisonen, bestaae i smaae Toure omkring Klippen, Valler, Theatret og Operaen, hvor man ikkeieldent hører udmærkede spanske Kunstnere, der vegetere og leve i Landflygtighed her. Der danner sig undertiden Lystpartier baade til Bogens og til Hest, der gjøre Toure til Korsflovene, hvor en landlig Fest holdes, eller ogsaa i Appelsin- og Pommeranz-Haverne. Der er ligeledes flere behagelige Udvandringer baade til Hest og Fods, indensfor Klippens Omkreds, for Exempel til Bugten Catalan, et liden Fisserleie, der ligger ved Strandbredden, men en langt behageligere Tour er at vandre ud af Karls den 5tes Port sønderefter, i Retningen af Alamedaen, der findes en smagsfuld Paradeplads, hvor Besætningen øver sig i Vaabenøvelser og ikkeielden kan man overvære Exercitsen. Ingen preussiske eller østerrigske Tropper kunne overgaae dem i Præcision, skiondt de ere navnkundige i den

*) Angaaende General Don, see videre Archiv for Søvaesenet 4de Bind Pag. 293.

Henseende. De Franske lægge ikke saa meget Vægt paa sligt, de stole paa den militaire Mand og Iver, deres Conscripterede ere bestaaede af, saavel som deres medfødt Takt for Vre og Sorgløshed for Døden.

Krigsallarmen, Tumlens og den Activitet, der udvikler sig overalt i Forening med Garnisonen, er en Fremmeds største Hjælpemiddel i Gibraltar for at fordrive Tiden. Tvende Gange om Dagen er der Parade med Musik, Morgen og Aften, undertiden høres Musikken oftere, saasom naar der blæses til Guds-tienesten og andre Leiligheder. Musikcorpsene ere ikke saa gode, som de der forefindes i den franske og spanske Garde, men Bugelconcerterne, i hvilke der ofte udføres baade muntre og melancholske skotske Romancer, ere i Sandhed henrivende. Det er umuligt at finde Instrumenter hvis Harmonie er smukkere, og naar man hører det midt i Nattens Stilhed, da er det guddommeligt.

Naar man har passeret Paradepladsen, kommer man ind i smagsfulde Haver, der trods Vanskelighederne fra Naturens Side ere i nogle faae Aar fremkomne langs op ad Klippens Skraaning, det meste Jord er naturligvis bragt fra det faste Land.

Skiondt den offentlige Spadseregang Alamedaen ikke er meget stor, saa bliver den dog paa en Maade mange Gange forstørret ved Spadseretoure, der ere op og ned ad Skraaningerne og ved den indsigtsfulde Maade, hvorved Spadseregange, Trapper, Bustadser og Blomsterpartier ere anlagte. Dmtrent hvor Skraantningen begynder, ere tvende smukke og luftige Pavilloner byggede ved Foden af Bierget, og i hvilke der hersker megen Smag. Fra det høist Beliggende har man enielden behagelig Udsigt, hvilkens bliver end mere romantisk ved Contrasten, at see den mørke Klippe skyde frem over Hovedet paa En. Det første Diet dvæler ved, er det skionne Haveanlæg, der er paa den venstre Skraantning, med dets hyide Lysthuus, der er paa Toppen og omringet af hyggelige Figentræer, og man bliver overrasket ved at finde Planter og Træer fra alle Verdensdele, der drives vel i dette Klimat. Noget lavere har man Byen Gibraltar paa

hoire Side og det yndige Kofia til venstre, ligesom sees Bugtens søgrønne Overflade, med Skibene der oplive samme, enten ved Ankomsten, Afseilingen eller liggende til Ankers; paa samme Tid opdages Algeziras hvide Bygninger, liggende ved Foden af et grønt og frugtbart Bierg, der strækker sig sønderest, og det synes, som om det møder Afrikas Kyster, der vise sig mørke i Baggrunden.

Skulde man nu troe det muligt, at Alamedaen, ligesom vores yndige Spadseregang i New-York, er kun lidet besøgt, naar Fesdagene undtages. Englænderne undgaae den alletider, om Hverdagene, fordi der ere saa saa Menneſter, og om Søndagen, fordi Alle og Enhver kommer der; man kommer næsten til den Overbeviisning, at de besidde Talent for at stabe, men mangle Smag til at kunne nyde.

Paa hiin Side af Alamedaen ligger en Samling af Huse, der kaldes Kofia, med dens lidet Haynehoved. Klippen, der ligger i dens umiddelbare Nærhed, skjøndt temmelig steil, har et lidet Overlag af Jordsmon, der er beplantet med Frugt og Kjøkkenurter. Det er blevet paastaet, at Klippen kan i Nøds-tilfælde forsyne Garnisonen med alt henhørende til Planteriget, forholder dette sig virkelig saaledes, saa maa man i Sandhed falde i Forundring, at ikke enhver dertil tienlig Plet Jord er bragt under Dykning, da Gibraltar kun vil blive erobret enten ved OVERRUMPLING eller ved SULT. Nu for Tiden blive alle Nødvendighedsartikler hidbragte enten fra Spanien eller Barbaret, ja selv fra Amerika. Særliges god Fisk og nogle Kjøkkenurter, er den eneste Føde, Klippen og dens nærmeste Omegn afgiver.

Søndenfor Kofia og henimod Europa, reiser Klippen sig i de meest afbrudte og fantastiske Skikkelser, tilstødende nu og da en Abning lig Ihermoplyernes, hvorigenmem Beiene passere. Skjøndt de omkringvarende Afgrunde ere nøgne og ufrugtbare, ere der dog nogle enkelte mellemiggende Dale, hvor der findes en Mængde Blomster og Overflødighed af Græs. Disse

begavede Pletter ere blevne forskjønnede med Landsteder, hvor den engelske gode Smag, Takt for Hyggelighed, Comfort og Skjønhed viser sig i et fordeelagtigt Lys. Bopælene ere undertiden dannede ifølge Stedernes karakteristiske Beliggenhed, og tagende Hensyn paa Fortidens Giere, seer man ikkeielden mooriske Forter med Terrasser, Skydehuller og tilhørende Taarne, men i Almindelighed er det nette og smagfulde Bopæle, hvor Vinranker danne Porten, og næsten hele Huset er overgroet med Skovkallier og vilde Roser.

Spadseretourerne der vende ud mod Europa ere de smukkeste der findes paa Klippen, men der ere Andre der ere interessantere, saasom til Tarifs gamle Fort, der ligger midt paa Bierget. Det er tydeligt at see, at endeel af Bygningen er med Villie nedrevet, og tildeels nedstødt af Fiendens Kugler ved de forskellige Beleiringer, hvoraf Mærker endnu spores paa den overblevne Deel. Den Spiraltrappe eller rettere sagt Fodstien, der leder op, falder sammen i Ruiner, og Figentræer have befæstet sig paa Overdelen af Murene, dog der er endnu nok tilbage for at danne et imponerende Punkt i et Malerie af Klippen, saavelsom at tiene som Baghuus for Soldater samt til Bopæl for Skarpretteren, der lever her aldeles ubemærket. Denne værdige Embedsmand nødsages ikkeielden, at komme ned til Byen for at udføre sine Embedspligter paa Spaniere, der forglemme, at de ere i et Land, hvor Loven overholdes, og hvor man ei kan tage sig selv til rette ved at bruge Kniven, saaledes som Skik og Brug er i deres eget Land.

En slangeagtig Sti leder fra det mooriske Fort op til Udhugningerne. Disse bestaae i en Gang, der er uhugget i selve Klippen, tværs over den nordlige Front, der har en Længde af $\frac{1}{2}$ quart Mil. Ved Bindeltrapper staaer den i Forbindelse med andre Gallerier, der ere baade foroven og forneden. Det er neppe muligt at beskrive, med hvilken Forundring en Fremmed stedse maa besøge dette forunderlige Sted. Han befinder sig næsten allene lige i Hjertet af Klippen i denne diævelske hori-

zontale Hule, hvor der er Kanoner af den sværeste Kaliber, vel-forsynede med Ammunition, og igiennem Skydehullerne overseer han Halvoen. Det svage Dagslys, der kommer ind ved Siden af Kanonerens Mundinger, det fuldkomne Mørke, der er bagoed En, Ensomheden, Stilheden, der kun afbrødes ved den forlængede Gienlyd af ethvert udtalt Ord, kort Alt bidrager til de meest forunderlige Følelser.

Disse Batterier ere i Sandhed et overordentlig formidabelt Syn, enten seet udoendigt eller indvendigt fra. Naar man seer igiennem Skydehullerne paa den neutrale Grund, saa forekommer det En, som at Alt maatte tilintetgjøres for nedem, ifølge eens Billie, og naar man er forneden og seer op efter, føler man derimod Faren og den afhængige Stilling man er i, dog ere disse Batterier ikke saa frygtelige i deres Virkninger formedelst deres høie Beliggenhed, som de raserende Batterier, der ligge ved Foden af Bjerget og hvilke bestryge hele den neutrale Grund.

Disse Udhugninger ere alle foretagne siden de Engelse fik Gibraltar i Besiddelse, et Arbeide, der alletider vil blive regnet blandt de besværligste, der ere foretagne i den nyere Tid.

Naar man forlader Gallerierne, er det almindelig Skik og Brug, at gaae ud af en Nabning, hvorfra man kommer op paa den høiere Deel af Klippen, befindende sig da atter i fri Luft, særdeles tilfreds med sammes Virkning, samt Solens varme Straa-ler, hvilket ikke lidet bidrager til at nyde en vidt udstrakt og henrivende Udsigt. Fodstien leder nu til Signaltaarnet, hvor der steds er en Vagt for at iagttage de Skibe, der passere Strædet saavel som de der løbe ind paa Rheden, endvidere bliver Solens Op- og Nedgang observeret derfra, hvilke Dieblikke blive tilkiendegivne ved et Kanonskud fra et lidet Batteri, der ligger vesten paa Toppen af Klippen. Udsigten fra Signaltaarnet er særdeles udstrakt, og da der findes særdeles gode Rikterter, er Nydelsen meget stor. Selve Klippen og Byen ligger lige under eens Fødder, og af Skibene, der ligge paa Rheden, seer man ikke andet end Dækkene. Kysten af Algeziras, skjøndt seet under et

mere inclineret Synspunkt, fremviser Floderne, der løber ud i Bugten, med alle deres Boininger, og paa samme Tid, at Spaniens frugtbare Bierge i Retningen af S. W. ere pragtfuldt oplyste af Solen, frembyder Udsigten af Afrikas Kyster en mærkelig Contrast, hvilke sees at være mørke, formedelst den indbyrdes Skygge af Biergene. Udsigten af Byen ved Dagen er særdeles interessant, den bevægelige Brimmel paa Bugten, paa de nærliggende Veie eller imellem Husene, bidrager alt til en forunderlig Virkning, formedelst den usædvanlige Maade, man seer alting paa. Overalt seer man Mennesket i Bevægelse, men tilsyneladende til ingen Nytte, Udsaldet af hans Arbeide forsvinder til Intet, og man beundrer de smaa Væsners standhaftige Activitet, ligesom man ville gjøre det i den fri Natur, ved at see en Myre at ville flytte en Nød. Under saadanne Omstændigheder bringer Lyden alting nærmere end Synet, Larmen af Hestetrampen, Bogrenes Rumlen, Kanonskud, den blandede Lyd af Musik fra forskellige Kanter, saasom af Trommer, Piber, Klarinetter, Bugelhorn og Sækkepiber, forarsager en forunderlig Sammensætning. Jeg kunde ikke undlade at nyde ved Nattetider denne herlige Udsigt, skjøndt jeg derved risquerede at brække min Hals, ved at gaae ned af Bierget; kun Conturen af Landet, Søen og Skibene ere da allene synlige, der hist og her ere matte oplyste, i Sammenligning med Solen, derimod den forvirrede Tummel i hvilken enhver Lyd bliver utydelig om Dagen, bliver nu forandret, at man kan høre en enkelt Hests Hovslag, Stemmer, ja endog Ord kunne nu tydelig høres.

Der er om muligt endnu en langt smukkere Udsigt fra det gamle St. George Taarn, der er opført paa den høieste Spids af Klippen. Benyttende en smul Dag foretog jeg en Vandring derop og satte mig ned i Skyggen af Taarnet, der er blevet ilde medhandlet af Lynilden. Morgenen var særdeles klar. Foruden hvad man kunde see fra Signaltaarnet, opdagede jeg herfra det atlantiske Hav ved at see over Landet væk, og saae tydelig hele den afrikanske Kyst, der strækker sig sydvæstlig fra Ceuta. Paa

den anden Side fremviser Andalusiens Kyster sig, i henrivende og maleriske Udsigter mod Sierra Nevada, der sees i en Afstand af 100 Qvartmile, kneisende med dets snebedækte Top over Skyerne høit op i Luften.

Det var umuligt at forblive her allene i denne Hvide og være Vidne til slige Naturscener, uden at vigtige forbigangne Tilbragelser maatte blive levende i eens Erindring. Jeg stod nu paa Toppen af en af Herculesstøtterne, hvilke ere blevene tilbage efter Jason, som Fablen omtaler, og der søgte efter det gyldne Fliis. Det var igjennem dette Stræde, at Hanno løb ud for at opdage nye Verdensdele; fra denne Hvide kunde man have seet Araberens Tarif gjøre Landgang i Spanien, hvor han lig en anden Cortez, ødelagde hele sin Flaade for at opreise Modet hos hans Undergivne, og det er det samme Middelhav, over hvilket Hannibal kom til Spanien, Scipio til Afrika, Cæsar til Pharsalus, Don Juan til Lepanto, Bonaparte til Abukir og Nelson til Nilen.

Klippen Gibraltar vilde stedse have været en fælden Frembringelse af Naturen, selv uden Hulen St. Michael, og besad den ingen andre Mærkværdigheder end denne allene, saa vilde den dog være navnkundig. Denne Hule saavel som andre, der findes paa Klippen, antager man at være fremkomne, ved det at Jorden og endeel løse Stene ere efterhaanden styrkede ned i Dybet. Ifølge Tidens Længde har Dryppet af Fugtigheden forstenet sig og overtrukket Loftet med Stalactit, hvoraf nogle vedblive at forlænge sig nedester, indtil de møde de modsvarende Colonner. Indgangen til St. Michaelshulen er meget liden, og da den er overgroet med Krat og Tornebuske, kan en Fremmed meget let gaae feil af den, men naar man kommer ind i samme fremviser der sig strax et stort Rum, hvilket staaer i Forbindelse med Andre længere nede i Jorden. Gulvet er ligesom Loftet meget ujævnt. Stalactiterne afgive ikke saa smukt et Syn, som Tilfældet vilde være, naar de bleve polerede, da hele Hulen er blevet aldeles sort af Fakkelføgen fra de Besøgende. Ved at trænge et kort Stykke ind i Hulen, frembyder den et pragtfuldt og interessant Udseende, da

den svage Lysning, der trænger sig ind igjennem Abningen, er tilstrækkelig til at udvise Conturen af Colonnerne og Buerne i de afsværende Huler. Naturen synes her i en af dens Afvigelser at have eftergiort Kunsten og i Tidens Længde frembragt et Heelt, der i Fabeltiden vilde have passeret for en Fæes Resident's.

Dette Steds overordentlige Siendommeligheder have givet Anledning til mange overtroiske Fortællinger, ikke blot i Oldtiden, men endnu i vore Tider, formedelst at Hulen har været undersøgt i en stor Dybde af usorfædede og diærve Mænd, blandt andre af en amerikansk Skibsdoctor, hvilken lod sig nedføre ved Louge til en Dybde af 500 Fod, der har foranlediget det Rygte, at Gibraltar stod i Forbindelse med Afrika ved en Gang, der gik under Strædet. Søfolk, der have bestøget Klippen og seet Abekattene, der som bekjendt ikke findes paa andre Steder i Europa, hvilke kun sees af og til, fortælle, at de vandre efter Behag frem og tilbage ved Hjelp af Hulen; de der ere mere skarpsindige, gaae saavidt i deres Paaastand, at Efterkommerne af de andalusiske Maurer ville engang benytte sig af denne Vej, tagende Abekatterne til Rejsefælle, for atter at erobre det Land, som en kær Spaadom har tilkiendegivet dem. Der er i Sandhed noget Forunderligt ved Tilstedeværelsen og Forsvindelsen af disse Abekatte. I de 2de Maaneder jeg opholdt mig paa Klippen, saae jeg dem kun tvende Gange paa mine daglige Omstreifninger. Den ene Gang var, medens det blæste en Levant og den anden var kort forinden det begyndte at blæse; naar de lade dem see, er det næsten et sikkert Kiendetegn paa, at det vil blæse op af denne Vind. Man antager, at de opholde dem mellem utilgiangelige Afgrunde paa den østre Deel af Klippen, hvor der skal være en Mængde Græs af et eget Slags, som Abekattene isærdeleshed udvalge til deres Føde. Naar nu Levanten kommer, blive de drevne fra deres Huler og Opholdssteder og søge Skjul blandt de vestlige Klipper, hvor de undertiden kunne sees fra den nedenunder liggende Alameda, springende

fra een Buss til en anden. Blive de uventet overraskede af Nogen, løbe de bort over Hals og Hoved, i saa Tilfælde springe Ungerne op paa Ryggen af de Gamle og holde dem fast om Halsen. Da de ere nogle særdeles usfadelige Dyr, og udgiøre paa en Maade et Slags poetisk Tillæg om Klippen, er der udfærdiget strenge Befalinger angaaende deres Beskyttelse.

Medens jeg opholdt mig paa Klippen, havde tvende drufne Soldater faaet i Sinde at overtræde disse Befalinger; den ene af dem blev sieblikkeligen straffet uden Medvirkning af nogen Krigsret. Da de streifede en Dag i Omegnen under Signaltårnet, håndte det sig, at de kom paa Spor efter en Afdeling Ubefatte, hvilken de jagede. Da Ubefattenes Tilbagetogt var dem affaaet opefter, løb de nedester, efterfulgt af Soldaterne, der ikke kunde løbe saa stærkt; paa denne Maade nærmede de dem den steile Afgrund, der naaer til Alamedaen. Den ene af Soldaterne var saa heldig at kunne standse sit Løb, men den forreste, der tillige var den ivrigste, var det umuligt; hans døde og sonderlidte Legeme faldt ned i den offentlige Spadseregang, Alamedaen. Cf.

Perlefisferiet paa Ceylon.

(Uddraget af Penny Magazin).

Der hersker flere feilagtige Beretninger, angaaende denne interessante Gienstand, hvilke ere blevne meget almindelige, af hvilken Aarsag vi vilde bestræbe os for at give nøiagtige Oplysninger om Fisseriet, uddragne af de paalideligste Kilder. Den første af disse findes i „Memoires relatifs à l'expédition anglaise del'Inde en Egypte“, udgivet af Grev Noé, forhen en fransk Emigrant, der tjente som Officier i den engelske Armee i Indien. Endeel af det Regiment, som han var ansat ved, laae

en lang Tid paa selve Stedet, hvorfra Perlefisferiet gaaer for sig, og han har saaledes havt en særdeles god Leilighed til at giøre Bemærkninger, hvilke sammenlignede med Andres, der have været i samme Tilfælde, udviser, at Grev Noé's Jagttagelser, ere yderst paalidelige.

Perlemuslingerne ligge, ligesom Østerferne giøre det i Europa, paa Banker i Havet, og disse findes paa den vestlige Side af Den Ceylon, omtrent $\frac{3}{4}$ Mil fra Strandbredden, udenfor Kribo, Chilois og Gondalchy. Middeldybden paa Bankerne er henimod 12 Favne, og det er paa disse Steder, at det største Perlefisferie i Verden er blevet drevet i mange Aarhundreder. I fordums Tider blev dette Fisseri anseet som en privat Gienstand, tilhørende Kongernes Konge paa Ceylon, men da Hollænderne bleve Herrer over Den, blev det en Monopolhandel, og siden da de Engelse have taget Den i Besiddelse, sælger Regieringen Rettigheden til at fiske Perler til den Høisbydende, dog ere disse Salg kun gjeldende for 1 Aar*).

Fisseriet begynder gierne i April, og vedbliver ialmindelighed til Slutningen af Mai, da Havet er roligst paa denne Aarstid; denne Periode tiltrækker ikke alleneste en Mængde Indsødte fra det indre af Den ned til Kysten, men tillige et stort Antal Menneſter, fra den indiske Halvø, hvis forskellige Sprog, Sæder og Klædedragt, beskrives som meget mærkelige. De temporaire Boliger, der opføres for dem, ere ligeledes et interessant og pittoresk Syn, da man seer den nøgne Strandbred, saagodt som i et Dieblil bedækket med utallige Hytter, Dagen forinden Fisseriet begynder. Boligerne bestaae ikke af andet end nogle faae Pæle, der nedrammes i Jorden, imellem hvilke der ere lette Bambusflætninger, hvilke ere bedækkede med Cocosblade. Hr.

*) Kisbereren sælger siden til Andre Rettigheden til at fiske paa visse bestemte Steder. Buddene paa Auktionen ere afhængige af Udbytten af nogle Tusinde Prøvemuslinger, hvilke optages hist og her paa Bankerne.

Noe anfører: „disse ephemeristiske Voliger afgive ikke fielden Huusly til 150,000 Mennesker.“

Et Kanonstud i Dagbrækningen tilkiendegiver Signalet for Fisseriets Begyndelse, hvorpaa en utallig Mængde Vaade, der have forladt Strandbredden ved Midnatstider for at benytte Landvinden, ankre paa den Deel af Bankerne, som deres Rhedere have tilkiøbt sig og begynde da paa Arbeidet. Der er stedse tilstede endeel armerede Fartøier, der tilhøre Regieringen, for at paasee, at Orden vedligeholdes, og at ingen fisser paa uberettigede Steder. Ethvert Fartøi, der bruges til Perlefisseriet, har en Anfører, en Ledss og en Besætning af 20 Mand, hvoraf de 10 ere erfarne Dykkere, hvilke inddeles i tvende Skifter, der løse hinanden af.

For at kunne dykke med større Hurtighed, sætter Dykkeren sine Fødder paa en Steen, der er indbunden i Enden af et Toug, som er fastgjort til Vaaden, dets Længde er omtrent Vandets Dybde. Foruden dette Toug medtages et andet, der holdes fast af tvende Mænd i Vaaden, en Kurv befæstes ved dette, desuden forsynes Dykkeren med en lang og skarp Kniv, for at kunne løsne Muslingerne fra Banken og tillige tiene som Vaaben mod Haierne. I det Dieblit, Dykkerne naae Bunden, løsne de Muslingerne med den størst mulige Hurtighed og komme dem i Kurven, hvorpaa de forlade Touget, der er befæstet til Stenen, samt gribe det andet Toug, som Matroserne holde, og blive halede op af disse, saa at de med Hurtighed stige til Vandets Overflade.

De forunderlige Historier, der fortælles om, hvor længe disse Dykkere kunne være under Vandet, ere aldeles uden Grundvold af Sandhed, den indsigtsfulde Henry Marschal*) beretter, at den hele Tid en Dykker er under Vandets Overflade er fielden mere

*) Han var en lang Tid Stabskirurg paa Ceylon. I en Medicinal Topographi, som han har udgivet over denne Ø, findes særdeles interessante og vigtige Bemærkninger.

end 50 Secunder, hvilket er omtrent den samme Tid, Dykkerne i Neapel og i Archipelagus i Grækenland ere under Vandet, hvor de første fiske efter frutta di mare og de sidste efter Svampe. Disse tvende Klasser af Mennesker ere anerkjendte som de dygtigste Dykkere i Europa, formodentlig ifølge deres pbyssiske Dannelselse og tarvelige Levemaade, saavelsom den idelige Dvelse, de have i at udføre deres Kunst. En portugisisk Officier, der har opholdt sig 19 Aar paa Ceylon, meddeler, at Dykkerne paa denne Ø kunne være saalænge under Vandet, indtil tvende Credos kunne igientages, som ifølge den katholske Tro kan fremstiges 2de Gange i 50 Secunder.

Endskiondt Haierne ere talrige i Farvandet omkring Ceylon, er det fieldent, der skeer nogen Ulykke, medens Perlefisseriet vedvarer, hvilket man tilskriver Carmen og Bevægelsen i Vandet, der opstaaer, ved at saa mange Vaade ere samlede paa et lidet Rum, saavelsom den idelige Activitet Dykkerne ere i, hvilket rimeligt nok maa ængste og fordrive disse glubende Dyr, men de Indfødtte, der ere meget overtroiske, tilskrive hellere Grunden til deres Sikkerhed visse Midler, hvilke de kiøbe af gamle Fruentimmer, der paastaae, at Haierne blive derved forherede og angribe ei deres Kunder, dog har det undertiden været Tilfældet, at hverken Tunnlen af Vaadene, eller det overtroiske Middel har kunnet bortfierne Haierne, men Dykkeren har, ved Hielp af sin Kniv og en stor Behændighed, maattet udstaae en Kamp, i hvilken Uhyret, som oftest bliver dræbt og Dykkeren kommer heldig derfra.

Dykkerne vedblive med deres Arbeide til omtrent Kl. 10 om Formiddagen, paa hvilken Tid Søvinden begynder at blæse, hvorpaa et af Regieringens Fartøier affyrer et Kanonstud, som Signal for hele Flotillen til atter at søge Land. Saasnart Vaadene naae Strandbredden, tilstrømmer der en utallig Mængde Arbeidere, bestaaende af Mænd, Kvinder og Børn, for at bringe Dagens Fangst i Land. Speculanterne have hjer især deres Afdeling af Pytter, i hvis Midte er en Coutto, som er en aaben Plads der er indesluttet af Pæle, mellem hvilke der ere

Fletninger af Bambusrør. I disse Couttos oplægges de fangne Muslinger der forblive liggende for at forraadne, hvilket snart bliver Tilfældet formedelst den brændende Soelhed. Det er et mærkeligt Factum, at endskiøndt disse talrige Couttos, der ligge tæt ved hinanden, hvoraf enhver indeholder en umaadelig Mængde Muslinger, der alle gaae i Forraadnelse paa engang og udbrede den affhyeligste Stank, desuagtet ikke ere skadelige for den store Befolknings Sundhed, der opholde sig i Nærheden.

„I tvende paa hinanden følgende Aar“ anfører Hr. Noé, „da jeg gjorde Tjeneste ved Fiskeriet, blev ikke een Soldat syg ved det Regiment jeg stod ved, Europæer og Sapoyer vare lige friske.“ Hr. Marschall har gjort den Bemærkning, at i dette Klimat, hvor Forraadnelsen af vegetabiliske Substantier er saa yderst farlig, ere derimod den af animalske næsten uskadelig.

Saa snart Forraadnelsen af Muslingerne har opnaaet en tilstrækkelig Grad, blive de lagte i Truge, der ere giorte af udhulede Træstammer, i hvilke de blive overøfede med Sovand og i den forraadne Tilstand, i hvilke Østerne befinde sig, afgive de med Lethed de Perler de indeholde, hvorpaa Afvadfningen af disse begynde. Ved hver Ende af Truget staaer en Opsynsmand for at iagttage, at Arbejderne, der alle staae paa den ene Side af Truget, ikke stule nogen Perle; andre ere placerede bagved, for at undersøge, om ingen af de bortkastede Skaller, ikke stulde indeholde noget af denne kostbare Bestanddeel. Arbejderne ere forbudne under Straf af Pnygl, at løfte deres Hænder til Munden, medens at Perlevadskieret gaaer for sig, men uagtet alle disse Forsigtighedsregler og Opsynsmændenes Narvaagenhed, lykkes det dog undertiden en Arbejder, at nedsluge en Perle af stor Værdi.

Øfterat alle Skallerne ere bortkastede, forblive Perlerne i Sandet, der er i Bunden af Trugene, hvorpaa de største blive optagne med megen Varsomhed og atter gientagne Gange vadsfede med reent Vand, de øvrige blive blot optagne og strøede paa en Dug for at tørres i Solen; først naar dette er skeet, henvendes

Opmærksomheden paa de mindre Perler, hvilke overlades i Usmindelighed Fruentimmerne at optage og tørre.

For at kunne assortere Perlerne, gøres Brug af 3de Stager, hvoraf den anden har mindre Huller end den første, og den 3die mindre end den anden, saa at Perlerne blive indeelte i 3de bestemte Klasser. Der er endnu andre Ting, der maa undersøges, for at bestemme Perlens Værdi, saafom Gensformigheden i Dannelsen, Farven m. m. Ved denne Fremgangsmaade er det interessant at lægge Mærke til, at medens man i Europa sætter høiest Pris paa, at Perlerne ere aldeles hvide, foretrakke Indvaanerne de, der have en Rosenfarve, og Indianerne samt andre orientalske Folkeslag foretrakke de gule. Foruden disse trende Hovedfarver, findes der Perler, der ere lyseblaa, andre, der have en Guld-, og atter andre, der have en Sølvfarve.

„Perlen“ anfører Hr. Noé „er en Sygdom hos Muslingen, hvilken udfordrer 7 Aar for aldeles at udvikle sig, og bliver Skallen ikke fæstet forinden den Tid, doer Muslingen og Perlen er tabt. Naar stormende Veir indtræffer i Fiskertiden, lide Muslingerne ofte meget, hvoraf følger, at Udbyttet bliver mindre. Det er ikke usandsynligt, at Muslingen aabner sig under flige Omstændigheder og afgiver Perlen.“

Paa den Tid Fiskeriet gaaer for sig paa Ceylon, ankomme foruden Speculantere en heel Skare af Haandsværkere, der ere meget øvede i at bore Huller igiennem Perlerne, hvilke de gjøre paa selve Stedet for en meget moderat Betaling. Der gives kun faae Steder, der ere mere livlige, end Ceylons vestlige Deel er det paa denne Tid. Foruden Handelen med Perlerne, giver en saadan Forsamling af Menneffer Anledning til, at mange Handlende faae deres Varer affatte; kort, alting er Liv og Virksomhed; men naar Fiskertiden er forbi, bortreise baade de Indfødte og de Fremmede; Hytterne nedbrydes, neppe vinder man da i en Måls Afstand nogen menneskelig Bopæl, og den største Ensomhed hersker da den øvrige Deel af Aaret.

Om Sympiesometeret.

Barometerets Nytte for Skibsfarten har allerede længe været erkendt, da det ved at vise Lufttrykket og tilkiendegive Atmosfærens Tilstand med Hensyn til dens større eller mindre Tæthed tilligemed de deri indtrædende Forandringer, sætter Sømanden istand til itide at tage de nødvendige Forholdsregler til sit Skibs Sikkerhed, det være i Søen eller i Havn, da, som bekjendt, Dviffsølvet's Dalen i Barometeret viser en indtrædende fortyndet Tilstand af Atmosfæren, hvilken næsten altid, naar den stæer i betydelig Grad, bebuder uroligt og stormende Veir. At dette nyttige Instruments Brug i Coffardifarten ikke har været saa udbredt som det maatte formodes, maa vel for endeel tilskrives den Omstændighed, at det for at vise rigtigt, og for at Dviffsølvet kan gives saamegen Rolighed som muligt for Afkælningsens Skyld, maa ophænges saaledes, at det i sin dobbelte Balance kan have fri Vandring til alle Sider, for under Skibets Bevægelser at kunne beholde den verticale Stilling. Dertil udfordres ofte større Plads, end der i en almindelig Coffardifahrt kan afgives; og da deri tillige ofte arbeides med Hensætning af Gods, hvorved Barometeret let er udsat for ved Stød at beskadiges, eller at bringes ved Uforsigtighed saameget i horizontal Stilling, at der kommer Luft op i Dviffsølvet, hvorefter det ikke længere viser rigtigt: saa er det i mange saadanne Skibe ikke heller saa vel anvendeligt. Dette gav Anledning til at man søgte at opfinde et Instrument, der aldeles kunde erstatte Søbarometeret, uden at besidde nogen af dets store Mangler til Skibsbrug; og Løsningen af dette vanskelige Problem synes fuldkomment tilfredsstillende at være opnaaet af Englænderen Aldie ved det af ham, for noget over 20 Aar siden opfundne Instrument, som han gav Navn af Sympiesometer eller Sammentrykningsmaaler, og der ligesom Barometeret viser Lufttrykket og de Forandringer, der deri foregaaer.

