

Archiv for Søværnenet.

Samlet og udgivet

af

L. de Coninck,

og

H. D. Dahlerup,

Command. Capit. i Sø-Etaten,
Ad. af Dbr. og Væst-Regionen.

Capitain i Sø-Etaten.

Ellevte Bind.

Redigeret af H. D. Dahlerup.

Kjøbenhavn.

Trykt paa Udgivernes Forlag

hos S. G. Brill,

1830.

Indhold af 11^{te} Bind.

	Pag.
Om Aarsagerne til Jordklodens Temperatur	1.
Rapport om den franske Marine i 1781 af Gen. Adjud. Rocsoed	27.
Det danske Flag i Middelhavet (fortsat og sluttet)	56, 181—336 og 369.
Fregatten Rotas Dybold i Toulon i 1838. Af Lieut. E. Wulff	72.
Bidrag til Kundskab om Dampskibsseiladsens nuværende Stand- punkt	83.
Natssignaler for Dampbaade og Seilskibe for at undgaae Paa- seiling. Af Com. Cap. Kjøhde	106.
Tilbageblik paa Marinen i 1838	107.
Contre-Admiral E. A. Rothés Levnet. Af Redacturen	119 og 280.
Corvetterne l'Astrolabe's og la Zélée's Expedition	115.
Bidrag til den danske Søtrigshistorie i 1676. Ved Capt. Baggesen	157.
Liste over Fyrene paa de franske Kyster	171.
Om nautiske Opfindelser	201.
Om adskillige nautiske Ords Rettskrivning. Af Red.	213.
Mærkelig Prøve, anstillet med Chronometre	220.
Hayne-Regulativet paa Tahiti i Sydhavet	222.
Om Uniformer, af S. B.	225.
Nem Angivelse af Brede og Længde ved et eneste Signal. Af Com. Cap. Kjøhde	231.
Linieskibet Prinds Christian Frederiks sidste Campaigne i 1807—8. Af Redacturen (fortsættes)	241 og 402.
Om Control med Skibsførere. (Meddeelt af d. d.)	273.
Om Jagtens Theorie	320 og 361.
Den franske Admiral Baudins Instrux til sine Skibschefser	333.
Bonnivals Riættingstopper	355.
Den engelske Fregat Inconstant	357.
Mere om et Dvelfesfib for tilkommende Styrmand og Skibs- førere, af Cap. F. Paludan	391.
Om Dyrettelsen af et Militaircorps til Digearbejder ic. (Med- deelt)	437.
Om Dampskibe. Af Lieut. E. van Doornum	447.
Dampskibet Royal William	476.
Overslag af Dimofstningerne ved et Dampskib	477.
Fregatten Imogenes Besøg paa Nerne i Sydhavet	479.

	Pag.
Forføg med Bombekanoner i England	487.
En Anciennetetsfeil rettet	488.

Æfterretninger for Søfarende:

Gull-Stream Fyrskib	231.
Cap Grinez og Cap la Hogue	—
Sydsøfløiseriet vedkommende	235.
Nyt Fyr paa St. Catharines Point, Isle of Whigt	—
Dartmouth Fyr	—
Menai Fyr, Den Anglesea	—
Indrepasset fra Sydney til Torres-Strædet	236.
Fyret paa Cap Grinez i Canalen	237.
Sømærte i Finsøbugten	—
Flydefyr ved Demerara	—
Nye Sømærker ublagte i Kattegattet	360.
Bagere i Samsø-Vædet	361.
Boie udfor Giedserodde	—
Havnefyret i Helsingør	—
South-Bishops Fyr i St. George-Canalen	362.
Fyr ved Archangel	—
Fyr ved Cowes i Canalen	—
Dybde i Nevastoden	—
Bandstandsmaaler ved Twiefensflet i Elben	—

Blandinger:

Engelsk Bemændingsreglement	118.
Commission i England til Undersøgelse af Militairavancementet	—
Robbrede Vaade	238.
Jerntalliereeb	—
Sydsøarten	239.
Damparten imellem England og Nordamerika	—
Avis-Derne i Vestindien	—
Recept til Lougværks-Svarte	363.
Mærkværdig Fisk	—
Kalk til at hvidte med indenbords	361.
Det største Dampskib af Jern	368.

Officielle Deel.

Liste over Sø-Staten	1.
Liste over Flaaden	22.
Dødsfald	27, 31 og 33.
Avancement, Ansættelse, Udcommando ic.	24, 27, 31 og 33.
Kongelige Resolutioner, Collegii-Rescripter ic.	25, 29 og 35.

Om Marsfagerne til Jordklodens Temperatur.

(Poggendorffs Annalen d. Physik u. Chemie 1836 Nr. 9.)

Efter Hr. Poisson (Théorie mathématique de la chaleur) har Jordens Temperatur sin Oprindelse af tre Kilder: Solvarmen, Stjernevarmen og den atmosfæriske Varme. Han udelukker altsaa, som man sees, den centrale eller indre Varme; men giver derfor en anden findrig Forklaring af den velbekendte Kiendsgierning, at Jordens Varme tiltager indester fra dens Overflade. Vi ville imidlertid i denne Fremstilling optage en fjerde Marsfag, under Navn af indre Jordvarme, og skulle siden nærmere forklare os herom.

I. Solvarmen.

Allerede længe har man søgt at bestemme den directe og isoleerte Virkning af Solvarmen, men Løsningen af denne Opgave har store Vanskeligheder. Paa den ene Side er det fast umuligt at vaagte sig for den Udstraaing, ved hvilken Legemerne, meer eller mindre hastigt, efter Omstændighederne, og ganske uafhængig af Solvarmen, tabe den fra denne Kilde erholdt Temperatur. Og paa den anden Side opvarmer Atmosfæren sig ogsaa ved Solstraalerne, og foier saaledes sin foranderlige Virkning til disse Straalers directe Indvirkning paa Legemerne. Nyelig har Hr. Herschel foreslaaet et Middel til meer eller mindre at sikke sig imod denne Kilde til Feil. Han har til dette Demeed ladet forfærdige en Art Thermometer, der er yderst sølsomt og af ham kaldes Actinometer, hvilket viser Solstraalernes

Varme-Intensitet, ikke ved den absolute, meer eller mindre høie Temperatur, det opnaaer, men ved den meer eller mindre raske Fremvæxt til denne. I nogle Physikers Hænder, navnlig den Hr. Forbes og Kämk, har dette Instrument allerede leveret interessante Resultater; t. Ex. det, at der i de directe Solstraalers Varme-Intensitet ikke findes anden Forskiel Sted, end den, der har sin Oprindelse af Forskiellen i Længden af den Vej, disse Straaler have giennemlobet i Atmosphæren.

Al disse og lignende Jagttagelser synes det, at Solens directe Varmekraft kun afhænger af den Vinkel, under hvilken Straalerne opfanges af Legemerne, og altsaa, for et vist Punkt paa Jordens Overflade, af dets geographiske Brede og af den Tid paa Dagen og om Aaret, da Jagttagelsen steer. Imidlertid tor man ikke endnu ansee dette for ganske afgjort. Baade Sol-Overfladens foranderlige Tilstand, og det Mediums Natur, hvorigennem dens Straaler skulle passere, førend de naae Jordens Overflade, ere Omstændigheder, der vel maae have nogen Indflydelse paa dens Varmekraft, og kunne gjøre den forskiellig fra et Punkt paa Jordens Overflade til det andet, alle andre Aarsager uansete.

Ved det dybe Studium, Hr. Poisson stænkter den Deel af Jordklodens Temperatur, der alene afhænger af Solvarmen, sammenligner han de forskiellige Portioner med hinanden, af denne Varme, der falde paa Jordens Overflade, baade til de forskiellige Tider af et Aar, og i Løbet af hele Aar, som have et meget langt Tidsrum imellem sig. Han søger dernæst at beregne Dvantiteten af den paa en given Flade faldende Solvarme, en Dvantitet, der kun lader sig bestemme ved mangfoldige og meget noiagtige Forsøg, som imidlertid endnu ikke ere anstillede. Han bemærker, at denne Storrelse er uafhængig af Solens Afstand fra Jorden, at den, derimod, kan variere med Solpletter, og at den ogsaa i meget store Forhold varierer med Atmosphærens større eller mindre Klarhed, som har Indflydelse paa Solstraalernes Absorption. Solvarmen lider i fuldkommen reen Luft en, som man troer, langt ringere Absorption, end den straalende Varme, der udgaaer fra Jorden eller

ikke glødende Legemer: alligevel er den ikke Kul, og folgelig maa den aftage meer eller mindre efter Længden af den Bei, Sol-
 ftraalerne tilbagelægge igiennem Luftten. Deraf følger, at den
 paa en givten Flade faldende Varmemængde, Alt isvrigt lige,
 maa være mindre, naar Solen ftaaer nær ved Horizonten, end
 naar den naaer Meridianen; og deraf følger ogfaa, at den samme
 Storrelse, i Aarets Lob, maa aftage eller tiltage med Solens De-
 clination i den Halvdeel af Kloden, hvori det Punkt ligger, hvor
 Observationerne anftilles. Da Lovene for Solvaremens Abforp-
 tion ved Atmosphæren ikke ere bekiendte, faa kiender man eiheller
 de daglige og aarlige Variationer i fornævnte Qvantiteter af Sol-
 varmen, og man kan blot formode, at de ikke maae være be-
 tydelige.

Vi ville ikke følge Hr. Poisson i de Beregninger, hvorved
 det lykkes ham at bestemme, for et Sted under en givten Brede,
 den Deel af dets Middelttemperatur, der afhænger af Solvaremens
 Virkning. Vi indstrænke os til den Bemærkning, at han, fra
 de ovenansforte almindelige Sætninger, og fra Lovene for Var-
 mens Forplantning og Fordeling ledes til at forbinde denne Be-
 stemmelse med den af Temperaturerne i meget ringe Dybder un-
 der Jordens Overflade. Saaledes finder han et noie Forhold
 imellem Jordtemperaturens Ulligheder, i meget ringe Dybder, og
 den Middelttemperatur, der bevirkes ved den paa den tilsvarende
 Overflade af Jorden faldende Solvarme.

Paa denne Maade og ved at benytte Hr. Arago's Obser-
 vationer, der give det aarlige Overftud af Maximum over Mini-
 mum, for Dybder af 8^m, 121 og 6^m, 497 (Metre) i Paris,
 kommer han da til at beregne Solvaremens umiddelbare Virkning
 paa denne Stads Middelttemperatur. De Sammenligninger,
 fom i denne Henseende lade sig giøre imellem Beregningens og
 Sagttagelfernes Resultater, vise, at den Udverling af ftraalende
 Varne, der finder Sted imellem Atmosphæren og Jorden, faa-
 velfom Luftens Afkiolingsevne ved Berøring med Jordens Over-
 flade, ifkun har en meget ringe Indflydelse paa de aarlige Ullig-

heder i Temperaturen i ringe Dybder, Uliigheder, der kun reise sig af Solstraalernes directe Virkning.

Disse Beregningers numeriske Resultater give, for den Deel af Paris's Middelttemperatur, der hidrører fra Solstraalernes directe Varme, 23° , 948 C; det vil sige: Solvarmen forhoier Paris's Middelttemperatur næsten 24° C, en Størrelse, der noget overstiger Forskiellen imellem Aarets hoieste og laveste Temperatur. Da nu Paris's Middelttemperatur udgiør 10° , 822 C, saa vilde denne reduceres til næsten -13° C, naar alene den directe Solvarme ophørte, og de øvrige Aarsager vedbleve at virke noiagtig saaledes, som de giøre det i Fældskab med hiin. Den Middelttemperatur, der af alle de øvrige Aarsagers forenede Virkning fremkommer for Paris (den directe af Solstraalerne fraregnet) vilde altsaa være -13° C.

Solvarmen forhoier Middelttemperaturen under Equator meer end 35° C, derimod under Polen ifkun 14° C. Denne Forskiel hidrører ikke blot af Solstraalernes større Skraaning ved Polen, men ogsaa deraf, at de der lide en stærkere Absorption.

Herved er alligevel forudsat, at Jordbunden, der opfanger Solstraalerne, altid er af samme Bestaaffenhed; thi naturligviis vilde, om dette ei var Tilfældet, nemlig om Grundarterne ikke vare eens, den Deel af Jordbundens Middelttemperatur, der hidrører fra den directe Solvirkning, være forskiellig, selv om Bredden og de øvrige Omstændigheder vare lige. Ifald altsaa, at Jordbunden var af eens Bestaaffenhed, vilde man paa lige Breder nord og sydfor Equator erholde identiske Resultater. Men, da Erfaring lærer, at af to Legemer, hvis Udstraalingsevne er forskiellig, det, der besidder denne i en hoiere Grad, ogsaa ophedes stærkere i Solstinet, saa kan man slutte, at naar Udstraalingsevnen er større paa den ene Side af Equator end paa den anden, vil Varmen ogsaa fremkalde en forholdsmæssig ringere Middelttemperatur paa den sidste Hemisphære, end paa den første. Dette finder netop Sted paa den sydlige Halvklobe, hvor Medium af Solvaremens Virkning er mindre, fordi Havene der ere større, end paa den nordlige, og fordi Havet besidder en ringere Ud-

straalingssevne, end det faste Land. Dette er een Aarsag til den af Erfaringen bekræftede Kiendsgierning, at Varmen, paa den sydlige Halvkugle, aftager hurtigere fra Equator imod Polen, og at Middelttemperaturen er der ringere, end paa den nordlige. Muligt er det, som vi længer hen skulle see, at en Uliighed i Stjernevarmen, d. e. i de Quantiteter af straalende Varme, som Stjerne-
 nerne til een og samme Tid udsende paa begge Halvkugler, ogsaa bidrager til denne Forforskellighed i deres Middelttemperatur. Men dette er kun en Hypothese, medens Indskydelsen af den første Aarsag synes beviist.

II. Stjernevarme.

Naar man fra et Punkt paa Jordens Overflade tænker sig en ret Linie trukken i hvilken som helst Retning mod Himmelhvælvingen, vil den altid støde paa en synlig eller usynlig Stjerne. Jorden befinder sig altsaa i et Rum, der paa alle Sider er begrændset af et tætsluttet Dække, og desuden, som man antager, opfyldt med en yderst tynd Æther. Omendskiøndt dette Stjernedækkes Dimensioner ere umaadelige, saa vilde dette dog hverken forhindre eller forringe dets varmende Indvirkning paa Jordkloden, dersom Ætheren ikke absorberede Noget af den gienneengaaende Varme; thi da den straalende Varmes Intensitet aftager, i Vacuum eller i et ikke absorberende Medium, efter et omvendt Forhold af Afstandenes Quadrater, saa følger deraf, at den samlede Virkning af et sluttet Dække, paa alle indeni det værende Legemer, maa være uafhængig af det omgivende Dækkes absolute Størrelse.

Dette er Hr. Poissons egne Ord, og vi have Intet at tilføie hans Slutninger; thi antaget at der ingen Sol var, saa vilde et Thermometer, i det Underste af det Jorden omgivende Stjernedække (Stjernehvælving), antage en vis Temperatur, ifkun betinget af de fra Dækkets enkelte Punkter, d. e. fra de forskellige Stjerner, udsendte Straaler. Denne Varme er det, som man kan kalde Stjernevarme.

Vende vi os atter til Jorden, saa maa der, imellem Punkt-

terne paa dens Overflade og de Stierner, der træffes af de fra disse Punkter dragne rette Linier, finde en bestandig Udverling af Varme Sted, og som Følge deraf vil disse Punktets Temperatur stige eller synke, alt efter som den er mindre eller større, end Stiernernes. Men ethvert Punkt paa Jordens Overflade kan betragtes som Topunktet af en yderst spids Kugle, hvis Grundflade er et Stykke af Stiernedækket, hvilket, paa Grund af Stiernernes overmaade store Afstand fra Jorden, indeslutter et unaadeligt Antal af disse Himmellegerer. Udentviol besidde disse Stierner ikke alle en lige høi Temperatur, tværtimod er der Grund til at troe, at de lysende iblandt dem, som Solen, besidde en meget varm Temperatur, og de mørke, om flige gives, en meget ringere. Er dette saa, da kan man betragte Medium af alle disse Stierners Temperaturer som Temperaturen af det Stykke af Stiernedækket, der danner Kuglens Grundflade.

Naar denne Middelsværdi er den samme i alle Retninger og for alle Punkter af Jordens Overflade, eller med andre Ord, naar Stiernedækket allevegne besidder den samme Temperatur, saa vil et Thermometer, paa ethvert Sted indenfor dette Dække, altid vise den samme Temperatur, ifølge Varmeudstraalingens Love, og uden at tale om Ætherens Absorptionsevne. I dette Tilfælde vil Jorden, hvad dens Varmetilstand end maa være, efter den behørige Tids Forløb antage den samme Temperatur, og det i Tillæg til den som Solvarmen bevirker. Men denne Hypothese, om en eensformig Temperatur af alle Stiernedækkets Dele, forekommer aldeles usandsynlig, naar man betænker, at Stiernerne, idetmindste de fleste, besidde, ligesom Solen, en egen, af visse bestemte Årsager fremkommende og vedligeholdt Varme, der ikke stræber med Lighed ved Virkningen af en gienfaldig Udstraaling. Det synes endvidere ikke, som om man kan forudsætte, at Ætheren er ganske uden Absorptionskraft; thi om saa var, maatte den af Stiernevarmen opstaaende Temperatur være overordentlig høi paa ethvert Punkt i Rummet, at ligne med Solens, idetmindste dersom ikke Antallet af de lysende Stierner ere yderst lille imod de mørkes.

Skvad enten nu Værdierne af de Stjerners Middeltemperaturer, der indeholdes i to lige store, men forskjellige Stykker af Stierne-dækket, ere ulige, eller Stjernevarmen i begge disse Retninger kommer fra Stjerner, der ikke ere lige langt borte fra Jorden, og folgelig lider en ulige Absorption underveis igiennem Ætheren, saa er man dog nødt til at antage, at Qvantiteten af den, i en bestemt Retning til Jorden kommende Stjernevarme, varierer med denne Retning, og det efter en ganske ubekendt Lov.

Denne findrige Idee, om Temperaturulighed i Stierne-dækkets forskjellige Dele, som vi her, næsten ganske med Hr. Poissons egne Ord, have udviklet, synes ham beviislig ved et directe Forsøg. I Brændpunktet af et mod Himlen vendt Hukkspeil staaer, som bekiendt, naar Atmosfæren er reen og klar, et Thermometer altid lavere, end et andet paa samme Høide fra Jorden, men ubeskyttet af et saadant Speil, imod Straalningen af de omgivende Gienstande. Dette kommer af den Varneudbyrting, der finder Sted imellem Thermometeret paa den ene Side, og paa den anden imellem Lufdelene af den af Speilet opfangede Atmosfæres Soile og det tilsvarende Stykke af Stierne-dækket. Thermometerets Dalen afhænger altsaa paa eengang af Middeltemperaturen af den atmosfæriske Soiles hele Masse, og af Middelttemperaturen af det tilsvarende Stykke af Stierne-dækket. Ogsaa finder man meget betydelig Forskiel i Thermometerets Angivelser, eftersom Speilets Axe er stillet imod Verticalen. Længden af den atmosfæriske Soile, der bliver desto større, jo mere Stillingen er horizontal, udøver herved en betydelig Indflydelse. Men sæt, at man har sikket sig imod disse Aarsager til Forandringer, saa ville de Forskieligheder, der maaskee vise sig i Thermometerets Angivelser ved forskellige Stillinger af Speilet, ene kunne hidrøre af Ulligheden i den fra forskellige Stykker af Stierne-dækket udsendte Varne. Imod Indflydelsen af den atmosfæriske Soiles foranderlige Længde kan man sikke sig paa følgende Maade. Antaget at Speilet, i en smuk, vindstille og klar Nat, er saaledes opstilt, at man kan dreie det om en Vertical og derved

lade dets Axe beskrive en Regleflade, hvorved Axen altsaa kommer til at danne en constant Vinkel med Verticalen. Det er da klart, at ved enhver Stilling af Speilet vil den tilsvarende Soile af Atmosphæren altid have samme Længde, og folgelig altid udøve den samme Virkning, saafremt Luften er fuldkommen klar og vindstille. Dersom der da viser sig Forskiel i Thermometerets Angivelser, ved de forskiellige Stillinger af Speilet om Verticalen, saa kunne disse kun reise sig deraf, at de forskiellige, lige store Stykker af Stierne-dækket, imod hvilke Thermometeret efterhaanden dreies og med hvilke det efterhaanden træde i Straaleudvevling, maae udsende ulige Varmequantiteter. Det af Hr. Poisson foreslaede Forsøg bestaaer nu deri, at see om der under de nævnte Betingelser virkelig finder Forskiel Sted. Dette Forsøg fortienner at anstilles. Vi have foresat os at giøre det, men det udfordrer overordentlig følsomme Instrumenter, efterdi, formedelst Ringheden af de fra de forskiellige Dele af Stierne-dækket udsendte Varmequantiteter, Forskiellerne imellem disse, om der gives nogen, maae være overordentlig svage, og derfor meget vanskelige at iagttage.

Indrommer man en Temperatur-Ullighed for de forskiellige Himmelegne, saa folger deraf, at de Qvantiteter af Stiernevarme, der til ethvert Dieblit og i alle Retninger falde paa et Element af Jordens Overflade, forandre sig med dette Element, og at de ogsaa paa eet og samme Sted forandre sig med hver Tid af Dagen. Daglige Ulligheder af denne Art ville alligevel, for et Punkt af Jordens Overflade, være saa svage, at man kan overse dem, især om Stiernetemperaturen, som den sandsynligviis giør, ofte i Lobet af den samme Dag oscillerer over og under dens Medium.

„To Elementer af Jordens Overflade“ siger Hr. Poisson, „der ligge i den samme Parallelcirkel, modtage i Lobet af en Stierne-dag en lige Qvantitet Stiernevarme; men anderledes forholder det sig med to Elementer, der ligge paa forskiellige Breder, især naar det ene ligger i den sydlige, det andet i den nordlige Halvkugle. Stierner, der sende Varme til et af disse Elementer, ville

aldrig sende den til det andet; dette finder t. Ex. Sted med alle Stierner og de ved begge Poler liggende Elementer. Deraf følger, at de Quantiteter af Stiernevarme, der i Løbet af hver Stiernedag opfanges af begge Halvkuglers samtlige Overflader, kunne være meget forskiellige indbyrdes. Det vilde endog være et ganske usandsynligt Tilfælde om de vare lige; og af deres Forstiellighed følger, at begge Hømsphærens Middelterperaturer, med alle andre Omstændigheder tilfælles, ville være ulige."

Vi have ovenfor bemærket, at man antager den sydlige Halvkugles Middelterperatur for ringere, end den nordliges. Og, som man seer, kunde denne Forstiel udledes deraf, at begge disse Halvkugler, omendstiondt de Aaret rundt optage næsten lige Quantiteter Stiernevarme, dog ikke besidde lige Absorptions-Evne og følgelig ei heller en lige Udstraalings-Evne. Hr. Poisson mener, at denne Forstiel ogsaa tildeels kunde hidrøre derfra, at den sydlige Halvkugle opfanger mindre Stiernevarme end den nordlige. Dette er aabenbar kun en Hypothese; thi endstiondt man ledes til at antage, at begge Halvkugler maae modtage ulige Quantiteter af Stiernevarme, saa er der dog Intet der beviser, at det netop er den sydlige Halvkugle, der faaer mindre af denne Varme.

Hvor forstiellig indbyrdes Quantiteterne af den fra de enkelte Stykker af Stiernedækket udsendte Varme end være, saa følger dog deraf, for hvert Sted i dette Dække og for et Legeme, som Jorden, paa et saadant Sted en vis uforanderlig og bestemt Temperatur. Denne Temperatur vil ikke overalt i det Indre af dette Dække være den samme, tvertimod vil den være forstiellig fra Sted til andet. Skal nu denne Forstiellighed blive kiendelig, saa maae de nævnte Punkter, formedelst Stiernedækkets uhyre Dimensioner, være fiernede i en uhyre Afstand fra hinanden. Da nu Afstandene inellem Stiernerne og Jorden ere overordentlig store, selv inod Diameteren af Jordens Bane, saa følger, at Jorden, i sit Omlob omkring Solen, bevæger sig i et Rum, hvis Temperatur er overalt den samme, eller ikke kiendelig forstiellig, saa at Stiernevarmen ikke kan give Anledning til nogen aarlig

Uliighed i Jordklodens Temperatur. Underledes forholder det sig derimod, naar man betragter vort Planetsystems Bevægelse i Himmelummet. Ved denne Bevægelse, der skeer med en overordentlig Langsomhed, nærmer Jorden sig til visse Stjerner, bortfierner sig fra andre, og træder i Varmeforbindelse med nye Stjerner. Vi skulle længerhen see, hvorledes Hr. Poisson benytter denne Sætning til at forklare, paa den ene Side, den velbekendte Kiendsgierning, at Temperaturen tiltager med Dybden i Jorden, og paa den anden Side den almindeligen antagne Hypothese, at vor Jordklode for meget længe siden har besiddet en betydelig høiere Temperatur, end den nærværende.

Efter disse almindelige Betragtninger over Stjernevarmen, kommer det dernæst an paa at bestemme den Indflydelse, samme har paa hele Jordklodens Temperatur og paa dens Overflades enkelte Deles Temperatur. Men denne Bestemmelse er ikke mulig, førend man har beregnet Atmosfærens Varmevirkning. Thi naar man af den observerede Middeltemperatur har udledet den Deel, der er Virkningen af Solvarmen, saa er det Øvrige den forenede Virkning af Stjernevarmen og den, Hr. Poisson kalder den atmosfæriske Varme. Da nu den første ikke lader sig bestemme umiddelbar og for sig selv, saa lader dens Andeel af den observerede Temperatur sig kun udfinde, naar det lykkes noigtig at bestemme Virkningen af den anden. Og dette er det, som vi nu skulle forsøge.

III. Atmosfærisk Varme.

Atmosfæren virker paa vor Jords Temperatur paa tvende Maader, ved Straalning og ved umiddelbar Berøring. For at beregne Totaleffecten af denne dobbelte Virkning, maa man vide hvilken Temperatur Atmosfæren besidder i sine forskiellige Dele.

I det han gaaer ud fra det Factum, at Temperaturen aftager som man kommer høiere op i Atmosfæren, antager Hr. Poisson, at den ved dennes øverste Grændse er overordentlig ringe, thi den maa være saa lav, at det øverste Lag af Atmo-

sphæren, uagtet dets ringe Tæthed, bliver forsat i den Tilstand, som Hr. Poisson holder for Flydenheds-Tilstand.*) I den For-

*) Hr. Poisson tænker sig nemlig det øverste Luftlag virkelig som en draabebar Flydenhed. Et andet Sted i hans Værk udtrykker han sig saaledes herom. "Ved Berøring med Jorden antager Atmosphæren ved sin underste Grændse en Middeltemperatur, der er liig Jordens, det vil sige: liig Medium af de Temperaturer, som et meget lidt i Jorden nedfænket Thermometer, igiennem et langt Tidrum, angiver. Altsom man stiger iveiret, tage Tryk og Tæthed af; men skal Atmosphæren have en Grændse, maa dens Spændstighed aftage i et større Forhold end dens Tæthed, for at denne Kraft kan blive aldeles Nul ved den øverste Grændse, hvor Tætheden, ihvor saag den end er, dog endnu er tilstede. Heraf opstaaer Nødvendigheden af Temperatures Aftagen med Tætheden. Ifølge denne Aftagen maa Temperaturen ved den øverste Grændse være saaledes beskaffen, at Luften stet ingen Udvidelseskraft mere besidder og er virkelig flydende. Men saadan en Temperatur maa være meget lav, langt lavere endnu, end den der ved Jordens Overflade udfordres tit at gjøre Luften flydende; thi det er at formode, at den Temperatur, ved hvilken en Gas bliver flydende, maa være desto lavere, jo mindre dens Tæthed er."

Hertil gjør nu Hr. de la Rive følgende Bemærkning. "Vi begribe meget vel med Hr. Poisson, at naar Atmosphæren skal have en øverste Grændse, maa den der danne et Fluidum uden Spændstighed, efterdi ellers dette Fluidum vilde endnu udvide og udbrede sig i Himmelrummet; vi begribe ogsaa, at en meget lav Temperatur maa bidrage til denne Spændstigheds Tilintetgjørelse. Men vi kunne ikke indrømme, at dette Fluidum er en Flydenhed i Ordets almindelige Forstand, en saadan t. Ex. som den hvori næsten enhver Gas kan blive bragt ved Anvendelse af en lav Temperatur og et stærkt Tryk. Forstaaer Hr. Poisson ved Fluidum kun den Flydenheds-Tilstand, hvor Spændstigheden ophører, saa er dette en mathematisk Definition, der har sit Gode, saalænge man ikke forestiller sig en physisk Flydenheds-Tilstand. Vi troe altsaa, at den Tilstand, hvori Luften befinder sig ved Atmosphærens øverste Grændse, ikke er en Flydenheds-Tilstand; det er heller ikke en Gas-Tilstand, da Spændstigheden er forsvunden. Hvad er den da? vil man spørge; dette, synes mig, lader sig bedst forklare paa følgende Maade."

"En Flydenheds Tyngde, eller den Kraft, der drager den mod Jorden, boer i enhver af dens udelelige Dele, er uafhængig af disse

den nærmest liggende, følgelig tætteste, men ogsaa tillige mindst udvidede Deel har Atmosphæren en positiv Temperatur, medens

Deles gienfaldige Veie og vedvarer saalænge disse Dele ere til. Flydenhedens Tæthed er blot foranderlig med Delenes indbyrdes Afstand. En Flydenheds Spændstighed er vel ogsaa afhængig af denne Afstand, den tager s. Ex. af, atsom Delene sneres fra hinanden; men den aftager ogsaa, ved lige Afstand imellem disse Dele, med Temperaturrens Formindstelse. Kan det nu ikke skee, at denne Spændstighed forsvinder ved en maabelig lav Temperatur og ved meget store Afstande imellem Delene, at disse isoleres og hverken udøve nogen tiltrækkende eller frastøvende Kraft paa hverandre, uden dog at tabe den dem eendommelige Vægt? Det er denne Tilstand, hvori det øverste Luftlags Dele, efter vor Formening, befinde sig. Ikke underkastet noget Tryk, kunne de, uden al Modstand, adlyde den efter at adskille dem stræbende Frastøvelseskraft; de snerne sig fra hinanden, indtil denne Kraft er forsvunden, og denne kommer atter til Synne saasnart de indbyrdes Afstande igien blive mindre, hvilke iøvrigt ere desto mindre, jo lavere Temperaturen er. For at denne Tilstand skal finde Sted, er det imidlertid ikke nødvendigt, at Temperaturen skal være overmaade lav, saaledes som Hr. Poisson forudsætter; den kan finde Sted ved alle Temperaturer, naar kun Afstandene imellem Delene ere saa meget større som Temperaturen er højere. De saaledes, indtil Spændstighedens Forsvinden, fra hinanden snerede Dele forlade dog ikke Atmosphæren, hvis øverste Lag de danne, efterdi de ere underkastede Tyngdekraften og derfor tiltrækkes af Jorden."

Denne Hr. de la Rives Idée kommer den afdøde Wollastons meget nær. Vi finde den imidlertid ligesaa lidt holdbar som Hr. Poissons. Thi naar de øverste Luftdele gravitere mod Jorden, hvorom jo ei kan tvivles, hvorfor skulde de da ikke synke saa langt ned, at de komme i de nedenunder liggendes Virkekreds. Naar endvidere det øverste Lags Dele ikke ved deres Vægt udøvede noget Tryk paa det næste Lags Dele, hvad hindrede da disse fra, ligeledes at begive sig ud af det tredie Lags Virkekreds? Vistnok Intet; de vilde svømme isoleerte om, ligesom de i det Øverste. Det samme vilde gjælde for alle de dybere liggende Lag, og vi vilde saaledes ikke have noget Lufttryk ved Jordens Doerslade. Wollastons Theorie har iøvrigt det Fortrin, at den slet ikke behøver at antage en egen, fra den almindelige Gas-Tilstand forskiellig Tilstand. Ifølge den virke nemlig Luftdelene, oppe ved Atmosphæ-

den i den Deel, der er længst borte fra Jorden, følgelig den mindst tætte og tillige meest udvidede, har en negativ Temperatur. Den negative Deels Middelttemperatur maa ligge langt mere nedefor Nulpunktet, end den Positive's Middelttemperatur ligger ovenfor samme Punkt. Denne Omstændighed, forbunden med den, at den første Deel er mere udvidet, maa give den en maastee større, eller idetmindste ligesaa stor Indflydelse paa Jord-Overfladens Temperatur, som den positive Deel besidder, uagtet denne er tættere, ligger nærmere og virker ikke alene ved Straa-ling, men ogsaa ved Berøring.

Vi ville nu anvende disse almindelige Betragtninger til at udfinde den atmosfæriske og Stjerne-Varmens Indflydelse i Paris. Vi have seet, at uden Solens Virkning vilde denne Stads Middelttemperatur være meget nær — 13° C. Denne Temperatur reiser sig af Varmedverlingen, saavel imellem Jorden og den over denne Stads Horizont liggende Deel af Atmosfæren, som og imellem Jorden og samtlige Stjerner, der i Løbet af

rens øverste Grændse, blot ved deres egen Vægt, imod de dybere liggende Deles frastødende Kraft; nede gjøre de det ved deres Vægt og Vægten af de høiere liggende, paa dem trykkende Dele. I begge Tilfælde er der Egeevægt, det vil sige, ingen Bestræbelse efter at udbide sig. Kunde man ved de øverste Dele forringe Vægten, som man kan formindste Trykket paa de nedre, saa vilde strax Spændstigheden yttre sig virksom og drive Delene længere fra hinanden. Eftet denne Forestilling gives der altsaa slet ingen speciffert Forstiel imellem det øverste Atmosfære-Lags Tilstand og ethvert dybere Liggendes. Begge ere intet andet, end den sande Gastilstand. De enkelte Atomer, rigtignok, ville hverken nede eller oppe være gasformige!

Hvad iøvrigt Poissons Mening angaaer, efter hvilken det øverste Lag af Atmosfæren skal være braabeslydende, saa har den erfaringsmæssig endnu det imod sig, at vi ikke kiende nogen i høiere Temperaturer flygtig Flydenhed, som ikke tillige i lavere Temperaturer besidder en Stræben efter Dampformen, især naar det udbendige Tryk er høist ringe, ja reent Nul. Gaves der altsaa oppe i Atmosfæren liquid Luft, saa vilde den rimeligviis ikke danne det øverste Lag, men være bedækket igien med gasformig Luft.

en Stiernedag komme over Horizonten. Efter hvad der forhen er sagt, gives der et Dieblif, hvor den Deel af denne Temperatur, der hidrører fra Atmosphæren, maa være negativ eller i det høieste lig 0° , saa at den anden fra Stiernevarmen stammende Deel, efterat den successive har giennemtrængt *Ætheren* og Atmosphæren, maa være meget høiere end -13° C. Den vilde endog være positiv, om den fra Atmosphæren hidrørende Deel var lavere end -13° C, hvilket imidlertid ei er rimeligt.

Denne af Stiernevarmen frembragte Temperatur vil i Almindelighed være eens for alle Punkter i den samme Parallelcirkel; men den kunde variere med Bredden, deels formedelst Atmosphærens forskiellige Bestaaffenhed over Horizonten, deels formedelst de forskiellige Himmelegnes ulige Temperatur. Under *Equator* vil fornævnte Temperatur være lavere end paa vore Breder, meer eller mindre, eftersom den af Solen bevirkede Temperatur er større eller mindre end 42° C, efterdi Middelttemperaturen der udgior $27^{\circ}, 5$ C. Vi have seet, at Solvirkningen idetmindste bidrager 35° til Middelttemperaturen under *Equator*. Om den derimod ikke bidrager 42° dertil, maa den Temperatur, der fremkommer af Stiernevarmen, være høiere der, end i Paris; under Polen vilde den derimod være noget lavere.

Hvad Temperaturen af Himmelummet selv angaaer, i hvilket Jorden bevæger sig, saa er det den, som et Thermometer af meget lille Volumen vilde vise der, naar det var beskyttet mod Solen. Det er ogsaa den, Jordens Middelpunkt tilsidst vilde antage, dersom det ikke var underkastet anden Varmevirkning end den af Stiernernes straalende Varme, saadan som den er bleven forandret paa dens *Veie* igiennem *Ætheren* ved dennes Absorptionsevne. For at beregne Himmelummet's Temperatur af Observationer, anstillede ved Jordens Overflade eller i ringe Dybder, maatte man først bestemme Værdien af Middelttemperaturen for hvert Punkt i denne Overflade, eller idetmindste for hver Parallelcirkel, naar der ingen Solvarme eksisterede. Fra denne Værdi maatte man igjen drage den Deel, der har sin Oprindelse af den

atmosphæriske Varme, og derpaa af den tilovers blivende Temperatur, der svarede til Jordoverfladen, slutte hvor stor denne vilde være ved Atmosphærens Grændse. Hertil udfordredes imidlertid Kundskab om Loven for Varmeabsorptionen i denne flydende Masse.

Man seer heraf, at de nødvendige Data fattes til en nogenlunde nøiagtig Beregning af Himmelfrummets Temperatur. For imidlertid at gjøre os en Idée derom og erfare om den ligger langt under 0° eller i modsat Fald ikke over det, ville vi lade Absorptionen, som Stjernevarmen lider i Atmosphæren, upaaagtet: vi forudsætte, at den falder i lige Mængde paa alle Elementer i Jordens Overflade, og vi forbigaae derved den atmosfæriske Varme, med andre Ord, vi antage den er Nul eller meget liden, formedelst en Art Compensation imellem Atmosphærens tættere Deel, hvis Temperatur er positiv, og den mindre tætte og udvidede Deel, hvis Temperatur er negativ. Deraf følger, at man kan antage -13° C for at være Temperaturen af det Rum, hvori Jorden bevæger sig, med andre Ord, den for Paris beregnede Værdi. Indflydelsen af den atmosfæriske Varme, som vi have forbigaaet, vilde udentviol bringe denne Værdi nærmere 0° ; imidlertid synes denne Forhøielse dog ikke at være saa stor, at Rummets Temperatur derved blev positiv.

Hvilken Værdi Rummets Temperatur isøvrigt end kan have, saa tør man dog ikke forglemme, at denne Temperatur varierer paa den Bane, vort Planetsystem følger i Rummet, og at, om den end paa det Sted, hvor dette nu befinder sig, ikke afviger meget fra 0° , har der dog været, og vil endnu gives Tider, da den kunde have været eller endnu komme mange Grader derover eller derunder. Det er disse store Variationer, som Hr. Poisson, efter hvad vi strax skulle see, tilskriver Tilvæxten af Jordklodens Varme indefter imod Middelpunktet.

IV. Centrale eller indre Jordvarme.

Efter at det er beviist, at Jordklodens Varme, fra en vis Dybde af, tiltager indefter, har man bestræbt sig for at udfinde

Uarsagen dertil. *Sourrier*, og senere *Laplace*, forklarer dette, ved at antage en oprindelig, af Jorden endnu bevaret *Varme*, som aftager fra Middelpunktet udefter imod Overfladen, saa at den hist er overordentlig høi, her derimod meget ubetydelig."

Disse ere omtrent *Hr. Poissons* egne Ord, hvortil han, efter korteligen at have udviklet den anførte Hypothese, endnu foier Følgende:

"Dette Antagende af en oprindelig, ved Overfladen endnu kiendelig *Varme* hos Jorden, lader der sig ligesaa lidt sige Noget for som imod, idetmindste saalænge de numeriske Forhold ved samme ikke ere bekræftede eller modsagte af flere *Uarhundreders* Sagttagelse. Men denne Hypothese frembyder *Uansseligheder*, der, som det forekommer mig, gjøre den lidet sandsynlig."

"I fornævnte Hypothese gaar *Warmetilvæxten*, som man har iagttaget i alle tilgængelige Dybder, endnu langt videre over dette, fremad lige til Jordens Middelpunkt, saa at der i store Afstande fra Overfladen vilde herske overordentlig høie *Temperaturer*. Antaget at denne *Warmetilvæxt* beløb sig til 1° C for 30 *Metre* *Dybdetilvæxt*, saa vilde Jorden, i en *Dybde* af *Hundrededelen* af dens *Radius*, besidde en *Temperatur* af over 2000° C. Rigtignok ere, ved saa høie *Temperaturer*, den specifikke *Varme* og *Ede-Svnen* ikke mere constante; det er ogsaa muligt, at den indre *Udstraaing* ikke mere indskrænker sig blot til umærkelige, selv ikke til meget smaa Afstande. Da *Ligningen* med *partielle Differentser*, der udtrykke *Warmens* *Bevægelse*, da ikke længer er linear og af anden Orden, saa kunde Jordens *Temperatur* vore langs enhver af *Verticalerne* i et større eller mindre Forhold, end *Afstanden* fra *Overfladen*, endskiøndt *Afstanden* endnu kun var en lille *Deel* af *Radius*. Men her handles ikke om at beregne det *Indres* *Temperatur* noiagtigt; der handles kun om at vise, at den allerede i en *Dybde* af 60000 *Metre* vilde være overordentlig høi. For at gjøre sig en *Idee* om, hvor høi den vilde være i Jordens Middelpunkt, kan man betragte Jorden som et homogent *Legeme* og overse *Tilvæxten* i *Jordlagenes* *Tæthed*, fra

Overfladen indefter mod Centrum, en Tilvæert, der kunde giøre Temperaturens Tilvæert raskere eller langsommere."

"I dette Tilfælde viser Regningen nu, at Temperaturen i Centrum vilde beløbe sig til meer end 2 Millioner Grader; her og i den største Deel af Jordens Masse vilde saaledes dens Bestanddele være en glødende Gas, der dog var saa fortættet, at dens Middeltæthed var meer end 5 Gange saa stor som Vandets. For at holde den paa denne Grad af Compression og Varme, behøvede man en overordentlig Kraft, hvorom man ikke kan giøre sig nogen Forestilling, og det er at tvivle paa, om den storknede Jordstørpe besad Tykkelse og Fasthed nok, til at modstaae den Magt, hvormed de indre flydende Lag stræbte at udvide sig."

"Den næsten kugleformige Skikkelse, Jorden og Planeterne have, som og Fladtrykningen ved Rotationspolerne beviser ret tydeligt, at disse Legemer oprindeligen vare flydende, maaskee endog gasformige. Af denne oprindelige Tilstand kunde Jorden, i det Hele eller deelviis, ifkun derved overgaae til storknet Tilstand, at den tabte af sin Varme, idet dens Temperatur var høiere end det den omgivende Mediums. Men det er ikke beviist, at Storkningen maatte begynde ved Overfladen af Jorden, og har derfra skredet frem imod Middelpunktet, saaledes som en i det Indre endnu for største Deelen flydende Kugles Tilstand vilde forudsætte. Det Modsatte forekommer mig mere rimeligt. Virkeligen maatte de yderste, eller de Overfladen nærmeste Dele, idet de affioles, synke ned i det Indre og igien erstattes ved Dele herfra, som da ligeledes bleve kolde ved Overfladen for igien at synke tilbunds. Denne dobbelte Strom maa have vedligeholdt en Temperaturliighed i Massen, eller idetmindste forhindret, at Uliigheden langt fra blev saa stor, som Tilfældet er med et fast, fra Overfladen sig affiolende Legeme. Man kan tilføie, at denne Sammenblanding af Fluidumets Dele og Udjevningen af deres Temperaturer maatte blive begunstiget ved de Oscillationer, som den hele Masse nødvendigviis gjorde, førend den opnaaede en permanent Rotationsfigur og permanent Rotation. Paa den anden Side kunde det

overordentlig høie Tryk paa de centrale Lag bestemme disse til Storkning langt tidligere, end de Overfladen nærmere liggende Lag; det vil sige: de Første kunde, i Følge af dette overordentlige Tryk, storkne ved en Temperatur, der kom de længere fra Middelpunktet liggende, og folgelig mindre trykkede Lag nær, eller kun lidet overtraf dem. Erfaring har lært, at f. Ex. Vand, som ved den almindelige Temperatur underkastes et Tryk af 1000 Atmosphærer, lider en Fortættelse af omtrent en Tyvendedeel af dets oprindelige Volum. Tænke vi os nu en Vandcolonne af lige Høide med Jordens Radius, og reducere vi dens Tyngde til Halvdelen af den man iagttager ved Jordens Overflade, for at giøre den liig den Middeltynge, som, i Hypothesen om Jordens Homogenitet, vilde finde Sted langs enhver af dens Radier. De underste Lag af denne Vandcolonne vilde lide et Tryk af meer end 30 Millioner Atmosphærer, eller et der er 30,000 Gange større end det, der sammentrykker Vandet til $\frac{1}{2}$ af dets Volum. Uden at kiende Loven for dette Fluidums Sammentrykning og dens Afhængighed af Temperaturen, lader det sig dog troe, at et saa uhyre Tryk vilde forvandle de underste Lag af Vandet til en fast Masse, selv om Temperaturen var meget høi. Det synes altsaa naturligt at antage, at Jordens Overgang til Fasthed har begyndt ved Middelpunktet og forplantet sig derfra videre udester mod Overfladen. Ved en, maaskee overordentlig høi Temperatur ere de Middelpunktet nærmere liggende Lag først storknede, fordi de lede et uhyre Tryk; de folgende Lag ere derpaa storknede ved en lavere Temperatur og under et ringere Tryk, og saaledes fremad til Overfladen."

"I det Jorden paa denne Maade storknedes fra Middelpunktet ud til Overfladen, og, og om man vil, vedblev at affioles indtil fuldkommen Fasthed, kunde den allerede længe have mistet sin oprindelige Varme, saa at den Temperaturtilvæxt, som man for nærværende Tid finder nær ved dens Overflade, hidrører fra en ganske anden Aarsag og strækker sig ikke til nogen betydelig Dybde i dens Indre. Dette er virkelig muligt, som man vil

faae at see længerhen. Men jeg hensætter disse Betragtninger med al den Tilbageholdenhed, som Gissninger fordre, der hverken kunne prøves ved nøiagtige Beregninger eller ved directe Forsøg."

„Efterat Hr. Poisson paa denne Maade har bestridt Hypothesen om en central Varme og en flydende Tilstand i Jordens Indre, giver han en anden Forklaring af den med Dybden stigende Temperaturtilvært. Denne Forklaring beroer paa den allerede udviklede Sætning, at Rummet's Temperatur kan være meget forkiellig paa Steder, der ligge langt fra hinanden, og som Jorden, formedelst det hele Planetsystems Bevægelse, først efter lange Tidsrum naaer til.

„Dette antaget," siger Hr. Poisson, „tænke vi os, at Jorden, ved denne Bevægelse, har opholdt sig saa længe i en Deel af Himmelummet, at den har optaget dens Temperatur i sin hele Masse. Naar den herpaa gaaer over i en anden Region, hvis Temperatur er mindre høi, saa vil den afkøles, og indtil dens hele Masse har antaget denne nye Temperatur, vil dens egen Temperatur vore fra Overfladen indefter mod Middelpunktet. Det Modsatte vil finde Sted, naar den gaaer over i en Egn der har en høiere Temperatur, end den, den selv tidligere har antaget. Naar, derimod, afværende høiere og lavere Temperaturer i Himmelummet følge paa hinanden i Tidsrum, der ikke ere saa store, at hele Jordklodens Masse kan antage hver nye Temperatur, saa følger heraf en meer eller mindre raast Til- og Aftagen af Temperaturen, hvilken kun strækker sig til en vis Dybde. Disse Betragtninger give en meget naturlig og meget simpel Forklaring af den Temperaturtilvært, som man for nærværende Tid har iagttaget i alle tilgængelige Dybder. Deraf følger ogsaa, at Jorden, ifølge vort Planetsystems Bevægelse, for Tiden befinder sig i en Egn af Himmelummet, hvis Temperatur er mindre høi, end den Regions, hvor den i tidligere Tider befandt sig. Jordkloden kunde saaledes sammenlignes med et Legeme af meget stort Volumen, som man skaffede fra Equator til Polen i saa kort en Tid, at det ikke var istand til ganske at afkøles; dette vilde da

indefter i sin Masse vise en Temperaturtilvæxt, som ikke strakte sig til Lagene i dets Midte. Middelstemperaturens Tilvæxt paa hver Vertical, som man gaaer nedefter i Dybden, lader sig altsaa, som ovenfor sagt, forklare, uden at man behøver at tage Hypotesen om en oprindelig, nu ved Overfladen endnu kiendelig Varme af Jordkloden til Hiælp, en Hypothese, der vilde føre Antagelsen af en indre, for dens overordentlige Hoide aldeles usandsynlig Temperatur med sig, og hvortil man kun vilde være tvunget, naar det var umuligt at forklare Phænomenet paa nogenformhelst anden Maade."

Idet Forfatteren underkaster sin Hypothese en Calcul, kommer han til det Resultat, at naar Uliigheden af Himmelmets Temperatur, paa Jordens Bane i en bestemt Epoke, som den hvori vi leve, skal bevirke en kiendelig Af- eller Tiltaget i Jordklodens Middeltemperatur, nær ved dens Overflade, er det nødvendigt, at Jordoverfladens Temperatur, for Tusinder af Aarhundreder tilbage, maa have været høiere eller lavere, end det vi nu iagttage den at være.

Sæt f. Ex. at Temperaturen af det af Jorden giennemløbne Rum har formindsket sig 200°C i 500,000 Aar, saa giver Beregningen, efter denne Tids Forløb, en Tilvæxt af $0^{\circ},0275 \text{C}$ for hver Meter i Dybden under Jordens Overflade; denne Tilvæxt vilde være lidet forskiellig fra den, man har iagttaget i Paris. Men Regningen viser ogsaa, at denne Værdi aftager, som man trænger dybere ned, at Formindskelsen er vedvarende hiinsides en Dybde af henved 7000 Metre, og at i en Dybde af 60,000 Metre, hvilket endnu ikke udgjør en Hundrededeel af Jordens Radius, indvirker Uliigheden af Rummet's Temperatur ikke længer kiendeligt paa den indre Temperatur. Disse Slutninger have endnu ikke kunnet prøves ved directe Iagttagelser, og neppe kan man haabe, at det nogensinde vil skee.

Om man, istedetfor at gaae 500,000 Aar tilbage, hvilket gav for Jordens Overflade en Temperatur af 200°C over den nærværende, en Temperatur ved hvilken Jorden vilde være ube-

koelig, vilde betragte et kortere Tidrum, saa lader det sig bevise, at f. Ex. 50,000 Aar før og 50,000 Aar efter den nærværende Epøke, overstiger Jord=Overfladens Temperatur kun 5° det den nu er, hvilket ikke vilde forhindre Menneſtens Tilværelse paa den.

Kort, Tilvæerten i Jordens Temperatur med Dybden vilde, efter Hr. Poisson, være et reent tilfældigt Phænomen, blot hidrørende fra en tilfældig Aarsag, og fuldkommen analog med det der vilde skee, naar man forsatte en sphærisk Masse, der længe havde befundet sig under en vis Temperatur, som den tilfaldt havde antaget, til et andet Rum, hvori der herskede en anden ikke meget forskiellig Temperatur, og lod den der langsomt affioles.

Efterat vi have udviklet Hr. Poissons Ideer om Jordvarmens Aarsager saa tro som muligt, vilde vi slutte med nogle Betragtninger over denne berømte Mathematikers her fremsatte Theorier.

Vi tiltræde hans Mening: 1. I den Beregning han gjør over Solens directe og isoleerte Virkning. 2. I alle de af ham opstillede Sætninger over Stjernevarmen, og isærdeleshed over Forandringerne i denne efter Himmelegnene. 3. I Varmens Fordeling i Atmosfæren. Men vi kunne tillige ikke afholde os fra at gjøre nogle Indvendinger imod hans Anskuelse om den atmosfæriske Varme, hans Beregning af Stjernevarmen og hans Forklaring af Temperaturens Tilvæert med Dybden i Jorden.

Hr. Poisson antager, at Atmosfæren har en overordentlig lav Temperatur ved dens overste Grændse; paa den anden Side vurderer han Rummet's Temperatur, hvori vor Jord, og følgelig ogsaa dens Atmosfære bevæger sig, for høiere end -13° C. Endvidere skulde den ydre Deel af Atmosfæren, endskiøndt den befinder sig i et Rum, hvis Temperatur ikke kan være under -13° C, og endskiøndt den nedenunder sig har den øvrige Atmosfære og Jorden, hvis Temperatur er langt høiere end -13° C, alligevel have en uendelig lavere Temperatur. Dette Resultat lader sig kun begribe, naar man gaer ud fra den Sætning, at Atmosfæren er en uafhængig Varmefilde, analog, i denne

Henseende, med Solvarmen og Stjernevarmen. Med andre Ord, efter Hr. Poisson vilde Temperaturen, som Atmosfæren besidder, være en Følge af dens physiske Constitution og ikke blot et Resultat af Virkningen af andre Varmekilder, desaaarsag vilde den, uagtet disse Kilders Virkning, beholde en Temperatur ved sin overste Grændse, forskiellig fra den, som disse Kilder stræbe efter at give den.

Umuligt kunne vi tiltræde denne Mening, da den synes os uforenelig med de almindelig antagne physicalke Grundsatninger. Atmosfæren udgjør en Deel af Jordlegemet; ligesom denne, er den underkastet Virkningen af visse Varmekilder, og dens physiske Constitution er en Følge af, ikke en Uarsag til dens egen Temperatur. Vel kan Atmosfæren indvirke paa Temperaturens Fordeling ved Jordens Overflade, og følgelig er det nødvendigt, naar man bestæftiger sig med Jordtemperaturen, at man beregner dens Virkning i denne Henseende; men deraf at slutte, at den formædelst sin physiske Constitution skulde kunne holde sig paa en anden Temperaturstand, end den de ydre Varmekilder stræbe at meddele den, det kunne vi ikke indrømme. Vi fores altsaa til at troe, at Atmosfæren ikke, ved sin overste Grændse, kan have nogen lavere Temperatur, end det den omgivende Rum, og at den derimod, ved Indfyldelsen af de dybere liggende Lag og Jorden, besidder en noget høiere Temperatur. Da vi imidlertid paa den anden Side indsee, at Atmosfærens Temperatur maa ved den overste Grændse være saa lav, at Luftens Elasticitet tilintetgøres, saa tvinges vi til at give Himmelfrummet en langt lavere Temperatur, end Hr. Poisson tillægger det.

Jovrigt synes det os, at der ikke er Noget der modsiges vor nysopstillede Slutning, selv naar man gaaer ud fra de af vor Forfatter brugte Data. Lad os f. Ex. tage, hvad der finder Sted ved Paris, hvor Jordens Middeltemperatur, naar Solvarmens directe Virkning ophorte, vilde være liig $- 13^{\circ}$ C. For at forklare, hvorfra denne Temperatur $- 13^{\circ}$ stammer, erindre man sig, at naar man lader Solvarmens directe Virkning paa

Jordens Overflade ophøre, antager man, at der ikke indtræder nogen anden Forandring i Tingenes Tilstand, og, at isærdeleshed Atmosfæren (formedelst en reen hypotetisk Abstraction) beholder netop den samme Temperatur, som naar Solen opvarmer Jordbunden directe. For det Jorden berørende Lag var nu denne Temperatur næsten $+ 11^{\circ}$ C, og maa endnu være det. Hvorfor antager Jorden nu ved sin Overflade den Temperatur $- 13^{\circ}$ C, uagtet den staaer i Berøring med et Luftlag af $+ 11^{\circ}$ C? Fordi den udstraaer Varme imod Himmelfrummet, og fordi Atmosfæren lader den straalende Varme gaae igiennem sig, derfor antager den en Temperatur, der paa eengang afhænger af det omgivende Luftlags og af Stjernedækkets Temperatur, som den træder i Varmeudverling med. Var ikke Luftlaget, vilde Stjernedækkets Temperatur være liig Jordbundens, det er, liig $- 13^{\circ}$ C; men da Luftlaget med $+ 11^{\circ}$ C virker opvarmende paa Jordens Overflade, saa maa aabenbar Rummet af Stjernevarmen frembragte Temperatur være meget lavere, for at hiin kan beholde sin Temperatur af $- 13^{\circ}$. For approximatorisk at beregne, hvor stor den er, maatte man løse følgende experimentale Opgave: Et stort Thermometers Kugle holdes i et lufttomt Rum paa en constant Temperatur, f. Ex. paa 0° . Paa denne lede man en Gasstrom, ligeledes af en constant men forskiellig Temperatur, f. Ex. af 100° C. Man lede den saaledes, at Gasfen danner omkring Kuglen en imod dens Diameter meget tynd Dmgivelse. For at Gasfen ikke skal sprede sig i Vacuumet lade man den ogsaa være omgivet af et Medium, der lader den straalende Varme fri Giennemfart; hertil kunde man anvende Steensalt, da dette, efter Hr. Mellonis Forsøg, lader straalende Varme af enhver Intensitet gaae igiennem sig. Hvilken Temperatur vil Kuglen nu antage? Vil den ligge ved 0° , eller ved 100° , eller midt imellem begge? At besvare dette er endnu umuligt; maaskee vil det senere hen kunne stee. Naar engang denne Opgave er løst, vil det være let at giøre en Anvendelse deraf paa Bestemmelsen af det Rums Temperatur, i hvilket Jor-

den bevæger sig; thi Data dertil ere her: Temperaturen af det Jorden berørende Luftlag og Middelterperaturen af Jordens Overflade (den Deel uanseet, der afhænger af Solstraalernes directe Virkning); det Ubekjendte er Himmeldækkets Temperatur, hvilken man vil kunne bestemme, saasnart man kiender dens Forhold til begge de Andre. Rigtignok borde man ogsaa kiende den større eller ringere Lethed, hvormed Atmosfæren lader den straalende Varme gaae igiennem sig. Daglige regelmæssige Iagttagelser ved Aethrioscopen, saaledes som man nu anstiller dem paa Observatoriet i Genf, vil om nogen Tid levere dette Datum.

Hidtil have vi endnu ikke taget en Omstændighed med i Beregningen, som ligeledes vilde føre dertil, at tillægge Rummet en lavere Temperatur, end den der resulterer af de oven anstillede Betragtninger; det er den indre Jordvarmes Indfyldelse paa Temperaturen af Jordens Overflade. For at holde denne paa -13° C ved Paris, maa Stierndækket have en saa lav Temperatur, at det ikke alene opveier Luftlagets Virkning af $+11^{\circ}$ C, men ogsaa den af den indre Varme. Det forekommer mig derfor ikke vanskeligt at indsee, at denne Temperatur, endstøndt enhver Beregning af den er umulig, maa være saa lav, for at forklare den physiske Tilstand, hvori det i denne Temperatur deeltagende Grændselag af Atmosfæren befinder sig.

Vel vil den sidst omtalte Omstændighed ikke blive antagen af Hr. Poisson, da han benægter en Jordvarmes Tilværelse, Men dette er ogsaa et af de Punkter, hvor vi afvige fra den berømte Mathematikers Mening. Vi erkiende Styrken af hans Indvendinger imod den Mening, at Jordens Indre befinder sig i en flydende Tilstand; men vi troe ikke, at det er nødvendigt, at forudsætte denne flydende Tilstand, for at forklare Tilværelsen af en indre Varmekilde. Det er tilstrækkeligt at antage, at der, i en vis Dybde under Jordens Overflade, finder en chemisk Virkning Sted. Intet er sandsynligere, end en saadan Virknings Tilværelse, da alle dertil nødvendige Data ere forhaanden. Vi udbrede os ikke videre over dette Punkt, som snart af en af Hr.

Poissons lærde Colleger, Hr. Becquerel, vil blive sat ud fra hinanden, bedre end vi vilde være istand til at gjøre det. Vi vilde lade os noie med at bringe i Erindring, at Vulcanernes, de varme Rilders og Jordstiaelvenes Phænomener ere ligesaa mange Facta, der, ligesom Temperaturtilvæerten med Dydden, bevise en kraftig Varmekildes Tilværelse i Jordens Indre.

Det synes os altsaa ikke, at man kan antage Hr. Poissons Theorie, ihvor findrig den end er; fremfor Alt, naar man betænker, hvilke uhyre Temperaturforandringer i Himmelummet den maatte forudsætte, Forandringer, der blive endnu betydeligere, end Hr. Poisson antyder, naar man er nødt til, som vi troe man maa, at tillægge Himmelummet en langt ringere Temperatur, end -13° C. Hvor ere Beviserne for, at denne Verdensrummets Temperatur var høiere for et andet Jordens Leie, og ikke lavere eller ligesaa stor som nu? Og naar man overveier, med hvilken overordentlig Langsomhed vort Planetsystem bevæger sig fremad i Verdensrummet, saa gyser man for det umaadelige Tal af Aarhundreder, der maae være forløbne imellem nu og dengang, da Jorden befandt sig i en Deel af Stiernedækket, der nødvendigviis i enhver Henseende var meget forskiellig fra den, hvor den nu befinder sig.

Vi tillade os endnu, at belyse den berømte Mathematikers Hypothese fra en anden Side. Hr. Poisson indrømmer, som man har seet, at Jorden, formedelsk dens Kugle-Stikkelse, engang har været flydende; men han bestrider, at den endnu er det i dens Indre, holder det endog for umuligt. Han lader den gaae over fra den glohedflydende Tilstand og størkne indvendig fra, lader den igiennem Tusinder af Aarhundreder tabe sin høie Temperatur ganske, derpaa i ligesaa umaadelige Tidsrum ophedes indtil en vis Dybde, af Fjirstiernes Udstraalning, og endelig atter affioles. Alt dette antager han, alene fordi han ikke holder det for troligt, at Jorden, ved sin Afstikling udvendig fra, ogsaa er begyndt at størknes samme Wei fra.

Billig kan man vel her spørge, om da denne Maade, at

tænke sig Tingen at være foregaaet paa, har saa megen Usandsynlighed, at det kan være tilladt at udelukke den og i Stedet for den at opstille to nye, saa extravagante Hypotheser? Hvad vide vi da om den specifikke Vægt af vor Jordklodes Bestanddele i flydende og i størket Tilstand? Hvorfor skulle da netop Jordklodens størkede Dele være sunkne tilbunds i den gloende Masse? Nødvendigt var det ei, og beviist af Erfaringen er det hellerikke. Selv om de størkede Dele vare lidt tættere end de flydende, behøvede de ei derfor at synke tilbunds, men kunde af Centrifugal-kraften være blevne holdte tilbage ved Overfladen.

Ligesaa lidt er det bekiendt, at en Flydenhed, især under en hoi Temperatur, kan ved Tryk alene bringes i en fast Tilstand; for dem, der udvide sig idet de størke, er det ikke engang sandsynligt. Alle de Grunde, altsaa, som Hr. Poisson fremdrager imod Muligheden af Jordens Størkning fra Overfladen af, have ikke den Vægt, som han og Hr. de la Rive tillægge dem. Længenot kunne enkelte udstilte Masser af større specifik Vægt være sunkne ned; men at Alt sank ned, og at der slet ingen Skorpe dannede sig ovenpaa, som hemmede eller meget forsinkede Jordkroppens Afkøling, hvilket er det hvorpaa det her kommer an, det kan sikkert ikke kaldes Noget, man let maa indrømme.

Naar man antager, at Jordens Indre endnu er flydende, falder tillige en anden af Hr. Poissons Indvendinger bort, nemlig den fortsærende Tilvæxt i Varme indad mod Middelpunktet og den overordentlig hoi Temperatur af 2 Millioner Grader sammesteds, som han temmelig dristig udleder af de indenfor Jordkorpens anstillede Betragtninger. Denne Indvending beroer væsentligen paa Forudsætningen af en fast Jordkerne, omendstiondt den ogsaa stiltiende indeslutter den ligeledes ubeviiste Sætning, at Varmen overhovedet har Evne til at stige i det Uendelige. Er det Indre flydende, saa stiger Temperaturen kun dertil; inde i Flydenheden selv vil den, formedelst de nødvendigiis opstaaende Strømninger, blive giort saagodt som eensformig.

Alle disse Grunde vel overveiede, i Forening med dem Hr.

de la Rive allerede har anført, vil man sikkert tilstaae, at Hr. Poissons Hypothese ingen stor Sandsynlighed har for sig og idetmindste ingen Fortrin for den hidtil antagne.

Spvad endelig Hr. de la Rives Mening angaaer, der paa en vis Maade søger at opfriske den af Hr. Davy opstillede, men af ham selv igien forladte Hypothese om chemiske Virkninger, saa kan man vel spørge, hvilke chemiske Processer det da maa være, der, i den af ham ligeledes for fast antagne Jordkierne, skulde kunne frembringe et saa almindeligt Phænomen, som den indre Temperatur? De vulkaniske Phænomener, saavidt de hidtil noiere ere undersøgte, have kun ladet os erkiende de chemiske Actioner som Folge af en hoi Varmekilde i det Indre; og i den citerede Afhandling af Hr. Becquerel findes ogsaa intet Positivt til hiint Sporgsmaals Besvarelse: Og saalænge det ikke er besvaret paa en bestemt Maade, lader denne Hypotheses Sandsynlighed sig heller ikke bedømme.

R a p p o r t

angaaende den franske Marine, indgiven til Admiraltets og Commissariats Collegiet i 1784, ved General-Adjutant og Capitain-Lieutenant G. A. Koefoed.

Blandt afdøde Commandeur og General-Adjutant Koefoeds Papirer, er der fundet Copien af en Rapport om den franske Marines Tilstand m. m. som han indgav 1784 ved sin Piemkomst fra fransk Tjeneste. Ved at indrykke denne i Archivet, troer jeg, at den vil have Interesse for Læseren, isærdeleshed for den der hører til Faget, da man vil finde, at flere Indretninger og Foranstaltninger, der ansees som nye hos os, ere allerede for 55 Aar siden omtalte af Koefoed, ja man vil saagar her see nævnte

flere Indretninger, der ikke findes i vor Marine og som desuagtet kunde være ønskelige at optages.

Det er en Selvsølge, at der paa den anden Side vil findes Meget, som vi have bedre, og at særdeles mange gode Ting ere indførte hos os siden 1784, men det er dog altid interessant at erfare, hvorledes det har været i Fortiden, isærdeleshed hvad den franske Marine angaaer under den amerikanske Krig.

Koefoed har inddeelt sin Rapport i 4 Hoved-Afdelinger.

Skibenes Dannelse og Indretninger

Orden og Deconomie i Skibene.

Om Lougværket

Om Artilleriet

Hvilken Inddeling her skal bibeholdes.

L. de Coninck.

Skibenes Dannelse og Indretninger.

De franske Linieskibe ere alle byggede efter meget store Dimensioner og større end nogen anden Nations Skibe; de føre som en Folge deraf meget svært Artillerie, hvilket vil findes i efterfølgende Tabel.

Skibets Rang.	Antal Kanoner paa Batterierne.				Calibre paa hvert Batterie.				Anmærkn.
	under- ste Bat.	mel- lemste Batt.	øverste Batt.	Stands- se og Bat.	under- ste Batt.	mel- lemste Batt.	øverste Batt.	Stands- se og Bat.	
114 Kan.	30	32	32	20	Metal 48 \mathbb{N}	Jern 36 \mathbb{N}	Jern 18 \mathbb{N}	Metal 16 \mathbb{N}	Dannet paa dette Skib var Majestueux.
110 —	30	32	32	16	Jern 36 \mathbb{N}	24 \mathbb{N}	18 \mathbb{N}	Jern 12 \mathbb{N}	
84 —	30	=	32	22	36 \mathbb{N}	=	24 \mathbb{N}	12 \mathbb{N}	efter ny Tegning.
84 —	30	=	32	22	36 \mathbb{N}	=	18 \mathbb{N}	8 \mathbb{N}	efter gammel Tegning.
74 —	28	=	30	16	36 \mathbb{N}	=	18 \mathbb{N}	8 \mathbb{N}	
64 —	26	=	28	10	24 \mathbb{N}	=	12 \mathbb{N}	6 \mathbb{N}	

Alle Fregatterne have 26 Kanoner paa Batteriet, bestaaende af 18 Pundigere eller 12 Pundigere, og 14 Kanoner paa Skandse og Vak.

Tre-Dækkere stikke agter indtil $26\frac{1}{2}$ Fod; 84 Kanonskibe 24 à 25 Fod; 74 Kanonskibe 22 à 23 Fod og de 64 Kanonskibe 20 à 21 Fod; de svære Fregatter 17, de andre 15 à 16 Fod. Liniestibene seile i Almindelighed med 17 à 19 Sommer Styrlostighed, og med Fregatterne er det meget forskjelligt, ifølge deres Tegning.

Lasten i Liniestibene er meget rummelig. Tre-dækkerne have 4 Lag Liggerseer, af hvilke de i de 3 underste Lag indeholde 4 Fade hver, og de i det øverste 3 Fade. De øvrige Liniestibe have alle 2 Lag af disse svære Liggerseer og et Lag af de mindre. I Slangene have de mindre Liggerseer, der indeholde kun 2 Fade, i Forening med Fade.

Agter-Lasten gaaer fra Krudt-Magazinet til lidt foran for Pompesuden; den bruges til Viin og Proviant, og er adskilt fra Stor-Lasten ved et Skod af Planker. Længden af Stor-Lasten naaer til $\frac{2}{3}$ af Distancen imellem Fokkemasten og Forkanten af Storlugen, hvor der atter er et Skod af Planker. I Stor-Lasten opbevares alt Vandet og foran for denne ligge Lougene, med Lampene fastgjorte til Fokkemasten. Fra de forreste Veddingsstotter og forefter have Vaadsmanden og Sommermanden alt deres Gods; af hvilken Aarsag der i Borde er gjort Hylde og Afstikker. Imellem Veddingsstotterne og Borde, paa begge Sider, ere indrettede Karduusfister, der naae op til Vanjer-Dækket, og imellem disse er en Gang midtskibs, der naaer til Hællegatterne.

Skoddet til Brodkamrene agter er 1 à 2 Fod agten for Sporet til Spillet paa Vanjerdækket. Kamrene naae agter efter indtil Piken og gaae ned i Lasten i en Dybde af 6 à 8 Fod, hvor der er anbragt et Dæk af dobbelte Planker; nogle Skibe have Muursteen imellem Plankerne, under hvilke Krudt-Magazinet er placeret. De opstaaende Skodder i Krudtmagazinet bestaae

ligeledes af dobbelte Planter, imellem hvilke der er Muursteen; paa nogle Skibe er Beklædningen kun Blikplader. Denne Indretning med Muursteen gjorde stor Nytte da Linieskibet Intrepide brændte paa Rheden af Cap Francois, hvor Ilden var opkommet fra et Brændeviins-Fad i Agter-Lasten. Der blev Tid til at gaae under Seil med Skibet og landsætte det, saavelsom at faae alle Folkene biergede, førend Ilden kunde trænge ind til Krudtet*).

Imellem Brodkamrene er en Gang midtskibs, der gaaer agter efter indtil Karduusfisterne, for tillige at tiene til Krudtladning. Agten for Fyldekammeret ligger Artilleri-Godset som sædvanlig.

Banjer-Dækket er ligeledes afdeelt med Skodder. Det Første staaer foran for Pompesuden ved Stormasten. I Rummet mellem dette og Brodkamrene ere Afstuffer til de tørre Proviantforter. Chefen har et Kammer til sin Proviant, og Forvalteren har tvende, hvoraf det ene bruges til den daglige Uddeling til Mandstabet. Det andet Skod staaer lige over det, der er opsat i Lasten for Kabbelrummet. Imellem det første og andet Skod har Chefen et Kammer og Chirurgerne et andet, som bruges til Apotek**). Endeel af Mandstabet have deres Koiaplads der, men naar der gøres Klar-Skib, da bruges dette Rum til Lazareth. Foran det andet Skod og over Kabbelrummet ere paa begge Sider Seil-Koier, der have Luger ud til Banjerne; endvidere er der en Luge i Gangen, som leder op til Forlugen.

*) Det er ubegribeligt, at den hertige Indretning, at have Krudtmagazinet saa brandsfrit som muligt, ikke er bleven almindelig indført hos alle Nationer. Det er først for 6 à 7 Aar siden at de Englænderne gjorde en Begyndelse dermed, men paa en anden Maade (see Archivet 7de Bind Pag. 33). De Franske have forbedret Indretningen fra 1784 ved det, at Krudtmagazinet kan sættes under Vand. Denne gavnlige Indretning savne vi endnu i vore Skibe.

***) Denne hensigtsmæssige Indretning, med at have et Kammer indrettet til Apotek, vil nu efterhaanden blive indført paa vore større Skibe, og det vil vel ikke vare mange Aar, at man ei mere seer det uhyggelige Syn af Medicin-Kister ombord.

Paa Underste-Batterie befindes ingen Træ=Skodder; det til Arkeliet bestaaer af Kammer med malet Seildug, hvilke staae foran de tvende agterste Kanoner. Faarestien er midtskibs, imellem Stor= og For=Lugen. Syge=Lukaset er i Almindelighed fra Veddingen og forefter; den øvrige Plads er til Mandskabet, som ere To om en Røie. Imellem Stormasten og Storlugen er opført en Vagerovn, i hvilken der bages Brød til Mandskabet.

Foruden de almindelige Luger er der paa de franske Skibe endnu agten for Fokkemasten en Luge, som er placeret imellem Veddings=Kværne; den tiener til at ophale Trosser lige fra Helligattet, og er med det samme Krudtlangnings=Luge fra forreste Karduus=Riste. Storlugens Agterkant er i Almindelighed placeret $\frac{1}{2}$ Deel af Distancen imellem Centrummet af Stor= og Fokkemasten; den er tværskibs ligesaa bred som Storlugen, men langskibs er den $\frac{1}{2}$ Deel mindre.

Agter=Lugen begynder fra Viælken, der bærer Sporet til Agterspillet, og naaer til Viælken, der er agten for Fisten til Stormasten; den er $\frac{1}{2}$ bredere tværskibs, end den er lang.

Foruden de almindelige Luger paa Øverste-Batterie, er der en Luge imellem Stormasten og Storlugen, med tvende smale Trapper, der gaae hver til sin Side. Forlugen paa dette Batterie er agten for Lugen paa Underste-Batterie, og da den kun er til Mandskabets Op= og Nedgang, er dens Brede langskibs kun det halve af Lugen paa underste Batteris.

Paa dette Batterie er ei heller noget Kammer eller Skod, naar undtages et for underste Kabyt, hvilket bestaaer af Kammer, med malet Seildug, og et lignende under Væffen, der adskiller dette Rum fra Kulen*). Ved Indgangen er et stort firkantet

*) Den Ting at have aldeles røddelige Batterier paa et Linieskib er et andet Gode, de Franske have havt i mange Aar fremfor os. De Engelse begyndte først derpaa i 1832 med Linieskibet the Thunderer (see Archivet 7de Bind Pag. 52). Dog denne store Fordeel kan ei opnaaes, med mindre der er en Hytte. Jeg kan ikke und=

Kødsted, der er deelt i tvende Dele, den Styrbords er til Mandstabet og den Bagbords til Kahytten.

Chefens Kahyt er som sædvanligt agter paa Standsen, og han har sit Sovestue om Bagbord. Resten af Pladsen under Hytten er inddeelt i 5 Kamre til de 5 ældste Officierer. Den Ting, at Officiererne ere vel logerede ombord, medfører desuden den Fordeel, at det meget forhindrer Spil og Disputer, som for det meste finde Sted i underste Kahyt, hvor de ere nødte til at forsamle sig, da de ikke have nogen Bequemmelighed eller Plads i deres Sovesteder i vore Linieskibe. Det er desuden en Nødvendighed, at en Officier har et afslutt Sted, hvor han i Stilhed kan studere sin Metier og dennes vedkommende Videnskaber.

Det forekommer mig, som at Chefen kan have nok med sit Sovestue og Kahytten, i Uvished om det kunde bringes dertil, at han blev befriet for at bespise Officiererne, da han i saa Fald ikke behøver det store Rum, han nu har i vore Skibe.

Paa Hytten have de Franske ligeledes indrettet 6 Kamre, der ere giorte af tynde Bræder og overtrukne med malet Seildug; de ere saa lave, at de ikke gaae over Lendingen paa Hytten, nemlig 5 à 6 Fod høie. Tvende af disse ere anviste til Maitre d'Equipage (Vaadsmanden) og Overstyrmanden, de andre ere til de yngre Officierer, hvoraf følger at alle Officiererne i et fransk Linieskib ere overmaade vel logerede, uden at der bliver uroddelige Batterier, derimod paa vore Skibe ere de overmaade slet logerede og Batterierne opfyldte paa en saadan Maade, at der i det Mindste udfordres en liden halv Time for at erholde fuldkommen Klart Skib.

Pomperne ere fortræffelige paa de franske Skibe, de give

lade at henvise Læserne til Afhandlingen om Fordelen af Hytter, der findes i 7de Bind Pag. 72, i hvilken der efter min Mening er anført Alt hvad der kan siges for og imod denne Sag. De Franske begyndte engang at bygge Linieskibe uden Hytte, men Erfaringen overtydede dem om, at det var et seilagtigt Princip, af hvilken Aarsag det blev forandret og Hytten blev atter indført.

næsten ligesaa meget Vand, som Riede-Pomperne. De ere, endvidere, langt fra underkastede Dises Ubequemmeligheder, og i Særdeleshed hindre de ikke Betieningen af endeel Kanoner i Tid af Bataille, som meget ofte er Tilfældet, naar der skal pomper. De 4 Pomper om Stormasten naae alle op til Øverste-Batterie, og istedetfor Pompe-Rikken, hvor der i det høieste kan anbringes 4 à 6 Mand, drives disse ved en Vægtstang, der er ophængt paa Stormasten, og i hvis Ende der er anbragt 8 à 10 Louge, et til hver Mand. Mandskabet, der pomper, staaer paa Dækket, og Pompestangen er befæstet til Vægtstangen eller den omdreieude Rikke, der er paa Stormasten. Pomperne ere gjorte af Alu, og bestaae af to Stykker, der ere forenede ved en Metal-Cylinder, i hvilken Pompestoen vandrer, og da Diameteren er 6 Tommer, kunne de paa cengang sluges endeel Vand. Ved det at de bestaae af to Stykker, opnaaes den Fordeel, at de ikke ere saa let udsatte for at revne, endvidere er et saa langt Stykke Pompestræ, som der udfordres til et Liniestib, vanskeligere at erholde end id korte.

Disse Pomper kaldes i Frankrig Pompes-royales og ere stiftet bekiendte her, under dette Navn. Hvad Nyttens og deres Godheds angaaer, da har jeg derpaa seet den meest afgjorende Prøve, da Liniestibet Magnifique i 1780 gik paa disse Pomper fra St. Domingo til Cadix, skiondt den trak 4 Fod Vand i Timen, og derfra igien til Brest i samme Tilstand. Flere saadanne Exemppler have fundet Sted i den sidste Krig. De to Pomper, der staae ved Mesansmasten, naae ligeledes op til Dækket, og der er ligeledes en omdreieude Rikke paa Masten.

Paa vore danske Pomperes Slethed har jeg seet et sørgeligt Exempel paa Liniestibet Slesvig*) tillige hvor urimeligt det er, at have 4 Pomper paa Underste-Batterie, saalænge der fra disse ingen faste Kender gaaer ud igiennem Siden af Skibet, hvilke maa være kalfakterede, thi ellers løber Vandet

*) See Archivets 9 Bind, Pag. 404.

langs Batteriet og meget ofte banet sig Wei ned i Lasten. Paa Slesvig maatte vi lange dette Vand op i Poser, og Enhver kan begribe hvad Fremgang dette maatte have paa et Skib, der havde 9 Fod Vand i Lasten *).

Disse Pompes royales tager jeg mig den Frihed at anbefale paa det kraftigste, og Intet skulde glæde mig meer, end at see dem eller Riede-Pomperne blive indførte paa vore Skibe, da de for Tiden værende Pomper ere alt for uforsvarlige; og hvis disse skulde vedblive, saa venter jeg at see et af vore Linieskibe synke i en Bataille, af Mangel paa gode Pomper. Jeg troer ikke de foreslaaede Pomper ville koste meget mere end de for Tiden reglementerede, da to korte Stykker Træ ville koste mindre end et langt. Det blev da blot Metalcylindren, der blev dyrere; men vore almindelige Pomper fores jo ogsaa med Metal, paa den Strækning Pompestoen vandrer *).

*) Denne gode Indretning, nemlig ved Rønder igiennem Siden af Skibet, der uleder det Vand der pompes op, har i mange Aar været i Brug i den engelske og nordamerikanske Marine foruden i den franske. Der maa altsaa sikkert være vigtige Grunde, der tale derimod, siden den endnu ikke er indført i vor Marine.

**) Hvad Pompernes Historie angaaer i vor Marine, da kan den inddeles i tre Hovedperioder. Den første, da de vare i den elendige Tilstand, som Koefoed omtaler. Den anden, da Kongpomperne (Pompes royales) saavel som Riedepomperne bleve indførte, hvortil Koefoed sikkert har givet en mægtig Impuls. Den tredje er siden 1827, da Kongpomperne bleve afløst og Pomperne beholdt deres nuværende Indretning. Et Linieskib har, foruden to Riedepomper, 4 Slagpomper af 8 Tommers Diametre, af hvilke 2 naae op til Øverste-Batterie og de to andre til Underste-Batterie. Da disse Pomper ere særdeles godt konstruerede, saa er der sikkert intet Mere at ønske, undtagen naar de ere i Virksomhed i Tid af Bataille, da Mandstabet, der skal pompe, staaer paa Batterierne, hvilket kan ikke andet end belemre, ikke at tale om, at det vel kunde være Tilfældet, at man blev nødsaget til at lade nogle Kanoner blive uvirkelige, medens der pompedes. Det

De Franſke have i det ſidſte Aar begyndt med, at indrette paa deres Linieſkibe en Maſtine, for at kunne ſee Vinningen in-

forekommer mig, at det vilde være henſigtsmæssigt, hvis forreſten locale Omſtændigheder tillade det, at alle 4 Slagpomper naaede op til Dverſte-Batterie, og at de vare ſaaledes indrettede, at der med diſe kunde pompes fra Dækket i Tid af Bataille, ligesom Kongepomperne bleve det i ſin Tid, ved en ombreiende Nikke paa Maſten. Det forekommer mig endvidere, at det ikke vilde være vanſteligt at iværkſætte denne Forbedring, nemlig til daglig at pompe med den ſaſte Nikke, ſom nu bruges, men i Tilfælde af Kriſis at have en ombreiende Nikke paa Maſten, til hvilken Pompeſtangen ved en Forlængelse blev beſæſtet. Skulde en Kugle ſdelægge den ombreiende Nikke paa Maſten, ſaa var man jo ikke værre ſaren end før, da man i ſaa Fald pompede med de nuværende Nikker paa Batteriet. En anden Forbedring ſavne vi endnu, nemlig til enhver Tid at kunne erfare, hvormegent Vand der er i Skibet, uden at man behøver at peile Pomperne. Denne ſtore Fordeel opnaaes paa følgende Maade: Langs Stormaſten maa der være et Kobberrør, der gaacr ned i Pompesuden, i dette er en Flyder (Flaadholt) af Kork, ſom er beſæſtet til den nederſte Ende af en let ſirkantet Træſtok, ſom viſer op igiennem et Hul paa Midten af et Kobberdækket, der tillukker Røret foroven. Denne Stok inddeles i Fod og Tommer. Naar Vandet ſtiger i Røret hæves Flaadholtet, og Stokken udviſer da hvormange Fod eller Tommer Vand der er ved Pompen; og en pludſelig opkommen Luf vil lettelig blive opdaget ved denne Indretning.

Ved kongelig Reſolution af 30te September 1827, blev befalet, at alle Flaadens øvrige Skibe ſtulde herefter forſynes med de af Commandeur-Capitain Schifter forbedrede amerikaniſke Pomper, hvis Antal og Størrelſe er følgende:

Skonnerter og mindre Skibe 2 Stykker à 5 Tom. Løb.

Brigger paa 12 à 14 Kan. 2 — 6 — —

dito — 16 à 18 — 4 — 6 — —

Corvetter — 20 — 4 — 6 — —

dito — 24 à 26 — 4 — 8 — —

Fregatter — 36 à 46 — 2 — 8 — —

Desuden gives Fregatterne 2 Riedepomper af 6 Tommers Løb, hvilke ere de ſamme Dimenſioner, ſom Linieſkibenes. Riedepomperne ſtulde gives Briller og Leder af Metal; diſe vare forhen af Jern.

denborde. Nytten af en saadan Indretning vilde det være overflødig at tale videre om til Somænd, som veed hvor vigtigt det er i Krigstider, at have sit Skib paa den bedste Styrlastighed*).

Paa alle Linieskibe er der i Storlasten en Hane for at lade Vandet løbe ind, og derved reengjøre Skibet i Bunden. Nogle ville paastraae, at den Fugtighed, som vilde blive en Folge deraf, let kunde foraarsage Sygdomme; men jeg er af den Mening, at det er bedre saaledes at reengjøre Lasten, end lade den forblive siddende og fugtig, hvilket den maa blive af det dagligen spildte Vand, som paa et tæt Skib staaer og raadner samt udbreder en utaalelig og usund Stank**).

Ventilatorer bruges ogsaa paa nogle af de franske Skibe, og de ere alle forsynede med to Kuldeisei***).

Paa Underste-Batterie ere Luftporte, imellem Kanonportene, men efter en nylig udkommen Befaling skal der endvidere være en Luftport i selve Kanonportene af samme Dimensioner som de andre, nemlig $3\frac{1}{2}$ " brede og 5" lange. De der ere imellem Portene ere placerede saa høit op mod Dækket som muligt, for at de kunne være desto længere fra Vandet †).

*) Denne Indretning, som Koesoeb omtaler, er Differentiometeret. Disse ere beskrevne i Archivet (s. 7 Bind, Pag. 216), men de bruges ei mere, siden Clinometerne ere indførte.

***) Ifølge Kongelig Approbation skulle alle Skibe, indtil 26 Kanons Corvetter inclusive, have tvende Hænder under Vandets Overflode, der kan lede Vandet ind i Skibet igiennem et Rør, der naaer midtskibets hen, hvorfra det kan enten ledes ned i Lasten, eller ved at stige op i et Rør kan det anvendes til Spuling eller ogsaa ved Hjælp af en Trykkert kan det bruges til at forsyne en Brandsprøite. Marinen stylder Commandeur Capitain P. Luxen denne fortrinlige Indretning, og jeg haaber at kunne levere, i et af de næste Hæfter, en fuldstændig Beskrivelse over samme, ledsaget med en Tegning.

****) Kuldeisei er en dansk Opfindelse, og maa være særdeles gammel. Aar 1740 bleve de almindelig indførte ombord i den engelske Flaade.

†) Ifølge Regulativet for Vedligeholdelsen af Mandstræbets Sundhed, udstedt af det kongelige Admiralitets og Commissariats Collegium,

Istedenfor Gangspillet, som hos os staaer i Kulen, have de Franse et paa Vatten, der er til største Nytte ved Halsernes Underridning, Ankernes Katning og Ripping, og andet saadant svært Arbeide.

Vare-Stængerne ligge i Kulen, med Rod-Enden for efter og Toppen ind under Skandsen; om dette er muligt paa vore Skibe, nemlig om Bredden vil tillade det, veed jeg ikke; men meget nyttigt vilde det være, efterdi de ikke ere udsatte for Straafugler i Tid af Bataille, da de meget ofte blive ubrugelige ved saaledes at ligge paa Galgerne. Den bedste Maade er sikkert at have Vare-Rundholterne fordeelte saameget som muligt omkring i Skibet, saasom at have Merske-Ræerne udenbords langs Stor-Røsterne og de mindre Spiir paa Galgerne. Ved at pakke Alt sammen paa eet Sted, saaledes som det er Tilfældet i vore Skibe, behøves der kun een Kugle for at ødelægge Alt. Der kan muligt gøres den Indbending, at Rundholterne maae ligge paa Galgerne for at bære Sluppen; men denne kan jo staae paa Barkassen og der forstøttes. De franse Fartøier ere saaledes indrettede, at det ene bliver sat inden i det andet.

En anden Ubehagelighed, ved at have Rundholterne saaledes staaende, er, at hvis Stormasten skulde gaae overbord, enten i en Storm eller i en Bataille, blive de i Almindelighed slagne i Stykker ved Mastens Fald, hvilket var Tilfældet ombord i Liniestibet Slesvig da Stormasten gik overbord, hvorved Vare-Stor-Stangen og Forremerseraaen bleve knækkede om Styrbord*).

d. 31 December 1810, skal der ifølge § 1 anbringes Lustporte paa et Liniestibs underste Batterie og paa Banjerbækket paa Fregatter. Denne Bestemmelse maa senere være forandret, da vore Liniestibe og Fregatter ikke have dem, naar Lustportene i Officer-Kulaserne undtages. Hvad den sidste Klasse af Skibe angaaer, da er det atter blevet bestemt i 1837, at der skal anbringes Lustporte paa Banjerne.

*) Denne hensigtsmæssige Foranstaltning, at have Vare-Rundholterne saaledes fordeelte, kan ikke iværksættes i vore Skibe, da disse for

Taklingsmaaden paa de franske Skibe er meget ubestemt, da enhver Chef taler efter sin eget Dnske; det gaaer saavidt, at endog Dimensionerne af Lougværket er meget forskielligt til en og samme Ting paa lige store Skibe, hvilket er en Folge af at der intet fast Reglement er for Noget. I de senere Aar have de efterabet de Engelse, saasom, med overdrevent store Stagsseil; Vovenbramsseilene ere af samme Størrelse som Bramseilene; en Stor-Klyver, der gaaer fra Enden af Klyverbommen og naaer næsten ind til Kranbalkerne, og en Mesan, der hales ud paa en Bom, der naaer 18 til 20 Fod udenfor Halkebrættet, samt andre saadanne Ting; ja jeg har seet en Fregat med 6 Stagsseil imellem For- og Stor-Reisningen, samt 4 Stagsseil imellem Stor- og Kryds-Reisningen, foruden et triangulært Seil, der staaer fast paa Mesans-Ruen, og heises fra Toppen af Krydsstangen. Endvidere en Bom til at styde ud fra Klyverbommen, paa hvilken der heises en liden Klyver fra Toppen af Ferre-Bramstang. Det bedste ved deres Taklingsmaade er, at alt Lougværket farer paa

det første have faste Biælker tværs over Kulen, og for det andet, tillader ikke Skibenes Dannelses, at have Merse-Ræerne udenbords. Paa dem af vore Skibe, der have fast Lommerophugning paa Kobryggerne, ville Rundholterne ikke være særdeles ubatte for Straa-Kugler. Hvad derimod angaaer Corvetter og Brigger, da ville disse Vare-Rundholter være særdeles ubatte for Straa-Kugler, formedels de høie Galger, og sikkert vilde det i flere Henseender være ønskeligt, hvis Rundholterne kunde placeres anderledes. Saa vidt mig er bekendt, har denne Sag engang været behandlet af en Commission. Jeg kender ikke Grundene, hvorfor der ingen Forandring er skeet med disse Slags Skibe, men det vilde være interessant at erfare dem.

Hvad Fartøiernes Placering angaaer, da har de Franke allerede havt denne gode Indretning i 60 Aar, nemlig at have tre Fartøier inden i hverandre. Nyttens er saa indlysende, ved den Plads der erholdes paa Kobryggerne, at man maa forundre sig over, at det ei allerede forlænge siden er blevet indført i alle Mariner. Den amerikanske Fregat Independence, der forrige Aar laa paa Kjøbenhavn's Kæb, havde sine Fartøier indrettede paa denne Maade.

Dækket, Stor-Skiuder og Store-Halser paa Kobryggerne, hvorved Øverste-Batterie bliver fri for endeel Betiening. Takkingsmaaden forandres næsten lige saa ofte og er ligesaa ubestemt som Moderne i Paris.

Veconomie og Orden i Skibene.

Eigesom hos andre Nationer er Mandskabet deelt i 2 Qvarterer. Officiererne gaae i 4 Qvarterer, ifølge Reglementet; men den meste Tid gaae de i 6 Qvarterer; dog maa i dette Tilfælde Chefen selv staae til Ansvar for, hvad der skeer paa de tvende yngste Officierers Bagter. Denne Methode, at lade Officiererne gaae i saa mange Qvarterer, er efter min Mening meget nyttig, da dette lærer de unge Mennesker tidlig at commandere og have Ansvar, saavel som at manøvrere, og de erholde mere Driftighed, end om de først skulle giøre det, naar de blive Capitain-Lieutenanter; for før kunne de ikke, strængt taget, være sikker paa, at forestaae Qvarter, ifølge vort Tjeneste-Reglement, hvilket da er vel sildig for en Officier, hvis han ei har været saa lykkelig at have faret med Fregatter og mindre Skibe. Jeg dommer efter mine egne Togter: for endskiøndt jeg har været saa heldig, at være bleven brugt saameget som muligt, har det aldrig hændet sig, at jeg med Ret har forestaaet Qvarter paa noget dansk Skib, men meget ofte fordi Chefen har villet betroe mig det, endskiøndt det strider aldeles imod Krigsartiklerne; og onstelig vilde det være, om der skete en Forandring i den Henseende, thi ellers ville alt for ængstelige Chefer lade Officiererne gaae i tvende Qvarterer. Det forekommer mig, at den Næstcommanderende borde være fri for at giøre Bagt, da det dog er ham der alletider bør være tilstede, ved alle Arbeider af Vigtighed; desuden giver hans Tjeneste ham nok at bestille, naar den skal giøres som en æreliær Officier onster det.*) Ved at forøge Antallet af Qvarter-

*) I de fleste Mariner og navnlig i den franske, engelske og nordamerikanske, er den Næstcommanderende ifølge Reglementet fritagen

verne for Officierene, faae disse derved mere Tid til deres private Studeringer.

Den engelske Maade, at inddele Mandfabet ombord i Divisioner, hvis Antal rette sig efter Antallet af Officiererne, blev i Begyndelsen af Krigen befalet, ombord i de franske Skibe; men Sagen blev meget forsømt, da det gaaer i den franske som i de andre Mariner, at endeel gamle Officierer foragte nye Indretninger og Forbedringer, uden anden Aarsag, end den, at man har jo baade seilet og slaaet i forrige Tider uden at have disse.

Da disse Divisioner bleve befalede i Aaret 1779 af Over-Secretairen Santini, blev det paa samme Tid bestemt, hvad Klædningsstykker enhver Matros skulde være forsynet med; men det gik med dette, som med Divisionerne. Klædnings-Stykkerne skulde bestaae af følgende:

- 1 Hænge-Køje med et uldent Tæppe.
- 5 Stierter, blaae eller hvide
- 3 Pr. Stromper
- 3 Pr. Skoe
- 2 Pr. lange Buxer
- 1 kort Seildugs-Kavay
- 2 Troier
- 1 Brystdug

for at gjøre Bagt ombord i Linieskibe og Fregatter. Det vilde være hensigtsmæssigt hvis § 211 i Sø-Krigs Artiklerne blev forandret, der byder, at den Næstcommanderende skal gjøre Bagt paa et Linieskib, og det af den Grund, at naar en Chef strengt vil følge Krigsartiklerne, sca vil Tienesten ei vinde derved, da det er meer end man med Rimelighed kan forbre af en Næstcommanderende paa et Linieskib, at han daade skal gaae i to Quarterer, og tillige opfyde sine Pligter som Næstcommanderende saaledes, som Koesoed meget rigtig bemærker: „at en ærkelig Officier ønsker det.“

2 Halsstorklæder

2 Hatte eller Huer.

Naar Koien undtages, skulde Matrosen have alt dette i en Pose. Der er to Mand om hver Koie-Plads, og det er ei tilladt Noget at medtage Matratser eller Dynner. I Tilfælde af Sygdom, faae de Syge hver en Stand-Koie med Tilbehor, af hvilken Aarsag der medgives ethvert Skib et vist Antal af disse Koier. Naar der gøres Klart-Skib, da blive de Matratser, der ei ere i Brug, lagte paa Vanjer=Dækket med tilhørende Lagener og Tæpper, for at være færdige til at modtage de Saarede. Syge-Kosten leveres af Kongen, men den almindelige Skibs-Kost leveres af Leverandøren, der faaer 13 Sous for en Mand's Ration om Dagen. Af Hvedemeel medgives en stort Qvantitet med Skibene, saa at $\frac{1}{3}$ af Mandskabet faaer blodt Brod hver Dag, hvilket bliver bagt i Bagerovnen paa Underste-Batterie.

I den sidste Krig bleve Officiererne endnu bespiste af Cheferne, men man har endelig indseet, hvor besværligt det var for disse, og at mange dygtige Mænd have frasagt sig Commandoen, ene og alene for at blive befriet fra denne, saa lidet passende Skik for en Chef, hvilket isærdeleshed blev til en Byrde for dem der vare i maadelige Omstændigheder, da disse vare nødsagede selv at bekymre sig om alt Indkøb, da de ikke kunde lade det beroe paa andre, af Frygt for ved Reisens Ende at komme i saadan en Siæld, som de i en lang Tid ikke kunde tilbagebetale. Desuden gav denne Deconomie dem saameget at bestille, at Tienesten derved blev forsømt undertiden. I den sidste Krig mistede de franske to Liniestibe og en Fregat, som en Folge af denne Indretning. Disse Skibe havde faaet Havarier i Slaget d. 9 April 1782 og bleve beordrede af Admiralen, at søge Guadaloupe for at reparere, og da at seile til St. Domingo ved at gaae norden om Portorico. Den commanderende Capitain, der Haret iforveien havde været inde paa Sydsiden af denne Oc, og gjort særdeles fordeeltige Indkøb af ferske Provisioner til sin Kahyt, løb synden om Den istedenfor norden om, og ved

saaledes at have sin oeconomiske Fordeel for Diet, fremfor sin Konges Tjeneste, blev Folgen, at han blev tagen af en engelsk Escadre, der krydsede paa Syd-Siden. Bemeldte Capitain var en duelig Mand, der under hele Krigen udviste en god Conduite, men er nu ulykkelig for at have været nødt til at holde Vord for Officiererne; han blev dømt til 21 Mars Arrest i Fortet St. Michel. Disse og andre sorgelige Folger have foraarsaget en Hovedforandring med Officierernes Bespising. Enhver Officier faaer 40 Sous om Dagen og 2 Mandes Kost in natura; Chefen har derimod faaet et betydeligt Tillæg, saa at han kan have 1 à 2 Officierer ved sit Vord, og er nu alene forbunden til at bespise den Næstcommanderende. Det er strengelig forbuden, at bespise flere Officierer for bestandig.

Endskiøndt det ikke henhører til det, som det høie Collegium har beordret mig at omtale, kan jeg dog ikke undlade at tilkjenngive mine Tanker, hvorledes jeg troer at en Forandring kunde skee med Officierernes Bespising i vore Skibe, uden at foraarsage Hans Majestæts Kasse nogen større Udgift, og desuagtet, at Chefen og de Subalterne ville være bedre tjente, end med den hidindtil værende Indretning.

Jeg vilde underdanigst foreslaae, at enhver Officier fik 10 Rd. Courant maanedlig og 2 Mandes Kost i Natura og at Chefene fik 60 Rd. maanedlig foruden Godtgjorelse for to Tjenere, for hvilken Summa de sikkert kunde holde et godt Vord for sig selv, og endda have 1 eller 2 Officierer til Gæst daglig. Hvis dette kunde bringes i Gang paa denne eller en anden mere bekvem Maade, vilde det sikkert blive til en stor Lettelse for Chefene; de kunde da bedre henvende deres Tanker paa at befordre Kongens Tjeneste, uden at lade Officiererne høre, at de sætte deres Formue til, eller paa den anden Side høre Officierernes daglige Klager, muligt uden Grund; men afgjort er det, at flere Chefer ere nøds til at see igiennem Fingrene med Tie-

nekstens Forsømmelse, for at tilfredsstille Officiererne for det maadelige Vord, som deres Formues Omstændigheder noder dem at holde.*)

Det var at ønske, at Skibs-Kister bleve aldeles forbudne at føres ombord, men derimod at Mandskabet var forpligtet til, at have deres Sager i en Kandsel af tiæret eller malet Seildug, eller ogsaa, som jeg nylig har seet paa de hollandske Linieskibe ved Texel, hvor enhver Mand havde en Vadsæk af Læder, hvilket var blevet indført af Admiral Kingsbergen. Disse Vadsække havde en Længde af 2½ Fod, var 9 Tommer høi og 9 Tommer bred. Admiralen forsikrede mig, at saadan en Vadsæk kostede ikke Matrosen meer end 3 Gylden, der i det høieste udgjør 9 Mk. dansk Courant, hvilket en Mand godt kan betale af sin 3 Maaneders Uldredningsgage.**)

Naar nu Mandskabet ingen Kister havde, saa

*) Det var først ifølge kongelig Resolution af 15de Mai 1790, at Gheserne bleve fritagne for at bespise Officiererne, og at Messerne bleve indrettede, hvilket blev nøiere bestemt ved en kongelig Resolution af 13de Mai 1791 og endvidere ved Collegii Rescript af 18de Martz 1802. Hvad Pengene angaaer, da blev det paa det nærmeste hvad Korføed havde foreslaaet, men der blev kun tilstaaet 1 Mand's Kost i Natura, istedenfor de foreslaaede tvende.

***) Her finder man atter en god Indretning, som er foreslaaet for 54 Aar siden, og først indført efter mange Aars Forløb i vor Marine. Forinden Krigen 1807 havde enhver Mand en saakaldet Mule-Pose, til at giemme noget Løi i, hvilken skulde ligge i Køien og tillige tiene som en Slags Hovedpude, endvidere blev der udtaget en Skibs-Kiste til hver Balke. Da den nuværende herlige Foranstaltning med Kistebænkene blev indført som Reglement, ifølge Befaling af 2den December 1826, blev det forbudt, at medtage nogen Kiste ombord i Skibene, tillige fik enhver Mand en rund Raavnugs Pose, der blev ophængt paa Banjerne over Kistebænkene. I 1824 foreslog Kammerjunkeren og Capitain Krieger de firkantede Kandsler saaledes, som de nu ere reglementerede, hvilket sikkert er en stor Forbedring, og har noget tilfælles med Vadsækene som Korføed omtaler. En vigtig Ting blev ei antaget af Capitain Kriegers Forslag, det var nemlig, at disse Kandsler skulde males, dog dette er i 1837 definitivt blevet befalet at skulle være

kunde de ei heller modtage Proviant for 8 Dage, og en daglig Uddeling maatte da finde Sted, der sikkert var onskelig, ligesom at lade Mandskabet spise saameget Brød som de lystede. Jeg er overbevist om, at Proviantskriveren ei vilde tabe derved, da jeg ofte har seet vore Matroser at spare store Sælle med Brød, af deres ugentligen udveiede Rationer; endvidere vilde det forhindre meget Svineri i Skibene og forebygge at Rotter og Muus formere sig i en saa stor Overflodighed, som jeg har seet dem paa nogle Skibe. Ved daglig at uddele Provianten, blev Mandskabet saa godt som forhindret i at sælge den, hvilket dog er Tilfældet for Tiden, skiondt der anvendes den strengeste Opsigt, isærdeleshed hvad der angaaer Brændeviin.*) Alt give Mandskabet det bare Brændeviin at drikke, holde mange for meget skadeligt; det skal endog forarsage Skjørbug i kolde Climater. De

Tilfældet baade paa Expeditioner til varme Climater saavelsom i vore egne Farvande, og Enhver, der ønsker at have sit Skib i Orden, maa glæde sig over denne Befaling, der saameget vil bidrage dertil. I oeconomist Henseende ere de malede Randstøler ogsaa at anbefale, da de ville være af langt større Varighed, da de ikke behøve at vaskes eller skrubbes, hvilket er en fordærlig Sluttage, som undgaaes.

- *) Dette Chaos af Uorden, der maa have hærsket dengang i vore Skibe, blev, saavidt jeg veed, først hævet ved Anhanget Nr. 12 i Krigs Artiklerne angaaende Instructionen for Skibschefer med flere, betræffende de kongelige Skibes Proviantering, Deconomie m. m. der udkom den 28 Marts 1794, hvilke Instructioner undergik nogle Forandringer, ved en ny Udgave der udkom i 1800. Hvad den sidste angaaer, da findes den ei i det nye Dplag af Krigs Artiklerne der udkom 1812. Marinen kan begynde en ny Tidregning, siden Instruxen af 1794, hvad den indre Orden angaaer i vore Skibe, hvilken har forarsaget, at vi ei staae tilbage for nogen Marine, og i flere Puncter er vor Organisation endog langt bedre end hos andre Nationer, selv hvad den engelske Marine angaaer. Denne Forandring skylder man sikkert for en stor Deel de dygtige Mænd, der vare i fremmed Tjeneste i den nordamerikanske Uafhængigheds-Krig, saasom en Koefoed, en Krieger, en Fisker, en Risbricht og flere.

Engelske, der have drevet det til en saa hoi Grad af Fuldkommenhed, i Alt hvad der vedkommer Vedligeholdelsen af Mandskabets Sundhed, give det aldrig, men de blande 1 Pot Rum eller Brændeviin i 4 Potter Vand. Et mærkeligt Exempel finde vi hos os selv, med Farten paa Grønland. I de første Aar da det nye Compagnie blev oprettet, blev der uddeelt Brændeviin 3 à 4 Gange om Dagen, og paa hver Reise døde der almindelig 4 à 5 Mand paa hvert Skib; men da der i de senere Aar slet ingen Brændeviin blev uddelt, er Dødeligheden mærkelig aftaget og i Aar døde kun 2 Mand paa 5 Skibe, hvis Besætninger tilsammentaget udgjorde 250 Mand, hvilket sikkert maa ansees for at være meget ubetydeligt.

En anden Ting, der meget bidrager til Mandskabets Helbred, er det at have godt drickeligt Vand, og jeg troer, at vor Behandling med Fadeværket er ikke den bedste. Naar Fadene udtages af Magazinet i Frankrig, blive de fyldte med kogende Vand og henstaae saaledes i 2 à 3 Dage, derpaa styrtes Vandet, hvorpaa de blive svovlede, hvilket skeer med et Stykke Svovltraad der antændes, hvorpaa Fadet bliver tilspundet, saa at Rogen kan trænge ind i Træet. Naar de saaledes ere tilberedte, blive de bragte ombord i Skibene, og Erfaringen har beviist, at Vandet holder sig godt.

Jeg har seet en Pompemaskine, der er opfundet af Capitain Montclair, og som ved at sætte det raadneste Vand i Bevægelse og presse det igiennem nogle smaa Stene, der er i Maskinen, gjør Vandet fuldkommen godt og velsmagende. Hvor nyttig sli en Maskine end kunde være, saa vilde den dog sikkert blive en for kostbar Foranstaltning, da den vi havde ombord i Linieskibet Diadème havde kostet 600 Rd. dansk Courant.*)

Paa meget lange Reiser, saasom til Ostindien, have de en Indretning, hvorved der distilleres salt Vand til ferskt, hvilket

*) Siden at Jern-Kasser til Vand ere blevne reglementerede, saa har man nu stedse godt Vand ombord i Skibene.

gaaer for sig paa en meget simpel Maade, nemlig ved at sætte en Tin-Hætte paa en af de almindelige Skibs Riedler, fra hvilken der gaaer et Tin-Rør igiennem en Tønde, som stedsse er fyldt med koldt Vand. Riedelen bliver fyldt med Salt-Vand og naar dette kaager, stige Dampene op i Hætten, hvilke fortætte sig ved at gaae igiennem Røret, som er i det kolde Vand. Jeg har seet paa denne Maade at en Tønde Vand er bleven tilveiebragt i to Timer, hvilket har været ganske drikkeligt. Dette Apparat kan kun bruges i det Tilfælde, at man er i stor Trang for Vand, da der medgaaer et for stort Quantum Brænde, i hvis Sted man kunde bortstuve mere Vand, end dette Quantum af Brændsel kunde frembringe.*)

Til at fylde Vand, naar Skibene ligge under Equipering, eller ogsaa naar de ere i Nærheden af en Havn, bruge de Franske en ypperlig Methode, som for os vilde være af en stor Nytte i Særdeleshed i Krigstider. Det bestaaer i et Slags Fartøier, der kaldes Cisterner, som ikke er andet end et almindeligt Dæks-Fartoi, med en eller to Master, og i hvis Last der er en Kasse, der naaer fra For til Agter, hvilken er stærkt kalkfakteret, saa at det salte Vand ei kan trænge igiennem, hvis der skulde opstaae nogen Lækage i Fartøiet. Paa Dækket er en Pompe, der har Lighed med en Sproite, da den tiltrækker Vandet og paa samme Tid støder det fra sig med Kraft igiennem en Slange, der gaaer ned i Lasten paa Skibet. Da der paa denne Maade intet Rum spildes i Fartøiet, saa kan et saadant af maadelig Størrelse paa

*) At distillere Søvand til fersk Vand har siden den Tid undergaaet betydelige Forandringer, hvoraf den vigtigste er, at Distillationen gaaer for sig med det samme Brændsel, som Maden koges ved, endvidere at det distillerede Vand bliver saa godt, at man ikke kan skæerne det fra det bedste Kildevand. En Tegning af en saadan Kåbys, tilligemed en Beskrivelse, skal blive meddeelt i et af de næste Hæfter.

eengang indtage det nødvendige Vand til det største Linieslib og blive udpompet i mindre end 12 Timer.*)

Om Tougværket.

Maaden, hvorpaa Tougværket behandles paa Værsterne i Frankrig, er meget forskiellig, af hvilken Aarsag jeg kun skal omtale Værstet i Brest, og meddele de Sagttagelser, jeg havde Leilighed til at gjøre i den korte Tid jeg opholdt mig der, og som en Følge heraf er denne min Indberetning langt fra saa fuldstændig som jeg ønskede.

Der avles en Mængde Hamp i Frankrig, og det er kun i Krigstider at det er nødvendigt, at forskrive noget fra Østersøen. Riga Hamp anses for finere, end den der vover i Bretagne; men den fra Bourgogne er baade stærkere og finere, end den østersøiske. Da Landmanden i Frankrig tilbereder sin Hamp slet, naar den er høstet, kommer den til Værsterne med Fibre, der er 2 à 3 Liner brede, af hvilken Aarsag den først maa bankes med Rioller, for at faae Fibrene fra hinanden, forinden den bringes til Hegleriet.**)

Denne Maade at behandle Hampen, kaldes at espartere den.

I Hegleriet er 4 Slags Kamme.

Den 1ste Kam har Tænder, der ere 12 à 13 Tommer lange og 6 à 7 Liner tykke forneden, samt ere firkantede. Afstanden af Toppene mellem Tænderne er 2 Tommer. Denne Kam er alene til at tilberede Fieddene, at de kunne blive saa store

*) I Aaret 1788 indgav Capitain E. B. Stibolt en Tegning til en Vandcisterne, hvilken løb af Stabelen 1790 og er erholdt Ravnet Regnbuen. Siden den Tid har Flaaden stedse været forsynet med Vandcisterne. Det første Quantum Vand de kunne modtage er 600 Tønder, hvilket er langt fra tilstrækkelig til at forsyne et af vore Linieslibe paa eengang, da disse udsordre circa 1060 Tønder, naar man gaaer ud fra Antallet af Jernkasser og Fade, som Linieslibet Skibet Skibet havde til Vand i 1836.

**) Dette er ikke meer Tilfældet, da den Hamp, som nu leveres til Værsterne og som som er avlet i Frankrig er særdeles godt tilberedt.

at Spideren kan have Hamp nok, for at kunne spinde et Garn der har hele Vanens Længde.

Den 2den Kam har Tænder, der ere 7 à 8 Tommer lange, 5 à 6 Liner tykke neden til og i en Afstand af 15 Liner fra hinanden. Paa denne blive de groveste Vlaar taget fra Hampen, og fra denne Hegling eller Kam bliver der spundet Garn til Anfertouge.

Den 3die Kam har 4 à 5 Tommer lange Tænder, der ere 4 Liner tykke og staae i en Afstand af 10 à 12 Liner fra hinanden. Efter denne Hegling bliver Hampen brugt til Vandtrosser og anden Takkelage.

Den 4de Kam har 3 Tommer lange Tænder, der ere 2½ Line tykke og staae 6 Liner fra hinanden. Fra denne Hegling spindes Garn til Log og Lod-Liner saavel som Seilgarn m. m.

Det Quantum Hamp, som en Spider tager om Livet i Frankrig for at spinde et Garns Længde, som er 180 à 190 Favne lang (en fransk Favn er 5 Fod) beløber sig efter de noisagtigste Beregninger i Praxis, til 4 à 4½ Pd. af den fineste Hamp og 5½ à 6 af den anden Slags, da der af denne sidste ikke spindes saa fine Garn, desuden gaær der Meer i Spild.

Spindierne ere saaledes indrettede, at der er Piul i begge Enden af Loftet hvor der spindes, hvilket har den Nytte, at naar Spideren har spundet sit Garn af fuld Længde, giver han det tilkiende ved et Raab, og befæster Garnet om et lidet Stykke Træ, hvorpaa der kommer en Dreng, for at kaste Garnet ud af Krogene under Loftet, og følger med det indtil hele Garnet er opvundet. Spideren derimod forsyner sig med ny Hamp og begynder at spinde fra Piulet, der staaer i den Ende han er kommen til, og taber derved ei den Tid med at gaae Vanen langsomt tilbage, medens Garnet oprulles.

Drogeriet er i den ene Ende af Vanen. De Franske tiære hvert Garn for sig. Behandlingsmaaden er følgende. Saasnart Garnene ere spundne, blive de strax tiærede. Riedelen er aflang og i det høieste 4 Fod bred i Bunden, i hvilken der er lagt en

en rund Jern-Stang, hvorunder ethvert Garn maa passere, og paa Forkanten af Riedelen er der et fladt Stykke Jern, med korte Tænder, der staae i en $\frac{1}{2}$ Tommes Afstand fra hinanden, hvori ethvert Garn passerer uden at berøre et andet, hvorved den indbyrdes Slittage undgaaes, der vilde blive Tilfældet, hvis Garnene passerede Riedelen samlede. Under Riedelen er der en vedvarende Jld; men der iagttages meget nøiagtigt at Tiæren aldrig kommer til at koge. Naar Garnene komme ud af Riedelen, trækkes de igiennem adskillige Afviskere, der ere giorte af Hamppeblaar, ved hvilken Fremgangsmaade den overflødige Tiære fra-drages Garnene. Flere franske Officierer, der have studeret Kæbsflageriet, paa staae at Garnene lide meget, ved det at hver for sig gaaer igiennem disse Afviskere, og de have i den Hensigt foretaget flere Forsøg. Paa den anden Side, hvis Afviskerne blive mindre, forbliver det overflødige Tiære i Garnene, hvilket ikke alene forbrænder dem, men gjør dem endog tykkere, end de borde være. Jeg har hørt de samme Officierer meget rose vor Maade at tiære paa, og før Krigen har man endog gjort Prøve dermed i Toulon, hvis Udfald skal have været meget tilfredsstillende i alle Henseender.*) Naar man tiærer Garnene ligesom de ere spundne, maa det noie iagttages, at Spinderen ikke væder Garnene, ved at dyppe sin Læder-Lap i Vand eller spytte i den, som almindelig er Tilfældet, thi hvis Tiæren moder Fugtighed, befæster den sig ikke og Garnet forbliver hvidt paa slige Steder, naar det kommer ud af Riedelen; henlægges slige Garn, foraarsager denne Fugtighed Forraadnelse. Hampen fra den 2den Kam bliver der spundet Garn af, der have en Circumference af $5\frac{1}{2}$ Line, og fra den 3die Kam til 4 à $4\frac{1}{2}$ Line. Hampen fra den 4de Kam spindes meget finere, men dette er ubestemt,

*) Da jeg opholdt mig i Frankrig i Aaret 1833, tiærede man endnu Garnene paa Reberbanen, paa den Maade som Koesøed omtaler. Det er sandsynligt, at denne Methode maa have Fortrinet, siden at der vedblives med samme, efter en saa lang Række af Aar.

da det beroer paa, hvortil det skal bruges. 11 Arbeidere forbruge i Almindelighed daglig 700 Pd. Hamp til at spinde Garn af.)*

Om Artilleriet.

Det franske Sø-Artillerie anseer jeg, efter min Formening, for det bedste i Europa, baade i Henseende til det Personelle som til det Materielle.

I enhver Havn, hvor der er et Orlogsværst, er der et Corps Sø-Artillerister, der fra Vorn ere opdragne dertil, og daglig øves i Exercitsen med Kanoner. Corpset er saa stort, at der i Krigstid kan medgives ethvert Skib 1 Mand pr. Kanon. I alle andre Havne er der Artillerie-Skoler, der holdes for kongelig Regning for Koffardi-Matroses, som frivilligen ville lære Artilleriet, hvilke erholde, til Bederlag derfor, Befrielse i adskillige Skatter, og kunne kun udkommanderes som Vice-Commandeur for en Kanon, samt erholde som saadan 27 Livres om Maanedes.

De Franske have steds, paa et Linieskib eller Fregat, to

*) Paa Reberbanen paa Holmen spindes der kun eet Slags Garn til alt Slags Tougværk, der have $4\frac{1}{2}$ Linies Circumference. Længden er 155 Favne. Naar Garnet er hvidt, veier det $3\frac{1}{2}$ Pd., men naar det er tiæret, omtrent $3\frac{3}{4}$ Pd. Saavidt jeg har kunnet erfare, saa er der til 1803 blevet spundet flere Slags Garn paa Holmen, men da blev det forandret. Hvorvidt at denne Forandring var til det Bedre, er noget, som kyndige og erfarne Mænd i Faget maae afgjøre, men det synes ikke at være Tilfældet, siden man endnu hos andre Nationer vedbliver at spinde forskellige Slags Garn.

Hvad Koefford anfører, angaaende Forbruget af Hampen, saa bliver det omtrent 64 Pd. for hver Arbeider, hvilket er cirka 9 à 10 Pd. mindre end en Arbeider forarbejder paa Holmen i een Dag om Sommeren. En Spinder tilstaars paa vor Reberbane 22 Minutter for hvert Garn, nemlig: 20 Minutter til Spindingen og 2 til at forsyne sig med ny Hamp. Om Sommeren leverer en Spinder 22 Garn, og om Vinteren 14 i den reglementerede Arbeidstid til N. 2; men naar Extra-Spinding finder Sted om Sommeren, da spinder enhver Mand endvidere 10 Garn daglig.

gede, oplærte Constabler til hver Kanon, hvoraf den ene har fuldkommen lært Artilleriet og hører til Corpset. Disse Folk have 30 Livres i Gage, naar de ere tilføes; men naar de ere i Land betales og munderes de som Grenadererne, hvilke have 8 Sous om Dagen. Foruden Artillerie-Corpset Hayes endnu et Bombardeer-Corps, der dannes af de bedste Constabler i det første Corps; i enhver Drøghavn er 100 Mand, og de tiene som Artillerie-Underofficierer ombord i Skibene, baade som Over- og Under-Kanonere. Naar de ere i Land, ere de munderede og have 16 Sous om Dagen, og tilføes gageres de efter den Rang, de have ombord.*)

De franske Kanoner have i forrige Tider været meget flette; men noget før den sidste Krig kom en Skotte, ved Navn Willefson, til Frankrig og indrettede et Kanon-Stoberie paa Den Indret, der ligger ved Nantes i Loire-Floden, hvor nu alle Sø-Statens Kanoner støbes, og af disse er ikke en eneste sprungen endnu.

*) Dette fortrinlige Artillerie-Corps gik tilgrunde ved den franske Revolution. Keiser Napoleon oprettede det paany; men det var en Selsølg, at den praktiske Duelighed horte det en lang Tid til atter at opnaae. I 1820 bestod dette Corps af 4981 Mand, men siden den Tid blev Corpset efterhaanden reduceret til noget over 2000 Mand, da Mandskabet ikke mere skulde sendes med Skibene, ifølge den da gjældende Organisations-Plan; men Erfaringen lærte, at Savnet var for stort, og da Admiral Rigny blev Sø-Minister efter Revolutionen i 1830, sendtes de atter tilføes, og udgjør nu $\frac{1}{3}$ Deel af Skibets Besætning. Endvidere blev det besluttet, efterhaanden at forsøge Corpset til den samme Styrke, som det havde i 1820.

Siden at Roefoed indgav sin Rapport om den franske Marine, har vort Sø-Artillerie undergaaet betydelige Forandringer, og Enhver maa erkiende, at det nu er fortrinligt, baade hvad det Materielle og Personelle angaaer; men man maa beklage, at Artillerie-Corpset ei har en større Styrke, da i Tilfælde af Krig, og Flaaden paa samme Tid er fuldtallig, vil Corpset neppe kunne besætte meer end Underofficiers-Posterne, i Særdeleshed naar Kofflo-tillen tages med i Beregningen.

Det besynderligste er, at han støber disse Kanoner af alt det gamle Jern, der kan tilveiebringes; endogsaa gamle Ballast-Kanoner, og saadanne, der have staaet som Afvisere paa Gaderne. Overalt i Søhavnene optiibes alt gammelt Jern og sendes til Jndret. Jndretningen af hans Smelte-Dyn holder han hemmelig; dog paaستااer man, at han ikke bruger nogen ny Tilsetning til det gamle Jern, men det er ved Smelte-Maaden, at han adskiller det fra fremmede Bestanddele, hvorefter det bliver ligesaa seigt og stærkt, som det af den bedste Jern-Malm.

Rapertene ere efter engelsk Tegning, nemlig uden Bund, og Rylerne uden Dragbaand, de ere ifkun fugede ind i Bangerne af Raperten, men dog saaledes, at de kunne udtages. Kanonerne sættes ind og ud af Skibene igiennem den midterste Port paa Batteriet, ved Hjælp af Under-Kaaen, hvilket gaar meget hurtigere end hos os, hvor de tages over Rælingen. Naar vore Artillerister bleve ovede deri, er der Intet i Veien paa vore Skibe, at vi jo kunde giøre det samme.*)

Vare-Klamper bruges paa Rapertene paa Underste Batterie; men da deres nye Kanoner ere meget korte paa Øverste-Batterie, tør de ikke bruge dem der, af Frygt for, at de ei skulle kaste Jlden langt nok ud fra Skibet.

Exercitsen med Kanonerne er den samme som hos os, med nogle smaa Tillæg, som for Ex., at Kardusen bliver skult af Vedkommende under Troien, indtil den kommer i Kanonen; at en af Haandlangerne maa holde Plat-Loddet over Fænghullet, saalænge som Commandeuren lægger Fængkrudt paa, og andre saadanne Smaating, som i Tid af Bataille læres af sig selv.

*) I det forrige Aarhundrede skal der være foretaget en Prøve, at ruste et Linieskib med Under-Kærne, men derved blev det. I 1810 indgav afbøde Commandeur Rosenvinge et Forslag, at ruste med Skibets eget Gods. Først i 1817 foretoges en senere Prøve med Fregatten Minerva, der svarede fuldkommen til Hensigten, og siden den Tid ere alle Linieskibe og Fregatter blevne rustede paa denne Maade.

Kanon=Surringerne ere meget simple og uden Stiærte=Touge, undtagen naar der gaaer svær Sogang; ei heller bruges der Rød=Tallier paa Underste=Batterie. Jeg troer, at vi bruge alt for mange Surringer paa vore Kanoer; dog, enhver Officier kan jo i saa Henseende giøre, hvad han finder rigtigst. Admiral Grey de Grassé havde en Maade at surre sine Kanoner paa, hvorved Siden af Skibet bliver aldeles befriet fra Kanonerens Vægt, hvilket skeer ved en Strop, der med et Die bliver lagt om hver Ende af den forreste Axel; fra Midten af Stroppen gaaer et Toug under Kaperten og fastgjøres i den Ringebolt, der i Almindelighed tiener til Stiærte=Touget, hvorpaa Kanon=Tallierne hales stive, hvorved Kanonen kommer ikke heelt i Verde, men hænger i Stroppen; siden surres den som almindeligt.

I Tid af Bataille bruges Flintelaas paa Kanonerne, der ere struede fast agter paa, igiennem hoieste Frise, men disse maa være meget godt forsærdigede og Fiedrene ei for stive, thi ellers kan ingen Flintesteen holde. Nyttén ved disse er, at Commandeuren kan affyre Kanonen i det Dieblik at han har Sigtet, uden at bie efter Luntén. I particulaire Slag, mellem Skib og Skib, ere de meest nyttige, men der maa noie holdes Opsigt over, at Stenen bliver vel astorret imellem hvert Skud, og endda hænder det ikkeielden, at Laasen inget Ild giver ved det 4de eller 5te Skud, hvorved man bliver nødsaget at paasætte en ny Steen. Naar disse Laase bruges, maa Fæng=Krudtet være meget fiint, for at det ei skal skidne Panden formeget.

Roggerferne til at transportere Krudtet paa Batterieerne ere af Punt=Læder; disse have den Fordeel, at de ere lettere at bære end de af Kobber; endvidere kan der ingen Buler blive i dem, der kunde hindre Kardusen fra at komme ned, hvilket jeg frygter for vil kunne blive Tilfældet med dem af Kobber; desuden har de den Fordeel at de ei ere saa kostbare, ifølge de Oplysninger jeg har erholdt.*)

*) Læder=Roggerferne ere endnu ikke reglementerede hos os, men efter Spimesterens Forslag, resolverede Collegiet i 1835, at der skulle an=

De Franſke lade aldrig Portene falde, for at lade Kanonerne paa Underſte-Batterie i Tid af Bataille, undtagen at Søgangen ſkulde gjøre det til en Nødvendighed, da det Skraa, ſom kan komme ind af Portene, er ei af den Betydenhed, at det kan opveie den Uleilighed og Tidſpilde, der opſtaaer ved at lade med Lougviſteren; men Mandſkabet lærer deſuagtet at exercere med ſamme. Det er af ſtorſte Rigtighed at have dobbelte Port-Louge, ſom fare igiennem tvende Huller i Siden af Skibet, og at ſamle dem indenfra til en Talle. De Engelfke og Franſke have under Krigen fuldkommen indſeet Nyttens deraf. I Enden af Viſteren er en Fern-Snirkel, hvilket er en meget nyttig Indretning.