Da Sympiesometere nu forfærdiges her i Kjøbenhavn, hvilket betydeligen vil lette dette Instruments Indførelse i Skibsfarten hos os, har jeg anseet det hensigtsmæssigt, ligesom det er efter Fleres Opfordring, at fremsætte her for Archivets Læsere en Forklaring over dets Indretning og Brug, tilligemed et Uddrag af fem Maaneders Sammenligninger, foretagne paa en Søopmaalings-Expedition forrige Aar, med et Sympiesometer forfærdiget her af Hr. Instrumentmager F. A. Thiele og et paa-lideligt Søbarometer, for at bidrage til en mere udbredt Kundskab om dette Instrument, som jeg fandt saa fortrinligen at egne sig til Skibsbrug og at kunne blive saa vigtigt og nyttigt for Sømanden.

Medfølgende Tegning*), der er $\frac{1}{4}$ af Størrelsen, viser Sympiesometeret i sin Kasse saaledes som det fastskrues ombord. Det bestaaer af et Glasrør A, der forneden er ombøiet opefter og aabent ved B, men lukket foroven ved C; i begge Ender er et cylinderdannet Reservoir. I dette Rør er der Olie, istedetfor at der i Barometeret er Dviffsøl; men for at Atmosfærens Tryk ikke skal kunne drive Olien saa høit som muligt deri, saaledes som Tilfældet er med Dviffsølvet i Barometeret, hvor, i det saakaldte Torricelliske Vacuum, saa godt som ingen Modstand er, og hvortil udfordredes et meget længere Rør, er der indført over Olien den bekjendt letteste Lustart Brinten (Vandstofgas), som ved sin Spændighed gjør Modstand mod Lufttrykket paa Olien igiennem Nabningen ved B. Paa venstre Side af Røret er anbragt et Thermometer D, og paa høire Side en Skala E, indeelt ligesom dette, men saaledes, at Tallene gaae i omvendt Orden mod Tallene paa Thermometer-skalen, altsaa nedefter, uden dog at være liig dem i Størrelse. Ovenpaa denne Skale er der en bevægelig Skale F, der har en lille Viser G fæstet til dens Overkant, og paa Siden en Tap H, hvormed den kan stydes op og ned. Denne Skale er indeelt i fire Dele, som forestille Barometerets Tommer og Linier,

*) See Tab. II. Fig. 2.

og betegnes som disse med Tallene fra 26 til 30; men de ere af ulige Størrelse paa Grund af Brintens Sammentrykning.

Sympiesometeret, saaledes som det her forfærdiges af Hr. Thiele, er med sin hele Kasse 22" langt, 2½" bredt og 1½" tykt og er paa Ydersiden dækket med Glas. Ved Kassens øverste Ende ere anbragte Metaløffener tienlige til at ophænge og fastsætte Instrumentet. Figur 3 viser Kassen fra Siden med Tappen H til den bevægelige Skale F.

Naar man ved Hjælp af Sympiesometeret vil vide Maalet for Atmosfærens Tryk, maa man først aflæse Thermometeret D, og derpaa med Tappen H flytte den bevægelige Skale saaledes, at Viseren G kommer til at staae paa den angivne Varmegrad, f. Ex. paa 10° + R, saaledes som vises paa Tegningen; derpaa aflæses Sympiesometerstanden paa Skalen F ved Oliens Overkant A, som i dette Tilfælde er 28 Tommer, og som da tillige er liig det Lufttryk, som ethvert godt Barometer vilde angive til samme Tid og Sted, forudsat at Sympiesometeret og Barometeret vare begge inddeelte efter samme Tommemaal, hvortil almindeligviis bruges de gamle franske Tommer, som angive Luftens Middelryk for 28 Tommer. For lettere at kunne bemærke Oliens Bevægelser ved A, for deraf at slutte sig til de indtrædende Veirforandringer, er der i den nederste Deel af Kassen anbragt en, ligesom Skalen F inddeelt Metalffive K, hvorpaa er en fast Viser I, som, ved at dreie Skiven, sættes paa Standen ved den sidste Jagttagelse. Over Aabningen B er en Prop med en Skydestang L, for at lukke for Olien naar Sympiesometeret skal transporteres; hvorimod den skydes fra, naar det er fastsættuet, for at Olien kan modtage Lufttrykket.

Ved de tvende Legemer, Oliens og Brintens indbyrdes Modstand ved Lufttrykket paa Olien, som driver disse mod hinanden saaledes, at Olien ikke kan stige eller falde ved Forandringerne i Atmosfærens Tyngde, uden at Brinten sammentrykkes eller udvides, bevirkes de store Fordele, som Sympiesometeret har for Søbarometeret, hvoraf den væsentligste er den, at Olien derved

faaer saa stor Rolighed, at et Skibs Bevægelser, selv i svær Søgang, naar Instrumentet ganske er udsat for dem, ingen synlig Indvirkning har paa dennes Overkant A, som er Punktet for Visningen. Det kan derfor fastsættes ombord til en af Kabyttens Sider, og altid med Lethed aflæses, om endog Bevægelsen er voldsom, hvilket ingenlunde er Tilfældet med Søbarometeret; og med Hensyn til Afkælningen har det endnu det store Fortrin, at Inddelingen af Sommer og Linier paa den bevægelige Skale F, hvorpaa Oliens Overkant angiver Lufttrykket, er mere end dobbelt saa stor som paa Barometeret, hvorved enhver Forandring bliver meget mere synlig, og selv en liden bliver mulig at iagttages. Som vigtige Fordele ved Sympiesometeret henhører endvidere, at det optager meget mindre Plads end Søbarometeret, og at det aldeles kan bevares for at blive beskadiget ved Stød, ved stærke Trælister paa Siderne med en Dør for, saavel som, at det lettere kan transporteres naar Proppen er trykket fast ned ved B, da det uden Skade kan bringes i horizontal Stilling. Hvis da noget af Olien derved skulde være kommet op i Røret, og ikke glider ned igien ved at holde det verticalt, tilraader Hr. Thiele at fastsætte Røret og opvarme det enten med Haanden eller med en Svamp med varmt Vand, eller og ved at holde det i nogen Afstand fra Ild, hvorved Olien bringes til igien at synke ned; dog bør dette sidste Mittel anvendes med største Forsigtighed, da Glasfæet kan springe.

Uddrag af Sammenligningerne ved Søbarometeret:

Datum.	Klokket.	Vind.	Veir.	Thermo- meter.	Baro- meter.	Sym- piefo- meter.
Juli 1.	M. D.	N. N. V.	meget haard Kuling	12° +	28. 4 $\frac{1}{2}$	28. 4 $\frac{1}{2}$
— 2.	G. M. Kl. 8 F. M. — 8 M. D. — 8 G. M. — 8	— N. V. — —	— Regn — —	9° + 10° + 11° + 9° +	28. 4 28. 3 28. 2 $\frac{1}{2}$ 28. 2	28. 4 $\frac{1}{4}$ 28. 3 $\frac{1}{4}$ 28. 3 28. 2 $\frac{1}{4}$
— 3.	F. M. — 8 G. M. — 8	N. N. V. N. V.	lidt aftagende frisk Kuling Regn	10° + 10° +	28. 2 $\frac{1}{2}$ 28. 1 $\frac{1}{2}$	28. 3 28. 2
— 4.	F. M. — 8 G. M. — 8	N. —	laber Kuling haard —	10° + 10° +	28. 1 $\frac{1}{2}$ 28. 2 $\frac{1}{2}$	28. 2 28. 3
— 5.	F. M. — 8 G. M. — 4	N. N. V.	laber — haard —	12° + 15° +	28. 3 $\frac{1}{4}$ 28. 3 $\frac{1}{2}$	28. 3 $\frac{1}{2}$ 28. 4
— 6.	M. D.	N. V.	næsten Stille	13° +	28. 3	28. 3 $\frac{1}{2}$
— 7.	M. D.	N. V.	frisk Kuling	13° +	28. 2 $\frac{3}{4}$	28. 3 $\frac{1}{4}$
— 8.	M. D. G. M. — 4 — 8	N. V. t. N. N. V. —	laber Kuling, Regn haard Kuling tiltg. meget haard Kuling, Regn	12° + 12° + 10° +	28. 2 28. 2 28. 2 $\frac{1}{4}$	28. 2 $\frac{1}{2}$ 28. 2 $\frac{1}{2}$ 28. 2 $\frac{3}{4}$
— 9.	F. M. — 7 M. D. G. M. — 8	N. N. V. — N. V.	haard Kuling aftg. — frisk Kuling tykt	10° + 10° + 10° +	28. 3 $\frac{1}{2}$ 28. 3 $\frac{1}{4}$ 28. 3	28. 3 28. 3 28. 2 $\frac{3}{4}$
— 10.	F. M. — 4 — 8 M. D. — 8 G. M. — 4	N. N. V. — — N.	næsten Stille — labert —	9° + 12° + 12 $\frac{1}{4}$ ° + 13° +	28. 2 $\frac{1}{2}$ 28. 2 $\frac{1}{2}$ 28. 2 $\frac{1}{4}$ 28. 2 $\frac{1}{4}$	28. 2 $\frac{1}{2}$ 28. 2 $\frac{1}{4}$ 28. 2 $\frac{1}{4}$ 28. 2 $\frac{1}{4}$
— 11.	F. M. — 8 G. M. — 8	N. N. V. N. V. t. V.	— haard Kuling Regn	11° + 10 $\frac{1}{4}$ ° +	28. 2 $\frac{1}{4}$ 28. 1 $\frac{1}{2}$	28. 2 $\frac{1}{4}$ 28. 2
— 12.	F. M. — 8 M. D.	N. N. V. D. N. D.	aftagende labert	10° + 13° +	28. 1 $\frac{1}{2}$ 28. 1 $\frac{1}{2}$	28. 2 28. 2
— 15.	M. D. G. M. — 8	S. S. D. N. N. V.	— labert, Regn	15° + 15° +	28. 2 28. 1	28. 2 $\frac{1}{2}$ 28. 1 $\frac{1}{2}$
— 17.	M. D.	V. S. V.	— disigt	14° +	28. 0 $\frac{1}{2}$	28. 1
— 18.	M. D.	V.	laber Kuling	15° +	28. 1	28. 1 $\frac{1}{2}$
— 19.	M. D.	S. V.	— disigt	16° +	28. 1 $\frac{1}{2}$	28. 2
Aug. 9.	F. M. — 6 35' G. M. — 12-50' G. M. — 6-50'	N. V. N. N. D.	haard Kuling labert haard Kuling	14 $\frac{1}{2}$ ° + 18° + 17° +	28. 5 $\frac{1}{2}$ 28. 5 $\frac{1}{2}$ 28. 4 $\frac{1}{2}$	28. 6 28. 6 28. 4 $\frac{3}{4}$
— 10.	F. M. — 7-20	D. N. D.	Storm	17 $\frac{1}{2}$ ° +	28. 3 $\frac{1}{4}$	28. 3 $\frac{1}{2}$

Datum.	Klokket.	Vind.	Veir.	Thermo- meter.	Baro- meter.	Sym- piefo- meter.
Aug. 10.	G. M. Kl. 1' 15' G. M. — 7-30'	D. N. D. D.	meget haard Kuling næsten Stille frisk Kuling	22° + 18° +	28. 3 $\frac{1}{4}$ 28. 3	28. 3 $\frac{1}{4}$ 28. 3
— 11.	F. M. — 8-5' G. M. — 2-20' — 8-25'	D. N. D. — N.	meget haard Kuling labert	15° + 22° +	28. 2 28. 2	38. 2 28. 2
— 19.	F. M. — 10-25'	S. D. N. D.	næsten Stille —	20 $\frac{3}{4}$ ° + 22° +	28. 2 $\frac{1}{4}$ 28. 3 $\frac{3}{4}$	28. 2 $\frac{1}{4}$ 28. 3 $\frac{1}{2}$
— 20.	G. M. — 4-30' F. M. — 4-50' — 11-25'	V. S. V. —	— labert —	22° + 15° + 22° +	28. 3 $\frac{1}{4}$ 28. 2 $\frac{3}{4}$ 28. 2 $\frac{3}{4}$	28. 3 28. 2 $\frac{1}{2}$ 28. 2 $\frac{1}{2}$
— 21.	G. M. — 5-10' M. D. G. M. — 5-40'	— — V.	frisk Kuling — haard Kuling	21° + 19° + 19° +	28. 2 $\frac{3}{4}$ 28. 2 28. 2	28. 2 $\frac{1}{2}$ 28. 2 28. 2
— 22.	F. M. — 6-10' G. M. — 12-18' — 6-30'	N. N. V. N. V. —	meget haard Kuling — —	14° + 16° + 16° +	28. 2 28. 2 28. 2	28. 2 $\frac{1}{4}$ 28. 2 $\frac{1}{4}$ 28. 2 $\frac{1}{4}$
— 23.	F. M. — 6-50' G. M. — 1-15' — 7-10'	— — N. N. V.	— — — Regn-	10° + 16° + 11° +	28. 1 $\frac{3}{4}$ 28. 1 $\frac{3}{4}$ 28. 1 $\frac{3}{4}$	28. 2 28. 2 28. 2
— 24.	F. M. — 7-15' G. M. — 2-5' — 7-45'	— N. V. N. N. V.	meget haard tiltag. Storm — Regn-	10° + 12° + 10° +	28. 1 $\frac{3}{4}$ 28. 1 $\frac{3}{4}$ 28. 1	28. 2 28. 2 28. 1 $\frac{1}{2}$
— 25.	F. M. — 8-15' G. M. — 3-45' — 8-40'	V. S. V. —	— lidt aftagende haard Kuling	8° + 10° + 9° +	28. 0 28. 0 28. 0	28. 0 $\frac{1}{2}$ 28. 0 $\frac{1}{2}$ 28. 0 $\frac{1}{2}$
— 26.	F. M. — 3-35' — 9-45' G. M. — 4-0' — 10-25'	N. V. — — V.	Storm, Regn — lidt aftagende —	7° + 9° + 10° + 9° +	27.11 27.10 $\frac{1}{2}$ 27.10 27.9 $\frac{1}{2}$	27.11 $\frac{1}{2}$ 27.11 27.10 $\frac{1}{2}$ 27.10
— 27.	F. M. — 11-15' G. M. — 6-45'	N. V. N. N. V.	meget haard Kuling med Regnbyger	11° + 10° +	27.11 27.11 $\frac{1}{4}$	27.11 $\frac{1}{2}$ 28. 0
— 28.	F. M. — 6-50' G. M. — 12-15' — 7-0'	— — V. t. S.	Storm, Regnbyger — aftagende	9° + 9° + 10° +	28. 1 28. 1 $\frac{1}{2}$ 28. 2	28. 1 $\frac{3}{4}$ 28. 2 28. 2 $\frac{3}{4}$

Dagen efter var det onde Veir, som begyndte den 9de Aug., forbl, og Barometeret saavel som Sympiesometeret steg jevnt med hinanden.

Af disse Sammenligninger sees, at Sympiesometeret lider samme Indvirkninger af Atmosfærens Tryk som Barometeret, og at det meget nær i Stigen og Falden følger det; jeg har derfor anseet det overflødig at fortsætte dette Uddrag af min Protokol videre, da heraf allerede viser sig, at dette Instrument er fuldkomment skiftet til at erstatte Søbarometeret, og at man trygt kan stænke det samme Filtro som dette. At det Sympiesometer hvormed jeg anstillede disse Sammenligninger, som oftest stod lidt høiere end Barometeret, nemlig fra $\frac{1}{4}$ til $\frac{3}{4}$ Linie, hvilket Tabellen viser, ligesom det nogle Gange, i Lobet af Varet, stod indtil 3 Linier høiere, maa for en Deel tilskrives disse Slags Instrumenters større Følsomhed mod Trykket af Atmosfæren, saavel som den tidligere Indvirkning deraf, hvilket sidste ofte blev bemærket; imidlertid dersom det befandtes, at Sympiesometeret viste en regelmæssig Forskiællighed fra et paalideligt Barometer, da kan dette rettes ved enten at forkorte eller forlænge Viseren G saameget som denne konstante Forskiel, som maa være funden ved et Middeltal af mange noiagtige Sammenligninger, fandtes at være, eller og corrige enhver Jagttagelse derfor. At foretage saadanne Sammenligninger hver Gang førend man gaaer tilføes, vilde være meget hensigtsmæssigt, især naar Sympiesometeret havde været brugt i flere Aar, for at være vis paa dets noiagtige Visning med et paalideligt Barometer, eller derved lære at kjende Uovereensstemmelsen, som, naar den rettes enten ved Viseren, eller ved at anvendes paa Jagttagelserne, vil give under alle forskellige Lufttryk og Temperaturafværlinger, den noiagtige Barometerstand. Jeg har prøvet Sympiesometeret i Temperaturer fra $5^{\circ}+$ til $22^{\circ}+$ R., og fundet det i disse altid meget paalideligt, hvoraf jeg med Rimelighed antager det saa aldeles sikket mod alle vor Jords forskellige Temperaturers Indfydelse; at det ligeledes vil følge Barometeret i koldere og varme Klimater, og

tør saaledes med Sikkerhed, saavel paa Grund heraf, som for dets store Fortrin for Søbarometeret, anbefale det paa det varmeste til Skibsbrug, saameget mere som det, siden dets første Prøve paa Søen i Varet 1816 indtil vore Dage, har tilbundet sig af mange erkjendt dygtige Sømand, baade her og i Udlandet, baade paa Reiser under de varme og kolde Himmelstrøg, en særdeles fordeelagtig Bedømmelse.

S. Uschehoug,
Capt. Lieutn. i Sø-Staten.

Veiledning og Bemærkninger, angaaende Seiladsen mellem Kullen og Stevns.

Da det undertiden kan være Tilfældet, at Skibe ere nødsagede til at holde Sundet ind uden at kunne erholde Lods, saavel som Skibe, der ligge til Ankers mellem Helsingør og Kiøbenhavn, miste Ankre og Louge, og ere da nødsagede, at holde det gaaende under Seil, saa troer jeg det ikke uden Interesse for de af de ærede Læsere, der ere Sømand, at finde i Archivet en Veiledning til at beseile dette Farvand, naar ingen Lods harvdes. Dog vil jeg alletider tilraade, at hvor det er muligt at erholde Lods, da at gjøre det, da disse i Almindelighed ere duelige Mænd i deres Fag, der ere godt kjendte med alle locale Omstændigheder.

De Steder, hvor der kunne erholdes Lods mellem Kullen og Stevns ere:

paa den danske Kyst.

Gilleje } disse lodse kun til Helsingør.
Hornbeck }

Helsingør } lodse fra og til disse Steder, saavel som
 Kiøbenhavn } til Havnene paa svenske Kysten.
 Dragøe }

Lund, et lidet Fisterleie ved Stevns, lodse ind til Strande-
 gaards Rhed i Præstøbugten.

Antallet af Lodsmærkerne i dette Farvand er saa stort, flere
 af Mærkerne saa vanskelige at kiende, i Særdeleshed i selve Drog-
 den, for den der ei er bekjendt med Localiteterne, at det vilde
 være til ingen Nytte, at opgive dem alle, af hvilken Marsag jeg
 i det Efterfølgende kun vil holde mig til de generale Mærker, der
 tydelig kunde sees og kiendes fra Søen.

I.

Indseilingen til Helsingør fra Kattegattet om Dagen.

Med østlig Vind holdes den svenske Kyst. Man maae
 iagttage, at naar Kullen er passeret, da ikke at komme østligere,
 end Kullens Fyrtaarn peiles i N. $\frac{1}{2}$ D., for at undgaae en Riede
 af Steenrev, der styder ud fra den svenske Kyst, der i Alminde-
 lighed kaldes Svineboerne. Loddet maa holdes gaaende, naar
 der erholdes 8 à 10 Favne grunder det hurtig op. Coursen
 bliver efter Omstændighederne S. t. D. og S. S. D. indtil man er
 midt i Farvandet og har passeret Fisterleiet Wiget, der er kien-
 delig ved, at Kirken har et temmelig høit Spiir, hvorpaa man
 maae være særdeles paapasselig, hvis man vil holde den svenske
 Kyst saa nær muligt, at ikke Taarnet ved Helsingborg (der kaldes
 Kærnen) kommer sydligere end S. $\frac{1}{2}$ D., for at undgaae Grolle-
 grunden og Pittarpe-Rev, og naar disse ere passerede kan man
 holde den svenske Kyst paa Loddet, ved ikke at have mindre end
 5 Favne.

Med en aaben eller vestlig Vind. Saasnart Kullen er
 passeret, styres sydlig indtil man er kommet midt i Farvandet,
 iagttagende at bringe Ven Hveen fri for Kronborg Søst-
 ning, forinden Nakkehovedets Fyrtaarne blive skjulte af
 Ellekilbehage, for at undgaae Lappegrunden. Med dette Mærke,

nemlig Hveen fri for Kronborg, seiles indtil Kronborg faaes
 i V. S. V., saa kan man dreie til Vinden og med Sikkerhed
 løbe Pynten nær paa et Par Kabellængder, hvorpaa Ankerplad-
 sen søges.

Lappegrunden begynder strax søndenfor Hammermøllen og
 ligger omtrent $\frac{1}{4}$ Mil fra Landgrunden, strækker sig langs med
 Farvandet, ned til Kronborg, Dybderne ere meget forstjellige, fra
 18 til 6 Fod. Langs den østre Side staaer 3 Roste paa 21
 Fod, nemlig paa Nordkanten, Midten og Sydkanten. Paa selve
 Grunden findes endeel Steen.

Foruden Lappegrunden er der endnu nogle andre Grunde paa
 den siællandste Kyst, nemlig udenfor Gildberghoved og Nakkehoved,
 der strække sig $1\frac{1}{2}$ til 2 Fierdingvei fra Land, af hvilken Marsag man
 ikke maa nærme sig den Deel af Kysten paa mindre end 8 à 9
 Favne Vand, og naar det er sigtbart Veir maa Ellekilbehage ikke
 bringes østligere end S. D. t. S. Ved Ellekilbehage begyn-
 der Landet at blive høit, det kan anløbes meget nær med de
 største Skibe, da der er 8 à 9 Favne Vand tæt ved Land.

Indseilingen til Helsingør om Natten.

Med en aaben eller vestlig Vind, styres sydlig naar Kullen er
 passeret indtil de 2de Fyre paa Nakkehoved komme overet, iagt-
 tagende, inden dette seer, ikke at faae Kullens Fyr østligere end
 N. t. D. $\frac{3}{4}$ D. for at undgaae Grundene omkring Nakkehoved.
 Naar Fyrene ere komne overet, saa holdes dette Mærke, ved at
 styre D. S. D. vel saa østlig, indtil Kronborg Fyr faaes i S.
 t. D., da har man 14 Favne Vand, derpaa styres S. S. D.
 indtil man faaer Kronborg Fyr i S. V., saa er Lappegrunden
 passeret, hvorpaa Ankerpladsen søges.

Særdeles Dymærksomhed maa anvendes, for ved Seilingen
 af Fyrene, at finde hvorledes Strømmen løber og derefter ind-
 rette Seiladsen, for at holde sig i det rette Farvand.

Med østlig Vind holdes Kullens Fyr i N. $\frac{1}{2}$ D. indtil
 det vestligste eller høieste Fyr paa Nakkehoved peiles i V. t. N.,
 (iagttagende at holde Loddet gaaende og ei faae mindre end 10

Favne) saa er man vest eller tværs for Vigen, derpaa styres S. S. O. indtil Nallehoveds Fyrene faaes i N. V. t. V., saa er man tværs eller vest for Hittarpe Rev, og kan altsaa holde den svenske Ryst paa Loddet, kommende den ei nærmere end 5 Favnes Dybde. Naar Fyrene komme overet paa Nallehoved, maa man være agtsom, da man saa er tværs eller i Nærheden af Grollegrunden og Hittarpe Rev.

Ankerpladsen paa Helsingørs Rhed.

Mærkerne for 4 Favnes Dybde, paa Vestkanten af Dikken ere følgende: den yderste eller vestre Huk af Kullen paa Pynnten af det N. O. Batterie paa Kronborg, og til samme Tid den vestligste eller hoieste af de trede Møller, hvilke staae paa Valfen udenfor Helsingør over det nordre Sukkerhuus; denne Bygning har et blaat Tag. Paa denne Rhed findes forresten god Ankergrund overalt.

Naar et dybtgaaende Skib skal nordest, er den bedste Ankerplads, naar begge Kirkerne i Helsingør holdes overet, indtil Kærnen i Helsingborg er passeret nordensfor Kirken sammesteds, saa har man 7 à 8 Favne i Nærheden af S. V. Kanten af Dikken og kan godt komme under Seil med de Vinde, man kan seile Rattegattet ud med.

Umindelig Sagttagelse.

Er Vinden S. O. og sydlig, og der tillige gaaer senden Blande, er det næsten ikke mueligt at krydse sig op til Helsingør, man bør i saa Tilfælde, søge Ankerpladsen i Hornbecksbugten midt imellem Hornbeck og Dronningemøllen paa 5 Favne Vand. Fra Hornbeck gaaer der et Sandrev ud, der strækker sig omtrent $\frac{1}{2}$ Miil N. N. V. hen og paa hvis ydre Ende er $4\frac{1}{2}$ Favn.

II.

Sra Helsingør til Kiøbenhavn.

Koursen er S. t. V. og S. S. V. efter Omstændighederne. Man maa være agtsom paa Nivaæe Flak og Torbeck's Rev, hvilke herved nærmere skulle omtales.

Nivaæe Flak strækker sig omtrent $\frac{1}{2}$ Miil østerefter fra Nivaæe By. Naar Landskrone Kirke er lidt udenfor for den søndre Huk af Hveen og Helsingørs Kirker havet i N. N. O. $\frac{1}{2}$ O., da har man kun 4 Favne Vand, Sandbund. Paa Kanten af Grunden er 3 Favne, som aftager jævnt mod Landet og man kan nærme sig det paa Loddet efter Skibets Dybgaaende.

Torbeck's Rev ligger udenfor Fiskeleiet Torbeck og strækker sig $\frac{3}{4}$ Miil ud fra Land. Svære Skibe maae ikke komme det nærmere paa Loddet end 6 Favne. Man gaaer fri af dette Rev, ved at holde den nordlige Maste-Kran paa Solmen (Nyholms Kran) overet med Vor Srelfers Kirkespiir. Naar Slottet Eremitagen er midt i Nabningen eller Sletten er man tværs for samme. Revet begynder sydfra, naar Eremitagen slipper Nordkanten af Skoven, der er syd for Nabningen eller Sletten, og naar Eremitagen er paa Syd-kanten af Skoven, nordensfor Nabningen, er Revet passeret. Paa Revet er 3 Favne til $\frac{1}{4}$ Miil fra Landet. Man maa vogte sig for et Brag, som ligger paa Revet omtrent S. S. O. for Eremitagen og $\frac{3}{4}$ Miil fra Landet, paa hvilket der kun med daglig Blande er 12 Fod, der er anbragt paa samme en Topvager. Naar man kommer nordfra og er passeret Vedbek, og inden man nærmer sig Revet, maa hele Kiøbenhavn bringes udenfor Hukken af Skovshoved.

Om Natten gaaer man fri af dette Rev, ved ikke at faae Fyret paa Trekroners Batterie sydligere end S. S. V. *).

Efterat Torbeck's Revet er passeret, styres S. S. V., eller vestligere efter Omstændighederne, for at opsege Stubbetonden hvilken er hvid malet og som beholdes om Styrbord. Ved at holde Loddet gaaende og ei at faae mindre end 5 Favne, er man sikker paa ikke at passere mellem Land og samme; thi hvis

*) Dette Fyr er beliggende paa den østre Side af Batteriet Trekroner, er 30 Fod over Vandet. Det er Bestemmelsen, at det skal forhoies i Løbet af Aaret.

det var Tilfældet med Skibe, der stak over 10 Fod, vilde man komme paa Grund paa Stubbegrunden.

Mærket for denne Lønde er Srelfers Kirkespiir over Christianshomls Kran og til samme Tid Charlottenlunds Slot lige i Nabningen af Skoven. Lønden ligger paa 22 Fod Vand. Vil man tage Stubbegrunden saa nær som muligt, holdes Christianshavns tydsk Kirke lidt østen for Pakhusene ved Toldboden, og da høves 3 Favne Vand, men naar Kirken gaaer ind paa Østkanten af Pakhusene, høves kun 16 Fod.

Skulde et Skib komme op i Renden eller den ydre Rhed og Lodsen ikke var kommet ombord endnu, kan man holde det gaaende under Seil mellem Middelgrunden og Stubben, ved ei at have mindre end 4 Favne Vand paa hver af Siderne.

Med svære Skibe vendes for Stubben, naar Nicolai Taarn er over Vestkanten af Landcadetacademiet.

Nøder et Skib Modvind søndenfor Hveen, maa man være agtsom paa Vester Flakket, der styder ud fra Landskrone. Dette hele vidtløftige Rev, er opfyldt med Stene, som tildeels sees over Vandet, og da der er temmeligt steilt i Nærheden af Revet bør det ei nærmes paa mindre end 5 à 6 Favnes Dybde. Saalænge Landskrone Kirke peiles mellem O. t. S. og N. O., maa Kirken paa Hveen ikke skiules af denne Ø's S. V. Suk, eller, naar Kærnen i Helsingborg slipper Hveens østre Suk, maa der strax vendes. Dette maae noie bemærkes, saasom Strømmen ofte er stærk, og sætter undertiden ind mod Land.

Hvad den siællandste Ryst mellem Helsingør og Kiøbenhavn isvrigt angaaer, da er der intet at befrygte, naar man ikke nærmer sig samme paa mindre end 5 Favne Vand.

Den Hveen.

Der er steilt dybt paa den østre Side og Dybderne ere saa hastig tiltagende til 20 og 25 Favne, at man ikke godt kan stoppe der. Paa den nordre og vestre Side er der ikke saa dybt, tillige ere Dybderne fra Land mere jævnt tiltagende og Anker-

grunden overalt god. Man maa iagttage ei at komme Landet nærmere paa N. V. og Vestkanten end 5 Rabbellængder, da der styder nogle smaa Rev ud.

Seiladsen østen om Hveen.

Mellem Helsingborg og Landskrone findes ingen Havn eller udmærkede Ankerpladse, dog kan man stoppe overalt paa 8 til 19 Favnes Dybde. Landgrunden strækker sig omtrent $\frac{1}{2}$ Miil fra Kysten, og bør ei nærmes paa mindre end 6 à 7 Favnes Dybde, da der for det meste er steilt. Omtrent $\frac{3}{4}$ Miil søndenfor Helsingborg, styder Landgrunden temmeligt langt ud og kaldes Rneehagen; man gaaer fri af den, naar Glumsløf Kirke (denne ligger omtrent 1 Miil nordenfor Landskrone) sees søndenfor Ryabek, et Teglværk, som ligger ved Stranden omtrent $\frac{1}{2}$ Miil N. t. V. fra Glumsløf Kirke.

Skulde man være nødsaget at gaae østen om Hveen, styres midtveis mellem denne og Landskrone, dog nærmere Hveen. Koursen bliver da S. V. til Kiøbenhavn, iagttagende hvad forhen er omtalt angaaende Vester-Flakket.

III.

Hollænderdybet og Drogden.