I Begyndelſen af et Slag lades Kanonen med fuld Ladning og tvende Kugler, ſiden gives Karduser af mindre Vægt. Der ſættes aldrig en Forladning lige paa Kardusen i Tid af Bataille, men blot udenfor Kuglen, hvorved der vindes endeel Tid, dog ſkal Mandſkabet være vel øvet, for i en Time at kunne ſkyde 15 ſkarpe Skud med en 36 Pd. Kanon. Der bruges ſtedſe dobbelt Skarp i en kort Afſtand, og paa meget nær Hold lægges deſuden en Skraaſæl i Kanonen; men dette antager jeg kun er giørligt med de nye franſke Kanoner.*)

Stoffes 50 Stykker Lader-Koggerſer til 18 pd. Kanoner. I 1837 anſtaffedes endvidere 100 Stykker, ſaa at Alt lader formode, at denne ſærdeles gode Indretning, der ogſaa er antaget i den engelfke Marine, vil blive reglementeret i vor.

*) Den 23de October 1824 udkom følgende Beſtemmelse for vor Marine.

„Perrefter ſkal imellem Krudtladningen og Skarpet ingen Forladning ſinde Steb, dog undtages de Ladninger, ſom tilføes ſtaaer ſtadig i Kanonerne, for hvilke der ſkal lægges en Forladning og ſaa imellem Krudtladningen og Skarpet, for at hindre Krudtet's Fugtigelſe.

Angaaende dobbelt Skarp-Skydning, ſaavelſom reducerede Ladninger, blev et Reglement allernaadigſt approberet den 4de Februar 1837, ſee videre deſangaende Archiv for Søværnet 9de Bd. Pag. 34 i den officielle Deel.

Skulde en Kapert blive bestadiget og Kanonen maatte ud af samme, for at denne kan blive repareret, da skeer det paa en meget næm Maade og i en kort Tid. Kanonen hales først til Borde, hvorpaa den dumpes og Mundingen surses til en Diebolt. Derpaa tages et Stykke 4 Tomme Loug til en 36 pd. Kanon nogle Gange rundt om Godsset, paa hvis Tamper der bliver staaet en Kanontallie i hver; de øverste Blokke hugges i tvende Ringebolter, der staae i de nærmeste Dæksbælter. Naar Alt er færdigt, opslaaes Tapdækslerne og Kanonen tallies op under Dækket, hvorpaa Kaperten borttages for at repareres. Mandsskabet bliver ofte exerceret i dette, og jeg har flere Gange seet, at en Kapert er bleven skiftet paa 5 Minutter. I Kulen kan dette ikke foretages, da der ikke findes nogen Dæksbælter.*)

De Franske have opfundet en ny Slags Batterie-Lanterne; forhen vare de ligesom vore, men med den Forskiel at der brændtes Borslys, da Tællelys paa ingen Maade kunde svare til Pensigten. De nye Lanterner, have en Lampe og et Reverbear og blot tvende Abninger i den øverste halve Deel; særdeles tykke Glas ere indsatte i samme. Fra den underste Deel kan der skydes et Skod for Glasene, saa at Lyset bliver aldeles skilt. Deres udvendige Figur er som de tre Sider af en 6 kantet Polygon.*)

*) Det forekommer mig, at denne Methode er nok saa god, som den der er reglementeret hos os og staaer anført i Capt. Lieutenant Michelsens Lærebog i Artilleriet Pag. 265, hvor der staaer omtalt om at skifte en Kuel m. m.

*) Det er først for 10 à 12 Aar siden at Lamper ere indførte i vore Batterie-Lanterner.

Det danske Flag i Middelhavet.

(Fortsat fra 10de Bind Pag. 484.)

Glommens Afseilingsordre var af 16de April. Den var det første Skib, som ifølge Circulairen til Consulerne blev beordret at anløbe Mahon eller vise sig der udenfor, for at modtage hvad Skibe der maatte ønske Convoi Strædet ud. I Notsfeldts Ordre paalagdes det ham endvidere, meget noie at varetage et af Skibene i Convoien, som var bestemt til Algier. Det var nemlig fragtet af Vacris og Busnahs Huse, og var et af dem som ved de seneste Underhandlinger var stipuleret at skulle have dansk Convoi til Algier. Et var allerede afgaaet i December Maaned s. A. under Hvide-Orns Convoi, om hvilket vi ret strax skulle faae Leilighed til at tale. Bille beordrede Notsfeldt at løbe Algier Bai vel i Sigte, og ligge bak indtil han havde seet Skibet vel inde under Fæstningen. Da Bille, med dette Skibs Convoiering, ansaae sig som løst fra sit Løfte til Vacri, skrev han desangaaende til Consul Bille, uagtet han ikke destomindre var villig til ostere at gientage det, saafremt det kunde stee uden Skade for Tjenestens Gang, da han ønskede at vise Busnah, hvor gierne den danske Regiering ønskede at gjøre Deien og hans Undersaatter til Gefal, saafremt deres Fordringer vare rimelige. Notsfeldt modtog endvidere Ordre til Baron Holsten at komme op til Livorno med sin Brig og at medtage Convoi, ifald der fandtes Skibe. Med disse Instructioner afgik Notsfeldt d. 22de April og havde 7 Skibe under Convoi.

Under 18de April skrev Bille følgende Brev til Admiralitetet, som Svar paa en tidligere Forespørgsel fra bemeldte Collegium, hvilket jeg her vil anføre, ikke saameget fordi Sagen har nogen videre Interesse, som for at give et Beviis paa, hvilke Ubehageligheder Cheferne af Convoierne vare udsatte for, og hvor meget Koffardicapitaineerne lønede deres Anstrængelser med Utaalnemmelighed.

„Ifølge det kongelige Collegiums Befaling af 7de November f. A. har jeg indhentet Capitainlieutenant Baron Holstens Erklæring, samt foranstaltet, ved afholdt Krigsforhør, lovlig undersøgt de Puncter, som i det høie Collegii Skrivelse vare opgivne, for at oplyse saavel Skipper Jens Finks nedlagte Promemoria af 17de October 98, som min underdanige Rapport af 2den Januar 99, der ledsagede Hr. Baron Holstens Klage; og som jeg endvidere til Slutning befales at give min Betænkning om Sagen, skal jeg her have den Ære underdanigst at anmærke samt forklare nogle Udtryk i Skipper Finks Klage, som synes hensatte for at gjøre en Angivelse imod Baron Holsten. Naar han t. E. siger, at „Baron Holsten tilkiendegav ham, at han først maatte affætte nogle Passagerer i Tangier, før han kunde convoiere ham til Barcelona,“ da var det mig selv, som tilligemed Consul Disen havde været i Gibraltar i kongeligt Ærinde, og som jeg onstede efter forrettet Sag at bringe tilbage. Vi havde til den Ende været inde flere Gange og maatte vende tilbage; og en Gang tabte vi endog en Reise, fordi vi først maatte besørge bemeldte Fink antagen under Convoi af den svenske Fregat, som just kom indseilende. Jeg kunde tilføie, at min Stander vaiede paa Toppen ombord i Briggen, dog mener jeg ikke hermed, at den mere skulde respecteres end enhver enkelt Chefs Vimpel. Smidlertid dersom jeg selv havde været ombord i Briggen, frygter jeg for, at bemeldte Skipper Fink kunde sat i sin Promemoria, at han efter min Ordre havde faaet sin Ryg banket; thi han havde efter mit Begreb rigelig fortient det. Baron Holstens Ordre lad paa, alene at løse ham saavelsom de andre Skippere Convoi til Malaga, hvor Briggen skulde først eftersees, førend den gik til videre Expedition. Naar Skipper Fink siger i sin Klage, at „baade Chef og Næstcommanderende vare i Land,“ da maa jeg her oplyse, at efter det haarde Veir kom Baron Holsten i Land og af lagde Rapport til mig om sit Skib, tillige meldte han mig, at ved det hans Proviantskriver ikke kunde gjøre Beregningen, fandt han sig tilfört med Proviant. I Anledning af de Proviant-

forter, der i største Hast maatte anstafes, erindrer jeg, at Næstcommanderende med Flere bleve ofte kaldte i Land den Dag, for at give Oplysninger. Briggen laa desforuden saa nær Land, at jeg fra Bolden kunde tale med den."

Just ved denne Tid fandt Wille sig indviklet i en anden Correspondence, der heller ikke var synderlig behagelig. Iblandt Hvide=Orns Convoi var en dansk Brig, Fredeen, Capitain West, der var fragtet af en vis Danino i Livorno, med en Ladning til Algier. Flygtende for det svære Veir, i hvilket sandsynligviis Hvide=Orn gik under, kom han ind til St. Pierre paa Sardinien. Her kom en portugisisk Orlogsscorvet Benjamin, Capitain George Thomson, der tillod sig egenmægtig at vifitere Briggen, og da han fandt, den havde Ladning inde til Algier, vilde han giøre den til Priis. West lagde sig under Fortets Kanoner og forlangte og fik, igiennem den danske Viceconsul Navoni i Cagliari, sardinisk Beskyttelse. Men Portugiseren paatog sig nu at blokere bemeldte Brig, og derfor torde West ikke gaae til Søes. Capitain Thomson tilbød ham, at kiøbe sig fri for 300 £. Sterl.; men dette vilde West ikke indlade sig paa. Saavel han som Navoni skreve til Wille og udbade sig Raad af ham, forklarende Sagen saaledes som ovenfor er fortalt. Det er mig indlysende af Willes Svar, at han aldeles ikke fæstede Liid til denne Fremstilling; men troede snarere, at West spillede under Dække med Portugiseren og Consulen, for at skaffe sin Ladning condemneret, hvilket var en af den Slags Transactioner, som, desværre for vort Flags Credit, alt for hyppigt gik i Svang i Middelhavet. Wille raadede West meget til at giøre sit Yderste, for at opfylde sit Certificats Forpligtelser, der bød ham at aflevere sin Ladning i Algier, og derfra gaae til Tunis, for at hente en Ladning Korn. Han gjorde ham opmærksom paa, at Danmark ikke havde Krig med Portugal, og at der altsaa ingen Grund kunde være for en portugisisk Orlogsmænd, til at opbringe hans Ladning, saalænge det Princip, at Flaget dækker Ladningen vedligeholdes. Blev han desuagtet opbragt og Ladningen condemneret, faldt det jo

blot Befragteren til Skade, ifald han ikke havde asureret. Forrigt ønskede Wille i sit Svar, at West aldrig havde indladt sig paa denne Fragt, der, naar han gik ærligt tilværks, aldrig kunde bringe ham synderlig Fordeel, men derimod meget let kunde volde den danske Regiering Bryderier med de barbariske Magter. Wille havde betroet denne Capitain West et Brev til Consul Wille, som var Svar paa dennes Begjæring om at fragte et dansk Skib for Deien af Algier (hvilket Wille aldeles ikke vilde indlade sig paa) og det var ham derfor saameget ubehageligere, at denne uventede Standsning i Capitain Wests Expedition havde fundet Sted.

Daasnart Naiaden var ude af Quarantainen, maatte den hale ind i Molen, for at kalfaktes uden og indenbords, hvortil Krieger meldte, at han hoiligen trængte. Han indsendte tillige en Besigtigelsesforretning paa sin Stormast, hvoraf fulgte at den blev kasseret og en ny sat i Arbeide. Dette trak noget i Langdrag, paa Grund af indtræffende Helligdage og den i det Hele langsomme Arbeidsdrift ved Værftet i Livorno. Vi skulle faae at see, hvorlunde det herved forarsagede Ophold faldt meget ubeleiligt for Wille, formedelst de imidlertid indløbende Efterretninger.

I de første Dage af Mai Maaned indkom nemlig til Livorno en svensk Brig Varagtigheden, Capitain Gustav Wallenstein, som bragte Efterretning om, at to danske Skibe vare tagne af tunesiske Corsarer imellem Sargona og Corsika. Denne svenske Brig, der havde en engelsk Priismester ombord, var selv bleven overhalt af disse Corsarer, der havde spurgt om, hvor de bedst kunde træffe danske Seilere, eftersom Deien havde beordret sine Corsarer at krydse paa og opbringe denne Nations Handelskibe. Han medbragte endvidere et Brev til den danske Consul i Livorno, fra en engelsk Orlogscapitain, skrevet paa en dansk Capitain Hansens Begjæring, som allerede var fangen ombord i en Tuneser tilligemed en anden dansk Skipper, og Vegges Skibe vare indsendte til Tunis.

Endskiondt disse Efterretninger trængte endnu til Bekræftelse; endskiondt der endog nylig var ankommet Skibe directe fra Tunis, hvoriblandt et dansk, ført af en Capitain Andrefsen, og et ragusæist senest d. 25de April, hvilke alle intet vidste om et saadant Fredsbrud, saa stemmede det dog formeget overeens med hvad Consul Hammeken i et heelt Aar havde forudsagt at ville skee, og med hvad Wille længe havde ventet, til at han skulde blive ligegyldig derved. Han lod strax optage lovformeligt Forhør, hos den danske og svenske Consul i Livorno, over den svenske Skipper's Udsagn, hvilket denne tilbød sig med Ed at ville bekræfte, og efter at have modtaget fra Consul Ulrik Copie af den engelske Chæfs Skrivelse, beordrede han ifølge heraf Ulrik til saa hurtigt som muligt at underrette alle danske Consuler i Middelhavet om Fiendtlighedernes Udbrud med Tunis, med Ordre til at stoppe alle danske Skibe i deres respective Havne, og ikke tillade dem at løbe ud før Convoi kunde gives dem. I denne Anledning skrev Wille saaledes til Commercecollegiet, i en Skrivelse af 16de Mai: „Jeg ønsker tillige, at det kongelige Collegium vil underrette Consulerne om, hvorvidt det kan tillades Skipperne at gaae uden Convoi, eller ikke, om de ogsaa selv ville, og kunne faae deres Folk til at samtykke deri. — — — — Efter min Ansøelse er en Krig med Barbaresterne af en ganske anden Natur, end med en europæisk Magt, efterdi Fangerne altid siden skulle løskobes med den offentlige Kasses Midler, og derfor troer jeg at have Ret til at forbyde, at noget Skib maa gaae til Søes, uden under Convoi, hvilket jeg til den Ende har ordnet o. s. v.“

Det var Wille isærdeleshed magtpaaliggende at faae Efterretninger fra Barcelona saa hurtigt som muligt, deels fordi Handedelen paa dette Sted og den nærliggende Deel af Spansteskysten var den betydeligste vi havde, deels fordi Consul Larrard derfra kunde underrette Capitain v. Doctum. Willes Dpmærksomhed var meest henvendt paa Briggerne, for hvilke han havde Grund til at frygte. Vi erindre, at han ved flere Leiligheder havde ytret sin Mening om disse Fartøier, dem han anfaae som meget

vel stilledes til at convoiere, men som aldeles usforsvarlige i Tilfælde af Krig med barbariske Magter. I sin Ordre til Capitain v. Dockum befalede han derfor paa det Bestemteste, at Briggerne under ingen Omstændigheder maatte convoiere alene, men vel samlede med Havfruen, hvilken Fregat skulde vedblive at convoiere Strædet ud, i Forening med Nidelven indtil nærmere Ordre indløb. At faae disse Depecher oversendte til Barcelona var for Wille af saa megen Bigtighed, at da et ragusæisk Skib havde negtet at gaae til Soes, af Frygt for Tuneferne, gav Wille Ordre til Consul Ulrik, Intet at spare for at faae dem expederede. Da al Communication imellem Spanien og Italien var spærret, paa Grund af Krigen, fragtede Ulrik en Tartane, for hvilken han meldte Wille, at han maatte betale 1000 Piastre fortes. Dette tog Wille ikke i Betænkning at give, ihvorvel han fandt det meget dyrt; men han ansaae Sagen af yderste Bigtighed. Han synes ikke at have været tilfreds med den Driftighed, som Consul Ulrik viste i at faae denne Tartane expederet. Den ankom ikke til Barcelona før den 28de Mai.

Wille besluttede endvidere, saasnart Naiaden var seilklar, selv at gaae med den til Tunis under Parlamentairflag, og da begiære en Forklaring af Veien. Han vilde da søge, om muligt, at erfare hvad denne Herres egentlige Paastrand var, og derefter prøve paa at formaae ham til en Vaabensstilstand, under hvilken han kunde indhente Regjeringens Mening. I hvor ofte end Wille havde taget paa sig, under sit Ophold i Middelhavet at handle uden Instruction, og stedse været saa heldig at opnaae Regjeringens Bifald, var han ved denne Leilighed fuldt og fast besluttet ikke at giøre det, da han nu i Lobet af et heelt Aar, endskiondt han havde giort gientagne Forespørgseler desangaaende, ikke havde modtaget noget bestemt Svar, og han altsaa aldeles ingen Basis havde at grunde sine Underhandlinger paa, eller nogen Grændse for hvad han torde tilstaae af Veiens Fordringer. Han vidste desuden, at hans Afloser i Commandoen, Commandeur-Capitain Roefoed var undervejs, saa at han ikke vilde være istand til at

udføre de Planer, han muligt maatte lægge og begynde paa. Endelig vidste han (rigtignok kun ifølge Privatefterretninger) at Triton skulde have 2 Presentskibe ud med sig, hvoraf han formodede det ene bestemt for Tunis, og det var altsaa at vente, at dette Skibs Ankomst vilde have Indflydelse paa Beiens Sindselag, ligesom det var rimeligt, at dermed tillige kom bestemte Forholdsordrer for Consulen. Vi ville her meddele saadanne Brudstykker af Villes Correspondence, som kunne tiene til nærmere at give Lys i denne Sag.

Ordren han affendte til Capitan v. Doekum var af 8de Mai og lyder saaledes.

„En til mig den 8te dennes indloben Efterretning, som ved nærmere Bekræftelse synes fuldkommen rigtig, den nemlig, at tunesiske Corsarer have begyndt at opbringe vore Skibe, foranlediger at jeg griber denne Leilighed for strax at bekendtgjøre Dem dette til Deres egen og Andres Efterretning. Jeg gaar nu Seil med Fregatten Naiaden til Tunis, for personlig at erkyndige mig om denne Sags sande Sammenhæng, og skal jeg, saasnart jeg har erholdt den fornødne Oplysning, komme til Malaga, hvor jeg da nærmere skal bestemme Operationerne for de kongelige Skibe, og behager De at vedblive indtil da at convoie Skibe ud af Strædet, naar nogle ere færdige, der ønske det. Saasnart en af Briggerne eller begge to er hos Dem, tager De dem stedse med, for at convoie med desmere Sikkerhed. Ifald Capitain-Lieutenant Baron Holsten ikke allerede ifølge sin Ordre er afgaaet fra Malaga, for at søge mig i Livorno, beordres han at forblive i Malaga indtil videre. Convoieringen til og fra Barcelona, som Briggerne hidtil gjorde alene, ophører aldeles indtil min Ankomst, og maae Briggerne under ingen Omstændigheder convoie alene. Skulde en af dem, ved denne Ordres Modtagelse være detacheret paa Kysten for at give Convoi, da behager De at gaae den imøde, for i Folgeskab med den at bringe Convoien ud af Strædet etc.“

Til Grev Bernstorff skrev han under 8de Mai: „Ved mit

Ankomst til Tunis skal mit Niemeed være at bevirke en Vaabenstilstand saalænge indtil Hs. Majestæts Beslutning kan indhentes, og derefter gaaer jeg til Malaga for at tage de nødvendige Forholdsregler med Hensyn paa Handelsens Sikkerhed. Jeg smigrer mig med, at Hr. Greven vil, ved at forestille Kongen Sagen, tillige troe, at Intet skal mangle fra min Side for om muligt at gienoprette den gode Forstaaelse, naar den kan opnaaes til Hs. Majestæts Gode og Landets Vel. Men at dette vil falde mig vanskeligt, vil jeg aldeles ikke fordølge, ved det jeg aldrig har erfaret, om Hs. Majestæt bevilger Veiens Forlangende i det Hele eller kun for en Deel. Breve, som Kiobmænd her i Livorno have fra Kiøbenhavn, tale vel om, at der under Tritons Convoi skulde komme to Skibe, der have Presenter inde og hvoraf det ene skulde være bestemt til Tunis; men da jeg ingen Efterretning har derom, drifter jeg mig ikke til at nævne det. Det var paa Grund af, at Consul Hameken idelig yttrede Frygt, samt forudsagde det af Veien nu giorte Stridt, saavelsom paa Grund af de Ubehageligheder jeg selv indsaae Landet vilde have, dersom det kom til den Yderlighed, at Tuneserne optog vore Skibe og derefter erklærede Krig, hvorved mange Folk uventet vilde komme i Slaverie, og som ikke vilde kunne erholdes frie, uden at tilstaae Veiens Forlangende; det var paa Grund heraf, at jeg i lang Tid faldt Hr. Greven saavelsom andre vedkommende Departementer til Besvær, ved ofte at indkomme med Forestilling om, at det maatte tillades mig at gaae til Tunis og der paa Stedet enten bringe Sagen i Orden, eller modtage Krigserklæringen, og jeg lod ikke af hermed, før jeg tilsidst, ved at at skrive til S. E. Grev Schimmelmann, under 3die August s. A. fra Malaga, ganske aabenhjertig og frimodig forestille ham Nødvendigheden deraf. Men som dette tildeels var udenfor mit Fag, lod jeg det derved forblive, trostende mig ved den Overbeviisning, at jeg vilde have manglet i mine Pligter mod min Konge og mit Fødeland, dersom jeg havde fortiet min Mening."

Endvidere: „Dersom jeg tør, uden at være opfordret dertil,

yttre min Mening, troer jeg, at dersom Hs. Majestæt vilde sende to smaa Linieskibe herind og lade de tre Fregatter, Triton iberegnet, forblive, samt en Brig for at tiene til Uvis-Jagt, troer jeg at torde forsikre Hs. Majestæt, at jeg med denne Force skulde tugte dem og bringe Beien til Raison ic."

Under samme Dato yttrede han sig saaledes til Admiraltetet. "I Henhold til mine forrige Skrivelser, hvori jeg har yttret, at i Tilfælde af Krig med Barbaresterne det ikke var raadeligt at lade Briggerne seile herinde alene, maa jeg atter ifølge Pligt og Overbeviisning tilraaade, at idetmindste det ene af disse Fartøier tilbagekaldes, i Tilfælde af en Krig med Tunis skulde blive uundgaelig. Den ene Brig, som blev tilbage, kunde vel gjøre megen Nytte som Uvis, men jeg maa da meget andrage paa, at den blev anderledes armeret. Angaaende det Haandgævær, som medgives, da er det ligeledes min Pligt at bemærke, at Laaseneielden give Ild. Det vilde være meget hensigtsvarende, at medgive Bajonetter til Geværerne, da dette Vaaben saaledes med dobbelt Fordeel kunde anvendes til at afflaae Entring. Endvidere tillader jeg mig underdanigst at foreslaae, at Fregatterne, som sendes herud, maatte medgives 80—100 Stykker Piker, hvilket Vaaben jeg anseer ypperligt til at afværge Entring med. Da vore Koffardskibe i denne Tid ligge stille, har jeg sagt til General-Udjutant Krieger, at han derfra kan faae sit Mandskab completeret, i det ringeste som et Laan. Om 8 Dage haaber han at være seikklar, og skal jeg da, efter at have været for Tunis, gaae til Malaga, for derfra at afstaae tilbørlig Rapport. I hvordan Tingene end gaae, haaber jeg, det høie Collegium vil være overbevist om, at jeg, med den Force der er mig anbetroet, ikke skal være ledig, smigrende mig med, ifald Krigen finder Sted, da snart at faae Forstærkning.*) Fem store Fregatter og en

*) Jeg veed ikke, om denne Uttring og en ligelydende, i Brevet til Bernstorff af samme Dato, alene kan have givet Anledning til den Tanke hos Regieringen herhjemme, at Wille ønskede eller tilbød sig

Brig er den mindste Force, jeg troer vi bør have. Et eller to af de mindre, men velseilende Linieskibe, og Resten Fregatter, vilde maastee hurtigere afgjøre Sagen, da man ikke bør tabe af Sigte, at vi meget let kunne faae Uenighed med de andre barbariske Magter. Jeg skal ikke undlade at tilføie, at her findes Kiøbmandsbreve fra Tunis af 15de April, der ikke melde det mindste om vor Uenighed med denne Magt."

Til Consul Ulrik skrev han, under 13de Mai, blandt andet, som følger:

"Saalænge vi ere i denne Uvished om vore Sagers sande Tilstand, maa jeg anbefale Hr. Consulen, aldeles ikke at udlevere Pas, Expedition etc. til nogen somhelst Capitain, med mindre Convoi af en Fregat skulde tilbyde sig, eller før jeg selv har været for Tunis og der erfaret paa hvad Fod vi staae med denne Magt, hvorefter jeg da strax skal give Dem og alle andre Consuler fornødne Forholdsordrer. Jeg maa endvidere paalægge Dem, Hr. Consul, at underrette det kongelige Commercecollegium om denne min Disposition, for at erfare om dette Departement har noget at befale i denne Anledning, og da handler De naturligtviis derefter. Men jeg maa bede Dem om, udtrykkelig i Deres Rapport til Collegiet at nævne den Skippers Navn, som uagtet han vidste, at 2 danske Skibe vare opbragte af Tuneserne i Farvandet ved Gorgona, dog har forlangt at expederes, en Begiæring som

at blive ved Commandoen saalænge til denne Sag var afgjort, eller om han maastee har skrevet det mere positivt endnu. I saa Tilfælde har han ingen Copie taget af et saadant Brev, idetmindste findes det ikke i Copiebøgerne. Men at man har antaget, at han har gjort et saadant Tilbud, er ganske vist; thi jeg har liggende for mig et egenhændigt Brev fra Kronprindsen, hvori Hs. Kongelige Høihed talter ham paa den meest smigrende Maade for hans Tienstiver, beklager at han ikke har vidst det før, men forklarer tillige Tingens Umulighed, da den duelige og almeenagtede Koeføed, just samme Dag Prindsen modtog Brevet, gif ombord paa Triton for at seile til Middelhavet.

jeg anseer for ligesaa utidig som upassende, paa en Tid hvor han seer alle de Skibe, hvis Flag er i Krig med Tunis, at holde sig rolig i Havnen, just fordi de vide, at 2 tunefiste Corsarer opholde sig herudenfor. Hans Hensigt haaber jeg har kun været, ved en saadan Begjæring og derpaa følgende Afslag, at gjøre sig reen i sine Rederes Dine, fordi han ligger saa længe stille; thi virkelig at gaae til Soes vilde han vel ikke prøve paa, uden i Forveien at have indhentet sit Mandskabs Samtykke."

Det Øvrige af dette Brev indeholder en bestemt Ordre til at fragte en Tartane, for at bringe Efterretningen til Spanien.

I et Brev til Commercecollegiet, af 16de Mai, underrettede han det om Følgende: „Agent Jaume, som driver megen Handel paa Tunis, har tilbudt mig et Creditiv, ifald jeg der skulde behøve Penge. Naagtet jeg ikke er viderende om Regjeringens Tænkemaade, angaaende Tunis, og altsaa heller ikke er besuldmægtiget til at indgaae nogen Betingelse, agter jeg dog at modtage dette Tilbud, paa Grund af den Pligt, der i Almindelighed paahviler mig, at søge at vedligeholde Freden med Barbaresterne, da jeg muligt med en ringe Opoffrelse kan forebygge et større Onde. Jeg agter til den Ende ligeledes at forsyne mig med nogle Vijouterier af passende Værdi, ifald jeg kan faae dem paa det Vilkaar, at jeg tør give dem tilbage, dersom de ikke bruges, haabende, paa Grund af at det kongelige Collegium ved saamange andre Leiligheder har skienket mig dets Tillid, det ligeledes ved denne vil det; og skal mit eneste Niemeed og Ønske være, at arbejde for hvad jeg troer kan være Landet til Nytte i denne Sag."

En Skrivelse fra Bernstorff af 13de April overlod til Wille at lade Consul Nissen bringe til Tripolis med en Orlogsmand, ifald det iøvrigt passede med Skibenes Bestemmelse. Wille skrev i den Anledning til Bernstorff, under 16de Mai, at de nuværende critiske Conjuncturer i alle Tilfælde forbød ham at stille sig ved noget af sine Skibe; men at Consul Nissen desuden havde benyttet en god Leilighed, som tilbød sig, og at han rimeligviis seilede sidst i Mai Maaned. I samme Brev meldte Wille endvidere

angaende Tunis: „Spvad der ellers i denne Begivenhed forekommer mig dunkelt, er, at uagtet her daglig ankomme Skibe fra Tunis, vil dog ingen af dem vide det mindste om noget fiendtligt Skridt fra Veiens Side imod det danske Flag. Jeg vil ikke tale om et dansk Skib, som i Marts Maaned gif derfra, ifølge hvis Forklaring, den jeg har seet indsendt til Deconomie- og Commercecollegiet, alting da var roligt og i god Forstaaelse; men her er ankommet et Skib, som har forladt Tunis den 27de April, og som afgiver samme Forklaring; Capitainen er alene forundret over, at et dansk Skib, som havde forladt Stedet 8 Dage før ham, endnu ikke er ankommet. De have alle seet Consul Hamelen, men Brevet har Ingen af dem; hellerikke har den svenske Consul nogen directe Efterretning.“

J et Brev af samme Datum indmeldte Bille følgende Begivenhed til Admiralitetet, hvilken, skøndt Sagerne med Tunis uvedkommende, dog maa finde sin Plads her, da den angaaer et ganske interessant Factum.

„De Engelse bragte iforgaars en Galease herind, som var ladt med Bomber og Rugler, og skulde formodentlig været til Genua; men da Mandskabet saae, at de maatte falde i de Engelses Hænder, flygtede de alle fra Skibet og gif i Land nærved Nizza. Galeasens Navn, som stod paa Agterspeilet, er „Haabet.“ Man vil, og det vel ikke uden Grund, gjøre den til dansk; et dansk Flag fandtes ogsaa derombord, men forresten ikke Spor til Papirer, det kunde give nogensohmhelst Oplysning. En Skipper fra Bergen troer at kiende denne Galease og mener endog, at den tilhører hans Reder; men dersom dette er Tilfældet, kan Intet bevæge mig til at troe andet, end at Skipperen maa have solgt den i Toulon.“

Om samme Sag skrev Bille endvidere til Admiralitetet under 25de Mai.

„Igaar er Skipperen paa Galeasen „Haabet“ med sine Fjolk, alle virkelig Danske, komne hertil med et keiserligt Skib fra Nizza. Skipperen erklærer, at de Franste med Magt kastede ovenmeldte

Ladning af Ammunition i hans Skib, og tvang ham til at lade sig bugfere ud af tvende Corsarer. Endvidere siger han, at da de saae det engelske Skib komme dem imode, vilde den ene Kaper have sænket Galeasen, og var det Frygt for at falde i engelsk Fangenskab, der bragte Franskmændene til at flygte. Jeg har begiært hos vor Consul, at optage Skipperens Declaration i tilbørlig Form og strax hiemsende den. Skipperen siger, at han har Deviser fra vor Consul i Nizza til sin Retfærdiggjørelse; men som jeg horer, skal han endnu have sine Papirer, hvilket gjør, at jeg ikke kan begribe, hvorledes Consulen selv kan retfærdiggjøre sig; thi efter min Formening tilkom det ham at fratage Skipperen hans Papirer, saasnart Embargo var lagt paa Skibet, og som jeg erfarer skal al Protestation, eller som Skipperen kalder sin Retfærdiggjørelse, først være gjort efter at han med sine Folk havde forladt Skibet og var kommen tilbage til Nizza. Af ovenmeldte Mandskab ere nogle tagne ombord i Naiaden, for at completere denne Fregats Besætning."

Naiadens Stormast blev ikke klar før d. 21de Mai, og d. 25de var Vilde fuldkommen seilklar. Fra Livorno Rhed var det, at hans sidste Rapport var dateret, og samme Dag gif han under Seil. Imellem Gorgona og Capreia modte han Nidelven, som kom fra Malaga, og Vilde besluttede nu at tage den med sig. Forinden vi imidlertid ledsage ham paa denne hans sidste Expedition i Middelhavet, der — skiondt ligesaa ærefuld for vort Flag — langt fra var saa heldig for Landet som hans foregaaende Tog til Barbariet, paa Grund af mange sammenstødende, af ham aldeles uafhængige Omstændigheder, ville vi først gienemgaae Correspondencen fra de forskjellige Havne, og følge de andre Skibe paa deres Wei i dette Foraar, op til det Tidspunkt vi her have naaet.

Briggen Glommen, som gif fra Livorno d. 22de April, passerede Mahon med stiv Ruling og tykt Veir, saa at det aftalte Signal for at udkalde hvad Skibe, der maatte ønske Convoi, ikke kunde gives, derimod bragte Møtsfeldt d. 2den Mai det til Algier

bestemte Skib lykkelig ind paa Baien, og kom d. 14de Mai til Malaga. Under Cap Gate var hans Convoi bleven forøget med et dansk og et svensk Skib.

Havfruen, som vi forlode med en knækket Stor-Raa i Cartagena, gik bort derfra d. 21de Marts med et dansk Skib under Convoi, med hvilket han ankom d. 23de Marts til Malaga, og da en haard Levant blæste op, løb v. Dockum indensfor Molen. Han fandt her endeel Skibe liggende, som vilde vestefter. Den 6te April gik han med 20 Skibe fra Malaga, bragte dem Strædet ud, forlod dem d. 8de vestenfor Cap Spartel, og krydsede sig tilbage til Malaga. Den 1ste Mai gik han atter med 14 Skibe fra Malaga vestefter; 2 andre stødte til ham i Soen og disse forlode ham, vel udenfor Cap Spartel, d. 2den Mai. En engelsk Convoi, under en Contre-Admirals Commando, løb samme Dag ud fra Gibraltar og fulgtes med den danske Strædet ud, hvorfra den styrede ad Cadix til. I Algeziras laa en dansk Capitain Mammon fra Altona, der havde været opbragt forrige Aar af en spansk Kaper, og var frigivet i December Maaned. Han var bestemt til Livorno, men da der aldeles ingen Convoileilighed tilbød sig fra Algeziras, efter som Cheferne havde Ordre, at respectere de Spanstes Blokade af Gibraltar, saa havde Capitain Mammon skrevet til Consul Poppe i Malaga, for om muligt at faae Convoi. Da v. Dockum paa Tilbageveien passerede Gibraltar, løb han ind paa Baien og blev liggende bak en Tidlang, hvorefter ogsaa det danske Skib kom ud til ham, og gik under hans Convoi til paa Hviden af Malaga; men da Vinden var god, fortsatte Capitain Mammon sin Cours til Livorno, uden at v. Dockum havde havt Leilighed til at eftersee hans Papirer, formedelst den haarde Sø og stive Kuling. Han erfarede ved denne Leilighed, at den spanske Blokade for Gibraltar kun var af Navn, da der aldeles intet spansk Fartoi befandtes i Sigte af denne Rhed. Den 6te Mai ankom Midelven med Convoi fra Barcelona, og d. 12te Mai kom Blommen med sin Convoi fra Livorno. Fem andre Skibe havde meldt sig til at gaae Strædet ud, og med

alle disse samlede Convoier agtede v. Doctum nu at gaae til Søes. Imidlertid affendte han Nidelveen til Livorno, til Villed, og Glommen til Barcelona for at søge Convoi. Endnu d. 7de Juni var det ikke lykkedes v. Doctum at komme Strædet ud, naagtet han 3 Gange var under Seil og holdt det hver Gang krydsende 3—4 Dage. Paa en af disse Krydstoure hændte ham følgende Tildragelse, som han under 7de Juni indberettede til Villed.

„Da jeg d. 6te dennes krydsede østenfor Malaga med Convoien, som nu var 28 Seilere stærk, holdt en engelsk 36 Kanons Fregat ned paa os, som spurgte, hvor Convoien kom fra, af hvor mange Skibe den bestod, om det var en kongelig dansk Fregat og om vi havde seet spanske Orlogsmænd? Svaret derpaa var, at vi kom fra Malaga; Convoien var bestemt Strædet ud og derfra til forskellige danske og svenske Havne; at naar Convoien var udbragt af Strædet krydsede Fregatten; Convoien bestod af 28 Skibe; at alle, som førte dansk og svensk Flag, havde Instructioner fra mig; at vort Flag maatte vise ham, at vi var en kongelig dansk Fregat; og at vi ingen spansk Orlogsmænd havde seet. Jeg gjorde derpaa ham nogle lignende Spørgsmaal, som han besvarede saaledes, at han kom fra Gibraltar; havde været 2 Dage til Søes; skulde krydse; Fregattens Navn var Ceres, Capitain King, og at han ingen dansk Orlogsmænd havde mødt. Han ønskede os derefter en lykkelig Reise og forlod os. Da han var kommen omtrent 2 Mil til Luvart af os, havde det taget paa at blæse haardt af vestlig Vind, og Strømmen havde sat os østerefter, endeel af Convoien vare ogsaa komne heelt i Læ, hvorfor jeg besluttede at holde af til Malaga igien. Samme Tid saaes den engelske Fregat at holde ned paa os med Force af Seil. Jeg dreiede til Vinden, men han passerede os og vedblev sin Cours ned til Convoien. Jeg forfulgte ham, saa at han ikkun affaar et svensk Skib, hvilket han spurgte, hvor det kom fra og hvor det skulde hen; men Skipperen svarede, at han ikke vidste det. Da jeg nu havde forfulgt Fregatten indtil den var et Stykke

forud for Convoien, dreiede jeg til, for at holde mig ved denne; men da han atter forsøgte at nærme sig mine Skibe, løb jeg ham klos langs Siden, saaledes, at han ikke kunde komme ind i Convoien, og spurgte ham nu, hvad hans Mening var? Han svarede, at han var underrettet om, at der befandtes fiendtlig Eiendom ombord i Convoien, og at han derfor vilde visitere den. Jeg svarede, at dette paa ingen Maade blev ham tilladt, og at jeg forsvarede Convoien. Han udlod sig med, at dersom jeg skød, var han nødt til at svare mig. Men da Vandets Brusen hindrede os i at forstaae hinanden, gjorde jeg ham opmærksom derpaa og tilføiede, at det skulde være ham tilladt at sende sit Fartoi ombord, hvilket han antog. Officieren sagde mig da, at hans Chef var tilfunds at visitere Convoien, hvilket han som krigsførende Magts Skib havde Ret til, og at han havde streng Ordre fra sin Regiering at visitere alle Skibe, hvad enten de vare under Convoi eller ei. Jeg forestillede ham da, at Convoien jo skulde Strædet ud, og det derfor ikke var rimeligt, at der kunde være tractatstridende Ladning i den, men tilføiede, at jeg under ingen Omstændigheder tillod Visitation. Den engelske Officier gik ombord og kom tilbage med den Erklæring fra hans Chef, at dersom jeg ikke tillod ham Visitation, ansaae han denne min Handling for fiendtlig. Jeg svarede ham, at han kunde tage det for hvad han vilde, men at han ikke fik Lov at visitere Convoien; derimod tilbød jeg mig at give ham al den Underretning, han maatte ønske sig, herombord hos mig, men ombord i Koffardiskibene fik han ikke Lov at komme. Han gientog nu Spørgsmaalet om alle Skibene horte til Convoien, og om de alle havde Instructioner fra mig. Jeg gav ham samme Svar, samt at der gik to keiserlige og 3 amerikanske Skibe, som jeg ved min første Sammenkomst med den engelske Fregat havde jaget ud af Convoien med nogle skarpe Skud; disse hørte ikke til Convoien. Hermed gik han atter ombord, men kom tredie Gang tilbage og berettede, at ihvorvel hans Capitain havde bestemt Ordre til at visitere, vilde han dermed lade det beroe, isald jeg vilde giøre

ham den Faveur at vise ham Listen over Havnene, hvorhen Skibene vare bestemte. Dette troede jeg ikke at borde negte ham, især da han udbad sig det som en Faveur; og da han havde seet nogle Navne, takkede han og gif ombord. Den engelske Officier bemærkede, at vor Fregat var en meget god Seiler, da Ceres var bekendt som en af de allerbedste Seilere i den engelske Flaade, og havde endnu ikke modt sin Ligemand, og dog maatte han tilstaae os Fordelen over den."

(Fortsattes.)

Optegnelser

fra Fregatten *Rotas* Ophold i Toulon, fornemmelig den engelske Middelhavs Eskadre betræffende.

Meddeelt af Lieut. E. Wulff.

Dagen efter vor Ankomst til Toulon, og medens vor Chef med Halvdelen af Fregattens Officierer var i Land for at besee Værftet, indkom en engelsk Eskadre, bestaaende af en Tredecker med Stor-Admiralsflag, 3 Liniestibe, 2 Fregatter, en Brig og et Dampstib.*)

Denne Eskadres Ankomst var forud bleven meldt ved Dampstibet *Rhadamanthus*, som vi forefandt her da vi kom. Dens Hensigt var, her at festlig holde Dronning Victorias Kroningsdag, som det netop den Dag var, den 28de Juni nemlig. Det var

*) *Princess Charlotte* paa 104 Kanoner, Capitain Arthur Fanshaw, førende Admiral Sir Robert Stopfords Flag; Liniestibene, *Rodney* 92 Kanoner, Capitain Hyde Parker; *Vanguard* 84 K., Capitain Sir Thomas Fellowes, og *Pembroke*, 74 K., Capitain Morcsby; Fregatterne *Barham*, 50 K., Capitain Corry, og *Carysford* 26 K., Capitain Byam Martin, Briggen *Harlequin*, 16 K., Commander *Erskine*, og Dampstibene *Rhadamanthus* og *Confiance*.

omtrent Kl. 1, og vi havde netop tilendebragt en altid interessant, skiondt ei vor Forventning fyldestgørende Vandring paa det vidtløftige Værst, da Saluten underrettede os om Eskadrens Ankomst. Vi ilede til vore Fartøier og naaede ud til Fregatten kort efter at Kongesaluter vare affyrede samtidig fra alle Eskadrens Skibe, et fransk Linieskib, le Diadème, og Landbatterierne. Alt var imidlertid giort klar hos os til ogsaa at hædre Dagens Festlighed; Flage heistes og dansk Kongesalut, 27 Skud, blev affyret, hvorpaa vor Chef begav sig ombord for at complimentere Admiralen. Ved Solens Nedgang gientoges Saluten som om Middagen. Tre Dage derpaa, om Søndagen, spiste vor Chef med 4 Lieutenanter hos Admiral Stopford, efter at vi samme Dag havde havt Stadsvisiter ombord af den franske Marinepræfect, Vice-Admiral Jurien, samt de engelske Skibschefer.

Vi benyttede denne Leilighed til at bese en engelsk Eskadre, hvis Skibe maatte formodes at være i den fuldkomneste Organisation, da de alle havde været et Aar og mere paa Stationen, og vor Forventning i denne Henseende blev ei heller stuffet. Tiden var imidlertid kun kort for os, da Etiquettens Fordringer og en stiv „Maestral“*) hidtil havde forhindret vort Besøg, og vor Afreise var bestemt til den følgende Dag. Vi brugte derfor Dagen efter bedste Evne til at bese et Par af Linieskibene, Razéen Warham og den bekiendte Sir William Symonds Brig, Harlequin; om Aftenen, efter Bordet, bleve vi førte om paa Tredækkeren.

Vi bleve særdeles hierteligt og forekommende modtagne i alle Skibene, kun hændte os i det første vi betraadte, Rodney, at man antog os for Cadetter, paa Grund af vore Spauletter, der lignede ganske dem deres Hoboister bare. Man introducerede os i Cadetmessen, hvor vi bleve meget artig modtagne, og i Begyndelsen mærkede ingen af Parterne Wildfarelsen; men da den opklaredes, vakte en siebliffelig Forlegenhed paa begge Sider, og vi bleve strax førte med mange Uudskyldninger hen iblandt vore Ligemænd, Lieutenan-

*) Saaledes kaldes i Middelhavet N. B. Vinden.

terne. Samme Feiltagelse gave ogsaa vore Epauletter Anledning til overalt i Land, hvor man stedse antog os for Cadetter, da alle andre Marinere bruge Distinctionstegn, der ere ganske forskellige fra vore; saaledes bære de Franskes maitres (Regnskabs-Underofficiererne) netop Epauletter som vore Capitainer. Folgen heraf var, at ingen af vore Officierer erholdt de militaire Uresbeviisninger dem tilkom; dog, hvor vi vare kiendte, gjorde det ingen Hindring i den artigste og — jeg veed ei bedre Udtryk derfor — hierteligste Modtagelse, man saavel blandt Englænderne som blandt de Franske viste os. Vor Chef blev saaledes overalt modtaget paa det Brillanteste, og fik, da han, anden Dagen efter Kroningsdagen, aflagde Admiral Stopford et Besøg, ved sin Vortgang en personlig Salut af 9 Skud fra Tredækkeren, en Uresbeviisning som ikke kunde andet end vække Opsigt.

Alle Skibene vare paa det Skionneste organiserede og holdte, saa at baade Officierer og Mandskab kunde i Sandhed sole sig vel og hyggelige i deres Skib og være stolte af et saadant Piem. I Rodney vare vi netop i Skaffetiden: hele Mandskabet spiste af blaat og hvidt Porcelain og havde Thekopper etc. af samme, alt af eens Slags og Tegning. Efter Maaltidet giemmes det i Ribber eller Rækker imellem Kanonerne paa Underste-Batterie. Det samme var Tilfældet paa Briggen, hvor Vanjerdækket rundt i Borde var prydet paa denne Maade. Jeg kan ikke negte, at det var mig et høist behageligt Syn, at see Mandskabet sidde ved smukt dækkede Borde og nyde deres Maaltid med en Orden og Reenlighed, som vi hos os allerede maae stige nogle Skridt op i Folkeclasserne for at finde Mage til. Deres Trækar til Vinen, Vatter o. s. v. vare beslagne med Messingbaand, og saa rene og blankskurede, som om der aldrig før var spist af dem. Skafningen foregik paa Batterierne, som sædvanligt, ved Borde og Bænke, der hang i Kroge under Dækket eller vare til at slaae sammen og bortfange, saa at de efter Maaltiderne vare aldeles ude af Veien. Mandskabet tilstaaes to Timer til Middagsmaaltid og Hvile, og en Time til hvert af de andre Maaltider, og der holdes meget strængt

over, at de i den Tid ei kaldes bort eller til Arbeid, uden den største Nødvendighed. De der ere paa Udkil eller anden Post, ved Rattet e. dsl. tilstaaes den halve Tid, idet de affoses Kl. 1, saa at al Skafning om Middagen er forbi til Kl. 2, til hvilken Tid Batterierne skulle være roddelige og Alt reengjort og hensat, hvilket regnes at medtage $\frac{1}{2}$ Time; Skafningen selv regnes høist at vare $\frac{1}{2}$ Time, saa at de have 1 Time til Hvile. En anden stadig Regel er, at alle Fartøier, naar de ligge i Havn, ere ombord til rigtig Skaffetid, og uden absolut Nødvendighed for Tienesten maa ingen Officier beholde et Fartoi i Land og ingen Fartøis-Underofficier nose saalænge iland eller underveis, at han kommer for sildig til Skaffetid. Der tilstaaes Mandskabet rigelig Sovn; de faae sædvanligviis Koierne ned Kl. 7, om Vinteren endog Kl. 6; men saa tillades dem ei heller Sovn paa Bagterne, imellem Kanonerne og lange Dækket.

Mandskabet paa Rodney var det kraftigste og meest martialske, jeg nogensinde har seet: Karle med Kæmpelemmer, en militair Holdning og noget saa Krigeriskt i Blik og Mine, at man maatte troe, i dem at see Veteranerne fra Trafalgar-Slaget. Meget unge Menninger var der kun saa af iblandt dem; Pluraliteten syntes at bestaae af Folk i den for Matrosen kraftigste Alder, henved 30 Aar. Om trent af samme Gehalt syntes Tredækkrens og Barhams Besætninger at være. Denne militairiske Holdning er vel fornemmelig en Folge af den lange Tid Skibene havde været ude, Rodney i næsten 3 Aar, og den Kappelyst som altid vækkes inellem Skibene i en Flaade; men en stor Fordeel have de for andre Nationer, idetmindste for nærværende Tid, deri, at deres Bemandingsreglement blot bestemmer Besætningens hele Antal, samt fastsætter Styrken af Underofficierer, Haandværkere o. dsl., saa at det ved Mandskabets Hvervning er afhængigt af Chefens Held, Anstrængelser, ja vel ogsaa personlige Offere, hvor stort et Antal Heelbefarne han faaer; ja efter bestemte og paalidelige Forsikringer er der Intet der forhindrer selv det største Linieskib fra at have lutter fuldvorne og fuldbefarne Folk i sin Besætning, dersom det iøvrigt

kunde lyttes Chefen at skaffe sig dem og han virkelig vilde gaae saavidt i sine Fordringer.

I Tredækkeren var Falderebs-Indgangen igiennem en stor Port paa Mellemste-Batterie om Vagbord, hvilken Side var Vres-Siden paa alle engelske Skibe, tvertimod hvad der hos os og de Franke samt saavidt jeg veed alle andre Nationer er Skik. Paa de andre Linieskibe og Fregatter var Falderebet som en Port, hvis Overdeel var Skanddækket, da Vastingagen, den alle andre Nationer have meget hoiere end vi, lob i lige Flugt Skibet rundt. Admiralen, en Officier og Flag-Secretairen vare logerede paa Overste-Batterie; Chefen og 2 Officierer under Hytten; paa Mellemste-Batterie havde Officiererne deres Messe agter, med Kamre paa hver Side til Næstcommanderende og de andre Officierer. I alle Kamre, hvor der stode Kanoner, vare disse guult malede indenfor Porten, som Batteriet, og havde hvide Broge og Tallier.

Eygelukaset var, paa alle Skibene, forud paa Overste-Batterie, stort, lustigt, i hoieste Grad reenligt og vel indrettet. Der var saa vel sørget for enhver Bequemmelighed for den Syge og Resconvalescenten, at man glemte, man var ombord i et Skib, og troede sig henflyttet i et af de smukkeste Hospitaller i Land: Mage-lige Lændestole, Sopha, Bibliothek, et smukt Medicin-Skab til den daglige Dispensation m. m. Apotheket selv var paa Vanjerne, smukt indrettet med Hylde og Skuffer, Glas og Flaster, ligesom et Apothek i Land; det oplystes ved en frithængende ziirlig Alstral-Lampe.

Uf Koier havde i alle Skibene 2 fulde Sæt. De havde dobbelt Bund, hvorimellem Matradsen laae. Regelmæssig hver 14de Dag vaskes Koier, eller hver Mandag det halve Mandskabs; naar Reservetoiien er tør, giemmer hver Mand den, sammenlagt som Hovedpude, i sin Koie. Istedetfor vore Surreliner brugtes Knyttelser, sværteede kulforte, blanke uden at smitte af, og fastsyede i Koien; Surringen steer hurtigere, og de fuldkommen regelmæssige Torn af de blankforte Liner tage sig godt ud paa de hvide Koier, naar de ligge bare i Finkenetterne, hvilket for Udlustnin-

gen vist er gavnligt i varme Climater og naar Veiret tillader det. Koienummeret stod med hvide Tal paa en rund enten sort eller blaa Plade, malet paa Koien selv og saa noiagtig placeret, at naar Koierne vare hensatte i Finkenetterne, surrede i fuld Længde, uden Ombukning, viste alle Nummerne i fuldkommen lige Flugt. Til Ophængning brugtes Jernkroge i Viælkerne — kun Pembroke havde endnu de gamle Ribber, hvilket man undskyldte sig for, med den Bemærkning, at det var et gammelt Skib — Skiærli-
nerne havde et Die i Bugten, ikke Kouse, fordi man troede, at Folk derved kunde blesferes af dem i Bataille og ved andre Lei-
ligheder; paa denne Maade ophænges og nedtages Koierne langt hurtigere end med de almindelige Skiærliner. En anden For-
deel derved er den meget væsentlige, at alle Koier komme til at hænge lige høit og høit nok for at kunne passere under dem. En Uorden, man, ved den gamle Maade at ophænge Koierne paa (med Skiærliner om Ribber) har største Vanstuelighed at holde fra at indsnige sig atter og atter, er den, at Nogle hænge deres Koier lavere, Andre høiere, deels af Stiødesløshed, deels for at vinde Plads; ja ofte hænge de sig af Magelighed under en An-
den, og det er da meget besværligt, ja umuligt for den visiterende Officier at passere under Koierne, ligesom ogsaa Mandskabet selv ved Udpurringen hindres i at komme hurtigt op. Naar Skiærli-
nerne engang ere afpassede til lige Længde, opnaaes denne Ega-
litet uden Noie, ved Kouse og Ophængningskroge. Dette er da ikke faa eller ringe Fordele ved en saa lidt bekostelig Indretning.

Hellegatterne vare beundringsværdig store, Alt hensigtsmæs-
sig og smagfuldt, ordnet, og Oplysningen brillant med bare Lys i Lampetter. Fra det øverste Hellegat gik man ad en bred og magelig Trappe ned i det underste Hellegat, hvor samme Orden, ja man kunde næsten sige Pragt herstede. Ved Siden af dette sidste var et lidet Lukas, hvori alle Maler-Apparater m. m. opbe-
varedes.

Alle Dækkene vare af udsøgte feilfrie Planter, yderst hvide med smalle kulsorte Naadder. Den Fyr, hvoraf vore Dæk ere,

holder sig stedse rødlig og kan aldrig opnaae samme Hvidhed som de Engelskes eller Franskes. Alle Maadder vare snorlige, uden Krumning, hvilket tager sig meget godt ud. Nogle af Skibene havde diagonalt lagte Dæk; men jeg horte Klager, yttrede over dem, og at man var paa Veien til ganske at opgive denne Maade, paa Grund af at Planterne lide ved Kanonernes Recul og Frictionen af Rapertiulens i Skibets Bevægelse og Arbeide i Soen. Af denne sidste Grund taltes der om, at de gamle Skiærstokke af Egeplanter skulde indføres igien. Waterbordet var allevegne convex. Hele Banjerdækket, Dækket i Kabytten, Kamre og Helligatter vare i nogle af Skibene malede i Dambræt, med sorte og hvide Quadrater, i nogle var de belagte med saaledes figurerede Bordugtepper. Man sagde, at naar Malningen fra Begyndelsen havde havt Tid til at tørres godt, stod den sig fuldkommen godt, og al Skrabning, Skuring og grovere Spulning blev derved undgaaet. I Soen og til daglig Brug belagdes de meest passerede Steder med gammelt Seildug.

Agter paa Banjerne var det saakaldte breadroom, hvor Brodet laa opbevaret i Sække; ligeledes havde her, optaget af Lasten og paa rede Haand, en Ulges Forraad af alle de mindre Proviantsorter, saasom Cacao, Sukker, The, Meel etc., Alt fyldt paa smukt malede Lønder, med Indholdet paamalet med store Vogstaver; Vægtstaale, Maal etc., det Hele ordnet og paa rede Haand som i en Boutik.

I Lasten herstede den samme Orden, og langs Borde og under Dækket var der kaldet ligesom paa Banjerne.

Alle Luger vare godt placerede i Skibene og lige ovenover hinanden. Lugekarmene vare hoiere end i vore Skibe og beisede med en sortebrun Farve, der havde en speilblank Politur.*) Trapperne vare saa mange og saa godt placerede, at man i en Hast kunde faae Mandstabet op.

*) Opstriften paa denne Politur er meddeelt i Arch. 10 Bd. Pag. 493.

Louge og Varpegods laae i Koggers paa Banjerne, med Gang imellem den og Borde. De holdtes omhyggeligen tildækkede med hyvide Presenninger, hvilket sagdes at bidrage meget til at conservere dem, ei alene fordi de bevares for Smuds og anden Bestadigelse udvendig fra, men fordi Luftens friere Afgang forhindres.

Alle Skibene havde 2 hele Ankerkiettinger; de ere meget nyttede, og den almindelige Maade er at lade Ankeret falde med Kiettingen stiv fra Beddinglaget til Kranbiælken, uden at hale Bugt om Beddingen: paa den Maade bestadiges ikke Ankeret; der er ikke ringeste Fare derved for Bedding eller Kietting, og med de mange Stoppemidler, man nu har, kan man altid lade Kiettingen tage ud lige fra Lasten. I de store Skibe brugtes Jern-Rabbellaring, som vandrede over Jernruller placerede midtskibs og forud imellem Klydsene. Spilbeslaget var det hertil almindelige, med Jerntapper rundt om fornedden, til at gribe i hvert andet Led i Rabbellaringen. Paa de mindre Skibe er det Ankerkiettingen selv der paa samme Maade tages om Spillet.

En Kiettingstopper af en ny Construction havde de paa Tredækkeren. *)

Saavel paa Rodney som paa Barham og Harlequin havde de Beddingen uden Tværbiælke, blot en meget svær rund Pullert, stærkt beslaet med Jern. Beddinglaget hvilede paa en nogle Tommer bred udstaaende Jernplade, der stod i en Spiralgang paa Pullerten. Et fra Siden af Pullerten noget længet udstaaende Horn tjente til at holde Kiettingen op. Disse Beddinge, som man ikke vidste at indvende noget imod, spare unegtelig megen Plads.

Artilleriet frembød ikke meget Mærkeligt. Alle Linieskibene havde, ligesom det franske 84 Kanonskib Diadème, 2 Bombekanter midtskibs paa hver Side, baade paa Øverste og Underste Batterie. Broghere og Percussionslaase vare endtu ikke indførte hos dem, skiondt de erkjendte Begges store Fortrin, ved at see dem

*) Tegning heraf følger i næste Hefte.

ombord hos os. Deres Haandvaaben var som sædvanligt baade hensigtsmæssigt og med Smag fordeelt paa Batterierne. Geværerne stode i en egen Slags Række af Mahognitræ langs med Kabystoddet i dobbelt Rad. Til Puggertterne havde transportable Rækker (racks) af Mahognitræ, der rummede omtrent 20 à 30 Puggertter; de stode paa en firkantet Bund med Fod, vare af omtrent samme Høide som Klingen og bestode af tynde Lister, imellem hvilke Puggertklingen sættes ned. Paa Dæksbiælkerne over Kanonerne vare Piler, Puggertter og Entrebiler indstukne i Læderstroppe til Kanonbesætningen, der saaledes i Tilfælde af Entring havde Vaabnene lige ved Haanden.

Paa Øverste-Batterie stod et Værelse til Brug i Tilfælde at det andet blev bortstjult.

Deres Hønschuse vare smukt indrettede til de forskjellige Slags Dyr. De naaede heelt op under Dækket, og Rummet i Midten, hvortil var Indgang igiennem Gitterdørre paa Forkanten, Agterkanten og begge Siderne, var indrettet til de større Creaturer, som Stude, Kalve og Sviin.

For at undgaae den Uleilighed, at transportere det første Vand til Kabysen i Pose, var et Jernrør anbragt fra Lasten op igiennem Dækkene og langs under det øverste Dæk hen over Riedlerne, med en Hane for. Ved en Trykpompe bragtes det første Vand fra Lasten op i dette Rør.

En Rende under Dækket fra Skibs-Pompen, forsynet med en Hane til at tillukke for Vandet udvendig fra, ledede Pompevandet ud igiennem Siden af Skibet.

Paa det øverste Dæk fandt jeg af Mærkeligheder: For Skildvagterne ved Falderebene var der anbragt en Udbygning paa hver Side udenbords (Repos) saa lang og bred, at Skildvagten havde Plads nok til at bevæge sig. En tredje Skildvagt havde Post forud paa Bakkens, paa en lignende Forhøining indenbords tværs over Skibet. Fra disse Steder kunde Alt omkring Skibet observeres, og intet Fartoi kunde ubemærket lægge til under Vougen eller ved Portene. Agter paa Standsen var ingen Udligspost.

Røfterne vare bredere end vi bruge dem; Mesans- og Stors-Røftet i Get, med en Vare-Merfæraa udenbords paa hver Side.

I Tredeckeren havde de 12 Fartøier, hvoraf de 5 vare placerede indenbords paa følgende Maade: midtskibs paa Galgerne stod en lang Sig, imellem Rundholterne; om Bagbord stod agterst Barkassen med et mindre Fartøi foran, og om Styrbord stode de to næst største Fartøier, det ene foran for det andet. Udenbords hang i Jollebommene 2 Fartøier paa hver Side, det ene foran for det andet, og under Hæt-Jollebommene hang de to mindste Fartøier, og nedenunder disse en lang Sig. Paa Briggen bemærkede jeg en ny Slags Vaadsflamper af Jern, som bestode i to opstaaende Jerntrykker eller Horn, afpassede efter Fartøiets Fagon og klædte med Læder, i disse stode Fartøiet og havde iøvrigt sin Støtte i de tæt op til det liggende Rundholter. Denne Brig havde sin Barkas indrettet til at et andet Fartøier kunde staa inden i den. Løfter m. M. vare til at udtage ved ganske simple Splitbolte, og Chefen yttrede sig vel tilfreds med denne Indretning. Nogle af de andre Skibe havde Fartøier staaende paa samme Maade; men da de Alle havde dem udsatte erindrer jeg ikke med Bestemthed hvilke af dem og de nærmere Omstændigheder derved.

Alle Linieskibene havde runde Ugterspeil med Bægtergange. Udenbords vare Plankerne i Klædningen saa rene, frie for Skivrer og glathovlede, Maadderne saa smaa og egale, Barkholter og alle Kanter saa smukt afrundede, at Skibet saae ud som ganske nyt fra Bygmesterens Haand. Gallionerne vare afslukkede, med Rønder ned til Vandgangen; agter fra Gallerierne gik ligeledes runde Trærender lige ned til Vandgangen, hvilket ogsaa var Tilfældet med Urin-Rønderne for, og disse optog andre Urinrender fra hvert Batterie.

Ved Rejsningen lagde jeg Mærke til, at nogle af Skibene havde, istedenfor Blinderaa, to Gaster under Sprydet, der stode ud til Siderne i en Vinkel af omtrent 60° for Verticalen. Alt det staaende Gods var sværtet, kulsort og glindsende, uden at

smitte af.*) Deres Broge, der i det Hele forekom mig betydelig sværere end vi til samme Caliber bruge dem, vare trendsede og ligesaa smukt sværtede.

Deres Solseil vare heiste meget høiere end hos os, hvilket giver friere Lufttræk og seer bedre ud. Kuldseilene brugte de kun af halv saa stor Diameter som vore, men med to meget lange Ringer til Vindfang; aparte Ruger vare udstaarne for dem, saa at de ikke hang ned over Trapperne, hvor de besudles og gæhere Dygangen, ligesom Luftens Nedstrømning forhindres ved de Bugter de gjøre, naar man ikke borttager Trapperne.

Briggen Harlequin, hvis Seilads skal være ganske overordentlig, var armeret med 14 Carronader 32pd., og 2 lange 9pd. Kanoner, som ere udborede til 18pd. Kugle og Ladning af 3 Pd. Paa dens Banjer vare alle Kamre agter, saa at Banjerne vare aldeles frie lige til Vougen, og uden andet end Kabysen. Langs Ristebænkene og heelt hen i Vougen laa rundt om en Rad Kugler.

Al Eskadrens Skibe rostes Vanguard som et ganske udmærket Skib: som Batailleskib giver dets store Brede og Hvide paa Batterierne, disses Hvide over Vandet, som overhovedet dets ualmindelig store Dimensioner det en stor Fordeel over alle andre Skibe af dets Klasse. Men ikke derved alene udmærker det sig: i dets øvrige Egenskaber som Seiler, Sv- og Manøvestib vare Alle enige i at tilkiende det For-Rangen, og Sir William Symonds har saaledes seiret over sine mange Modstandere, og det uden selv at kunne gjøre de fornødne Beregninger til sine Constructioner. Barham er ogsaa bekiendt som en fortræffelig Seiler. Da Eskadren forblev 8 Dage efter os, havde vor Chef faaet det Løfte af Admiral Stopford, at han vilde sende Barham til Livorno, hvorfra da begge Fregatter kunde løbe ud, efter forud giort Aftale, og i et Par Dage foretage Seilprover. Da Barham var et i høieste Grad velorganiseret og disciplineret Skib, og dertil bekiendt som en udmærket Seiler, vilde den have været en værdig Modstander at forsøge os med; men desværre indtraf Forhin-

*) Opstiften paa denne Sværte skal blive meddeelt i næste Hæfte.

dringer, idet der Dagen før Eskadrens Afseiling fra Toulon indløb Efterretninger om vigtige Begivenheder i Levanten, som ufor-
 tovet krævede den engelske Eskadres Nærværelse. Den 2den Juli
 henimod Midnat, strax efter en Fête, den franske Marinepræfect
 gav i Anledning af den engelske Dronnings Kroning, og hvortil
 vor Chef og Næstcommanderende vare indbudne tilligemed alle de
 engelske Chefer og Linieskibenes Næstcommanderender, lettede Rota
 og gik til Søes.

Bidrag til Kundskab om Dampskibs- seiladsens nuværende Standpunct.

(Dampskibsseiladsens stedse vorende Udbredelse gjør det os til Pligt,
 at meddele vort Publicum Alt hvad vi derom træffe i fremmede Tid-
 skrifter og som efter vort Skjønnende kan tiene til at udbrede Kundskab
 om en Fart, der hos os endnu er langt fra at have naaet det Trin af
 Udvikling, den staaer paa i de fleste andre Lande.

Den første af de her paa eet Sted samlede Smaa-Artikler er ud-
 braget af den Beretning, som Bristol Compagniet lagde til Grund for
 Planen til den i forrige Aar begyndte Damp-Paketsfart imellem England
 og Amerika.)

De fornemste Reiser, som nu regelmæssig foretages af Damp-
 skibe, ere: til Hamborg, Bordeaux, Lisabon, Cadix, Gibraltar,
 Malta, og de Ioniske Øer; i Vestindien fra Jamaica til Barba-
 dos imod Passaten; fra Bombay til Suez, fra Holland til Su-
 rinam; og fra Ny-York til Charlestown og Havana. Reiserne
 fra, til og imellem disse Steder have været giorte Vinter og Som-
 mer, med Regelmæssighed og Sikkerhed, og det med Skibe af
 mindre end 500 Tons Drægtighed, ikke udtrykkelig byggede for
 Stationen, og med forholdsvis svag Dampkraft. Det er derfor
 ikke for meget at antage, at Skibe byggede udtrykkeligt for deres
 Stationer, construerede efter de bedste Regler og forsynede med

de kraftigste Maskiner, ville være istand til at foretage lange Reiser og udholde de sværeste Storme. Behøves det at anføre et Exempel, kan man nævne „Firefly“ paa 500 Tons og 140 Hestes Kraft, som uden Skade gjorde en Distance af 1000 Qvartmiil imod en vedvarende haard Storm af S. V. Og man bør ei forglemme, at det aabne Ocean, med dets langstrakte Søer, er mere gunstig for Dampfarten, end den korte uregelmæssige Søe i Canalen og vore Farvande.

Angaaende Størrelsen og den Slags af Fartoi man bør vælge, da er, for det Første, Fordelen ved store Dampsskibe, fremfor ved smaa, især kiendelig i ondt Veir: de kan holde en lige Cours med Stormen tværs, medens smaa Skibe ere nødte til enten at vende Bøug eller Laaring til Vinden, dersom de ei ville begrave sig under Søen; de hverken tabe Farten eller falde saasnart af, som de smaa; de arbeide mindre, gaae stadigere frem og Piulene ere ikke saa hyppigt, snart under, snart ude af Vandet.

Dernæst børde Bequemmelighederne for Passagererne idetmindste være lige saa gode som dem, der findes paa de allerbedste Seilskibe for nærværende Tid, ellers vil der strax reise sig en Fordour imod dem, som ganske vil afgiore Projectets Skiæbne; ogsaa dette opnaaes bedst i Skibe af endnu meget større Dimensioner end de største Dampsskibe hidtil i Brug.

Det er endvidere velbekiendt, at Forbruget af Brændsel aftager forholdsviis, som Dimensionerne og Maskinkraften være, og at følgelig en stor Maskine kan holdes billigere i Gang end en lille. Skibenes Modstand voxer ei heller i samme Forhold som Drægtigheden, hvilken Sidste voxer som Cuberne medens den Første tiltager som Qvadraterne paa Dimensionerne, saa at et Skib af den dobbelte Drægtighed, i Stand til at rumme en Maskine af dobbelt saa stor Kraft, møder ikke Modstand i samme Forhold. Det større Fartoi vil derfor have større Fart end det mindre, eller ogsaa man kan reducere den forholdsviis større Maskinkraft og Forbruget af Brændsel.

Et stort Fartoi vil med sit Kuling og Sidevind ikke drive saameget og har forholdsviis mindre Dverfrib end det mindre, hvorfor det i Storme af contrair Vind, efter foregaaende Regel, mindre opholdes af disse.

Udrustningsomkostningerne stige ikke i samme Forhold som Drægtigheden. Næsten det samme Mandskab, samme Udrustning, Proviant og andre Forraad, som et Skib paa 900 Tons fordrer, vil være tilstrækkeligt for et paa 1200 Tons.

Det vil dernæst være af stor Fordeel, at kunne indtage en vis Qvantitet af Varer; dette lader sig paa en lang Reise ikke gjøre uden med et Skib af meget stor Drægtighed.

Endelig, hvad angaaer det Slags Skib, man bør vælge, da har man noie undersøgt ethvert stort Dampskib i de fornemste Havne i England og Skotland, baade dem der stode paa Stabelen og dem der vare i Farten; mange store Forbedringer ere efterhaanden indførte, og jeg er vis paa (siger Formanden for Undersøgelsescommitteen) at man endnu er i Stand til paa videnskabelige Principer at levere Skibe, der fuldkommen ville opfylde enhver Fordring paa Hurtigseilen, Sikkerhed og Drægtighed. Et saadant Skib skulde tales saaledes, at det kan præsentere et godt Seilareal, saa at det i aaben Vind, med alle Seil til, kan gjøre jevnt hen 8 Mil, med eller uden Damp, eller lændsende for den sværeste Storm bringe det om muligt til 11 ja 12 Mil. Det skulde ogsaa have velkaarne Skonnertseil til Bidevind-Seilads, saa at det, ved at sætte Hiulene ud af Gang, var i Besiddelse af Resourcer for ethvert Tilfælde; og lang Erfaring har godtgiort, at Dampskibe, som de nu bygges, med større Længde end Seilskibe, ere ikke alene fuldkommen saa gode Søfartøier, men ogsaa ligesaa gode Seilere, baade bidevind og rundt, som de fleste Seilskibe. Af alle disse Betragtninger udgaaer da, at den sikreste Wei, til at vinde godt Udbytte af den anbragte Capital, vil være at bygge et Dampskib af i det mindste 1200 Tons Drægtighed.

En anden Gienstand af høieste Vigtighed er Størrelsens Forhold til Hastighed og Kraft, esterdi Bestræbelsen maa gaae

ud paa at faae et Fartoi af de størst mulige Dimensioner, som med den mindst mulige Kraft kan bevæges med tilstrækkelig Hastighed. Et Fartoi af antagelig gode Proportioner, som i godt Veir og smult Bunde gjør 8 Mil med Maskiner af ringe Kraft, vilde med Maskiner af dobbelt Kraft bringe det til en Fart af 10 Mil.

Smaa Fartoir, eller Fartoir, der kun have korte Reiser at gjøre, see ikke meget paa Besparelse af Brændsel; saalænge de kun komme frem med den foranstede Hastighed, eller ere istand til at overvinde den Sø, de have at kæmpe imod paa deres bestemte Farter, bryde de sig sielden om andet. Beregningerne ved denne Plan ere derfor tagne fra Skibe over 400 Tons Drægtighed. Giennemsniitsantallet af Tons pr. een Hests Kraft er mindre hos de Skibe der tilhøre Bristolcompagniet, end de fleste andre Steder; det er lidt over 2 Tons; men Mermaid, som tilhører Waterfordcompagniet, et af de smukkeste og bedsteilende Fartoir, kommer nærved 3 Tons pr. Hest. I Dublin og Verdeaur-Farten er det accurat 3 Tons, og dette er en meget anstrængende Fart, da Kullene blive indskibede i Dublin for baade Hens- og Tilbage-reisen. Af dem, der fare imellem Skotland og London, have Perth og Dundee mindre end 3 Tons pr. Hest, medens 3½ Tons er det der er reglementeret for de kongelige Dampskibe: Messenger, Phoenix, Rhadamantus, Medea og Dee, hvis Drægtighed er i Giennemsnit over 800 Tons. Af de regelmæssige Paketter imellem Falmouth og Middelhavet have Glamer, Sirebrand og Sirefly Forholdet over 4 Tons; Curacao paa 400 Tons, som gaaer til Surinam, har Maskiner paa 100 Hests Kraft; det kongelige Skib Hermes har 5 Tons pr. Hest, og Monarch, et af de største og skønneste Fartoir der existerer, har 4½ Tons og gjør ypperlige Reiser med denne Kraft. Soho, som i mange Aar har gaaet imellem London og Leith og undertiden til Portugal, har en Kraft af 1 Hest til hver 4 Tons Drægtighed.

Af de ovenanførte Data udgaaer, at Tilvært i Lastedragtighed over et vist Beløb, 500 Tons f. G., ikke kræver Forøgelse

af Kraften i samme Forhold, som udfordres saalænge Drægtigheden er under den Størrelse. Der er al Grund til at antage, at et Fartoi paa 1200 Tons, construeret efter de nærværende forbedrede Principer og forsynet med Maskiner paa 300 Hestes Kraft, vilde bierge sig meget bedre i Søen og giøre ligesaa megen Fart som et Fartoi paa 600 Tons og 200 Hestes Kraft, af samme Bygning.

Det er meget vanskeligt at angive med nogen Nøiagtighed, hvormegent Kul et Dampskib kan anslaaes til at forbruge. En Slags Kul varer Fierdeparten længer end en anden, og en god Fyrbøder bruge $\frac{1}{3}$ ja endog $\frac{1}{2}$ mindre, med samme Effect, som en uduelig eller forsømmelig. Nogle Riedler udvikle Dampen bedre og blive ei saa hurtig stidne, som andre, og nogle Ildsteder og Skorstene svare bedre end andre. Den bedste Slags Kul skal være Blanelly og Swansæa Kullene; de Første kaldes Langenock, de Sidste Graiola: En paastaer, at 13 Centner af dem ere ligesaa gode som 17 Centner af Newcastle Kul; en Anden siger Forholdet at være som 11 til 16. Hugh Lindsay fandt, paa dens Reise til Suez, 12 Centner af disse Kul at række ligesaa langt som 15 Centner af den almindelige Slags. Ved at examinere en Mængde Maskinmestere ombord paa deres Fartoiere i Glasgow, befandtes deres Beregninger af Forbruget aldrig at stemme med Virkeligheden, som man kun var i Stand til at finde ud ved at beregne Antal og Vægt af Karrelæsfene, der vare indtagne, Længden af den Tid de havde havt Fyr paa, og den Quantitet, der havde været tilovers ved Reisens Ende; og selv da lod der sig ikke giøre nogen nøiagtig Beregning af Tab, forarsaget ved Standsninger, Dampudviklingen, Udragning af Ilden o. s. v.

Den følgende Tabel har været forelagt en Committee af Underhuset:

Under 120 Hestes Kraft: 10½ Pd. pr. Hest i Timen.	
160	9½
200	8½
240	8

Ved ru Beregninger af Maskinernes Kulforbrug, tager man sædvanligviis 9 Pd. pr. Hestes Kraft, og dette kommer uden Tvivl nærmest Resultatet af Forsøgene. Her opstaaer naturligt det Spørgsmaal: hvor har de fleste Forsøg været anstillede? Rime- ligviis i London. Bistnok ikke i Bristol eller Lanellsy, Swansea, Newport eller Lydney, da det samme Forhold (9 Pd.) er gaaet i Tradition lige fra den første Oprettelse af Dampskibet. Der- som de foregaaende Beregninger ere rigtige, og Forsøgene, hvoraf man har uddraget Slutningerne, ikke ere giorte med Langenock, Graiola etc. saa maae 7 Pd. af disse være liig 9 Pd. af Kullene fra Newcastle og de nordlige Egne, og Maskiner paa 300 Hestes Kraft vilde ikke engang consumere 9 Pd. af disse sidste Slags Kul. Ved at giøre et Overflag over den Quantitet Kul, der bør tages ombord i et Dampskib, er det bedst at oversee denne For- deel, skiondt der af det Foregaaende er Grund til at troe, at 600 Tons af hlin bedre Slags Kul, som Compagniet kan benytte, vil befindes liig med 750 Tons af den almindelige Slags.

Den Quantitet, som udfordres til Maskiner paa 300 Hestes Kraft, til 9 Pd. pr. Hestkraft om Timen, vilde ikke fuldt beløbe sig til 29 Tons om Dagen, eller 280 Tons (naar man regner fuld Kraft og Consumption for hele Tiden) i 20 Dage. Men der gives Omstændigheder, som formindsker Kulforbruget naar Vinden er god og begge Kræfter ere i Brug, efterdi, da den samme Quantitet Damp ikke behøves, vil Forbruget af Kul være ringere i Forhold, og naar Rulingen er freist og stadig, holdes enten slet ingen eller en meget ringe Fyr. Med stiv Modvind, det En- ste der kan forlænge Reisen over 15 Dage, formindstes Damp- forbruget, da Antallet af Pistonslagene reduceres i Forhold til Modstanden, hvorved Forbruget af Brændsel ogsaa bliver ringere. Det er derfor vist, at der, ved en passende Omgang, vil endnu efter en 20 Dages Reise være en betydelig Deel Kul tilovers.

Men under almindelige Omstændigheder, man kan sige i de 10 Tilfælde af 12, vil Reisen ud til Amerika kunne fuldføres i kortere Tid, og Tilbagereisen, efter al Sandsynlighed, sielden over-

stige 12 Dage. Der vil derfor, ved Udreisens Ende, være fuldkommen en Fierdedeel af de indtagne Kul tilovers, og Alt, hvad man behøver at indtage til Hjemreisen, vil være 250 Tons.

For at giøre Overflag over Vægten af Maskiner, Forraad etc., kan man rundt antage Vægten af Skibsmaskiner med deres Riedler, Jernværk og Vand efter et Forhold af lidt meer end 1 Ton pr. Hestes Kraft, saaledes: 320 Tons for 2 Maskiner paa 150 Hestes Kraft hver; dette, med 580 Tons Kul, og 50 Tons Ankere, Tonge og Varegods af alle Slags, vil udgiøre 950 Tons, hvilket giver, for et Fartoi paa 1200 Tons, 250 T. udester, og omtrent 420 Tons hjemfester, til Geds, Provisioner, Vand og Passagerers Bagage.

Antallet af Passagerer vil være underkastet Variation; men da det er nødvendigt at have Data, for at calculere Vægten af Provisioner, Bagage etc., kan man sætte det til 200, Mandskabet iberegnet. Vand til dette Antal Mennesker, med Jernkasser dertil, vil veie omtrent 20 Tons; Provisioner 5; Reserveprovisioner andre 5 Tons; Bagage, 300 Pd. for hver Person, omtrent 30 T.; disse lagte til de foregaaende giver 1010 Tons.

Da Skibet sikkert vil kunne bære det fulde Beløb af dets maalte Drægtighed, har man endnu 190 Tons tilovers til Fragtgods, som naturligviis maa vælges med Hensyn til Stuvbarheden.

Hvad Reiserens Længde angaaer, da giøre Seilpakterne Overreisen fra Liverpool til Ny-York i Giennemsnit paa 36 Dage, og fra Ny-York til Liverpool paa 24 Dage, dette taget fra en Række af 10 Aars Erfaringer. Et Dampskib paa 1200 Tons, af en god Tegning og med Maskiner paa 300 Hestes Kraft, vil i smult Vand og stille Veir giøre idetmindste 9 Miles Fart; i stiv Kuling, med Vinden imod, 6 eller 7. Denne Regning vil meget forkorte den oven anslaaede Tid af 20 Dage, og de herseende vestlige Vinde vilde sikke en Hjemreise af omtrent 13 Dage i Giennemsnit. I haarde Storme, naar det har dem imod sig, vil det giøre korte Slag under Stormseilene, understøttet af

Maskinen med 72 Hestekraft, giøre en Fart af 5 Miil, og selv da gaae over Stag med Lethed ved hver Forandring af Vinden (om kun en Streg) i dets Faveur og paa $4\frac{1}{2}$ Streg nær Vinden, uden Afdrift.

For at undersøge hvorvidt man kan giøre Regning paa et stadigt Antal af Passagerer, ville vi ifkun henvende Blikket paa den Mængde af Dampskibe, der ere byggede og bygges, den daglige Udvidelse af gamle og nye Linier for Farten, Tilvæerten af Factorierne for Fabrication af Maskinerier til Skibe — Alt tyder paa, at Dampseiladsen med stærke Skridt arbejder paa at fortrænge Seilskibene, paa lange som paa korte Farter, og vist er det, at Dampskibene, hvor de ere satte i Fart, have strax erholdt Fortrinnet og tilsidst taget alle Passagerer fra Seilskibene. Ny-York, denne den vestlige Verdensdeels største Handelsplads, vorer med hver Dag i Vigtighed, og Forbindelsen med Europa tiltager i samme Grad o. s. v.

(Naut. Mag. Jan. 1838.)

Dampskibet som Seilskib.

(af samme Blad.)

Der gives Mange, som troe, at Dampskibet ved dets eiendommelige Bygning ikke duer stort som Seiler. For at modarbejde denne falske Forestilling, meddeles her, hvad et af de ældre og sølselig mindre fuldkomne Krigs-Dampskibe har udrettet ved Seilskraften alene.

Det kongelige Dampskib Dee var, under min Commando, $2\frac{1}{2}$ Aar fraværende fra England, i hvilken Tid vi seilede over 14000 Qvartmile med Skufferne aftagne. Min stadige Skif var det, saasnart vi fik god Vind, at standse med Dampen og aftage Skufferne (unship paddleboards). Bistnok har jeg prøvet at sætte Piulene ud af Forbindelse med Maskinen (disconnecting) men, med mindre det er en stiv Kuling, taber et Damp-

fik saa meget, ved at have to svære Hiul at dreie ved sin Fart, at jeg snart opgav den Plan.

Dee forlod Antigua i Februar, og efter at have dampet i 36 Timer, for at faae god Hoide i Farvandet, gif vi for Seilene alene og naaede Azorerne i 18 Dage. Da vi her fik Vinden ostlig med stiv Kuling, bleve Hiulskufferne strax paasatte og Dampmaskinen sat i Gang. To Dage efter rummede Vinden saa at vi kunde ligge Cours, hvorpaa det atter heed: ned med Dampen og Skufferne af! Da Vinden engang endnu blev stral, fik vi atter Dampen op og ankom til Plymouth med næsten 70 Tons Kul i Behold af vort Forraad, der havde været 210 Tons. En stor Deel af Reisen havde vi hvad man kunde kalde ondt Veir, haard Kuling af ostlig Vind med en betydelig Sø.

En Tour, Dee havde fra Jamaica til Barbados og siden tilbage igien, imod en stiv Pasfat og en stærk Strom af omtrent 1 Miils Fart, afgav et ligesaa slaaende Exempel paa Nyttens af at forene Seilkraft med Dampkraften. Da vi skulde anlobe to Der paa Veien op, forlængedes Distancen til 1400 Qvartmile, hvortil vi behøvede at holde Dampen vedlige i 229 Timer. Vor Tilbagereise var, ved den Cours vi maatte tage, 1200 Qvartmile, som vi tilbagelagde under Seil alene, med Hiulskufferne afgangne, i 158 Timer. Her have vi en Distance af 2600 Qv. Mil, tilbagelagt i 387 Timer, som giver en Gienemsnitsfart af henved 7 Mil i Dagten. Naturligviis forbrugte vi blot paa Opreisen Kul, nemlig 173 Tons, som, naar denne Qvantitet fordeles paa Hen- og Tilbagereisen, hvilket er ikke meer end billigt, giver 5 Pd. om Timen for hver enkelt Hestes Kraft, da Dee har Maskiner paa 200 Hestes Kraft. Den hele Reise kunde rimeligviis have været gjort i 20 Timers kortere Tid, ved at bruge Damp hele Tiden; men dette vilde have forvoldet en Udgift af idetmindste 200 £Sterling. Den største Fart i Etmaalet, for Seil alene, var 196 Qvartmile, og da der var en svær Sø, som gav os megen Slingerads, troer jeg at Dampen vilde snarere have skadet end gavnet os. En stor Fordeel af

Seilene paa en lang Reise, er desuden den, at man kan faae Seilighed til at rense Riedler, Ror og Skorstene.

Hvad angaaer Tiden, som det tager at forandre Dampskib til Seilskib eller omvendt, saa beroer dette vel især paa hvor smult Blande det er; vi fandt, at vi i almindeligt Veir kunde sætte Skufferne paa i omtrent en Time, og aftage dem i det Halve af denne Tid. Da denne længste Tid behøves for at tilberede Dampen, med mindre der er svær Sø, have vi aldrig erfaret noget Ophold ved at Hiulene ei vare færdige.

Den Mening er temmelig almindelig herskende, at Dampskibe, paa Grund af deres Fladbundethed og ringe Dybgaaende, maae drive meget for Seil alene, og at de ved deres Smalhed ere ranke; men denne Mening er ganske feil. Vi fandt, at Dee var en overmaade god Luuholder og besad tilstrækkelig Stivhed. Med de smaa Seil, den havde, var naturligviis dens Fart ringere end andre Orlogsmænd; men den ringe Ufdrift, vi havde, var ganske mærkvaerdig. I en publiceret Rapport om Medeahedder det, at „den krydser udmærket (heri stod Dee tilbage) og at den, i at krydse sig op imod stiv Kuling, ofte har viist sig de andre Skibe i Eskadren overlægen.*) Der er ingen Tvivl om, at meget store Dampskibe jo have de samme Egenstaber. Men let Brise og smult Blande ere dog uidentivl de fordeelagtigste Dufstændigheder for disse Skibes Seilads, i Sammenligning med andre Krigsskibe. Man behøver vel neppe at fortælle en Sømand, at stor Forsigtighed er nødvendig med disse lange Fartvoier i ondt Veir, naar man ingen Damp har til. Et revet Skonnertsseil og et Store-Stormstagsseil ere de bedste; en Storm-Mesau er ikke saa god, da den maa staae noget forlig. Man vil ogsaa finde det nødvendigt at føre en betydelig Deel Seil, for at holde

*) Dette blev os, paa udtrykkelig Forespørgsel, bekræftet af Admiral Sir Robert Stopford, til hvis Eskadre Medeah hørte, indtil den afløstes af Radamanthus.

den støt; og man maa være i Forhaanden med at faae Dampen op, dersom det seer ud til at blive en haard Storm med svær Sø.

Til Bekræftelse af min Mening, om Fordelene ved at afstige Skufferne, fremfor at sætte Piulene ud af Forbindelse med Maskineriet, maa jeg her anføre hvad Hr. Peacock, Master paa Medea, yttre herom i et Stykke han har publiceret. Efter at have rost dette Skibs Seilads i haard Kuling, uden Damp, tilføier han: „men i let Kuling, naar dens Fart ikke er tilstrækkelig til at dreie Piulene rundt, er den altid agterud af de andre Skibe, og har ofte, naar det er faldet i Stille ved Indlobet til en Havn, maattet blive udenfor Ratten over, medens de andre slap ind.“ I Dee, et mindre Skib, fandt vi netop laber Kuling at være vort bedste Veir for Seilads, i Sammenligning med andre Skibe; og det samme vilde have været Tilfældet med Medea, dersom den havde havt Skufferne aftagne; men da den havde Morgans Patenthiul, var dette en Ting, der næsten ikke kunde være Spørgsmaal om, da det tilbageblivende Jernværk vilde have giort næsten samme Modstand, af hvilken Grund jeg ogsaa anseer dem utienlige for en Orlogsmænd.

Wm. Ramsay, Commander.

I Mai=Hefstet af samme Tidskrift besvarer Capt. Ramsay nogle imod Ovenstaaende publicerede Indvendinger, ved hvilken Leilighed han beskriver Maaden, saavel Piulenes Losgiorelse fra Maskineriet (disconnecting), som Stuffelbrædternes Aftagelse seer paa.

For nemlig at sætte Piulene ud af Forbindelse med Maskineriet, er der ved hvert Piul en Pal, som bevæges ved Hjælp af en Vægtstang, hvilken Pal, sat for Piulet, hæmmer dets Omdreining. Vil man nu stille Piulene fra Maskinen, eller omvendt, og man er i smult Vand, saa dreies Piulet frem eller tilbage (hvilket let kan gøres, ved Hjælp af et Par Vindebomme) og Palen sættes for indtil Maskinmesteren har udtaget eller ind-

sat Svingsboltene. Er Veiret haardt, eller Palen ei er at stole paa, bevæges og stottes Hiulene i den rette Stilling, ved Hiælp af to Takler, det ene for, det andet agterester, til Boltene ere udtagne eller indsatte. For at aftage eller paasætte Skufserne, sættes Pal for Hiulene, og dersom man vil vedblive at holde Fart paa Skibet tages en Surring rundt om Hiulsegmentet og Vialken af Hiulkassen o. s. v. Det er klart, at man blot har nodig at aftage Skufserne af den nederste Deel af Hiulet, hvilket steer ved at aftage dem for oven og derpaa dreie Hiulet rundt, saa den overste Deel kommer nedad.

Denne Operation har været foretaget, i Dee, i temmelig haard Kuling og Sø; men i et Veir med tilsvarende Sø, hvor en Fregat vilde være nodt til at giøre sit Forre-Mersseil og Krydsseil fast, kunde sikkert intet Dampskib aftage eller paasætte sin Skuffelbrædter: Dette reiser sig for en stor Deel af deres Storrelse; men da allerede Hr. Fields nye Plan, at have dem i to Stykker, meget formindsker denne Vanskelighed, er der Grund til at vente, at nye Opfindelser ville staafe Midler tilveie, at foretage dette Arbeide i ethvert Veir, der ikke netop er en haard Storm med svær Sø.

At Paasættelsen af Skuffelerne skulde iøvrigt ikke kunne gøres paalideligt, er en Indvending uden Grund, da Vanskeligheden blot bestaaer i, i ondt Veir at faae dem sat i deres rette Stilling; naar dette er steet, er det en let Sag at befæste Skruboltene med deres Mottriker, og den jevnlige Aftagen og Paasættelsen bringer netop Maskinfolkene til at holde Skrueer og Bolte smurte og i god Orden. Medens Dee var i Vestindien, over 2 Aar, vare Skufserne sikkert 100 Gange aftagne og paasatte i Soen, og det mangengang om Natten, uden at der indtraf et eneste Tilfælde at noget gik lost.

Vi skulle nu meddele hvad der er kommet os til Kundskab om Farten over Atlanterhavet til Ny-York med det berømte Damp-

stib „the Great Western“ og et mindre, Sirius kaldet, der afgik fra England i samme Fart kort før det Forstnævnte.

Det var d. 22de April f. A. at det første af de til Paketfarten imellem England og Nordamerika bestemte Dampstibe ankom til Ny-York, efter en Overreise af 18 Dage fra Cork, paa hvilken det mødte meget haardt Veir og Modvind Dets Navn er Sirius, paa omtrent 700 Tons og med Maskiner af 320 H. Kraft; det commanderedes af Lieutenant Roberts i den engelske Marine. Det andet — Great-Western — ankom Dagen derpaa, efter en endnu kortere Overreise af 15 Dage fra Bristol til Ny-York. Det fores af Lieutenant Hosken af den engelske Søstat, og angives at være hejved 1600 Tons drægtig. Nedenstaaende Extract af begge Skibes Logbøger viser den daglige udløbne Distance.

S i r i u s

fra Cork den 4de April Kl. 10 F. M. D.

den 5te Løbet 135 Q. M.	den 14de Løbet 200 Q. M.
= 6te — 106	= 15de — 205
= 7de — 140	= 16de — 195
= 8de — 85	= 17de — 112
= 9de — 136	= 18de — 126
= 10de — 95	= 19de — 145
= 11te — 165	= 20de — 180
= 12te — 190	= 21de — 195
= 13de — 220	= 22de — 195 og

ankom Kl. 9 E. M. D. til Ny-York, efter at have løbet 72 Qv. Miil til. Den hele Distance, der er seilet, er 2897 Qv. Miil, hvilket i 18 Dage giver i Giennemsnit 161 Qv. M. i Etmaalet, eller en Fart af næsten 7 Miil i Bagten.

fra Ny-York den 1ste Mai Kl. 1 E. M. D.

den 2den løbet 153 Qv. M.	den 5te løbet 80 Q. M.
= 3die — 182	= 6te — 106
= 4de — 90	= 7de — 131

den 8de løbet 135 N. M.	den 14de løbet 173 N. M.
= 9de — 180	= 15de — 181
= 10de — 205	= 16de — 182
= 11te — 220	= 17de — 200
= 12te — 183	= 18de — 220
= 13de — 170	= 19de — 203 og

ankom til Falmouth Kl. 6 E. M. D. Hele Distancen, der er løbet, udgjør 2994 N. M., som giver i Giennemsnit 167 N. M. i Etmaalet, eller en Fart af 7 Mil i Dagten.

Den 5 og 6 April havde de rebet M. S. Kuling af Vest med svær Næsefø. Farten var 4 à 4½; Omdreiningerne 8½ à 9 i Minuten; Kulforbruget en Ton i 1½ Time. Den 7de havde de en Storm af Vest med en meget svær Næsefø; Skibet arbejdede svært og tog mange Søer ind; klosrebede Stormstagsseil til (trysails); mindste Fart 3, 4, Omdr. 8.

Den 8de og 9de var Veiret ikke fuldt saa haardt, men Vinden imod; Farten var fra 5. 4 til 6. 2; Omdreiningerne 10—11. Harpir blev blandet med Smaakullene og den sigtede Afte. Den 10de og 11te gif Vinden nordlig og østlig, med en meget urolig og forkeert Sø. Farten var efterhaanden voxet til 8; Omdr. 13. De 4 følgende Dage var Veiret moderat; Farten voxede til jevnt 9 og 9. 6; med stiv favorabel Kuling, og Seil sat, var den 11. 4, Omdreiningerne fra 15 til 17 i Minutten. En Ton Kul varede i 1 T. 15 M. Siden gif Vinden atter om til N. V. med haard Kuling og Sne; o. s. v.

Hjemreisen fete imod næsten stadig stiv Kuling af østlig Vind og undertiden svær Sø. Fjerst Vand brugtes i Riedlerne hele Tiden med Salls Condensatorer.

Great-Western.

Fra Bristol den 8de April.

den 9de løbet 205 N. M.	den 12te løbet 231 N. M.
= 10de — 187	= 13de — 227
= 11te — 201	= 14de — 225

den 15de løbet 247 N. M.	den 20de løbet 220 N. M.
= 16de — 242	= 21de — 165
= 17de — 130	= 22de — 230
= 18de — 156	= 23de — 210
= 19de — 192	

Fra Ny-York den 7de Mai.

den 8de løbet 123 N. M.	den 16de løbet 225 N. M.
= 9de — 165	= 17de — 245
= 10de — 253	= 18de — 242
= 11te — 225	= 19de — 220
= 12te — 192	= 20de — 235
= 13de — 250	= 21de — 205
= 14de — 200	= 22de — 200
= 15de — 245	

Den hele udløbne Distance er paa Udreisen 3125 Qvartmiil i 15 Dage, og paa Heimreisen 3192 i samme Tid, hvilket giver for den Første, som Middeltal af Farten, i Etmaalet 208 N. M. eller 8. 2 i Bagten, og for Tilbagereisen 213 i Etmaalet eller næsten 9 i Bagten (N. Mag. Juni og Juli 1838). Vi bemærke, at Sirius har 2 og Great-Western 4 Master.

For at gjøre disse samlede Efterretninger om Dampskibe complete, optage vi af samme Tidsskrift for August f. A. hvad der berettes om de nordamerikanske Dampskibe, der gaae paa Floderne. Af en Tabel over Dimensioner, Fart m. m. af de meest berømte af dem sees, at De Witt Clinton er det største, dens Længde er nemlig anført at være 235 Fod; Swallow, hvis Længde kun er 225 Fod, er derimod den bedst seilende (den hurtigstgaaende), idet den, efter den giennemløbne Distance, gjør en Fart af 13. 9 Miil i Bagten, hvilket, naar man regner Modstrømmen for 3 Miil, giver dens absolute Hastighed igiennem Vandet 17 Miil omtr. i Bagten. Denne Sidste har en Brede af 23 Fod, De Witt Clinton 28 Fod; den Første stikker kun $3\frac{1}{2}$, den Sidste 5 Fod.

Disse Flodskibe gaae betydelig hastigere, end dem der ere byggede til at gaae langs Kysterne, hvor Søen fra det aabne Hav deels udkræver en anden Construction og deels i sig selv er deres Fart til Hinder. De største Maskiner, det er muligt at anbringe, gives dem, og Kraften er saa stor, at Pistonflagene tydeligen soles under den stærkeste Fart. Til Brændsel bruge de hurtigstgaaende Dampskibe Brænde, hvilket giver dem stor Fordeel over dem der bruge Steenful, da de hurtigere faae giort Fyr.

Lerington, et Dampskib der gaaer til Providence, ansees for et af de bedste, baade med Hensyn til Hastighed og Styrke; den svære Sø, det paa sin Fart er udsat for, generer det ikke i ringeste Maade. Dets Fart er ansat kun lidet ringere end Swallows, 13. 2 nemlig. Dets Længde er 210 Fod, Brede 23 Fod og Dybgaende 5. Men Diameteren af Cylinderen er 48", som er 2" mere end Swallows, og Hjulets Diameter er 12½ Fod, eller ½ Fod større end hiins.

Korgængerer har sin Plads, paa alle amerikanske Dampskibe, tæt foran for Hjulskaserner, hvor Rattet staaer paa en Platform, der er saameget ophoiet over Dækket, at en fuldkommen fri Udsigt have til alle Sider. Et lille Huus er bygget over ham, og ved Hjælp af 2, undertiden 3 Klokker, giver han Signal til at sætte et eller begge Hjul i Bevægelse, stoppe eller bakke dem, et eller begge, Alt efter som han finder det nødvendigt. Klokkerne sættes i Bevægelse ved Liner der gaae ned til et Rækværk tæt ved ham. En Flagstang staaer i Bougen, hvilken holdt overeet med en smækker Udligger, der ender sig i en Pæl, angiver Diametralplanet og tiener ham saaledes til at styre Skibet paa det noiaagtigste efter hvilkenomhelst ydre Gienstand.

Amerikanernes Passion for at komme hastigt frem grændser til Raserie; den ene Dampbaad rivaliserer med den anden, og vel har dette bevirket Dampseiladsens mageløst hurtige Udvikling, men utallige Menneskers Liv ere ogsaa paa den meest uforsvarlige Maade opoffrede. De Ulykker paa Ohio, der kostede imellem 1 og 200 Mennesker Livet, have for ei længe siden været Gien-

stand for Nvisernes Omtale, foruden mindre Tilfælde af samme Art, der vilde have vakt Opsigt nok, om ei indtrufne paa samme Tid som det større. Den sorgelige Historie med Charleston-Paketten i 1837 er endnu ikke af Minde, 90 Mennesker tilfattede derved Livet; paa samme Tid omtrent omkom 300 udvandrede Indianere paa et andet Dampskib, der fyldtes og sank paa en af de vestlige Floder. Næret for brændte Dampbaaden Ben Therfod paa Mississipp, hvorved over 200 Mennesker dræbtes. Saa almindelige blive slige Ulykker, at Nviserne neppe finde det Umaagen værd at omtale dem; saaledes meldtes i tre Linier, at nylig 3 Dampbaade paa eengang opbrændtes udenfor Ny-Orleans. I Bladet „Western Magazine“ finde vi opgivet, at paa Mississippifloderne ere i Aarene 1831 og 32 ikke færre end 66 Dampbaade satte ud af Farten, hvoraf kun 15, under den Titel „abandonnerede,“ synes at være erklærede ubrugelige af Vilde eller deel, medens at 51 ere forliste. Heraf ere 7 tilfattede i Isen, 15 brændte, 24 sunkne ved at løbe imod blinde Træstammer (snaged) og 5 ved at løbe imod andre Dampbaade. Meer end 12 af hvert Hundrede Dampbaade i Farten blive paa disse forskellige Maader tilfattede aarlig i Nordamerika, og 1000 Mennesker hvert Aar i Siennensnit miste derved Livet.

En Passagerer paa Dampbaaden Franklin, fra Louisville opad Ohio til Cincinnati, beskriver et Veddeløb den hele Vei, som er 150 Quart Mile, med en anden Dampbaad, Phillips. Capitainerne havde indgaaet et Væddemaal med hinanden om 100 Dollars. Phillips havde $\frac{1}{2}$ Times Forspring. Paa de første 50 Qv. Mile havde Franklin næsten indhentet den; paa de næste 30 var den kommet den forbi, skøndt ikke meer end 5—6 Skibslængder. Franklins Passagerer, nogle og Tredstøtte, hvoriblandt Damer, toge nu Deel i Fornoielsen, som de ei hidtil havde begrebet; „Hurra — klem paa Capitain! Hurra for Phillips!“ Intet kunde overgaae Mandskabets Anstrængelser paa begge Skibe. Rugerne bleve kastede af; Fyrebrænde bedækkede Dækket, og 2—3 Dyrer holdtes i Gang med at kløve og smaahugge det; Dæks-

passagererne bleve sammenstuvede heelt forud i Vougen for at trykke Fartoiet mere ned; tykke Skyer af sort Røg fyldte Atmosfæren rundt om. Saaledes holdt de det de næste 12—15 Qv. Mile. Begge Baade vare „Hals og Hals“ sammen, da de passerede forbi Warschau, hvorfra de hilseedes med idelige Purraraab af en Mængde Menneſter, der havde samlet sig ved Bredden. Intet Svar blev givet — ikke en Lyd hortes fra noget af Skibene, undtagen den dybe Snorken af Dampen og Larmen fra de omhvirvlende Piul. Kort efter stødte Baadene, der indtil nu havde været ret tværs af hinanden i en Afstand af fra 10 til 50 Fod, sammen med et let Stød. Damerne bleve nu forfækkede og bade deres Mænd om at paatale det. Medens Skrakken rejserede i Damerens Kahyt, var Scenen heel forfæstellig paa Dækket: Begge Baade syntes at være surrede sammen; Officiererne rakte hinanden Haanden over Lendingerne og Mandstaberne kastede truende Blik til hverandre. I det Baadene passerede forbi Petersborg stødte de atter imod hinanden med et mere voldsomt Stød end forrige Gang; Damerne strege, Skrakken spredte sig iblandt Passagererne.... o. s. v.

Denne raa Eigegyldighed for Medmenneſters Liv, der næsten altid, som i nysomtalte Tilfælde, reiser sig af et Væddemaal imellem Capitainerne eller enkelte Personer, eller af anden lige dadelværdig Rivaliseren, har endeligen tildraget sig Lovgivningens Opmærksomhed, og man kan vel snart vente en Lov, der gjør en Ende paa dette Uvæsen. Den stedse vorende Trang til hurtige Communicationsmidler, i Forening med den rastløse og forvovne Charakter, der er den mod Vesten stedse videre og videre trængende Amerikaner egen, har gjort Folket fortrolig med Scener som den ovenfor beskrevne. Hvad siger man om over 40 Dampbaade paa Erie-Søen alene, og næsten 400 paa Mississippifloden? Faren er ligesaa lidt eiendommelig for Dampskibsseiladsen i Almindelighed, som for Nationen, thi det er saare seldent at Ulykker indtræffe med Dampbaadene fra Ny-York og Ny-England, skøndt

de ogsaa anvende Hvittrøks-Maskiner og løbe den største Fart man har kiendt.

Damp-Fregatten „Gorgon.“

(Vi skulle nu meddele vore Læsere en Beskrivelse af det største Damp-Krigsskib, som England eier. Vi ansee dette Skib for det første afgjørende Forsøg paa at skabe en Krigsmarine af Dampskibe, da de tidligere byggede Krigsdampbaades Bevæbning var, i Forhold til Skibenes Kostbarhed, for ubetydelig til, at det skulde lønne sig at danne en egen Aaabenart af dem, hvilken endnu altid var for svag til at den skulde kunne gjøre nogen Epøke i Søkrigen. At Skibe som Gorgon, baade i Henseende til Armering, Mobilitet, Størrelse og Styrke, berettiger til at forudsige dem en betydelig Indflydelse i en Søkrig, synes os udenfor al Tvivl. Hvorvidt en saadan Marine vil være bekvemmere end en Seil-Marine eller ikke, lader sig ikke bestemt afgjøre uden en Beregning, vi savne fornødne Data til; vi helde imidlertid til at troe det Sidste; thi sætte vi Gorgon i militair Henseende liig med en af de sværeste Fregatter (som Transportskib for Tropper har den i Krigen en langt større Rang) og dette troe vi den, med 10 Kanoner en Batterie, alle af sværeste Caliber og de 2 endog 100pd. Bombestøts, kan for-tiene, især med dens mange Fordele i Mobilitet; saa bespares i Bygning, Taktik og Armering betydelige Summer: den bruger meget mindre svært Tømmer, færre kostbare Stykker Krumtømmer; dens Forbindinger ere rimeligviis ikke saa kostbare (Maskineriet udenfor Betragtningen) Master og svære Rundholter, Takkelage og Seil, og endelig det større Antal Kanoner med Tilbehør og Installationer i Fregatten — Alt dette indvinder til at dække Udgifterne for Maskineriet, hvis Bed-ligeholdelse ei koster saameget som Fregattens Takkelage m. m. Mod Udgiften for Kul sættes den 200 Mand større Besætnings Kost og Gage.)

Gorgon er, efter den gamle Beregningsmaade, 1150 Tons drægtig. Dens Længde paa Dækket er 183 Fod; Bredden inel-mem Spulene, 37½ Fod; fulde Brede paa Dækket 45 Fod.

Dette prægtige Skib er byggt i Pembroke, efter Sir William Symonds's Tegning, af ostindisk Teak-Træ, forsynet og styrket paa det fuldstændigste med svære Jernknæer, Kobberbolte o. s. v. Alle Lukaf-Stodder og Dørre ere af Sydamerikansk Cedertæ.

Dens Armering er 16 lange 32pundige Kanoner, hvoraf 12

komme paa Batteriedækket og 4 paa det øverste Dæk. Foruden disse faaer den 3 Bombekanoner af 10 To. Diameter, som udfyde 16pd. Bomber; den ene af disse er placeret for, den anden agter, paa Slæder en pivôt, saa at de kunne skyde rundt i enhver DIRECTION, hvorfor Vastingagen er indrettet til i et Dieblis at nedlægge.

Batteriedækket er paa hensigtsmæssigste Maade averteret til Logis for Officierer og Mandskab, der i Krigstid, Massinfolkene iberegne, udgiore 190 Mand. Banjerdækket er fra for til agter ene og alene bestemt for Tropper med deres Bagage og Gods; og den meget rummelige Last vil kunne holde Vand, Proviant og Gods i Overflodighed for en lang Reise.

Dampmaskinerne ere paa 320 Hestes Kraft, hver 160, forfærdigede af John Seaward & Co., Limehouse, med mange nye Opfindelser i deres Construction og hoist mærkværdige for deres Compacthed, Styrke og Lethed. De have intet af det sædvanlige Støbejerns-Stativer (framework), Svaibælker, Sideslivere eller Korsstykker (swaybeams, side-rods or cross-heads) men da Maskin-Axlerne (line of shafts) ere anbragte lige over Cylindernes Centerlinie, er Stempelstangen directe forbunden med Krumtappen (crank) ved Hjælp af en forbindende Stang af en moderat Længde, uden nogetsomhelst andet Maskineri. Stempelstangen conserveres i vertical Stilling ved en Parallelbevægelse af en særegen og stærk Mechanisme, der tillige sætter Lustpumpen i Gang saavel som Varm-Vands og Skibs-Pomperne (feed and bilge pumps). Hovedbælkerne (main carriages) som bære Axlerne (line of shafts) understøttes af 8 blanksmæddede Svaibælker, 7 To. i Diameter, der hvile umiddelbar paa Toppen af Cylindernes, saa at hele Anstregelsen og Kraften af Maskinerne er ganske indskrænket til Cylindernes og Hovedbælkerne, og ingen gaaer paa nogen Deel af selve Skibet. Hver Maskine staaer paa en meget stærk Fundamentplade, der tilligemed Fortæsteren og Underdelen af Varmvands-Riedlen (hotwell) er støbt i eet Stykke og veier omtrent 10 Tøns. Pladsen, disse Maskiner optager, er

overordentlig lille, kun lidt over Halvdelen af hvad Maskiner af samme Kraft og den sædvanlige Construction med Svaibælker behøve. Der er 4 Kobber-Dampkiedler, som ere ganske separerede fra hinanden og kunne bruges særstilt eller samlede, ligesom det gjøres fornødent; dette er en vigtig Fordeel, da man kan reparere en eller to Kiedler, medens de andre ere i Brug. Kiedlerne staae parvis, Side om Side og Ryg om Ryg, saa at to af dem staae med Forsiden imod Maskinerne og Bougen af Skibet, og de andre to med deres Forside imod Agterenden af Skibet. Der er 12 Ildsteder og 2 Afstehuller (stokeholes), et foran Kiedlerne og et bagenfor. Afstehullerne staae i Forbindelse med Gange, der gaae heelt rundt og over Kiedlerne, hvorved en fri Circulation finder Sted over hele Maskinrummet.

Paa hver Side af Maskinerne og Kiedlerne er der opstillet Kulkasser, der række paa hver Side af Skibet fra Agterstoddet til Forstoddet; Kasserne ere omtrent 8 Fod i Kvadrat og kunne rigelig rumme 400 Tons Kul, der er tilstrækkelig til 16 Dages Forbrug, saa at Maskiner og Kiedler staae imellem to massive Bolde af Kul, 8 Fod tykke. Ingen Kugle kunde gaae igiennem en saadan Masse og endnu gjore Maskineriet nogen væsentlig Skade. Desuden befinde de svagere Dele af Maskineriet, saavel som Kiedlerne, sig under Vandlinien og i Sikkerhed for Skud.

Cylinder-Diameteren er 64 Tommer, Længden af Stempelslaget er $5\frac{1}{2}$ Fod; Skuffehiulets Diameter er 27 Fod, og Længden af Maskinrummet, fra Forstod til Agterstod, er 62 Fod. Disse Maskiner bleve forfærdigede, fuldførte og opsatte i Skibet i lidt over 8 Maaneder efter Ordrens Modtagelse. De sattes for første Gang i Arbejde den 13de Juni 1838 og gjorde i enhver Henseende deres Sager fortræffeligt.

Den 2den Juli foretoges en Provetour ned ad Themsen til Gravesend og tilbage, med et Selskab ombord, bestaaende af Admiralitetsherrerne, Fabrikmesteren Sir William Symonds, Dampskibs-Inspecteuren Sir Edward Parry, flere Capitainer af So:Staten, Formanden for det ostindiske Compagnies Committee for Damp-

ffibsfarten, Skipperlaugets Oldermænd, Sø-Statens Maskinbyggere og Andre. Skibet gik ned ad Floden i den skønneste Stil, og uagtet dets uhyre Skraag og dets Dybgaende, 13 Fod for, og 14½ Fod agter, beholdt det snart en Fart af 11½ Mil (Maskinen gjorde 19½ Slag i Minutten) og med denne store Fart var der ingen kiendelig Rystelse i Skibet. Et Glas Vand, som var sat paa Hælbælkens, og et andet, der stod paa en Bælle, lige over Maskinen, forblev ganske uforstyrret, og Alle, der vare ombord, gjorde den Bemærkning, at Bevægelsen var som i et Skib, der er under Seil; man mærkede ingen anden Virkning af den uhyre Kraft, der drev Skibet frem, end den Hastighed, hvormed det foer igiennem Vandet.

Denne Frihed for Røstelse eller Støden tilskrives to Ting; først Constructeursens ypperlige Forbindingsmaade, hvorved Skibet kan siges at være som eet massivt Stykke Lømmet fra for til agter; og dernæst de store Forbedringer ved Maskineriet, hvorved man har befriet sig fra en Masse af Material, der bevæger sig, henved 40 Tons af Vægt, og at Stæmplets Kraft paa eengang meddeler sig til Maskinbommen, og hele Kraften af Action og Reaction er indskrænket til Basen af den Cylinder, hvorpaa Maskinen hviler.

Gorgon løb ned til Mile-Ground i Long-Reach, hvor man, efter 4 Prøver, 2 med Strømmen og 2 imod den, fandt Medium af dens Fart, som oven anført, 11½ Mil i Bagten med stille Vand. Derfra fortsattes Touren til Gravesend, hvor man havde god Leilighed til at prøve, hvor let Skibet lod sig regiere; Styringen var fortræffelig, og 1 Mand ved Rattet var nok i alle almindelige Tilfælde. Det blev mange Gange dreiet rundt i Floden, paa omtrent 4 Gange dets egen Længde, og brugte her til hver Gang fra 2¼ til 2½ Minutter. Nedad Floden passerede det med Lethed alle Seilere forbi, undtagen Gravesend „Clippers“, og paa Tilbagetouren fra Long-Reach indhentede det Dampbaaden Albion, passerede den og vandt ½ Mil paa den imellem Gravesend og Woolwich.

Forbruget af Kul fandtes, ved at veie det, at være en Ton Wales-Kul i Timen, eller 7 Pd. pr. Hestekraft i Timen, med fuld Fart. Naturligviis naar Seil bruges, eller der gaaes med ringe Fart imod Vinden, vil Forbruget blive betydelig ringere. Kulkaserner i Maskinrummet, der holde 400 Tons, ville være tilstrækkelige til 17 Dages Forbrug med fuld Fart; for 10 Dage til kan der, naar det behøves, stuves i For- og Agter-Lasten, hvilket udgjør i det Hele Brændsel for 27 Dage; dette vil, med en Giennemsnits-Fart af 9 Mile i Bagten, føre Skibet en Distance af 5800 Qvartmile eller 1450 geographiske Mile, ved Damp alene.

Da denne Damp-Fregat vil rumme, foruden sit Mandskab, 1000 Mand Tropper med Proviant og Tilbehør for 2 Maanedre, er det klart, at et Regiment kan transporteres til hvilken som helst Havn i Middelhavet, Østersøen, St. Petersborg eller Vestindien, paa eengang, uden at vente paa Vind, eller standse for Brændsel.*)

Den 6te Juli løb Gorgon ned til Sheerness; den forlod Woolwich med Flodtiden og gjorde Distancen til Gravesend i en Time og 40 Minutter, og derfra til Nore Fyrskib, omtrent 50 Qvartmil, i 3 T. 40^m. Den løb, i Long-Reach, Qvartinilen i 6^m 15^s, imod Strømmen, en Fart der er liig 12 Mil i Bagten. Gorgon har det saakaldte „Stophiul“ meget smalt og af stor Diameter, sammenlignet med Slaget; den yderste Diameter til Kanten af Skuffelen er nemlig 27 Fod; hver Arm har 3 Brædter (floats) et 10 og to 9 To. brede og 7½ Fod lange. Naar Hiulet er 5 Fod i Vand, maa Skibet rulle til en Vinkel af 40° for at hæve Hiulene ud af Vandet.

(Naut. Mag. Aug. 1838.)

*) Fra Themsen til Sundet vil den, under favorable Omstændigheder, kunne være paa 2 Gange 24 Timer; i Giennemsnit at regne, paa 3 Etmaal.

Nattsignaler for Dampbaade og Seil- skibe for at undgaae Paaseiling.

I de engelske Tidsskrifter har der i den sidste Tid været frem-
sat forskellige Signaler, meest med Hensyn til Dampskibe, for at
forebygge Paaseiling ved Nattetider. Iblant disse findes fore-
slaaet Lanterner med couleurete Glas, om hvilke det blandt An-
det er bekiendt, at de formindste Lysstyrken og desuden vel, under
Atmosphærens afverlende Tilstand, kunne give et forandret Farve-
stær. Paa en meget simplere Maade kan man angive en mo-
dende Seiler ikke alene hvad Voug man ligger over, men tillige
meget nær den Cours man styrer; dette kunde udføres ved 3
Lanterner paa følgende Maade:

Tre Lanterner i vertical Linie

betyder: Jeg ligger over Styrbord, bidvind med Vag-
bords Halse.

Tre Lanterner, heiste i Form af en Triangel med Spidsen nedad,

betyder: Jeg ligger over Styrbord, 5 Streger rundt.

To Lanterner i horizontal Linie

betyder: Jeg seiler plat for Veiret.

Tre Lanterner, heiste i Form af en Triangel med Spidsen opad,

betyder: Jeg ligger over Vagbord, 5 Streger rundt.

Tre Lanterner i horizontal Linie

betyder: Jeg ligger over Vagbord, bidvind med Styr-
bords Halse.

Disse Signaler kunne bruges baade af Seil- og Dampskibe.

Signaler for Dampskibe alene.

En enkelt Lanterne fra begge Fokkeraa-Nokker,

betyder: Jeg styrer op imod Vinden.

En enkelt Lanterne paa Fortoppen og 2 i vertical Linie un-
der Fokkeraa-Nokken om Vagbord

betyder: Jeg ligger over Styrbord, med Vinden 3 Stre-
ger fra For.

To verticale Lanterner paa Fortoppen og en enkelt Lanterne under Fokkeraa-Rokken om Styrbord
 betyder: Jeg ligger over Vagbord, med Vinden 3 Streger fra For.

Ved at vælge et af disse Signaler, som paa det Nærmeste angiver den styrede Direction, og heise det i det Dieblik en Seiler sees, vil denne strax kunne vide om der er Fare for at begge Skibes Cours kan bringe dem sammen. Bedst er det at et saadant Signal besvares ved paa samme Maade at angive sin Cours; derved ere Begge gienfaldigen underrettede om hinandens Stilling. Man behøver, ved disse Signaler, ikkun at have Alt i Beredskab om Matten, efter den Seilads man har: Signal-Faldene eller Faldet klart paastukket til at heise og Lanterneerne i deres Vallier, tændte eller utændte efter Omstændighederne. Dampskibe, derimod, bør altid gaae med de deres Cours angivende Lanterner heiste.

Med Hensyn til mine Universal-Signaler bemærkes, at disse her anførte Kiendings Signaler ikke forhindre fra at benytte de i hiint System beskrevne Nat-signaler, da man i saa Fald kun vil have at vise det der omtalte Forberedelses Signal, nemlig 2 verticale Lanterner fra et Sted medens en enkelt Lanterne fra et andet Sted heises op og ned. For tydeligere Forklaring af de her angivne Signaler, med Hensyn til Stillingen hvori de skulle heises, henviser jeg til Afbildningerne i mine Universal-Signaler.

L. J. Kohde,
 Com. Capitain.

Tilbageblik paa Marinen i 1838.

Fregatten Rotas Expedition til Middelhavet danner dette Aars extraordinære Udrustning. Samtidig med den equiperede de to til Bestindjen bestemte Brigger, Mart og St. Croix, samt Cadet-

corvetten *Flora*, hvilke Skibe, paa Grund af det sildigt indtraadte Foraar, ikke før 11te Mai kom til at affeile herfra, for paa sædvanlig Maade at fortsætte Reisen i Følgestab, saavidt Omstændighederne maatte tillade det, til Hviden af Cap Finisterræ. En Storm af D. N. D. med Sneefog stilte allerede Ratten til den 14de Skibene fra hverandre under Norge. Briggerne stødte i Nordsoen atter sammen med Fregatten og fulgtes med den til under Startpoint i Canalen, hvor uroligt og tykt Veir af S. V. paany adspalttede Skibene, indtil St. Croix et Par Dage efter faldt ind med Fregatten og forblev nu hos den til under Cap Finisterræ, hvorfra den detacheredes til sin videre Bestemmelse, Stationen i Vestindien. Underveis foretoges to Gange Proven i i Videvind-Seilads, i hvilke St. Croix viste sig ikke Rota synderligen inferieur, idet den første Gang i V. S. Kuling paa en 6 Timers Stræk over een Boug vandt noget i Luven, men tabte i Farten; anden Gang, i enkeltrebet M. S. Kuling og betydelig Næfese, vandt den derimod i Fart og tabte i Luven mod Rota, men nødtes til at opgive Proven, der stete med lige Seilføring, og bierge Seil for Søen. Da den bestemte Ordre, der var tilslagt Skibene „ikke, i Tilfælde af Adskillelse, at opholde Reisen for at gienforenes“ forbød udtrykkelige Kendejvansbestemmelser, saa forstyrredes Diemedet med Skibenes Afseiling i Estadre, ved ovenomtalte Omstændigheder af Forandring i Vind og Veir.

Rota fortsatte Reisen ind i Middelhavet, krydsede en Tidlang paa Spansketysten og imellem de baleariske Der, og løb den 27de ind til Toulon. Den følgende Dag indkom en Division af den i Middelhavet stationerede engelske Estadre, for i Toulon at fejre Dronning Victorias Kroningsfest; et politisk Galanterie af Engländerne, der gav Anledning til en Række af Festiviteter i de paaafølgende Dage. Den engelske Division bestod af en Tredekker med Admiral Sir Robert Stopfords Flag, 3 Linieskibe, 2 Fregatter, 1 Brig og 2 Dampskibe. Vore Officierer erholdt alt-saa Leilighed til, foruden at bese Toulons interessante Værst, ogsaa at besøge flere af Skibene i den engelske Estadre, hvis for-

træffelige Udrustning og indre Orden og Disciplin fuldkommen svarede til hvad man er vant til at vente sig af den engelske Marine. Ogsaa Besøget i et fransk 84 Kanonstib og nogle mindre Skibe, der laae udrustede, var lærerigt og afgav Beviis for, hvor heldig Frankrig har været i sine Bestræbelser efter at have dets Marine til lige Trin med Englands. Værftet i Toulon imponerede mere ved den store Fod, hvorpaa Alt er indrettet, og de prægtige Bygninger det indeholder, end ved noget egentlig Nytt eller Fortrinligt i Indretninger for det vi have. Dets Rebsflageri er, som bekendt, det bedste i Verden; deres Munderings-System, Skræddersal og dertil Henhørende vel indrettet. To rummelige, med hugne Steen udmurede Bassins til Dokker; de vidtløftige og med største Keenlighed og Orden holdte Vagnios eller Fængsler til Galeisflaver, som til et Antal af flere Tusinde forrette Siouer-Arbeidet her; Tagene over Beddingerne, hvilende paa uhyre Granitpiller; en Tredækker, som med 800 Mand og 18 Spil var halt op paa Land — disse vare de mærkeligste Sienstande. Af 19 nyanlagte Veddinger paa den anden Side af Havnen vare 5 besatte med Linieskibe af første Rang, der stode opførte i Spanter. Den største Artighed og en virkelig national Velvillie imod de Danste lagdes ved alle Leiligheder for Dagen, baade af Franske og Englændere, der ret kappedes om at vise vore Officierer enhver Forekommenhed. Den engelske Admiral gav Rotas Chef en personlig Salut af 9 Skud; den franske Marine-Præfect, Vice-Admiral Jurien, aflagde en Stads-Bisit i Fregatten, ligeledes de engelske Skibschefer, en af hver Klasse, tilligemed Flagcapitainen. Fregattens Artillerie og vor Vajonet- og Landsefægtning tildroge sig især de Fremmedes Opmærksomhed.

Den 2den Juli, ved Midnat, afeilede Rota fra Toulon, løb ned til Syd-Enden af Corsica og med en stiv Kuling af Vest stod igiennem det interessante Pas imellem denne De og Sardinien, Bonifacio-Strædet, hvis snevre Udlob, imellem de mange smaa Der paa den østre Side, passeredes med en Fart af over 13 Mile. Seiladsen fortsattes Nord efter imellem Corsica og

Derne Monte Christo, Pianosa, Elba og Capreia, og den 9de om Morgenen kom Rota til Ankers paa Livorno Rhed. Her indtog den de Billedhugger=Arbejder og Kunstskatte, der vare bestemte for den at hiembringe. Vor berømte Landsmand Thorvald sen med to Kunstnere, Historiemaleren Blund og Billedhuggeren Matthiæ i sit Folge, og ledsaget af Fregattens Chef, der i dette Niemeed var reist til Rom, ankom den 7de August til Livorno, indstibede sig paa Rota d. Sde, og d. 9de om Morgenen lettede Fregatten for at tiltræde Piemreisen.

Under Opholdet i Livorno indkom dertil en keiserlig østerrigsk 48 Kanons Fregat, der havde en Son af Erkehertug Carl af Østerrig ombord, Prinds Friderich, en ung Herre med et behageligt Udortes, paa omtrent 18 Aar, som dannes til Sotienesen. Fregattens videre Bestemmelse var Genua, Toulon, Gibraltar og langs den afrikanske Kyst Middelhavet rundt og tilbage til Venedig. Skibet var smukt og i god Orden, og de østerrigske Sø=Officiere indgiode, ved deres udmærkede Dannelse og indtagende Væsen, en særdeles fordeelagtig Mening om denne for os endnu saa nye Marine.

Ds. l. l. Hojheder, Storhertugen og Storhertuginde af Toscana beærede Rota med et Besøg, ledsaget af en talrig Suite.

En fransk Orlogsbrig, le Ducouidic, Capitain Roland, kom paa Grund paa Sydenden af Malora, hvor vor Fregats Fartøier vare den behjælpelige med at udtage dens Batterie og bringe den uskadt af Grund.

Skivessydning med Kanoner samt Evolutioner og Dvælses med Fregattens armerede Vaade foretoges under Opholdet her paa Rheden.

Paa Piemreisen anløb Rota Malaga, for at indtage Forfriskninger, men fik ei Practica, paa Grund af at en af dens Officiere, Second=Lieutenant F. W. Lund, var død saa Dage før, af en hidsig Feber. Strædet passeredes d. 28de Aug. med en frisk Levant og en rivende Strom ud. Den 6te September andvædes Canalen, som passeredes i et Etmaal, og først da

Wells Banke i Nordsoen var passeret, vendtes første Gang efter Afseilingen fra Malaga. Den 15de maatte Fregatten for Strøm og Stille gaac til Ankers udfor Hammermollen. Den 17de, da Strømmen sagtnede, bugseredes den Sundet ind, af Dampskibet *Wilhelmine*, og kom om Eftermiddagen Kl. 5 til Ankers paa Kiøbenhavns Rhed, hvor forskjellige Deputationer, i festligt udsmykkede Vaade, med Sange og Musik modtog Thorvaldsen, der under sine, i utallig Mængde forsamlede Landsmænds Velkomsthilsen og Fryderaab landede ved Toldboden.