Ved Anløbningen af Hollænderdybet nordfra, maae iagttages, naar Torbeck's Revet er passeret, at Hveens vestre Suk holdes i N. t. O. $\frac{1}{2}$ O. indtil man faaer Sigte af Middelgrundens nordre Lønde, hvilken træffes, naar de nordligste Taarne i Kiøbenhavn peiles i V. t. S. $\frac{1}{4}$ S.*). Denne Lønde

*) Paa Middelgrundens østre Side ere trende Lønder, der ligge i en Retning af S. t. V. og N. t. D. Den nordligste Lønde ligger en god Rabbellængde nordligere end Grunden, da der paa dette Sted ligger Braget af et sunket Linieskib, for hvilket den tillige abbarer, tæt ved samme er 10 Favne. De tvende andre Lønder ligge paa 3 Favne Vand. Paa den sydlige Deel af Middelgrunden er en Mængde Steen. Dybden er forskiellig; paa den nordlige Deel er 18 Fod, men paa den sydlige Deel kun 7 til 9 Fod.

holdes om Styrbord saavel som de andre Tønder, der ligge paa Middelgrunden. Naar den nordre Tønde er passeret styres S. t. V., og naar det er klart Veir, kunne Mærkestængerne sees ved Dragøe. Med en aaben Vind, holdes disse midt i Nabningen imellem Dragøe By og en Bygning, som ligger vestenfor, der kaldes Skolen; dette Mærke maa holdes nøiagtig og leder forbi den søndre Tønde paa Middelgrunden hen til Kastrops Knætonde, fra hvilken Koursen bliver noget sydligere, og ovenmeldte Mærke ophører derfra at bruges. Er man nødsaget til at krydse, venter man for Saltholms-Grunden, naar den vestre Mærkestang gaaer ind paa Skolen, og fra Middelgrunden, naar den østre Mærkestang gaaer ind paa Dragøe By. Skibe, der ei ere meget dybgaende, kunne løbe over Middelgrunden, nordenfor den midterste Tønde, hvor der er en jævn Dybde fra 16 til 18 Fod.

Drogden begynder strax søndenfor Middelgrunden, hvor Kongedybet og Hollænderdybet støder sammen, som strækker sig hen til Dragøe Tønde. Dette Farvand er paa sine Steder meget smalt, det vil derfor alletider være tilraadeligt at bruge Lods. Mærkerne for at undgaae de farligste Grunde ere følgende:

Kastrup Knæ. Fra Kastrup udstikker et Rev, paa hvis yderste Punt ligger en Tønde. Dette Rev kaldes Kastrup Knæ. Mærkerne for denne Tønde ere: Taarnby Kirke en Ports Brede, Syd for Kastrup By og Dragøe Mærkestænger over Skolebygningen. Vendingmærket for Kastrops Knæ, er Gientofste Kirke, 1 à 2 Savne østenfor Lynetten.

Fra Kastrops Knæ og sønderester til Dragøe, styder trende Grunde eller Rev ud, nemlig Nordre-Kysse, Maribolille-Hage og Ravnen.

Nordre-Kysse er et Steenrev strax søndenfor Kastrops Knæ, hvis ydre Ende styder 500 Alen længere ud i Farvandet end Kastrops Knæ. Tværmærket for samme er: det nordre Træ i Taarnby, paa den søndre Kant af Kastrup. Ven-

dingsmærke: Gientofste Kirke paa Østkanten af Lynetten, 5½ Favne Vand. Paa selve Revet er 8 à 9 Fod*).

Maribolille Hage er et Sandrev, hvorpaa der er 9 Fod. Vendingmærket, for at tage det nær, er Srue Kirke over Stalden ved Kastrops Værk, 5 Savne. Paa dette Rev er der udsat tvende Koste.

Ravnen, er et lille Steenrev, hvorpaa der kun er 5 Fod Vand. Tværmærket: Taarnby Kirke over den søndre Kant af Maribolille. Vendingmærket: Nyholms Kran østen eller udenfor Kastrops Værk, 5 Savne. Paa dette Rev er udsat en Kost.

Norden- og søndenfor Dragøe, er der en Mængde Stene paa Landgrunden.

Dragøe Tønde og Vager. En halv Mil søndenfor Dragøe ligger Dragøe Tønde ved Sandrevet paa 3de Favne Vand, og strax østerfor staaer en Vager med en Kost paa 5 Favne Vand. Længere sydefter og paa Enden af Sandrevet staaer ligeledes en Vager.

Søndre-Kysse eller Kyssegrunden. Denne styder omtrent 700 Alen N. O. t. O. ud i Farvandet fra Dragøe Tønde, paa hvilken der kun er 12 Fod Vand og en Mængde Steen. Man gaaer fri af denne farlige Grund ved at holde Kastrops Værk over Havnehovedet ved Dragøe. Naar Fyrstibet, der siden nærmere skal omtales, ei ligger paa sin Station, bliver der udlagt en Vager med en Kost, paa Kanten af denne Grund.

Saltholmen og dens Grunde. Saltholmen er rundt omkring omgivet med langt udstrækkende Rev eller flade Landgrunde, hvilke gjøre den utilgiængelig fra alle Sider. Grunden er steil, saa at Loddet ikke advarer. Paa den søndre og vestre

*) Det vilde være gavnligt for Søfarten, om der paa Puntten af Revet laae en Vager, da Kastrup Tønde saaledes som den ligger, snarere vildleder end veileder. Selv for Lodsene vilde det være gavnligt i tykt Veir, naar Mærkerne ikke tydelig kunne sees.

Deel er en Mængde Steen. Omtrent tværs for Middelgrundens midterste Lønde, er paa den østlige Side af Hollænderdybet en Grund, der er adskilt fra Saltholmens Landgrund, hvorpaa der kun er 9 à 11 Fod Vand. Længere nede i Drogden $\frac{1}{4}$ Mil i S. S. O. $\frac{3}{4}$ D. fra Rastrups Knætonde, er en anden Grund, som ligeledes er adskilt fra Saltholmens Landgrund, kaldet Knollen, hvorpaa der er 15 Fod. Mærket for den nordlige Deel er det sydligste Træ i Taarnby over den nordlige Høi i Mariholille Søllede*). For den sydlige Deel er Mærket: Taarnby Kirke over samme Høi. Man vender for Knollen, med en liden Nabning mellem Dragøe og Skolen, eller Nicolai Taarn over Hvalvingen af Srelers Kirke.

Saavidt hvad de vigtigste Grunde angaaer i Drogden.

I det foregaaende er det blevet omtalt, at det generale Mærke igiennem Hollænderdybet og op til Rastrups Knætonde, var Mærkestangerne midt imellem Dragøe By og Skolen, men naar man har passeret Nordre-Nyffe, kan et Skib, der stikker 12 à 13 Fod, med Sikkerhed styre efter Fyrskibet ved at holde dette lidet om Bagbord.

VI.

Dragøe Fyr- og Lodsflib.

Dette ligger omtrent i S. S. V. $1\frac{1}{2}$ Kabellængde fra Quartusgrunden, i S. t. D. $\frac{1}{2}$ D., $\frac{1}{4}$ Mil fra Dragøe Havn, paa $4\frac{1}{2}$ Favne Vand. Omkring Stormasten er et Lampesyr, der heises 25 Fod høit over Vandfladen; om Dagen fører det et rødt Flag paa Fortoppen og i tykt og taaget Veir ringes jevnlig med Skibskloffen. Malingen af Skibet er rød udenbords, med et hvidt Kors; det har tvende Master og er taklet som en Skonnert.

Skald den foregaaende Vinter ikke gjør saadant umuligt, kan Skibet ventes paa sin Station de allerførste Dage af Marts

*) Paa denne Høi er en Stang, paa hvis øverste Ende er en Lønde.

og bliver da liggende til den 21de Decbr., naar ikke tidligere indtruffen streng Frost, noder det til forinden at forlade Stationen.

Endeel Lodser opholde sig ombord i Skibet, hvorfra ankomne Skibe kunne blive forsynede, ved at gjøre det sædvanlige Signal.

V.

Rjøgebugt.

Langs den danske Kyst er Farvandet reent. Landgrunden skyder vel noget ud paa sine Steder, men man kan anløbe den paa Loddet; nærmere end 4 Favne maa man ikke komme.

Stevns-Klint er en Kridtklint; der er steilt dybt lige tæt under Landet (naar Kalkgrunden undtages). Høiden af Klinten er 120 Fod. Den omtalte Kalkgrund er et farligt lille Rev ved Stevns, ligesom Høltug, hvorpaa der kun er 3 à 4 Fod Vand, men paa begge Sider derimod 4 à 6 Favne. Revet selv har en Længde af 5 à 6 Kabbellængder. I Almindelighed holdes flods under Stevns Klint med vestlige Vinde, i hvilket Tilfælde man ei bliver Revet vaer, da det saa ikke bryder paa samme; men man gaaer fri af dette, enten kommende syd- eller nordfra ved at holde Stevns Fyrtaarn lidt udenfor Mandehovedet paa Klinten, eller ved ei at bringe Fyret sydligere end S. S. V.

Stevns Fyr. Paa den søndre Deel af Stevns er der oprettet et Blinkfyr, Stedet hvor det staaer paa, er 2200 Alen i N. 40° D. for Høierup Kirke og S. 18° V. for Mandehoved-Hukken paa Stevns i en Afstand af 7400 Alen. Falsterbo Fyrpeiles derfra i N. 84° D. i en Afstand af $3\frac{1}{2}$ Mil. Fyrets Høide over Vandspeilet er 140 Fod.

Der er opført en liden Bygning, hvis Vægge, for tillige at fiende Punktet om Dagen, blive holdte hvidtede, og for at give Fyret om Natten bestemt Skielningsmærke fra Fyret paa Falsterbo, er Fyret paa Stevns et Blinkfyr, hvis stærke Skin eller Blink fremkommer hvert halve Minut. Da dette Fyr, efter dets Høide, maa kunne sees fra et Skib, hvor Diets Høide er 15 Fod over Vandspeilet, paa henimod $4\frac{1}{2}$ Mills Afstand, saa kan

det i klart Veir sees paa hiin Side Falsterbo Rev, og er det saavel enkelt, som i Forbindelse med Falsterbo's Fyr, af største Vigtighed, til med Sikkerhed at undgaae Falsterbo Rev, saavelsom til at anduse Stevns.

Paa den østlige Side af Kjøgebugt ere forskellige Grunde, nemlig Lillegrunden, Bredgrunden og Falsterbo's Rev, hvilke herved skulle noiere omtales.

Lillegrunden ligger omtrent midt imellem Amager og Skaane, den vestlige er omtrent $1\frac{1}{2}$ Miil fra sidstnævnte Kyst. Den strækker sig $\frac{3}{4}$ Miil S. t. S. og V. t. N. hen, og er halv saa bred. Man maa ikke komme denne Grund nærmere end 5 Favnes Dybde, og man er midt for den, naar Malms Kirke ere lidt sydlig for Limhams Kalkværk og at Falsterbo Fyr paa samme Tid peiles i Syd. Dybden er forskellig, fra 5 til 20 Fod. Ved at holde hele Kiøbenhavn vesten for Dragøe By, gaaer man fri af Vestkanten af Grunden.

Bredgrunden ligger noget sydligere og styder vestligere ud i Farvandet; den er 1 Miil lang Nord og Syd, dens nordlige Deel er $\frac{3}{4}$ Miil bred; Dybderne ere forskellige fra 5 til 18 Fod. Den vestre Side kan anløddes, men man bør ikke nærme sig samme paa mindre end 6 Favnes Dybde. Naar man er ved den nordre Kant, peiles Falsterbo's Fyrtaarn i S. $\frac{1}{2}$ D. og Stevns Fyrtaarn i S. V. $\frac{3}{4}$ V. Ved den søndre Kant have Stevns Fyr i V. S. V., og Falsterbo's Fyr i S. $\frac{1}{2}$ D. Skanør Kirke maae ikke bringes sydligere end S. D. for aldeles at være sikker for Sydhukken. Ved at holde Kiøbenhavns Taarne mellem Hollænderbyen og Dragøelund, gaaer man fri af den vestre Side af Grunden.

Falsterbo Rev. $\frac{3}{4}$ Miil i S. S. V. for Falsterbo's Fyrtaarn, er der en tildeels tør Sandgrund, kaldet Maalklippen, hvorfra der strækker sig et vidtloftigt Flak eller Rev ud i V. S. V., og i Syd omtrent $1\frac{1}{4}$ Miil, kaldet Falsterbo Rev, paa hvilket der findes meget forskellige Dybder mellem 2, 3 til 4 Favne. For at undgaae dette meget farlige Rev paa den nordre

Side, maa Skanør Kirke ikke bringes nordligere end O. N. O., og paa de andre Sider maa iagttages, at saalænge Falsterbo's Fyrtaarn peiles mellem O. t. N. og N. t. O., maa man være opmærksom paa ikke at have mindre end 7 Favne Vand paa Loddet, tillige ikke at bringe Stevns Fyr vestligere end V. N. V. Naar Falsterbo og Skanørs Kirker ere overreet, er man netop udenfor den yderste og S. V. Pynten af bemeldte Rev.

Skibe, hvilke komme fra Østersøen, for at søge Sundet mellem Sverrig og Danmark, bør have den største Opmærksomhed for at undgaae dette farlige Rev, iagttagende hvad der i det Foregaaende er sagt. Foruden de Mærker man har om Dagen og i klart Veir om Natten, kan man ved Hielp af Loddet, i tykt Veir, skionne naar man er udenfor Revet, da det ei maa nærmes paa mindre end 7 Favnes Dybde. Midt i Farvandet er 8, 9 à 10 Favnes Dybde, afvejlende Sand og Singels. Naar Falsterbo's Fyr have i N. D. og Stevns Fyr i V. N. V., saa har man passeret Revets søndre Pynt, derpaa styres Nord indtil Stevns Fyr peiles i vesten, hvorpaa man holder lige efter Dragøe's Fyrstib.

Da det kunde være Tilfældet, at Fyrstibet formeddelt en eller anden tilstedende Omstændighed ei var paa sin Station, tiener følgende til Dplysning.

Naar man har, som forhen er omtalt, faaet Stevns Fyr i V. N. V. og Falsterbo Fyr i N. D., da holder man efter Dragøetønde og Bager ved at styre N. t. D. eller N. N. D. efter Omstændighederne eller ved at holde Mærkestængerne ved Dragøe midt over Byen, iagttagende hvad der er sagt angaaende Bredgrunden og Lillegrunden. Efterat Lillegrunden er passeret, som er Tilfældet naar Malms Kirke er overreet med Limhams Kalkværk, maa man være opmærksom paa, naar Kiøbenhavns vestlige Taarne komme over Dragøelund, omtrent i N. $\frac{1}{2}$ V., saa vil Dragøe-

tønde og Bager sees i denne Retning. Efterat man er kommet op under disse (hvilke forblive om Bagbord), styres N. N. D. indtil Rastrups Værk kommer over Havnehoovedet ved Dragøe, dette sidste Mærke holdes indtil Kirken i Hollænderbyen kommer paa Sydkanten af Dragøelund, da gaaer man fri af Søndre-Rydsse eller Russegrunden; derpaa forandres Koursen til N. t. D. $\frac{1}{2}$ D. hvilken holdes til man er tværs for Dragøe, hvor Lods stedse vil erholdes hvis muligt er, ved itide at giøre Signal.

CC.

L i b e r i a.

Denne Colonie, som er stiftet af et Selskab i de forenede nordamerikanske Stater og er beliggende østen for Cap Mesurado, paa Kysten af Guinea, har nu opnaaet en Tilværelse af 12 Aar*).

Ingen uden fri Mænd, det være sig Hvide eller Sorte, maa opholde dem indenfor dens Grændser; Hovedbyen, som er befaftet og har en Folkemængde af 7 til 800 Mennesker, har faaet Navnet Monrovia, til Ære for den amerikanske Præsident Monroe, der var Præsident da Byen blev anlagt; den anden By hedder Caldwell, dens Befolkning er omtrent 600 Indvaanere. Der findes et Algerdyrkningselskab i denne nystabte Republik, hvis Medlemmer blot bestaaer af Afrikanere, der fordem have været Slaver i Amerika. I de første Aar var Coloniens Tilværelse udsat for store Farer, formedelt de idelige Angreb af Nabostammerne; men den tappre Modstand disse mødte, saavel som de mislykkede Angreb, have foraarsaget, at ikke allene disse Stammer med Velvillie have antaget deres nye Naboers Sæder og Skikke, men ogsaa underkastet sig Liberias Beskyttelse.

*) Denne Beretning om Colonien Liberia blev skrevet i 1833.

Efterfølgende Uddrag af en Rapport, der blev bekendtgjort i Washingtons Aviser, skal herved blive meddeelt uden videre Commentar.

„Da vi vare blevne anmodede af de fri couleuerte Folk i Nacitez at besøge Liberia, for personlig at overbevise os om Tingenes sande Tilstand og derpaa indgive en trosværdig og fuldstændig Beretning, i den Hensigt at erfare, hvad Udsigter fri Couleuerte ville have, naar de nedsatte dem i Colonien, meddele vi vore Brødre i de forenede Stater følgende korte Beretning.“

„Den 30te Juni ankrede vi ved Monrovia og forbleve i Colonien omtrent i 3 Uger, i hvilken Tid vi gjorde os al mulig Umage for at undersøge Alt, saavel som at erholde paalidelige Efterretninger, for at erfare Befolkningens sande Tilstand og de Udsigter den kunde have. Da vi kom i Land bleve vi behandlet med en Venlighed og Giestfrihed, der langt overgik vores Forventning, vi befandt os aldeles som i vort eget Hiem, der var ikke en Indvaaner, der jo rækkede os Haanden og behandlede os som Brødre. Vi bemærkede for første Gang, hvad Folgerne ere af at være fri og uafhængige, efterat Mennesket har tilbragt sit forhenværende Liv i Slaveri. Indbyggerne besidde en Aand for Frihed og Uafhængighed, som vi endnu ikke have fundet hos nogen Couleurt; deres Maade at leve paa, deres huuslige Lykke overgaaer langt deres couleuerte Brødres, selv de, der ere i de lykkeligste Omstændigheder i de forenede Stater; de føle, at de have et Hiem; de have ingen Frygt for den hvide Mand; de see ikke med Misundelse paa Andre, men Andre misunde dem, og Lovene ere udgaaede fra dem selv. Siden vor Hiemkomst have vi besøgt de agtværdigste fri Couleuerte i Ny-York og Philadelphia, men hos ingen have vi funden det saa komfortabelt, som hos Indbyggerne i Monrovia, hvor man overalt finder Lepper paa Gulvene ligesom ogsaa alt hvad der angaaer Huusgeraad, er smagfuldt, beqvemt og hensigtsmæssigt.“

„Der er 5 Skoler, af hvilke vi besøgte tvende, og vare særdeles tilfredse saavel med Lærerne, som med den Fremgang Børnene

havde gjort. Endvidere lagde vi noie Mærke til den moralske Tilstand i Colonien under vort Ophold, og bemærkede kun eet Tilfælde af Drukkenskab og tvende, i hvilke der blev brugte profane Udtryk."

"Sabbathen holdes meget strengt, man sporer, at alt hvad der vedkommer Religionen, iagttages med den største Andagt, og da en af os er Lærer i den kristelige Tro, prædikede han tre Gange for en talrig og opmærksom Forsamling, der alle vare reentlig paaklædte. Vi besøgte tillige Fattiganstalten i hvilken der var 4 syge og svagelige Medlemmer. I hele Colonien fandt vi blot tvende Individer, der beklagede sig, men vi havde gode Grunde til at antage, at det var deres egen Skyld."

"Jordbunden, isærdeleshed omkring Caldwell, er saa frugtbar som vi nogenstunde har seet den andre Steder, og ligner meget Landet ved Mississipi. Peber, Sulterror, Magis, Korn, Riis, Kartofler, Vandmeloner, Bananas, Agurker foruden en Mængde andre Grønsager og Frugter vore med Frodighed, endvidere var en stor Overflodighed af Hornqvæg. Gaar, Geder, Sviin og Fiederkreaturer. Hvor vi kom hen fandt vi, at Indbyggerne havde et sundt Udseende, isærdeleshed Børnene, og et mere karst Folk have vi ikke fundet i de forenede Stater."

"Vor egen Sundhedstilstand, under vort Ophold i Colonien, var stedse god, endstiondt vi vare meget udsatte for Astenluften. Vi kunne ikke andet end anføre, at om vi havde læst en saa blomstrende Beretning om Liberia forinden vores Afreise, ville vi neppe have troet, at den var troværdig, af hvilken Marsag vi ere belavede paa, at vor Skrivelse ikke vil blive erkendt for Sandhed af vore couleurede Brødre, og ønske derfor, at de personlig ville bedømme Sagen paa selve Stedet; men hvad der enten maatte blive talt eller sagt, saa er det vor Mening, at de fri Couleurede i Nordamerika, ville meget forbedre deres Stilling, saavelsom blive langt lykkeligere ved at flytte til Liberia, da der allene, den sorte Mand kan nyde sand Frihed, og hvor den findes, der bør ogsaa hans Hjemstavn være."

En anden Beretning af 1838, stadfæster ikke allene Ovenanførte, men omtaler Coloniens lykkelige Tilstand og store Fremfærdt den har gjort siden 1833, som Bevis derpaa anføres, at i Løbet af 1837 var der ankommen 12 Skibe, hvilke alle gif derfra med fuld Ladning. Befolkningen har tiltaget betydelig.

CP.

Oprindelsen til det kongelige Arsenal i Woolwich.

Det kongelige Kanonstøberi for Metallkanoner, var i forrige Tider beliggende i Moorfields i London. Fremgangsmaaden med at støbe Kanoner var dengang en Sag, der meget interesserede Indvaanerne i Hovedstaden, hvoraf en Mængde af enhver Stand ofte vare tilstede, naar det smeltede Malm blev ledet ind i Formene.

De erobrede franske Kanoner, i Marlboroughs heldige Felttog, der beløb sig til et betydeligt Antal, vare opstillede udenfor og i Nærheden af Stoberiet. Disse stulde ifølge Regjeringens Befaling omstøbes i 1716. Paa den Dag dette Arbejde stulde gaae for sig, var der flere Menneſter forsamlede end sædvanlig, blandt hvilke der befandtes en Mængde adelige Personer og Stabs-officierer, for hvis Bequemmelighed, der var opført temporaire Tribuner i Nærheden af Smelteovnene.

Blandt de Fremmede befandt sig Andreas Schalk, en dansket og duelig ung Mand fra Schaffhausen, der ankom meget tidlig til Stoberiet, og ifølge en Tilladelse han havde, undersøgte han nøiagtig alle Tilberedelserne, der vare giorte til dette Arbejde, hvorved han opdagede nogen Fugtighed i Formene og indsaae siebtikkeligen den Fare, der vilde kunde opstaae, ved under saadanne Omstændigheder at lede det smeltede Malm ind i For-

mene. Schalch meddeelte strax sin Frygt til Oberst Armstrong, dengang General-Inspecteur over Artilleriet, og forklarede ham Grundene, hvorfor han troede, at en Sprængning vilde finde Sted, af hvilken Aarsag han raadede Oberst Armstrong, saavel som det øvrige Selskab meget alvorlig at forlade Støberiet, forinden Støbningen gik for sig. Obersten havde en lang Samtale med Schalch og fandt ham vel underrettet i alt hvad der angik Kunsten at støbe, han blev overbevist om det fornøstige i Schalch's Raad og forlod derpaa Støberiet, tilligemed alle de, der kunne blive overtalte til at troe, at det var forbunden med Fare ved at forblive.

Da Donene aabnedes og det flydende Malin styrtede ind i Formene, blev Fugtigheden i disse vieblikkelig forvandlet til Damp, dens Spændekraft virkede saaledes paa Metallet, at det drev det ud med megen Voldsomhed i alle Retninger. Endeel af Taget blev affasket, Tribunerne omstyrtede og der opstod en almindelig Forvirring og Ulykke; en Mængde Tilskuere bleve saarede; de fleste af Arbejderne forbrændtes paa en strækkelig Maade og adskillige mistede Livet.

Nogle Dage derefter kom der en Bekjendtgjørelse i Aviserne, i hvilken der stod, „at hvis den unge Fremmede, der havde forudsagt Sprængningen, vilde møde i Artillericollegiet (the board of Ordnance) kunde det mueligt blive til Fordeel for begge Parter.“ Schalch indfandt sig ufortøvet og ved en noiere Samtale med Oberst Armstrong angaaende det Foresaldne, blev denne saa overtydet om Schalch's store Duellighed, at det senere blev bestemt, at betro ham Udførelsen af en Plan, som Regjeringen ønskede iværksat, nemlig at udføge et passende Sted omtrent 12 engelske Mile fra London, hvorhen det kongelige Kanonstøberie skulde flyttes. Efterat Schalch havde undersøgt adskillige Steder bestemte han sig for Woolwich, som det meest passende, hvilket erholdt Regjeringens Bisald, og han blev overdraget Overoplygten med Arbeidet.

De første Kanoner, som Schalch støbte, bleve befundne saa

fortrinlige, at han blev ansat som Støbemester ved Artilleriet og vedblev at fungere 60 Aar i dette Embede. I Sidstningen blev han understøttet af hans Søstersøn, Lewis Goschlin. Denne sidste var i 1808 over 80 Aar, men blev desuagtet stedse brugt som Støbemester ved Artilleriet. Schalch døde i 1776, i en Alder af 90 Aar, og ligger begravet paa Woolwich's Kirkegaard. Nogle af de største Morterer, der endnu forefindes i Arsenalet, ere støbte under hans Opsyn og opkaldte efter ham.

CC.

Observatoriet i Greenwich.

Blandt alle for Tiden værende Observatorier, har det i Greenwich i en Række af Aar været anseet, som et af de bedste. Det er beliggende paa det høieste Sted i Skoven ved Greenwich og bestaaer af tvende Bygninger, hvoraf den ene er aflang, i hvilken det egentlige Observatorium findes, og den anden er Bolig for den kongelige Astronom, der forestaaer det Hele. Den øverste Etage af denne sidste Bygning tiener til Bibliothek, hvor der findes talrige Instrumenter og Bøgerne bestaae af fældne og kostbare videnfabelige Værker. Observatoriet er afdeelt i 4 Værelser og er forsynet med Passage-Instrumenter, Quadranter, Penduler, Sectorer og andre astronomiske Instrumenter, blandt hvilke der findes de bedste Arbejder af Troughton, Graham, Hardy, Carnshaw, Dollond og Herschel. Blandt andet er der et Passage-Instrument, hvis Længde er 8 Fod og som er blevet navnkundig, ved det, at Halley, Bradley og Masklyne have brugt samme. Bradleys Zenith-Sector findes ogsaa i et af Værelserne; det var med dette Instrument, at han gjorde Observationer i Kiew og udledede sine Opdagelser om Lysets Aberration og Jordaxlens Rotation.

Tvende smaae Bygninger, med omdreieende Kuppeltage, ligge lidt nordenfor Observatoriet, disse bruges i Særdeleshed for der-

fra at observere Cometer. Det samme var Tilfældet i forrige Tider med Greenwich, som med andre ældre Observatorier, at der nemlig var gravet en dyb Brønd, fra hvis Bund Stierne observeredes om Dagen. Den havde en Dybde af 100 Fod, men den er nu tillukket.

Aarsagen, hvorfor dette Observatorium oprettedes, derivet sig fra den Omstændighed, at en Fransmand ved Navn St. Pierre, ansøgte Kong Carl den 2den om en Belysning for en Methode, som han paastod at have opdaget for at finde Længden, og da denne var afhængig af at bestemme Afstanden imellem Maanen og en Fixstjerne, blev det den da unge, men duelige Astronom John Flamsteed overdraget, nøiagtig at undersøge denne Sag og indkomme med en Beretning om den hele Beregning. Ved at gjøre de nødvendige astronomiske Observationer, bemærkede han, at de Midler til at udføre disse, der fandtes i England, vare meget ufuldkomne, tillige vare de langt fra at være tilstrækkelige, til med Nøiagtighed at kunne bestemme Længden. Da Kong Carl blev underrettet om dette, erklærede han voblikkelig, at England ikke længere skulde være uden en offentlig Foranstaltning, til at kunne fremhjælpe astronomiske Undersøgelser.

Efterat Bestemmelsen var tagen, at der skulde bygges et Observatorium, bleve forskjellige Steder i Nærheden af London udfæste dertil, blandt andre Hyde Park og Chelsea Hospital; men tilsidst blev den nuværende Plads bestemt, ifølge Sir Christopher Wrens Anbefaling. Grundstenen blev lagt d. 10de Aug. 1675. Flamsteed blev derpaa ansat til at have Overopsigt med Observatoriet, med Titel af kongelig Astronom, og begyndte sine Observationer i Løbet af det paafølgende Aar. Denne store Astronom vedblev i sit Embede indtil sin Død, som indtraf 1719 og 43 Aar efter hans Ansættelse. Resultaterne af hans flittige Observationer og Beregninger bleve offentliggjorte i 1725 og udgjorde et Værk i 3 Dele, der havde til Titel „Historia Celestis,“ og var et udbeligt Mindesmærke om hans Flid og store Genie. Halley fulgte Flamsteed som kongelig Astronom og forblev i denne

Post i 23 Aar, da han døde i 1742 i en Alder af 85 Aar. Bradley, hans Efterfølger, var en særdeles udmærket Astronom og forestod Embedet indtil sin Død, der indtraf 1762. Ham fulgte Hr. Bliss, men var det kun tvende Aar, da han døde. Hans Eftermand, Dr. Maskelyne forestod dette Embede i næsten 50 Aar, da Hr. Pond blev ansat. Siden 1767 blive, efter en kongelig Befaling, alle de Observationer, som den kongelige Astronom foretager, bekendtgjorte, under Opsigt af Royal Society.

De udmærkede Instrumenter, med hvilke Observatoriet nu er forsynet, i Forening med de efter hinanden fulgte Astronomers store Duelighed, have sikret Greenwich's Observationer et Rygte for Paalidelighed, der ikke overgaaes af nogen anden lignende Foranstaltning.

CP.

Om Banjernes Belysning.

For 15 Aar tilbage foreslog Hr. D. Lang, Constructeur paa Værftet i Woolwich, en forbedret Maade at belyse Banjerne, der forener 2de store Fordele, nemlig: 1. til at skaffe Luftræk, 2. at hele Indretningen afgiver en stor Grad af Sikkerhed. Erfaringen har stadfæstet det gavnlige i hans Forslag; det er nu almindelig indført i den engelske Marine og tildeels i den franske.

Giennem Siden af Skibet er der en conist Nabning A. (see Figur 1 Tab. 2) indeni hvilken der er en affortet huul Metalconus B, der kan skrues frem og tilbage med Jernstangen C. I den Side af den affortede Conus, der vender udefter, er der anbragt et Patentglas D; selve Conusfen er omviklet med Vadmel, der er vel indsmurt med Talg. Det er indlysende, at Conusfen B kan skrues saa fast, at det bliver en Umulighed, at Vandet kan trænge ind. Naar Veiriget og Omstændighederne tillade det, frembringes Luftræk ved at sruue Conusfen lidt tilbage. I Tilfælde, at der skulde indtræffe et Uheld ved denne

Indretning, er der stedse hængende, lige under enhver Abning, en conist Prop, der passer til samme og som ligeledes er omviklet med Badmæl og indsmurt med Talg; en tilstødende Læk vil da siebliffelig kunne stoppes, ved at inddrive bemeldte Prop i den coniste Abning. Opstaaer derimod en Læk af Betydenhed med de firkantede Lufthorte, er det vanskeligt nok at stoppe den.

Disse Langs Glas bleve prøvede ombord i Linieskibet Skiohd, 1836, i Sammenligning med nogle andre runde Glas, der ligeledes vare til at skru fast indenfra; men de vare indrettede efter et andet Princip, der muligt havde Theorie for sig, stiondt de viste sig i Praxis at være langt underordnede, da de hverken vare vandtætte, eller afgave en saa god Belysning. Ombord i Fregatten Bellona, 1835, var der ligeledes anbragte tvende af de saakaldte forbedrede Langske Glas, men de samme Mangler viste sig ligeledes der.

De firkantede Metalporte med Glas have adskillige Mangler; blandt andre, at deielden ere fuldkommen vandtætte, og de ere let udsatte for at blive bestadigede.

For Skibe, der skulle opholde sig i varme Climater, vilde Lang's Methode med at anbringe Belysning og Luftræk paa Banjerne være en velgiørende Indretning for Mandskabet, isærdeleshed paa Corvetter og Brigger.