Et Uheld indtraf under Ankringen, idet et Agtervarp afrev Krydsholterne og haardt bleserede en Officier, Sec. Lieutenant E. Wulff, og 4 Mand, der dog alle ere lykkeligen restituerede siden.

Fregatten halede Dagen derpaa ind i Flåden, aftakledes og oplagdes.

Cadetstibet, *Corvetten Flora*, der i Stormen d. 14de Mai var bleven skilt fra de andre Skibe, passerede Dover d. 23de, 4 Dage efter Rota; var under Start d. 26de; løb derfra Canalen ud og til 46° N. Br. og 11° Længde, hvorfra den vendte tilbage til Canalen og kom d. 6te Juni til Ankers ved Cherbourg. Her mødte vore Officierer den artigste Modtagelse af Marine-Præfecten, Contre-Admiral Martineng. Ledfagede af Cadetterne besaa de Krigshavnen (port militaire) med dens berømte Bassiner; Dokken; de 4 colossalske dækkede Bøddinger; de nye Værksteder; Skibene paa Stabelen og dem der vare i Vandet, blandt hvilke var Dampskibet *Meteor*, paa 160 Hestes Kraft, som udrustes til at overføre Ambassadeuren Marssalk Soult til England. Ogsaa Fæstningen, Fort Hommet, blev besøgt, det ældre Værst, Havnemolerne og Koffardi-Bassinet, ligeledes Jernbanen fra Bierget Roule, hvorpaa Stenene til Dæmningen transporteret til Bassinet, hvor de indstibes. Det Interessanteste af Alt var Arbeidet paa den østre Dæmningsværk, imellem Fort Central og Den Pélee, hvilket blev taget i Diesyn ved laveste Ebbe. Hertil føre en Mængde Fartsier Steen fra forskjellige Steder; 2 Dampskibe slæbe Pramme med Béton fra Orlogshavnen, hver 5—6 Pramme

ad Gangen; 600 Mand ere uophørligen i Arbeide med at paa-
fylde Steen, danne Fundamentet og opføre Muren af huggen
Granit. En Corvette, Alcimène, laa paa Rheden; den var ud-
rustet fra Brest, for at danne Sø-Artillerister, og havde til dette
Diemeed et blandet Batterie af 30pd. Mellemstøts, 60pd. Bombe-
kanoner og 30pd. Carronader.

Efter et Ophold af 6 Dage, affeilede Flora den 12te Juni
til Nordsoen, for at foretage de sædvanlige Dvælses. Den 3die
Juli løb den Sundet ind og ankrede paa Kiøbenhavns Rhed d.
5te, hvor den laa i de Dage Hs. keiserlige Høihed Storfyrsten
var her, i hvilken Anledning den gjorde Honneurs paa Keiserens
Navnedag og ved Storfyrstens Afreise d. 12te.

Den 13de Juli lettede Corvetten fra Kiøbenhavn, gik nordom
Siælland og ankrede ved Nyborg den 15de, hvorfra den igjen
lettede d. 17de, løb med en stiv Kuling af Vest igiennem Lange-
lands-Væltet, imellem Lolland og Fehmern og ind i Østersøen op
under Dland. Efter at have krydset omkring her sin bestemte
Tid, kom den d. 11te August Drogden ind og fulgte den 13de
den svenske Eskadre under Commandeur-Capitain Melander, be-
staaende af et Linieskib, en Fregat, en Corvet og en Skonnert,
paa dens Seilads imellem Hveen og Widdelgrunden. Den 19de
ankrede Flora paa Kiøbenhavns Rhed; lagde ind i Flaaden den
følgende Dag, hvorpaa den astakleedes og oplagdes.

Med Dæksbaaden Maagen foretog endeel af de hjemmevæ-
rende Lieutenanter Krydstoure i Sundet, for at gjøre sig bekendt
med Farvandet.

De i Maret's Løb, paa Rigets Kyster og de os nærmest om-
givende Farvande foretagne Opmaalinge ere: Paa Hertugdøm-
mernes Vestkyst ere Høverstrømmen og Süder-Aue med tilgrænd-
sende Løb og Havne, og, i Østersøen, Dgruppen om Christiansø
med omgivende Farvand samt Havnen paa Christiansø selv op-
maalte; ligeledes har Cadetskibet oploddet Stolpe-Flakket og ind-
hentet adskillige detacherede Lodskud. Foruden disse ere meget be-
tydelige Bidrag til Hydrographiens Fremme erholdte ved flere

Officiers frivillige Bestræbelser, hvilke ere: Triangulering af Sundet fra Eremitagen til Kullen og Gilleleie; Opmaaling af hele Odense-Fiord; Elbens Opmaaling fra Hamborg til Tvielenfeth, hyormed det i Aaret 36 begyndte og i 37 fortsatte Arbeide sluttes. I Sundet er Nordenden af Middelgrunden, Saltholms Flakket, hele Stubbegrunden og Ostfiden af Lille- og Bred-Grunden oploddet, og i Drogden en Steen funden og noiagtigen aflagt. Havnen bag Benscholmen — et i Krigstid, for Kanonfartøier, vigtigt Sted — er iaar bleven undersøgt. Kolding og Gamborg Fiordene ere opmaalte. Udsillige Opmaalinger ere foretagne i de vestindiske Farvande, af vore der stationerede Brigger; og endelig ere flere nyttige Oplysninger om vore Farvande meddeelte, saavel af de Toldkrydsfartøierne commanderende Officierer, som af de Officierer der have seilet med den dem laante Cutter Naagen. Saa betydelige Resultater, af vore Officiers egen Drift og Eyst til gavnlig Virksomhed, kunne vi ikke negte vore Læsere og os den Fornøielse at see optagne i vort Retrospect.

Med vore Bærster ere Bygningerne fortsatte fra det forrige Aar: Linieskibet Nr. 29, som har erholdt Navnet Prinds Christian Frederik, har faaet 2det Dæk samt Skandse og Valsdæklene lagte; Klædningen er paasat, paa 11 Ränge nær, som alle ere tilhugne og henlagte til Tørring; Roster, Skiæg, Kranbiælker og Trykkere, Gallions-Rælinger, Speil- og Galleri-Lister samt Kanonportene forfærdigede og, med Undtagelse af de Sidste, paasatte; Speilklædningen paaskalmet, og i Lasten alle Baand fugede samt Skodderne opsatte. Den er saaledes klar til i meget kort Tid at kunne sættes i Vandet.

Fregatten Nr. 30, given Navnet Thetis, har faaet Dæksbiælkerne, Waterbord, Livholt, Skærstokke m. m. lagte; oplædt uden- og indenbords fra Batterieportene op efter og Skanddækket paalagt; de øvrige Ränge af Klædningen ere tilhugne henlagte til Tørring; Skiæg, Jndtømmerne i Gallionen, Kranbiælker, Gildingstræer og Speiltømmerne opsatte; Plankerne til Batteri-

dækket tilhuggede m. m.; saa at ogsaa denne snart kan gøres færdig til Afløbning.

Vombekanonchalouperne 6, 7, 8 og 9 samt Vombekanonjollen Nr. 6 ere fuldforte. To andre Vombekanonchalouper og 5 Joller ere saavidt fremmede, at endnu kun mangler at fastspigre Dækkene og den ydre Klædning, samt opsætte nogle Apteringer.

Paa Gammelholm er Skonnerten Pilen, efter fuldendt Opbygning, sat i Vandet, og en ny Lastdrager, efter Underfabrikmesterens Tegning, reist i Spanter paa samme Vedding og forsynet med Tag. Linieskibet Phoenix er afløstet til Øverste-Batteries Vossbænk, og Briggen Moen, efter forgjæves Forsøg paa at sælge den til Koffardifarten, ophugget. Af Vaade ere nybyggede: en Kragejolle (et meget vel lykket Forsøg i en eiendommelig Bygningsart), 5 større og 5 mindre Fartøier.

Af Reparationer paa Flaaden ere at omtale: Linieskibet Danmark, som har erholdt betydelig Reparation i Dokken og siden paa Nyholm. Dronning Maria har faaet Reparation paa Dækkene; efter at have faaet Tag, hvis Seildug ikke som forhen er malet, men overstrøgen med Firnis, skal det indsættes i Dokken iaar. Waldemar har faaet betydelig Reparation over Vandet, meest paa Klædningsplanterne; den staaer nu i Dokken, hvor den faaer høiere Straakiol og Reparation under Vandlinien og i Bungen. Frederik d. 6te har ligeledes faaet en forøget Straakiol.

Af Fregatterne og de mindre Skibe har Koda til sin Expedition faaet Kobberhuden opført til øverste Linie; Sylls Reparation paa Klædningen; Naiaden, været i Dokken til Reparation under Vandlinien; Briggerne St. Jan og St. Thomas ere kiohalede efter Piemkomsten fra Vestindien, Mercurius har været kiohalt for at kobbres.

Dunkraften Nr. 2 og endeel Pramme have været paa Land til Reparation, og Lægteren staaer nu paa Land til Hovedreparation.

Apteringerne ere fuldforte i Frederik d. 6te, Koda, Flora, Diana, Mercurius, Mart, St. Croix, Pilen og Vandesternen

samt paabegyndt dem i Maiaden. Af Krudtkasser til Skibene ere forfærdigede 180 Stykker.

Den nye Ankerkran er samlet, boltet og opsat. Beddingen Nr. 3 paa Nyholm har været opbrudt paa den nederste Halvdeel, nye Pæle nedslagne og Langtræer paalagte. Nogle nye Fortoinings- og Varpepæle ere satte; 2 Flydebroer og 2 Bomme givne Hovedreparation. Af Vulsærk er sat i Fod 55 Alen, ved Mastekranen paa Nyholm, og Slyngværket til Riøhalingsgien repareret; 200 Alen nyt Vulsærk er slaget for Opudringen; paa Dokken er sat 42 Al. Vulsærk.

De, forrige Aar paabegyndte, 5 nye Kanonbaadssture ere fuldførte. En Tommersfiærm af 108 Alens Længde er bygget og en anden paabegyndt. Pavillonen og andre Huusbygninger have erholdt betydelige Reparationer. I Dreier-Værkstedet er indrettet en Maskine til at dreie cylindriske og coniske lange Stager.

16 svære Master og Spryd ere udtagne og 15 indsatte, foruden Kranen paa Dunkraften og Ankerkranen. Masterne ere deels reparerede, deels omskiftede med nye eller udtagne for Dokning &c.

I Sæmmelholms Smedie er forfærdiget Ankere til en Fregat og 4 Brigger, endeel Knæer m. m. Paa Voldkærkstedet ere 400 nye Fade forfærdigede.

Til Sø-Statens Artillerie er fra Stafvis leveret 8 Stykker 30pd. Kanoner, 35 lange 18pd. Kanoner og 2 lette 12pd. Carronader. Modtaget fra Frederiksværk 5000 nye 18pd. Kugler. Endvidere ere Arsenalets Beholdninger forøgede med 25 nye trelobede Espingoler; Kobberfængrørdaaser til et Linieskib og en Fregat; 3 nye dobbelte Sugespøiter, og 200 Gentner Krudt fra Donse Fabrik. Raporter til $1\frac{1}{2}$ Linieskib ere forfærdigede. 200 Geværer og 200 Pistoler ere forandrede til Percussion, og 200 Percussionslaase forfærdigede til Kanoner. I Linieskibet Frederik d. 6te ere Panerne til Trykværket anbragte.

De Forandringer, der ere foregaaede i Marinens Personelle, have været berettede med hvert Hæstes officielle Deel; deriblandt bemærke vi her med Beklagelse, at to af Statens meest distin-

guerede Officierer, formedelst svækket Helbred, have seet sig nødsagede til at forlade den i en Alder, der vilde have berettiget Fædrelandet til endnu længe at gjøre Regning paa deres Talent og Dygtighed. Aaret er ikke heurundet uden den Dyrkkel igiennem Graderne, der vedligeholder Haabet, hvorom det hedder, at det „stuffed gjør Hjertet sygt.“ En liberal Forbedring i Officierernes Sø-Emolumenter; fortsatte Bestræbelser for at opnaae den hensigtsmæssigste Forpleining for Mandstabet; Udstædelsen af et Klædningsreglement for Skibsbesætningerne; Sø-Indrulleringens Indførelse i Hertugdømmet Holsteen; Asylers Oprettelse i Nyboder for de derværende mange hjælpeløse Smaabørn, og endelig den virksomme Hiælp, hvormed den forrige strenge og langvarige Vinters Nød afvendtes fra Nyboders Befolkning — dette er hvad der i Aarets Lob er gjort for Marinens Personnel.

I Dampstibsfarten i vore Farvande synes dette Aar at have bragt større Liv, idet ikke alene nye Linier ere oprettede imellem vore Provindser, men flere fremmede Skibe: det engelske Sirius, det franske Paris, det svenske Malmø, i regelmæssige Farter besøgte vor Rhed. At en Sydsøfarer udrustes, for til Foraaret at udgaae herfra, er et glædeligt Tegn paa fornyet Liv i vor Handel, og Hvalfangsten i Sydhavet vil — det haabe vi — rigeligt erstatte os den, saavel i politisk som nautisk Henseende, mindre kraftig funde Chinafart. Denne første Expedition herfra skyldes efter Forlydende en af vor Handelsclasses Hædermænd, Grosferer og Ridder Jacob Holms bekiendte patriotiske Driftighed. Dobbelt Grund har man til at ønske denne første Expedition et heldigt Udfald, thi vi skulle da snart see den efterfulgt af flere: den har Plads og Udbytte for saamange vi kunne udsende, derom vidner den aarlige Tilvært i denne Fart baade fra Amerika, England, Frankrig og Holland; og den vil blive den bedste Skole, ikke alene for driftige, kække og dannede Koffardicapitainer, men for Sømand og Matroser i det Hele, thi ingen Fart er bedre stillet dertil, end denne. Det er bekiendt, at Risbenhavneren i Særdeleshed og Siællænderen i Almindelighed udmærker

fig, blandt de for Dygtighed over hele Verden bekiendte danske Matroser, ved forvooven Driftighed og Hang til eventyrlig Fart, en Egenstabs, som har berøvet os saamangen dygtig Karl, der søgte den Tilfredsstillelse paa nordamerikanske, engelske og hollandske Skibe, som vor egen indskrænkede og monotone Skibsfart ei kunde tilbyde ham, Sydsøfarten vil, naar den engang kommer i Flor hos os, skaffe Bestiæftigelse og Brød for den flinke Matros og bevare os ham til Fædrelandets Forsvar, naar engang hans Tjeneste dertil maatte kræves.

Al fremmede Krigsskibe have iaar deels besøgt vor Rked, deels passeret Sundet: de fra Middelhavet tilbagevendende svenske Skibe, en Fregat og en Corvet. Den russiske Fregat *Castor*, 54 R., som efter en Dags Ophold affeilede sydester, hvorfra den var kommen. Hø. keiserlige Høihed Storfyrst-Thronfølgeren ankom hertil med det kongelige svenske Dampskib *Gylfe* i Folgeskab med det keiserlige russiske Dampskib *Hercules*, 24 R., som under Storfyrstens Ophold her gjorde Tourne til Stettin og Lybek, indtil det d. 12te Juli afgik med H. K. Høihed. Den 6te Juli ankom det kongelige preussiske Dampskib der *Adler* hertil og affeilede atter sydester d. 13de August. Det kongelige svenske Dampskib det svenske *Leyonet* ankom hertil d. 31te Juli og stod Dagen efter sydester, hvorfra det var kommet. Den 13de October passerede Nord fra den engelske Fregat *Cleopatra*, 26 R., med en Gesandt, Marquien af Clanricard, til St. Petersborg, og atter paa Piemreisen d. 4de Novbr. Det kongelige engelske Dampskib *Lightning* passerede ligeledes frem og tilbage fra St. Petersborg, og d. 19de November passerede en svensk Orlogscorvette nordest.

Blandinger.

Engelsk Bemandings-Reglement.

Antallet paa Dff. og Und. Dff. i 3 th. rate eller fra 70 til 80 R. Skibe: 1 Capitain, 6 Lieutr., 1 master, 1 Under do., 16 Cadetter, 6 masters assitants, 3 Chirurger, 1 Præst, 1 Overkanoneer, 3 Kanonerer, 20 Underkanonerer (gunners crew), 1 Baadsmand, 9 Qvartermestere, 6 Baadsmandsmather, 3 Vaks-U. Dff. (Capt. of the forecastle), 1 Skibmand, 1 Ov. Mester paa Sluppen, 1 do. Barkas, 1 do. Trav. Slup, 6 Mers-U. Dff., 3 Mast do., 3 Skandse do. (afterguard), 1 Overflagmand, 1 Overtommermand, 2 do. Mather, 1 Kalfakterer og 1 do. Math, 14 Undertommermænd (eps. crew), 1 Bødker og 2 Mather, 1 Seilmager, 1 do. Math og 2 Lærlinge, 2 Skibs-Corporaler; 1 Waabensmed og 2 Mather; 1 master at arms (Politibetient); 1 Kæbflager; 6 Volonteurer af 1ste Klasse og 2 af 2den; Forvalter, Skolemester og Secretair.

Den 30te April 38 blev i England ved allerhøieste Commisforium overdraget en forenet Commission, bestaaende af Marinens og Armeens høieste Auctoriteter, Admiraler og Generaler i Alt 15 Personer, at undersøge de forskiellige Avancementsprinciper, der hidtil fulgtes i begge Stater, sammenligne hver Stats Tjenestetid og Vilkaar i de forskiellige Classer, og indkomme med Forslag til Forandringer heri, forsaavidt saadanne maatte findes ønskelige og forenelige med tilbørligt Hensyn til Deconomie.

(u. S. Journ. Juni 38).

Contre-Admiral etc. C. N. Rothes Levnet.

Begavet med Mandsevner af en høiere Rang og en Character af ualmindelig Styrke og Fasthed; omtumlet fra tidligste Ungdom i uafbrudt Virksomhed som Sø-Officier; i den modnere Manddomsalder brugt af sin Konge i de vigtigste Poster — maatte Rothes Biographie blive en af de meest interessante, vi kunde byde vore Læsere. Det, vi her see os istand til at give, indskrænker sig, desto værre, til hvad der neppe kan fortjene andet Navn end et blot Omrids, saa sparsomt udfyldt, at man deraf kun ufuldkomment opfatter den begavede og kraftfulde Mand's Billede. Men ei heller Rothe efterlod sig Optegnelser om sit eget Liv: stedse fængslet i rastløs Virksomhed³ for den nærværende og den kommende Tid, levedes der ham intet Øium til at lade Tanken dvæle ved den Tid der var svunden, og, i Optegnelser eller i skreven Meddelelse til Venner, at efterlade sig Beretninger om de Begivenheder, han selv havde taget nærmere Andeel i.

Det er altsaa, ved at benytte de fragmentariske Optegnelser, som Rothes Svigersøn, Hr. Legationsraad Stampe har samlet, og en Charaktertegning, forfattet af Broderen, Hr. Geheimconferentsraad Rothe, samt hvad vi selv fra en sildigere Tid af egen Hukommelse have kunnet tilføie, at vi her ville forsøge at give en nogenlunde sammenhængende Udsigt over en af vor Stats meest udmærkede Mænds Liv.

P

Carl Adolph Rothe, Contre-Admiral, Kammerherre, General-Adjutant af Sø-Statens, kongelig Jagtcapitain, samt Deputeret i Admiralitets og Commissariats Collegiet, Commandeur af Dannebrog og Dannebrogsmænd, blev født d. 8de December

1767 paa Herregaarden Tybjerggaard i Siælland, som hans Fader, den navnkundige Tyge Rothe, dengang eiede.

Allerede i en meget tidlig Alder yttrede sig hos ham Spiren til det genialste, kraftfulde Væsen, som siden udviklede sig, og Elementerne til en ualmindelig, med stærke Contourer tegnet Charakter viste sig kiendeligen. Af Naturen skienket en stærk Legemsbygning, havde i Ungdomsaarene hans hele Manceer og alle hans Bevægelser et vist Præg af udtryksfuld Kraft, men tillige en vis Stivhed og Uhiælpsomhed, som foraarsagede, at han, ved sin Tilboielighed til dristigt vovede Dvælses og Foretagender, ofte paadrog sig legemlige Veskadigelser og Smertes: saa vel imod disse, som imod Veirligets og andre Naturbegivenheders Indflydelse, der ellers pleie at paavirke og ængste den yngre Alder, viste han en i hans Alder usædvanlig Haardforhed. Frygt for Fare syntes, allerede da, at være ham ubekendt, og modig gif han imøde det, hans Ligealdrende søgte at undvige.

Ifke mindre kraftfuldt end hans Physiske var ogsaa i tidlige Alder det Geistige. Lidet tilboelig til at forstaae sig Kundskab igiennem den sædvanlige Skoleunderviisning, hvis stillefiddende, tvangbundne Form ikke passede til hans virksomme, frihedelskende Drifter, syntes han meget mere at have en eklekret Modbydelighed for Alt, hvad der var Skoletvang, saa at han hellerikke gjorde nogen synderlig Fremgang i Skolen; hvorimod han, betragtede med rolig, ufravendt Opmærksomhed de ham omgivende Gienstande og det, der foregik i det eensformige Landliv, han levede, gif i Stilhed sin egen Vej, hentende sine Ideer ud fra sig selv, ubekymret om de bifaldtes af Andre eller ikke, og hængende ved dem indtil Paastaelighed.

Det var at forudsæe, at der fra disse Egenheder og Former vilde i Tiden uddanne sig en ualmindelig Charakter og noget Egent, som endnu ikke lod sig ret skielne. Det var desaaarsag vanskeligt at finde den rigtige Maade for hans Opdragelse, og hans forstandige og for deres Børn meget omhyggelige Forældre overlode ham derfor mere til sig selv, end man ellers pleier

med den yngre Alder, hvorimod de fremfor Alt stræbte at give hans moralske Begreb den rigtige Retning, hvilket ogsaa lykkedes dem i den Grad, at der hos ham blev lagt en urokkelig Grundvold for en Moralitet, som siden, under et meget omtumlet Livs Tilfælle, aldrig svigtede. Hans menneskekiendende, i det menneskelige Hjerte dybt stuende Fader, som havde bestemt denne Søn til Krigsstanden og Tjeneste i den af ham — Faderen — saa høit, indtil Beundring ærede Sø-Stat, hvor ogsaa Sonnen vandt det stionne, Familienavnet prydende Rygte, forstod at skjælné hine underlige Anlæg og Drifter; og da det ikke undgik hans skarpe Blik, at det alene var paa egen Virksomheds og Erfaringens Vej, at dette underlige Væsen skulde uddanne sig selv, til engang at vordre den Mand, han syntes bestemt til at blive, saa lod Faderen hans Oplærelse for det Meste være indskrænket til det Elementaire af de Kundskaber, der ere nødvendige for et hvert i Verdens dannede Cirkler indtrædende Menneske.

Denne Maade, hans Hjemme-Underviisning var indrettet paa, havde til Følge, at Carl Rothe ingenfinde kom til eller gav sig af med den egentlige Boglærdom, som han ikke satte nogen hoi Priis paa, endstiondt han sit hele Liv igiennem havde den største Hoiagtelse og dybeste Ærbødighed for den sande Videnskabelig, og søgte at erhverve sig deraf selv, hvad han troede der kunde føre til Anvendelse og Gavn i Menneskelivet. Men ikkun efter denne Maalestok var det, han taxerede al Kundskab og Viden, saa at han ofte ikke styede at ringeagte endog de meest roste Arbejder, naar de ikke tilbode ham Noget, for det praktiske Liv Brugbart; hvilken Ringeagt han da, i sin sædvanlige energiske Udtryksmaade, og ligegyldig for, om Andre vare af forskiellig Mening, ikke formaaede at tilbageholde, selv under de stærkeste Modsigelser, med mindre han, hvilket dog ofte var vanskeligt at opnaae med ham, saae sig overbeviist ved Grunde, som hans lyse Forstand bød ham erkiende.

Allerede i sit 3die Aar var Rothe, efter den Tids Skik, bleven indskrevet som Søcadet. Ved hans Underviisning blev der

taget Hensyn til denne hans Bestemmelse, og en af hans Lærere var Lieutenant Sneedorff, Ewalds og Gerner's Yndling, ogsaa i Tyge Rothes Huus længe en yndet Gæst. Sneedorffs varme, poetiske Charakter synes ingen Samklang at have fundet i den unge Rothes, uidentviol fra Faderen arvede, strenge, praktiske Sind, ikke heller fandt der i ældre Alder den Tilnærmelse Sted imellem dem, som ellers hiint Forhold pleier at give Anledning til imellem saa agtværdige Charakterer. To Gange, i 1776 og 1778, ansøgte og erholdt Faderen Tilladelse til at lade ham privat undervise, hvilket vidner om, at man dengang har modtaget de Indskrevne i en meget tidlig Alder til Underviisning paa Academiet; naar han tiltraadte denne, finde vi ikke omtalt, men sin første Udcommando til Søes modtog Rothe d. 19de April 1779, til Linieskibet Gronland, Com. Capt. Jens Gerner, der havde Station i Drefund som Vagtskib. Da imidlertid Indfødsretten, Com. Capt. Winterfeldt, beordredes til en Krydstour i Nordsøen og under Nordcap, udvirkedes for Rothe Tilladelse til, paa egen Bekostning at gjøre denne Tour med, og han traadte derfor allerede d. 27de April over paa dette Skib, som efter endt Togt kom her tilbage og oplagdes den 12te September.

Det følgende Aar blev Rothe, i Slutningen af Juni, commanderet med Fregatten Kiel, Capitain Claus Tønder, som hørte til Vice-Admiral Schindels Eskadre og krydsede med denne i Nordsøen til Handelens Beskyttelse. Eskadren blev i Slutningen af September adspaltet af Storm, og Skibene ankom enkelte til Kiøbenhavn i October og November Maaned. Linieskibet Prinds Frederik tilfattede den 30te September paa Kobbergrundene ved Lesø, og Kiel stødte ogsaa paa samme Grund, men kom af igien og maa have været blandt de sidste af Eskadrens Skibe, der naaede Kiøbenhavn, da Commandoen først blev strøget d. 29de November.*)

*) Capitain Claus Tønder var bekendt som en barst Mand, blandt sin Tid ingenlunde for sin Dmgangstone bekendte Skibschefen.

1781 den 16de Marts blev Rothe virkelig Cadet med Gage, og erholdt saa Dage derefter Udcommando til Linieskibet Sophie

Som et Exempel paa den Behandling, Ungdommen den Tid mødte i Skibene, fortalte Rothe, naar han var oprømt, hvorledes han, en Dag ved Aftensbordet, endelig engang havde været saa lykkelig at faae fat paa Sukkerbøssen og nu ret stulbe til at sukke sin Brød, da i det Samme Chefens Tordenstemme løb over Bordet: "Hovmester! hvad skal den Kavneunge med Sukkerbøssen derne? Tag den fra ham!"

Siden vi ere komne i Gang med at fortælle Anecdoter, tillade man os endnu at tilføie en, som Bidrag med Nysansførte til Oplysning om hiin Tids Sæder. (Cheferne besørgede, som bekendt, dengang Officierernes og Cadetternes Bespisning, hvilket — som Korfoed siger i sin Rapport foreg. Heste Pag. 41 — ofte gav Anledning til et slet Forhold imellem Chefen og hans Officierer; da disse, undertiden ikke uden Grund, lode sig forlyde med "mager Kost" — "daarlig Levemaade" o. s. v. og hiin let blev forledt til at ansee den fælleds Mæsse for sin private Huusholdning, hvor strængeste Tarvelighed var priselig Orden, medens der i alle Fald var en lille Extraret for Patriarchens egen Mund — en ganske sædvanlig Ting i Familielivet paa den Tid. Til den reglementerede Aftensmad hørte, lige til ind i dette Aarhundrede, altid Brød, foruden koldt Røkke.) En af de yngste Lieutenanter i et Skib havde i flere Dage seet en Lækkerbidsten af en Ost blive sat for Chefen, som lod sig den smage vel, taalte ogsaa at Røstmb. og Tredieomb. gjorde et Snit; men saasnart den fjerne sig længere fra ham, lød strax et: "Hovmester! bring mig den Ost igien!" Lieutenanten, der sad nederst for Bordenden, vovede ikke ligesrem at begiære Osten; heller ikke nyttede det ham at sende en af Kachtopparterne efter den, thi Ingen vovede at nærme sig Chefens Plads uden Hovmesteren, og vilde denne have udstrakt Haanden efter den, havde strax et: "Bil I lade den Ost staae!" Iammet hans Arm saa sikkert som en Zitteraals Slag. Lieutenanten satte derfor en anden Plan. Med alvorlig, efterregnende Mine strakte han sin Kniv hen over Bordet i en straa Retning, derfra foer han i modsatte bidevinds Vinkel over til den anden Side, og saaledes Slag for Slag saa langt Armen kunde række. Dette tilbrog sig Chefens Opmærksomhed. "Hvad er det for Fagter han har for derne, Monsieur N. N.? Hvad sidder han og stiller efter med den Kniv?" — "Jeg regner efter, Hr. Commandeur, hvor mange

Frederikke, Commandeur Greve Adam Moltke, som med en Tender, Snauen Fama, fra Begyndelsen af Mai til midt i Juni krydsede i Nordsoen til Handelens Beskyttelse imod de krigførende Magters Kapere, som i stort Antal foruroligede disse Farvande. Sidst i August blev Skibet oplagt, og i December fik Rothe Ordre til Fregatten Bornholm, som under Capitain Mathias Wille's Commando skulde gaae til Vestindien. Denne Fregats ulykkelige Hændelser paa dette Togt har erhvervet den Naamkundighed baade i og udenfor Marinen. Bornholm var bygt i 1774 af Gerner, og hørte til den Tid's sværeste Fregatter; den førte nemlig 36 Kanoner, 12 Pdg. Den havde allerede gjort 2 Togter for dette; det ene, under Capitain Weugel, til Middelhavet, og det andet, under Schionning, til Vestindien, hvor den bekiendte Affaire med de engelske Kapere forefaldt, som havde Schionnings Cassation til Folge, da han i Mai dette Aar vendte tilbage fra Stationen. Det hød, at Wille modtog Commandoen, efter at en Anden havde unddraget sig fra en Tour, som efter Aarstiden maatte forventes at ville blive besværlig. Suedorff var Næstcommanderende; nuværende Vice-Admiral Wessel Brown og Greve Wedel vare Lieutenanterne, og af Cadetter vare derombord: Soelberg, Holtermann, Bang, Mac Dougall, Rothe og Michael Wille, en Søn af Chefen.*) Allerede her paa Rheden begyndte denne Fregats Fataliteter: dens Barcas, som havde været i Land for at hente Vand og Provisioner til den i Renden seilklar liggende Fregat, forulykkede under Dumbordseilingen om Ufstenen, og Lieutenant Grev Wedel med Cadet Bang og alle Folkene i den tilsatte Livet. I Grev Wedels Sted commanderedes Lieutenant C. von

Slag jeg skal gjøre, for at lægge den Dst op, der staaer histoppe." Commandeuren, som tog Winket med fuldkommen Bonhommie, svarede: "Han er en Spaesmager, Monsieur R. R. — Hofmester! tag den Dst og bring den til Lieutenanten!"

*) Holtermann døde som Capitainlieutenant paa en Reise til Ostindien med et kongeligt Paketskib, han commanderede. Mac Dougall, en Vestindianer, blev endnu som Cadet ihjelskullet i Duel med en Fransmand.

Thun, og nogle Dage efter gik Fregatten under Seil med 2 Transportfibe, som den skulde convoiere til Vestindien. Vedholdende Storme stilte den fra Convoien, og efter at den paa Seiladsen nordenom havde mistet Bogspryd, Fokkemast og Storstang, og udstaaet overordentlig meget Ondt, frelste den sig med Nød og Neppe ind i en lille Havn, Newport-Pratt, paa Vestkysten af Irland. Her forblev den indtil hen paa Sommeren. De Fleste af Mandstabet bleve syge af de udstandne Besværligheder; Chefen døde i Marts; Sneedorff laa i lang Tid farlig syg oppe i Landet, og paa Stedet vare ingen Materialier til Fregattens Istandsættelse at erholde. En Forstang blev anvendt til Bogspryd, den anden Stang med Bramstang paa blev giort til Fokkemast, og til Storstang toges Krydstangen. Saaledes talet laa den klar, da en ny Chef, Capitain Raphael Tønder, indtraf for at fore den tilbage; og under sine Rødmaster seilede Vornholm hjem til Kiøbenhavn, hvor den ankom d. 6te August.

Kothe havde saaledes, endnu førend han havde fyldt sit 15de Aar, allerede seet endeel Tjeneste og prøvet Sølivets Farer og Besværligheder i en Grad, som maatte tiene til at udvikle hos ham det kolde Mod og den Fasthed i Farer, som Naturen allerede havde nedlagt Spiren til hos ham. Hiemkommen fra det sidste besværlige Togt, forblev han ikke længe i Uvirksohmhed: allerede i Slutningen af September blev han commanderet med Liniesskibet Oldenborg, Grev A. Moltke, som dog kort efter oplagdes. Næste Foraar, 1783, blev dette Skib paany udrustet, for under samme Chef at udgaae til Middelhavet; og Kothe kom atter derombord med Second-Lieutenants Charakter. Sidst i September kom de tilbage, hiembringende Marmoret til Kong Frederik 5tes Mausolee. Kothe gik til Academiet igjen, og den 19de August 1785 avancerede han til Second-Lieutenant med Wage.

Det var i Slutningen af dette Aar, at Biskop Egede udvirkede at det blev besluttet at udsende en Expedition for at opsoge Grønlands Østerhøgd. I 40 Aar havde han uafsladeligen arbej-

det til dette Maal og stræbt at vække Interessen for den gaadefulde Kyst, hvorom der eksisterede saa mange dunkle Sagn, som ret vare stikkede til at bestæftige Phantasien med Robinsonader i en stor og eiendommelig Stil. Ligesom de Fleste, lige ned til vore Dage, da endelig Graahs Reise og, senere, de gamle Sagns kritiske Fortolkning ved Professorene Finn-Magnussen og Rafu have viist os, hvor de tabte Colonier skulle søges — antog Egede Grønlands utilgængelige Østkyst for Stedet, hvor de Gamles Østerbygde maatte findes, og hvis Isbarriere kun maatte gienemtrænges for at naae de i Sagaerne tidtomtalte „Garde, Herjolfsnæs, Illumlangri o. f.“ I en med megen Sagkundskab udkastet Plan foreslog han Expeditionen med dens Detail af Udrustning, Afseilingstid, Courser m. m., og Capitain-Lieutenant Løvenørn, som var udsæet til at commandere det af den grønlandske Handelsdirection dertil overladte Skib, Brev Schimmelmann, erholdt Ordre til, i Forening med Egede og en i denne Anledning nedsat Commission at gienemgaae Planen noiere og indgive Udkast til den endelige Instruction for Expeditionen. Fra Fondet ad usus publicos bevilgedes 12000 Rd., dog med den udtrykkelige Betingelse, at denne Sum maatte være tilstrækkelig til Planens Udførelse; og Directionen for bemeldte Fond, Schimmelmann og Reventlou, anbefalede desuden Sagen til Understøttelse fra Marinens Side.

Af nogle af Egedes Breve og egenhændige Optegnelser, som vi have for os, see vi, at han og Løvenørn meget snart ere bleve uenige, og at det hele Foretagende erholdt en anden Gang, end den Egede havde foreslaact. Endstiondt denne Sag vel ikke kan have synderlig Interesse nu, troe vi dog at borde meddele her nogle hidtil utrykte, den vedkommende Documenter, der udvise med hvor megen Iver den gamle Egede tog sig af denne hans Indlingsidee.

Paa Opfordringen til Marinen, at understøtte Expeditionen, svarede Rosenkrants, Over-Krigs-Secretair for Marinen, Directio-

nen for Fondet ad usus publicos i følgende Skrivelse, dateret 11te Januar 1786.

„For den Nyttes Skyld, som det Almindelige synes at kunne tilflyde af dette Foretagende, vil det altid være mig kiært at kunne bidrage Noget til dets Fremme, og jeg skal derfor med Forndielse søge allerunderdanigst at udvirke den Assistance, som fra Sø=Staten, uden Hindrer for dens anden Kongelige Tjeneste, kan være at afgive, imod at de Bekostninger, den derved forarsages, blive den igjen erstattede.“

„Eil den Ende har jeg af Hr. Capitain=Lieutenant Løvenørn, som alene har været hos mig, ladet mig opgive det herhos følgende Udkast til den Instruction, som han fra det kongelige Admiralitets= og Commissariats=Collegium anseer fornødent at blive forsynet med, og meest synes at gaae ud paa de geographiske Kundskabers og Videnskabers Udbredelse; og da saadant ikke saa ganske stemmer overeens med Hr. Biskop Egedes mig først idag tilstillede Plan og Tanker, har jeg tienstskyldigst stillet udbede mig velbemeldte Directions Formening om, hvad den derved maatte finde at erindre, for derefter at indrette Instructionen og lade den igiennem Admiralitets= og Commissariats=Collegiet udfærdige“ o. s. v.

Project til en Instruction ic.

1.

Capitain=Lieutenant Løvenørn skal stræbe at equipere det Skib, som ham af Directionen for Fondet ad usus publicos til Expeditionen bliver bestemt, og tilligemed at faae indtaget den Ladning, som samme Skib skal overbringe til Island, saa betids, at han kunde, om Wind og Veir det tillader, afgaae herfra omtrent den 20de April.

2.

Herfra fortsætter han Reisen directe til den eller de Havne i Island, hvor Ladningen skal afleveres, dog at, da Hovedformaa=

Let af Reisen er at giøre saamange nyttige Observationer for Søfarten som muligt, maa han ikke paa Over-Reisen forsømme dette, saasom, om Leilighed gaves at giøre nogen Observation for Beliggenheden af Hetland, ligeledes om Veiret tillader nogen Observation fra Søfiden af den syndre Deel af Island, men i Særdeleshed af den eller de Der, som have været opkomne af Havet Sydvest ud fra Fuglesfiærene.

2.

Efter at han er færdig med Skibets Løsning i den bestemte Havn i Island og i Stand til at gaae til Søes igien, da bør han atter, isald han ikke paa Over-Reisen har faaet fuld Oplysning om den eller de vulcanske Der, som i Aaret 1783 opkom under Island, krydse i den Strækning, hvor man efter Beretningerne kan slutte dette har været, og søge at bekræfte enten deres Tilværelse og Beliggenhed, eller at de igien, som det tildeels formenes, ere bortfunkne, og især paa dette Sted meget flittigen oplodde Farvandet, da det er høist rimeligt, at Grunden maa være forandret i denne Strækning.

4.

Raar han heri har udrettet, hvad han efter sin bedste Indsigt troer at borde til denne Sags Oplysning, hvilket formodentlig, om Reisen gaaer nogenlunde lykkelig, kan haabes at være udført i Udgangen af Juni Maaned, da anvender han den øvrige Tid af Samme til Opdagelsen af den østre Kyst af Grønland, og dersom han finder Kysten tilgængelig og fri for saadan Is, som han kunde have Marsag at frygte for, bestræber han sig for at komme ind i en eller anden Havn paa samme, for at erholde al den Oplysning om dette Land, som muligt; men skulde der forefindes Drivis i Farvandet, eller saadan Isgang, at han havde Marsag at frygte for at blive indesluttet eller sætte til i samme, da bør han, saasom han ikke dertil bliver equiperet, med al Agtsomhed og Sømandskab, vaagte sig for at engagere i samme.

5.

Skulde de første Forsøg med Grønland, for deslige Forhin-

dringer, ikke lykkes, og Tiden endnu er forhaanden, da kan han anløbe en eller anden af de nordvestlige Havne paa Island, hvor man i Almindelighed kan faae Efterretning om Farvandet er fri for Driviis, at han saa kan udgaae at giøre nye Forsøg.

6.

Da først, eller senest midt, i August Maaned de Farvande begynde at blive meget stormende og urolige, og altsaa til at giøre Opdagelser og Observationer langt fra ikke stilledede, bør han ikke uden gyldige Aarsager opholde sig der længer, men sætte Reisen synder efter.

7.

Paa Piemreisen skal det være ham meget angelegen at igiøre nogle Observationer for Bestemmelsen af Breder og Længder under Hetland, og skal det endog være ham frit tilladt, ifald han finder Leilighed og kan faae Bots ombord, at indløbe i en eller anden Havn paa samme Land.

8.

Endelig, da denne Reises Hovedformaal ere de geographiske Kundskabers og Videnskabernes Udbredelse, saa skal han bestræbe sig for Alt hvad dertil kan tiene, hvorfor han heller ikke efter denne Instruction er stricte forbunden til Ophold i Tid eller Sted, uden for saavidt det heri øvrige Anførte hensigter for og til Reises Udførelse er belangende.

Alt Lovenorn i dette Udkast, der siden blev approberet, ganske sætter det i Baggrunden, som for Egede, Expeditionens første Op-
havsmand, var Hovedsagen, er udtrykt med klare Ord baade først og sidst. Hvor lidt dette behagede Egede, som dog endnu ikke kiendte det af Lovenorn indgivne Udkast, see vi af følgende Skrivelse til Rosenkrants, dateret samme Dag, 11de Januar, og den samme som Rosenkrants ovenfor omtaler som ham nys tilhændekommen.

P. M.

„Da Hs. K. Majestæt allernaadigst har resolveret, at der iaar skal givres et Forsøg til Øster Bygdens Opdagelse paa Grøn-

land, efter mit allerunderdanigste Forslag, som fornemmelig gaaer ud paa, i Henseende til Tiden, at For- og Efteraar paa det Noisagtigste bliver iagttaget, som den efter al rimelig Formodning sikkreste og beqvemteste Tid; thi Isen, der, som man troer, gjør Vandet utilgængeligt, er visseligen ei dets egen, men Driviis fra Spitsbergen, som næsten aarlig driver med Strømmen langs Rysterne paa Grønland og Island, og hindrer Dørfarten saalænge den opholder sig der: Derfor, om dette Forsøg skal lykkes, maa det skee, enten saa tidligt om Foraaret før Isen bryder løs under Nord, eller saa sildt paa Høsten, at den er dreven saa langt Syd, at man er sikker, den for de stærke Modstrømme ei kan komme tilbage. Da det nu for dette Aar er snart ugiørligt, at komme saa tidligt herfra, at man kan gjøre sig Haab om, at komme betids, især naar her skal lades og losses, og Observationer tages underveis; saa bliver, naar nogle Forsøg ere giorte i Sommermaanederne, Efteraaret indtil seent ud paa Høsten til October, November eller saalænge det er muligt at være ude, uden Frygt for at indfryse, den sikkreste og beleiligste Tid; da jeg sikkert formoder, at det ikke skal være vanskeligere at gaae fra Island til Grønland end fra Island til Norge. Skulde det endda falde saa fortredeligt ud, at Viemedet ikke kunde naaes i Høst, blev det en absolut Nødvendighed at være saaledes provianteret, at de kunde overvintre i Island, for igien at kunne begynde Forsøgene destidligere i Foraaret; og naar saaledes alle mulige Forsøg, til alle mulige Tider, Aaret rundt, vare giorte, vil det først kunne bestemmes, om fast Is gjør Tilgangen umulig, og imidlertid kunde et Raart optages over samme faste Is, som det Capitain Phipps optog i 1773 over Fastisen ved Spitsbergen, for om Regieringen om nogle Aar igien skulde finde for godt at gjøre nye Forsøg, man da kunde erfare om Isen var af eller tiltaget, for deraf at dømme, om der kunde Hayes Haab om mere at komme til det gamle Grønland."

Til dette Tog har jeg altid troet 2 Fartøier nødvendige i et ganske ubekendt Farvand, da man driftigere kunde gaae til

Bærts, i Haab at, dersom det ene Skib, som søger ind paa Landet og imellem Isen skulde komme til Skade, det da kunde forventes sig Hjælp af det andet, som i det mindste kunde bierge Mandskabet, om ei Skibet skulde være at redde. To af de almindelige Hukterter paa Island vilde derfor være bedre end en stor Grønlandsfarer eller Hvalfanger, og ikke koste saameget til Underholdning, især om de herfra toge deres sædvanlige Last og ligesaa paa Retouren. Saa snart man nu kom over og mærkede Drivisen allerede at være kommen, saa kunde Hr. Capt. Lieut. Løvensørens astronomiske Observationer anstilles i Henseende til den nye Højs Opdagelse, men ikke længer end til midt i Juli; thi fra den Tid maatte Østerbøygdens Opdagelse, som er Hovedhensigten af denne Expedition, med en utrættelig Flid søges. Jeg er vist af samme Mening som Hr. Capt. Løvensørn, at Capitainen ei kan bindes i en altfor bestemt Instrux, da der ikke kan være mindste Tvivl om, at han jo vil fuldføre Togets virkelige Hensigt, og med Utrættelighed og Standhaftighed møde alle indløbende Farer. Men det smertes mig overmaade at høre Hr. Capt. Lieut. Løvensørn reent ud declarere Umuligheden af at overvintre i Island, paa Grund af, at de bestemte 12000 Rb. ei tillade det; thi naar saa skulde være, Hayes kun saare lidt Haab til lykkelig Udfald, da Togtet ei kan stee betids nok herfra, og Hjemreisen foretages i August eller September, altsaa blev Forsøget kun i de Sommermaaneder, som jeg anseer for de allerusikreste. Men jeg har den Tillid til Os. Excellence, at De som sand Patriot udfinder Raad herfor, enten om der kan spares paa andre Maader i Udrødningen, eller ved deskraftigere Understøttelse af den kongelige Marine."

„Da jeg er underdanig af den uforgribelige Mening, at Hs. Majestæts allerhøieste Villie forseiles, samt Landets Penge spildes, om dette ikke bliver virket, at enten Østerbøygden bliver funden, eller og at det bliver beviist, at Expeditionen formedelst uoverstigelige Hindringer ei har kunnet lykkes. Et af disse Udslag maa Hs. Majestæt endelig have for sin landsfaderlige Forsorg og Ve-

løstning, og det ventende Europa, som nu i disse senere Aaringer har seet saa mange, langt større og farligere Expeditioner lykkes, vil vist ikke heller anderledes lade sig tilfredsstille, uden paa Nationens Bekostning. Jeg synes derfor, at Capitainen, til sliq Expedition, ei med Detail-Instrux bør bindes, men at samme alene gaaer ud paa disse to uindskrænkede Conditioner: enten at finde Østerbøygden, eller at komme hjem med Beviser, at uovervindelige Hindringer have forbudt det."

"Kan jeg ikke haabe, at dette er Hr. Capt. Lieutn. Eovenørns sande Hensigt, men at Østerbøygdens Opdagelse (som han har udladt sig med) kun skal være en Bisag, og at den ikke blive foretagen paa den Tid og efter den Cours, jeg allerunderdanigst i min Plan til Hs. Majestæt Kongen har foreslaaet, maa jeg erklære, aldeles ingen Deel at have i denne Expedition. Deres Excellence ville undskyldte denne Nidkiærhed hos en Mand, der i 40 Aar har arbeidet for dette, og hertil indhentet Kundskab baade af gamle og nye Efterretninger foruden af egen Erfarenhed."

Kiøbenhavn den 11te Januar 1786.

underdanigst
Egede.

Denne Skrivelse bevirkede ingen Forandring i Eovenørns Instrux, som vil sees af Egedes Ytringer ved en senere Leilighed. Endnu ville vi anføre følgende Linier fra Egede til Grev Schimmelmann, skrevne omtrent til samme Tid.

"Da min Hukommelse er svag, glemte jeg igaar at spørge Deres Excellence om, Dem er foreviist en Antegnelse, jeg havde med mig i Commissionen og som der blev oplæst. Den angif en Besparelse i Skibet Grev Schimmelmanns Udredning, saaledes, at det næsten kunde overvintre i Island, ifald Sommerforsøgene skulle mislykkes, og det for de tilstaaede 12000 Rdr. Hvor er det da muligt, at der ikke skulde være nok til det mindre Fartøis, Jagten Provens Overvintring med sit lille Mandskab? Thi Capt. Lieutn. Eovenørn bør finde sig i at renoncere

paa det Brillante og Unødvendige for det Vigtigere. Denne Antegnelse, som jeg ikke fik tilbage fra Commissionen, var ikke alene af mig, men af kyndige Sø-Officierer opsat. Jeg har meget beklaget, at ikke et Par andre fornøstige Sø-Officierer vare i denne Commission; disse troer ieg borde have været der, thi Alle ere enige med mig, at af 6 Officierer ere de 3 fuldkommen nok. Naturkyndig, Tegnemester, Maler, Smed, Bødler, Constabel og 12 Mand af Matroserne kunne spares. I Dvrigt var Sagen for Nogle ansat for høit; hvilket tilsammen udgjør en betydelig Forskiel fra det første Overflag; thi ligefrem kunne 3 Officierer underholdes i 1 Aar for det samme som 6 i $\frac{1}{2}$ Aar, og saa videre."

Skibet Grev Schimmelmann, der laantes til denne Expedition af „Grønlandste Handel“, var af en almindelig Construction og blev ikkun forsynet med nogle ikke meget betydelige Forstærkninger i Bougen, for nogenlunde at kunne modstaae Isen. Foruden Lovenørn commanderedes Lieutenanterne C. F. Grove, Egede (Søn af Biskoppen) Wille og Rothe til denne Expedition. Først den 3die Mai kunde Skibet afgaae fra Kiøbenhavn, og naaede efter 13 Dages Seilads Island. Efter at have anstillet hydrographiske og astronomiske Observationer til Juli Maanedes Begyndelse, begav Lovenørn sig paa Opdagelsen af Østerbøygden, men maatte snart afstaae derfra for Isen, og da den i hans Instrux for Hiemreisen fastsatte Tid var forhaanden, vendte han tilbage til Island, lod Lieutenanterne Egede og Rothe overtræde paa Jagten „Den nye Prøve,“ som forsynedes med Proviant til Overvintring, og vendte saa med Skibet Grev Schimmelmann tilbage til Kiøbenhavn, hvor han ankom den 5te September. En Beretning om denne Reise er udgivet i Trykken.

Den 8de August, samme Dag som Lovenørn affeilede til Kiøbenhavn, lettede Egede med Jagten og stod Nord efter fra Havnefiord til den 12te, da de paa 66° Brede og 30° Lgd. N. for Paris traf paa en uigienntemtrængelig Is, som nødte dem til at holde Syd efter. Den 16de fik de, paa $65^{\circ} 20'$ Br. og $33^{\circ} 25'$ Længde, Landet af Øster-Grønland at see, imellem N.

D. t. N. og N. V. $\frac{1}{2}$ N., efter Gisning omtrent 10 Mile fra nærmeste Land. Veiret var smukt og klart, og ingen Is var at see. Kl. $3\frac{1}{2}$ om Eftermiddagen vare de Landet nær paa omtrent 6 Mile. Kysten strakte sig N. D. og S. V. hen, omtrent 16—20 Mile. De overmaade høie Fielde vare overalt bedækkede med Is og Sne, dog troede de at see enkelte Steder frie for Is, hvor der voxede Græs eller Mos. Ingen Udpynter eller Næs vare at see paa Kysten, hvor man kunde formode, at Isen vilde blive standset i sin Flugt. En Toning toges af Landet, som strakte sig fra N. 56° D. og til 41° fra N. ad Vest. Ingen Bund fandtes med 100 Favne. Om Aftenen Kl. 8 lagde en tyk Taage sig over Landet.

Den næste Dag, om Morgenen, bemærkedes at Isen laa som en Vold for Landet, og længere inde saaes mange høie Is-fielde, hvoraf nogle vare af en umaadelig Storrelse og antoges at staae fast i Grunden. Jagten vedblev at staae nærmere ind imod Landet, imellem svære Ismasser, indtil den næsten var fast indesluttet, hvorpaa den vendte ud fra Land. Den 18de var Landet endnu i Sigte; Strømmen havde sat dem S. V. hen og de vare bestandig omgivne af Is. Den 20de, paa $64^{\circ} 50'$ Brede og $3\frac{1}{4}^{\circ}$ Længde, efter Gisning, fik de atter en heel Strækning af Landet at see, der løb i samme Flugt som det forrige og strakte sig omtrent 16—20 Mile, imellem 59° fra N. ad D. og 30° fra N. ad Vest. De vedbleve hele Dagen at staae ind imod det, indtil de vare det paa 3 Miles Afstand, og omtrent $\frac{1}{2}$ Mil fra den faste Landis. Landet var, som forhen, meget høit og bedækket med Is og Sne. En bred og dyb Fiord, som løb øster ind i Landet, peiltes i N. 53° D. En Toning toges af den hele Landstrækning fra N. 84° D., til N. 23° V. Der loddedes uden at faae Bund med 100 Favne. Om Aftenen vendte de ud fra Landet, da der ingen Udsigt var til at komme ind til det. Den 21de saaes endnu Land, men Taagen bedækkede det snart, og da Strømmen satte stærkt ind, stode de østerefter og søgte siden i de følgende Dage at arbejde sig nordest

imellem de svære Jismasser, der omringede den. Den 25de, paa 65° 20' Br. og 28° 55' Længde blæste det haardt op af N. D., og svære Storme af Ost og N. D. vedvarede nu uafbrudt til den 10de September, da de fik Sigte af Jokelen paa Island. Jagten laa den meste Tid bi for Takkel og Loug; Søen brød idelig over den, og den 29de August fik den en saa svær Styrting over sig om Ratten, at Lasten forskjod sig, Lougene og Storbaaden foer ned i Sø, Rundholterne gik løs, Mathuset ligeledes, og de fastgjorte Seil blæste fra. Den 11te blæste det endnu en Storm af Osten. Den 13de fik de Fuglestiærene at see, og den 18de om Aftenen kom de lykkelig til Ankers i Holmens Havn. Uagtet de i Søen havde lempet saa godt det lod sig giøre, krægede Jagten dog 10° til Styrbord, da de vare komne i Havn. Skibet var iøvrigt tæt og Besætningen, alle udstandne Besværigheder uagtet, ved god Sundhed.

Den 22de lettede Egede fra Holmens Havn for at gaae til Havnefiord i Winterleie; men endnu maatte de doie en haard Storm af Vest, som tvang dem til at ankre imellem nogle Skier, hvor de for 3 Ankere rede Stormen af. Den 27de September naaede de lykkelig Havnefiord, hvor de overvintrede, for næste Forsaar at giøre nye Forsøg.

Biskop Egede vedblev imidlertid hjemme at arbejde for sin Jndlingsidee. I Begyndelsen af August skrev han følgende Brev til Fondet ad usus publicos.

„Efter Capitain Lovenorns Indberetning havde han sidst i Juni endda ikke giort noget Forsøg til Østerbøygdens Opdagelse, men anvendt 3 Ulger paa at opsoge en D, som maastee aldrig har været til. Han havde altsaa kun 4 Ulger at anvende paa at komme ind til Grønland. Lykkes det ikke, saa er han allerede paa sin Hiemreise, efter sin egen opsatte og approberede Instrux. Det kommer da an paa, om man med den efterblevne Jagt kan i de efterfølgende 2 Maaneder finde Farvandet røddeligt til Østerbøygdens Indseiling; og skulde det imod al Formodning ikke kunne stee, overvintret den i Island for at være destidligere paa

Færde i Foraaret, at gjøre det Forsøg, som iaar blev forsømt. Hertil ønskede jeg og Bedkommende, at de maatte blive assisterede med et af de islandste Fartøier og Folk, for i paakommende Tilfælde at kunne være hinanden behjælpelig, naar de skulle vove noget, for trolig at udrette deres Grinde, da det nu ei længer er en Visag, som det blev agtet for under Eovenørns Commando. Maatte det derfor behage Ds. Excellencer at give Stifamtmanden i Island Tilladelse til at forsyne dem med det Fornødne til Togtet, som ei kan blive nogen betydelig Omkostning; og saa meget borde Eovenørn lade blive tilovers af sit kostbare Togt, da der med Sandhed kan siges, at af de 12000 Rdr. ei bliver anvendt meer paa Østerboygdens Opdagelse, end hvad Sagten og dens Mandskab kommer til at koste fra den Tid af, da Capt. Eovenørn forlod dem." o. s. v.

Dg i en anden senere Skrivelse, uvist til hvem, gav han atter sin Uvillie Lust, over den Bending, Eovenørns Expedition havde taget: „Jeg var overmaade misfornøiet med Eovenørn, da han gif herfra“ — skriver han — „og endnu mere da han kom tilbage igien med uforrettet Sag. Jeg maatte være reent folesløs og ganske upatriotisk, om jeg havde været ligegyldig. Jeg har, uden mindste Hensyn til egen Interesse, arbejdet herpaa i over 40 Aar, og hertil havde jeg udseet en Mand, som jeg oprigtig gav det Vidnesbyrd til Kongen, at han var en af Hs. Majestæts kielke Officierer, der havde baade Pierte og Pierne til at udføre saa vigtigt et Grinde; men aldrig saa snart var det besluttet, at han efter mit Forslag stulde udføre min Plan, førend jeg mærkede af ham selv, og hørte af Andre, at det var langt fra hans Syn: hans Hovedsag var at gjøre astronomiske Observationer, aflægge Lande, opmaale Havne; og at det kun var en Visag at søge efter Østerboygden. Til hans egen Plans Udførelse blev Intet sparet, indtil Tegnemester og Naturkyndig, imod hvilket jeg protesterede, som Noget der var ganske unyttigt og unødvendigt for denne Gang. Men Alt blev som han vilde, da han stode paa sit Medhold og den Instrux, han agtede med Tilladelse selv at

opsætte, og som han var vis paa af Vedkommende at faae approberet. Den blev det ogsaa, til min største Fortræd, og ei engang viist mig førend den var underskrevet af Admiralitetet. Efter dette kunde jeg ikke vente andet Udsald; thi den var i alle Maader imod min Plan, og jeg blev aldrig kaldet eller spurgt, om den var som jeg vilde have den. Forslaget var mit, og at det var det bedste og retteste, kan jeg bevise, og ikke den Mand som alene skulde udføre det. Lovensørn har da, baade i Ord og Gierning, beviist det klart, at Østerbovgdens Opdagelse kun var ham Bisag og det knap nok. Silde kom han herfra; det kunde han Intet til; men det borde skeet i Marts eller April, og blev den Idie Mai. Men da han efter 13 Dages Seilads kom til Island, hvorfor opholdt han sig der til ultimo Juni? Det Skær, som han fandt, istedetfor den opskudte og igien nedfunkne D, var ei værd at opholde sig ved i 3 Uger, hvilke med den øvrige Tid udgjorde 7 Uger, anvendte til Observationer, førend han begav sig paa det første Forsøg, der dog ei varede mange Dage, da Isen var ham i Veien til Overfarten. Her blev da Capitainen overbevist om Rigtigheden af min Plan, at Sommermaanederne Juni og Juli ei ere de rette; men da August Maaned nærmede sig, blev det, efter hans Instrux, besluttet at vende tilbage, af Frygt for Is Storme, Taage og lange mørke Nætter, og overlade Østerbovgdens Opdagelse til min Søn og Lieutenant Rothe, med 16 Maaneders Proviant til Overvintring paa Island med det mindre Fartoi, en Jagt med 9 Mand. Hermed vovede de to unge Officerer sig, den samme Dag Lovensørn affeilede, ud paa det for Ubævante gyselige Farvand. Komme de lykkeligen tilbage til Island, finde de for sig en Skrivelse til Stiftamtmand Levetzau, at give dem nok en Jagt af de deryærende Fiskerfartoi til Assistance, da de ei engang ere forsynede med et Par gode Slupper i Modstilsælde at kunne redde Livet med. Saa ringe og slet ere de forsynede, imod Lovensørns anselige Udrustning, hvis Hovedærinde kunde blevet nøie udført med mindre, end saa mange Hundreder som det har kostet Tusinder til denne Tid."

Disse Vidnesbyrd for den utrættelige Iver, hvormed Biskop Egede forfulgte sit Niemeed, have vi ikke taget i Betænkning at anføre her, i den Overbeviisning, at en Different, som den imellem ham og Løvenørn, ikke kan gravere to saa hæderligen bekiendte Mænds Estermåle. Begge stræbte med Nidkiærlighed til det Maal, enhver ansaae for sit. Tiden har siden viist, at Egedes Forestilling om den tabte Østerboeygd grundede sig paa urigtige Afskrif- ter og Fortolkninger af de Gamles Sagaer; men hans inderlige Kiærlighed for det Land, Faderen først udrev af Hedenstabet's Nat, og hans varme Iver, for at føre de forladte Beboere af Østkysten tilbage i Religionens og Civilisationens Skiod, trænger ei til Forsvar; og man maa altid beklage, at han ikke oplevede et Resultat af sine utrættelige Bestræbelser, hvilket, endstiondt godtgierende Wildfarelsen i hans Mening, dog vilde have været ham til Beroligelse.

Efter at have overvintret i Island, udgik Lieutenanterne Egede og Rothe i Begyndelsen af Mai Maaned 1787 paa nye Forsøg; dennegang med to Fartøier, Egede med Hukkerten „Hvidfisten“ og Rothe med Jagten „Den nye Prøve.“ Alle Forsøg paa at naae ind til Kysten mislykkedes, fordi Isen netop dette Aar laa i usædvanlig Mængde, og hermed opgaves indtil videre Tanken om Østerboeygdens Opdagelse. Forst i vore Dage lykkedes den, ad den Wei, som allerede dengang S. M. vor nuværende Konge, som Kronprinds, i en Samtale med Biskop Egede, denne har optegnet, gttrede sig til Fordeel for: med Vaade fra en af Colonierne, syd om Landet og langs Kysten nordesten. Begge Lieutenanter vendte seent paa Esteraaret tilbage fra Island paa Jagten, men maatte overvintre i Ekvaag i Norge og ankom i April 1788 til Kiøbenhavn.

Samme Aar d. 2den Juni blev Rothe commanderet ombord i Linieskibet Norske Love, Com. Capt. Ramshart, hvilket Skib hørte til den Eskadre af 6 Linieskibe og 1 Fregat, som under Contre-Admiral Kriegers Commando var Hjælpemagt med Rusland imod Sverrig; men 8 Dage efter forfattedes han til Prindsesse Louisa Augusta, Com. Capt. Winterfeldt, af

samme Eskadre, og endnu 2 Gange, samme Aar, forflyttedes Rothe til andre Skibe i Eskadren, nemlig Justitia, Com. Capt. Bording, og Oldenborg, Com. Capt. Claus Zonder.

Vi ere nu for en Række af Aar indskrænkede til den blotte Opregnen af de Skibe, Rothe har faret med, uden at vi see os istand til at berette noget om hans personlige Hændelser og Tjeneste; og med Undtagelse af det ene Aar 1792 finde vi ham uafbrudt i Activitet, som Subaltern eller Skibschef, indtil Aaret 1809, da han gik over til de høiere Embedsstillinger, han afværende beklædte til sin Dødsdag. Saaledes var han da 1789 commanderet med Fregatten Møen, Capit. Lieutenant J. G. Krieger, hvilken Fregat hørte til den Flaade af 11 Linieskibe, 3 Fregatter og endeel mindre Skibe, som dette Aar, under Vice-Admiral Schindels Commando, gjorde et kort Krydstogt i Østersøen til Demonstration imod Sverrig. En stærk Defension af Blok-skibe, Stykpramme, Flaadebatterier og Kanonbaade var udlagt paa Rheden. Flaaden kom i August tilbage til Kiøbenhavns Rhed, hvor den blev liggende til sidst i September, da den oplagdes. Møen gjorde efter Flaadens Tilbagekomst et 4 Ugers Dvelfestogt med Cadetter. *)

*) Til Flaaden hørte Fregatten Frederiksværn, Capitain Bülow. Denne Fregat kom, paa Rheden, til at svaie Linieskibet Fyens Anker i sig, hvorved den tog saadan Skade, at den sank og maatte bæres ind af Donkrafte. Dens Chef og Besætning overtraadte strax paa Fregatten Christiania. Uagtet Capitain Bülow var aldeles uden Skyld i det indtrufne Uheld, hvilket Admiralitetet ogsaa offentlig erkjendte, ved uophødelig at give ham en anden Fregat, tog han sig det dog saa nær, at han hensaldt i Melancholie og savnedes en Dag, medens Fregatten var under Seil paa Kiøgebugt, og Officierer og Mandskab samledes paa Dækket til Søndagsgebet. Det aabne Kjøhysvindue og de tilbageblaaende Skolede ingen Tvivl om at han havde fundet sin Død i Havet, indberlig beklaget i Staten, hvor han endnu i vore Cadetdage mindedes som en udmærket Officier med en høihjertet og ædel Charakter.

Aar 1790 var Rothe ude med Fregatten St. Thomas, Capitain Ursin, paa et Dvelfestogt i Østersøen med Cadetterne. Dette Aar i Juli erholdt han Premierlieutenants Charakter, men avancerede ikke i Nummer til Gagen for næste Aar d. 28de October. Aar 1791 var Rothe commanderet paa Luggeren Lærken, Capit. Lieutenant Hans Kaas, som horte til den udrustede Eskadre af 6 Linieskibe og 2 Fregatter, der med Undtagelse af Neptunus og Odin forblev liggende paa Rheden til Efteraarets Begyndelse. Disse 2 Linieskibe havde en kort Veseilings-tour i Østersøen, hvor Lærken ledsagede dem. Det følgende Aar finde vi ikke at Rothe har været udcorderet, men at han om Vinteren besøgte Prof. Bugges Forelæsninger. 1793 i Marts fik han Ordre til Briggen Sarpen, Capit. Lieutn. Jacob Arenfeldt, som havde Station i Skagerrakket og under Norste-Kysten til Handelens Beskyttelse under den da udbrudte Krig imellem England og Frankrig. Men i September traadte Rothe over paa Snaugen Vro, Premier-Lieutenant Bernhard Kaas, som afgik samme Maaned til Station i Vestindien. Her forblev han indtil i Foraaret 1795, da han afgik til Briggen Videlven, Capt. Lieutn. F. Braun, og vendte tilbage til Kiøbenhavn med denne Brig sidst i September.

I Februar 1796 blev Lieutenant Rothe beordret at afreise til sin Post ved Indrulleringen i Naksoy, hvor han Aaret forhen var bleven ansat, og efter afholdt Sessjon hidbragte han det udfreyne Mandskab. En Eskadre af 8 Linieskibe, 3 Fregatter og 2 Brigger blev dette Aar udrustet, for, i Forening med en lige saa stærk svensk Eskadre, at understøtte den imellem de nordiske Magter afsluttede Convention, bekendt under Navn af „den bevæbnede Neutralitet.“ Commandoen over den forenede Flaade fortes, ligesom i de foregaaende Aar, vevliis hver 3die Maaned af vor Vice-Admiral F. C. Kaas og den svenske Vice-Admiral Nordenfjeld. Rothe blev d. 9de Mai commanderet til Linieskibet Odin, Com. Capit. D. Lütken, som hele Sommeren igiennem forblev hos Flaadens Hovedstyrke i Sundet.

Da franske og hollandske Kapere ofte søgte ind med deres

Priser i norske Havne, som i det indesluttede Farvand af Nordsoen og Skagerraket tilbode dem en sikker Tilflugt for de dem forfølgende engelske Krydsere, opstod der snart Besværinger herover fra Englændernes Side. De beklagede sig over, at det, selv med den stærkeste og meest aarvaagne Convoiering, blev deres Koffardislaader fra og til Østersøen umuligt at passere igiennem Skagerraket uden at miste Skibe, da Kaperne inde i de norske Havne i Nærheden af Næsset, hvor Seiladsen som oftest førte Flaaderne op under, kunde passe det beleilige Dieblik til at løbe ud, og efter gjort Fangst atter søge Vestyttelse med deres Priser paa det nære neutrale Territorium. Mange Smaafrictioner og enkelte Krænkelser af Territorialretten vare Følgerne heraf; dog vidste Diplomatiiken endnu stedse at jevne disse, og saaledes fortæller Capitain Brenton, i sin *Naval History of Great Britain*, at da en fransk og en hollandsk Kaper med 4 Priser vare, af en engelsk Eskadre, commanderet af Capitain Halsted, udskaarne af Havne omkring Egøen og bragte til England, bleve de, paa Forestilling af det danske Hof, diebliligt bragte tilbage til Stedet, hvor de vare tagne. Regjeringernes senere Overeenskomst, at ingen Kaper tillodes at indløbe i norske og svenske Havne, uden i Nødsfald, ei heller at sælge sine Priser der, hævede Grunden til Englændernes Klager. Imidlertid gjordes det nødvendigt for os, at holde en tilstrækkelig Force stationeret under Norge, for at forebygge Gientagelse af disse Uordener, og i den første Deel af Sommeren detacheredes et Linieskib, en Fregat og en Brig fra Flaaden i Sundet, for at krydse under Norges Kyster.

I Begyndelsen af Juli afgik Rothe fra Odin til Briggen Blommen, Capit. Licut. Wesfel Brown, som kort efter affeilede i Følge med Linieskibene Sophie Frederike og Oldenborg samt Fregatten Havfruen, og lige saa mange svenske Skibe, for at afløse den under Norge stationerede Division. Den 6te Septbr. kom disse Skibe tilbage til Kiøbenhavn's Rhed, og Rothe blev i October forflyttet til den nylig afløbne Fregat Naiaden, Capitain S. C. Krieger, som i denne og November Maaned besejledes med

Fregatten Cronborg, hvorefter Naiaden oplagdes og Rothe afgik i Land.

I Aaret 1797 var Rothe Næstcommanderende paa Chebequen Lindormen, som under Capit. Lieut. Stampes Commando var Bagtskib paa Kiøbenhavns Rhed. 1798 d. 7de Februar blev han commanderet til Linieskibet Oldenborg, Com. Capit. Lühow, som affeilede herfra d. 14de April til St. Helena, for at beskytte vore hjemvendende Ostindiefarere, og kom d. 16de November tilbage til Kiøbenhavn. Det følgende Aar blev Rothe paany commanderet til samme Skib, under Com. Capt. Olfert Fischer, men afgik derfra kort efter og erholdt Commandoen af Cutteren „Den flyvende Fisk“. Med dette Skib var han, tilligemed Cutteren „Forsvar“, Capit. Lieut. Jessen, stationeret ved Christianssand indtil imod Slutningen af October. Den 14de Juni d. N. erholdt han Capitain-Lieutenants Charakter. Aaret derpaa fik han Commandoen af Cutteren „Forsvar“, der havde samme Station som det foregaaende Aar, i Forening med den til Brig forandrede Cutter „Den flyvende Fisk“, Capit. Lieutn. Gether. I August forstærkedes Posten ved Christianssand med Briggen Sarpen, Capt. Lieutn. Ebbesen, til hvem Gether nu astraadte Commandoen paa Stationen, som ældste Skibschef.

Spændingen imellem os og Englænderne var i Lobet af dette Aar stegen til den Grad, at et Brud syntes nær, og indtraf ogsaa Aaret derpaa. Opbringelsen af Fregatten Freia og dens Convoi, Stridighederne i Middelhavet med vore convoierende Orlogsmænd, hyppige Opbringelser af vore Koffardskibe og endelig de mange Smaafractioner, der opstode af franske og hollandske Kaperes Ophold ved Norges Kyster, foranledigede en varm Noteverlen imellem Hofferne og en extraordinair Ambassadeurs, Lord Whitworths Sendelse til Kiøbenhavn; og en engelsk Eskadre af 8 Linieskibe, under Vice-Admiral Dixon, blev sendt til Sundet, for at understøtte Ministerens Forestillinger imod det af Danmark og de nordiske Magter etablerede Princip for den neutrale Skibsfart: frit Skib — frit Gods, der saa længe havde været

England en Torn i Diet. For at møde disse truende Demonstrationer udrustes af os 4 Linieskibe, som med de andre 4, der fra Begyndelsen af Sommeren havde været stationerede i Sundet, bleve forenede til en Eskadre, under Contre-Admiral Weugels Commando. Til denne Eskadre blev Kothe den 18de Septbr. beordret at støde, og forblev ved den indtil Skibene i Slutningen af October oplagdes, da han halede ind af Bommen med Cutteren og strog Commandoen d. 1ste November.

Da Krigens Udbrud til Foraaret var at forudsæe, og allerede d. 14de Januar 1801 Embargo var lagt paa alle danske, svenske og russiske Skibe i England, fortsattes Rustningerne hos os om Vinteren, saavidt Omstændighederne vilde tillade det. Foruden den faste Defension af Blokkskibe, Stykpramme, Flaadebatterier og Kanonbaade, hvoraf nogle allerede om Sommeren havde været udlagte og siden vare tagne ind igien, bleve ogsaa de seilbare Skibe af Flaaden giorte klar til at kunne udrustes ved Foraarets Anbrud, og Kothe erholdt saaledes d. 12te Decbr. Ordre til Linieskibet Ditmarsken, hvis Last blev lagt og videre Tilberedelse til Ekvipering giort. Men d. 16de Februar udnævntes han til Chef for Cavalleriprammen Nyborg, et fladbundet Defensionsfartoi paa 22 (efter Vardenfleth 20) 24pd. Kanoner, med en Besætning af 219 (e. B. 209) Mand; hans subalterne Officerer vare 2 Maanedslieutenanter, Lund og Telleffen. Med dette Fartoi indtog Kothe, midt i Marts, sin Plads i den til Rhedens Forsvar udlagte Linie af Defensionsfartoiere, paa syndre Floi, imellem den næstester Wagrien liggende Cavalleripram Kendsborg og Blokkskibet Jylland.

En Beskrivelse af Slaget horer ei hjemme her*), og om Nyborgs Andeel i det vide vi ikkun saadanne enkelte Omstæn-

*) Da Vardenfleths interessante Beskrivelse af Slaget d. 2den April nu ubentviol horer til Sieldenhederne i Boghandelen, og derfor kan vare mange af Archivets Læsere fremmed, skulle vi i næste Hefte optage saameget af den, som vi troe kan have Interesse i Nutiden.

digheder, som kunne uddrages af de generale Beretninger. Det var noget norden for Nyborg, at Linieskibet *Edgar*, den engelske Linies Formand, ankrede op. Slaget begyndte kort efter Kl. 10 (efter Nelsons Rapport Kl. 10¹ 5^m), og henimod Middag var *Kendsborg*, *Kothes* forreste Secundant, ilde tilredt og dens Louge overskudte, saa at den drev ind paa *Revs*halen, hvor den kom til at staae fast i en saa uheldig Stilling, at den vendte Forskibet imod Fienden. *Kothe* holdt ud paa sin Post til Slutningen af Slaget, da, enten fordi hans Louge vare overskudte, eller han kappede dem for at landsætte, han satte Seil og styrede ind imod Kysten. Underveis passerede han Cavalleriprammen *Uggershuus*, Capit. Lieut. *Fasting*, og da denne var endnu mere synkesærdig end han selv, tog han den paa *Slæbetoug* og naaede lykkelig ind til Kysten, hvor Begge sank paa grundt Bunde, saa at baade Fartøier og Mandskab frelstes fra at falde i Fiendens Veld. Hvor mange Dræbte og Saarede, *Kothe* havde, finde vi ingensteds omtalt.

Kothes Forhold, i dette for Danmark saa hæderfulde Slag, mødte fortient Anerkiendelse; hans opafrende Iver, for at komme sin i Rod stædte Kammerat til Hjælp, blev sat iblandt de enkelte Træk, som man holder af at udhæve og dvæle ved efter enhver endt hæderlig Kamp, og *Middborgere* og *Middborgerinder* nævnte med Lovtale *Kothes* Navn, i Forening med *Lassens* og *Willemoes's*. Det laae i *Kothes* Natur at styre al Opsigt, at styre enhver udvortes Hyldest fra sig; kiært var det ham derfor, saa Dage efter Slaget at kunne unddrage sig disse velmeente Fædersbeviisninger af Landsihænd og Landsmændinder, hvis patriotiske Vegeistring en yngre Slægt nu ei lettelligen maler sig, idet han d. 5te April blev commanderet ombord paa Linieskibet *Danmark*, Com. Capt. *Steen Ville*; og da dette Skibs Besætning siden traadte over paa Linieskibet *Norge*, og Linieskibet *Trekroners* Besætning og Chef, Com. Capit. *Kriegelsen*, igien gif ombord paa *Danmark*, forblev *Kothe* ved Skibet og gjorde Beseilingsstogtet imellem de to Skibe med om Høsten i Østersøen.

• (Fortsattes.)

B e r e t n i n g

om de franske Corvetter l'Astrolabe's og la Zélée's
Expedition.

(Journal de Debats.)

I Begyndelsen af September 1837 aaseilede Corvetterne l'Astrolabe og la Zélée fra Toulon, under Capitain Dumont d'Urville's Commande, for at foretage en Reise omkring Jordkloden. Blandt andre Ting havde Capitain d'Urville Dordre til at undersøge Isens Tilstand ved Sydpolen og forsøge, hvor langt han kunde trænge frem. I November 1838 udkom en Beretning fra Søministeren i Frankrig angaaende Expeditionen, efter de indkomne Rapporter, daterede fra Balparaiso i Mai 1838, og hvoraf Efterfølgende er et Udtog.

Medio November 1837 aaseilede Corvetterne fra Rio Janeiro sydester, holdende Kysten af Patagonien saa nær som muligt, og passerede Farvandet, der adskiller Falklands-Øerne fra Udlandet. Den 10de December passeredes nøiagtig den angivne Plads af en Klippe, der er anført i adskillige Kaart, men uden at opdage noget til den. Da Vinden samme Dag gik om til Vster, og da Tiden at nærme sig Syd-Polen kun er i Slutningen af Januar, hvis man vil forvente et nogenlunde heldigt Resultat, saa besluttede Capitain d'Urville at undersøge det Magelhaenske Stræde i denne Mellemtid. Med en gunstig Nordenvind seilede Skibene Strædet ind d. 12te, men da de senere mødte Modvind, naaede de først Port-Famine d. 15de.

„Denne Havn“, anfører Capitain d'Urville, „er en fortræffelig Ankerplads, hvor der er Sikkerhed for alle Vinde. Landgangen er til alle Sider god og beqvem, der findes Overflodighed af Brændsel, godt Vand, Fisk og Grønt: Alt forener sig, for at gjøre Port-Famine til et vigtigt Opholdssted for Skibe, hvis Mandskaber ere udmattede af en lang Reise. Vi forbleve der i 12 Dage, hvilke bleve nyttigt anvendte. Officiererne fra begge Cor-

vetterne, Ingenieurerne, de Naturkyndige og Tegnerne begyndte med særdeles Held de Arbejder, der vare dem paalagte paa denne Expedition, og dette Ophold vil danne en af de skønneste Episoder i saa Henseende."

"Ved adskillige Documenter, som fandtes i en Tonde, der var ophængt i et Træ, blev jeg underrettet om, at flere engelske og amerikanske Skibe besøgte jævnlig Strædet, isærdeleshed paa Tilbagereisen fra det stille Hav til Atlanterhavet. Jeg erfarede ligeledes, at tvende franske Hvalfangere havde foretrukket denne Vej istedetfor at seile rundt omkring Cap Horn. Dette Farvand er kun farligt for Liniestibe, Fregatter og meget store Koffardstibe; men vester fra vilde jeg endog med disse foretrække Veien igiennem dette Stræde."

"Den 28de lettede vi, med god Vind, og passerede Cap Froward, et majestætisk Forland, der danner den sydlige Pynt af Fastlandet. I denne Deel af Strædet kom vi til at nyde et nyt Skue, der i Sandhed var grandios. Overalt vare vi omringede af høie Bierge, hvis Toppe ere evig bedækkede med Sne, men hvis nedre Dele paa denne Aarstid ere bevoxede med det livligste Grønne."

Efterat have passeret Cap Froward og omtrent tilbagelagt $\frac{2}{3}$ af Strædet, blev Vinden vestlig, og da Tiden var forhaanden til at nærme sig den sydlige Polar-Zis, styrede Corvetterne øster efter den 1ste Januar 1838, under de heldigste Omstændigheder, idet de holdt den østlige Kyst saa nær muligt, ved hvilken Leilighed Capitain d'Urville anfører, at denne Deel af Farvandet ikke er optaget af Capitain King med den Noiagtighed, der ellers udmærker hans fortrinlige Arbejder over det Magelhaenske Stræde.

Efterat have passeret Nordost-Pynten af Elisabeths D d. 4de, bemærkedes paa Strandbredden af Fastlandet en betydelig Forsamling af Patagonier til Hest; hvorpaa Corvetterne ankrede i Havnen Pickel, for i Nærheden at iagttage denne Menneſterace.

"I de 3 Dage vi laae til Ankers her, havde vi daglig Samqvem med de Indfødte. Officierernes, men isærdeleshed de

Naturkyndiges Bemærkninger ville uidentvisl oplyse meget om disse endnu saa lidet kiendte Mennecker. Jeg skal kun lade mig noie for Tiden med at anføre, at de i Almindelighed forekom mig høie af Væxt, men ingenlunde af nogen Ræmpestorrelse, som saa ofte er bleven fortalt. Deres Charakter er godmodig og omgængelig, men de ere meget phlegmatiske og deres Sæder meget simple. Uden at være begavede med særdeles Fatterevner, troer jeg dem dog modne til at modtage Culturens Velgierninger. De ere forresten ikke meget tabrige, og ere adspredte i Smaahobe paa de store Udstrækninger de giennemvandre. Vi saae ligeledes nogle Pescheræer, der havde nedsat sig i denne Deel af Strædet, men de forekom mig at være mindre velvorne og at staae paa et lavere Culturtrin, end Patagonierne, skiondt de nedstamme fra den samme Slægt. Den største Forskiel imellem deres Sæder og Skikke er, at Pescheræerne ere Fiskere, der undertiden have nogle usle Vaade, medens Patagonierne ere for det meste Jægere og saagodtsom uadskillige fra deres Heste."

"Blandt Patagonierne fandt vi to Europæere. De havde været bosat iblandt dem i nogen Tid. De angave, at de horte til et amerikansk Skib, der havde været paa Robbe-Fangst, og hvis Capitain havde ladet dem blive tilbage paa de ode Klipper af Udlandet, i Nærheden af Verne Landsfall. De godmodige Patagonier modtog dem med Gæstfrihed, og efter Gyne behandlede dem paa det bedste; men det blev disse Mennecker besværligt, at udholde den flette Føde og det Nomadeliv, som disse Naturens Born forte, og da deres Udseende var meget elendigt, kunde jeg ikke negte at opfylde deres Begjæring og toge dem ombord."

Den 8de Januar lettede Corvetterne og kom ud af Strædet d. 11te, efter at have seilet langs den nordre Kyst af Statenland, hvorpaa de satte Coursen efter Polar Isen. Capitain d'Urville beslattede at tage samme Retning, som Weddell havde taget i 1833 og hvori han, uden at have mødt nogen Hindring af Betydning, naaede en Brede af 74° , hvilken er den høieste Brede, der endnu er opnaaet. Cook blev standset i 1775 paa Brede-

Parallelen af Sandwichs Øerne; Bransfield Naade i 1820 kun 65° og den driftige Powell naade ikke høiere end 62° 30'. Om Eftermiddagen d. 15de Januar saaes den første Eis paa 59° 30' Brede. Det var ikke muligt at faae Sigte af Den Clarence formiddels det vedvarende taagede Veir, skiondt den kun passeredes i en Afstand af 6 Qvartmile.

„Den 18de om Morgenen, da det klarede op for en kort Tid, opdagede vi et Isbjerg, der havde en Høide af 80 Fod, hvilket vi styrede lige paa. Lykkeligviis var Taagen i disse Dage ikke af lang Varighed, skiondt den hyppigt indtraf, hvilket tillod os at rette Skibets Seilads efter Omstændighederne.“

„Antallet af Isbjergene tiltog nu paa en mærkelig Maade, og Ratten imellem d. 19de og 20de syntes det for et Dieblif, som om de vilde aldeles standse vor videre Fremgang, men desuagtet lykkedes det os at fortsætte Coursen syd efter og det endda efter Omstændighederne med temmelig Hurtighed. Vi havde allerede passeret den 63de Brede Grad og nærmede os den Wei, der er nedlagt i Kaartet at Wedell har taget; vi vare desaarfsag alle ved godt Haab, men den 22de Januar Kl. 3½ om Morgenen paa 64° Brede og 47° 30' Vest for Paris opdagede vi, ved Solens Opgang, den faste Eis, der kunde sees om Bagbord og Styrbord, saa langt som Diet kunde række.“

Efter at have overtudet sig om, at det var en Umulighed at trænge længere synder efter, bestemte Capt. d'Urville sig til at holde øst efter langs med Isen, for om muligt at opdage en Abning, hvilket dog først lykkedes ham den 2den Februar efter at have været nødsaget at holde N. N. O. efter, hvorved Skibet kom tilbage paa 62° Brede. Alt syntes at ville forene sig til at give Reisen et heldigt Resultat: Vinden var god, og Søen temmelig fri for Eis, men efter et Par Dages Forløb bleve Corvetterne aldeles omringede og satte faste i Isen, ud af hvilken Stilling det lykkedes dem at komme den 15de Februar, efter at have været udsatte for ikke ubetydelige Farer og store Moisommeligheder.

Den 20de Februar passeredes Orkenøerne i en kort Afstand, og da Veiret var godt, blev der gjort mange Observationer, for at bestemme de forskiellige Ders geographiske Beliggenhed, blandt andre Derne Clarence, Elephant, Gible og Ispland, der danne den østlige Deel af dette Archipel. Den 26de passerede begge Corvetterne i en Afstand af 700 Alen den lille Vulcan, Bridgeman, ud af hvilken der til alle Sider opstiger en tyk Røg. To Fartøier bleve sendte i Land, for nøiere at undersøge samme; men den svære Brænding, der forefandtes, tillod ei nogen Landgang. Da nogle usøfærdede Fiskere, der vare paa Robbefangst i Marene fra 1820 til 1824 paa Ny-Shetlands Derne, havde opgivet at have seet betydelige Landstrækninger længere Syd paa, dog uden at angive deres Dannelsse, Udstrækning, ja ei engang deres geographiske Beliggenhed, vilde Capitain d'Urville nøiere undersøge denne Sag.

„Den 27de Februar, efter at have staaet et betydeligt Stykke Synder efter og seilet imellem en Mængde Is, anduvede vi disse skjulte Lande, og uagtet mange Moisommeligheder, der vare en Følge af det onde Veir og Isen, lykkedes det os fuldkommen i Løbet af 8 Dage, noiagtig at optage en Strækning af omtrent 120 Qm. imellem den 63de og 64de Bredegrad. Disse Lande ere bedækkede med evig Is, hvis Tykkelse ei kan angives, og uden de mørke Klipper, der ligge langs Strandbredden og paa hvilke Sneen var smeltet, vilde man have havt Illage med at stielne dem fra de talrige Fjebierge, der omgave dem. Det største af disse Lande erholdt Navnet Louis Philippe, til Erindring om, at Kongen var den første der fattede Tanken om denne Expedition. Endeel Der erholdt Navne efter de oplyste Mænd, der have taget en virksom Deel i at Expeditionen kom i Gang, isærdeleshed den indsigtsfulde Minister, der saa velvillig havde optaget og fattet mine Planer; og endelig erholdt endeel Forlande og Bierge Navne efter dem, hvis Kald det blev at deeltage i Expeditionens Moisommeligheder og Farer.“

„Disse Arbejder beskæftigede os til den 5te Marts. Veirli-

get blev derpaa saa slet, Nætterne saa lange og mørke, vort Mand-
skab saa udmattet, at jeg saae mig nødsaget til at snerne mig fra
dette frygtelige Klima. Den 6te fik vi en Kiending af den syd-
ligste Kyst af Den Livingston, og omseilede den betydeligste Deel
af Den Deception, hvor vi vare saa heldige at kunne forene vore
Observationer med det Sted, hvor Forster ophorte med sine i
1829. Den 7de passerede vi en Dmiil til Luvart af Klipperne
ved Snow-Island, og toge saaledes en endelig Afsted med disse
uglæstfrie Regioner."

„Paa en saa hoi Brede, som 63°, havde jeg Ret til at gjøre
Regning paa en hurtig Reise til Chilis Kyster, da jeg for det
første stode paa østlige Vinde, hvilke flere Søfarende have om-
talt som herskende, eller i det ringeste af og til paa en stiv
S. V.; men i denne Henseende blev jeg aldeles stuffet i mine
Forventninger. Vi modte derimod idelig vestlige og N. V. Vinde
med laaber Ruling og svær Dyrning, der opholdt os paa en be-
drøvelig Maade. Endelig have passeret Syd-Shetlandsøerne, op-
dagede vi ingen videre Is."

Den 7de April ankom begge Corvetterne paa Conceptions
Rhed, og mærkeligt er det, at skiondt de kun havde holdt Søen i
3 Maaneder, uden at have udstaaet nogen mærkelig Kuldegrad,
men vel endeel stormende og ondt Veir, var Skiorbugen udbrudt
i en betydelig Grad. La Zélée, havde 40 Mand syge, (hvoraf
1 døde) saa at Officiererne maatte deeltage i Arbeidet paa Dæk-
ket, naar der skulde vendes m. m. L'Astrolabe havde været min-
dre uheldig, men den havde dog 15 Syge; selv blandt Officier-
Personalet begyndte Sygdommen at yttre sig. Det er en be-
kiendt Sag, at denne Expedition blev udrustet med al mulig Om-
hyggelighed, og at Skibene vare rigeligen forsynede med alt, hvad
Erfarenhed havde lært, at være gavnligt for at forebygge slikt
et Uheld.

Capitain d'Urville ledsagede sin Rapport med efterfølgende
Oversigt over de physiske Observationer, der vare giorte paa Reisen.

Fra den Tid, da Corvetterne *l'Astrolabe* og *la Zélée* forlode *Toulon*, og indtil deres Ankomst til *Balparaiso*, er ethvert gunstigt Øieblik blevet benyttet, for at forsøge Antallet af de physiske Observationer. Instructionerne og Schematerne til disse vare de samme, som dem *la Bonite* havde, hvilke i sin Tid bleve bekendtgjorte under Titelen „*Instructions relatives au voyage de Circumnavigation de la Bonite*;" udarbejdede af en saa dædig Haand, som *Fr. Arago's*, kunde Intet være forglemt; af hvilken Marsag vi hidroge Alt, hvad der stod i vor Magt, for at opfylde de mange Begieringer der vare gjorte.

Daglig blev der ombord i begge Skibene, hver 4de Time, det vil sige, om Morgenen Kl. 4 og Kl. 8, ved de samme Timer om Aftenen samt om Middagen og ved Midnatstid, de daglige Forandringer af Barometret sammenlignede med Sympiesometerets, og til samme Tid Luftens Tilstand samt Vindens Retning optegnede. *Fr. Couppent*, ombord i *la Zélée*, har endvidere udstrakt disse Observationer til Kl. 9 om Morgenen, Kl. 3 om Eftermiddagen og Kl. 9 om Aftenen. Til de samme ovenmeldte Klokketid blev Havets Temperatur i dets Overflade, saavelsom Luftens, observeret paa tvende Thermometre, hvoraf det ene var paa Dækket, det andet i Storemers. Hele Tiden, medens vi vare i Isen, var der desuden anbragt et Thermometer paa Store-Stænge-Sahling, hvilket var betroet *Fr. Couppent's* Iver for Sagen; dette Sidste blev stedse nøiagtig observeret, uagtet det strænge Clima vi befandt os i. Temperaturen af Luften og Havet, der blev tagen ved Solens Opgang og dens Nedgang, vil tiene til at give en Sammenligning imellem Middels-Temperaturen af Luften og Overfladen af Havet.

En Mængde Forsøg ere blevene gjorte, for at iagttage de Barnevirkninger, som Solstraalerne kunne frembringe ved Absorption paa forskiellige Bredegrader. Vi forsøgte saameget som muligt, for at kunne drage Sammenligninger af disse Observationer, at vælge en klar Dag, for at locale Omstændigheder saa lidet som muligt skulde have Indflydelse paa Solen. Under vort Ophold i

Jfen traf det sig dog, uagtet det meget taagede Veir der herskede, at vi flere Gange havde Leilighed til at foretage slige Observationer.

De forlangte Jagttagelser over Jordens natlige Varme-Udstraalinger frembyde mange Vanskeligheder ombord; desuagtet lykkedes det Hr. Couppent i smukke Nætter at sammenligne tvende Thermometre, der vare opsatte, naar Leiligheden var god for slige Observationer, hvilke i Almindelighed bleve tagne 1 Time efter Tusmørket og ved Midnatstider.

Siden vor Afseiling fra Frankrig have vi kun anløbet faa Steder. De 5 Dage, vi laae til Ankers ved St. Croix paa Teneriffe, bleve nyttigt anvendte i Henseende til de physiske Videnskaber; Toppen af Bierget Pico blev bestaget, og, foruden Høidemaalingerne med Barometret, har man paa forskjellige Høider kunnet iagttage den magnetiske Krafts Forandring, Luftens Temperatur og dens Fugtighedsgrad. Disse Experimenter bleve fornyede ved Foden og paa Toppen af Bierget Tarn i det Magelhaenske Stræde. Hr. Servaize, der var Cadet ombord i l'Ustrolabe, hvem det var overdraget at iagttage Barometer-Observationerne ved Strandbredden paa Tenerif, lykkedes det at giøre nogle Observationer over Jordens natlige Varme-Udstraalinger, og at undersøge Temperaturen af Vandet i forskjellige Brønde, hvorved en Middelt-Temperatur af Stedet kunde tilveiebringes.

Et Udometer (en Regnmaaler) der var opsat agter paa Corvetten l'Ustrolabe, har noiagtig afgivet Mængden af den Regn, der er falden medens Skibet har været ude. Det er stedse med Omhu blevet optegnet, hvorlænge Regnen vedvarede. Overgang et Quantum af Regnvandet tillod det, er sammes Temperatur bleven undersøgt.

Hr. Gambey's Instrument, med hvilket man med Noiagtighed kan undersøge Magnetnaalens Afvigelser, har kunnet blive forsøgt paa tvende forskjellige Steder paa Jorden. I de 12 Dage, vi laae i Port-Famine i det Magelhaenske Stræde, bleve Afvigelserne iagttagne hver $\frac{1}{2}$ Time, saavel om Dagen som om Natten. Til samme Tid blev optegnet Afvigelserne af en Multiplicators

Naal paa 1200 Svingninger, der stod i Forbindelse med en aldeles fritstaaende Jorden-Afleder.

Magnetnaalens daglige Afvigelser bleve ligeledes observerede i Salcahuano fra Kl. 7 om Morgenen til Kl. 4 om Eftermiddagen, i længere Tid end en Maaned, medens vi laae til Anfers ved Conception.

Naalens Inclination er ikke alene bleven iagttaget i Land, paa alle de Steder vi have opholdt os, men ogsaa i Søen, hvergang Veirliget tillod slige Observationer; disse vare i Særdeleshed talrige, da Corvetterne skulde til at passere den magnetiske Meridian.

Misviiisningen er ligeledes bleven observeret med stor Noiagtighed i Land og hvergang Solen har været synlig medens vi vare tilspes, af hvilke man har draget et Middel-Resultat af flere Observationer.

Intensiteten af den magnetiske Kraft har bestæftiget os ikke alene paa alle de Steder vi have anløbet, men ogsaa under vort Ophold i Isen, saa ofte Veirliget tillod det og det var muligt i Nærheden af Skibene at finde Jismasser, der vare stærke nok for at slige Observationer kunde foretages. Man har givet Magnetnaalen svingende Bevægelser, for deraf at uddrage indbyrdes Sammenligninger mellem disse. De umaadelige Jismasser, Skibene saa ofte vare omringede af paa deres farefulde Seilads i de sydlige Regioner, ere særdeles stikkede til disse Slags Observationer; men de Besværligheder man møder, ere for det første, at de ere vanskelige at lande paa, da der steds er en svær Dyrning, om det er nok saa stille, som bryder med Voldsomhed paa dem; endvidere er man udsat for at afbrydes i Observationerne, ved Taagens pludselige Nærmelse eller Vindens tiltagende Kraft, hvilket let kan forarsage, at Fartsierne blive stulte fra Skibet.

Spørgsmaalet om Stierne-studdene har nutildags alt for megen Interesse, til at have kunnet blive forsoimte. Paa hele vor Overfart ere alle de, der bemærkedes, blevne optegnede; Klokkelttene anførte, naar de saaes, saavel som Constellationerne af hvilke de udgik og i hvilke de ophørte; og til samme Tid bleve

disse Constellationers Høide maalte over Horizonten, saa at man paa denne Maade har kunnet erfare Retningen, Høiden og hvilket Antal Grader deres oplyste Bane havde giennemløbet paa Himmelhælvingen. Vi kunne allerede opgive et talrigt Catalog over disse Slags Observationer. Mellem den 10de og 15de November havde vi hele Tiden en tyk og overtrukken Luft, hvilket forhindrede os i at bemærke, om den Regn af Stjernefald virkelig finder Sted paa den Tid, som Hr. Arago antager, ifølge hans videnskabelige Undersøgelser.

I den Tid Expeditionen har været ude, er der kun en eneste Gang bleven bemærket en lys Ring om Maanen, det var medens vi vare i Farvandet omkring Cap Horn, nemlig Natten imellem d. 17de og 18de Marts, Kl. 3 om Morgenen, da en tydelig Dval saaes, hvis korte Axis, der var i Retningen af Maanens Horn, maalttes at være $43^{\circ} 58'$ og den Store $44^{\circ} 52'$, lidt efter lidt antog denne Dval Dannelsen af en Cirkel og Kl. $4^{\text{t}} 10^{\text{m}}$ maalttes dens Diameter i alle Retninger at være $43^{\circ} 52'$.

Flere Forsøg bleve giorte, for at erholde Vand af Havet, fra forskiellige Dybder, hvortil man brugte Hr. Biots findrige Instrument, der var forfærdiget i Hr. Pirii's Værksteder. Instrumentet udfordrede tvende Louge, et for at nedsænke det paa den bestemte Dybde, og et andet for at hale det op igien, hvilket altid er forbundet med Uleilighed i Udførelsen; endvidere er det nødvendigt, at Ventilene, der skulle forebygge, at den indvendige Deel af Cylinderen, naar den engang er fuld, ei faaer noget Samqvem med det Udvendige, ere særdeles godt forfærdigede og aldeles tætte. Det er denne sidste Omstændighed, som vi maae tilskrive det lidet Held vi havde med vore Undersøgelser, da Ventilene ei vare som de borde være.

Retningen af Hovedvindene er bleven nøiagtigt optegnet og talrige Forsøg foretagne, for at erfare, hvilken Grad af Kræft Vinden havde, hvortil man gjorde Brug af en Ballon, der havde omtrent samme Vægt som Luften af dens Volum. Fremgangsmaaden var den samme som den Hr. Chazallon har bekendtgjort i

en Afhandling angaaende at opmaale en Bassis. Retningen af Skjernes Flugt er ligeledes bleven iagttaget, og man er kommet til den Overbeviisning, at hvis der i Nærheden af Jordens Overflade ere Luftstrømninger, hvis Retninger ere stadige, da ere der ligeledes høiere Luftstrømninger, der gaae i en modsat Retning af de første. Denne Bemærkning er bleven gjort tvende Gange medens vi seilede i Passaten og den tredie Gang i Nærheden af Falklandsøerne.

Medens det var haardt Veir, har man flere Gange maalt Søernes Høide, og deraf draget den Erfaring, at Søfarende ville sieldent være udsatte for at see Søer, der overgaae en Høide af 10 Metres *) fra det laveste Sted til det høieste, hvilket er den største Høide vore Maalinger have angivet. Imidlertid kan man ikke negte, at det oftere kan hændes sig, at naar vedvarende stormende Veir virker længe paa en stor Vandmasse, der da vil fremkomme Søer, der ere meget større, i Særdeleshed naar en mindre Dybde hindrer den overste Vandmasses Bevægelser, af hvilken Ursag man stedse har omtalt den Sv, der undertiden mødes ved at passere Cap de bonne Esperance, Cap Horn og Ny Zeeland som farlig, formedelsk dens store Høide. Man har desuden som oftest angivet Søernes Længde og Hurtigheden af deres Forplantelse.

Kimningdalingen spiller saa betydelig en Rolle i alle de Observationer og Beregninger, der ere nødvendige for Sømanden, at alle Undersøgelser, der kunne forklare Theorien og lette dens Anvendelse, bør regnes blandt de vigtige. Talrige Forsøg ere blevene foretagne paa begge Skibene, hvortil man har brugt en Wodas Cirkel med et lidet Tillægsspeil, hvilken Forbedring skyldes Hr. Dausby og er særdeles beqvem til disse Observationer, da man kun behøver at lade begge Horizont-Linierne til høire og venstre af Observator løbe i eet, hvilket ikke nøder denne til at staae i den ubevemmelige Stilling, som er nødvendig naar man observerer med Wollastons deep Sector.

*) En Metre er liig 3. 0 8 danske Fod.

Med saa ufuldkomne Midler, som der findes ombord til de Søfarendes Udbenyttelse, er det vanskeligt paa en nøiagtig Maade at bestemme Dannelsen og Retningerne af Strømmen i Havet, dog i alle Tilfælde bliver Loggen, uagtet dens liden Nøiagtighed for at angive Skibets Plads, et virksomt Middel til at tilkiendegive Virkningen af de almindelige Strømme, naar Loggens Resultater sammenlignes med Observationer; og Expeditionen medbringer angaaende denne Sag Resultater, der i Særdeleshed ville være nyttige for at kiende Strømmens Løb paa de høie Bredegrader.

I en saa lang Seilads, som l'Ustrolabes og la Zélées, indtraf ofte stille Veir, hvilket man har kunnet benytte til Fordeel for de physiske Videnskaber. Undersøgelsen af Temperaturen er bleven foretaget paa forskjellige Dybder i Havet, hvortil der brugtes Maxima og Minima Thermometre af Buntten, der vare indelukkede i Kobber=Cylindre af et betydeligt Omfang. Ved foregaaende Forsøg havde man bragt i Erfaring, hvor lang Tid der behøvedes for at Thermometrene viste den rigtige Temperatur, og der blev stedse sørget for, at lade hele Apparatet forblive lidt længere i den Dybde, af hvilken man vilde have Temperaturen. Før og efter Observationen blev der gjort en Sammenligning imellem disse Thermometre og Normal-Thermometret.

Foruden at alle Thermometrene undersøgte og rettedes forinden Afseilingen fra Toulon, bleve de det ligeledes i Polarregionen, hvor vi kunde erholde Is. Hvad man endog med Kette kan bebrejde os i Henseende til disse Instrumenters Forfærdigelse, saa troer jeg dog, at man ved disse Forsigtighedsregler kan ansee de erhholdte Resultater for aldeles paalidelige. Disse Forsøg vare stedse langvarige og uolsommelige, da Kraften der behøvedes til at lette Apparatet, naar det var nedfunket paa en stor Dybde, var meget stor og udfordrede næsten hele Mandskabets Anstrængelse; men desuagtet bleve Forsøgene gientagne saa ofte som muligt.

Vincendon Dumoulin,
Hydrograph ombord i l'Ustrolabe.

„Skiondt Hr. Dumoulin fædse har talet i tredie Person, i denne hestedne, men sandfærdige Dyerfigt over vore Arbeider, kan jeg ikke andet end tilføie, at alle disse Observationer skyldes ene hans utrættelige Iver, og at de Herrer Officierer af begge Corvetterne med særdeles Velvillie have hjulpet ham, hvergang de kunde være til nogen Nytte.

D'Urville.

B i d r a g

til den danske Søkrigshistorie i 1676.

(Ved Capitain Paggesen.)

S Capitain Gardes „Efterretninger om den danske og norske Søemagt“ meddeles efter „Admiralitetets Archiv og Copie-Bog“ — i 1ste Deel, Side 203:

„Ved en Instruction af den 1ste Juli 1676 blev Admiral Jens Roedstehn befalet at affeile til Kalvøesund med Orlogskibene Tre Løver og Kiøbenhavn, samt 2 hollandske Skibe, Galeb og Frisia, Galiothen Concordia og de Defensions-Skibe, som Statholderen i Norge kunde undvære, og med denne Eskadre krydse imod Fjenden i Nordøen. — En Admiralitets-Skrivelse af den 6te Juli viser, at Admiral Marfuor Roedstehn paa Orlogskibet Tre Kroner bestemtes til denne Expedition istedet for hans Broder. Efter en Rapport af den 7de Juli var Eskadren, som endnu laae i Sundet, bleven forstærket med 3 norske Defensions-Skibe, som (paa en anden Liste) angives at have været fra Bergen, Christiania og Trondhjem. Eskadren synes at være affeilet fra Sundet den 11te Juli for at blokere Gothenborg. Denne Expedition løb uheldigt af, og Orlogskibet Kiøbenhavn maatte, da det var kommen paa Grund, brændes, for ei at falde i Fjendens Hænder. Admiral M. Roedstehn blev, efter Kongens Befaling, arresteret den 13de August af Rigs-Admiralen, og derpaa erholdt Oberst-Lieutenant Wibe, som havde været Søe-Capitain i hollandsk Tjeneste, Commandoen over Blokade-Eskadren, som blev forstærket med de tvende Defensions-Skibe Kiøbenhavns Waaben og Charlotte Amalia.“

Forestaaende Efterretning seer Indsenderen sig i Stand til at supplere med følgende Meddelelse, der fornemmeligen er begrundet paa nogle Skrivelser, som findes in orig. i det kongl. Geh. Archiv, hvor Capitain Garde og hans Recensent i Archiv for Søværnet maae have oversæet disse.

Under Christian d. Vtes saakaldte staaenfte Krig mod Sverrig var, i Aaret 1676, den norske Hær, under Statholderen Gyldenløve (omtrent 6,000 Mand) ikke stærk nok til formeligen at beleire Gothenborg, som havde en for den Tid stærk Garnison (1500 Mand); men da Fæstningen iffsaa var maadeligen forsynet med Levnetsmidler, haabede Gyldenløve at tvinge ved Udhungring dette vigtige Punkt til Capitulation, naar han tilbørligen understøttedes fra Søiden. Til dette Diemeed beordredes, medio Juli, Admiral Marq. Rothsteen (eller Roedstehrn) med en Eskadre at blokere Gothenborg, medens den svenske Admiral Sjöblad laa med nogle store Krigsskibe under Elfsborgs Kanoner.

Ifølge „Extraordinaire Dersundische Relation“*) af 17de Juli 1676, passerede Admiral Roedstehrn med sin Eskadre den 15de eller 16de Juli Kronborg, og ifølge Admiralsens Skrivelse til Christ. V., d. d. Orlogsskibet 3 Croner, til Ankers i Galsund (Kalvoesund), d. 28de Juli 1676, ankom han den 16de Juli udenfor Nye Elfsborg. Omtrent en Mil udenfor Skiarene bemærkede Admiralen de svenske Skibe, som havde Ordre at seile til „Guldholmene,“ for der at ruinere Statholder Gyldenløves Skibe, og han beklager, ikke at være kommen tre Timer sildigere; thi da havde han kunnet komme imellem Landet og de svenske Skibe, medens at disse nu, averterede af „engelske Skibe“ om de danske Skibes Ankomst, løb ind igien til Gothenborg. Den næste Dag seilede derpaa Admiralen ind i „Store Galsund,“ ved hvilken Leilighed Orlogsskibet Kiøbenhavn „kom at sidde paa et blindt Skær,“ og da dette Skib var det „Sidste udi Rangen,“ vare de andre Skibe komne noget forud. Admiralen lod vel

*) Denne (Paullis) Avis findes paa det store kongelige Bibliothek.

nogle Baade og Slupper ile Skibet til Hiælp; men da de Svenske bemærkede dette, sendte de to Fregatter med Brandere og en Deel andre mindre Skibe ud, som forhindrede de danske Baade i at komme Orlogsskibet til Hiælp, især da det blæste temmelig stærkt, og Vinden var lige imod. Den af de Svenske mod Skibet førte Brander lagde vel ombord og gik i Brand; men den drev dog af iglen, uden at gjøre Skibet nogen Skade. Imidlertid var Forstrækkelsen ombord dog saa stor, at Besætningen,*) paa omtrent 30 Mand nær, forlod Skibet, som drev paa en Klippe, hvor det kom i Brand og „sprang gandske bort;“ forinden det kunde bemægtiges af de Svenske.

Af Hs. Excellence Statholder Gyldenløve erfarede derpaa Admiralen, at der skulde komme „11 monterede Svenske Skibe fra England,“ og erholdt Ordre af Excell. at krydse imellem Slagen og Ralsund, saalænge Vinden tillod saadant.

Endvidere beretter Admiralen, at da de tidligere omtalte 3 bergenske Skibe, det af Admiralitetet til Nalborg beordrede Skib og Excellencens 2 smaa Fregatter endnu ikke vare stødte til Eskadren, saa bestod denne itkun af 5 Skibe. Derfor ansaae han sig ikke stærk nok til at møde de 5 svenske Skibe, naar til disse stødte de fra England forventede 11 Skibe, og vilde derfor, efter Vindens Føieude, enten søge Sundet eller en norsk Havn. Han skriver: „Bleff Vi her beligendes wahr det Alt befrøgte, om Saa Skæde de Kom Saa Stercke her paa os, Vores, Sambtliges ruin.“ Han beder derfor om flere og mindre Skibe, da det „Ikke Vel kand tjene at bliffue her lenger med Saadant et Suart Skib, end som til kommende Monats forløb.“ Med usforrettet Sag vendte derpaa Admiralen M. Roedtslehn tilbage til Sundet, og blev, som anført, strax arresteret, samt sat under Tiltale.**)

*) Af denne biergebød 106 Mand. Enbeel sprang overbord og druknede. Over-Capitainen Søffran Orning blev fangen. Admiralen tilskriver Sø-Mandskabets "Egen allerførste Forseelse" denne Ulykke.

***) I det næste Aar førte han atter Commando, under Niels Juul, og tog Dert i det seirrige Slag den 1ste Jui i Kiøgebugt.

Da imidlertid Christian V. ingensunde havde opgivet Udsættelsen af Eskadrens Hovedbestemmelse, saae han sig om efter en ny Commandeur for samme; og her see vi nu et af de fiendne Tilfælde indtræffe, hvor ene og alene Mandens Dygtighed ledede til hans Valg. Den 13de August modtog Johan Wibe — der vel tidligere havde været Sø-Capitain i hollandsk Tjeneste, men derpaa var traadt i dansk Tjeneste, som Oberstlieutenant ved et Regiment i Helsingør — igiennem Cancellieraad Schrøder, kongelig Ordre (dateret Leiren ved Christiansstad den 11te August) at overtage Commando over Eskadren. Denne, bestaaende af 6 Skibe (formodentlig de danske Skibe: 3 Croner, 3 Løver, Kiøbenhavn, Naaben, Charlotte Amalia, og de hollandske Skibe: Caleb og Grisia) 1 Fløyte (formodentlig et hollandsk Skib) og 3 Galioter, seilede derpaa den 16de August Kl. 10 med en S. V. til S. ud af Sundet. Vinden var saa gunstig, at Eskadren maatte, af Frygt for at seile Gothenborg forbi, drive og stille bi næsten den hele Nat, hvorover Wibe yttre sig i et Brev til Kongen, d. d. 17de, med følgende Ord: „Att stiche by, Allernaadigste Herre och Konge, ehr een terme marine, som jeg hafuer lærtt udi disse 24 timer, och som mand explicerer med paa Sømandsmaneer, naar mand will sige, att mand ligger och drifuer och iche seyles, saa meget mand kand.“ — Klokken 2 om Eftermiddagen løb Eskadren ind i Kalvøesund, og saae, en passant, 6 Skibe at ligge under Castellet ved Gothenborg og 5 udenfor.

Wibe begav sig strax op ad Strømmen til Excell. Gyldenløve, i Leiten for Bahuus, og skriver under 24de August til Excell., under hvis Overbefaling han var stillet, at ifølge Hs. Excs. Ordre var Eskadren bleven forstærket med 3 bergenske Defensions-skibe, (hvert førende 42 Kanoner og en Besætning af omtrent 120 Mand), 5 Galleier, 5 Skærbaade og „Gyldenløves Fregat“ paa 14 Kanoner. Med denne Styrke er Wibe beredt paa at møde Fienden, som efter de erhholdte Efterretninger var 8 store Skibe, 10 smaa Skibe og 4 Brandere stærk, under Commando

af Admiral Sjöblad, der var Wibe bekendt fra den næstsidste Krig imellem England og Holland.

Efter et Skibsraads Godtbefindende, og tillige efter Excellencens Ordre, indroettede Wibe et af de fra Kiøbenhavn medbragte Skibe (Skipper Arent Brant, Reder i Kiøbenhavn) til en Brander, efter at Skibet var bleven taxeret til 2,300 Rigsdaler. Den næste Dag vilde han efter Krigsraads Beslutning, som han agtede at sammenkalde mod Ufstenen, lette, og gaae saa nær som muligt ind under Castellet ved Gothenborg, for at møde Fienden, hvis han gjorde ham den Ære at komme ud. Men Krigsrådet maa have fattet, eller Vinden foranlediget en anden Beslutning; thi, ifølge Wibes Brev af 4de September til Kongen, kom han først til Ankers „paa Fjorden af Elfsborg“ den 1ste September. Paa denne Station var han i den første Tid bestaaet med „at tilberede nogle Smøgere for at sætte med een synden eller Sydsydvest Wind for Castellet Elfsborrig“ (med hvilken Wind han kunde gaae ind og ud af Havnen) „och som schall kaste all rogen paa Castellet och saaledis forhindre dett att gjøre Os alt sitt Onde, inedensß Wy det gaar forby och attaquerer fienden, som jeg med Guds Raadis Hielp haaber at flae och ruinere i sin Passn (Havn) og formenede sikkerhed.“ Han tilføier, at dette Foretagende vel kunde synes noget dristigt og vandskeligt for dem, som ikke kiendte Localiteterne og ikke vidste, at de danske og svenske Skibe laae paa 2 Kanonstue fra hverandre. Fremdeles bemærker han, at have talt med sine Officierer, og at diase havde lovet ham at staae ham bi i Raad og Daad, som ærlige, oprigtige Tjenere af Hs. Majestæt Kongen.

Heri saae Wibe sig imidlertid stuffet; thi hans Brev til Kongen, dat. 3 Kroner den 16de September, begynder med følgende Beretning:*)

„Jeg er hjertelig bedrovet, at istedetfor en ønskelig Forret-

*) Her og i det Følgende har Indsenderen tilladt sig at afvige fra den in originale fulgte Orthographie og Interpunctionsmaade.

ning, som jeg havde troet i allerdybeste Underdanighed at giøre til Eders Kongl. Majestæt Relation om, fra Majestæten Skibe her i Vesterfœ, for Gothenborg, jeg maa lade E. R. M. underd. vide, at nu, da jeg saa godt som Alting har beredt og færdig til mit Forehavende i Bærk at stille (og derfor ladet Officiererne af Skibene komme tilsammen, og efter E. R. M.s allern. Instruction holdt Krigsraad med dem, for at tage en endelig Resolution om vores Forehavende vel at forrette), findes hos den fleste Deel af dem derimod stridende Meninger, som, om E. R. M. allern. maatte behage at examinere disse, kan sees af hosfølgende Papirer, som indeholder Enhvers, i rigtig Copie, skriftlig indgivne Mening."

Wibes Proposition, samt en Extract af det i den Anledning afholdte Krigsraad og de i dette fremsatte forskiellige Bøta formener Indsenderen at fortjene en Plads her, forinden han meddele Slutningen af Wibes Beretning til Majestæten.

"Extract af Krigsraadet, holdet paa Rheden for Elsborg, den 15de Septbr. 1676, anlangende at attackuere den svenske Flaade, liggende indenfor bemeldte Castel.

No. 1. Commandeur Johan Wibe proponerer: (Denne Proposition meddeles her in extenso.)

Edle mandhafte Herr Capitainer.

Jeg bærer ingen Tvivl, at enhver af Eder jo noksom er bekiendt og veed, at Hs. R. M. naadigste Intention med disse Hs. R. M. Skibe er, at giøre Fienden al Afbræk og Skade, og særdeles dermed at attackuere og ruinere dennes Flaade herudi Vestsøen og indenfor Elsborg; om hvilken daglig Erfaring og Kundskab, som os indkommer, noksom lærer, at den er ikke i den Tilstand, at den kan giøre os retskaffen Modstand, saa at vi med den Hiælp og Bistand, vi maae haabe af den Naadige Gud, som Sin Hiælp saa mærkelig haver føiet hos Alt, der sig er foretaget enten af Hs. R. M. eller Hans Committerede hidtildags mod Fienden, kan være forsikkert om en ønskelig Seir og Overvinding. Til hvilken Ende og med Eder at raadføre, jeg Eder har ladet her ombord komme, om en Tale, som jeg adskillige

Gange udi vores Tillsammenkomster mig med har ladet forkyde, nemlig: at vi maatte være betænkt paa at tage en Resolution, at attackere Fienden, som han ligger, naar vi saae, som vi nu see, at det ei er hans Alvor (som hldrøter af hans Mangel) at komme til os, og at vi maatte være betænkt paa nogen Middell og Listighed, til at forhindre Castellet (som er alt det, der kan giøre os nogen, dog ikke saa heel stor Betænkning vort Forsæt at stille i Værk), at det ei kan giøre os Alt sit Onde, hvilket jeg saaledes formener at temperere, at jeg med den første Synden eller Syd Syd Vest Wind vil sætte tvende Smogere, som jeg dertil har ladet berede, med hvilken Smog og Røg jeg forsikkrer mig saaledes at betage Castellet sit „Gesicht“ at vi uden mærkelig Skade det skal kunne passere og komme til Fiendens Skibe. Foruden denne Røg vil jeg lade giøre en falsk, og mulig efter Leiligheden en alvorlig Attaque paa den nordre Side af Castellet, med Soldater paa smaa Fartoiere, som der skal lande, og formedelst hvilket Castellet skal have at tænke paa sin egen Defension. Winden, som Eder er bekiendt, er udi vor Faveur, thi al den Røg, vore Kanoner giøre, driver paa Castellet, og Winden er tienlig til at gaae ind og ud igien. Nu eftersom slikt et Værk, saavel som alle importante Krigsresolutioner blive af et velbesat Krigsraad og forstandige Officierer examineret, saa i lige Maade er jeg herom Eders trohiertige Mening begiærende, Eder formanende paa S. K. M. vor allernaad. Herre og Konges Vegne ved den Trostabs og Pligt, I Hans Maj. skyldig ere, til ingen anden Ting Hensyn at have, end til høistbem. K. M. Tienestes og Vaabens Ære, — og mig uden al Passion Eders uforsalsteede Mening og tro Raad siige, velbetænkende, at de videre blive examinerede og giennemsekte, og efter den Trostabs og Tver, derudi findes, dømt. I ville ogsaa giøre en liden Reflexion paa Fiendens Tilstand og paa den, vi (Gud stee Lov) endnu ere i, og paa den, som Fienden herefter kan komme udi, som forventer at blive forstærket med Skibsfolk, som skal komme fra Dalerne, og vi tvertimod maae forvente os mere og meer at svækkes, som sliige Togter gemeenlig føre med

fig. og som vi allerede see Prøver af. Og skulde det kunne see, at om vi ikke tager Leiligheden i Agt og tvinger Fienden, medens vi finde ham svag, skal kunne nødes til at fægte med ham en Gang, naar han befinder sig udi vor Tilstand, og vi os udi den, han nu er i; thi udi hvor slet Tilstand vi os og maatte befinde, beslutter jeg mig til ingen Retirade uden Ordre fra S. R. M. eller fra det høie resp. Admiralitet. — Datum Kongl. Maj. Dr. logsstib de 3 Croner, beliggendes til Ankers for Esbjerg, den 15de September, Anno 1676.

Johan Wibe.

No. 2 og 3. Jacob Phillips og Wynant Mørz. — Disse tvende Capitainer paa Skibet 3 Croner befinder det for det bedste, Fienden, som han ligger, at attackere.

No. 4 Simon Fochisdoborg, hollandsk Capitain og Equipagemester, finder dette ogsaa raadeligt, ved en S. S. Ost Wind, en Streg eller to upegrebne, og naar en Diversion tillige steer fra Landsiden. Videre Raison allegueres ikke.

No. 5. Peter Willem Etel, hollandsk Capitain, førende (Defensions) Skibet Kiøbenhavns Vaaben, (af Kiøbenhavn og paa 34 Kanoner) er af samme Mening.

No. 6. Jan Croock, hollandsk Capitain, førende Dr. logsstibet Caleb (paa 40 Kanoner), fraraader denne Deelsein:

1., Fordi han dommer Fiendens Skibe at være omtrent lige saa stærke som vore.

2., Paa det suffisante Castel kan vore Kanoner kun gjøre Liden eller ingen Skade.

3., Den Smøger, som skulde blinde Fienden, blinder ogsaa vore Egne, at de ei kunne kiende Tegnene.

4., Passagen er snæver og Ingen bekiendt, hvorfor vore Skibe umulig kunne seile jevnside, og om det end kunde gaae an, saa kunne de ikke bruge uden Bougstykkerne, hvorimod Fiendens Skibe kunde give dem hele Lag, foruden Citadellet; og om de skulde seile En efter den Anden, og nogen af de Forreste skulde miste Stang, Ror eller Mast, eller fik store Skud under

Vandet, saa maatte de drive mod Klipperne, og de andre geraade udi Confusion.

5., Om de og kom igiennem, kunde de ikke vide, formedelst Grunde og Vandet, hvor de kunde lade falde Anker. — Victualier havde han ikkun paa 14 à 15 Dage, og om endog Fløytten ankom, som ventes med Proviant, saa kunde den ikke saa lige komme igiennem til dem.

6., Om de end kom indenfor Citadellet, sees deraf ingen Fordeel eller Reputation for H. N. Vaaben, men tvertimod besorges stor Skade og Disreputation, og at ikke eet Skib kunde komme derfra.

7., Eftersom de formedelst Saisonen og haarde Vinde ikke ligge godt paa den flette Grund (saa at, om Noget mister sit Anker, maatte han drive paa Klipperne), synes derfor raadeligst, igien at lægge sig, hvor de laae tilforn, hvor der er bedre Grund, bedre Comoditet at rangere sig, om Fienden kom ud, og Ind- og Udfarten for Gothenborg ligesvel kan lettes („belettes“).

Derfom Admiralen endelig vil have dem til at gjøre denne Attaque, da begierer han en skriftlig Akt deraf til sin Legitimation ligesom og skriftlig Copie af alle Capitainers Stemmer.

(Understreven af Capitainen, Skibets 2 Lieut., Skipper, 3de Styrmand, Vaadsmand, og 5 Constabl., som af Wibe alle benævnes: „Officiererne paa Skibet.“)

No. 7. Jacob Peterfen Bæcker, hollandsk Capitain, førende Defensionskibet Prosperité, af Bergen: at Farvandet hverken er ham eller Noget af hans Folk bekiendt, men ellers hans fornemste Raision ut supra No. 4 i det Foregaaende.

No. 8. Johan Falck paa Skibet Christianssand, af Christianssand, vil vel efterleve Admiralens Ordre, men bemærker om Forretagendet, at dette efter hans ringe Forstand om Sømandskab ikke er tilraadeligt.

No. 9. Henrik Grefue paa Defensionskibet Charlotte Amalie, af Bergen. Idem.

No. 10. Hans Ladtjerus paa Def. Skibet Maria af Steen.
Idem.

No. 11. Henvil Nielsen paa Def. Skibet Prinds Frederik af Bergen. *) Idem.

No. 12. Dirck Twisch, hollandsk Capitain, paa Fregatten „den flyvende Ridder“, at han har lidet eller Intet at sige, eftersom at hans Skib er af ingen Defension; thi naar det erholder et Lag, saa synker det. Døg om alle de Andre ere enige om forberedte Dessein, saa er han fuldkommen resolveret at være af samme Mening.

„Jeg veed ikke vel“ vedbliver Wibe i sin Beretning til Kongen, „hvad jeg skal sige derom. Mig tyktes, at under deres (Skibscapitainernes) Forsigtighed, som de kalder Somandskab, kunde vel stüles enten Poltronnerie eller egen Vaade (Fordeel). Thi den meste Deel Capitainer af Defensions-skibene ere selv Participanter i Skibene, som de føre, saa at mulig frygte de lige saameget for deres Skibe som for deres Hud. Hollænderen (Jan Croock) anlangendes, da kan det nok synes af dens (hans) Begiering til mig, at jeg skal licentiere ham, eftersom hans Tid, som han siger, er omme, at han heller skal ville raade mig til at gaae til Sundet igien, som han har gjort til Hr. Marquat Roedtssteen, end til at foretage noget, som Fare kan hos være.“
Commandeur Wibe slutter sit Brev med Bøn til Hans Majestæt, om at ville allernaadigst behage at give ham en Ordre, om Hans Majestæt, „dømmer dette Krigsraads Mening at have anden Fundament end Eders Kongl. Majestæts gode Tieneste til at fuldføre mit Forehavende paa det troligste og flittigste, saavel som ogsaa hvorledes jeg mig mod denne Hollænder skal forholde, om han vil selv tage sig Forlov, naar den 20de gammel Stil er pas-

*) De toende bergenske Def. Skibe vare, ifølge Garde, i 1674 armerede med 34 Kanoner hvert, men efter Wibes Rapport havde de i 1676 hvert 42 Kanoner, samt en Besætning af 120 Mand.

feret (ultimo September), som mig er berettet han skal sige at ville gjøre."