Dimensionerne, der ere reglementerede i England for disse Glas, ere:

for Linieskibe og Fregatter	6"	i	Diameter
— Corvetter	5"	—	—
— mindre Fartøier	4"	—	—

CF.

Indledning af de forskjellige Meninger om Næstcommanderendes Pligter under Chefens Fraværelse.

Ved Steen Hille, (Capt. Lieut.*).

Den af mig udtalte Anskuelse, betræffende nogle af Næstcommanderendes Pligter, med Hensyn paa hans Forhold under Chefens Fraværelse, udviklet i en Afhandling, i dette Tidsskrifts Nr. 37, med en Commentar af Redacturen, Capitain Dahlerup, har mødt en alvorlig Modstand, i det ikke færre end fire Forfattere i Hæftet Nr. 38 ere optraadte imod mig. Dersom de alle Fire vare komne til det samme Resultat, ved deres Undersøgelser; dersom de alle Fire vare enige i deres Argumenter imod mig, kan jeg ikke negte, at en saadan Opposition, af saa høiagtede Mænd, maatte gjøre mig tvivlsraadig. Men dette er langt fra Tilfældet. Der udtaler sig i de fire Afhandlinger heel forskjellige Anskuelser, forsægtede med heel forskjellige Argumenter, hvilke ingenlunde kunne bringes til Overensstemmelse indbyrdes.

Da det imidlertid ikke er min Hensigt at bevise, at jeg har Ret og de Andre Uret, men kun at bidrage hvad der staaer i

*) Uagtet det er noksom bekiendt og beviist, at jeg, ved at underskrive mig S. B., ikke har havt til Hensigt at vedligeholde nogen Anonymitet, men tvertimod har vedkiendt mig mit Arbeide for Enhver, der sandt det Umagen værd at kiende mig, troer jeg det dog nu, ved denne Leilighed, da Mænd som Commandeurerne Wulff og Lütken samt Lieut. G. v. Dockum gjøre mig den Ære at træde i Stranken imod mig, i alle Henseender at være min Pligt at aflegge ethvert Skin af Anonymitet. Mine ærede Modstandere ville sikkert indrømme mig, at i en Strid af denne Natur, hvor Meningerne ere saa forskjellige, og hvor der skal ubvortes Argumenter og Beviser, gjøre Navne intet til Sagen, og jeg skal derfor, og for Kortheeds Skyld, overalt hvor jeg i det Følgende vil komme til at omtale mine Modstandere, blot benævne dem efter den naturlige Orden, hvori deres Afhandlinger ere indrykkede i Archivet, kaldende dem saaledes Forf. I. II. III. IV.

min Magt til at faae et hoist interessant Punct paa det Nene, skal jeg, saavidt mulig, hverken indlade mig paa at forsvare mine forrige Ord og Sætninger, ei heller angribe mine Modstanderes, men kun udhæve hine paapegede Uoverensstemmelser, hvor jeg maatte finde det nødvendigt, og forresten tage Anledning af hvad der fra alle Sider er udviklet, til yderligere at drøfte vort Thema. Jeg siger „saavidt mulig“, thi det vilde være for meget for langt, at jeg ikke skulde tage til Gienmæle der, hvor man har givet mine Ord en ganske anden Fortolkning, end den jeg vil have dem forstaaet under, og dette kan ikke altid gøres, uden at paapege Modstandernes formeentlige urigtige Raisonnements.

Det er egentlig mit Svar paa det tredie af mig fremsatte Spørgsmaal: „Kan der tænkes noget muligt Tilfælde, hvor den temporaire hoistcommanderende Officier, kan træde op som Chef og handle som saadan“? der har vaakt meest Modstand. Mine fire Modstandere besvare dette Alle med „Ja“. Jeg skal begynde med at tilstaae, at jeg vilde være kommen min Hensigt nærmere, naar jeg havde fremsat det saaledes: „Kan der tænkes noget muligt Tilfælde, hvor det bliver den temporaire hoistcommanderende Officiers absolute Pligt at træde op som Chef og handle som saadan“? og dette besvarer jeg da med det mest positive Nei!

Mine Modstandere træde op med Krigs-Artikels Brevets §. 213 i Haanden og sige, at, da Næstcommanderende skal i Chefens Fraværelse holde sig Tittel XXI. efterrettelig, saa skal han, hvor Nødvendigheden byder det, tage Commando som Chef og handle saaledes. Min Bemærkning hertil er, at det heraf bliver en nødvendig Følge, at han i saa Tilfælde ogsaa paatager sig Chefens Ansvar for denne sin Handling, thi det vilde dog ikke alene være meget uretsfærdigt, men tillige aldeles umuligt at fordrø, at den fraværende, de facto debarquerede Chef skulde bære Ansvaret. Men paa den anden Side kan Næstcommanderende ikke have det, uden at hans Magt er ligesaa uindskrænket som Chefens: han maa altsaa ikke være bunden ved den i Land gaaende Chefs Ordre. Har han Ansvar, saa maa han ogsaa have frie Hænder til at

handle, og det bør altsaa staae til ham, om han vil respectere sin fraværende Chefs Ordre eller ei. Dette klinger for militaire Dren saa besynderligt, at jeg frygter Mange vilde tage det for Ironie fra min Side, saaledes som om jeg vilde soutenere, at ifølge Principet maatte, saasnart Chefen var gaaet fra Borde, Næstcommanderende strax være Chef og kunne gaae til Søes med Skibet i Fald han havde Lyst. En saadan Spøg vilde imidlertid her være meget utidig, og naar jeg tillader mig at berøre det, da er det kun fordi jeg ønsker at giøre opmærksom paa, at man i slige Discussioner ikke har nogen værre og mere tidspildende Fiende at kæmpe imod, end Extremerne af de Slutninger, som kunne adledes: Nei, jeg taler ganske alvorligt, og spørger da om, naar nu et saadant Tilfælde indtraf, som gjorde øieblikkelig Handling nødvendig, men Chefen havde, ved at gaae i Land, givet Ordre til ikke at handle — naar Næstcommanderende kunde indsee, at den nye indtræffende Omstændighed havde været uforudseelig, og efter hans bedste Skion absolut maatte have forandret Chefens Beslutning — borde han da ikke i Kraft af Tittel XXI. §. 153 og endvidere §. 979 være berettiget, ja forpligtiget til at handle alligevel, uagtet og imod Chefens Ordre? Jeg har fat mig for ingen Exempler at opstille, men man vil dog vel ikke negte mig, at sligt et Tilfælde slet ikke er umuligt?

Dersom altsaa ovennævnte Fortolkning af §. 213 skal være den rigtige, saa maa jeg naturligtviis vige min Mening for Lovens Kraft; men da bliver det nødvendigt, — for at Tjenesten virkelig kan sikkes i ethvert Tilfælde, saa at ingen af de Hændelser, som jo muligen kunde finde Sted, og som mine Modstandere have stildret med saa levende Farver, skulle volde Flaget Skam og Medborgerne Skade og Tab — at Interims-Chefen berettiges til at handle uafhængigt, naar fornødent gøres, og til kun at respectere sin Chefs Ordre forsaavidt, han selv anseer det overensstemmende med Tjenestens Færv.

Men med denne nødvendige Udvidelse synes det mig, at hiin Fortolkning af §. 213 bliver alt for farlig til, at den kan

eller bør være den rigtige. Jeg skal derfor forsøge paa at komme frem med en Anden, uagtet jeg ikke har hørt nogen anden Stemme i denne Sag, end min egen inderlige Overbeviisning; thi jeg anseer de Folger, hiin Uddynding kan have, som et af de kraftigste Udelæggelsesmidler paa Grundpillerne til alle militaire Institutioner: Eenhed i Commando og Subordination*).

Jeg vover at troe, at den Fortolkning, jeg vil forsøge, ikke skal være aldeles blottet for Grundighed med Hensyn paa Texten, paa samme Tid som det er min faste Overbeviisning, at den bør være den rigtige i militair Henseende. For det Første skal jeg bemærke, at der i S. 213, i samme Sætning som „han har i Chefens Fraværelse at holde sig Tittel XXI. efterrettelig“, staaer: „og maa han saalænge Chefen er fra Borde ingen Tid gaae i Land“. Dette beviser, saa synes det mig, at Lovgiveren kun har tænkt sig Chefens Fraværelse mulig til Ankers, og altsaa Umulighed for, at Skibet kunde komme tilfæes uden Chef. Men jeg finder et end kraftigere Beviis for min Paastand, ved at see hen til S. 156. Den forbyder Chefen absolut at ligge i Land om Natten i Krigstid: „Eiheller maa han det lettelig giøre i Fredstid, naar ikke Kongens Tjeneste fordrer det.“ — „Skeer nogen Skade, som hans Nærværelse kunde have hindret“, hedder det i Straffebestemmelserne, „da skal han ic. ic“. Dersom det havde været Lovgiverens Hensigt, ved S. 213, at give den Næstcommanderende den Høistcommanderendes Myndighed, og altsaa ogsaa hans Ansvar, saasnart Chefen er gaaet fra Borde, hvortil da disse Straffebestemmelser for den fraværende og altsaa for Ansvar befriede Chef? hvortil det absolute Forbud mod at ligge i

*) Jeg maa bede om, ikke at blive misforstaaet. Jeg siger ikke, at den Næstcommanderende, der handler i Consequentsen af ovenstaaende Fortolkning, saafremt den er den rigtige, handler insubordineret; men jeg siger, at denne Fortolkning aabner den Subalternes Ambition Udgang til en viid Rumleplads, paa hvilken man med Flid har borttaget Subordinationens Grændsestiel, eller i det mindste gjort det flytteligt.

Land om Natten, uden for at garantere Regjeringen, at den Mand Skibet er betroet til, og som har det eneste Ansvar for det, at han i det Hele ikke er længer fra Borde end nødvendig? Naar Bestemmelser ere satte for om Natten og ikke for om Dagen, saa kan det jo kun være, fordi uforudseete Farer lettere indtræffe om Natten end om Dagen; men Ingen vilde dog vel billige en saa bogstavelig Uddynding af Loven, som, at Chefen skulde være berettiget til, og uden Ansvar for, at være fra Borde hele Dagen, naar han blot sørgede for at ligge ombord om Natten. Hvormeget og hvor lidet han kan være i Land om Dagen, maa hans egen Conduite og S. 979 give ham Regler for, men som sagt, der er ingen Nimelighed for, at Lovgiveren har villet, at den fraværende Chef skal være ansvarlig for hvad Skade der rammer Skibet om Natten, og derimod fritaget ham for Ansvar om Dagen, ved at constituere en Interims-Chef hver Gang han gaaer i Land, og saaledes at have legaliseret hans Fraværelse fra den Post der er ham betroet.

Man har gjort mig opmærksom paa en Ting, som jeg ikke kan undlade at anføre, uagtet det strider imod hvad jeg selv har skrevet i min forrige Afhandling; thi det er som sagt ikke mig om at giøre at have Ret, men om at skaffe Lys i en Sag, der maa være enhver tienende Sø-Officier af Vigtighed. Ofsnævnte S. 213 siger rigtignok, at Næstcommanderende maa saalænge Chefen er fra Borde ingen Tid gaae i Land; men følger heraf, at Chefen ikke kan tage ham i Land med sig? eller at naar han er fra Borde, Chefen derfor ikke tør gaae i Land? er ikke denne Paragraph saaledes affattet for at garantere Chefen Sikkerhed for, at den, han har efterladt Commandoen af Skibet til, ikke forlader det? kan det ikke tænkes, at Chefen paa een eller anden Grund finder det nødvendigt at tale med sin Næstcommanderende i Land? I dette Tilfælde træder da 3die Commanderende, og er han borte da 4de Commanderende, og efter ham atter 5te Commanderende op til Interims-Commandoen, som ifølge hin Fortolkning af S. 213 og i Fortsættelse heraf igjen §§. 217, 21 og 26, falder i deres Lod. Man betænke vel alt det Skadelige heraf kan fremstaae, saavel for det militaire Princip som for Skibets materielle

Belvære, og man svare mig da atter paa mit Spørgsmaal: Er hiin Fortolkning den rigtige?

Man har villet søge et Beviis mere, for samme Udtydning af S. 213, i den Analogie, der skulde findes i Landmilitair-Statens Krigsartiller, som byde, at i Oberstens endog kun korte Fraværelse, skal Oberstlieutenanten føre den militaire Commando. Men jeg kan aldeles ingen Analogie finde; thi naar den samme Lovgiver, skrivende Love omtrent i samme Tidspunkt for 2 forskellige Militair-Statier, ikke udtaler sig eens angaaende det samme Punkt i begge Lovbøger, saa maa det formeentlig være, fordi han har indseet, at her var to forskellige Tilfælde, som ikke taalte den samme Behandling. Meget heller søger jeg Analogie, for at styrke min Overbeviisning, i vort eget Krigsartikels-Brev, og den finder jeg ogsaa virkelig i S. 16, hvor der gives en meget tydelig Forklaring over hvad der skal forstaaes ved en saadan Fraværelse, der kræver, at en Anden overtager Commandoen. Denne Paragraph, som findes i Tittel 1. om den en chef Commanderende i en Flaade eller Eskadre, lyder saaledes:

„Bliver han ved en expresse Ordre, eller ved een eller anden Marsag, i betydelige Tilfælde anlediget til at gaae i Land, da overdrager han imidlertid Commandoen til den Næstcommanderende i Flaaden eller Eskadren.“

I ethvert andet Tilfælde gaaer altsaa Admiralen i Land uden at overlevere nogen Commando, og altsaa uden at den Næstcommanderende i Flaaden har Commandoen, det er: uden at han har Ret til og Pligt for at handle i Chefens Fraværelse. Skulde herfra ikke kunne sluttes til naar Næstcommanderende i et Skib har Ret til og Pligt for at handle, og naar han skal lade det være?

Jeg troer derfor ikke, at under den i S. 213 berorte Fraværelse kan forstaaes enhver Chefens sieblikke, tilfældige kortere eller længere Fraværelse fra Skibet, men kun en saadan som er defineret i ovennævnte S. 16, og hvor den finder Sted paa længere Tid, eller paa en saadan Afstand, at ingen Communication

kan finde Sted. Saadanne Fraværelser kan Tjenesten, ja endog Omstændigheder som ikke directe kunne kaldes Tjenesteforhold, gjøre nødvendige. Dette har Lovgiveren forudsæet, og har derfor bestemt hvad der i saa Tilfælde skal ske. Men da maa ogsaa en Overlevering af Commando finde Sted, og tilbørlige Instructioner udfædtes; uden dette kan et saadant Ansvar ikke transporteres fra den ene til den Anden, og først da optræder Næstcommanderende som Interims-Chef: nu overtager han Ansvaret for Skib og Mandskab og for Flaagets Ære paa den Post som nu er ham betroet, og nu har han at følge sine Instructioner og Krigsartikelsbrevet, og at handle efter Conduite. (Angaaende dette Udtryk, som jeg nødes til oftere at anvende, forbeholder jeg mig til Slutning at give nærmere Udvikling.)

Hvorledes kan man overalt fordrø Ansvar af en Mand, uden at det han skal svare for er bleven ham tilbørlig overleveret? I vor allerimpleste daglige Tjeneste overtager ikke den ene Officier den andens Vagt, uden at en formelig Overlevering har fundet Sted. Nagtet jeg har spadseret maastee en halv Time i Forveien paa Dækket og veed ligesaa godt som den jeg afløser hvad Seil der føres, hvad Cours og Vind er og hvad der er i Sigte, saa gientager han mig dog alle disse Data ved Afleveringen; thi af ham skal jeg vide det, før har jeg ikke Ansvaret for Vagten: og nu vil man have, at Næstcommanderende, blot fordi Chefen gaaer i Land uden at efterlade sig Ordre, strax skal overdrages dennes Ansvar, just i usorudsæete Tilfælde! Næstcommanderende, som ifølge sin Stilling er saa godt som lænkebunden ombord; som naar han kommer i Land, ikke staaer i noget somhelst Tjenesteforhold til de fremmede Auctoriteter, hvis Commando Skibet muligt er underlagt, og som altsaa meget let kan være blottet for Kundskab til de ydre Forhold; for hvem altsaa saadanne Begivenheder kunne være ganske usorudsæete, der af Chefen ere ret godt kiendte, eller forudberegnede at maatte indtræffe! Jeg skal her tillade mig at gientage, hvad jeg alt i min forrige Afhandling har bemærket, at Chefen vel er forpligtet til at meddele Næstcommanderende sine Instructioner, men aldeles

ikke til at gjøre ham Rede for sine egne Planer, Ansuelser, Aftaler med andre Autoriteter og ydre Forhold. Hvad Næstcommanderende altsaa heraf kan faae at vide, er aldeles afhængig af Chefens og hans egen personlige Charakter og venstabelige Forhold, større eller mindre Meddelelseslyst, fort af saadanne Omstændigheder, som ifølge deres Natur umulig kunne inddrages under militaire Lovbestemmelser. Men man vil dog vel indrømme mig, at just de ydre Forhold, de muligt lagte Planer eller giorte Aftaler, kunne have en afgjørende Indflydelse paa hvorledes Skibet skal handle i flige extraordinaire Tilfælde. Nei, ogsaa fra dette Synspunkt betragtet, kan jeg ikke antage, at Ansvarligheden for hvad der ikke udrettes, fordi Chefen er fraværende, kan falde paa Næstcommanderende.

Det er allerede bemærket, at ifølge §. 169 maa Chefen ikke meddele Næstcommanderende sine hemmelige Ordre. Næstcommanderende kan altsaa ikke vide, om han, ved at handle paa egen Haand, ikke gaaer lige imod de Ordre Chefen har. Man har jo rigtig nok villet behandle flige hemmelige Ordre som et Phantom, og Forf. I. har erklæret, at han, paa en lang og i Sandhed erfaringsrig Sø-Officers Bane, baade som Subaltern og som Chef, aldrig har havt hemmelige Ordre, eller har kiendt deres Existence. Men dette beviser allerhøiest, at de ikke medgives ofte; at de kunne eksistere vil dog vel Ingen negte, og hvis vi absolut behøve Exempler, da vil jeg forpligte mig til at nævne flere Skibschefer, som i Aarene 98, 99 og 1800 gik til Søes for at convoiere, forsynede med hemmelige Ordre. At nu Forf. I., tværtimod Krigsartiklernes §. 169, vil meddele sin Næstcommanderende disse hemmelige Ordre, saafremt denne er en Mand han kan stole paa, maa i Sandhed være meget smigrende for den det træffer; jeg vil haabe for Marinen og for den Chef, der gjør dette, at han ikke maa blive stuffet i sin Tillid; men skulde han have været saa uheldig at have taget feil af sin Mand, da vil han aldrig kunne blive frikiendt for en Krigsret, og under den rimelige Formodning, at hemmelige Ordre kun gives for vigtige Tilfælde, da kan hans

Handling have saa alvorlige Følger, at det Værste maatte kunne hænde ham, og altsaa ogsaa den Stand hvori han tiener. Det behøves vel neppe at tilføies her, at dersom min Fortolkning af §. 313 er den rigtige, følger deraf, at ved den formodede Overlevering af Commandoen, de hemmelige Ordre ligeledes gives Næstcommanderende i Hænder.

Skulde imidlertid denne min Fortolkning ikke kunne gives Medhold, da bliver mit Svar paa det af Forfatteren I. opstillede vigtige Spørgsmaal: „Naar byder Nødvendigheden Næstcommanderende at optræde som Høistcommanderende?“ saalydende: Saa fremt Chefen ikke kan signalere til Skibet, og, uden Hensyn paa hvad Ordre han har efterladt sig, i ethvert af de følgende trede Tilfælde; — og her vil jeg da lade følge de tre Punkter, som Forf. I. opstiller under Nr. 1, 2 og 4. Hvad Nr. 3 angaaer, da antager jeg det at gaae saa aldeles ind under Pligten af at vaage over Skibets Sikkerhed, at det maa være ganske uden for det her opfattede Spørgsmaal.

Hvad Punktet 4 angaaer, da skal jeg blot bemærke, at naar Chefen er underlagt en fremmed Autoritet, og han ifølge §. 169 har underrettet sin Næstcommanderende derom, saa bliver det en Følge af det Foregaaende, at Næstcommanderende ogsaa maatte udføre en fra denne Autoritet indløbende Ordre, dog med de Restrictioner, som jeg Pag. 94 har udviklet, og som jeg seer have fundet Medhold hos Forf. IV., Pag. 289. Næstcommanderende er i Chefens Fraværelse optraadt som Chef: „Han har altsaa Chefens Pligter og Chefens Rettigheder til at bedømme, hvorvidt den givne Ordre er udførlig eller ei.“ Men kan den udføres, saa maa det see sie bliklig, ligesom naar Næstcommanderende paatager sig, i Tilfældene Nr. 1 og 2 at handle paa egen Haand; thi er der Mulighed for at vente, saa maa dog vel Chefen først og fremmest underrettes og hans Ordre indhentes. I Consequentsen af det Ovenstaaende, maatte jeg altsaa see mig nødsaget til, ihvormeget det end strider mod min nuhavende Overbeviisning, og under Forudsætning af en saadan Handlings erkjendte

Uopfattelighed, at gaae frem efter det Princip, som Forf. I. udtaler Pag. 261: „at Næstcommanderende ikke maa afgive en Mand af Skibets Besætning for at tilveiebringe sin Chef, medens han bør anvende ethvert andet passende Middel for at bringe ham Kundskab om Stillingen“, hvilket Princip, giennemført i sin fulde Strængighed og under alle Omstændigheder, er istand til at fremfalde saadanne Momenter, der, efter den Maade jeg endnu seer Sagen an paa, maatte grændse meget nær til aabenbar Insordination og Oprør mod sin Chef. Hvorlidet mine Modstandere stemme overeens i dette Punkt, skal jeg tillade mig at henlede Opmærksomheden paa, ved at citere hvad Forf. III. desangaaende siger Pag. 275: „Dersom Næstcommanderende i Chefens Fraværelse modtog en Ordre, der fordrede øiebliklig Udførelse, saa vilde han sikkert anvende alt muligt for at underrette sin Chef desangaaende, og paa at faae ham ombord ic.“ Denne Forfatter mener altsaa, at det er vigtigere at faae Chefen ombord, end at Ordren udføres øiebliklig; thi begge Dele kan ikke skee paa eengang.

Mine ærede Modstandere gjøre sig aabenbar skyldige i en Inconsequents, naar de forlange, at Næstcommanderende i Chefens Fraværelse og i uforudseete Tilfælde skal handle paa egen Haand, men dog tillige, at han skal respectere sin fraværende Chefs Ordre. „Næstcommanderende skal handle i de fire Tilfælde, saafremt Chefen ikke har efterladt sig Ordre,“ siger Forf. I. — „at der bliver handlet under de anførte Omstændigheder, det er Tingene“ siger samme Forfatter. „De Ordre som Chefen har efterladt sig“, siger Forf. II., „skulle punktlig efterleves, men i de Tilfælde, hvor Chefen ingen Ordre har givet ham, maa og skal han selv beslutte og handle, idet han ikke maa glemme, at han handler paa Chefens Vegne og i hans Sted, og altsaa staaer ham nærmest til Ansvar“, og et andet Sted siger samme Forfatter endvidere: „hvor skammeligt da at svinge sin Chefs ærefulde Tillid og forraade hans Sag i de meest betydningsfulde, faresfulde Tilfælde.“ Begge Forfattere beraabe

sig paa S. 213 og den dermed forbundne Tittel XXI. Men da S. 213 ingen Undtagelse gjør, som Forf. II. meget rigtig bemærker, saa er dens Bydende under denne Fortolkning ubetinget. Nu er Tittel XXI. ikke alene en Instrux, som Forf. I. kalder den, men tillige et Udsnit af Lovbogen, som indeholder Straffebestemmelser for enhver Forsømmelse af de deri foreskrevne Pligter; den der skal rette sig herefter, har ogsaa hele det deri anordnede Ansvar. Men nu tillade man mig at spørge: hvorledes forene vi dette Ansvar — saavel som det Ansvar, mine Modstandere paalægge den Næstcommanderende, der ikke handler paa egen Haand, for Flagets, for Marinens, for Nationens, ja for hele Verdens Domstol — med dog at være bunden af Chefens efterladte Ordre? I Sandhed! Næstcommanderende kan her komme i et høist critisk, i et høist beklagelsesværdigt Forhold! At der kan tænkes Tilfælde, hvor der bør handles øiebliklig, ere vi alle enige om — „at der handles det er Tingene“ — „det vilde være en Skam for Flaget at der ikke handledes“ — „den Officier, der i et saadant Tilfælde vilde træde tilbage, fortjener ikke den Lykke og Ære at være dansk Søkriger“ — saaledes lyder de trende Forfatteres Ord; — „Europas Aviser ville udbrede Flagets Skændsel med lynsnar Hurtighed“ saaledes omtrent lod det fra Societets-Academiets Talestol, ved dette Instituts sidste høitidelige Møde; og dog kunne alle disse Ulykker skee, og dog maa der ikke handles i det critiske Moment, naar den i Land gaaende Chef har efterladt sig disse faa Ord skriftlig eller mundtlig: „Saalænge jeg er fra Borde, rører De Dem ikke med Skibet, hvad der saa maatte indtræffe.“ At dette er en Inconsequents vil dog vel ingen negte mig. Nei! den der skal handle maa have frie Hænder. Er det sandt, at den Skam og Skændsel, som formeentlig hviler paa Flaget naar der ikke handles, falder tilbage paa den Høistcommanderende i Skibet, at Medborgerne kunne drage ham til Regnskab for den tabte Eiendom, Marinen for den tabte Ære, Regjeringen for den brudte Alliance, da er dette alt for alvorlige Ting, til at de tør være afhængige af det blotte

Tilfælde om en Chef har givet en Ordre eller ei, og Europas Aviser, som i det Hele ikke ere saa nøieregnende med Sandheden, ville formodentlig neppe lægge Vægt paa denne lille Omstændighed, og ligesuldt udbasune Flagets Skiæmsel over hele Verden. Skulde en saadan Modsigelse finde Himmel i vore Krigsartiller, da er det dog vel paa høie Tid at udrodde den med Roden, forinden den drager alvorlige Begivenheder til Følge.

Jeg mener saaledes at have godtgjort, at dersom Ansvarer for Skibet og dets Virksomhed skal hvile paa den Høistcommanderende ombord, saa bør man, for at være consequent, og for at garantere mod alle uforudseelige Tilfælde, udvide dette Princip derhen, at Ansvarer altid og ubetinget bliver hos den Høistcommanderende ombord, og at han ikke er forpligtet til at rette sig efter Chefens Ordre, naar uforudseete vigtige Omstændigheder nøde ham til at afvige fra dem eller til at overskride dem. Og hvo skulde da bedømme naar dette blev nødvendigt? Næstcommanderende selv! det er med andre Ord: det skulde overlades Næstcommanderende hvorvidt han vilde følge sin Chefs Ordre eller ei. Skulde dette ikke være en alt for farlig Maade at forskaffe sig ovennævnte Garantie for Tjenestens Gang i de uforudseelige Tilfælde? Rigtignok har Forf. IV., endog kun under den Forudsætning, at Næstcommanderende bør handle paa egen Haand, naar han ingen Ordre har, udviklet klart og tydeligt alle de Waand, der maae hæmme en Officiers Svær, naar der er Spørgsmaal om at tage en saadan Beslutning; men jeg vil appellere til Forfatterens egen Mennefskundskab, idet jeg spørger ham om, han troer, at hiint hans Raisonnement, der er Frugeterne af koldt og roligt Overlæg, vil staae lige saa klart og tydeligt for den unge Mands Dø, der i et saadant Moment seer en mulig Leilighed til at indlægge sig selv Hæder og Ære, og formeentlig tillige til at virke til Gavn for Fædreland og Medborgere? Hvor meget mindre vil han da ikke agte paa hine Grunde, naar han ovenikøbet skulde vide sig berettiget til at overskride Chefens Ordre under visse Omstændigheder? Tage vi

Hensyn til det store Spillerum, herved blev givet de Egenstaber, som skændt de have deres Rod i en ædel Jordbund, dog lettelig udarte til Lidenskaber og Svagheder — Egenstaber, som findes hyppig hos den Militaire, og, vel at mærke, almindeligviis i høiere Grad alt som han er sig sin Dygtighed bevidst: jeg mener Ærgjerrighed, Glimrelyst og Egenkærlighed — saa er der ikke alene Mulighed, men endog Rimelighed for, at den forudsæelige daglige, men dog vigtige og alvorlige Tjeneste vil komme til at lide derunder. Jeg skal blot pege paa det Tilfælde, at en ligegyldig, maastee svag Chef fik en ung, kraftig, dygtig, activ, men ærgjerrig Næstcommanderende*).

Men selv, om man ikke vil indrømme mig Rigtigheden af ovenomtalte Udvidelse af mine Modstanderes Princip, selv om de ville holde sig til det Oprindelige af dem selv opstillede, at Chefens Ordre ubetinget skulle følges, saafremt han har givet nogen — uagtet man dog anseer det for rigtigst, at der bliver handlet, og uagtet man mener, at den Næstcommanderende, der ikke handler, vil sætte lede, uafvættelige Pletter paa Flaget — selv under denne Forudsætning, siger jeg, synes dette Princip at indeholde en høist betænkelig Usikkerhed, og derfor ogsaa fra denne Side saare liden Garantie for Tjenestens Bedste i de uforudseete Tilfælde, idet nemlig til Slutning alting dog bliver afhængigt af Næstcommanderendes personlige Anskuelser. Hvor forskellige disse kunne være skal jeg tillade mig at anføre et talende Beviis for i mine fire Modstanderes Maader, at see Tingene an paa og at udvikle sig over denne Gienstand. I det de nemlig alle Fire sætte dem selv

*) Skulde man her ville svare mig, saaledes som man har gjort det, angaaende min Ytring om Conduite, da maa jeg i Forveien protestere imod denne Argumenteringsmaade, som aldeles uhiemlet; thi jeg taler om Feil og Svagheder, som ere menneftelige, altsaa naturlige i en Marine, som i enhver anden Stand, ingentunde om Personerne hos hvem de findes, end mindre om i hvilke Glasfer eller hos hvilke Personer de findes.

i den samme Stilling, at de som Næstcommanderende, paa Grund af en uforudseet Begivenhed, og fordi de ingen Ordre have, nødsages til at handle paa egen Haand, udtrykke de sig meget forsiellig desangaaende, og udvikle en meget varierende Grad af Forsigtighed i deres Fremgangsmaade. Medens Forf. I bestemt erklærer, at han i et saadant Dieblit, for ei at spille en Minut, ikke vil afgive en Mand af Skibets Besætning for at tilveiebringe sin Chef, siger Forf. III, at det er at onste for den militaire Mands og Subordinations Forholds Skyld, at sligt et Tilfælde aldrig indtraf, men at han, naar det indtraf, først vilde veie alting for og imod, vilde tage Hensyn paa Mandskabets Stemning og Kraftfuldhed ic. Forf. II mener, at den Næstcommanderende, som undlod at handle i sin Chæfs Fraværelse, vilde i sit Forhold mod denne vise sig i høieste Grad insubordineret, hvorimod Forf. IV, som jeg alt ovenfor har havt Leilighed til at giøre opmærksom paa, lægger særdeles Vægt paa, og udvikler med Klarhed og Sagkundskab, saavel fra det militaire som det philosophiske Standpunkt, alle de Grunde, som maae hindre Næstcommanderende fra at paatage sig det betydelige Ansvar. Uagtet nu Resultatet er, at de alle Fire vilde paatage sig dette Ansvar og vilde handle i det critiske Dieblit, saa spore vi dog en høist forsiellig Hurtighed til at bedømme, naar Diebliffet er der; og Garantie for, at der handles i det rette Moment, have vi altsaa kun i Næstcommanderendes Personlighed. Vil man svare mig, at det samme er Tilfældet med Enhver, som er en Commando betroet, og altsaa ogsaa med Chæfen, naar han var ombord: da er dette vel ganske sandt, men Forsiellen er imidlertid betydelig, da Næstcommanderende paadrager sig i det mindste et ligesaa stort, om ikke større Ansvar, naar han handler paa egen Haand, som naar han lader det være; medens Chæfen er fuldkommen berettiget til at giøre hvad han vil, og altsaa kun paadrager sig Ansvar, naar han ikke handler der, hvor han kunde og borde have giort det.

Jeg skal nu gaae over til at undersøge, om der ikke skulde

kunne findes nogen anden Garantie mod de steldne, uforudseete, men mulig høist vigtige Tjenestetilfælde, i Forening med Bedligholdelsen af Enhed i Commando og størst mulige Sikkerhed for Regjeringen, at Orlogsmanden ikke seiler under nogen anden Chæfs Commando, end dens til hvem den er betroet. Jeg skal undersøge, om det Princip, som jeg anseer for det sande militaire, skulde kunne være stadeligt for Tjenesten og compromitterende for Flagets Ære. Dette Princip tolker jeg saaledes:

Næstcommanderende kan aldrig, hverken i Chæfens Nærværelse eller Fraværelse handle, uden efter de Ordre Chæfen har givet ham. Det er hans Pligt at staae sig dem saa præcise som han anseer det fornødent; men har han ingen, da bliver det ikke hans Pligt at handle. Tillader han sig det alligevel, det være i det Store eller i det Smaa, i den daglige Tjeneste eller i extraordinaire Begivenheder, da giør han selv Undtagelser, for hvilke han maa staae til Ansvar, og han bliver sin Chæf Regnskab skyldig, ikke alene for selve Handlingen, men for at have handlet uden eller imod Ordre.

Man seer heraf, at jeg vil have hele Ansvaret for Skibet, dets Handlen og Ikke-Handlen, overdraget paa den Mand til hvem det er betroet, det er paa Chæfen. Men for at han kan paatage sig dette Ansvar, bor han ogsaa have Sikkerhed for at ingen Anden, saa at sige, bemægtiger sig det i hans Fraværelse. Hvad denne Fraværelse angaaer, da kan jeg naturligviis ikke mene nogen anden end den tilfældige, daglige, naar Chæfen af hvilken som helst Grund gaaer i Land nogle Timer. Den Fraværelse, under hvilken, ifølge min Fortolkning af S. 213, Næstcommanderende har at holde sig Tittel XXI. efterrettelig, kan her ikke være Tale om: Da har en Overlevering fundet Sted; Instructioner ere meddeelte; kort, Næstcommanderende er Interims-Chæf. Da nu Chæfen ikke maa ligge i Land om Natten, og naar han giør det, dog ifølge S. 156 har Ansvaret for hvad der hænder, saa er det kun om allerhøiest en heel Dag her kan være Tale. Nu indrømmer jeg ganske vist, at der kan stee meget i en heel

Dag, men hvilken Chef vilde vel, naar han betænker hvad Ansvar der er ham betroet, forlade sit Skib paa en heel Dag, naar ikke Omstændighederne gav ham den størst mulige Garantie for, at intet kunde hænde? Hvilken Chef vilde vel saaledes snerpe sig fra Borde, at han ikke var til at faae fat paa forinden Skibet kunde komme til Søes, i Krigstid, eller i Orkanstid, eller i mulig Nærhed af Rapere eller Sørovere, eller blot af en saadan Overt-Autoritet, der kan befale Skibet siebliklig til Søes? Og dersom Forholdene dog bød en Chef under saadanne Omstændigheder at snerpe sig en heel Dag fra Skibet, blev det da ikke hans Pligt at efterlade sig de bestemteste Ordre mulig? Blev det ikke Næstcommanderendes Pligt at forlange dem, og lade sig dem tydeliggjøre? Og skulde der ikke i disse to Mænds forenede Pligtoskyldelse være tilstrækkelig Garantie for Tienesten, for Flagets Ære? Den Paastand, som findes hos Forf. II, Pag. 268, at vedkommende Autoritet maatte begjære, at det blev Chefene peremptorisk forbudt, nogenstunde at forlade Skibet (under den Supposition, at Næstcommanderende skulde kunne troe sig besvaret til ikke at udføre en indløbende Ordre), synes mig derfor aldeles ubiømt. Der ligger dog en Modsigelse i, paa een og samme Tid at fordre saa meget af Næstcommanderendes Conduite, og at tage saalidet Hensyn paa Chefens. Fordi det ikke maa være tilladt den Første at handle uden Ordre, skulde det være nødvendigt at forbyde den Sidste at sætte sin Fod i Land? Man vil ikke tiltro Chefens Dømmekraft nok til at kunne tage Hensyn paa Omstændigheder og ydre Forhold og at kunne efterlade sig Ordre; men man tager til Gienmæle paa hele Marinens Vegne, fordi det antages muligt, at en Næstcommanderende ikke altid har den Conduite, der udfordres til at handle paa egen Haand, saaledes som Chefens vilde have gjort det selv!

I Sandhed! det vilde være en høist sørgelig Fortolkning af vore Love, om man paa Grund af, at Næstcommanderende ikke maa gaae fra Borde i Chefens Fraværelse, vilde slutte, at Chefens derfor kan være fra Borde saa meget han vil, og fordi at

Næstcommanderende i Chefens Fraværelse skal holde sig dennes Instrux efterrettelig (dette nu forstaaet paa den ene eller anden Maade), Chefens derfor skulde have Lov til at troe, at han er tilbørlig erstattet i sin Næstcommanderende. Dette Sidste er efter min Formening en saa grundfalsk Anstuel, at jeg ikke engang skulde have omtalt den, naar jeg ikke havde fundet den fremsat som Princip hos Forf. II. Det hedder Pag. 266: „aldrig kunde en retsfindig Chef tillade sig at forlade Skibet, dersom han ikke havde den fulde Overbeviisning, at hans Næstcommanderendes Nærværelse erstattede hans egen.“ En Chef, som af Kongen er bleven et Skib betroet, maa aldrig tillade sig at troe, at hans Nærværelse kan erstattes af nogen Anden hvilkensomhelst, saalænge hans Commando vaier. Han er Chef, han og ingen anden. Hans Anstuelser om Næstcommanderendes Duelighed gjøre intet til Sagen; han kan mulig vurdere denne Officier end dueligere end sig selv; hans Bestedenhed kan lade ham troe, at Skibet vilde være bedre commanderet, om Næstcommanderende var Chef, men derfor maa han dog ikke troe sig erstattet noget Dieblik, thi ham har Regieringen givet Commandoen. Derimod har han Lov til at antage, at hans Nærværelse kan undværes paa nogen Tid, naar Skibet ligger til Ankers, og derfor kan han gaae i Land, ligesom hans Nærværelse til Søes kan undværes paa Dækket, og han derfor kan gaae ned i sin Kabyt. Hvor kort og hvor længe han kan være i Land, maa han selv staae til Ansvar for. Endvidere kunne Omstændighederne nøde ham til at maatte undværes. Under begge disse Formodninger, men især under den Sidste, bør han nødvendigen efterlade sig saa bestemte Ordre som muligt. Var han erstattet, saa behøvede han ingen Ordre at give; derimod kan han kun undværes, forsaavidt han kan efterlade sig Ordre. Indtræder det Tilfælde, at han maa undværes, og han ikke kan efterlade sig Ordre, da maa han lade sig erstatte: da er det han afleverer sin Commando, og da er det, at S. 213s Indhold træder i Kraft. Forf. II. siger omtrent det samme, noget længere nede paa samme Side, idet han udtaler

sig saaledes: „Man indvender ikke, at Chefen er uden Ansvar, thi kan han ikke stole paa sin Næstcommanderendes Conduite saa skal han enten ikke forlade Skibet, eller, naar han nødes dertil, da efterlade sig saa noiagtige peremptoriske Ordre, at de maae høre al Tvivlraadighed i ethvert modende Tilfælde.“ Det er ganske rimeligt, at Chefens større eller mindre Tillid altid vil have (om den endog ikke bør have) betydelig Indflydelse paa Præcisionen og Detaillen af de efterladende Ordre, men dersom det viser sig, at disse dog ikke have været tydelige nok, saaledes, at Udførelsen derved forfeiles, saa maa Ansvaret hvile paa Chefen, som gav dem, og ikke paa Næstcommanderende, som udførte dem. Men dernæst være det mig tilladt at spørge min ærede Modstander om, dersom det staaer i Chefens Magt at give „saadanne Ordre, at de høre al Tvivlraadighed i ethvert modende Tilfælde“ hvorfor da ikke altid gjøre det? Hvortil denne Skælnen imellem, om han kan stole paa sin Næstcommanderende eller ikke? — Hvorfor ikke stole paa sig selv? Kan en saadan Ordre altid gives, da bliver dog sikkert mit Princip det eneste rigtige. Det er kun under den Formodning, at slige Ordre ikke altid kunne gives og at der dog kan fremstaae uforudseete Tilfælde, at mine Modstanderes Mening skulde have nogen Vægt.

Muligheden af slige uforudseete Tilfælde indrømmer jeg naturligtvis, eftersom selv den allerdueligste Chef ikke er alvidende. Men ere vi enige om, at det er ønskeligt for Tjenestens Vel, at saadanne Tilfælde ikke indtræffe, saa bør det være Pligt at arbejde paa at gjøre dem saa sjældne som mulig. Det synes mig da indlysende, at det Princip, jeg vil følge, her maa have Fortrinnet; thi naar Ansvaret hviler paa Chefen, han være fraværende eller nærværende, saa vil han være meget mere bunden til sit Skib, — til det Sted hvor han hører hjemme, og hvor hans Tjeneste kalder ham nærmest — end naar Ansvarer hviler paa den Høistcommanderende ombord; hvilket Princip, der saa at sige legaliserer Chefens hyppigere Fraværelse fra sin Post, har en bestemt Tendents til, — ubetragtet

dets mulige Misbrug — at gjøre de uforudseete Tilfælde hyppigere.

Tilstaaer jeg imidlertid saadanne uforudseete vigtige Tilfældes Mulighed, maa jeg ogsaa indrømme, hvad jeg allerede har gjort i min forrige Afhandling, at det kan blive af Bigtighed for Tjenesten og Flagets Ære, at den Næstcommanderende vil paatage sig et saadant Ansvar som at handle uden eller imod Ordre. Imod Ordre? — Ja! thi under denne Supposition anseer jeg Ordren at træde ud af Kraft: „Chefen kan ikke have forudseet dette Tilfælde, da han befalede mig at blive liggende“ — dette eller et analog Raisonnement vil jeg i saa Tilfælde føre. Men da dette ifølge Tingens Natur maa være, og ifølge fældes Bestræbelser bør være meget sjældne Hændelser, og da disse, paa Grund af deres Sjældenhed og særegne Bestaafenhed, umulig kunne specificeres, saa maae og kunne de kun betragtes som Undtagelser, for hvilke ingen Regler kunne gives; men det maa overlades til den, paa hvis Vel, til hans Held eller Uheld, de falde, at handle efter bedste Skion og Overlæg, det er: efter Conduite. Men den Subalterne, der i et saadant Dieblæk troer at borde handle paa egen Haand, træder herved ganske ud af sine almindelige Forhold: ham binder, som sagt, ingen Ordre længer; han slipper „den electriske Riæde“; hans Die seer kun et eneste Maal, det, at gaae sit Fædreland, at frelse sine Medkrigere, at høre Flagets Ære; alle andre Hensyn maae vige; og saaledes stiger han muligen saa høit, at Seirens Laurbærkrands hører ham fra Kriger til Helt; men skulde han forfeile Maalet, da styrter han ogsaa ned i den Afgrund, der omgiver dette farlige, men for unge Militaire høist tillokkende Standpunkt.

Men fordi det kan være af Bigtighed for Tjenesten og for Flagets Ære, at den Næstcommanderende vil paatage sig et saadant Ansvar, derfor er det ingenlunde hans absolute militære Pligt, at han skal paatage sig det. Det kan være ønskeligt, at Næstcommanderende handler paa egen Haand i et saadant Tilfælde, men gjør han det ikke, da falder Ansvarer for hvad der

er forsomt paa Chefen, ligesom, at dersom Næstcommanderende paatager sig at handle, Udfaldet maa saa blive hvordan det vil, saa maa man dog kræve Chefen til Regnskab fordi han ikke var ombord, og Omstændighederne maae da bestemme, om han var skyldig eller ei.

Det er under Formodning af et saadant Tilfælde, at jeg har sagt, at Næstcommanderende, dersom han negtede at udføre vedkommende Autoritets Ordre, kunde for en Krigsret aldrig blive domt for en militair Forbrydelse, men vel for Mangel paa Conduite. Jeg maa i Fortsættelse heraf tilføie, at det samme kunde formeentlig blive Tilfældet, om han undlod at handle paa egen Haand og uden Ordre. Jeg finder heri saa liden Inconsequens, at jeg trøster mig til at gientage disse Ord. — „En saadan Næstcommanderendes Stilling bliver i Sandhed ikke misundelsesværdig“ siger Forf. IV. Nei! sikkert ikke; jeg skal altid beklage den Subalterne, som skal handle uden at have Forholdsordrer, men i Særdeleshed beklager jeg ham, naar han har at bestille med en Chef, der, uagtet han kan give Ordre, ikke gjør det, skiulende sin Ligegyldighed, maaskee sin Incapacitet, bag det for Superieuren saa magelige, for Inferieuren saa farlige: „De har at handle efter Conduite.“

Forf. III spørger mig, hvad jeg helst vil dommes for, enten for en militair Forbrydelse eller for Mangel paa Conduite. Dette Spørgsmaal er i det mindste overflødig, efterdi det, jeg vilde foretrække, hverken gjør fra eller til i den Sag vi afhandle. Jeg skal imidlertid gjøre denne Forf. opmærksom paa, at ingen Mand med sund Fornuft troer at han handler uden Conduite, og at altsaa den Næstcommanderende, der afflog at udføre en af de omtalte indløbende Ordre, eller foretrak den Handling at holde sig passiv, sikkert troede at bruge den rigtige Conduite. Forf. har isøvrigt ikke overseet, hvad jeg har svaret mig selv, at jeg i et saadant Dilemma ikke vilde modstaae Fristelsen, men stikke mit Tong fra mig o. s. v. Men hvorledes skal jeg forstaae hiint Spørgsmaal af en Forfatter, der selv skriver (Pag. 274). „Der-

som Udfaldet blev godt, da forsvarede Sagen sig selv, blev det derimod mindre godt eller uheldigt, hvad man neppe kunde vente, fordi jeg ellers havde handlet conduiteløs, saa vilde jeg med Rolighed gaae en Krigsretsdømme imøde o. s. v.“ Men var Udfaldet blevet uheldigt, fordi han havde handlet conduiteløs, saa maatte Krigsretten jo domme ham for Mangel paa Conduite — vil han da gaae en saadan Dom imøde med Rolighed?

Jeg skylder Sandheden at tilstaae min Svaghed; jeg føler mig ikke i Besiddelse af den Skarpsindighed, som der behøves til, om et saa tvivlsomt og alvorligt Dieblif, som det af mig paapegede, at besvare mit Spørgsmaal til mig selv: „Men handlede jeg rigtigt? — “Naar jeg besluttede at paatage mig et saadant Ansvar, da maatte det være fordi jeg fandt Omstændighederne af den Art, at jeg ikke mere tog noget Hensyn hverken paa min Chef eller paa mig selv, hverken paa om jeg havde Ordre eller ei; men at jeg kun handlede i en bestemt Hensigt, hvis Opnaaelse jeg maatte ansee vigtigere end alt andet. I Haab om, at et uheldigt Udfald maatte bidrage til at dække den militaire Feil jeg begik, vilde jeg da stikke mit Tong fra mig og gjøre mit Bedste. Rimeligvis, og saafremt der blot var nogenlunde Tid til det, vilde jeg styrke min Overbeviisning, ved at sammenkalde et Skibsraad, saaledes som Capt. Dahlerup i Hæftet Nr. 38 har omtalt det. Men selv med denne Garantie spørger jeg endnu engang: „handlede jeg rigtigt?“ En militair Feil begik jeg i alle Tilfælde; thi den Subalterne, der handler uden Ordre, har altid feilet, i det mindste saalænge til hans Chefs Bisfald har legaliseret hans Handling.

Om jeg isøvrigt gjorde Ret, maatte vel meest komme an paa Udfaldet. Men var dette slet, mistede jeg til Exempel det Skib, som ikke var mig men min Chef betroet, da kunde det kun lidet baade Regieringen om Krigsretten gav mig min Afsted med et Certificat for noble Besøggrunde; det Skib, som var bestemt til det eller det Diemeed, var derfor ligesuldt tabt for Kongens Tjeneste, for Landets Forsvar. Nei! det kan være ædelt, det kan

være smukt, det kan være stort, at en Subaltern saaledes opofrer sig i Haab om at bidrage til det almindelige Vel, men hans absolute Pligt kan det aldrig blive, før det aldrig være.

Men Chefens Pligt er det at handle eller lade handle i uforudseete Tilfælde. Hans er Skylden, naar dette ikke seer, hvad enten han er ombord eller i Land; han maa kræves til Regnskab for hvad der er forsømt, thi paa ham hviler ene og alene Ansvaret. Af hans Conduite fordrer Regieringen, at han ikke paa nogen Maade fierner sig fra det Skib, der er ham betroet, naar der er, om endog blot den ringeste Mulighed, af hvilkensomhelst Anledning, til at handle, og skulde Tienesten absolut nøde ham dertil, da er han i høieste Grad straffskyldig, naar han ikke esterlader sig de bestemteste Ordre muligt. Naar derfor den Næstcommanderende kom for en Krigsret, om hvem Fors. I siger Pag. 260: at han blev „hiemsendt med en Erklæring om formeentlige Mangler til til at bestride sin Post,“ vilde Retten, eller vel rettere Admiraltets-Collegiet, sikkert begynde med at undersøge paa det strengeste hvorfor Chefen ikke var ombord, og hvorfor han ingen Ordre havde efterladt sig. Efter den Supposition, som her er gjort, er jeg i Forveien overbevist om, at Chefen fuldkommen vilde retfærdiggjøre sig, men Næstcommanderende vilde ikke destomindre ei blive domfældt for nogen begaaet Feil, men, som sagt, muligvis for ikke at have udviist tilbørlig Conduite. Men han vilde derimod sikkert blive meget strængt bedømt af Alle: man vilde raabe høit, at han havde forsømt en glimrende Leilighed til at udmærke sig, og han vilde blive tilfidsesat, forbigaaet, maastee anderledes befordret — alt dette vil jeg indrømme — men dermed bevistes ikke, at han havde begaaet nogen Feil qua Officier, eller at han havde Mangler til at bestride sin Post; dermed bevistes kun, at han, sikkert tilfældes med mange af hans strengeste Dommere, ei var i Besiddelse af den Kraft og Mandstyrke, der hører til at høre sig fra sit eget til et høiere Standpunkt, og at han var blandt de saa Uheldige, der støde paa en Leilighed til at lægge denne Mangel for Dagen. Det vil maastee ikke være over-

flødigt at bemærke, at den samme Dom for Mangel paa Conduite vil rimeligvis overgaae den Officier, som paatager sig at handle paa egen Haand, naar Udfaldet nemlig ikke svarer til Forventningen. Der er Rimelighed for, at naar slige Sager komme til Afgiørelse for en Krigsret, saa maa det være fordi de have haft alvorlig uheldige Følger, disse være nu negative eller positive.

Jeg finder her et passende Sted til at berøre et Passus hos Fors. II, der har benyttet sin Kundskab om hvem S. B. var, til at inddrage min Personlighed i denne Discussion, idet han slutter med at antage, at jeg, naar det kom til Handling, vilde følge hans og ikke mine egne Grundsætninger. Uagtet jeg helst havde seet min egen, som enhver Personlighed udelukket fra vor Strid, vilde det være utaknemmeligt af mig, om jeg ikke følte mig meget smigret ved den Maade, min ærede Modstander omtaler hvad han troer, jeg ved en saadan Leilighed vilde formaae at udrette til Flagets Ære og Fædrelandets Gavn. Det staaer skrevet i Skiæbnens lukke Bog, om jeg nogenstunde skal faae Leilighed til at prøve mig selv i et saadant Tilfælde, og om jeg da besidder de Egenstaber, Fors. II med saa megen Velvillie tillægger mig. Men skulde jeg mangle dem, skulde jeg ikke opfylde hans Forventninger, da maa jeg dog paa det bestemteste protestere imod, at jeg derved satte Pletter paa vort hellige Flag, og jeg skylder i saa Fald mit eget arvede blanke Skjold at lade paa det strengeste undersøge, om ikke Pletterne paa Flaget borde tilregnes min fraværende Chef.

Mine Modstandere have indladt dem paa Formodninger og Meninger om, hvorfor Orlogsmænd udrustes og sendes tilføes. Har jeg forstaaet dem rigtigt, saa skulde disse Formodninger lægges til Grund for Næstcommanderendes Ret og Pligt til at handle paa egen Haand i Chefens Fraværelse. Ogsaa jeg er af den Mening, at Regieringen — ikke „Staten ved Regieringen“, som Fors. I udtrykker sig Pag. 257, men Regieringen igiennem vedkommende Autoritet — lader udruste Orlogsmænd for at værne

om Handelen og Landets Ryster, men dette bliver dog kun Formodninger, som jeg kan have i Almindelighed og qua Statsborger. Det er dog ikke noget Nyt, at Skibe udrustes i ganske specielle Niemeed, med ganske specielle Missioner. Om Hensigten med Orlogsmændens Sendelse, har jeg qua Militair, men især qua Subaltern ombord, ingen Mening: qua Chef behøver jeg hverken at have Meninger eller Formodninger, thi da har jeg Visshed i de Instructioner og Ordre, jeg har modtaget; men da vil jeg ogsaa tillade mig at troe, at i hvilket som helst Grinde Skibet er udsendt, kan Ingen ombord udføre dette Hvers bedre end jeg selv, og derfor vil jeg, formeentlig til Tjenestens Bedste, sørge for, at der ikke skal være nogen anden Chef i Skibet end jeg. Skulde desuagtet et af hine uforudsæete Tilfælde indtræffe, og min Næstcommanderende paatog sig at handle i min Fraværelse, da vilde jeg ansee mig for ligesaa compromitteret, som om jeg havde forliist mit Skib, og jo mere jeg maatte finde hans Conduite sublim, desto mere maatte jeg trænge paa, at en Krigsret bedømte om det havde været min Skyld, at det mig af Kongen betroede Skib havde været ude at seile eller slaae under en Andens Commando end min.

Jeg har forbeholdt mig at give en nøiere Forklaring over Udtrykket „at handle efter Conduite“. Dette seer jeg mig nødsaget til, ved de Misforstaaelser, som en Yttring i min forrige Afhandling har været underkastet. Feilen maa vel søges hos mig, i at jeg ikke har været tydelig nok, og jeg skal derfor bestrebe mig for at give en saadan Forklaring, at jeg ikke kan misforstaaes mere; men foreløbig skal jeg dog tillade mig at bemærke, at naar man skriver over en speciel Gienstand, for et specielt Publicum, saa er man berettiget til at forudsætte, ikke alene Kundskab til Sagen, men ogsaa Velvillie i Opfatningen af Gens Tanker, saa at man ikke skal have nødig at indlade sig paa Forklaring over brugte Udtryk, især naar disse Forklaringer ikke have noget med den afhandlede Gienstand at skaffe. Man er endvidere berettiget til at antage, at naar man ikke har været tydelig nok, da vorder man adspurgt, hvad man har meent, og bliver man

fortolket af Andre, da tør man haabe, at det stæer i bedste og ikke i værste Retning. Det har derfor gjort mig ondt at see, at Forf. II har tiltroet mig saaliden Tact, at jeg i en saa generel Afhandling som min er, hvor jeg med den umiskjendeligste Flid har undgaaet ethvert Spor af Personlighed, skulde have tilladt mig at fælde nogen „haard Dom“, at „saare dybt og smerteligt“ den danske Marines Officierer af de Charger, som kunne blive Næstcommanderende, fra den ældste Capitain og nedester — „Men lader os for et Dieblit antage“ siger denne Forfatter „at de ikke have meent de Officierer, som senest have været, men dem som sandsynligviis kunne vente at blive Næstcommanderende i den nærmeste Fremtid“ — Og paa hvad Grund skulle vi antage det noget eneste Dieblit? Jeg skylder mine Kammerater og mig selv, paa det bestemteste at erklære, at jeg hverken har meent dem, som have været, eller ere, eller kunne blive Næstcommanderende i den nærmeste eller fierneste Fremtid; og naar Forfatteren kun et Dieblit har kunnet nære denne Tanke, saa har han ganske og aldeles misforstaaet ikke alene dette Sted, men hele min Afhandlings Tanke og Hensigt. Jeg tillader mig at bede Forf. at vise mig et eneste Ord, der tyder paa, at jeg har villet vise „hdmiggende Mistillid til Mænd, som“ — ja desværre! — „ere 30 til 40 Aar gamle“ — snart kunne vi skrive 50 Aar. Med hvad Ret, paa hvad Grund skulde jeg saaledes bryde Staven over alle mine Kammerater, over mig selv? — Man kan i Archivets 7de Bind, Pag. 318 og videre, finde en Udvikling af mine Anskuelser, om hvorvidt jeg antager Capacitet og Conduite at være afhængig af Alderen eller den Plads, Officiererne have i Marinens Calendar.

Hos en Forfatter, der med Strængighed og Alvor bebrejder mig det brugte Udtryk, ventede jeg at finde en fyldestgørende Fortolkning deraf. Han vil ikke undre sig over, at jeg lidt nøiere drøfter den han giver os. Først støder jeg da paa følgende Sætning: „Enhver, der har nogen Erfaring, maa erkjende, at Capacitet ogsaa indbefatter Conduite“ — og aatte Linier længer nede: „Conduite er, efter min Erfaring, ikke absolut afhængig af almin-

delig Sømandserfaring og Krigerdygtighed, den er snarere et Talent, som udvikles ved en høiere Landsdannelse, og den beroer for en stor Deel paa Character-Egenskaber, og disse forandres ikke efter det 30te Aar." Jeg skal ikke indlade mig paa denne Grændsebestemmelse af før og efter det 30te Aar, thi det er ikke mig der har sat den, men jeg vil tillade mig at bemærke, at almindelig Sømandserfaring og Krigerdygtighed sikkert dog maae involvere Capacitet hos en subaltern Officier, og altsaa, efter den første Sætning, ogsaa „i Almindelighed Conduite." Er Conduite derimod et Talent, det er: en fielden Egenstabs, Naturgave, saa ligger det i Sagens Natur, at ikke alle kunne have den, og altsaa, hvis der er i denne Supposition noget fornærmeligt imod Marinens Officierer, saa er Forfatteren heri lige saa skyldig som jeg. Dog denne Undersøgelse leder for langt fra mit egentlige Maal, at give en bestemt og tydelig Forklaring over hvad jeg har meent med hiint Udtryk, som jeg her for Tydeligheds Skyld vil afskrive:

Efter at have sagt, at det blev et af de Tilfælde, hvor Næstcommanderende havde at handle efter Conduite, tilføiede jeg: „men med denne Conduite er det dog virkelig en delicat Sag. Af en Chef kan den fordres absolut, men mange udmærkede Subalterne have den ikke altid; det er for dem forbunden med større Vanskelighed, fordi det er en Conduite, man fordrer af dem, der gaaer udenfor og over den Bestilling de beklæde, og fordi der dog stedse bliver Spørgsmaal om, det er netop den, som deres Chef ønsker de skulde have havt."

Jeg stælnet imellem at handle med Conduite og efter Conduite. At handle med Conduite betyder, med andre Ord, at handle med Overlæg, og dette er hyer fornuftig Mand's Pligt, ombord som i Land, i Tjeneste, som i det daglige Liv, hvad enten han gaaer frem efter Ordre eller paa egen Haand; gjør han det ikke, da er han en Fusentast, som Ingen kan være tient med at have at bestille med. Med Hensyn herpaa refererer jeg mig ganske til hvad Forf. IV har skrevet desangaaende Pag. 291 og 92; kun skal jeg tillade mig at gjøre ham opmærksom

paa, at Staten har Ret til at fordre Conduite af enhver Officier, hvad enten Avancementet stæer efter Ancienniteten eller paa en hvilkensomhelst anden Maade.

Udtrykket „at handle efter Conduite" — „han har at handle efter Conduite", som netop er det jeg har brugt, er bleven til en Talemaade blandt de Militaire, til et Slags Terminus-technicus i Ordresproget, og betyder vel nærmest, at: „han har, i uforudsæete Tilfælde, at handle efter eget Overlæg og bedste Skionnende." Det er Misbrugen af denne Phrase, som jeg i min forrige Afhandling vilde paapege, og som jeg her vil yderligere udvikle mig over. Et Ordre til en Chef, som gaaer paa en Expedition, langt bort fra sine Foresatte, eller til hvem et vigtigt Hverv betroes, hvor det absolut maa forudsættes, at uforudsæete Tilfælde kunne indtræffe, at denne Ordre slutter med hine Ord, er en Nødvendighed, og det hverken kan eller bør være anderledes. En Chef er en høit betroet Mand, han være Lieutenant eller Admiral; han er betroet, foruden Skib og Mandskab, saa ogsaa et Grinde, som af Regieringen er anset vigtigt nok til at være en saa stor Bekostning værd, som at udruste et Skib derfor. Han maa det ogsaa betroes at kunne handle paa egen Haand, efter eget Overlæg. Men just fordi han er denne af Regieringen høit betroede Mand, bør og skal han ene og alene være ansvarlig for Alt hvad der hænder i og med den Force, eller det enkelte Skib, der er ham betroet. Derfor skal han ikke lade sine Undergivne være i Tvivl om hvad de have at gjøre; han skal efterlade sig de mulig, præcise Ordre; han skal være ansvarlig for de uforudsæete Tilfældes Udfald; han maa ikke stole paa, at hans Undergivne handle efter Conduite, thi det er efter hans Conduite og ikke efter deres, at Regieringen vil der skal handles. Og naar han altsaa siger dem, at „de skulle handle efter Conduite", det er at sige, uden Ordre, efter deres eget Hoved, saa maa han enten være moralsk overbevist om, at de i alle Tilfælde ville handle ligesom han selv vilde have gjort, eller han maa i Forveien erklære sig tilfreds med deres Anstuelser:

Udbredelser for feil Conduite er han uberettiget til at gjøre dem. Thi den Næstcommanderende, der i et af de ofteberorte, uforudsæete vigtige Tilfælde, forholder sig passiv, handler ganske vist i sin Overbeviisning efter Conduite, men er dette nu ikke den Conduite, som han kunde eller borde have brugt, da er det han kan blive dømt. Men naar hans Chef i denne Anledning arresterer ham og sender ham hjem, som formeentlig manglende de Egenstaber, der behøves til at beklæde sin Post, da bliver han dog kun i Grunden saaledes behandlet, fordi han ikke har handlet efter Chefens Hoved, i et Tilfælde hvor denne, ved ikke at give ham Ordre, har beyndiget ham til at handle efter sit eget. Dette kan dog aldrig være overeensstemmende med Billighed og Retfærdighed.

Tingen er, at Conduite er en relativ og ingen positiv Egenstabs. Den er relativ til Andres Meninger, og som en Følge heraf, i hvor ugierne vi ville tilstaae det, som oftest til Udsaldet. Var Conduite en positiv Egenstabs, saasom Mod eller Feighed, saa kunde der ikke være forskiellige Meninger om den havde eller ei, ligesom den da ogsaa altid maatte findes hos det samme Individ, medens den nu, just paa Grund af sin Relativitet, stundom kan findes, stundom bevise sig ikke at have været tilstede hos den samme Mand. Naar man ikke vil forudsæete ond Villie, kan man altid antage som afgjort, at enhver fornuftig Mand troer at handle efter Conduite.