Under 22de September skriver derpaa Johan Wibe: „Med Eders Majestæts Skibe her for Elfborg er endnu Alting temmelig vel; nogle Følk blive syge, og andre Syge komme paa Venene igien. — Men Hr. Statholder Gyldenløves Jagt, som førte 14 Stkr., og som jeg havde commanderet (til Station) paa Elven af Bahus d. 16de dennes, for at forhindre Fiendens Skiærbaade og Fartsoier (som Hr. Statholder skrey, tilsammen 11 Stykker), at de ingen Entreprise paa Armeens Syge (omtrent 1500 paa Derofsland) skulde undertage, er løben paa en Klippe d. 17de d., og efterat Skytz, Takkelage og Master ere biergede, have de selv sat Ild paa den, og opbrændt den, og har ikke forventet den Hiælp, som jeg havde skicket dem, efter den Advis, de mig derom gjorde, for at hiælpe dem af Klippen igien og redde dem.“ Herover var Wibe, som billigt, meget vred; men anfører dog til Capitainens Undskyldning, at denne udi hans Tieneste sig altid har forholdet som en stikkelig Sømand og brav Capitain, og at han (Wibe) aldrig har fornummet eller hørt af ham andet Raad og Resolution end dem, som vare genereuse og brave, saa at „jeg ham maa beklage; og skal Hs. Excel. Hr. Stattholderen derfor vel have nogen Indulgence med ham.“ Han tilføier den Bemærkning: „Gud vil naadelig bevare Eders R. Maj. Skibe fra sliq Ulykke, og kan jeg ikke gjøre alle G. R. M. Skibs-Officerer til Soldater, saa skal jeg næst Guds Hiælp holde dem til den Sorgfuldhed og Omhu, som de ere skyldige som Sømand, og dennem udi denne Dunhyggelighed og Sorgfuldhed Intet restaschere.“

Dernæst skriver Commandeur Wibe d. 1ste October: „Efter at mit Forsæt til at attackere Fienden under Elfborg (hvorum skrives under 16de) ikke er bleven stillet udi Værk, har jeg ladet metamorphosere mine tvende smaa Røgere, som vare forfærdigede til at lægge for Castellet, og gjort deraf Brandere, og derpaa den 25de d. holdt Krigsraad, og dets Advis begiæret: om det ikke

muligt var med foielig Vind at bringe Fienden vores Brandere om Bord, og saaledes destruere hans Skibe; hvorpaa af dem Alle er obtineret Ja, og Midlerne examineret hvorledes dette bedst kunde i Værk stilles.

Den 30te blev Vinden favorable til vor Dessein, hvorpaa jeg om Aftenen lod alle Officierer komme om Bord og befalte Dem i Eders Kongelige Majestæts Navn at staae mig bi og executere vores besluttede Forsæt, og at jeg selv vilde vise dem Veien og gaae med, for at see, at G. K. M. Tieneste med al Iver og Trostøb forrettedes, hvilket jeg og gjorde, omtrent 3 Timer for Dag. Men allernaadigste Herre og Konge, al min Iver og underdanigste Tilsyn har ikke været saa mægtig, endstiondt jeg hverken Fare eller Umage har sparet, at forhindre G. K. M. utro Tieneres Skielmerie og Forsagthed, uanseet jeg dem med et Exempel har foregaaet, som jeg kan forsvare for Gud og Eders Kongl. Majestæt; og hvorom Gen. Auditeur Lembforst kan være mit Vidnesbyrd, som var i Vaad med mig, og som jeg beder G. K. M. udi Underdanighed vidtlostig at berette, hvorledes Capitainerne af Branderne skielmagtigen og forsættligen ere løbne paa Klipper og stukne der deres Brandere an."

Smidlertid havde dog Fienden af Forstrækkelse kappet Ankere, og var løbet fra disse op indtil Gothenborg, ved hvilken Leilighed et Orlogsskib paa 74 Kanoner kom til at sidde paa Grund bag Citadellet. Wibe lover, at lade Capitainerne og deres Skibsfolk examinere paa det Nøieste, og domme efter de Kongelige Krigsartikler. Saadant skete ogsaa den 2den October, og da Flere fandtes „hvi skyldig i Polstronnerie og utro Tieneste," affagdes paa Skibet „Tre Croner for Elsborg", følgende af Johan Wibe underskrevne og allerede den 3die October executerede Dom:

„Den Ene (af Capitainerne), som var paa den Skude, der tilhandlede udi Ralsund, hans Degen (Kaarde) at brydes for hans Knæ, med en Stroppe at slæbes efter Sluppen udi Land, og der udi 3 Aar at forblive udi Eders Majestæts Jern; al hans fortiente Gage til G. K. M. confisqueret. Alle hans Folk

3 Gange at falde fra Raa, og saa vaade, som de ere, for Masten der at slaes, saalænge de kan taale, og ei videre Gage at fortiene, end en gemeen Matros. Een af Commandeurerne paa en af de smaa Brandere: udi 2 Skibsglas at staae for Masten med en Stroppe om hans Hals, for at bevise, han har fortient at hænge; 3 Mar udi Jern, og al hans Gage som den Andens confisceret. Den Tredie, som ei er saa skyldig, som de tvende forste, at gaae fra Raa; slaes saa længe, han kan taale, for Masten. Den Fierde, som har ellers udi andre Tilfælde holdt sig vel, og som hedder Capitain Dau, og er heel forbrændt, og hvis Brander, omendskiondt han den ei har anbragt, som det sig burde, dog har giort Fienden Skade, og al den Disordre, der steet er hos dem (Fienden), forarsaget, kiendt for anden Straf fri, end at han for hans Branders Commandantskab Intet skal have at pretendere. Execution af disse Domme er fæet den 3die dennes, og sender jeg Dommen med 3 Croner over til Admiralitetet, for at hyad deri feiler, som er at lade dem (de 2de Capitainer) slutte paa Bremerholm i Jern, videre at lade dem vederfares."

Umiddelbar efter at Wibe havde ladet executere den foranførte exemplariske Straf, fornyede han sine Forsøg paa at ruinere de fiendtlige Skibe; men hvorlidet hiin Straf havde frugtet, sees af efterfølgende Skrivelse, dateret 3 Croner for Elsborg den 6te October:

„Udi mit Sidste, som jeg udi allertybeste Underdh. gav mig den Gæde at skrive G. R. M., kunde jeg ei videre berette, eftersom det var om Morgenen, som Actionen stete mod Dagningen, end at de fem største fiendtlige Skibe havde kappet deres Ankere og vare drevne paa Grund. Siden har jeg fornummet af mine Rundskabere (Bønder paa Hisinge, som jeg — formedelst den Ordre jeg har stilt, at Ingen skal røre deres Dvæg og Fatigdom — har bragt paa min Side, saaledes at de komme alle Dage og sige mig hyad der passerer), at Admiralen har løbet sin Galion af paa et andet Skib og hele hans Gallerie paa den ene Side, og er ganske læk, af det at han har sat paa Grund. Vice-

Admiralen er ikke kommen af, forend den næste Dag om Aftenen. Slottet Calmar har sat paa tredie Dag fast, og er oplagt for Gothenborg at kiohales. Vor Brander, efter at den meest var forbrændt, er dreven Castellet forbi og kommen et lidet Skib ombord (destineret til en Brander), som det har antændt og brændt op med sig. Der har været heel stor Disordre, og synes nok vel, at der er skeet temmelig Skade, eftersom den 3die d. alle Skibe, paa en Brander og to af de mindste („smørreste“) Skibe nær, har qvitteret deres Post og ere gaaen op for Elfsborg, der at lade sig reparere og tage Vinterleie. Den 4de d., efter at Maanen var gaaet ned, gif jeg med en Galioth, Vaade og Slupper, for at attackere og erobre disse 2de resterende fiendtlige Skibe, tagende med os Brandtsi for at stikke dem i Brand, eftersom Binden ikke tillod os at føre dem af, om vi havde erobret dem. Og efter at Anstalt saaledes var giort, som med min Journal skal bevises, at vi med Guds Hjælp kunde forsikre os en onstelig Udkomst, og vi begyndte at nærme os Fienden, løb Galiothen paa en Klippe. Imidlertid jeg ham (Capitainen) for hans Forseelse, som jeg agtede frivillig at være, bestraffede, og stillede Ordres at hjælpe ham af, og med Vaadene og Slupperne imidlertid vilde forfølge mit Værk, seilede mig alle Vaadene, paa to nær, op mod Binden, og søgte mig et Hul, som Sanden ikke skulde have fundet, med mindre han havde været Poltron; og gif, i Stedet („Platzen“) for N. D. til D. og D. N. D., som de skulde gaae an, for at komme til disse tvende fiendtlige Skibe, S. S. D. og S. til D. Denne Disordre at corrigere forlod jeg Galiothen med min Sluppe og med nogle Andre roede disse Vaade efter, men de gjorde saa vel deres Bedste at befordre den Bildelse, de var i, vel vidende de ingen Fiender der skulde rencontrere, saa det var mig umuligt at kunne roe dem op. Maatte derfor begive mig tilbage, for at see at Galiothen kom af Grundden, og at, kunde jeg ingen Skade gjøre, jeg ingen Skade leed; thi Galiothen stod paa en Klippe under Skud af Castellet. Jeg fik den løs, medens Dagen begyndte at grye („komme an“), saa-

vel som de tvende Baade, som vare resterede, der imidlertid ogsaa havde taget sig den Umage at løbe paa en Klippe, hvilket gjorde, at jeg mit Forsæt intet videre kunde pousføre, men gik tilbage med det Fartoi, jeg havde, til Eskadren og der forventede de forvildede Baade, som kom alle ubeskadigede med Dagen igjen. Jeg havde troet, at alt Poltronnerie skulde været ophævet og at Frygt for Straffen, som de havde seet Exempel af den Idie dennes, skulde have overmestret dem. Men jeg fandt mig bedragen, og dem, som committerede sig saa fuld af Undskyldninger og Protestationer: at de aldrig havde havt bedre Intention at gjøre G. K. M. Tieneste end den Gang, forsikkrende mig, at det havde været mod Somandskab ikke at troe de havde havt bedre Villie, end de havde ladet see; — og fik saa Lykken at bære den Skyld.*)

Udi tilkommende Nat vil jeg gjøre en ny Tentatif paa disse tvende Skibe, og see, at jeg kan erobre dem og stikke dem i Brand, om jeg ei kan bringe dem af, hvortil jeg haaber Vor Herre skal give Lykke.

Der er ellers besluttet i G. K. M. Krigsraad her paa Skibene, eftersom Fienden er gaaen op for Gothenborg, og det ikke er at formode, at han iaar skal komme mere paa sin Post, langt mindre ud, for G. K. M. Skibes bedre Sikkerhed for Storme og

*) At man har udstebt Bulletins til alle Læber, og at man derfor maa være forsigtig med sin ubetingede Tiltro endog til gamle samtidige trykte Relationer, sees af den trykte „Extract auß des Commandeuren Johan Wiben allerunterthänigsten Relation,“ som findes i „Extraord. Deres. Relation d. 14de Octbr. 1676“; thi i denne findes Wibes ovenfor meeddelte udsørlige og originale Beretning om den paa de forvildede Baade udviste Poltronnerie bekendtgjort paa efterfølgende meget formildende Maade: „Nachdem aber die Galioth auf einen Felsen gelauffen, habe ich mich dahin begeben, um dieselbe durch gute Anstalt und Ordre mit Bötthen und Chaluppen wieder loß zu machen, mittlerweile sind einige Bötthe zwischen den Felsen, weil es finster gewesen, irre gefahren, und haben den rechten Cours gefehlet; ehe nun die Galiothe wieder loß geworden, ist es Tag geworden, dahero wir unser Desein nicht exquiren konnten.“

Uveir, at lette Anker og gaae at ligge i Kalsund, der forventendes G. R. M. videre Ordre om deres Forhold; hvilket jeg imorgen agter at giøre, om Vinden dertil er søielig."

Det sidste Brev fra Commandeur Wibe, som Indsenderen har fundet, er allerede skrevet den næste Dag (7de Octbr.) og lyder saaledes:

„G. R. M. vil allernaadigst lade sig gefalde, at modtage med denne Post tvende allerund. Relationer;*) hvor imellem ikke uden een Dag findes. Harsagen er, som jeg skriver i den af d. 6te Octbr., at jeg vilde om Natten, om Veirliget derefter var, lade attackere med Stupper og Vaade de tvende fiendtlige Skibe og deres Brandere, som vare blevne liggende udenfor Castellet Elsborg og ikke vare gaaet op med de Andre for Gothenborg. Hvilket jeg og har gjort mod den Tid, da Maanen vilde gaae ned, for at vi kunde see at undvige Klipper, og at borttage alle Undskyldninger, som stulde kunne giøres formedelst Mørket, om Nogen feilede i at efterkomme hans Ordre. Har saaledes ikke kunnet undgaae, at blive seet af Fienden, som jeg gierne havde ønsket ikke at see, forend jeg var ham paa Halsen. Fienden, saa snart han os blev vaer og der af Castellet nogle Stykker havde paa os løsnet, kappede, som de andre Kammerater havde gjort d. 30te Septbr., deres Anker og lod staae ind for Gothenborg til de andre Skibe. Vore Vaade og en Galioth, som var bemandet til at entre, forfulgte dem op til deres Skibe, hvoraf de stød til alle Sider, og vel uden al Tvivl gjorde sig selv Glade. En liden Brander, som jeg havde gjort af en af vore Smøgere, som var tilovers, satte vi Ild paa og lod drive ind paa dem, og som ikke har gjort dem lidet bange, og mulig vel nogen ond Tjeneste, hvorom jeg vel Kundskab faaer mod Alstenen, og hvis det meriterer G. R. M. allerund. Relation derom at giøre, skal det see med Skibet 3 Croner, som jeg har seet af en Extract af en G.

*) Begge Relationer modtoges den 10de af Majestæten, som til den Tid var i Kiøbenhavn.

R. M. allernaad. udstedt Ordre til Admiralitetet, at være G. R. M. allernaad. Villie at sende hjem, hvorhos jeg og foier de 3 Løver, som jeg for sin Lækheds Skyld her ikke længer kan holde.*)

Fienden har stude af Castellet og sine Skibe meer end 200 Kanonstude paa os, med hvilke han os dog ei synderlig Skade har gjort. Syv brave Karle bleve døde, og Otte kvæstede. Af de Døde blev En stude udi min Sluppe Hovedet af, saa at Pierren sprang mig udi Dinene og over mine Klæder, og Trompeteren, som jeg havde taget med for at blæse Retraiten, blev slagen for hans Pande med den Andens Piernefsal. Galiothen har faaet et Skude eller to under Vand, og nogle af Taklerne saavel som af Vaadene ere stude i Stykker. Derimod har vi drevet dem (de fiendelige Skibe) ind, saa vidt som de kan gaae, og lader Intet uden en Liden mere see, som er lagt ud under det gamle Castel paa Brandvagt."

Serpaa er hoist sandsynligen Commandeur Wibe seilet med sin Eskadre til Kalvøesund, og forbleven der indtil henimod medio November; thi af „Extr. Deref. Relation“ af 14de Novbr. sees, at Hs. Exc. Statholder Gyldenløve med et Antal Soldater og „Pr. Commandeur Wibe med de ham undergivne Skibe ere arriverede den 13de November i Sundet."

*) Ifølge "Extraord. Deref. Relation" af 21 Octbr. ankom Drlogsskibene 3 Croner og 3 Løver paa Helsingøers Red d. 16de Octbr., hiemsendte af Wibe tilligemed 2 Priiser og en erobret Kaper. Hiemsendelsen af Eskadrens tvende største Skibe var allerede udtolt som ønskelig fire Uger tidligere, i et Brev af 15de Septbr. fra Kongens Hovedkvarter til J. Høeg, da deri bemærkes, at Wibes store Skibe foran Golhenborg vel maatte afløses af Fregatter — da de store Skibe "dans une saison si avancée ne pourroient s'employer sans hazard sur les côtes de Norvege."

Liste over Fyrene paa Frankrigs Kyster.

I det 6te Bind af Archivet er en Liste over Fyrene i Frankrig, der blev officielt bekendtgjort d. 1ste April 1833 ved la direction generale des ponts et chaussées et des mines. Den samme Autoritet har bekendtgjort en ny Liste den 1ste August 1838, af hvilken erfares, at Antallet af de franske Fyre er i det Hele forøget med omtrent 60 nye Fyre, flere Forbedringer og Forandringer ere giorte ved de gamle og endelig at enkelte ere ophorte. Jeg har derfor troet at borde give en heel ny Liste, isærdeleshed da der findes adskillige vigtige Anmærkninger, der ei ere opgivne i Listen for 1833.

Spiderne af Fyrlanternen over Vandets Overflade, med Sevndogns Spivande, ere reducerede til dansk Fodemaal. Fyrenes geographiske Beliggenhed (Brede og Længde) er angivet paa nærmeste Minut, beregnet efter Paris's Meridian. De anførte Compasstreger ere retvisende.

Fyrene inddeles i 3 Afdelinger, nemlig:

1. Stadige (feux fixes).
2. Omdreieude (feux à éclipse).
3. Blink (feux variés par éclats).

Det er maaskee ikke overflødigt at bemærke, at ved omdreieude Fyr forstaaes et Fyr, hvis Skin gradeviis tiltager og aftager.

Blinkfyret sees derimod i nogen Tid som et fast Fyr, hvorpaa det gradeviis aftager. Efter denne Formindstelse af Lysning (der for en Observator, som er i en behørig Afstand, bliver til en total Formørkelse) indtræder i nogle Secunder et betydelig stærkt Blink, der langt overgaaer den første Belysning, hvorpaa samme aftager og det stadige Fyr kommer atter tilsyne.

Hvor der er noget at erindre ved et Fyr, staaer ved samme anført et Tal, der henviser til Anmærkningerne, som findes i Slutningen af Listen.

Fyre i Canalen imellem England og Frankrig.

Fyrets Navn.	geographisk Beliggenhed.		Antal Fyre.	Stadigt ombreiende eller Blink.	Tiden mellem hvert Blink eller Blink.	Fyrlanterens Høide og Vandets Overflad.
	Brede.	Længde.				
Dunkerque . . .	51° 2'	0°31' ost	1	stadigt.	=	83 Fod.
do. Havnesyr	do.	do.	1	do.	=	22 do.
Calais	50° 58'	0°29' vst	1	omdr.	hver 1½ Minut.	121 do.
1) do. Tidefyr .	do.	do.	1	stadigt.		32 do.
Cap Grinez . .	50° 52'	0°45'do.	2	høieste stadigt.	hver 3. Minut	188 do. } 164 do. }
2) Boulogne Tidefyr			1	laveste Blink.		
3) do. 2de Tidefyre	50° 44'	do.	2	stadigt.	=	16 do.
				do.	=	38 do. } 29 do. }
Pynten d'Alprek	50° 42'	0°46'do.	1	do.	=	149 do.
Havnen Vornel i Bugten Etaples	50° 32'	do.	1	do.	=	51 do.
Havnen Touquet i samme Bugt	do.	0°45'do.	2	do.	=	51 do.
Pynten de Berch	50° 24'	0°47'do.	1	do.	=	64 do.
Capeur	50° 11'	0°50'do.	1	Blink.	hver 4de Minut.	89 do.
4) Treport Tidefyr	50° 4'	0°58'do.	1	stadigt.	=	25 do.
5) Dieppe Havne- og Tidefyr .			3	do.		
6) do. Tidefyr .	49° 56'	1°15'do.	1	do.	=	38 do.
7) Millly	49° 55'	1°23'do.	1	omdr.	hver 80 Secund.	296 do.
8) St. Valery en Caux Tidefyr	49° 52'	1°38'do.	1	stadigt.	=	29 do.
8) Fécamp . .	49° 46'	1°58'do.	1	do.	=	413 do.
do. Tidefyr .			1	Blink.	hver 3die Minut.	38 do.
La Hève	49° 31'	2°16'do.	2	stadige.	=	lige Høide
9) Havre Havnesyr	49° 29'	2°14'do.	1	stadigt.	=	432 do.
Quilleboeuf Havnesyr	49° 28'	1°49 do.	1	do.	=	25 do.
Honfleur 2de Havnesyre	49° 26'	2° 7'do.	2	do.	=	{ yd. 32do. } { ind. 29d. }
10) Mundingen af Tongues Havnesyre .	49° 21'	2°16'do.	2	do.	=	{ yd. 19do. } { ind. 29d. }

Fyrets Navn.	geographisk Beliggenhed.		Antal Fyre.	Stadigt ombrediende eller Blink.	Tiden mel- lem hvert Stin eller Blink.	Forlants- nens Hoide over Bando- staden.
	Brede.	Længde.				
1 ¹) Mundingen af Orne Havnesyre	49° 17'	2° 36' vst	2	stadigt.	}	yd. 38 F. ind. 89 d. }
Courseules Hav- nesyre	49° 20'	2° 48' do.	1	do.		
Pynten de Ver.	49° 20'	2° 51' do.	1	Blink.	hver 4de	134 do.
1 ²) Rheden de la Houge.					Minut.	
1ste Fyre. Fortet de la Houge	49° 34'	3° 37' do.	1	stadigt.		35 do.
2det do. Morsaline	49° 34'	3° 40' do.	1	do.		273 do.
3die do. Redouten Reville	49° 36'	3° 34' do.	1	do.		35 do.
1 ³) Barfleur Hav- nesyre	49° 40'	3° 36' do.	2	stadige.		32 do.
Barfleur	49° 42'	3° 36' do.	1	omdr.	hver $\frac{1}{2}$	229 do.
Rheden af Cher- bourg.					Minut.	
2 Fyre paa Den Pelée	49° 40'	3° 55' do.	2	stadigt.	=	83 do.
1 ⁴) Central-For- tet.			1	do.		
Fortet Querque- ville, vestre Ind- løb			1	stadigt.		57 do.
Cap de la Hague	49° 43'	4° 18' do.	1	do.	hver 1 $\frac{1}{2}$	153 do.
1 ⁵) Cap Carteret	49° 22'	4° 9' do.	1	omdr.	Minut.	
Granville	48° 50'	3° 57' do.	1	stadigt.		149 do.
do. Havnesyre			1	do.		25 do.
Cap Frehel	48° 41'	4° 39' do.	1	omdr.	hver 2 $\frac{3}{4}$	239 do.
1 ⁶) Heaur de Bré- hat	48° 55'	3° 26' do.	1	stadigt.	hver	48 do.
Sept-iles	48° 53'	5° 50' do.	1	Blink.	13 Min.	162 do.
Den de Bas	48° 45'	6° 22' do.	1	omdr.	hv. Min.	216 do.

Fyre paa Vestkysten af Frankrig.

Den D'Uesfant paa engelsk U- shant	48° 29'	7° 24' vst	1	stadigt.		264 Fod.
Saint Mathieu.	48° 20'	7° 7' do.	1	omdr.	hv. $\frac{1}{2}$ M.	172 do.
1 ⁷) Den de Sein	48° 3'	7° 12' do.	1	Blink.	hver 4de	
1 ⁸) Bec-du-Raz	48° 2'	7° 4' do.	1	stadigt.	Minut.	

Fyrets Navn.	geographisk Beliggenhed.		Antal Fyre.	Stadigt omdrejende eller Blink	Tiden mel- lem hvert Blin eller Blink.	Fyrlanters- nens Høide over Vand- fladen.
	Brede.	Længde.				
Penmarch . . .	47° 48'	6° 43' 9st	1	omdr.	hver $\frac{1}{2}$ Minut.	130 Fod.
Den Pensret . .	47° 43'	6° 17' do.	1	Blink.	hver 4de Minut.	
¹⁹⁾ Den de Groir, det vestlige Fyr	47° 39'	5° 51' do.	1	stadigt.		
²⁰⁾ do. det østlige Fyr	47° 38'	5° 45' do.	1	do.		149 do.
Port de Palais Havnefyre . .	47° 21'	5° 29' do.	1	do.	hver Minut.	16 do.
Velle-ile	47° 19'	5° 34' do.	1	omdr.		267 do.
Den Hoedic . . .	47° 21'	5° 12' do.	1	stadigt.	=	83 do.
Four	47° 18'	4° 58' do.	1	omdr.	hver Minut.	54 do.
²¹⁾ Croisic . . .			2	stadige.		{ 10 do. } { 29 do. }
²²⁾ D'Aliguillon	47° 15'	4° 36' do.	1	stadigt.		108 do.
²³⁾ Commerce .	47° 16'	4° 35' do.	1	Blink.	hver 3die Minut.	124 do.
Saint Nazaire Havnefyre . .	47° 16'	4° 32' do.	1	stadigt.		25 do.
Pilier	47° 3'	4° 43' do.	1	Blink.	hv. 4 M.	102 do.
Den d'Yeu . . .	46° 43'	4° 43' do.	1	stadigt.		172 do.
²⁴⁾ Port Breton Havnefyre . .	46° 44'	4° 41' do.	2	stadige.		{ hd. 22 do. } { ind. 48 do. }
La Chourne . .	46° 30'	4° 8' do.	1	stadigt.		114 do.
²⁵⁾ Sables d'Or lonne Havnefyre			1	do.		22 do.
Pertuis Breton {	46° 21'	3° 48' do.	1	do.		57 do. }
	46° 16'	3° 33' do.	1	do.		32 do. }
²⁶⁾ Valeines . .	46° 15'	3° 54' do.	1	omdr.	hver $1\frac{1}{4}$ Minut.	92 do.
St. Martin Hav- nefyre	46° 12'	3° 42' do.	1	stadigt.		38 do.
²⁷⁾ La Rochelle Havnefyre . .			1	do.		45 do.
Chasfiron . . .	46° 3'	3° 45' do.	1	do.		159 do.
Den d'Yix . . .	46° 1'	3° 31' do.	1	do.		54 do.
Pynten la Coubre	45° 41'	3° 36' do.	1	do.		35 do.
²⁸⁾ Tour de Terre Nègre	45° 39'	3° 27' do.	1	do.		
Royan Havnefyre	45° 37'	3° 22' do.	1	do.		35 do.
²⁹⁾ Corduan . .	45° 35'	3° 31' do.	1	omdr.	hver Minut.	200 do.
Grave	45° 34'	3° 24' do.	1	stadigt.		37 do.

Fyrets Navn.	geographisk Beliggenhed.		Antal Fyre.	Stadigt ombrediende eller Blink.	Tiden mellem hvert Stin eller Blink.	Fyrlanterens Høide over Vandet.
	Brede.	Længde.				
Pauillac Havnefyre	45° 12' 30"	5° vest	1	stadigt.		19 Fod.
²⁰⁾ D'Arcachon	44° 39' 30"	35° do.	1	do.	hver $\frac{1}{2}$ Minut.	232 do.
Biarriz	43° 30' 30"	53° do.	1	omdr.		95 do.
Socoa Havnefyre	43° 24' 40"	1° do.	1	stadigt.		

Fyre paa Sydøsten af Frankrig.

Cap Béarn	42° 31' 00"	47° ost	1	stadigt.		700 Fod.
Port = Vendres Havnefyre	42° 31' 00"	46° do.	1	stadigt.		105 do.
La Nouvelle Havnefyre	43° 1' 00"	43° do.	1	stadigt.		32 do.
D'Agde Havnefyre	43° 17' 10"	6° do.	1	stadigt.		29 do.
Fortet Brescou	43° 15' 10"	10° do.	1	stadigt.	hver	57 do.
Bierget d'Agde	43° 18' 10"	9° do.	1	omdr.	Minut.	401 do.
Cette	43° 24' 10"	22° do.	1	stadigt.		80 do.
²¹⁾ do. Havnefyre			2	stadige.		Riddelboide 191 do.
d'Agues-mortes	43° 32' 10"	48° do.	1	Blink.	hv. 4. M.	57 do.
²²⁾ La Camarque (provisorisk)	43° 20' 20"	30° do.	1	stadigt.		48 do.
Bouc Havnefyre	43° 27' 20"	39° do.	2	stadige.		{ 51 do. } { 95 do. }
²³⁾ Marseille Havnefyre	43° 18' 30"	1° do.	2	stadigt. Blink.	hver 3die Minut.	{ 29 do. } { 60 do. }
Planier	43° 12' 30"	54° do.	1	omdr.	hver $\frac{1}{2}$ Minut.	27 do.
La Ciotat Havnefyre	43° 11' 30"	16° do.	1	stadigt.		80 do.
Den Porquerolles	42° 59' 30"	52° do.	1	Blink.	hver 4de Minut.	254 do.
Den Levant eller Titan	43° 2' 40"	10° do.	1	stadigt.		239 do.
Cap Camarat eller Cap Cardier	43° 12' 40"	21° do.	1	omdr.	hvert Minut.	413 do.
Antibes eller Garoupe	43° 34' 40"	48° do.	1	stadigt.	hver	328 do.
do. Havnefyre	43° 35' 40"	48° do.	1	Blink.	2. Min.	48 do.

Fyr paa Corsica.

Bastia Havnefyre	42° 42' 40"	7° do.	1	stadigt.		51 do.
----------------------------	-------------	--------	---	----------	--	--------

Fyre paa Kysten af Africa.

²⁴⁾ Dran Havnefyre	35° 44' 30"	1° do.	1	stadigt.		83 do.
Algier	36° 47' 00"	44° do.	1	omdr.	hv. $\frac{1}{2}$ M.	118 do.

A n m æ r k n i n g e r.

1) Brænder Lun naar der er 8 Fod og derover i Løbet, ved Indgangen mellem Dæmningerne.

2) Dette Fyr er rødt.

3) Det høieste og det røde Fyr tændes, naar det er $\frac{1}{2}$ Flob, det laaveste ved Høivande og de slukkes alle 3, naar det er $\frac{1}{2}$ Ebbe.

4) Brænder Lun, naar der er 1 Fod og derover, i Mundingen af Løbet, mellem Dæmningerne.

5) Det underste Fyr brænder hele Natten og har en Høide af 22 Fod. Et andet Fyr, der er 8 Fod høiere, brænder $2\frac{1}{2}$ Timer, forinden det er Høivande, og endelig et tredie, der er imellem de tvende andre, tændes 2 Timer forinden Høivande, — hvilket slukkes naar dette indtræffer. Det øverste Fyr slukkes 2 Timer efter at det er Høivande. Disse trede Fyre ere Lun tændte, naar Havets Tilstand ei forbyder at anløbe Havnen. For at vejlede Skibe, der anløbe Havnen om Natten, bliver Masten holdt lige iveiret, saalænge, som Skibet styrer rigtig Cours, i modsat Fald bliver den holdt i en Skraastilling, til den Side, at Skibet skal styre. Det paalægges Skibsførere, der ville benytte disse Signaler, at vise en tændt Lanterne for i Skibet og en anden agter.

6) Dette Fyr brænder Lun saalænge, som der er 10 Fod Vand i Løbet eller derover. Det er kommet istædetfor et ombreiende Fyr og brænder siden den 1ste November 1837.

7) Dette Fyr brænder Lun, naar der er 8 Fod i Mundingen af Løbet mellem Dæmningerne.

8) Dette Fyr brænder Lun, naar der er 10 Fod og derover i Mundingen af Indløbet.

9) I taaget Weir ringes med en Klokke.

10) Det yderste tændes Lun naar der er 7 Fod eller derover i Løbet; det inderste er permanent. Løbets Retning tilkiendegives, ved at holde begge Fyrene overet.

11) Naar begge Fyrene ere overet, styrer man lige paa Indløbet.

12) Naar Fyret paa Redouten Réville er overet med Barsleurs Fyr, giver det en vestlig Retning, inden for hvilken man ikke maa komme, naar man krydser om Natten, komnende nord fra og er tvers for Den Latihut, for at nærme sig Reden de la Hougue.

Naar Fyret Mor saline sees overet, med Fyret de la Hougue, tilkiendegives den nordlige Grændse af Løbet, igiennem hvilket store Skibe løbe ind paa Rheden. Denne Retning (nemlig begge de omtalte Fyre overet) gaaer over Gydkanten af den høieste af Klipperne Ouest-Drix, paa hvilken der Lun er 14 Fod, med Teynbøgn's Lav-Bande. For at søge Ankerpladsen om Natten, med store Koffardi-Skibe, maa

man, fra det Punkt, hvor Directionen af de omtalte Fyre krydse hinanden, styre saaledes, at Fyret de la Hougue holdes nogle Grader til høire, det vil sige norden for Fyret Morfaline, hvilket er betydeligt høiere, end Fyret de la Hougue.

Linieflibe bør, naar de omtalte Directioner af Fyrene krydse hinanden, styre retvisende S. V. for at naae Ankerpladsen paa den store Rhed. Ved at styre saaledes, ville de passere imellem Grundens Duest-Drix og den nordlige Banke paa Rheden.

13) Begge Fyrene overreet, er Mærket for Indløbet.

14) Taarnet, der er under Bygning i Central-Fortet, er bestemt til at erholde et Fyr, liig det der er paa Dæmningen ved Fecamp, hvilket er et Blinkfyr, der sees hver 3die Minut.

15) Under Bygning, og vil formodentlig komme til at brænde de første Maaneber af 1839.

16) Det nye Fyrtaarn, der er under Bygning. I Nærheden af dette temporaire Fyr bliver et stadigt Fyr, der vil kunne sees i en Afstand af 5 Mile.

17) Under Bygning. Der antages, at det vil komme til at brænde i Slutningen af 1839.

18) Under Bygning. Dette nye Fyr vil komme til at brænde paa samme Tid, som det paa Den le Sein. Naar begge Fyrene sees overreet, tilkjenbegiver det Retningen af den Riede af Steen = Rev, kaldet Chaussée de Sein.

19) Under Bygning. Der antages, at dette Fyr vil komme til at brænde i de første Maaneber af 1839.

20) Dette Fyr er stult af Bakkerne paa den vestre Side af Den Groir, naar man har det i lige Linie med Derne Glenan.

21) Begge Fyrene overreet tilkjenbegiver Retningen af Indløbet til Havnen. Det er af Bigtighed at bemærke, at ved denne Retning kommer man til at passere meget nær tvende Klipper beliggende $\frac{1}{2}$ Qvart-mil i S. 30° Ost fra Lønden der ligger ved Klippen le Tréhic, hvilken er tilsynne med lavt Vand i Tvedøgns Ebbe. Det vilde derfor være uforfigtigt, at befæle dette Løb ved Nattetider, uden at have Løbs, Fyrene ved Croisic brænde siden den 15de Februar 1838.

22-23) Disse tvende Fyr overreet fører paa Østspytten af Grundens les charpentiers. For at undgaae denne Grund, maa man holde Blinkfyret lidt om Styrbord af det stadige Fyr d'Aiguillon.

24) Begge Fyrene overreet, er Mærket for Indseilingen.

25) Naar dette Fyr holdes overreet med Fyret Chaume, tilkjenbegives Retningen af det store Løb.

26) Skinnene ere ulige stærke. Efter hvert stærkt Skin følger et af $\frac{1}{4}$ Deel Kraft,

27) Ved at holde Fyret fri for Taarnet la Lanterne, gaaer man fri af Skiærene ved Pynnten Chauveau og Grunden Savardin.

28) Under Bygning. Hensigten med dette Fyr er at lede Seiladsen igiennem det nordlige Løb, naar man nærmer sig la Barre à l'Anglais.

29) Efter hørt stærkt Stin følger et svagere.

30) Under Bygning. Det formodes at dette Fyr vil komme til at brænde forinden Udgangen af 1839. Fyret vil kunne sees i en Afstand af $4\frac{1}{2}$ Mil.

31) Begge Fyrene smelte sammen i en Afstand af $1\frac{1}{2}$ M. og derover. Holdte overet med Fyret paa St. Louis, leder dette Mærke midt i det nordøstlige Løb af Havnen.

32) Det nye Taarn, der er under Bygning i Nærheden af det provisoriske, bliver et stabigt Fyr; men vil blive langt høiere, da det vil kunde sees i en Afstand af $4\frac{1}{2}$ Mil.

33) Disse toende Fyre ere stulte i en sydøstlig Retning.

34) Dette Fyr vil blive forandret til et ombredende Fyr, liig det ved Algier, og vil komme til at brænde i Løbet af 1839.

Det danske Flag i Middelhavet.

(Fortsat fra Pag. 72.)

Bi erindre, at den samme Dag, Krieger gik fra Malaga, for at gaae til Livorno, laa Nidvelven seilklar og i Letning, for med 3 Skibe at gaae til Barcelona, men at hans Spil var gaaet itu. Efter at Baron Holsten forgiæves havde anvendt al den Kraft, der stod i hans Magt, for at faae sit Anker hjem, og sprængt Vifter, Sier og Rabbellaringer, maatte han, da han ikke vilde besvænne sig til at kappe sit Toug, blive liggende op og ned, med Seil paa, til næste Morgen. Forst da gik Ankeret med, ved Vandets Stigen. Convoien var seilet fra ham, da den havde fulgt Naiaden. Han jagede østefter, men indhentede ei sine Skibe. Om Aftenen Kl. $8\frac{1}{2}$, under Cap Gate, fik Holsten nogle skarpe Skud agter ind. Han dreiede strax til, stød et skarpt Skud og holdt derpaa Cours igien. Men kort efter fik han atter 3 skarpe Skud i Rindbandet. For at gjøre en Ende derpaa, dreiede Holsten til Vinden med Klarsib, stød selv 3 skarpe Skud og blev liggende

for at vente paa den Seiler, som jagede ham. Den kom nu ned, blev praiet og svarede: „Engelst Drlogsbrig“; tillige forlangte den, at Holsten skulde sætte sit Fartoi ud og komme ombord. Dette blev naturligtvis afflaet, men derimod fik han Tilladelse til at komme ombord i Nidelven. Det opklaredes da, at det var Briggen Philadelphia og at den havde antaget Nidelven for en fransk Brig; hvorpaa de skiltes ad. Den 10de April kom han til Salou. Til Barcelona vilde han ikke løbe ind, da hans Spil ikke var istand endnu. Efter at det var repareret, gif han d. 17de April fra Salou med 4 danske Skibe, hvoraf et skulde til Cartagena. Han passerede Alicante med en Storm af Levanten, og torde derfor ikke løbe ind, da han frygtede en Læger paa Bugten. Skibet til Cartagena forlod ham ved Cap Palos; de 3 andre bragte han den 3die Mai lykkelig ud af Strædet, og kom saa den 6te Mai tilbage til Malaga. I sin Rapport skriver Holsten, at der ikke alene i Salou laa færdigladte danske Skibe, som ingen Convoi vilde have, men at han ogsaa i Søen havde mødt danske og svenske Skibe, som ikke stittede om at komme under nogen Convoi. Marsagen hertil var meget simpel at forstaae; de franske Kapere vare saagodt som aldeles forsvundne af disse Farvande, og naar deres Papi-rer og Ladning virkelig var tractatmæssig, havde vore Handels-skibe intet Andet at befrygte, saalænge vi vare i god Forstaaelse med Barbarefferne.

Efter at have modtaget Ordre med Blommen, gif Holsten Seil d. 15de Mai for at gaae til Livorno. Et Skib, som skulde til Venedig, fulgte med ham til imellem Cap Palos og Verne. Den 24de Mai taledes Holsten først med en engelst Drlogsbrig, og senere blev han jaget af en Fregat, der endog stiod efter ham. Holsten sendte Lieutenant Stibolt ombord i Fregatten for at tilkiendegive ham sin Forundring over denne Skyden. Men den engelske Chef erklærede, at han havde de strengeste Ordre til at undersøge om de Drlogsmænd, han mødte, virkelig vare danske; hvorfor han udbad sig at see Stibolts Patent, og da denne intet Saadant havde at fremvise, sendte han en Officier ombord for at

see Holstens. Baronen vilde vise sine Instructioner, men førend han endog fik Papiret udfoldet, erklærede Officieren sig tilfredsstillet, og de skiltes ad. Den 25de Mai var det, at han mødte Maiaden udenfor Livorno, og fik nu Ordre at følge med til Tunis.

Vi erindre, at Paschaen af Tripolis havde paastaet, at det var hvert tredie Aar, han skulde have de ved Fredsslutningen bestemte 14000 Piastre, istedetfor hvert fjerde Aar, saaledes som Tractaten i Virkelighed lod. I April Maaned udvidede han denne Paastand til, at det skulde være hvert tredie tyrkiske Aar, hvoraf Resultatet blev, at det var d. 23de April 1800, istedetfor d. 1ste Juni 1801, at han skulde have 14000 Piastre. Paa samme Tid laa den engelske Renegat klar til at gaae til Soes. Paschaen lod Lochner erindre om, at Terminen nu snart var udløben, og udbad sig et Laan af 3000 Piastre forud paa den tilgodehavende Sum. Lochner svarede først, at han ingen Penge havde at disponere over; men da Paschaen truede med Krig, Opbringelser o. s. v. gik det som sædvanligt, at Lochner benyttede den ham tilstaaede Fuldmagt, i uforudsete Tilfælde at gaae til en Sum af 2000 Daler, hvilke han laante Paschaen imod Dvittering, som Uddrag paa den tilgodehavende Sum; men hvorvidt denne skulde betales efter de 3 eller 4 Aars Forløb, var Noget, han naturligtvis ikke torde indlade sig anderledes paa, end at han derom vilde indhente Regjeringens Svar, og hermed var Paschaen for det Første tilfredsstillet.

Fra Algier havde Bille Breve af 19de Februar, i hvilke Consulen berettede Deiens affhyelige Fremgangsmaade imod den spanske Consul, i Anledning af en til Cadix, af de Franske opbragt algierst Corsar, som der var bleven solgt ved Auction. Deien lod den spanske Consul flæbe igiennem Byen og belægge med Lænker, hvorpaa han som Slave maatte arbejde paa Marinen. Først efter en Maanedes Forløb, og efter at et høitideligt Løfte var bleven givet af den spanske Regjering, at Briggen skulde blive tilbageleveret, blev den ulykkelige Mand frigivet. Bille bemærkede ved denne Leilighed, at han altsaa ikke havde havt saamegen Uret,

Da han ved de seneste Underhandlinger havde begyndt med at tage Consulen ombord. Consul Villes Brev indholdt isørigt en lang Beskrivelse over de forskiellige Fornærmelser og Fordringer, som Deien daglig kom frem med, imod de europæiske Nationer: at han s. Ex. forlangte hverken meer eller mindre, end 2 Millioner Piastre af Portugal for Freden og Fangernes Løskøb; at den svenske Regiering udbetalte ham omtrent 100,000 Daler for de seneste algierste Eiendomme, opbragte i svenske Skibe; at han afviste haanligt Lord Keiths og General D'Haras Tilbud for Løsladelsen af de neapolitanste Priser og Fanger &c.

I et Brev af 16de Mai berettede Consul Wille, at det af Blommen convoierede Skib var lykkelig ankommen, men at derimod Capitain West laa endnu i Cagliari. Han havde Efterretninger fra Tunis om Opbringelsen af danske Skibe, og havde i den Anledning havt en Samtale med Deien, i hvilken Hs. Exc. da havde erklæret, at han vilde skrive til Deien af Tunis, at denne strax skulde loslade de danske Skibe. Om han skrev er uvist, men at Deien ikke lystrede vilde vi see af det Følgende.

Efterretningen om Uenighederne med Tunis udbredte almindelig Forstyrrelse i alle Middelhavets Havne, hvor den danske Handel blomstrede. I Neapel og Gallipoli laae endeel Skibe, hvilke strax begiærede Convoi, da de ellers vilde miste deres Fragter. Consul Heigelin skrev til Wille derom, dog uden selv at have Haab om at Begiæringen vilde blive tilstaaet.

Fra Barcelona modtog Wille paa eengang Breve af 14de og 31de Mai, fra Consul Cartard. Det første indeholdt Efterretningen om Opbringelsen af to andre Skibe ved en tunesisk Corsar, hvilket var skeet ikke en halv dansk Meil fra Barcelona. Corsaren havde nemlig været inde at fylde Vand, gik under Seil d. 12te Mai og modte disse to danske Skibe, nemlig Barkstibet Fortuna, Capitain Petersen fra Christianssand, og Galeasen Maria, Capit. Holm, senest fra Lissabon, hvilke han besatte og sendte til Tunis. Kort efter kom en anden Tuneser der paa Rheden, som foregav ikke at vide noget af denne Opbringelse og at misbillige

sin Kammerats Handling. Larrard meldte til Wille, at han strax havde underrettet alle danske Consuler i Spanien og i det sydlige Frankrig om denne Begivenhed, ligesom han ogsaa havde skrevet til Kammerherre Schubart i Madrid, for at denne kunde gjøre den spanske Regiering Forestillinger angaaende dette Lunefernes Brud paa den spanske Territorialret. I sit Brev af 31te Mai meldte Larrard Tartanens Ankomst med Depescherne fra Livorno d. 28de, og at han strax havde gjort Alt, hvad der stod i hans Magt, for at iværksætte Willes Ordre. Han meldte endvidere, at Glommen laa i Barcelona, da Tartanen ankom, og at Capitain Motsfeldt havde besluttet at gaae til Salou med hvad Skibe han kunde faae under Convoi, og der vilde han oppebie Capitain van Dockums Ankomst, da hans Convoi var for stor (16—20 Skibe) til at han, under nærværende Omstændigheder vilde vove sig i Søen med den.

Ogsaa i Malaga indjog hiin Esterretning almindelig Skræk imellem Vefragtere og Skipperne. Consul Hoppe meldte, at han havde standsset dem alle, og oppebiede isvrigt Capit. v. Dockums og Willes Ordre. Han meldte desuden, at der aldeles ingen franske Kapere fandtes mere. Nogle Domme, fældede ved Tribunallet i Alir, der casserede de af Consul Chompré affagte, havde især bevirket, at Vedkommende ophørte med deres Speculationer med Kapere. Chompré var ogsaa paa denne Tid kaldt tilbage, og ventede kun paa sin Afsejls for at reise bort.

I Marseille var den gamle Hornborstel død. Hans Estermand i Consulatet, Hr. Zittgens, meldte Wille i forskiellige Breve, at der intet synderligt Liv var i Handelen, som en naturlig Følge af Krigen og de usikre Conjunctioner. De Skibe, som v. Dockum i Februar Maaned couvoierede fra Livorno op under franske Kysten og slap hans Convoi under Piéres Verne, vare alle ankomne til Marseille paa et nær. Zittgens meldte endvidere, at Benværelsen „Consul“ var i Frankrig, ifølge Regieringens Befaling, forandret til „Commissaire des relations commerciales.“

En af Billes flittigste Correspondentere, Consul Morellet i Genua, var reduceret til Taushed formedelt Beleiringen, som fortsattes med Kraft.

Vi ville nu følge Bille med Naiaden til den barbariske Kyst, som var Skuepladsen for hans sidste Embedsvirksomhed i Middelhavet. Vi ville faae at see, at denne, langtsfra at have det forønskede Resultat, nemlig Fredens Vedligeholdelse med Tunis, endog bevirkede Misforstaaelse og et spændt Forhold med Algier. Dette var Bille saameget mere ubehageligt, som han om en foie Tid skulde aflevere Commandoen, og altsaa maatte overgive sin Eftermand, der var fremmed for Affairerne, en saa vanskelig Sag at jevne. Men just denne Omstændighed var ham en Bevæggrund mere, til ved denne Leilighed ikke at handle paa egen Haand, til ikke at tage noget Ansvar paa sig, men at oppebie de Forholdsordrer, som maatte indløbe fra Regjeringen. Hans Hensigt var derfor kun at udvirke en Vaabenstilstand, at erfare Beiens Fordringer, og da at giøre sin Rapport.

For paa den tydeligste Maade at skildre de danske Sagers Tilstand i Tunis, ville vi her anfore et Brev fra Hamelen til Grev Bernstorff, dateret 8de Mai.

„Det er fra et Slags Slaverie, at jeg idag har den Ære at tilskrive Vs. Exc. for at give Dem Underretning om hvad her er foregaaet.“

„Saaledes som jeg, ifølge indlagte Copie af min Rapport af 16de April, havde meldt det, skete det ogsaa, at Beiens Corsfarer gik under Seil den 17de April. Dagen efter kom de ind igien tilligemed en neapolitansk Fregat, hvis Chef havde Ordre til at underhandle med Beien. Efter at have havt Audiens paa Bardo, blev en Courseer sendt til Goulette med Ordre til Chefen af Estadren, strax at gaae til Soes, hvilket han gjorde og udbredte paa samme Tid det Rygte, at han skulde krydse paa Hviden af Malta, for at møde de Skibe, som skulde komme fra Alexandria med Provisioner.“

„Siden den Tid har jeg ofte været paa Bardo, for at spørge til Beiens Helbred. Han begynder at komme sig igien, efter at

han har været saa heldig at slippe fra den meget ondartede Forraadnelfesfeber, som nær havde lagt ham i Graven. Veien syntes stedse meget tilfreds med dette Beviis paa Opmærksomhed, som næsten alle Consulerne viste ham ved denne Leilighed.

„Den 4de d. M., som var Tyrkernes Paasfedag, begav jeg mig tilligemed de andre Consuler til Bardo, for at complimentere Veien. Seglbevareren underrettede mig da om, at der var ankommen en dansk Priis til Goulette, som snart vilde blive fulgt af en anden. Ege saa forundret som bedrøvet over denne Efterretning, spurgte jeg ham om Ursagen hertil og hvo der havde opbragt disse Priser, og fik til Svar, at Veien, ked af at vente forgiæves paa de Foræringer, han havde forlangt, havde givet Ordre til sine Corsarer at opbringe alle de danske Skibe de mødte paa deres vei. Jeg indvendte, at Veien havde valgt et meget urimeligt Dieblil, og siden han havde ventet saalænge, kunde han godt have ventet lidt endnu, eftersom jeg jo havde underrettet ham om Indholdet af Os. Ex.'es Brev, i hvilket De melder mig, at Præsenterne skulde afgaae fra Kiøbenhavn til Foraaret. Ministeren svarede herpaa, at det var Veiens Hensigt at løsgive alle Priserne saasnart Præsenterne vare ankomne. Jeg spurgte ham da, om han virkelig troede, at Kongen vilde sende Veien Foræringer efter en saadan Fornærmelse, og om han meente, at disse Præsenter var Noget, som Danmark skyldte S. G. siden de bleve forlangte paa en saa bydende Maade. — „Det er saa vor Etik og Brug,“ svarede han mig; „de Andre have bragt os de Foræringer, vi have forlangt; hvorfor have I ladet os vente saa længe?“ — Herpaa forlod han mig, under det Paaskud, at Paaskefesten kaldte ham til andre Forretninger. Jeg gik strax til Veien, som bad mig komme igien to Dage efter.“

„Skibet forte endnu sit eget Flag og havde ingen Tegn paa at være Priis; men det blev mig forbudt at tage til Goulette eller at have noget Samkvem med Capitainen.“

Den 6te om Morgenen tog jeg til Bardo, hvor jeg fandt Capitain Jacob Brechan, den samme som havde taget Ladning

ind i Bizerta og som en tunesisk Corsar havde taget tæt udenfor Livorno. Man har sat ham nogle Tyrker ombord, og har taget det halve Mandskab fra ham. Men Capitainen forsikkrede mig isøvrigt, at man aldeles ikke havde mishandlet ham eller nogen af hans Mandskab, at Alt, hvad der fandtes ombord, var bleven respecteret og at Tyrkerne endog havde sagt ham, at de havde meget strænge Ordre til ikke at ængste nogen af dem i mindste Maade."

"Jeg gik da strax til Beien, som gientog det samme som Seglbevareren havde sagt mig sidst, og jeg svarede ham omtrent paa samme Maade, forsøgende alle mulige Overtalelsesmidler for at bringe ham til at slippe disse Skibe løs, og gav ham tilsidst mit Voresord for, at Præsenterne skulle være her inden 6 Maaneder fra Dato, og maaskee længe for; men da han desuagtet vedblev i sin Beslutning, sagde jeg ham, at en saadan Opforsel langt fra kunde bevæge Kongen til at sende ham Foræringer, da den snarere maatte anses som en Krigserklæring, der ovenikøbet var giort imod al Ret og Form, fordi Corsarerne vare gaaede til Søes med mit Pas, og fordi Beien aldeles intet havde sagt mig derom: en Consul var herester aldeles overflødig i Tunis, hvorfor jeg herved meldte ham, at jeg agtede at reise bort. Derpaa svarede han mig strax, stiondt med en lidt forundret Mine, at det stod til mig; men imidlertid bad han mig, at forlade sig for nogle Døgn, til han lod mig kalde igien. Derpaa talede han nogen Tid med Kiaiaen fra Porto-Farino og med Seglbevareren, og lod mig saa kalde, for at sige mig sin Beslutning, som bestod i, at dersom jeg reiste bort, vilde han lade Flagstangen kappe og alle sine Corsarer gaae ud paa Krydstog imod vore Skibe, hvilke strax efter Opbringelsen skulde blive solgte og Mandskabet giort til Slaver. Derimod, om jeg vilde blive, vilde han give mig sit Ord for, at han ikke skulde lade nogen Corsar længer krydse paa de danske Skibe, og at med Undtagelse af de allerede opbragte eller de nu i Søen tagne danske Skibe, skulde ingen flere Opbringelser finde Sted; at de danske Skibe, som nu bleve ind-

bragte, skulde blive udloskede og Ladningen oplagt i Veiens Magaziner, og Skibene indlagte i Arsenalet i Porto-Farino, efter at en noiagtig Fortegnelse var optagen paa Alt, hvad der befandtes ombord, for at man ved Losladelsen kunde betale hvad der manglede. Mandstabet skulde blive udleveret til mig paa mit Ansvar, for at jeg kunde legere dem hvor jeg vilde. Jeg forsøgte med Trusler og Bønner paany at bevæge ham; men Veien blev ubøielig, og jeg troede det nu min Pligt ikke at reise bort."

"Igaar, den 7de, tog jeg atter til Bardo og forsøgte at den Overtalelse, der stod i min Magt, men forgiæves. Jeg erholdt til Svar af Ministeren, at vi ikke maatte forundre os over, at Barbarester behandlede os paa denne Maneer. Om Aftenen kom en Flensborger Brig ind, Capitain Holmer, kommende fra Livorno for at lade med Korn her. Veien sendte strax 2 Rengater ombord og tog Capitainen i Land."

"Imorges tog jeg tidligt til Veien, og forestillede ham, at denne Brig var kommen ind ifølge de bestaaende Tractater, at den ikke var tagen af Eskadren og altsaa absolut maatte frigives. Men han svarede mig, at det var hans gode Lykke, og forbød mig at tale mere derom. Capitain Holmer blev mig udleveret tiligemed de af hans Mandstab, som vare i Land. Da jeg kom tilbage fra Bardo, leverede Capitain Holmer mig et Brev fra Deconomie- og Commercecollegiet, hvori man underretter mig om, at Presentskibet havde begyndt at lade, med Løste om, at det vil være her i Juni Maaned. Jeg tog da strax tilbage til Veien og viste ham Brevet; men det kom for sildigt og gjorde ingen Virkning. Alt hvad jeg kunde fremføre var forgiæves. Han svarede mig stedse, at han ogsaa ønskede Skibet var her snart, for dermed at giare en Ende paa vor Uenighed. I Morgen tager jeg atter til Bardo, og dersom jeg intet udvirker, maa jeg reise til Porto-Farino, for at tilsee Skibenes Sikkerhed og forsegle Alt, for at Intet skal berøves dem. Man siger at Corsarerne skulle krydse paa de Evenste."

"Jeg har underrettet Kmhr. Vilde om Alt, for at han kan

komme hertil med en Fregat, ifald hans Instruction tillader ham det, og formaae Beien til at forandre sin Handlemaade, eller og nøde ham dertil, ved et Coup de main, som f. Ex. blokere Goulette, hvilket vilde bringe ham til at tale i en anden Tone." ic. ic.

Den 28de Mai om Eftermiddagen kom Bille til Ankers paa Tunis Rhed med Naiaden og Midelven. Efterstaaende Note, som Bille meddeelte Hamelen som Basis for de Underhandlinger han agtede at begynde, kom vel ikke til videre Nytte, saaledes som det Efterfølgende vil vise det; men jeg anfører den her, for at oplyse saavel Billes Anskuelse af Sagen, som den Plan han havde lagt; den er dateret 29de Mai 1800.

a) Saalænge jeg opholder mig her for at underhandle, maae alle Fiendtligheder ophøre. Det vil sige, at intet dansk Skib maa indbringes af tunesiske Corsarer; dersom noget saadant Skib undslap mine udenfor krydsende Skibes Narvaagenhed, lader jeg det indtil videre gaae til Ankers under mine Kanoner.

b) Jeg forlanger alle opbragte danske Skibes og Ladningers Losladelse, hvilke Skibe jeg tager med mig herfra under min Convoi.

c) Jeg forlanger, at Beien skal rette sig efter Tractaterne, som bestandig ere ved Kraft, og ifølge hvilke ingen Krigserklæring kan sættes i Udøvelse, før efter 40 Dages Forløb. Denne Bestemmelse finder Sted med alle de barbariske Magter, og man maa derfor vente dem saa meget mere iagttaget af Tuneserne, som de ere bekjendte for at tilkomme Navn af en meget poleret Nation.

d) Paschaen tager feil, naar han troer, at Danmark ikke sender ham de belovede Præsenter. Vinterens Strengthed er formodentlig den eneste Grund, der har forhalet deres Uffendelse og de ville indtræffe her i Juli eller senest i August.

e) I Tilfælde af, at Ps. Exc. ikke vil afstaae fra sin uretfærdige Fremgangsmaade mod de danske Skibe, og han ikke losgiver dem, der hertil ere opbragte, maa jeg derom indgive min

Rapport til Kongen, hvilket jeg ikke har troet at borde gjøre endnu, og dernæst

- 1) tilbageholde Presenter, som sendes Beien;
- 2) tage Consulen ombord, og
- 3) strax blokere de tunesiske Havne med den mig anfortroede Eskadre.

(Vel at mærke! Ved at tale om Hs. Majestæts Skibe i Middelhavet, er det ingenlunde min Mening at gjøre nogen Trusel, men alene for at gjøre Beien opmærksom paa, at dersom vi faae Krig med Tunis — et Tilfælde, som jeg imidlertid ikke kan antage for muligt — ville de danske Orlogsmænd alene blive brugte til at blokere de tunesiske Havne og til at holde de tunesiske Corsarer i Ave.)

f) Da jeg ingen Rapport endnu har affendt til mit Hof, kan jeg naturligviis heller ingen Instructioner have eller bestemte Ordre for den endelige Maade, paa hvilken Regieringen onsker at jevne denne Misforstaaelse. Dersom Hs. Exc. derfor vil forsikre sig om den danske Regierings redelige Hensigter imod ham, forinden han bestemmer sig for ganske at tilendebringe denne Sag, og til den Ende oppebie Presentskibets Ankomst hertil, hvilket Tidspunkt jeg vil bestemme til den sidste August, foreslaaer jeg Beien en Waabenstilstand og forlanger at han udleverer alle de opbragte Skibe, saavel som dem som muligt hans Corsarer endnu kunde opbringe førend Contraordre kunde naae dem. Men modtager Beien ikke dette Tilbud, seer jeg mig nødsaget til at tvivle om hans redelige Hensigter og maa da nødvendigviis øve Repressallier. Jeg vover at antage, at Hs. Exc. vil da have al Grund til at fortryde det Skridt han har gjort, paa en Tid da hans Land uden mindste Hinder fører en meget udstrakt og indbringende Handel med Korn og Fødemidler.

g) Marsagen, hvorfor jeg ikke har troet at borde gjøre min Indberetning til Hs. M. min Herre og Konge om det Foresaldne, er, at jeg er overbeviist om, at Hs. M. vil vorde meget fortørnet over denne Handlemåde af den tunesiske Regiering, og hvad Tanke

vil Veien at min Regiering skal faae om ham, naar han handler saaledes imod al Ret og alle Tractater.

Da Ville kom til Ankers paa Tunis Rhed, laae der omtrent 80 Skibe til Ankers inde under Goulette, hvoraf 7 førte dansk Flag. Tre danske Capitainer kom ud til Fregatten og berettede, at der i Alt var opbragt 8 danske Skibe, men at man frygtede for at det ottende var sunket, da det var blevet paaseilet af den tunesiske Corsar, der havde taget det.*) Alle Ladninger vare tagne ud af Skibene og bragte i Land. To Mand vare blevne ombord paa hvert Skib; Resten var i Land, men alle vare frie. Naiaden heiste hvidt Flag fra Fortoppen, og constituerede sig saaledes som Parlamentair.

Næste Morgen gik 2 Corsarer, den ene af dem med en Convoi af 6 Skibe, ud fra Goulette og passerede Naiaden nordøst. Ville havde megen Lyst til at bemægtige sig disse Skibe, for saaledes at have Repressallier ihænde og derved at kunne underhandle med Veien paa lige Villkaar. Imidlertid besluttede han dog først at afvente Consul Hamekens Ankomst. Først Kl. 4 om Eftermiddagen kom denne ombord. Han var bleven holdt tilbage i Land, formodentlig fordi man just ønskede at Convoien skulde komme til Soes først. Veien lod Ville indbyde til at komme i Land, og lod ham vide, at han havde givet Ordre til at salutere ham paa sædvanlig Maade. Men Ville og Hameken vare enige om, at der var intet Haab om at faae den tagne danske Eiendom eller de danske Folk tilbage, medmindre man havde Repressallier ihænde, og det blev derfor besluttet, at man skulde gaae ud og bemægtige sig den endnu i Sigte værende Convoi og bringe den ind til Cagliari, hvor den skulde forblive som Gidsel, indtil Uenighederne vare bilagte. Men førend Ville vilde lette, maatte Hameken skrive nedenstaaende Brev til den amerikanske Consul.

„Efter at være kommen ombord i Ss. danske Majestæts Fre-

*) Dette Skib var imidlertid ifølge Baron Holstens Rapport ankommen til Belez-Malaga, førend han forlod Malaga.

gat Maiaden og have underrettet Hr. Ambr. Commandeur-Capitain Ville om Veiens Opførsel imod Danmark, paalægger denne Chef mig at sige Dem, at han troer det sin Pligt at underrette Veien om, at han anseer hiin Handlemaade som en formelig Krigserklæring, og at han, som en Folge heraf, agter at bemægtige sig al tunestift Eiendom, tunestifte Corsfarer og Alt, hvad han finder opbragt eller under Beskyttelse af disse Corsfarer. Han ønsker endvidere, at lade Veien vide, at han vil respectere Alt, hvad han saaledes bemægtiger sig, paa samme Maade som Hs. Exc. indtil Dato har behandlet de danske Undersaatters Eiendom, opbragt her til Tunis. Til den Ende vil Commandeuren bringe Alt til Cagliari og oplægge det under Forvaring, for derefter at komme her tilbage og underhandle med Veien om Freden. Han vil stedse vise sig her paa Rheden med et hvidt Flag vaiende fra Fortoppen, som Signal for at han er villig til at parlamentere, og for at Veien kan sende ham ombord hvem Hs. Exc. maatte finde passende at vælge til at underhandle."

"Veiens fiendtlige Opførsel imod Danmark forundrer Commandeur Ville saa meget mere, som han ved med Visshed, hvad jeg allerede har sagt til Veien, at Presentstibet er undervejs fra Kiøbenhavn, og at det lange Ophold alene kan tilskrives Vintrens Strengthed, uden hvilken Stibet vilde have været her for længe siden."