Man vil heraf see, at jeg ikke har villet fraktende den største Deel af Marinens Officierer Conduite. Ikke een har jeg villet fraktende den, thi det vilde i Sandhed være en blodig Fornærmelse. Men hiin Egenstabs, som Subaltern at have en Conduite, der svarer til den Chefen selv vilde have brugt, fordrer saamegen Mennekenskundskab, saameget Studium af Chefens Character, og kan endydermere udfordre saa megen Fornægtelse af egne Ideer og Anskuelser, at det vel uden Fornærmelse kan formenes, det ikke er givet alle Subalterne altid at have denne Egenstabs — ja jeg kunde fristes til at sige: dette Talent. Men lykkeligviis

behøves dette heller ikke. Enhed i Commando er, som sagt, en af det militære Væsens Grundpiller. I denne Enhed concentrerer alt Ansvar sig, altsaa ogsaa Eneretten til at handle efter eget Overlæg. Paa den ene Side kan Chefen umulig være ansvarlig for sine Underhavendes egenraadige Handlinger, paa den anden behandler man den Subalterne meget arbitrair, meget uretfærdigt, naar man, ved ingen Ordre at give ham, forstaaer at han skal handle efter sine egne Anskuelser, og desuagtet kræver ham til Regnskab og straffer ham, naar han ikke har handlet efter Chefens.

Men dersom enhver Chef vil lade sig nøie med at fordræ Conduite af sine Subalterne i Udførelsen af de Ordre han har givet dem, dernæst aldrig lade dem være foruden, og sluttelig erindre at hans Post er ombord og ikke i Land, saa ville de uforudsæete vigtige Hændelser vende saaieldne, at man ikke vil have nødvendig at garantere sig imod dem med meer eller mindre usikre Fortolkninger af Lovene, ligesom at Discussionen over, hvad man i et saadant Tilfælde havde at gjøre, vil blive over et saa godt som imaginært Thema.

Steen Bille.

Kongen af Bayerns Besøg til Grækenland.

Den engelske Fregat Portland og Dampskibet Medea fik Ordre at gaae til Ancona, for at føre Kong Ludvig af Bayern til Grækenland i Slutningen af November 1835. Portland var i Corfu og modtog Ordren ved en over Land sendt Express; Medea derimod ved Damp-Paketten fra England, saa at Portland afgik fra Corfu to Dage tidligere, end Medea forlod Malta; men Dampskibet naaede desuagtet Ancona 3 Dage før Portland, endstiondt det havde dobbelt saa langt dertil. Kongen besluttede at gaae med Medea, som var indrettet paa det Prægtigste til hans

Modtagelse. For at giøre Hs. Majestæts Afseiling saa imponant som muligt, blev det saaledes arrangeret, at han først gik ombord paa Fregatten og i denne blev byreret ud af Havnen af Dampskibet. Dette udfortes fortræffeligt til alle forsamlede Indvaaneres Beundring, som opfyldte Molen og ethvert Sted, hvorfra Skibene kunde sees. Da de vare ude af Havnen og det begyndte at blive mørkt, kastede Portland Buxertouget los, og under en Oplysning af mange afbrændte Blegfyr skiftede Hs. Majestæt sit Kongeslag ombord paa Medea, som derpaa, Kl. 7 om Aftenen den 3die December, satte afsted i fuld Fart, og 82 Timer derefter befandt Kongen sig i Piræus. Havet var hele Tiden som et Speil, ikke en Kruusning forstyrrede dets Overflade.

En Eskafette blev affendt til Athen for at underrette Kong Otto om hans høie Faders Ankomst, og kort efter indtraf han med sit Følge ombord paa Medea. En høist interessant og rørende Scene forefaldt nu paa Dækket af dette Skib, idet Faderens og Sønnens naturlige Følelser kæmpede med Bevidstheden om den udbortes Anstand, kronede Hoveder skylde deres høie Stilling. De Første seirede alligevel og begge Konger styrtede i hinandens Arme. Efter nogle Diebliffes Forløb havde de atter giensundet deres sædvanlige Værdighed, og da Ambassadeurer o. A. vare forestillede, droge Ds. Majestæter sig tilbage i Kahytten, hvor de en kort Tid i Centrum overgave sig til Hjertets Følelser, og derpaa samlede begave sig i Land, i høitideligt Optog, under Kanonerens Torden, Hurra-Raab fra de paa Ræerne paradrende engelske Matroser og uophørlige Zet o'er fra de forsamlede Grækere, som, med Oliegrene i Hænderne, bedækkede Strandbredden og strøede deres Freds-Emblemer for Kongernes Fødder. Græske og bayeriske Tropper stode opstillede paa Beien lige til Athen, og en Triumphbue var opført i Hovedgaden, som Ds. Majestæter passerede, paa hvilken var anbragt med store græske Bogstaver: „Lange leve Kong Ludvig, Philhellenernes Fyrste.“ En Illumination paafulgte om Aftenen, og Glæden straaledede i Alles Ansigter.

Medea forblev i Piræus til Hs. Majestæts Disposition, og han gjorde sin første Tour til Ugina, hvor han i hoi Grad henrykkes af de herlige Ruiner af Jupiter Pantolarei Tempel, Capo d'Isrias offentlige Skole o. s. v., og om Aftenen samme Dag vendte tilbage til Athen og landede omtrent Kl. 9 under Skinet af et brillant Fyrværkerie, der blev afbrændt fra Skibet.

Det er maaskee ikke almindeligen bekiendt, at Kongen af Bayern er Eier af de stionne æginste Statuer, som for nogle Aar siden bleve solgte i Rom, saa at Hs. Majestæt havde en forhoiet Nydelse af sit Besøg til denne classiske og fortryllende Plet. Hans næste Besøg var til Cap Colonna, Port Mandri, Port Raphiti, Scio, Smyrna, Alexandria Troas, Dardanel-Slot-
tene, Bazica Bugten, hvorfra han vandrede over de trojanste Slet-
ter, dernæst indenom Ipsera, imellem Andros og Tinos og ind til Port Gabriel paa Andros. De fattige Indvaanere af denne lille By vare ikke forud underrettede om hans Besøg; men da de fik at vide at deres Konges Fader var i Vaaden, som nærmede sig deres Kyst, lagde de Planker paa Strandbredden, toge Tæpper fra deres Huse og udbredte dem for ham at træde paa, og fyldte Luften med deres Zetoe-Raab. Om Aftenen vare alle Huse illuminerede, ja endog hver Klippe i Nærheden. Dans og Sang vedvarede til langt ud paa Natten, og ved Enden af hver Lød et Zetoe Bazilense. Kl. 10 lod Medea en Sværm af Raketter opgaae, Blegfyr afbrænde og gav dem 3 engelste Hurra-Raab, hvorpaa Musikanterne bleve sendte i en Baad for at roe langs med Landet og spille den græske Nationalsang og andre Melodier. Chevalier Miez, Kongens Yndlings-Minister, gik i Vaaden, og da han havde faaet tilveiebragt Tausshed, takkede han Folket, i en passende Tale, i Kongens Navn, for deres Hengivenhed. Alle vare henrykte, og en af de fornemste Indvaanere traadte frem og fremsagde med megen Enthusiasme en smuk og simpel Tale til Giengæld, hvorpaa atter et tusindstemmig Zetoe lød, og Vaaden vendte tilbage.

Den følgende Morgen løb Medea et lille Stykke langs Ky-

sten til det gamle Gopolis, hvorfra, efterat Hs. Majestæt havde undersøgt to skønne Statuer, der nylig vare opgravne, Reisen fortsattes til Negropont (de Gamles Chalcis) og derfra til Eretria, Marathon og tilbage til Piræus, efterat den hele interessante Tour havde været 10 Dage.

Den næste Reise gik til Milo, Santaren, Amaphi, Scio, Naxos, Syra, Tenos, Delos, Syra igien, Paros og atter til Milo, Hydra, Spekia og Nauplia. Fra det sidste Sted fortsattes Reisen til Argos, Mycene og Corinth, over Land, og Medea gik imidlertid om til Kalamata (7 Dv. Mile fra Corinth) og tog Hs. Majestæt ombord igien, hvorpaa den seilede til Megara, Eleusis, Munichia, Phalerum og ind til Piræus, efterat have tilbragt 15 Dage paa denne Tour.

Den 8de Kl. 9 om Aftenen gik Hs. Majestæt ombord paa Medea, og efterat der var anbragt Fyre paa Pillerne ved Indløbet til Piræus, gik Skibet til Søes under Skinnets af utallige Blegfyre og et glimrende Fyrværkerie, og ankom til Milo den følgende Morgen i Dagbrækningen. Her flokkedes Folket til Strandbredden, svingede med Oliegrene, affyrede Kanoner og opfyldte Luften med deres Zetoe'r, hvilket Kongen besvarede med venlige Hilsener og tre Gange Hurra fra Medeas Mandskab. Men Hs. Majestæt gik ikke i Land her, da de Folk, der skulde foretage Udgravninger, ikke vare ankomne fra Nauplia; han gik altsaa videre til Santaren, ved at løbe imellem Argentara og Milo, og ankom til denne interessante D Kl. 5 om Aftenen, imod en stiv Kuling, fik i Stavn, til Indbyggernes store Forundring, da de aldrig før havde seet hverken et Dampslib eller et kronet Hoved. Man havde imidlertid ventet os; thi da Medea nærmede sig den første By saaes Tusinder af Menneſter overalt paa Huustagene, paa hvert Næs og Klint, Kanoner affyredes og Velkomstraabene lode ud til os som en Stormvind, medens Skibet gled hen forbi Kysten. Vi løb ind i den uhyre cirkelrunde Crater, som danner Havnen, og kom til Ankers paa det eneste Sted, hvor der er Bund at finde paa ringere end 100

til 130 Favne, ved Enden af en lille D midt i Crateren, som fremkom af Havets Bund 400 Aln før Christi Fødsel, og i Nærheden af to andre Der, af hvilke den ene fremkom i 1573 og den anden i 1707. Det var for sildigt for Kongen at gaae i Land, men alle Huse, baade i de to Byer og hver Landsby i Nærheden, vare smukt illuminerede. Efter at Hs. Majestæt havde dineret lod Medea en Sværm af Raketter opstige og Skibet oplystes med Blegfyre. Om Morgenen lettede vi og gik op imod Staden. Da vi nærmede os, kom Gouverneuren, Consulerne og de fornemste Dyrigheds personer ud for at byde Kongen velkommen.

Staden ligger paa Brinken af en Precipice, der er omtrent 1000 Fod høi og ved hvis Fod Koffardistibene ligge fortvæiede i en Kietting, der er trukken fra Pynt til Pynt, da der ingen Bund er paa ringere end 100 Favne. Der er hugget en Wei i Zigzag i Fjeldet fra Strandbredden og op til Toppen. At see Folket i den græſte Dragt nedstige ad denne maleriske Wei, med Oliegrene i Hænderne; de Tusinder der bedækkede Husenes Tage og Brinken af de uhyre Fielde, der reiste sig lodret over vore Hoveder; at høre det uafbrudte Raab af Zetoe'r, Tordenen fra Skibenes Kanoner, de græſte Matroser der bedækkede Skibenes Næer, Mængden af Vaadene der omgave os — Alt dette dannede et Skuespil som vanskeligt lader sig beskrive. Da Kongen var naaet til henimod Toppen af Fjeldet, blev han modtaget af Geistligheden i deres Ordensdragter, som stillede sig i Epidusen for Toget og saaledes under Afſyngen af Hymner førte ham til Kirken. Efter at have besøgt Gouverneuren steg Kongen atter ned ad Fjeldet og gik ombord under et vedvarende Frydemaal og Kanoners Torden.

Da Kongen atter paa Sydsiden af Den gik i Land for at besøge nogle gamle Gravsteder, var Folkets Enthusiasme uden Grændser. De fore ud i Brændingerne indtil op under Almene, grebe fat i Kongens Vaad og droge den op paa tort Land. I Amaphi, Naxos og de andre Steder var Glæden den samme. Santaren og Amaphi ere meget primitive i Sæder, da de have

libet Samqvem med den øvrige Verden. Det første Sted producerer en ypperlig Vin, der ikke er ulig Caps Constantia.

I Syra mødtes Medea og Portland igien, den Sidste havde Kong Otto ombord. Begge Konger dinede velslids ombord hos hinanden. Veien fra Nauplia til Kalamaka gjorde Kongen i en Kareth; den første Gang et saadant Kivretøi har passeret denne Wei. I de 30 Dage Hs. Majestæt var ombord i Medea har dette Skib tilbagelagt meer end 2200 Qvartmill.

(Naut. Mag. Mai 1836.)

Det danske Flag i Middelhavet.

(Fortsat fra Pag. 349.)

Mar 1800.

Medens Vilde havde været fraværende fra Livorno, havde Søgerne aldeles forandret sig. De Franste vare fordrevne fra det nordre Italien; Storhertugdømmet Toscana var besat af østerrigste Tropper, og Genua, hvor Massena endnu holdt sig, var tæt indsluttet til Lands og Vand. Følgerne heraf vare, at Handelen fra Livorno, som især trak sin Næring ved Samqvem med Genua og det sydlige Frankrig, var saa godt som aldeles tilintetgjort. Den 13de Januar ankom Lord Keith, ombord paa Dreen Charlotte, ledsaget af en Fregat, en Cutter og en Convoi paa 9 Skibe, til Livorno. Han havde, saavel i Gibraltar, som i Mahon, udstedet Manifester, hvilke han ved sin Ankomst til Livorno ligeledes der meddeelte alle fremmede Consulere, og hvori han erklærede Cadix, St. Lucar og Genua for blokerede. Han reisste strax op til Lucca, for at aftale, med den østerrigste General Otto, Operationsplanen imod Genua. Tartaner bleve fragtede i Livorno og indrettedes til Kanonbaade; kort, Alt tydede paa et alvorligt Angreb. Den russiske Admiral Pustockin, som holdt Genua blokeret, kom ligeledes i de Dage til Livorno for at proviantere, ligesom ogsaa Lord Nelson, med Linieskibet Le Foudroyant og en Fregat, kom fra Messina for at deeltage i Operationerne.

Vi have, ved Slutningen af det forrige Mar, forladt alle de danske Orlogsmænd paa forskjellige Expeditioner. Kun Midelsen laa i Livorno, men seikklar. Baron Holsten modtog Ordre, dateret den 1ste Januar, som bød ham at gaae til Messina, for at tage nogle danske Skibe, som derfra havde forlangt Convoi, Strædet ud, bringe dem ud af Middelhavet og derefter tage Station ved Malaga. Han modtog endvidere Ordre til Cap. Lieut. Møtsfeldt at komme op til Livorno med de Skibe, der maatte ønske Convoi Middelhavet ind.

Vi erindre, at Havfruen ankom den 18de Januar til Livorno med en Convoi af 8 Skibe. Vilde erfarede da den Affaire, van Dockum havde havt for Gibraltar med de tre engelske Fregatter. I Anledning heraf skrev han under 22de Januar saaledes til Grev Bernstorff. *)

„Jeg maa i denne Anledning yttre det Ønske, at De vil bære mig med Efterretning om, hvorledes den Sag er bleven afgjort, samt om der bliver noget for mig at forandre i Instructionerne til mine underhavende Chefer. Admiral Lord Keith's Trusel, at ville give sine Capitainer Ordre til at visiter alle danske Skibe, hvad enten de ere under Convoi eller ei, har ikke gjort mindste Indtryk paa mig. Det forekommer mig alene beklageligt, at en Mand, der er betroet saa vigtig en Post, kan forglemme sig selv til en saadan Grad, da jeg veed med Visshed (dersom det ikke nylig er forandret) at de engelske Skibshefer ikke alene have Ordre til at respectere vort Flag, og holde over Tractaterne, men endog skulle convoiere det, hvor de møde vore Skibe, saafremt deres Cours nogenledes tillader dem det. Den engelske Admiral, der taler om Contrabande og dobbelte Papirer, maa være ilde undervettet om hvilke Producter Middelhavet frembringer, og Tractaterne tillade os jo at beseile de fiendtlige Havne.

*) Brevet er dateret Lucca, hvorhen han, efter Kærgernes Raad, var reist paa nogen Tid, for at bruge Badene, da hans Hælbred daglig tog af.

Smidlertid kan jeg ikke undlade at gjøre Dem opmærksom paa, at, i Tilfælde den engelske Admiral skulde give en saadan Ordre til sine Capitainer, det da ufeilbarlig ikke alene vilde give blodige Pander, men endog volde større Uleiligheder, thi saavidt mine Indsigter gaae, troer jeg at Capitain van Doekum har handlet som han borde og viist sig meget klæk, og uden Hs. Majestæts allerhøieste Befaling, troer jeg ikke at borde tage andet Parti, end i det Tilfælde det igien møder, da at convoiere med min hele Force."

Ved v. Doekums Ankomst, sendte Lord Keith strax en Officier langs Borde, for at tilbyde Fregatten almindelig Assistance. Saasnart v. Doekum var ude af Dvarantainen, gjorde han Admiralen sin Opvartning ombord i Dveen Charlotte, ved hvilken Leilighed denne viste ham alt muligt Galanterie, og da der aldeles Intet blev talt om det i Gibraltar Foresaldne, bragte v. Doekum det heller ikke paa Bane. Uagtet Lord Keiths saavel mundtlige som skriftlige Erklæring, havde han siden den Tid ladet saavel Naiaden som Briggen Glommen ubehindret passere med Convoier: den Første idet den mødte Admiralen selv, da den gik med Convoi fra Mahon og Strædet ud, nu senest i forrige Aar; den Sidste idet den paa sin Seilads fra Malaga til Barcelona havde mødt med engelske Krydsere, uden i fierneste Maade at blive uleiliget af dem. Bille sluttede heraf, at Lord Keith, tvertimod, havde givet Ordre til sine Skibe, ikke at inklade sig med de danske Convoier. Men jo mere jeg sætter mig ind i disse Begivenheder, destomere fristes jeg til at troe, at der ingen bestemte generale Ordre har været givet til de engelske Krydsere, hverken før eller efter v. Doekums Affaire, og at derfor de smaa Passager, som vi allerede have læst, eller komme til at læse om i disse Blade, skyldes deres forskiellige Udfald til de engelske Chesfers større eller mindre Activitet, Hestighed, Koldblodighed, Lyst til at udmærke sig, Alder etc. Smidlertid var Affairen med Havfruen, som vi have seet, Følgen af en udtrykkelig Ordre til Visitation, foraarsaget af den Mistanke, man havde til denne

Convoi, og kan vel betragtes, ligesom senere Freias, i Aaret 1800, i Canalen foresaldne, som de første Skyer af det Uveir, der traaf op paa Danmarks politiske Horizont, og som brod løs d. 2den April 1801.

Glommen havde Bille Rapport fra, dateret 17de Januar i Barcelona, hvor den var ankommen d. 15de efter 6 Dages Seilads fra Malaga. Han havde her fundet det Skib af hans Convoi fra Norge, der var blevet skilt fra ham i Søen. Det var blevet underlagt 10 Dages Dvarantaine, fordi det havde været overhalt af en fransk Kaper. Møsfeldt meldte, at her ingen Skibe vare klar til at gaae vesterover, før om 14 Dage, og at han derfor agtede at oppebie dem.

Den til Tripolis udnævnte nye danske Consul, Hr. Nissen, var ved denne Tid ankommen til Livorno, og skrev til Bille for at ubede sig, at en dansk Drogsmænd maatte bringe ham til sit Bestemmelsessted. Uagtet Bille meget godt indsaae det Villige i hans Forlangende, ja endog vedgik, at det var den meest passende Maade for ham at ankomme til Tripolis paa, troede han dog ikke at kunne gjøre andet, end henvise Nissen med sin Begiarung til Regjeringen, og i sit Svar til denne Consul udbilledede hay sine Grunde derfor, hvilke i det Væsentlige vare, at han ikke torde berøve sig et af sine Skibe fra Convoieringen i en saa lang Tid, som en saadan Expedition med den deraf flydende Dvarantaine vilde medtage, og at han havde gjort sig til Regel, ikke at lade noget af sine Skibe anløbe en barbarisk Havn, hvor Regenten residerede, uden dertil at have speciel Ordre, for ikke at blive sat i den ubehagelige Nødvendighed at aflaae eller tilstaae deres umættelige Begiaringers Opfyldelse.

I Anledning af nogle Forespørgsler fra Consul Boy, angaaende nogle danske Skippere, som havde Ladning til Trieste, og som vilde have Raad om de, ifald de ikke kunde faae Convoi lige til deres Bestemmelse, de da borde sælge deres Ladninger i Livorno, og om de torde afgive de af Consul Boy forlangte Erklæringer til Consulatet — skrev Bille specielt til denne Consul

og i en Circulaire til alle de andre Handelsagenter i Middelhavet, at han, nagtet han havde al Grund til at troe, at de senest med Tripolis opstaaede Misforstaaelser, som havde foranlediget Commercecollegiets seneste Circulaire af 19de Octbr. f. N. (bydende, at Skipperne maatte holde sig til Convoierne, for at undgaae Ubehageligheder med de barbariske Magter) vare aldeles hervede og at altsaa vor Handel var saa sikker, som den under nærværende Omstændigheder kunde være og naar man havde at bestille med saadanne Folk som Barbaresterne, saa ansaae han det dog stedse for Pligt at tage alle de Forholdsregler, der stode i hans Magt, for at beskytte Handelen. Det vilde imidlertid være at fordre Umuligheder, dersom man forlangte, at hans ringe Styrke skulde convoiere overalt, og at han var nødsaget at indstrænke sig til den engang lagte Plan, hvilken han dog vilde give den Udvidelse, at Skibe, som kom fra det adriatiske Hav, kunde anløbe Mahon, udenfor hvilken Havn den een Gang hver Maaaned fra Italien kommende Convoi skulde vise sig og efter Omstændighederne løbe ind, eller udenfor signalere sin Nærværelse. Han ansaae dette tilstrækkeligt, saalænge vi torde troste os til at troe Freden med Barbaresterne, eftersom de eneste Fiender, som Skibe, der kom fra keiserlige Havne, saavelsom fra Zante, Gallipoli, Messina og andre Havne Ost og Syd for, samt i Kongeriget Neapel, havde at frygte for, vare franske Kapere, og disse ikke udstrakte deres Krydstogte til et saa sydligt Farvand i Middelhavet, som det Coursen fra det sydlige Italien til Mahon faldt igiennem. For bedre at forstaae Hensigten med denne Circulaire, samt hvad der egentlig drev Bille til at udstede den, maae vi læse hans Skrivelse til Bernstorff, dateret d. 6de Februar, forsaavidt den angaaer dette Punkt.

„Jeg tager mig den Frihed at indslutte en Copie af en Circulaire, som jeg har sendt til alle Hs. Majestæts Consulere hervede, for om Hr. Greven vilde gjøre det kongelige Commercecollegium bekendt dermed, samt i Tilfælde der skulde være noget at forandre ved den, det da maatte bekjentgøres mig. Deels

har jeg troet saaledes nogenlunde at kunne beskytte de Skibe, som besøgte de Pladser, hvorhen de i Almindelighed gaae ballastede, for at indtage Ladning; deels har jeg ogsaa maattet gjøre det, for at berigtige det Begreb, som Consulerne saavelsom Skibsførerne have gjort sig om Declarationen fra det kongelige Commercecollegium; thi foruden, at Consulerne forelæse Skipperne bemeldte Circulaire, forlange de endnu, at de skulle underskrive, at den er dem forelæst, og, at de skulle indstaae selv for al den Risiko, de løbe, naar de seile uden Convoi, hvilket sætter de arme Skipperne i en saadan Frygt, at der er mange iblandt dem, som ikke tør være sig, uden enten mundtlig eller skriftlig først at have indhentet mit Raad, hvorved mit Arbeide i alle Henseender kommer til at overstige mine Kræfter.“

Havfruen var bestemt til at affeile midt i Februar, vester-ester med Convoi; men forgiæves ventede v. Dockum paa Anmeldelse af Skipperne. Der laa vel endeel danske og svenske Skibe i Havnen, men ingen fik Fragter. Aarsagen hertil laa deels i de meget urolige Handelsconjuncturer i et Land, der laa Krigsskuepladsen saa nær, og som i Løbet af et Aar to Gange havde været besat af de krigførende Magters Tropper; deels i, at endeel Bankerotter i Hamborg havde forvoldt Standsning i de nordiske Handelshuses Speculationer; deels endelig i, at de Engelse, som nu spillede aldeles Mester i Middelhavet, besørgede deres Handel med egne Skibe, hvilke ogsaa fore paa Fragt, og bleve allevegne tilstrækkelig convoierede af brittiske Orlogsmænd.

Havfruen fik imidlertid 8 Skibe under Convoi, efter Foregivende bestemte til Barcelona, til hvilken Plads de dog ikke vilde, at Fregatten skulde convoiere dem, men begiærede at stilles fra den, naar dens Cours til Malaga ei længer stemmede med deres. Tingene var, at de fleste af dem havde Ladning inde til Marseille, hvilke de, i det af østerrigiske Tropper besatte Livorno, ikke torde vedgaae. Bille, som imidlertid for ingen Priis vilde tillade, at hans underhavende Skibe deeltog i nogen maskeret Expedition, lod bekendtgjøre, at Fregatten havde Ordre at løbe

Hjeres-Verne vel i Sigte, og at Skipperne kunde stille sig fra Convoien, naar de maatte forlange det. Den 14de Februar gik v. Dockum under Seil med sin Convoi. Hans Ordre lod paa, at gaae til Malaga og der afløse Hvide-Ørn paa Stationen. Han kom d. 21de sely ind til Marseille, tvungen dertil af stormende Veir. Convoien, som han havde stilt sig fra nogle Dage i Forveien, kom ligeledes lykkelig an.

Fra Marseille gik v. Dockum til Malaga alene, og vi ville derfor slippe ham paa denne Reise, for at omtale Hvide-Ørn og dens ulykkelige Skiæbne. Det var under Dato af 5te Marts, at Bille rapporterede desangaaende saaledes til Admiralitetet.

„Under 27de Decbr. f. A. havde jeg den Ære underdanig at indberette, at Fregatten Hvide-Ørn Dagen forhen, d. 26de, var affeilet, med en Convoi af 17 Skibe, vesterefter og Strødet ud, samt at Chefen, Capitain-Lieutenant v. Osten havde Ordre med sig for Fregatten Naiaden at komme hertil med Convoi fra Malaga, saasnuart han der var ankommen og havde taget Station. Paa Grund heraf har jeg fra Midten af forrige Maaned ventet Fregatten Naiaden; thi hans Ordre lod paa at forlade Malaga sidst i Januar, men til Dato er den endnu ikke ankommen, og som Posterne imellem dette og Spanien, formedelst Genuas Besleiring, ere standsede, kan jeg ingen directe Rapportere have fra Skibene der stationerede. Derimod er jeg overbevist om, at Cheferne, hver for sig, ifølge den dem tillagte Ordre, aldrig mangle at indsende Rapportere til det høie Collegium. Smidlertid slaaer det fielden feil, at jeg jo paa en eller anden Maade hører fra Convoierne, efter de ere afgaaede, og er det ifølge Pligt, at jeg herved underdanigst skal meddele, hvad jeg til Dato har erfaret angaaende Fregatten Hvide-Ørn og dens Convoi.“

„For en 8 Dage siden fik jeg Efterretning fra den danske Vice-Consul i Cagliari, at en dansk Brig var dertil ankommen, som havde været under Hvide-Ørns Convoi, men et meget haardt Veir havde nødt ham til at holde af for Den St. Pierre. Et Brev fra Malaga af 12de Februar, som et svensk Skib bragte

mig igaar, melder mig, at to danske Capitainer ere ankomne dertil i Januar Maaned, hvilke begge havde været under Hvide-Ørns Convoi, og disse havde forklaret, at de Natten imellem d. 29de og 30te December, paa 40^o N. B. og 18 Mile Vest for Corsica, havde haft en meget haard Storm, hvorved de vare blevne skilt fra Fregatten. Dagen efter vare de 7 Koffardskibe samlede, men saae intet til Hvide-Ørn, hvorpaa de alle holdt af, i Tanke at træffe den i Lø af dem, men forgiæves. De andre 4 Skibe skulle ligeledes være ankomne til Alicante og Barcelona, alle i god Behold.“

„Måttet jeg sikkert haaber, at det kongelige Collegium, naar denne Rapport indløber, har modtaget Rapport fra Capt. Lieut. v. Osten, vil jeg dog ikke mangle, at gjøre dem bekendt med Ovenstaaende. Endskiøndt Corsica er fransk, Hayes dog jevnlig Efterretning deraf, og jeg vilde sikkert være underrettet om Fregatten dertil var ankommen. En god bekendt Mand havde han ombord herfra.“

I denne Uvisshed om Hvide-Ørns Skiæbne forblev Bille i nogen Tid, og endskiøndt Haabet om at faae nogen Efterretning fra En eller Anden, om dens mulige Ankomst dertil, med hver Dag blev svagere, smigrede han sig dog med Muligheden af, at maastee v. Osten, paa Grund af et eller andet betydeligt Havari, var holdt af til Barbariske-Kysten. Men da han nogen Tid efter modtog Brev fra Consul Bille i Algier, af 19de Februar, hvori denne aldeles intet taledes om Hvide-Ørn, sluktedes ogsaa dette Glimt af Haab. Endelig, da Briggen Glommen, d. 4de April, ankom efter 16 Dages Reise fra Malaga, og Intet vidste at melde om Hvide-Ørn, men derimod bragte Rapportere fra alle de andre Chefer; da det endsidere ved optaget Forhør blev befundet, at alle Skibene af Convoien vare lykkeligen ankomne til deres Bestemmelsessteder, syntes al Tvivlen og Haaben at maatte vige for den sørgelige Visshed, at Hvide-Ørn med samt dens herlige Besætning af Officiere og Mandskab var gaaen under og tabt for Marinen.

Da denne Fregat var bleven affendt ganske ny fra Værftet, og uden foregaaende Besøiling, var det Admiralitetet magtpaaliggende at erfare noget om dens Egenskaber som Seiler, Sø- og Krigsskib, saameget mere, som man muligt heraf vilde kunne giøre sig Formodninger om Marsagerne til dens Undergang. Ville erholdt derfor Ordre, dateret 29de April, om snarest muligt at indkomme med Rapport herom. Denne indsendte han fra Livorno, dat. 24de Mai, og den anføres her i Extract, da jeg antager, at enhver Ting, der kan oplyse noget om Hvide-Drn, maa endnu interessere Marinens Officierer, blandt hvilke Mange endnu mindes den og dens brave Officierer.

„Da jeg første Gang saae Fregatten Hvide-Drn giøre et Par Slag paa Malaga Rhed, for at lægge ind i Molen, forekom det mig, som jeg ogsaa anmærkede for dens daværende Chef, nu afsdøde Generaladjutant Raas, at den var rank, og at vi derfor maatte prøve hvad Virkning mere Ballast vilde giøre. Efter at dette var skeet og efterat den havde været kiohalt i Livorno, hvorved man havde havt Leilighed til at forandre noget ved Lastens Stuvning, var det, at jeg kom ombord. Alle Fregattens Officierer vare da enige i, at den havde forandret sig betydelig til sin Fordeel. Saavidt mine Indsigter gaae, troer jeg, at den da havde al den Ballast inde, den kunde taale; mere kunde le: have giort den vreden i dens Bevægelser; ikke destomindre forekom det mig at være mindre stiv end Naiaden. Den havde rigtignok Børing, naar den kom til en vis Krængning; men den kastede sig meget tidlig og i mine Tanker vel meget.“

„Den var en god Seiler for Veiret. Officiererne derombord sagde, at i Vidvind-Seilads, naar Mers-Seilene gik ind, holdt den ikke Luven med de andre Skibe. Jeg selv saae eller prøvede det aldrig. Imod Fregatten Triton havde den, saavidt jeg kunde skielne, den samme Fordeel som Naiaden havde over denne Fregat, de Mavinger jeg commanderede Naiaden. Imod Havfruen stod den sig temmelig vel for Vinden; Fordelen, som Havfruen havde, kom da meest frem naar Bramseilene kom paa, hvilke

denne Fregat havde forholdsvis saa betydelig større. Rumskeds og bidvind syntes Havfruen derimod at have afgjort Fordelen over Hvide-Drn.“

„Saalænge jeg var derombord, og med det Veir jeg prøvede den i, har jeg ikke Marsag til andet end at rose den som et mægtigt Søskib, og heri havde Hvide-Drn den Fordeel for Naiaden, at den ikke satte saa stærkt med Forskibet naar den havde Næsesø. Jeg antog Fregatten Hvide-Drn at være af en meget fin Construction, der udkrævede stor Noiagtighed saavel ved dens Lastlægning, som i Vedligeholdelsen af dens Anning. Saalænge jeg foer med den, var den stedse for dybt i Vandet til at jeg kunne skionne dens Seilads, naar den var kommen paa sin rette Vandlinie. De andre Fregatter vare vel i samme Tilfælde, men som jeg antager Hvide-Drn for en finere Construction, troer jeg den mere sølte Skaden deraf, end de andre. Hvad ellers dens Bygningsmaade og Forbinding angaaer, da lignede den Naiaden ganske aldeles, hvilket ogsaa var Tilfældet med Styringen.“

„Som Batalleskib betragtet, havde den det skionnestes Batterie, man vilde see, og førte det fortræffeligt; men efter min Formeening var den for svagt armeret til at gaae paa Expedition, og jeg formener, at 32 pundige Carronader vilde have været et hensigtsmæssigere Skjts for den.“

„Ligeledes skal jeg ikke mangle, underdanigst at bringe i Forslag, at disse brede Fregatter maatte gives Faldporte, saaledes, at deres Batterie kunde staae indhalt og lukket; herved vandtes i Vidvind-Seilads, at Vinden ikke kunde staae ind til Luvert og anslaae Skadde og Dæksbieller, hvilket altid noget standser Farten; dernæst kan man paa denne Maade maffere sig for en Fiende, hvilket ofte kan være af Vigtighed med disse smaa Fregatter, og endelig holdes Dækket tørt, og Ladningerne, som staae for Kanonerne, bevares bedre, saa at man altid kan giøre et Skud hvad Veir det saa er. Det forekommer mig, som at den store Brede, disse Fregatter have, byder at benytte en saa væsentlig Fordeel.“

„Tilfaldt staaer mig tilbage at tale om en Indretning, som var i Hvide-Drn, og som stedse forekom mig at være en høist farlig Sag. Derfom Capit. Lieut. v. Osten levede, vilde han kunne vidne, hvormeget jeg paalagde ham at være forsigtig dermed. Det er nemlig de mange Luger i Dækket, og den Luge paa Batteriet, med Bindue over, ned i Messen. Jeg kan ikke negte, at jeg hos mig selv føler mig overbevist om, at Fregatten er fyldt og sunket. Smaa Skibe, som ligge saa lægt paa Banded, tage naturligviis mere Vand over, end de større, men som dog aldrig stader, naar man har sine Luger stakkede. Jeg frygter stedse, at disse brave og værdige Mænd ombord i Hvide-Drn have været for trygge mod Svæns Overtfyllinger, og derved endt deres Dage. Det vil derfor tillades mig at fraraade flere Lugers Anbringelse, end de høist nødvendige, isærdeleshed paa saa smaa Skibe og saa agterlig.“

Hvide-Drns Tab smertede Bille uendelig. Ved at have faret saa meget med den, havde han vundet megen Agtelse og Kiærlighed for dens Chef og hele vakkre Besætning af Officierer og Mandskab. De havde saa trolig deelt den sidste heldige Expedition's Farer med ham, da han, forrige November Maaned, paa Algiers Bai holdt ud, trods Stormen af Paalandsvind, hver Dag drivende lidt, stiondt med 3 Ankere i Bund og med al rimelig Udsigt til, hvis de gik i Land og reddede sig igiennem Braad og Brænding, da at blive et Offer for Maurers og Kabylers Yataganer. Gierne vilde han derfor, at de skulde have havt deres Part af den Løn han høstede, den Løn, der altid var det høieste Maal han sigtede til, hans Konges og Foresattes Bifald og stedse voxende Tillid. Han modtog just i de Dage Beviis herpaa, i efterfølgende Skrivelse fra Bernstorff, dateret 25de Januar.

„Saavel den fra Os. Høivelbaarenhed under afsigte 15de Novbr. indkomne Beretning om Afgiørelsen af den med Algier opkomne Discussion, som de eenstemmige indløbne Rapportter fra Consul Bille ere blevne Os. Majestæt forelagte, og er det mig

en sand Fornøielse, ifølge allerhøieste udtryffelige Befaling herved at kunne forsikre Dem om Hs. Majestæts Tilfredshed og udmærkede Velbehag over den Maade, hvorpaa den Dem betroede Commission er bleven udført."

Ogsaa den engelske Marine led paa denne Tid et lignende Tab, ved en fast noksaa rædsom Ulykke. Vilde beskriver denne Tildragelse, i en Rapport til Admiralitetet, dateret 31te Marts, saaledes:

„Jeg kan ikke undlade at melde det høie Collegium et Uheld, som for faa Dage siden fandt Sted her. Efter at den engelske Vice-Admiral Lord Keith havde detacheret alle sine andre Skibe fra sig, beordrede han sit eget, Dveen Charlotte, paa 110 Kanoner, at gaae paa en Expedition, efter Sigende paa meget faa Dage til Golfen della Spezzia. Han selv med sin Secretair blev tilbage. Den 17de dennes, Kl. 3½ om Morgenen, gik Skibet under Seil med en frisk Østenvind; men neppe var det blevet Dag, før man blev vaer, at det stod i fuld Brand, omtrent 4 Mile fra Byen, og det varede ei længe, før man saae Stor-Reisningen falde. Vinden, som var frisk fra Landet, gjorde, at de ingen Steder kunde landsætte Skibet. Søen var hoi, og de skarpladte Kanoner, som af sig selv affyredes, forhindrede de udsendte Bårer fra at komme de Ulykkelige til Hiælp. Kl. 11½ sprang Skibet i Luften. Explosionen var ikke stor, formodentlig fordi begge Krudtmagazinerne vare satte under Vand. Foruden Skibets Besætning vare der endnu endeel franske Krigsfanger ombord, bestaaende af de første Officierer fra „Le Genereux“, hvilke alle, tilligemed Skibets Besætning, ynkeligen omkom, paa omtrent 150 Mand nær, som ere reddede. Iblandt disse vare 10 Officierer og 3—4 Cadetter. Nogle af dem døde strax, da de kom i Land, af Kulde og Fatigue. Chefen af Skibet skal, da der intet Haab om Redning var mere, have forkortet sin Pine ved at støde sig giennem Hovedet*). Ilden var kommen fra et betydeligt Qvan-

*) Til Ære for Englands Marine ville vi troe dette Træk i den 10de Bindes 4de Hæfte.

tum Sø, de havde taget ombord og kastet midtskibs ind, uden at stoppe det i Sølle. En Mand var kommen dette for nær med et tændt Lys. Det var strax efter, at de vare komne under Seil, at de opdagede Ilden. Chefen lod da Ankeret falde ved Malora, men under Opsvainingen, da Vinden kom fra Siden, og gav Træk igiennem de aabne Porte, blev Ilden meget hæftigere. Snart efter brændte Touget og Skibet drev fra Land."

I samme Brev skrev Vilde endvidere som følger: „Den engelske Admiral har ved en trykt Bekjendtgjørelse tilkiendegivet, at foruden alle de andre forhen nævnte Havne, nemlig: Genua, Malta, Cadix og St. Lucar, han nu ogsaa blokerede Marseille, Toulon, Nizza og den hele Kyst; men da hans hele Force, saavidt jeg veed, ikkun bestaaer af 8 Skibe, antager jeg det kun for en Ting han ønskede at udføre, og for en Prøve han vil gjøre, om nogen derved vil lade sig afholde fra at besøge disse Pladser. Naaget han i sin Publication giver tydelig tilkiende, at efter hans Formening skulde et neutralt Skib være straffyldigt, som bragte Provisioner til hans Fiender, ja endog berører saadanne Expeditioner, som Handlende i Livorno have gjort, ved at sende Ladninger i neutralt Skibe til Marseille, har jeg dog troet, ikke at borde lade som jeg tog den mindste Notice deraf. Jeg har stedse offentlig erklæret, at saafom de to respective Hoffer, ved en

førgelige Begivenhed at beroe paa et falskt Rygte, saameget mere som vi ikke erindre at have fundet det omtalt i „Naval Chronicle“ eller andre Beretninger, og fordi det saa ganske strider imod den heltemodige Resignation, hvormed den engelske Officier er forbleven sine Pligter tro indtil det sidste Dieblis, i samme og lignende Ulykkestilfælde. Man erindre sig den brave Capitain Farmer, med Fregatten Døvebeck; Admiral Rainier paa Royal George og saa mange andre Brave, baade i Orlogs- og Koffarbitienesten, der i Standhaftighed og kristelig Hengivelse have sat deres Undergivne det skionnesse Exempel. Derfor besudles den brittiske Marines Annaler ikke af saadanne gruopvækkende Scener af vidt Fortvivlelse, som den, der ledsagede den franske Fregat, La Meduses Forlis.
Red. Ann.

Tractat have fastsat, hvad der maa føres til fiendtligt Land, samt have bestemt Maaden, hvorledes en Havn skal angives at være blokeret, nemlig naar to bevæbnede Skibe krydse for den — saa antager jeg ingen Havn for blokeret, fordi den erklæres derfor, men vil selv forstikke mig derom, ved at see om der er to Skibe krydsende for samme."

Vi have seet, at Glommen kom op til Livorno den 4de April. Vi forlode senest denne Brig i Barcelona, hvortil den var kommen d. 15de Januar, med 3 Skibe fra Malaga. Af Møtsfeldts forskellige Rapporter finde vi, at han samlede Convoi fra Salou, Barcelona og Alicante, og var i Slutningen af Februar Maaned undervejs med en Convoi af 17 Skibe for at gaae Strædet ud. Han havde meget haardt Veir af vestlig Vind, hvorved hans Skib lede endeel Havari, og Proviant og Vand begyndte at storte. Den 5te Marts mødte han Fregatten Havfru, der kom fra Marseille, og som hjalp ham med Brød og Vand. Den 8de Marts, udenfor Malaga, saldt han ind med Gen. Adjutant Krieger, der beordrede ham at aflevere sin Convoi til ham, og derpaa at gaae til Tangier med de omtalte 25000 Piastra. Imidlertid maatte han dog anløbe Malaga, for at proviantere og reparere. Den 19de Marts gik Møtsfeldt igien fra Malaga, for, ifølge den Ordre, som Ridelsen imidlertid havde bragt ham, at gaae op til Livorno. Møtsfeldt berettede, at han under Cap Gate var bleven jaget af 3 engelske Fregatter, der havde omringet ham og sendt ham en Officier, med Begiering om, at see hans og hans Officierers „Commission“. Møtsfeldt svarede, at ingen dansk Orlogsmand var forsynet med saadanne Documenter, men foreviste derimod sin Instruction med det store kongl. Segl, dog uden at dette Document blev ham affordret, og hvoraf han vidste, at de intet forstod. Efter at de meget nøie havde betragtet det kongelige Segl gif de atter fra ham. Den 31te Marts mødte han den engelske Fregat Princess Charlotte, hvis Chef, Capitain Stephens, havde sendt ham en Officier med sin „Commission“, udbedende sig at see den danske Chefs, hvorved da

Motsefeldt atter havde foreviist sin Instrux, og hermed var Sagen forbi. Da Briggen Glommen var temmelig læk, halte den ind i Molen for at kalfaktere.

Af General-Adjutant Kriegers Rapport til Ville, affendt med Glommen, troer jeg følgende Extract at kunne interessere. Den er dateret 18de Marts. Han melder, at hans Convoi, som da han, d. 14de Januar, første Gang forgæves søgte at komme Strædet ud, kun var 16 Skibe stærk, nu var voret til 66 Skibe. Han havde i Alt været 8 Gange under Seil, men stedse forgæves. Saaledes havde han den 20de Februar, under Gibraltar, saa haardt Veir af vestlig Vind, at han drev Malaga forbi og ned under Cap Gate, hvor han laa bi 14 Dage, og kom først den 14de Marts tilbage til Malaga med hele sin Convoi, der imidlertid var bleven forøget med Glommens 17 Skibe. Han mødte nemlig først den 7de Marts med Fregatten Havfruen, til hvem han signalerede at holde sig ved ham, men det onde Veir forhindrede Praining eller andet Samqvem. Dagen efter signalerede Havfruen, at hans Stor-Kaa var knækket, hvorfor Krieger beordrede ham at søge Havn, og v. Dockum holdt af for Cartagena. Samme Dags Aften stødte Glommen til Naiaden. Dagen efter, da Veiret bedagedes, meldte Motsefeldt til Krieger, at han var kommen sin Convoi af Sigte under Cap Gate; at han trak 16 til 21 To. Vand i Bagten og manglede Proviant og Vand. Det var derfor, at Krieger beordrede ham at gaae strax til Malaga, forsyne sig med det Nødvendige, og derpaa at gaae med de 25,000 Piaastre til Tangier. Selsv besluttede han at samle Glommens Convoi, hvilket ogsaa lykkedes ham, saa at han d. 14de Marts havde dem alle hos sig paa Malaga Rhed. Den 16de Marts kom Nidelsen til Malaga med sin Convoi fra Messina. I 2 Dage var saavel Naiaden som begge Brigger og hele Convoien under Seil, for at komme vesterefter; men maatte atter gaae til Ankers den 18de. Saavel af de Ordre, Baron Holsten medbragte, som af hvad han mundtlig berettede, sluttede Krieger sig til, at Hvide-Den havde havt Ordre med til ham, at

komme op til Livorno. Han besluttede derfor at sende Glommen, ifølge den med Nidelsen ankomne Ordre, op til Livorno strax og uden Convoi, da der ingen Skibe for Diebliffet var, som forlangte Convoi; at sende Nidelsen med Pengene til Tangier; selsv at bringe Convoien Strædet ud, og da gaae op til Livorno; men hvis Havfruen forinden ankom, da at overlade v. Dockum Convoien og Stationen, og strax afgaae. Skulde derimod Havfruens Havarie forhindre hans Ankomst, vilde Krieger, efter at have bragt Convoien Strædet ud, overlade Commandoen paa Stationen til Baron Holsten og da gaae at søge Ville i Italien. „Skulde jeg“ — skriver han — „ved denne Plan ikke træffe Os. Høivelbaarenheds Tanker, er jeg dog rolig under den Betryggelse, at De er overtydet om, at jeg ikke har andet Formaal, end saa meget som muligt at gaae Deres Dnsfer imøde.“

Krieger meldte endvidere, at ifølge officiel Anmeldelse fra den danske Minister i Madrid, Kammerherre Schubart, var Gibraltar af den spanske Regiering erklæret blokeret, hvorfor han havde forbudt de danske Orlogsmænd at anløbe denne Plads, saasnart de saae spanske Krydsere for Havnen, og havde ladet opslaae Bekjendtgjørelse derom i Consultatet i Malaga.

„For nærværende Tid“ — skrev han — „er her ingen Kapere mere ved Malaga, og ingen af vore Skibe have truffet nogen i Vinter, hvilket gjør, at Convoieringen er mere besværlig end nogenstinde før, da Skipperne ere meget ligegyldige i Søen, om de stilles fra Convoien eller ei. Aarsagen, hvorfor de tage Convoi, er alene for at vinde nogle pro Cento ved Assurance-Premien.“

„Rygtet siger, at Os. Høivelbaarenhed vil forlade os, og at Os. Majestæt har udnævnt Commandeur-Capitain Roefoed i deres Sted. Jeg forbeholder mig, indtil Meddelelse derom indløber, min og mine Officierers meest erkjendtlige Tassigelse, for den Tid vi have havt den Ære at staae under Deres Commando. Men da Rygtet siger, at De vil gaae hjem med en Fregat, finder jeg mig beseiet til at være Naiadens Folk for Dem. Na-

iaden tog Dem i Risbenhavn og førte Dem ud paa Deres Gresbane: den gjør en billig Fordring, naar den ønsker at bringe Dem tilbage til Fædrelandet. Hr. Kammerherre, bær Maiaden med Deres Person og Deres Familie! Vær overbevist om, at hun svigter Dem aldrig, og Maiadens Indbyggere ville holde det for en Lykke at kunne ende deres Campagne med deres værdige Chef."

Kort før Blommens Afreise fra Malaga indløb Rapport fra Capitain v. Dockum, dateret Cartagena, 11te Marts, af hvilken vi uddrage følgende.

Paa sin Reise til Marseille havde han endeel haardt Veir, fik sin Rorbrog slaaet ind og Arkeliet vaadt. Den 16de Februar traf han under Corsica paa en engelsk Bark, der af et engelsk Linieskib var tagen tilbage fra Genueserne; men i det Dieblig, den skulde provianteres, var Veiret blevet saa haardt, at alt Samqvemt var umuligt og siden var den bleven skilt fra Linieskibet, hvorved den var stædt i stor Nød for Proviant og Vand. Hvarfruen assisterede den hermed, imod Beviis for Modtagelsen. Han blev nødt til at søge til Marseille, formedelst haardt Veir i Golfen af Lyon, men da man paalagde ham 14 à 21 Dages Quarantaine, besluttede han strax at forlade dette Sted, hvor der kun laa eet dansk Skib under Ladning, og hvor Handelen var meget ringe. Den 23de, da han vilde seile derfra, havde han først meget haardt Veir af S. V., der nødte ham til at lade det andet Anker falde, og kort efter en saa haard Byge af S. O., at han maatte kappe begge Ankere fra sig, og gaae til Søes. Den 4de Marts mødte han 3 portugisiske 80 Kanon-Skibe og et Par Fregatter, kommende fra Palermo. Et af Linieskibene havde mistet sin Stormast. Natten imellem den 7de og 8de Marts var det, at Stor-Kaaen var knækket. Da Folkene laae paa Kaaen for at fraslaae Seilet, hændte det Uheld, at Styrbords Toplent sprang, saa at den halve Kaa faldt ned paa Dækket; desuagtet kom Ingen til synderlig Skade, og Seilet blev hjerget uden at skioere. v. Dockum holdt af for Cartagena, hvor han ankom den

9de. Her fik han fra Arsenalet en ny Stor-Kaa og en ny Forstang. Han meldte, at alt var vel inden Borde, men at han benyttede dette Ophold til at reparere og eftersee sine Seil og sin Takkelage, som ved det overdrevent flette Veir og vedvarende Storme havde lidt betydelig.

Vi see af Kriegers Rapport, at Nidelsen var ankommen til Malaga. Holsten ankom den 11te Januar til Messina, efter 11 Dages Reise og meget uroligt Veir. Først den 28de Januar var han istand til at komme bort derfra, deels fordi Koffardmændene ikke kunde blive klar for, deels paa Grund af stormende Veir og Modvind. Han havde da 6 danske Skibe under Convoi. Tæt udenfor Messina fik han 2 til, og med disse arbejdede han sig da, imod vedvarende Storme af Vesten, op til Malaga, hvor han, som før er meldt, kom ind, tilligemed Maiaden, den 16de Marts. Dog mistede han, Natten imellem den 22de og 23de Februar 3 Skibe af Convoien, hvorom han selv i sin Rapport beretter saaledes:

"Den 22de Februar, da jeg imod Aftenen mærkede paa den meget svære Sø af Vesten, at vi vilde faae en Storm, gjorde jeg ved Solens Nedgang Signal for at vende sydoover, og tillige for at Skibene inat maatte slutte sig tæt til den Commanderende. Samtlige 7 Skibe*) repeterede, vendte og vare, da Mørket faldt paa, godt samlede. Stormen blev haard om Natten. Jeg laa for torebet Brigseil, Store og Fokke-Stagsseil, holdt ved Binden og der blev om Natten ingen Forandring foretaget. Om Morgenens savnede jeg desuagtet 3 af Convoiskibene, hvilke ei vare at see fra Toppen, uagtet Veiret var klart. Af de 4 andre laae de 3 til Luvart og 1 agten for mig. Umuligt kunde hine Skibe vare kommet bort fra Convoien, uden enten at holde plat af eller vende Nord over. Kl. 8 vendte jeg, da Binden gif nordlig og jeg frygtede en Læger paa Barbareste-Kysten."

Med Blommen modtog Vilde endvidere adskillige Collegie

*) Et var den 5te Februar frivillig gaaet bort fra Convoien, da hans Frugtlast ikke kunde taale den langsomme Reise.

Breve, som vare ham adresserede til Malaga. Et af dem, dateret 14de Marts, indeholdt officiel Underretning om, at Fregatten Triton, Capitain v. Berger, skulde bringe hans Aflofer, Commandeur Capitain Koefoed ud til Middelhavet, og vilde rimeligviis ankomme i Juli Maaned, samt at Hvide-Drn skulde hjem i August Maaned med Convoi; det blev Bille tilbudt at gaae hjem med den tilligemed hans Familie. Samme Brev indeholdt endvidere Meddelelse om det kongelige Bifald, som vi allerede have seet af Kronprindsens Brev, i Slutningen af forrige Mars Historie, var tildeelt Capitain v. Dockum for hans udviste gode Conduite i Affairen med de engelske Fregatter.

I Anledning af den ham givne Tilladelse, tilligemed sin Familie (der var kommen til ham s. N. med Havfruen), at gaae hjem med Hvide-Drn, skrev Bille under 11te April til Collegiet og takkede, men afslag at benytte den, udbedende sig Tilladelse til at reise hjem over Land, hvilket saavel med Hensyn paa hans eget Helbred, som paa den liden Plads, der var ombord i Hvide-Drn, ifald denne Fregat endnu eksisterede, bedst passede ham. Det var imidlertid vel upaatsioleligt at Hvide-Drn var forgaaet. Imidlertid udstedte Bille dog Ordre til Capitain v. Osten, som skulde sendes med Blommen til Malaga.

En stadig Kilde til Ubehageligheder for Bille i Særdeleshed og for alle danske Orlogsmænd i Almindelighed, blev endelig standset, idet Commercecollegiet affatte Consul Boy i Livorno, og constituerede Hr. Ulrik, en der bosiddende Kjøbmand, til at bestyre Consulatet. Hr. Boys Ufetterrettelighed var gaaet saa vidt, at Postdirectionen i det Toscanse underrettede Bille om, at den havde seet sig nødsaget til at forbyde Udlevering af Breve til det danske Consulat, indtil de resterende Regninger for Brevporto bleve betalte. Da Bille modtog alle sine, saavel officielle som private Breve igiennem Consulatet, gif han viebliklig i Caution for Betalingen, lod sig sine Breve herefter directe udlevere, samt indberettede hele Sagen til Commercecollegiet. Admiralitetet blev hvert Dieblig bestormet med ubetalte Regninger fra forskellige Le-

verandeurer, for Provisioner og andet Gods leveret til de danske Orlogsmænd, uagtet det blev beviist, ved Consulens egenhændige Dvitteringer, at Alt var betalt af Skibsheerne. Da imidlertid Boy, fra det Dieblik han havde afleveret Consulatet til Ulrik, sad arresteret for Gield, var herved intet videre at giøre. Lykkeligviis havde Bille brugt den Forsigtighed, stedse at lade alle slige Fordringer tilstille Consul Boy igiennem den danske Viceconsul Marassi, hvorved han havde denne værdige Mands Vidnesbyrd at støtte sig til.

Capitain Møtsfeldt, som laa indenfor Molen med sin Brig, for at reparere, opdagede at dens Spryd var knækket. Skibet blev kalfatret inden og udenbords, hvilket efter Chefens Rapport maa have været heel nødvendigt, da „nogle af Naadderne vare saa brede, at de kunde tage en tologarns Line.“ Paa Grund af alle disse Reparationer, og inden det nye Spryd kunde blive forfærdiget, gif Tiden med til efter den 20de April, inden Blommen kunde blive færdig til at gaae med Convoi vesterester.

Den 10de April ankom Raiaden fra Malaga til Livorno og blev strax lagt under Dvarantaine. Han havde den 22de og 23de Marts, i Forening med Nidelven, bragt en Convoi, 92 Skibe stærk, Strædet ud, og havde forladt den Cap Spartel vel af Sigte. Herefter krydsede de sig tilbage, og kom ind til Malaga den 28de Marts. Da der ingen Skibe var, som ønskede Convoi til Livorno, gif han alene fra Malaga den 2den April og mødte der ham intet Mærkeligt paa denne Overfart. Nidelven laa under Letning for at gaae med 2 Skibe til Barcelona, paa samme Tid som Raiaden gif fra Malaga, men da dens Spilfop gif itu, vidste Krieger ikke om den var kommen under Seil. Af hans Rapport udbrage vi følgende Passage, som Bille i sin Rapport til Collegiet af 14de April ikke undlod at gientage. „Det vil upaatsiolelig være ufornødent at berøre for Os. Høvh., Capitainlieutenant Baron Holstens Activitet som Chef af Briggen Nidelven. Imidlertid kan jeg ikke undlade at omtale, at da Vinden søiede for mig i Malaga til at gaae Seil med den store

Convoi, laa Briggen Midelven indenfor Molen, havende sin Last tom, foruden andet Skibsarbejde i Værk, hvilket gjorde, at Varo-
nen tænkte at forblive endnu 2 Dage indenfor Molen. Desuagt-
tet, da Signalet vaiede fra Naiaden for Convoien at lette, blev
samme strax repeteret af Midelven indenfor Molen, hvor endeel af
Convoien endnu laa, og neppe var jeg kommen under Seil og søgte
at opseile de forreste Skibe, før jeg observerede Briggen Midel-
ven under Seil imellem de agterste Skibe af Convoien."

I Anledning af den spanske Regierings Erklæring, angaaende
Gibraltars Blokade, udstedte Vilde følgende Circulaire til sine
underhavende Chefer, dateret 14de April.

„Foruden at det spanske Hof har erklæret Gibraltar bloke-
ret, har den engelske Vice-Admiral Lord Keith her til alle neu-
trale Magters Consuler ligeledes bekendtgjort samme, for at
forekomme at Ingen skulde udsætte sig for Fare ved at løbe der-
ind. Uagtet Tractaterne fastsætte hvad der forstaaes ved en
Havn, som andre Nationers Skibe skulle ansee for blokeret, nem-
lig at den skal være lukket ved 2 armerede Skibe som krydse der-
for, og man veed, at Gibraltar paa denne Maade aldrig kan
blokeres, vilde det desuagtet være upolitisk, om danske Skibe, efter
en saadan Publication, søgte dertil, ikke at tale om uforudseete
Farer, som de derved kunde udsættes for, saavel i stille Veir, ved
Kanonbaade, som fra Fæstningerne. Saa vilde D^{hr}. Chefer i
min anfortroede Etskade, indtil videre behage at ansee for annull-
leret den Post i Instructionen, som af mig er givet til den æld-
ste Chef paa Stationen ved Malaga, der siger: „Naar en Convoi
er udbragt af Strædet, anløbes altid Gibraltar, for at tage under
Convoi østerefter de Skibe som der kunde være" — og herefter
ikke anløbe Gibraltar uden bestemt Ordre dertil; ligesom de, naar
der udbringes Convoi af Strædet, da have at holde sig saa nær
den afrikanske Kyst som muligt, for ikke at falde ind med de
spanske Kanonbaade eller drive nær under de spanske Fæstninger,
om Stille og Strøm skulde falde paa."

(Fortættets.)

Om Bedligholdelsen af Kiedlerne paa en Dampbaad.

Følgende er en Oversættelse af et Brev til Hr. Gauthier, der er fransk
Consul paa Malta, fra Lieutenant M. A. Kennedy i den engelske
Marine, der commanderede den kongelige Dambaad The Spit-Fire,
for at gjøre Hr. Gauthier bekendt med en Opdagelse, hvorved
forebygges at Saltet crySTALLiserer sig paa Bunden af Kiedlerne.
Dette Brev findes i Journal des Debats af 5te August 1838.

Malta d. 31te Martz 1838.

Min Herre!

Da jeg i flere Aar har commanderet Delegs-Dampbaade, har
jeg været istand til, med Noagtighed at studere alt hvad der
henhører til denne Fart, og da jeg er vidende om, hvormeget De
attraer at blive underrettet om Alt, hvad der kunde være til
nogen Nytte for deres Fædreland, tager jeg mig den Frihed,
at meddele Dem følgende.

Om trent for 10 Maaneder siden, faldt min Maskinmester
paa den Tanke, at Blyant (de la mine de plomb) sammen-
blandet med smeltet Tælle, vilde muligen hidrage, til i en høi
Grad at formindste Salt-CrySTALLisationen, der finder Sted paa
Bunden af Kiedlerne, naar alle de indvendige Dele saavelsom
Røerne, der ere umiddelbart udsatte for Ildens Virkning, bleve
overstrøgne med denne Blanding. Jeg indsaae vieblikkelig For-
delen af denne Fremgangsmaade, og i Lobet af flere Maaneder
led jeg paa egen Bekostning kiope Tælle og Blyant, for at
kunne foretage Prøver, og ved disse at overttyde mig om Resul-
taterne.

Mine Kiedler ere siden blevne undersøgte af Admiral Sir
Thomas Brigg, Commodore Sir John Louis, og af Ingenieu-
rer og Mechanikere paa Malta; de have alle, uden Undtagelse
særdeles anbefalet denne Blanding. Ifølge de indkomne Rap-
porter har Admiralitetet befalet, at alle Regieringens Dampbaade,
der høre til Marinen, skulle være forsynede med Bestanddele

af denne Blanding, og der er udstødt en Dordre til alle Ghesferne at bruge samme, isærdeleshed i Middelhavet, hvor Vandet ansees for at være saa stadeligt for Riedlerne. Forholdet er 18 Pd. Sælle og 3 Pd. pulveriseret Blyant, men Smørelsen maa ikke anvendes, førend at Riedlerne og Rørene ere reengjorte med Omhyggelighed, en Fremgangsmaade, der maa bruges ved Enden af hver Reise.

Siden jeg begyndte at gjøre Brug af denne Blanding, har jeg været tvende Gange i Gibraltar og tvende Gange paa de joniske Øer, uden at jeg ved Tilbagekomsten fra hver Reise, hverken har været nødsaget til at gjøre Brug af Hammeren eller Skraberens, for at reengjøre Riedlerne; alt hvad der var nødvendigt at foretage, var at bortseie et saltagtigt Bundfald, der ikke havde befæstiget sig paa Siderne eller Bunden — og endvidere, at reengjøre Rørene med en Vist Blaar.

Skulde der blive foretaget Prøver med deres egne Dampbaade i Frankrig, og Udfaldet bevise, at det er en sand Gevinst for Dampfarten, saa maa jeg udbede mig, at De vilde have den Godhed, at lade Wren for denne Opdagelse tilfalde Hr. John, som er min Maskinmester. Jeg er fuldkommen overbevist, at denne Fremgangsmaade vil foraarsage, at der vil gøres betydelige Besparelser saavel paa Riedlerne, som paa Brændselet, da Damp vil hurtigere erholdes med mindre Qvantitet Steenkul.

Da den engelske Dampbaad the Lightning laa til Ankers indenfor Trekroners Batterie, medio October dette Aar, gif jeg ombord i samme og talte med Maskinmesteren, der fortalte mig, at ovennævnte Blanding var nu bleven befalet at bruges ombord i alle de Dampbaade, der tilhørte Regjeringen; men at han, ombord i the Lightning, havde i en for kort Tid prøvet det, for at kunne give nogen afgjørende Mening, dog tilføiede han, at saavidt han kunde skienne, efter en Prøve af 2 à 3 Maaneder, var det en af de store Forbedringer, der i den senere Tid ere blevne gjorte ombord i Dampbaade.

CE.

Efterretninger for Søfarende.

Nyt Fyr paa Hirtsholmen i Kattegattet.

Til Sikkerhed for Skibsfarten igiennem Læsø Kende, er paa den lille Ø Hirtsholmen oprettet et nyt Blinkfyr, bestaaende af en Lampe med 3 Reverberer, hvis Omdreiningsstid foreløbigen er bestemt til 1½ Minut, saa at man i denne Tid seer 3 Blink, imellem hvilke Lyset forsvinder. Fyret, som er anbragt paa et lille firkantet Taarn, er omtrent 42 danske Fod over Vandfladen og vil kunne sees i hele Omkredsen i en Afstand af 2¼ danske Mile, naar Diet er 10 Fod ophøiet over Vandfladen. Dets Veligheden er S. t. V. ¼ V. omtrent 3½ Mil fra Skagens Fyr, og i N. D. t. D. ¼ D. 1 Mil fra Frederikshavn. Taarnet vil bestandig blive holdt hvidt og kan derved tiene til Sømærke om Dagen.

Fyret tændtes første Gang den 1ste November d. A. og holdes brændende i Fremtiden efter de samme Regler, som gielde for alle danske Fyre. (Offentlig Bekjendtgjørelse).

Kiøge Havn.

Ifølge officiel Indberetning kunne nu for Tiden Skibe af 10 Fods Dybgaende anløbe denne Havn.

(Hand. Tid. Nr. 69).

Mærke i Slinte-Kenden.

En større Bager er udlagt imellem Saltholmen og Malmø, paa en Grund „Stenen“ kaldet, paa 21 Fod Vand. Fra den peiles Malmø Kirke i S. 85½° D., Runde Taarn i Riskenhavn i N. 42° V., og Fyrstibet paa Lillegrund i S. 86° V., alt paa Compasset. Ligeledes er en større Koftevager anbragt paa 12 Fod Vand paa Kalkgrunden. Disse Mærker blive indtagne sildigt paa Efteraaret og udlægges tidligt om Foraaret.

(Hand. Tid. Nr. 76).

Mærker for Indseilingen til Danzig.

Nord for de fra Weichselmundingen udslydende Grunde er udlagt en stor Bager, der er malet sort, med en hvid Overbund og med en hvid Stage med en Krost paa. Den ligger paa $4\frac{1}{2}$ Favn Vand, Helas Fyr i N. O. t. N. og det store Fyrtaarn i Neufahrwasser i S. V. t. V.; Weichselmündes Fæstningstaarn med Mariakirkens tykke afstumpede Taarn i Danzig tæt ved hinanden i S. V. t. S., Enden af den østlige Mole af Havnen ved Neufahrwasser i V. og Kirken paa det høie Land ved Dr. hoest i N. N. V. alt paa Compasset.

Skibe, som ved Nattetid ville seile ind til Danzigs Rhed, maae, naar de have naaet Høiden af Weichselfloden, ikke bringe Fyret i Neufahrwasser vestligere end S. V. og ikke komme nærmere end paa 6 Favnes Dybde. Overhovedet gjør man bedst i, naar man krydser ind til Rheden, ikke at staae for nær ind mod den Nehrungste Kyst, men strække Slagene hen mod Puziger Wick, hvor man lettere og sikkrere kan krydse.

Paa samme Tid er den Stang med Lønde borttagen, der før stod paa Pynnten af den østlige Mole; hvorimod, naar Lotserne ei kunne gaae ud, fra den paa den vestlige Mole ny opførte, hvidmalte Signalbaale, vil med et rødt Flag blive givet de fornødne Signaler for at Skibene kunne løbe ind, saaledes, at Skibet har at styre ad den Side Flaget viser hen til, samt at staae lige ind paa det, naar det holdes lodret i Veiret. Men naar der ingen Signal gjøres fra Vaaken og der paa Lotshusets Flagstang er heist en Ballon, saa betyder det, at Skibet ei bør staae ind i Havnen, men enten ankre paa Rheden eller holde Søen.

(Hand. Tid. Nr. 80.)

Syre i Sinske-Bugten.

Fyret ved Porkalandd, i den Sinske Bugt, er d. 13. Juli d. N. forandret fra Blinkfyr til stadigt Syr. Det er 164 Fod engelsk over Vandfladen og kan i klart Veir sees paa 19 Ds. Mil.

Trætaarnet ved Sange-Udd er fra ovennævnte Datum for-

andret til et Fyrtaarn med Blinkfyr, som dannes af 9 Rever-beerlamper i 3 Hold, hvilke med Intervaller af 3 Minutter hver Gang give et stærkt straalende og to svagere Skin, med en Formørkelse, der først er fuldkommen i en Afstand af 5—6 Dv. Miil og varer i 15—20 Secunder. Det er 100 engelske Fod over Havet og kan i klart Veir sees 15 Dv. Miil borte.

Ligeledes tændtes samme Dag det nye Fyr paa Luskær, nogle Miil fra Indseilingen til Nyttad i den Bothniske Bugt. Det er et stadigt Fyr, 156 eng. Fod høit og kan sees i en Afstand af 18 Dv. Miil. (Hand. Tid. Nr. 77).

Syr i Christiania Siord.

For med Sikkerhed at kunne passere Steileholmene og Gaasungstiærene, og videre at ledes i Længden af Næsodden, hvorfra Hegholm Fyret kommer i Sigte, er der paa den vestre Odde af Steilene oprettet et Lampefy. Det tændtes første Gang den 15de September 1837. Det er et stadigt Fyr og brænder fra 1ste August til 15de Mai, saalænge Farvandet er aabent til Hegholmen (Norste Hds. Id.).

Savnesyr ved Cherbourg.

Et lille stadigt Fyr med rødt Skin er d. 1ste Juli d. N. tændt paa Yder-Enden af den østlige Dæmning ved Cherbourgs Handelshavn. Det er 10 Metre over Vandfladen.

Det bemærkes, at den Lønde, der ligger udenfor den vestlige Yder-Ende af Molen, befinder sig i Retning af Taarnet paa Handelshavnens Dæmning og Fortet Homets Yderværker, saa at Fyret er skjult af Fortet for de Skibe, der komme Vest fra i denne Retning. (Hand. Tid. Nr. 63).

Blandinger.

Den engelske Fregat Stags Armering.

Denne Fregat var oprindelig bestemt til at føre 18 Pundiger og var reist i Spanter, da det blev besluttet, at den skulde føre

24 Pd., hvortil de fornødne Forandringer giordes, medens den endnu var under Bygning. Efter at den har været forsøgt paa flere Expeditioner med denne Bevæbning, skal den nu aldeles omkifte Caliber og monteres med 32 Pundiger. Begge Armeringer gives her til Sammenligning.

Dens forrige Arm. 24 Pd.

	Antal.	Skjts.	Vægt.	Længde.
Batteriet . .	28	lange.	47 Cent.	9 Fd.
Skandse og Baf. }	2	do.	do.	do.
	2	gunnades.		
	14	Carronader.	13 —	
hele Antal 46				

Dens nærværende Arm. 32 Pd.

	Antal.	Skjts.	Vægt.	Caliber.
Batteriet . .	28	lange.	39 Cent.	7' 6"
Skandse og Baf. }	4	do.	do.	do.
	14	Carronader.	17 Cent.	
hele Antal 46				

Den nye Bevæbning veier 1486 Centner, den ældre (Gunnadens Vægt, som ei er anført, tagen liig Carronadens) 1618 Centner, hvilket giver en Differens, rundttagen, af 140 Centner, som den nye Armering er lettere, hvilket dog formindstes igjen ved det sværere Skarp. Forandringen medfører saaledes baade et andet Beløb og en anden Fordeling af Vægterne. Skjtsen veier mindre; Skarpet (hvis Antal — 80 pr. Kanon — forbliver det samme) veier $\frac{1}{3}$ mere; Krudtet veier $\frac{1}{4}$ mindre, da Ladningerne reduceres fra 8 \mathcal{H} til 6 \mathcal{H} , og optage saaledes mindre Plads i Magazinet. (United Serv. Journ. Januar 1837.)

Engelsk Kanon-Sværte.

Til 2 Gallons Steenfulstiere tages 2 \mathcal{H} fint Krudt, som først er kogt i en Flonels Pose, for at udtrække Salpeteren; disse to Dele blandes godt sammen og til hver Pinte ($\frac{1}{2}$ Pot) af Blandingen kommes en Snaps ($\frac{1}{16}$ Pot) Terpentins Spiritus.

Denne Sværte lægges kold paa Kanonen, efter at denne er stræbet fuldkommen reet og vel afsviftet; den drives tyndt ud med Haanden indtil den er fuldkommen tør. Ved senere Overstrygninger bruges en yderst ringe Qvantitet, og Kanonen holder sig længe blank. Den er især at anbefale, fordi den strax giver et meget smukt Batterie; kun er Lugten af Steenfulstiæren noget ubehagelig, ligesom ogsaa den franste Firnis maastee er smukkere og staaer sig bedre, men den tager lang Tid før den giver et Resultat — 6 Ugerstid. Denne Sidste bestaaer af almindelig kogt Malerolie med en meget ringe Qvantitet Rønrog udrørt i den. Den lægges yderst tyndt paa, med en Vase af Værk, og gvides ind med den blotte Haand, ligesom den forrige, indtil den er fuldkommen tør og ikke smitter af mere. Hver Dag gientages dette, indtil Kanonen efter 5—6 Ugers Forløb har erholdt en smuk Politur. Med denne Firnis beise de Franste ogsaa Kaperter, eller enkelte Dele af dem, og andet Træværk ombord; og det hører til den daglige Pudsning, saaledes at overstryge Kanoner m. m. hver Morgen, og optager kun nogle faa Minutters Tid.

(Red.)

Engelsk Træbeisning.

Alle Lugkarme i de engelske Skibe af Middelhavs-Estaden vare baade indvendig og udvendig beiseede sortebrune, med en speilblank Politur, som kun kan lignedes med den Marmoret kan modtage. Enhver veed, hvor vanskeligt det er at holde Lugkarmene reenskræbete, hvilket desuden slider paa dem i Længden. Af egen Erfaring kunne vi anprise denne Beisning som særdeles bidragende til Prydelse i et Skib. Nedenstaaende Opffrist er os meddeelt af en engelsk Officier og med Held anvendt i Fregatten Rota. Den kan anvendes paa alt Træværk, Kapertpaler, Hiul ic.

Skrab Træet meget reent og glat — dette er en Hovedbetingelse — tag god sort Maling, kog den vel med lidt Firnis og læg den meget tyndt paa medens den er varm. Efter at have gientaget denne Overstrygning en Gang til, lade man det staae

i nogle Dage for ret at tørres og blive fuldkommen haardt. Polituren faaes da, ved at tage en halvslidt Pensel, hvormed man paastryger noget Linolie, vel kogt med lidt Harpir og en lille Qvantitet Rionvæg; derpaa guides det ind med en Lap Klæde eller Flonel. Polituren gientages daglig. (Red.)

Tage over Beddinger.

I de frygtelige Storme, som rasede i Slutningen af Aaret 1836, lede ingen af de uange Tage og Dverbygninger, der ere anbragte over Beddinger og Dokker i Plymouth, nogen synderlig Skade; dette er saa meget mere mærkeligt, som de næsten alle præsentere en umaadelig Overflade mod Vindens Paavirkning. Nogle af disse ere 300 Fod lange, 150 brede og 60—70 Fod høie, og et saadant Tag præsentere omtrent samme Areal imod Vinden, som det største Linieskibs hele Seilareal. Da disse Tage først bleve paalagte, var der Mange, som paastode, at den første Storm af N.-N. V. vilde løfte dem af og føre dem langt bort, saa spinde og lette som de ere. Erfaringen har imidlertid bevist det Modsatte. Alle Bygninger, Dokker og Beddinger ere nu bedækkede med saadanne Tage, til stor Bequemmelighed for Arbejderne og megen Gavn for Materialernes Conservation. Et saadant, hvis Dimensioner ere som ovennævnte, skal efter Sigende koste 13000 Esterl., hvoraf Kobberplader og Søm vurderes til 3480 Esterl. og Materialerne anslaaes til 332 Tons (664000 Pd.) Vægt. (Un. Serv. Journ. 1837 Januar.)

Australia.

Fregatten Alligator, Capitain Sir Gordon Bremer, seilede i October f. A. fra England for at anlægge en Colonie paa N. V. Kysten af Australien, saa nær de engelsk-ostindiske Besiddelser som muligt. Fra Ny Syd-Wales skrives: Dampbaade savne vi meget; 12 til 15 vilde her finde rigelig Væstfæstelse og Udbytte. Langs med Humberflodens Bredder, som har uhyre Besiddelser, baade i opdyrket Land og Hjoeder, er der en meget stor Folke-

mængde, som ideligen færdes op og ned ad Floden med alle Slags Producter til Hovedstaden Sydney. Et eneste Dampskib er i denne Fart og klarer over 200 Esterl. ugentlig. For 2 vilde der være fuldt op af Arbejde og Fortieneste. Kun eet Dampskib foruden eksisterer der i Colonien, undtagen det fra Sydney til Paramatte, og det gaaer imellem Sydney og Macquarry. Van Diemens Land kunde godt employere to imellem Hobart Town og Sydney, og den nye Colonie i Port Philip kunde godt beskæftige to andre af betydelig Størrelse, som skulde anløbe Launceston ligeoverfor i van Diemens Land. To behøves i den nye Colonie paa Murrumbidge, hvis Hovedsæde er Kangaru-Den ved Mundingen af Murray. Flere andre kunde finde god Væstfæstelse i Smaahavnene og Floderne paa Kysten, hvor større Skibe ikke kunne løbe ind.

Kul er der Overflodighed af til billig Priis, 9 Sh. pr. Td., og indladt i Dampskibet lige fra Gruben, ved Humberflodens Munding, paa et Sted som kaldes Newcastle. Der er ogsaa Overflodighed af Brænde.

Hovedproductet er Merino og Electoral-Uld, og Enhver, der eier en lille Capital og er stadig og vindstibelig af Charakter, kan snart komme i Velstand, ja i saa Nar blive til en rig Mand.

For nogle Nar siden blev en Colonie anlagt noget vestenfor Carpentaria Golfen, paa et Sted kaldet Raffles Bay, som snart vilde have høvet sig til stor Vigtighed, især med Hensyn til Forbindelsen med de asiatiske Besiddelser; men ufordeelagtige Rygter udspreddes af Idesindede, og Ordre blev givne at bryde op igien, netop som det var lykkes Capitain Barker, Coloniens Chef, at slutte Tractater med Malayerne, hvem Coloniens Anlæggelse var høist velkommen. Det er denne Colonie, man nu igien søger at optage, ved Expeditionen under Capitain Bremer.

(Un. Serv. Journ. Noobr. 1837.)

Officielle Deel.

IV.

Dødsfald.

Den 21de August, Second-Lieutenant S. W. Lund, efter 14 Dages Sygdom af en hidsig Feber, ombord paa Fregatten Rota, paa Siemreisen fra Middelhavet. Ved sin blide og godmodige Charakter havde han gjort sig yndet og afholdt af alle sine Kammerater ombord, som med vemodige Følelser overgave hans Lig til Havet i Indgangen til Strødet.

Avancement, Ansættelse, Ufgang &c.

Under 8de Juli er afskediget Capitain-Lieutenant U. Baron Dirchink-Solmsfeldt allernaadigst tilladt at bære den for Capitainlieutenanter i Marinen reglementerede Uniform.

22de Juli er Cand. juris L. S. Sanse udnævnt til Copist i Admiralitets Contoiret, og Contorist S. Gede til Copist i Revisions-Contoiret.

29de Juli er afskediget Capitain-Lieutenant Lund tilladt at bære den for Capitain-Lieutenanter i Sø-Staten reglementerede Uniform, dog ikke naar han fungerer i sin private Betiening som Opfyndmand ved Færge- og Dampskibssæsenet i Kallundborg.

5te August er Underchirurg ved 2den Division S. G. Veith bevilget Reserverchirurgs Charakter og Rang.

Under 26de August ere Cadet-Underofficiererne M. J. Harboe og N. J. L. Koepstorff udnævnte til Second-Lieutenanter i Sø-Staten.

Under 4de September er Cadet P. M. Skibsted efter Ansøgning bevilget Afsked af Søcadetcorpset.

Under 16de s. M. ere Commandeur-Capitainerne Salsen og T. Lütken, formedelst Svagelighed, bevilligede Afsked i Naade af Sø-Staten, som Commandeurer med Pension, for Sidstnævnte under Navn af Bartpenge.

Samme Dato er Capitain L. de Coninck avanceret til Commandeur-Capitain, og Capitain N. S. Turen tillagt Commandeur-Capitains Charakter; Capitain C. C. Paludan og

Capitain-Lieutenant S. A. Paludan avancerede til Capitainer med Gage og Compagnie; Capitain-Lieutenanterne Mourier og P. C. Bruun tillagte Gage som Saadanne og Second-Lieutenant Seilberg udnævnt til Premier-Lieutenant.

Under 21de s. M. er Over-Krigscommissair og Regiments-Quartiermester Ulbech udnævnt til 2den borgerlig Directeur ved Sø-Quæst- og Assistenthuset.

Samme Dato er Fuldmægtig i Holmens Inventarii-Comtoir L. Steen meddeelt Afsted.

Kongelige Resolutioner, Collegii-Rescripter ic.

Under 4de Juli er det allernaadigst bestemt, at armerede Dampskibe, saavelsom danske og fremmede seilbare Krigsskibe af mindre Størrelse, saasom Corvetter og Brigger, for Fremtiden og indtil videre maae ligge indenfor Trekroner med deres Krudt ombord, indtil en Linie imellem den næstyderste Tonde paa den vestre Bal, og den yderste Tonde paa den østre Bal, som er lidt indenfor Lunetten, og ifølge allerhøieste Bemyndigelse er den Modification giort i Placaten af 6te Novbr. 1782 for større danske Krigsskibe, saasom Fregatter og Linieskibe, at de med deres Krudt ombord maae ligge indenfor Trekroner, men dog ikke nærmere end imellem dette Batterie og Lunetten.

Under 22de Juli er reglementeret visse Klædningsstykker m. m., hvormed enhver indrulleret Matros i de kongelige Krigsskibe skal være forsynet.

Under 12te August ere udfærdigede nye specielle Reglementer og Tarter for Grønsund og Stege Lotserier.

Under 26de s. M. er det allernaadigst tilladt Sø-Statens Mesterfvende, Fyrværkere, Skipperne, Overkanonerer og Høibaads-mænd, at anskaffe og bære Solvqvast i den for dem reglementerede Sabel, samt at noget finere Hatte, end de nu brugelige, maae reglementeres til Fyrværkerne og Skipperne, med en Guld-tresse af en Tommes Brede om Pullen, foruden den sædvanlige Plade til Distinction imellem Corpserne. Ligeledes, at Under-Con-

struitionsassistenternes Mundering, fra næste Munderingsanlæg den 1ste Januar 1840, skal reglementeres saaledes: blaa Kiøle med Anferknapper, kraprød Krave og blaae Opflag, blaa Vest med Anferknapper og blaae middelsvide Buxer, Støvler, og rund Hat med Cokarde, samt Læderbaand og Messingspænde.

Under 11te Septbr. er udfærdiget Placat, angaaende en nærmere Bestemmelse med Hensyn til Straffen for de Indrullerede, som uden losligt Forfald udeblive fra de aarlige Sessjoner.

Under — — — er igiennem det schlesvig-holsteen-lauenborgske Cancellie udfærdiget en Forordning, hvorved Sø-Indrulleringen anordnes og reguleres i Hertugdømmerne.

Archiv for Søværnet.

Samlet og udgivet

af

L. de Coninck,

og

H. B. Dahlerup,

Command. Capit. i Sø-Etaten,
Ad. af Obr. og Vred-Legionen.

Capitain i Sø-Etaten.

Tiende Bind.

Redigeret af H. B. Dahlerup.

Kjøbenhavn.

Trykt paa Udgivernes Forlag
hos S. G. Brill.

1838.

Indhold af 10de Bind.

	Pag.
G sterretninger om Norges Marine	1
De nordamerikanske Staters Marine i 1836	5
Navigationens Skolerne i Preussen	17
Commandeur og Gen. Adjutant G. A. Koefoeds Levnet og Memoi- rer fortsat og sluttet fra f. Bd.	22 og 152
Mere om Dracner	49
Galloways Patenthiul til Dampstibe	57
Optegnelser om Dampstibsseiladsen	60
Det danske Flag i Middelhavet (fortsat)	62, 322 og 464
At lande eller indstibe svært Artilleri ved Hiælp af et Skibs Barkas	83
Nogle Spørgsmaal, Næstcommanderendes Tjenesteforhold betræf- fende ved S. B.	87
Bemærkninger over samme Gienstand af Comb. Cap. M. Lütken	257
— — — — — af Comb. C. Wulff	263
— — — — — af n.	272
— — — — — af C. van Doekum	279
Rettelser til Listen over Havnene i den danske Stat	114
Brudstykker af Glasscocks "Naval Service"	103 og 183
Svar paa Capitain de Conincks Replik angaaende Fademagazines Beregninger	126
Oplysninger til en af Hr. Capt. de Coninck fremsat Erklæring i Arch. 9de Bd.	130
Tilbageblik paa Marinen i 1837	133
Til Redactionen (Indsendt)	142
Om Skibsjournaler, af Admiral M. Wille	143
Beskrivelse af Læderbøslinge til Blokke	180
Capt. J. Ross's Reise for at opsoge de forulykkede Hvalfangere	200
O ptegnelser om Sø=Staten:	
Rundholters Dimensioner og Vægt	214
Ankeres, Louges og Barpegods Vægt etc.	218
Skibsfartøiernes Vægt	219
Et Linieskibs Vandforraad	220

	Pag.
Tale til Secabeterne holden 1788 af Capitain Sneedorff	220
Sø=Artilleristolen i Portsmouth	227
Briggen Møens Udtagelse af Grunden	311
Færgemand Jens Linds Reise over Østersøen i aaben Baad	350
Forslag til en forbedret Dannelse for Styrmandselever	357
Noticer om Gibraltar	379
Perlefisferiet paa Ceylon	396
Om Sympiesometeret, af Cap. Lieut. Aschehoug	402
Veiledning og Bemærkninger ved Seiladsen imellem Kullen og Stevens	409
Liberia	422
Opdrindelsen til det kongelige Arsenal i Woolwich	425
Observatoriet i Greenwich	427
I Anledning af de forskellige Meninger om Næstcommanderendes Pligter under Chesens Traværelse, ved Steen Bille	431
Kongen af Bayerns Besøg til Grækenland	459
Om Vedligeholdelsen af Riedlerne paa en Dampbaad	485

Efterretninger for Søfarende.

Schumachers Tabeller for 1838	231
Nye Fyre ved Humbereus Indløb	—
Hartlepool Havnesyr	—
Nyt Fyr i Canalen, Franstekysten	232
— Dyster Island, Sligo Bay, Irland	—
Løts og Fyrstib i Drogden	—
Riøge = Havn	233
Magelhaens Strædet	—
Fyr ved Antibes	234
Grunden "Hirsehorn" ved Rygen	377
Fyre ved Croisic	—
Fyr paa Roberhoost i Østersøen	—
Nyt Fyr paa Hirtsholmen i Kattegattet	487
Riøge Havn	—
Mærker i Glinterenden	—
Mærker for Indseilingen til Danzig	488
Fyre i Finskebogten	—
Fyre i Christianiafiorden	489
Havnesyr ved Cherbourg	—

Blandinger:

Dansk Brig forliift ved Redcar	234
To mærkelige Uffindighedstilfælde i engelske Krigsskibe	235

III

	Pag.
Linieskibet Pennsylvania	237
Beskøitbageriet i Gosport ved Maskineri	—
Forebyggelsesmiddel imod Miasmers Udbredelse	239
Middel imod Steensætning i Dampkedler	—
Activitet for Norges Marine i 1838	240
Statistisk Note	—
Middel til at gjøre ung Rum uskadelig for Helbredden	241
Fare ved Hampetougene	242
Den engelske Fregat Stags Armering	489
Engelsk Kanonsværte	490
Engelsk Træbeisning	491
Tage over Vedbinger	492
Australia	—

Litteratur:

I. Earls Eastern Seas, or voyages and adventures &c.	243
II. Admiral M. Billes Journalsføring og Tegnsystem	253

Officielle Deel.

Liste over Sø=Staten og Flaaden	1
Dødsfald	24, 29, 35 og 39
Avancement, Ansættelse, Udcommando etc.	24, 31, 35 og 39
Kongelige Resolutioner og Collegii Rescripter	27, 33, 37 og 40

Rettelser til 10de Bind.

- Pag. 266 Lin. 1, for: ei alene forgaaer sig, læs: ei alene ikke forgaaer sig.
 — 291 — 14 f. n. for: sammen, læs: samme.
 — — — 9 f. n. efter ham er i udfaldet.
 — 294 — 16 for: selv constitueret l. selvconstitueret.
 — 295 — 7 f. n. for: foregaaende l. forestaaende.
 — 303 — 1 for: ogsaa hans 2c. læs: og hans 2c.
-

Fig. 3

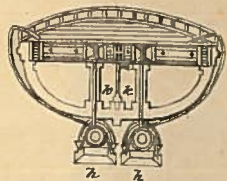
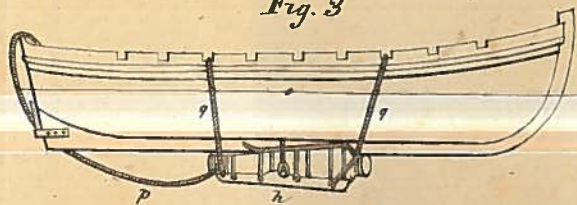


Fig. 1

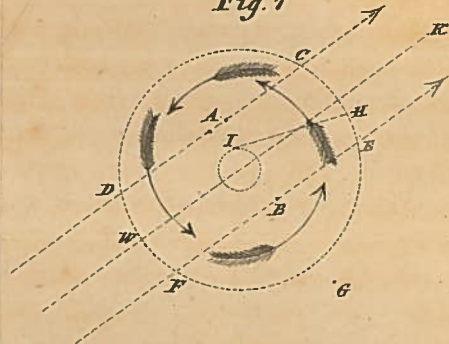


Fig. 2

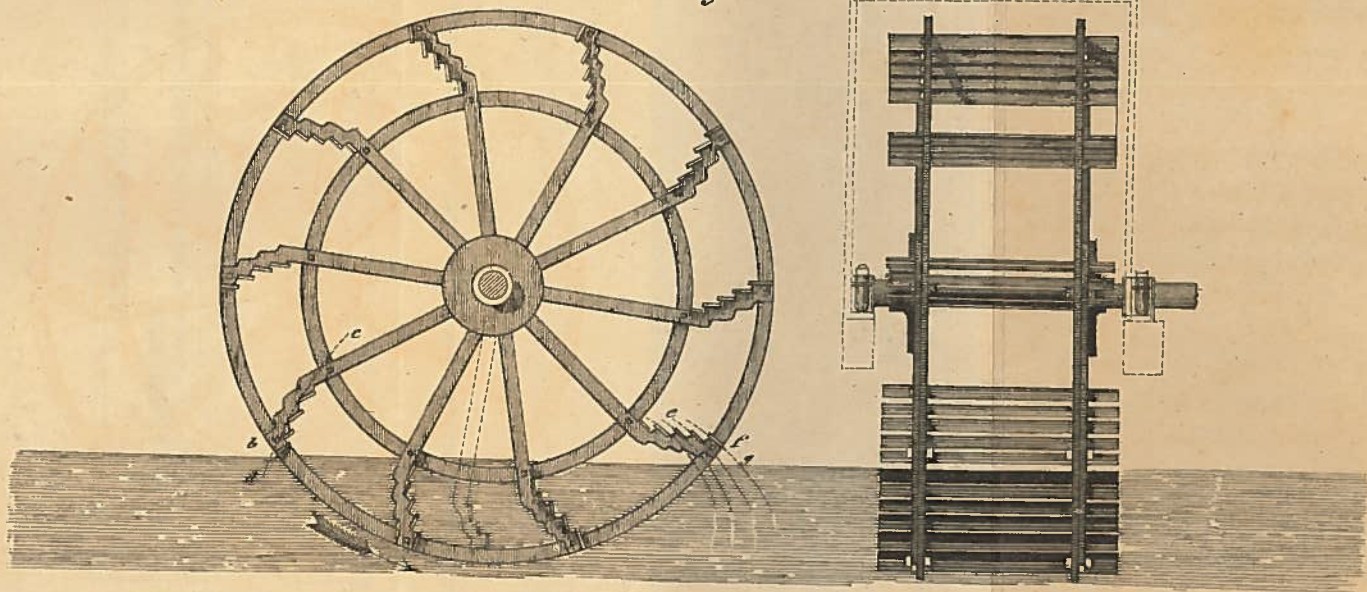


Fig. 1.

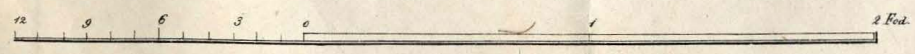
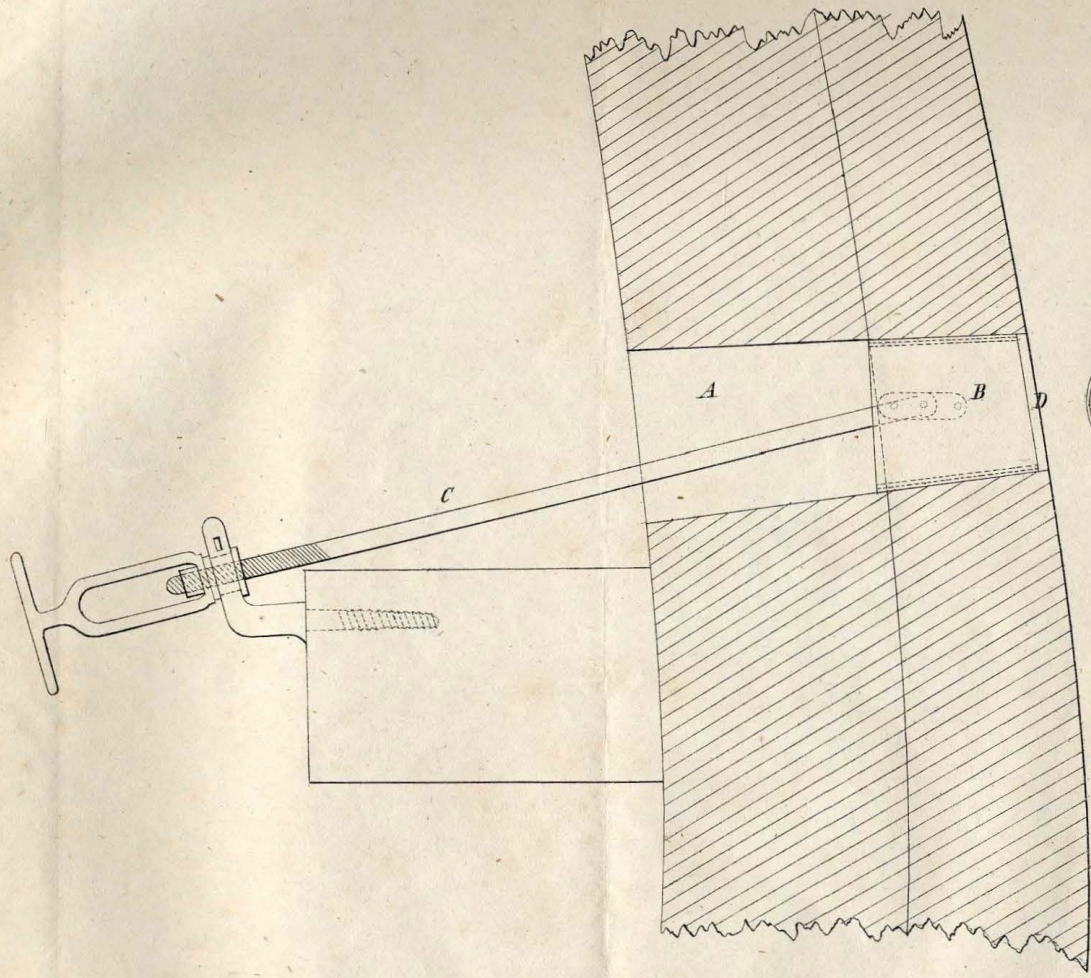


Fig. 2.

Fig. 3.