"Vi bede Dem underrette Veien om alt dette, og endvidere sige ham, at hans Opførsel forundrer os saa meget mere, som det, efter alle voré Tractater med Barbaresterne, er bestemt, at ingen Priser maae gøres for 40 Dage efter Krigserklæringen. Efter en saadan Fremgangsmaade finder Commandeur Ville det ikke forsigtigt at lade nogen dansk Undersaat i Veiens Magt, som han kan unddrage denne, og isærdeleshed Nationens Repræsentant, hvem han derfor har fundet passende at beholde ombord hos sig. Da Kammerherren ikke tillader mig at gaae i Land, er dette Alt, hvad jeg kan underrette Dem om."

"Følge hvad jeg har meldt Commandeur Ville, at De har

lovet mig at ville overtage Consulatets Affairer ad interim, anmode vi Dem herved i Kongens Navn, at ville paatage Dem denne Byrde, indtil Consulens Tilbagekomst."

For at faae dette Brev bragt i Land, blev Consulens Dragoman sendt med et armeret Fartoi, under Lieutenant Schisters Commande, ind til en lille tyrkisk Galioth, som laa under Landet. Paa samme Tid fik Nidelsen Ordre at convoiere Fartoiet ind og tilbage igien, ved at staae ind under Landet. Imidlertid lettede Naiaden. Men da Sluppen kom ind imod den tyrkiske Galioth, saae Lieutenant Schister, at alle dens Folk stode armerede, hvorfor han vilde til at vende om, men da Dragomanen gik forud i Fartoiet og taledede med dem, lagde de alle deres Vaaben fra sig, hvorpaa Schister lod Fartoiet nærme sig saa meget, at Dragomanen kunde stige over. Imedens denne endnu var i Værk hermed, sagde han atter noget til sine Landsmænd, hvorefter disse styrtede sig over Fartoiet, overmandede dets Besætning og bemægtigede sig det. Lieutenant Schister fik et Sabelhug i Hovedet. To Matroser sprang overbord for at svømme bort; den ene blev indhentet af Tyrkerne og gjort til Fange; den anden reddede sig ombord i Briggen Nidelsen. Denne var staaet ind imod Landet, og saasnart den observerede dette Overfald, stød den et Skud med Skraa ind imod det tyrkiske Fartoi, og signalerede til Fregatten at sende armerede Fartoiere. Disse bleve ogsaa strax udsatte og indsendte, for om muligt at bemægtige sig Galiothen; men førend de kunde komme afsted, havde Tyrkerne allerede roet og seilet deres Smaaskibe ind under Fortet St. Louis, saa at Briggen, der alt var inde paa 18 Fod Vand, ikke kunde staae længer ind.

Willie ansaae dette Angreb paa hans Fartoi som et Brud paa Folkeretten. Han paastod, at foruden at en Consuls Dragoman altid maatte være en hellig Person, var han selv Parlamentair og Fartoiet i saadan Egenkab stillet i Land. Han meente derfor, at alle europæiske Consuler paa det kraftigste borde paatale dette Overfald; han vilde nu ingenlunde indlade sig i nogen Slags

Underhandling for han havde faaet sit Fartoi tilbage, og afstod ogsaa derfor fra sit Forsæt at skaffe sig Gidsler ved at sætte sig i Besiddelse af Convoien. Han stod nu blot lidt længer ind paa Bugten, med sit hvide Flag fra Fortoppen, gik saa til Ankers og sendte Consulen med de øvrige danske Folk i Land. Hameken lovede at gjøre sit Yderste for at faae Fartoiet udleveret.

Om Aftenen og Natten hørtes endeel Skud fra Land, som rimeligviis vare Signalstud. Næste Morgen kom Convoien ind igien og ankrede under Soulette.

Imidlertid tog Hameken op til Vardo, Veiens Residens, hvor han forefandt Lieutenant Schister og de øvrige Folk fra Sluppen, alle i god Behold. Schisters Saar var lykkeligviis ikke farligt. Veien havde ladet dem tilbagegive Alt, hvad man havde udplyndret dem for, og de bleve udleverede til Consulen paa hans Ans og Tilsvær. Brevet til den amerikanske Consul var bleven Velen forelæst, og han var saaledes meget vel underrettet om hvad Villes Hensigt havde været. I denne Anledning forefaldt da en heftig Ordstrid inellem Hameken og Veien, hvori gjensidige Bebreidelser for Troloshed og Mangel paa Overholdelse af de bestaaende Tractater fandt Sted; men det Resultat, som Wille meest ønskede, at faae sit Fartoi og sine Folk udleverede, opnaaedes ikke. Veien erklærede, at han ansaae alle de danske Undersaatter, han havde i sin Vold, for sine Slaver, med hvilke han kunde handle efter Godtbefindende, og at det havde været hans Hensigt, dersom Consulen ikke var kommen i Land igien, at lade Flagstangen kappe og dem alle, Lieutenant Schister og Hamekens Familie inclusive, bringe til Makouba, for at arbejde som Slaver. Det lykkedes imidlertid Hameken at berolige Veien. Denne frygtede nemlig dog Udførelsen af en lignende Mesure, som den der var truet med fra Villes Side, og ønskede derfor meget at Wille vilde komme i Land og underhandle. Han gav Ordre til at sælutere Fregatten med 11 Skud, og lovede Salut for Wille, naar han steg i Land. Hameken raadede Wille hertil; han meente, at Veien havde altfor mange danske Undersaatter, altfor megen dansk

Eiendom i sin Vold til at det kunde være i den danske Regierings Interesse at bryde Freden. Partiet syntes heller ikke ganske lige; thi om det end kunde lykkes Ville at bemægtige sig lige saa megen tunesisk Eiendom og lige saa mange tunesiske Fanger, saa var det dog aldeles umuligt at behandle dem paa samme Maade som Veien behandlede sine Fanger, idet den danske Regiering hverken kunde eller vilde have barbariske Slaver at bevaagte eller sælge, og det Hele da vilde gaaet ud over de ulykkelige Danske, som nu engang vare i Veiens Vold. Desuden var der een Betragtning endnu af Bigtighed; det var, at den meste tunesiske Eiendom var indladt i fremmede Skibe, og at disses Opbringelser vilde lede til Ubehageligheder med fremmede Magter.

Men uagtet Ville meget vel indsaae alt dette, og derfor heller ikke paa nogen Maade onstede at bryde Freden, troede han dog ikke at kunne forsvare at følge Veiens Indbydelse. Han ansaae ikke alene sin Regiering, men ogsaa sig selv personlig fornærmet, ved Overfaldet paa hans Parlamentair, og forlangte derfor Godtgjorelse for denne Fornærmelse, for han vilde indlade sig paa nogen Underhandling. Han saa desuden aldeles ingen Garantie for, at man ikke vilde behandle hans Person paa samme Maade, som man havde behandlet hans Officier og Fartois-Besætning, og erklærede derfor paa det bestemteste, i sit Svar til Hamelen, at forinden han kom i Land, for at begynde Underhandlingerne, maatte først og fremmest hans Fartoi med Besætning udleveres ham, dernæst Gidsel sendes ombord i Fregatten, medens han var i Land, og endelig hans Persons Uantastelighed garanteres ham af de andre europæiske Consuler. Han bad endvidere Hamelen gjøre Veien opmærksom paa hans fredelige Opførsel under sit Ophold her paa Rheden, da det jo havde været ham en let Sag at bemægtige sig den tilbagevendende Convoi, saavel som flere af Veiens Corsarer, og forsikrede, at saalænge det hvide Flag vaiede fra Fortoppen, skulde intet fiendtligt Skridt gøres fra hans Side; dog maatte han herved erindre, at han

under ingen Omstændighed kunde tillade mulig Indbringelse af danske Skibe.

Med dette Brev tog Hamelen attter til Vardo, og havde igien lange Underhandlinger med Veien; men denne Mand forblev ogsaa sin Beslutning tro, ikke at udlevere Sluppen for Ville havde været i Land. Hans Persons Sikkerhed tilbød han at garantere, ved at udstede en Forsikkring, forsynet med hans Segl og garanteret af alle de europæiske Consulere, og naar Ville først kom i Land, meente han „de nok skulde blive enige.“ Hamelen antog en saadan Garantie fuldkommen tilstrækkelig, og søgte at overtale Ville til at give efter, især da det forekom ham, at Veien og hans Ministre i Grunden bleve mere og mere foielige.

Men medens Hamelen saaledes negocierede paa Vardo, fandt en Begivenhed Sted ude paa Bugten, som i høi Grad forvilledede de danske Anliggende. Vi vilde her lade Ville selv tale, og udskrive derfor følgende Passage af hans Rapport til Admiralitetet.

„Den 31te Mai, om Morgenen, observeredes en Seiler i Nord, som styrede for Baien: sendte strax Briggen ud for at recognoscere. Det varede ikke længe, før han signalerede at det var et armeret Skib, og at han antog det for fiendtligt. Jeg lettede med Fregatten og signalerede til Briggen at jage og affiære Fienden fra Landet. Seileren, som var et tremastet Skib, vendte fra Landet, heiste tyrkisk Flag, skød et Skud og flygtede. Saa snart jeg var Briggen forbi samt nærmede mig det flygtende Skib, skød jeg først et løst Skud, for at faae ham til at brase op, og siden et skarpt; han derimod skød bestandig og flygtede. Imedens jeg saaledes jagede dette Skib og vandt godt ind paa det, opdagede jeg to andre forud til Luvart, som stode ind imod mig, tonende ligeledes rødt Flag og Bimpel, og da jeg saac, at jeg altid kunde opseile det jeg havde i Lø, gjorde jeg nu først Jagt paa de to sidste. Saa snart jeg var nær nok den forreste af dem, skød jeg en Kugle for om den, for at faae ham til at brase op. Briggen, som i Førstningen var forud, havde allerede skudt, ligesom Tyrken ogsaa havde svaret; men alligevel flygtede han. Ved

at passere Fregatten til Luvart fik han to Skud med Kugle og Skraa, og strax efter, ved at passere Briggen, ligeledes 4 Skud med Skraa. Dette bragte ham til at bierge Seil. Jeg gjorde Signal for Briggen at vende og visiterer ham samt bringe ham til mig, medens jeg selv jagede den anden, som ogsaa var en Fremaster og seilede godt. Jeg maatte giore adskillige Vendinger for at komme op til ham. Jeg praiede ham, men fik intet Svar. Jeg havde ifkun skudt et Skud, for at faae ham til at vente, men ikke destomindre flygtede han. Ved nu at nærme mig ham ved Indlobet til Bugten, tog han Landet meget nær, og da han var under Pynten, aabnede han sit Vatterie og bragte 18 Kanoner til Worde, som havde været skjulte; men strax efter rorte han Grundten, faldt om, fyldte og blev borte med Get."

„Den Seiler, som Briggen skulde bringe til mig, havde imidlertid atter sat Seil til og var lobet fra Briggen. Jeg dreiede da atter udester, for at jage den første Seiler, som imidlertid havde samlet sig med to andre, men de vare dog endnu langt fra sluttede. Ved at komme den nærmere, kiendte jeg den at være den Corvet, som Algerinerne fik for nogle Aar siden af Amerikanerne, hvorfor jeg strax ophørte Jagten og lod dem ubehindret gaae ind."

„Om Aftenen løb jeg ind paa Baien, hvor jeg saae det danske Consulat-Flag vaie som sædvanligt. Den algerinske Chef sendte mig et Fartoi ombord og bad mig om at sende sig en Officier ombord for at tale med ham; men da jeg afflog dette, bade de i Chefens Navn om jeg vilde lade tre af hans Eskadre passere, som endnu vare ude, samt en neapolitanisk Pris, hvortil jeg svarede Ja. Han foreviste sit Pas, som jeg dog maa anmærke var fra 1798 og underskrevet af Consul Rehbinder. Han sagde, han havde taget os for Neapolitanere og derfor var han flygtet. Jeg erklærede, at jeg agtede at besvære mig over deres Opførsel imod en Nations Skibe, som de vare Benner med, og at de ikke førte deres rette Flag. Om Natten holdt vi det krydsfende."

Den 1ste Juni lob Vilde ind og ankrede paa Baien.

Det var en Selvfølge, at denne Tildragelse maatte have en uheldig Indfyldelse paa de danske Affairer med Barbarersterne. For det første vilde Deien af Algier blive meget vred, over Tabet af sin Fregat, og paastraae Skadeserstatning af den danske Regiering. For det andet søgte de algierste Capitainer at besmykke deres feige Forhold og flette Manøvrer med at erklære, at de danske Orlogsmænd havde behandlet dem som Fiender. Dette kunde jo kun finde Sted under den Formodning, at de vare Tunesere, og her var da altsaa i Veiens Dine en aabenbar fiendtlig Handling begaaet under Parlamentairflag, medens der endnu underhandlede om et muligt fredeligt Udfald af Sagen. At Vilde blokerede Rheden de facto, og altsaa var berettiget til at bringe ethvert indkommende Skib til at raisonner; at det, under den Formodning at det var Tunesere, ei kunde være Vilde ligegyldigt under de nærværende Forhold, at en saadan Tilvært i seilbar Styrke samlede sig paa Goulette Rhed, vare Anstuelser og Begreber, som Veien deels ikke vilde, deels ikke kunde forstaae eller gaae ind paa. Eiheller indlod Vilde sig paa at forklare ham noget desangaaende, men besluttede, selv at gaae saasnart som muligt til Algier, for at underhandle med Deien om den Skadeserstatning, som han indfaae den danske Regiering vilde komme til at byde for det havde Uheld. I sit Svar til Hameken, paa dennes Underretning om Forhandlingerne paa Bardo den 31te Mai, gav Vilde derfor blot sit Ultimatum, som var, at han absolut ikke vilde indlade sig i nogen Underhandling, for han havde faaet sit Fartoi med Besætningen tilbage. Han skrev endvidere i sit Brev, som er dateret 1ste Juni: „Jeg onsker meget at erholde Deres Svar endnu idag eller senest imorgen, hvori De vil tiene mig i at sige mig ligesvem Deres Anstuelse om Sagen, saavel som hvad de af de europæiske Consuler, De har meest Tilfid til, tænke derom. Jeg kan ikke skiule for Dem, at jeg er meget forundret over, at de Herrer ikke tage sig en saadan Sag nærmere, der dog angaaer alle europæiske Regieringer.“ Og til Slutning tilfoier

han i Postscriptum. „Derksom Rygtet gaaer i Land, at jeg har stude en Algeriner i Sænk, maa jeg bede Dem berigtige det saaledes, at jeg ikke har stude paa ham, for at have signaleret ham at vente, for at tale med ham. Han forcerede Seil, aabnede sit Batterie, tog Kysten for nær, for at undgaae os, rørte Grundten, faldt om og sank. Indsluttede Brev til Consul Ville i Algier beder jeg Dem at expedere, til endmere Sikkerhed, igiennem en af de andre Consuler, og ved aparte Estafette. De indseer af hvor megen Vigtighed det er, at Consul Ville underrettes i Tide om hvad der er foresaldet.“

Efter at have affendt dette Brev til Land, lettede Ville og stod til Søes. Den 2den Juni, om Morgenen, ankrede han paany; men ihvorvel han saae Consulens Flag vaie, var han dog ingenlunde tryg, at Fredeen bestod endnu, „thi“ — skriver han — „uagtet den amerikanske Consul var i Fern, for nogle Aar siden, vaiede dog hans Flag, for at lokke Etibe ind.“

De algierste Capitainer spillede imidlertid en meget tvetydig Rolle i denne Sag. Medens to af dem gif ombord til Ville for at bede ham at give dem et Brev til deres Dei, der kunde besmykke deres feige Opsørsel den 31te Mai, eftersom de ellers frygtede for deres Hoveder, og for at underrette ham om, at Veien af Tunis havde i Sinde at lade Naiaden overfalde om Natten, i hvilken Hensigt der Aftenen for stulde være roet 4 Kanonbaade ud Isfra Goulette, gif de andre op til Bardo og erklærede, at et Dieblif for den anden Fregat var strandet, havde de Danske givet ham et glat Lag, uden at vente paa at han foreviste sit Pas, uagtet han havde pralet, at han vilde dreie til og komme ombord, og at, da han siden havde sendt sit Fartoi ombord i Naiaden, havde Ville sagt ham, at han havde troet, de vare Tunefere, med hvem de Danske havde Krig. Dette fandt Sted i Hamelens Nærværelse. Allerede d. 1ste Juni var han tilligemed alle de Danske, 81 i Tallet, blevne kaldte til Bardo, og det var da Veiens Hensigt, saafremt det almindelige Rygte bekræftede sig ved Consulats-Dragamanens Tilbagekomst, nemlig, at den mod Algiererne ud-

øvede Fiendtlighed havde været Tuneserne tiltænkt, da at gøre dem alle til Slaver og erklære Krigen. Da Dragomanen imidlertid ikke kom tilbage til heelt ud paa Aftenen, saa lod Beien det beroe til næste Dag. Med Villes Brev, som vi ovenfor have omtalt, tog Hamelen da atter til Vardo, og det var næsten lykkedes ham at overtale Beien til at give efter og udlevere Naiaens Fartoi og Besætning, da den algierste Reis kom og forstyrede hele Underhandlingen. Beien lod sig imidlertid bevæge til paany at søge Dplysning hos Vilde om Sagens sande Sammenhæng. I et Brev, dateret Tunis d. 2den Kl. 1½ E. M. D. og hvori Hamelen gav Vilde Underretning om det, Dagen for og samme Dags Morgen, paa Vardo Forefaldne, skrev han endvidere: „Imidlertid raader jeg Dem meget til, ikke at holde Dem til Ankers om Natten og ikke engang i Golsen. Jeg veed med Visshed, at Beien har til Hensigt, medens han lader som han formildes, at ville gjøre sælleds Sag med Algiererne for at angribe Dem. I Porto-Farino findes 3 Corsarer paa 22—26 Kanoner, som i Aften skulle komme ind paa Rheden for at forenes med dem ved Goulette, hvor Alt gjøres færdigt til Angrebet. Efter altsaa at have givet mig Evar, troer jeg det forsigtigst at De gaaer bort og ikke kommer tilbage for med en betydelig Styrke. Intet er vigtigere, end ikke at miste Fregatten. Jeg skulde ikke tale derom, dersom der ikke var et betydeligt Antal Corsarer, Ranonbaade og Barke klare til at angribe Dem. Vor Skiæbne her bliver ikke bedre, og De vil ikke kunne underhandle med Sikkerhed, for Algiererne ere borte fra Rheden, og Deres egen Styrke da er saa betydelig, at den kan betage ham Lysten til at angribe Dem. Jeg maa bede Dem give mig den meest detaillerede Beskrivelse over hvad der er hændet med Algiererne, da Paschaen er bestemt paa at erklære os Krig, dersom det er sandt, at De har angrebet algierste Skibe paa hans Rhed. Saaledes lyde idetmindste det almindelige Rygte, hvilket jeg, om det end ikke er overensstemmende med Sandheden, anseer for min Pligt at meddele Dem.“

Villes Svar paa dette Brev var kun en Gientagelse af hvad han allerede havde meldt i en Skrivelse, sendt ind med de algierste Capitainer. Han vilde ikke underhandle, før han havde sit Fartoi. Han havde ingen Ordre paa at erklære Krig og vilde derfor heller ikke gjøre det; men han frygtede den ikke og var beredt til at modtage den. Skete dette ikke, da ønskede han at Alting maatte blive i statu quo, indtil Ordre kunde indløbe fra Danmark. Han gif nu bort paa en 8 Dages Tid, men han kunde ikke undlade at tage tunesist Stødem, hvor han maatte møde den, dog kun som Gidsel, og skulde den da blive respecteret saaledes som Beien respecterede den danske. Ville bad endvidere Hamcken om, at faae en anden Consul til at være Mediateur i denne Sag, for dog engang egentlig at erfare hvad Beien forlangte, thi dette var endnu ikke lykkedes ham.

Det synes som om Ville havde gjort sig det til Princip, ikke at give nogen fyldestgjørende Erklæring angaaende Affairen med Algerinerne. Jeg finder idetmindste intet andet Svar paa Hamckens Anmodning om „den meest detaillerede Beskrivelse“ over dette Punkt, end et Postscriptum saaledes lydende: „Aarsagen til Algeriernes Uheld var, at de flygtede da jeg vilde tale med dem. Den ene rendte sig selv paa Land, uden at der engan blev stude paa ham; den anden fik 6 Skud førend han vilde dreie til; men undlob dog siden. Intet fiendtligt var min Hensigt, men jeg fandt det blot raadeligt at visiterer alle indkommende Skibe.“

Jeg har den Tanke, at Ville har muligt villet have denne Affaire anseet som Beien af Tunis aldeles uvedkommende; som en Begivenhed, der havde fundet Sted til Søes, idetmindste udenfor Skudvidde fra de tunesiste Forter og for hvilken han altsaa alene havde med Beien af Algier at bestille og var sin Konge Regnskab skyldig. Om denne Anskuelse var rigtig skal jeg ikke tillade mig at bedømme, endnu mindre tør jeg forsikre at det var Villes Synsmaade; kun forekommer det mig ikke urimeligt; thi for det første vilde han ellers sikkert have givet, idetmindste con-

fidentielt til Hamelen, en noiere Forklaring over hvorledes det var gaaet til, og for det andet synes det mig, at en saadan Tanke stemmer overeens med Villes høihjertede Anskuelse om sit Flags og Nations Værdighed.

De algierste Capitainer frygtede meget en Gientagelse af et saadant Møde som det Sidste. Det var heller ikke første Gang at sligt hændte dem. De fortalte selv, at de havde mødt engelske Orlogsmænd, som de heller ikke havde villet vente paa og som derfor var lobet dem paa Siden og havde givet dem det glatte Lag. De danske Rugler havde i Alt dræbt 8 Mand for dem og saaret 13. De forlangte derfor af Wille, og fik ogsaa giort Af-tale om Kiendings-signaler med de danske Orlogsmænd, som kunde sikre dem i Fremtiden mod slige blodige Feiltagelser.

Den 3die Juni stod Wille sidste Gang ind paa Bugten, men saae ikke det danske Flag vaie i Land. Om dette var Tegn til Krig, eller kun paa Grund af det onde Veir, erfarede han ikke, da der intet Fartoi kom ud til ham. Han stod nu til Søes og styrede Cours for Algier.

Den 4de Juni affendte han Nidelven med Depecher, som skulde afleveres i Mahon og Malaga, hvorefter Holsten skulde underlægge sig v. Dockums Commando. I sin Ordre anbefalede Wille denne Chef den størstmulige Forsigtighed ved Møde med tunesiske og algierste Corsarer. Tillige skulde han stedse lade en af Briggerne holde det krydsende imellem Cap Spartel og Cap Trafalgar for at praie indgaaende danske Skibe og advare dem imod de barbariske Magters Krydsere.

(Fortsættes.)

Om nautiske Opfindelser.

(United Serv. Journ. Novbr. 38.)

Det Ord „Opfindelse“ betegner ikke alene at finde paa noget Nyt og den Ting saaledes funden, men anvendes ofte med altfor stor Frihed om simple Forandringer og ubetydelige Afvigelser i Anvendelsen af bekjendte Ting. Mellem Opfindelse og Opdagelse er der, som bekjendt, stor Forskiel: ved den Forste frembringes Noget, der ikke var til for; ved den Anden bringes Noget for Dagen, som har været til for, men skjult for Alle eller de Fleste. Saaledes sigte vi, Otto Guericke opfandt Luftpompen, Sancerorius opfandt Thermometeret; Newton og Gregory opfandt Refleksionskikkertten; Galileo opdagede Solpletterne; Hervey opdagede Blodets Circulation og Orsted opdagede Electro-Magnetismen. Det sees altsaa, at Forbedringer i Kunsterne rigtigheden kaldes Opfindelse, og Facta, bragte for Lyset ved Sagtagelser, rettest benævnes Opdagelser. Men ved at blande disse Begreber med hverandre, horer man ofte den, der falder paa en lille Forbedring eller Forandring, Projectmageren, Phantasten, Windmageren og Bedrageren kaldte ved den Benævnelse „Opfinder;“ og Patent-Contoicrets Archiver kunne opvise idetmindste ligesaa mange mislykkede Forsøge af Daarstab og Indbildstshed som Producter af sand Klogt og Kundskab.

Alligevel stylder Menneskeheden saavel den ene som den anden af disse Slags Opfindere mange af Livets Behageligheder. De store Opfindere, disse Menneskehedens Belgiorere, ere nødvendigtvis, ligesom Englenes Besog, „saa og fiendne;“ Mellemrummene ere derfor udfyldte af den Skarpsindige, Visionairen, den Klogtige og Bedrageren, hvis Projecter, skiondt ofte odelæggende for dem selv eller andre, dog undertiden føre til Gavn. Saaledes jevnede Astrologernes Torst, efter at lige bag Fremtidens Dække, Beien for Astronomiens Fortropper; Forsøge paa at finde Cirkelens Quadratur frembragte mange nyttige Opdagelser i

Mathematiken, og den saa meget dadlede Tørst efter Guld skylde vi Alchymiens utrættelige Arbejder, hvorfra den nyere Chemie har, om ikke sit Udspring, dog mange Vink og nyttige Lærdomme.

Virkelige Opdagelser ere ikke hyppigt forekommende, og som oftest stride de langsomt frem til Modenhed, saa at mange brundingsværdige Ideer og Vink ere sunkne i Forglemmelse, for de havde naaet den Udvikling, at Nyttens af dem blev indlysende. Lord Bacon's „*Novum Organum*“, det ypperligste men tillige det meest oversete af hans Værker, handler om Opfindelseskunsten, skrevet i kiernesfulde og veltalende Aphorismer. „*Noble Genies*“ siger han — „ere hensunkne i Beundring af Oldtiden; andre ere betagne af Kiærlighed til alt Nyt; og saa ere saa lykkelige at holde Middelalderen: de fleste enten bestride det, de Gamle med Sandhed have nedlagt, eller foragte det de Nyere fremkomme med... En afstyer al Videnskab, som ikke kan underkastes Sandernes umiddelbare Uundersogelse — Synet, Følelsen; for ham giælder ikkun det, han kan tage paa, maale med en Lommestof, tælle paa Fingrene. En anden har en saadan Erbdøghed og saa høie Tanker om den menneskelige Aand og Forstand, at han unddrager sig Naturens Betragtning og Erfaringens Sagttagelser, og tunler sig omkring i sine Speculationer og Indbildninger.“

Kunsternes Fremskridt fordre et noie Bekjendtskab med de Gamles Hiælspekilder, og Foragt for disse vidne kun om Uvidenhed. Experimentalphilosophiens Fader, som skrev en Afhandling om „*De Gamles Viisdom*“, gjør den Bemærkning, at de der læse kun lidet, bilde sig ind at de gjøre mange Opfindelser. Sandheden af denne Aphorisme vil Enhver overtyses om, der giennemgaaer Opdagelsernes Historie; og skøndt vi hylde Sproget: „*antiquitis sæculi, juvenus mundi*“, som gjør vor Tid til ældre end de forudgangne, kan dog et Par „*Item*“ til Cataloget af „*tabte*“ og „*opdagede*“ Sager give mange af vor Tids Genier et gavnligt Vink og lære dem, at de Gamles Meninger i philosophiske Materier dog fortiene nogen Agtelse og Erbdøghed. Skyldte vi ikke dem Æren for Bogstavstrifens Opfindelse? Høve de Nyere sun-

det noget at forbedre ved Architecturens Soile-Ordener, Billedhuggerkunsten, Udstiæring i Stene, Monter og Medailler, eller Cements Tilberedelse? Have ikke Homer, Pindar, Virgil og Horats efterladt antagelige Prover af Digtetekunst — Plato, Solon og Aristoteles af Ethica — Archimedes og Euclid af Mathematik og Geometrie — Thucydides, Xenophon, Polyb, Cæsar og Tacitus af Historie — Vitruvius af Bygningskunst — Demosthenes og Cicero af Betsalenhed — Herodot og Strabo af Geographie — Æschylus, Sophocles og Euripides af Tragedie — og Aristophanes, Plautus og Terencius af Comedie? Mange flere Exempler lode sig anføre; men vort Emne indskrænker os til de egentlige Opfinderssers Klasse.

De Gamles Skrifter have en Mængde Hentydninger, directe og indirecte, til mangfoldige Brancher af practisk Kundskab, som ofte antages for at tilhøre en nyere Tid. Den 7de Bogs 5de Capitel af Plinius's Naturhistorie er et af de mærkværdigste og lærdeste i det hele Værk. Han opregner der Navnene paa de gamle Opfindere af alle den Tid bekiendte Kunster og Videnskaber, med en noie Beskrivelse af mange særegne Punkter af enhver af dem. Vel vide vi, at man har villet giøre Meget heraf latterligt; Aristoteles har man behandlet paa samme Maade, og Herodot har havt samme Skiebne, endskiøndt mange besynderlige Phænomener i det Indre af Afrika, han beretter om, ere blevne os bekræftede af nyere Reisende.

De Gamles Kunstværker ere staaende Beviser for, hvor store Fremskridt de havde giort i Mechanik; og Phelones, som skrev en Afhandling om Krigsmaskiner og Krigsbygningstekunst omtrent 300 Aar for Christi Fødsel, kan med Rette anses for Ingeniørernes Fader. Løstestangens Egenskaber havde altid været deres Mathematikere bekiendt; men i den mørke Tidsalder havde man ikke opdaget den hoiere Anvendelse, Archimedes gav den. Den nyere Videnskab sludser ved, hvad der i Skydekunsten blev udført i Syracus; men Vitruvius giver os Proportionerne til en Maskine, som kaster Stene fra 2 Pd. til 250 Pds. Vægt.

De Gamle beskyltes i Almindelighed for at have været aldeles uvidende i Hydrauliken; og alligevel var Velidor meget glad ved at benytte Vitruvius over denne Gienstand, fra 1ste til 7de Cap. i Sde Bog. Uden noget Begreb om denne Videnskab, og uden at kiende noget til Luftens Tyngde og Elasticitet, havde Piero aldrig gjort sin Brønd, Empedocles forklaret Syphonen. Ctesibius antages at være Trykpompens Opfinder, omtr. 200 Aar før Chr., og der er Grund til at troe, at Sproiter have været brugte af de Gamle. Plinius den yngre siger, i et Brev til Keiser Trajan, at Branden i Nicomedia vilde have været mindre ødelæggende, dersom der ikke havde været Mangel paa Slukningsmaskiner. Apollodorus, som mistede Livet under Hadrian, beskriver en Sypho til at slukke Ild med i Hoiden.

Om Optiken havde de Gamle en noget dunkel, usfuldkommen og forstruet Kundskab; og dog er der mange Afhandlinger herom, og de vare bekiendte med Lysets Refraction og Reflection. De kiendte godt baade Constructionen af og Phænomenerne ved det plane, det convexe og det concave Speil. Det convexe Speils Forstørrelses-Evne er beskrevet af Plinius og Seneca, og Brændeglasset af Euclid. Aristophanes har et pudsigt Exempel paa at afgjøre en gammel Giæld, ved Hiælp af et Brændeglas og Solstraalerne; og Virkningen af Archimedes's Brændeglas vilde man holde for utrolige, dersom man ikke havde Historieskrivernes Vidnesbyrd, den detaillerede Beskrivelse af Tzekes, og Kirchers og Buffons Experimenter.

Iblandt mange Opdagelser, som antages for at tilhøre de Nyere, kunne vi nævne Dr. Blacks med Virkningen paa Vandet af at koge det, for lettere og hurtigere at bringe det til at fryse, hvilket var kiendt af Aristoteles, Hippocrates, Athenæus, Galen og Plinius. Biskop Watson vandt stor Roes for sit Forslag at forfulde Træ, der skulde neddrives i Jorden; og dog har man fundet de Eggepæle, som vare satte i Themsen for at forhindre Cæsars Armee Passagen, forfullede. Denne Maade var almindelig i alle civiliserede Lande i Oldtiden; Fundamentpælene til

Dianas Tempel i Ephesus befandtes at have undergaaet denne Operation. I Uhrværk er der intet andet Nytt, end Pendulen; alt Hjulværket, der udfordres til at bevæge Viserne paa en Skive, er beskrevet af Vitruvius. Capitolinus fortæller om den Auction Pertinax holdt over de Sager Commodus havde efterladt: foruden mange andre Kariteter, var der Kloketoier med Mechanisme til at maale den udløbne Distance og angive Tiden, man var undervejs, og dog synes en lignende Opfindelse at være giort i 1662 i England. Hos Stefius forekommer en mærkelig Anticipation af den meget nye Opdagelse: Tordenaflederen. Han fortæller, at der i Indien findes et Slags Jern, som, naar det placeres i Jorden, har den Egenskab at afvende Storm og Lynild.

Det paaftaaes, at de Gamle kiendte aldeles intet til Chemien, hvis Oprindelse Nogle ville datere saa sildigt som det 17de Aarhundrede, skiondt Andre fore den tilbage til det 7de eller 8de og ville der have den fra Araberne. Er det imidlertid upaatvivlelig sandt, at de vare ubekiendte med den nærværende Tidalders beundringsværdige Analyse, maa man dog henføre mange under Chemien hørende Kunster, som Metallurgie, Pharmacie, Farvning, Garvning, at tilberede Farver (pigments), giære Drikkevarer og andre nyttige Applicationer, til den fierneste Oldtid. Man maa indrømme Tubal Cain og hans mange Efterfølgere i Kunsten, at de, der vare kloge paa Metal og Jern, ikke kunne have været ukyndige i Biergværkskunsten, at bryde, rense og smelte Metaller. Af det hebraiske Ord for Jern, berezel, et sammensat Ord, som betyder „blank“ og „at smelte“, tør man troe at de Gamle kiendte Støbejern; især da den Handling, at Guldkalven i Bibelen blev giort flydende til at drikke (potable) beviser en høi Grad af Manipulations-Dygtighed. Man fortæller os, at hverken Hippocrates, Galen eller Dioscorides kiendte til Distillation; og dog giver den sidstnævnte af dem, i Beretningen om nogle af de Gamles Arbejder med Mineraler, og især Dvifselvets Uddragelse af Zinover, os virkelig en nøiagtig Beskrivelse af Distillation. Theophrastus og Andre omtale deres store Færdighed

i at giøre de fuldkomneste Efterligninger af Rubinen, Smaragden, Saphiren og Hyazinthen; men vare endog deres Strifter gaaet samme Vei, som de tabte Decader af Livius, saa vilde vi dog have tilstrækkeligt Vidnesbyrd om deres Kunst, i de falske Edelstene selv, som vi uventet have truffet paa, ved en af vore Opdagelser i Afrika.

At de Gamle hylde Lord Bacon's Mening, at „alle Videnskabers sande Diemeed er at forffionne det menneskelige Liv og berige det med nyttige Kunster og Opfindelser,“ have vi Beviis for i de mangfoldige Prydelser, Meubler, Huusgeraad, Redskaber og Instrumenter, som ere fundne i Perculanum og Pompeii, hvilke ikke alene vidne om de Gamles Kunstfærdighed og Smag, men tiene os til Modeller og Smagens Forædling. Iblandt andre mærkværdige Artikler fandtes et vævet Stykke, af puur Guldtraad, vævet som det man kalder Skudsilke (shotsilk). Heraf har man villet slutte, at de vare ubekiendte med at forgylde Sølvtraad og rulle det om Silkestraad; men det er klart, af Vitruvius, at den Kunst at væve Gyldenstof har været dem velbekiendt. Han lærer, i 6te Bog, hvorledes man skal uddrage Guldet af gamle Klæder. Han siger, Stykkerne maae kommes i en Leerpotte og brændes, hvorefter Ilsen kommes i Vand med Qvicksolv, og hele Fremgangsmaaden for at indvinde Metallet er precis den samme, som vore Guldsmedde endnu bruge.

Efter den Landsformørkelse, der indtraadte fra Archimedes's Tid og til Videnskabernes Gienopkomst i Middelalderen, fremstaae enkelte Opfindelser, som de første Forsøg paa at giennembyde Barbariets Nat, saasom Bogtrykkerkunsten, Krudtet og Compasset. Hvad Magnetten angaaer, da kunne vi vel neppe fragaae at skyldes Chineferne denne Opdagelse. Ligeledes troe vi, at hverken Marcus Græcus, eller Roger Bacon, eller Bartholdus Schwartz kunne giøre Krav paa den første Opfindelse af Krudtet. Foruden Historien om Alexander og Drydrakerne, er der Grunde i Overflodighed til at antage, at den exploderende Blanding, hvis Hovedbestanddeel Salpeteret er, har været almindelig i Østen fra de

allerældste Tider. Eiheller behove vi at troe, at en Engel skulde være bleven sendt til Constantin, for at lære ham at tilberede den berømte græske Ild. Endog Raketten, som i vore Dage er optagen blandt de europæiske Nationers Krigsvaaben, har fra umindelige Tider været indlemmet i Indiens militaire Pyrotechnik; og Tanken at bore dem, for at give dem Bevægelse, var en meget mærkelig Opdagelse.

Selv Craniologien eller Phrenologien, der nylig, ved Gall's og Spurzheim's Forelæsninger og Skrifter, gjorde saa stor Ofsigt, var allerede omhandlet i den italienske Digter Dolce's Skrifter, hvor man i en venetiansk Udgave af 1562 vil finde en Hovedskal afbildet, indeelt og nummereret efter Gall's System, og nedenunder læses: *in questa tu vedi ove è il senso commune, ove la fantasia, la cogitativa, la imaginativa, la memorativa &c.* Ogsaa Bulwer, i hans „*Anthropometamorphosis*“, udgiven i 1653, taler næsten som en af vore nyere Phrenologer.

Omplantning af Fiske, saa at Saltvandsfiske blive forflyttede og leve og yngle i Ferskvandsdamme, har nylig været bragt paa Bane igjen, efter at det Londonner „*Royal Society*“ i 1663 havde behandlet Tingene som en ny Opdagelse; og dog kunne de ei have forglemmt den yppige Lucullus og de Gamles *piscinæ*. Det Hamiltoniske Underviisningsystem, som vi kalde det, er ikke andet end det som Milton og Locke anbefalede, og hvorefter Ascham, for deres Tid, underviste Dronning Elizabeth. Cicero omtaler Simonides som Opfinder af Hukommelseskunsten, og Metrodorus af Scepsis som den der fuldkommengjorde den, alligevel tilegnede Baron v. Feinagel sig Æren derfor.

At uddrage det gasformige Princip af Kullene, i en isoleret Form, og anvende det til Belysning, datere vi fra Hr. Murdochs Jagttagelser, som findes publicerede i „*Philosophical Transactions*“ for 1805. Men denne Egenstabs ved Gas har længe været kiendt, og i en Afhandling om Virginia, skreven af den Geistlige John Clayton og adresseret Videnskabernes Selskab i London, d. 12te Mai 1688, siger han: „*Tør jeg yttre mine ringe Tanker skulde*

jeg sammenligne Tordenen med en svovlagtig Spiritus, som jeg har uddraget af Steenkul og som jeg paa ingen Maade har kunnet condensere; alligevel var den brændbar, ja vil brænde efter den er gaaet igiennem Vand, og det endog med større Hestighed. Jeg har gient noget heraf i Blærer for en lang Tid, og skiondt det saae ud som Blæren var ikke opfyldt med andet end Luft, vilde Geisten dog tændes, naar jeg holdt et Lys eller tændt Svovlstikke for Abningen, og vedblive at brænde indtil Alt var fortæret."

Mange nyere Opfindelser og Ideer ere ikke andet end Gienoptagelse af gamle, og andre ere igien naturlige Følger af foregaaende Vink, som senere Granskere have optaget og forfulgt indtil de naaede et Resultat, uden at man derfor er berettiget til at bestynde dem for Plagiat eller Svig. Seneca forudsagde Silværelsen af en anden Verdensdeel; men Columbus og Cabot gav os den. Newton forudsagde at baade Diamanten og Vandet vilde findes at have en brændbar Basis, dersom de nogensinde kunde blive analyserede, en Ting der dengang ikke var opnaaet. Marquien af Worcester gav upaatvivleligen Ideen til den nu saa mægtige Dampmaskine, skiondt det var Andre forbeholdt at bringe den til Fuldkommenhed. De fleste af denne Adelsmands Vink til nautiske Opfindelser, i hans „Scantlings of Invention," udgik i 1655, og hvorom han siger „af mig allerede forsøgte" — fortjene saa meget mere Sømandens Opmærksomhed, at vi ingen Undskyldning gjøre for at optage her de meest mærkværdige af dem.

IX. En Maskine til at odelægge Skibe: En Maskine, ikke større end at man kan bære den i Kommen, og som kan bestæses indvendig i det største Skib, og skal, til hvilketstomhelst bestemte Minut, skiondt en heel Uge efter, om Dagen eller om Natten, useilbarlig synke Skibet.

X. Svorledes at anbringe den paa Afstand og under Vandet: Paa en Qvartmiils Afstand at dukke under og befæste en lignende Maskine til ethvertstomhelst Skib, saa at den punktlig skal gjøre samme Virkning, ligesom indvendig.

XI. *Hvorledes man kan modarbejde Begge:* Hvorledes man forebygger og sikker ethvert Skib imod saadanne Forsøg paa at ødelægge det, saavel Nat som Dag.

XII. *Et synkefrit Skib:* Hvorledes man gjør det umuligt for et Skib at synke, skjøndt det faaer hundrede Grundstød, og selv om en heel Plante gik af, skal det alligevel i en halv Timestid være i lige saa god seilbar Stand som før.

XIII. *Falske Dæk til Fælde for en Fiende:* Hvorledes man gjør saadanne falske Dæk, som i et Dieblik skal dræbe eller fange alle Fiender der entre Skibet, uden at sprænge Dækkene eller gjøre dem ubrugelige igien, og i et Dvarteerstid skal de være bragt i deres forrige Stand og kunne bruges til ethvert Brug, uden at Hemmeligheden kan opdages.

XIV. *Kraftmultiplicator i et lille Rum:* Hvorledes man bringer en Kraft til at lette et Anker, eller udføre et andet Arbejde, der fordrer megen Kraft, i det snevreste og laveste Rum i et Skib, hvor saa Menneſter skulle udføre Manges Arbejde; og mange Menneſter kunne anbringes til den samme Kraft, nogle staaende, andre siddende, og, ved Hjælp af deres forenede Kræfter, en stor Kraftforøgelse finde Sted i et lille Rum, lige saa fuldkomment, som om der var Rum nok til at gaae om i et Spil med lange Vindebomme.

XV. *En Baad, der bevæger sig imod Vind og Strøm:* En Maade, at bringe et Fartoi til at arbejde sig frem imod Vind og Strøm, ja ganske uden Hjælp af Mand eller Dyr; og det saaledes, at Vinden eller Strømmen, endskjøndt stik imod, skal fremdrive Fartoiet lige imod sig; og i hvad Compassstreg det end skal være, lige saa godt som om Vinden var agter ind, eller Strømmen med, til hvilket Diemeed Klarer og andre nødvendige Indretninger sættes i Bevægelse.

XVI. *En seilende Fæstning:* Hvorledes man gjør sig en Søfæstning eller Fort, som er kuglefast (cannouproof) og istand til at rumme 1000 Mand, og dog kan gøres seilbar efter Behag til at forsvare et Pas; eller ved en Times Arbejde stille den

ad i 3 Skibe, hver for sig i fuldkommen seilklar Stand; og medens den danner en Fæstning, skal den kunne styres som eet Skib og bevæges med tilstrækkelig Fart ved en moderat Ruling.

LXV. Hele Skibets Side besat med Musketterie: En Maade, paa hvilken en eneste Mand, posteret inde i Kabytten, kan forsvare hele Skibets Side med Musketterie, til et Antal, om det behøves, af 2—3000 Skud.

XCIII. En Maskine til at løfte et Skib: En Maskine, hvorved een Mand kan tage et Skib paa 500 Tons (omtrent 200 Commercelæster) ud af Vandet, saa at det kan kalfatres, eftersees og istandsættes uden at behøve at sætte det paa de sædvanlige Beddinger, og lige saa let lade det gaae i Vandet igjen.

Vi skulle i en følgende Artikel stride til at undersøge nogle af de Opfindelser, der efterhaanden ere fremkomne under Seiladsens Fremstridt og Udvikling.

Om adskillige nautiske Ords Retskrivning.

Vi have undertiden, ved enkelte Ord, brugt en Skrivemaade, der afviger fra den ældre, man møder i de saa nautiske Skrifter, vi eie i vort Sprog, og hvoraf den ved Søcadetacademiet til Grundlag for Underviisningen lagte Nomenclatur, den saakaldte Trætabel, vel kunde giøre Fordring paa at være Authoritet; og man har gjort os Indvendinger imod vor Skrivemaade, dem vi her skulle besvare, idet vi tillige ville benytte Leiligheden til at yttre os om denne Gienstand i Almindelighed.

Enhver technisk Terminologie har som oftest en naturlig og simpel Oprindelse, der ikke er vanskelig at udlede, og da den ene kan forplante sig ved mundtlig Tradition, saalænge ingen Literatur har dannet sig i Faget, saa er altid dette Mediums for-

dreiende Indflydelse paa Ordet at tage Hensyn til, naar man vil udlede dets Etymologie og fastsætte dets Retskrivning.

De første tekniske Skribenter have, i Venævnelsefernes Fremstilling paa Papiret, ikkun Udtalen — og det i Almindelighed den vulgaire — at rette sig efter: de enkelte Ords og Venævnelseres Retskrivning var endnu af liden Vigtighed for dem, naar de blot bleve forstaaelige for den Læser de skrev for, og ved Materien, de behandlede. Naar, imidlertid, den specielle Literatur har naaet en vis Udvikling, vil Opmærksomheden nødvendigviis blive hændraget paa Sproget, idet forskellige Skribenter ganske naturligt falde i forskellige Skrivemaader af det samme Ord, efter som Udtalen af det, eller Opfatningen igiennem Hørelsen, er forekommen hver især*). For at undgaae de Misforstaaelser, der kunne reise sig af denne forskellige Maade at skrive det samme Ord paa, saa at det undertiden kan synes at betegne ganske forskellige Begreber, begyndte man da at undersøge det enkelte Ord eller Venævnelser, efterspore dets Oprindelse, og af Etymologien og Analogien søgte man at fastsætte dets Retskrivning. Allerede for en Række af Aar siden ere flere af vore nautiske Ord saaledes blevne rettede for den vulgaire Udtales Fordreielser, og Admiral Sneedorff har, blandt Andre, ogsaa i denne Green af sit Fag erhvervet sig Fortienester.

Naar vi betænke, at de fleste nautiske Venævnelser ere komne til os igiennem den simple Mands vulgaire Udtale, eller idetmindste nedstamme fra en udannet Tidælder, hvor Nationalsproget endnu selv var langt fra at være opdyrket og dannet, saa maa man vel indromme Nutidens Skribent Ret, ja Forpligtelse til, hvor en sund og klar Etymologie og Analogie med eget eller

*) Som et Exempel herpaa kunne vi anføre Ordet *Lønning* — ikke *Betaling*, af Ordet *Løn*, men *Lending* eller *Læning*, af at lende sig eller læne sig op til det — et *Kakværk*. Siger man om et Skib, at det duer ikke meget, kunde det toges i en anden Betydning, end naar man skriver "det duver ikke meget." Hvorledes blev ikke Ordet *Koffardi* — af *Kauffahrt* — i lang Tid mutileret: snart som *Comphardie*, *Couphardi*, *Cophardi*, *Komfardi* &c.

Andres Nationalsprog viser ham Veien, at fremstille Ordet i dets rette Skikkelse, skiondt han derved vover at støde an imod den hidtil gængse Skrive- ja selv Tale-Brug. Ham paaligger det, for han giver Ordet Borgerret i det dannede Skriftsprogs Selstab, noie at undersøge dets Udfønst hertil og afføre det Bulgarismens Indhyllinger. Hvor, imidlertid, Udtalen saameget har forandret Ordet, at dets Etymologie ikke længer er sikker, eller at Skriftsprogets Fordringer vilde gjøre det ukiendeligt, saa at det bley som et nyt Ord eller en ny Benævnelſe at indføre, der kan der være Tvivl om Rettigheden, og Talebrugen bor i ethvert Tilfælde paalægge Skribenten Forsigtighed, skiondt vi kunde tage mange Exempler af det nationale Talesprog, hvor den daglige Udtale er hoist forskiellig fra Skriftsproget.

Disse Betragtninger have ledet os, da vi i et foregaaende Hefte skreve Liggeren for Læggeren, Liggers for Læggers, hvilke Ords vulgaire Udtale ikke er andet, end den, hos den udannede Mand almindelige Forverling af at ligge og lægge. Navnet selv have saavel Ankeret som Fadeværket af, at de blive liggende, urorte paa deres Plads, som oftest for hele Reisen. Ogsaa findes, i en ældre Udgave af Trætabellen, Ankerets Navn skrevet saaledes som vi skrive det, men i den nyeste er man gaaet tilbage til at følge Udtalen. Det samme er Tilfældet med Ordet Lønning, der i den ældre Trætabel skrives Læning og af os „Lending“, uvisse om hvilket er det rette, for det tydske „Lehnen“, at støtte sig op til.

Af Ord, hvis Etymologie ligger ligesaa klar, som de Ovennævntes, anføre vi her: at „ruste“ Skibet (indtage Kanoner og Ammunition) om hvilket der ikke kan være Tvivl at det er det i den simple Mands Mund fordreiede Ord: ruste, eller maastee rettere det hollandske „roosten“. Ligeledes „Rustværk“ istedetfor Ristværk, af det baade i Land og ombord almindelige Navn, Rist, for det Træværk hvormed man bedækker en Nabning. Paa Engelsk hedder den Grating af grate, en Rist; og muligt at det hollandske „Roostwaerk“ har været Navnet hos os i ældre Tider,

da vi upaatvivlelig have en Mængde nautiske Ord og Talemaader fra Hollænderne. Saaledes ogsaa „Skuvstræber“ for Skudstræber, af at skyde ud; „Stuttallie“ for Støttallie, som det ogsaa findes i Trætabellen. Ethvert af disse Ords Udspring af det daglige Sprog er saa klar, at den dannede Mand lige saa lidt kan være betiendt at nedskrive dem paa Papiret i deres vulgære Skikkelse, som ethvert Ord af det almindelige Skriftsprog, der lyder anderledes i den udannede Højs Mund.

Af andre Ord, om hvis Retskrivning der ei heller synes at kunne være Tvivl, skulle vi her optage nogle, ligesom vi støde paa dem i Trætabellen: „Stevn“ bør vel skrives Stævn af Stavn, og stævne af det gamle „stævne.“ Endskiøndt Ordet „Boug“ findes foran i Trætabellen, som betegnende Skibets forreste Runding, skrives siden stedse „Bugspryd“, der dog er et sammensat Ord af „Boug“ og „Spryd“. Bougen eller Boven bruges ogsaa om Dyr, og er synonym med „Bringen“*); paa Engelsk hedder denne Deel af Skibet bow, og derfra bowsprit. Bugen derimod bruges rigtigt om Seilenes udpustede Runding, hedder ogsaa paa Engelsk belly, og derfor skrive vi „Bugliner“, hvilke sikkert ere en nordisk Opfindelse (maaskee fra Hollænderne) da alle andre Nationer have Navnet, uden i deres Sprog at finde Roden for det; saaledes Englænderne bowline; bouline og bolina paa Fransk, Spansk, Italiensk og Portugisisk.

Vi finde skrevet „Durhorn“ istedetfor Bukshorn af en Buk, med hvis Horn Tingen har Lighed; „Durhoved“ istedetfor Duktshoved, af Ligheden med en Dukttes Hoved; „Kanneboie“ istedetfor Kandeboie, fordi den fuldkommen ligner en Trækande;

*) Denne Sammenligning imellem et Skibs Forkrop og et Dyrs Boug, Bringe eller Bryst er meget gammel. Selv Fruentimmerets Bryst sammenlignede Oldtidens Viking med Bougen af hans Skib: Landnama Saga nævner et vist Fruentimmer, Torbiörg, med Titnavnet Knarrarbringa, der betyder Bryst eller Bringe som en Knar (siden Knor—Knør) et Slags høistævne og fuldbougede Fartøier; altsaa det samme som den fuldbarmede, den høibarmede Torbiörg.

„Støtholt“ for Stødholt, fordi Stød er Enden af et Stykke Træ; „Egebarluner“ for Ege-Barlhuner, fordi Huun er den Plante eller det Brædt, der under Træstammens Opstige til Planter eller Brædder, er den yderste Skal, den der ligger nærmest Barken; „Stormlæder“ for Stormleider, skøndt et andet Sted skrives retteligen „Vantleider“; „Kinabaksblof“ for Kindbaksblof, da Ordet kommer af det tydske Rinnbaksblof, fordi Nabningen er paa Siden v: Kinden af Blokken; „Ventinksvant“ (nu afstaflet) for Bindingsvant.

Et Ord, der paa en forunderlig Maade varieres i Skrifter, er det, der snart kaldes Haandspiger, snart Haandspade, Haandspage, Haandspir. Naar man i Lærebøger finder to saa forskellige Benævnelser paa den samme Ting, som Haandspade og Haandspiger, kan man ikke afholde sig fra at spørge, hvilken er den rette? Ordet kommer vel af Hollændernes „Handspaat“, skøndt vi ogsaa kunne udlede det af vort eget Sprog, ligesom vi gienkiende det i de Franskes anspect. Det gamle Ord Sparre, Spar (engelsk spar) Spær og endelig Spir betegner et langt og smækkert Stykke Træ, Rundholt, Stang eller Stage; dette sammenfoiet med Tillægsordet Haand, og man har da det forstaaelige: Haandspær, Haandspær eller, for at lempe sig efter en nyere Udtale, Haandspir. At Englænderne have det fra os, eller Hollænderne, synes troligt, siden de kalde den handspike og ikke handspær.

Ved alle de her nævnte Ord sees det, at man, uden at træde Talebrugen for nær, kan danne dem for Skriftsproget, efter en, som det synes os, fuldkommen antagelig Etymologie. Skrevne, som vi foreslaae det, blive de endnu fuldkommen forstaaelige i Udtalen for den simple Somand, og paa Papiret ville mange Læsere udenfor Faget slutte sig til deres Betydning af Analogien med Ord i Nationalsproget.

Underledes er det med Ord, som Skriftsproget nødes til paa en Maade at omstøbe ganske: af saadanne have vi for ikke længe siden brugt et, der vel kan synes voveligt at fremkomme med, det er Ordet „Blegfyr.“ Landartilleriet kalder dette Slags Fyrværk

„Blaalys,” ligesom Englændernes bluelight; vore Artillerister derimod „Blinkfyre.” Da nu dette er Navnet paa et karakteristisk Fyre, anbragt paa Land til Veiledning for Seiladsen, fandt vi, at en Forverling vel kunde tænkes — skiondt vel neppe nogenfinde af videre Følger — f. Ex. naar Udfigsmanden fra Toppen raaber: „Jeg seer et Blinkfyre i Lø,” hvilken Slags er da meent? Og da vi finde Benævnelsen høist uegentlig for Fyreværket, som istedetfor at give Blink, det er, at brænde med kortvarende, stærkt og ustadigt Skin — netop karakteriserer sig ved at brænde stadigt og længe, med et blaalig blegt Skin, troede vi igiennem den sædvanlige Fordreielse i Udtalen at opdage det rette Navn oprindeligen at have været „Blegfyre”, hvilket snart i Udtalen blev til „Blickfyre” og endelig Blinkfyre. Et andet af samme Slags er Ordet „Devis.” Dette troe vi hidrører fra en Fordreielse af det engelske Navn David (maaſtee efter Tingsens Opfinder), der i Udtalen lyder som Dævid; og medens vore Kofardimænd alle kalde den „David”, med den danske Udtale, have vore Orlogsmatrosfer forvandlet Ordet til „Devis”, og saaledes er det optaget i vore Reglementer og Nomenclaturer.

Ordet „Sterrids” af det engelske Steerage er imidlertid ingen meget stødende Fordanskning; men „Skelett” for Skylight haabe vi vil aldrig finde Antagelse i Skriftsproget, skiondt vi i Diebliffet ikke driste os tit at foreslaae nogen Fordanskning, der kunde træde i Stedet for det fremmede Ord, hvis Bogstavering falder saa vanskeligt at forene med den Danſkes Udtale.

Til Exempel paa, at Englænderne, med deres meget uddannede Skriftsprog og faste Retskrivningslære, og som have en meget rigere nautisk Literatur end vi, ikke ere bedre farne med mange nautiske Ords og Phrasers Skrivemaade, anføre vi af Hufommelsen følgende: to pitch and send (Med og Opduvning) som Nogle ville have skrevet 'scend, af ascend. Studdingsails skrives ikke seldent steering-sails, skiondt os forekommer Ordet ganske naturligt at derivere sig af to stud, at bepakke, tæt besætte, som: studded with nails. Puttock shrouds skrives lige

faa ofte futtock shrouds; Analogien med vort Pyttingsvant tæler for det første, ligesom det forekommer os, at man kan udlede det af pothook, en Riedelkrog, hvis langagtige Form giver en ganske naturlig Anledning til Sammenligning med det Hagetoug der danner Pyttingsvantet. Gunwale skrives af Mange gunnel, hvilket ikke er andet end Talesprogets Contraction af det første Ord, og lige saa lidt kan optages i Skriftsproget som foxel, boasun, coxun, der er den daglige Udtale af forecastle, boatswain og cockswain.

Før vi ende denne Artikel, som vi byde vore Læsere mere som et Tidsfordriv, end for den væsentlige Vigtighed vi tillægge Emnet, maae vi sige nogle Ord om en Benævnelse, hvis flersidige Urigtighed opfordrer til at kæmpe for dens Udstødelse af vor nautiske Terminologie, og som saalænge den beholdes ved vore Dannelsesinstituter, i vore Reglementer og officielle Documenter, dog til Brods for Sproggræbler, militaire Begreber og andre Nationers Exempel vil holde sig. Det er Benævnelsen Orlogsskib. Ordet „Orlog“ er et forældet Ord, synonymt med Krig; vi sige derfor med Rette „en Orlogsmænd“, det er: et Krigsskib, ligesom Koffardimænd er Koffardiskib; og Orlogsmænd og Orlogsskib er da aldeles det samme og kan bruges saavel om Kanonbaaden som om Tredækkeren. Det er da aldeles urigtigt, og kun en Arv fra en udannet Tidsalder og før vor nærværende Liniefægtning indførtes, at bruge dette Ord som Betegnelse for Linieskibet; og det saameget mere som man i ældre Tider brugte det meget gode gamle Ord „Rangskib“. Netop dette, nu sielden hørte Ord betegnede — ikke den fierneste Forbindelse med Rangforordningen — at Skibet var til at lægges i Rang, d. e. Linien; at „rangere“ er at stille i Linie, og Talemaaden: „det fierde Skib udi Rang“ er meget rigtig og den samme som: det fierde Skib i Linien. Hvorfor skulle vi da beholde en saa meningsløs Benævnelse som den, Orlogsskib; medens vi have den gode gamle, Rangskib, eller Linieskib, og alle andre Nationer bruge den: line of battle ship, vaisseau de ligne, Liniescheypp ic.?

Vore 84 Kanonstibe ere jo dog ogsaa bestemte til at fægte i Eie. Sproget er et ikke uvigtig Kiendemærke paa Dannelsen, og en af dennes Fordringer er Afslæggelsen af gamle Baner, der ikke hylde af Fornuften.

P.

Mærkelig Prove, anstillet med Chronometre.

(Naut. Mag. Juni 1838.)

Et af D^{hr}. Arnold & Dents Chronometre havde allerede vundet Seiren over alle andre, i de Prover med Chronometre, der efter Admiralitetets Ordre, igiennem en Række af 12 Aar, anstilledes paa det kongelige Observatorium i Greenwich, under den egl. Astronom's Opsigt. Men da imod denne Prove altid den Indvending lod sig gjøre, at dette Uhr og ethvert af de saaledes prøvede hele Aaret igiennem henstode urørte, saa at de ikke vare udsatte for den Rystelse og de irregulaire Bevægelser, som de i Praxis ikke kunne bevares for, saa besluttede D^{hr}. Arnold & Dent at underkaste et stort Antal af deres Uhre en Prove, der for den upartiste Dommer maatte være tilfredsstillende ogsaa i denne Henseende.

Planen blev at vælge to Meridianer, hvis Forskiel ansaaes for at være noiagtig bestemt, og, ved at transportere Uhrene fra den ene til den anden af disse Meridianer, at sammenligne Længdeforskiellen, som Uhrene paa hvert Sted gav, med den fra tidligere Observationer bekiendte. Greenwich og Paris bleve valgte, som Steder hvis Meridianforskiel ved mangfoldige Observationer allerede maatte ansees noiagtig bestemt; udmærkede Observatører vare paa begge Steder; Afstanden imellem dem stor nok til Provens Fuldstændighed ic.

Tolv Chronometre bleve deponerede i Observatoriet i Green-

wich, under Hr. Aireys Opfugt, og forbleve der en passende Tid, hvor deres Gang ic. hver for sig blev registreret. Derfra bleve de af Hr. Dent selv med to Assistentter overførte til Paris, hvor de overleveredes Hr. Arago, som ligelædes holdt Register over deres Gang, saalænge de vare under hans Varetægt, hvilket var dobbelt saa lang Tid som i Greenwich. Efter denne Tids Forløb overleveredes de Hr. Dent, som igien førte dem tilbage til Greenwich, hvor en tredje og sidste Jagttagelse og Registrering af Gangen fandt Sted, og det Hele forelagdes derpaa det kgl. astronomiske Societet i London.

Skiondt naturligviis enhver almindelig Forsigtighed iagttooges under Transporten frem og tilbage, vilde dog ikke, selv om denne var drevet til den høieste Muligheds Grad, mange Kystelser og Bevægelser kunne undgaaes, som maatte formodes at indvirke paa Uthrene. Medsatte i en Kasse bleve de førte fra London til Greenwich i en Hyrekareth; derfra til Blackheath baaren af en Drager paa Skulderen; derfra til Dover med Postkarethen og der indskibet i en aaben Seilbaad og ført over Canalen. Da det var Lavvande ved Ankomsten til Boulogne, maatte Kassen bæres imellem 2 Personer igiennem den stenige og slibrige Strandbred og op til Byen, hvorfra de med den almindelige Diligence gik til Paris. Der bleve de meget plumpt omtumlede af en Toldofficiant, der ikke havde faaet den af begge Regjeringer udstedte Ordre, at lade dem passere; en Drager bar dem til Hotellet og endelig travede en Fiacre med dem til Observatoriet. Tilbagereisen var den samme, dog med Forsæt deri forsiellig, at de i Boulogne indskibedes i en Dampbaad, som bragte dem til Greenwich.

Resultatet var i høi Grad tilfredsstillende: Meridianforskiellen, funden ved dem, var $9' 21''$, 14. Ved en anden Beregningsmaade af Gangen erholdtes den $9' 22''$, 08, efter Hæreisen, og efter Tilbagereisen var den $9' 20''$, 49, hvor Differencen er $1''$, 59, men Medium af begge $9' 21''$, 28, altsaa kun $\frac{1}{100}$ af en Secund forsiellig fra den første Methodes. Registrerne have væ-

ret forelagte det astronomiske Selskab til Eftersyn, og begge Reiseres Resultater bekræftede hinanden paa en mærkelig Maade. Længdeforskiellen, efter Herschels og Sabines Observationer, er $9' 21''$, 5, senere rettet til $9' 21''$, 46.

Det af Herschel og Sabine udførte Signalexperiment udkrævede, foruden de to Herrers Arbejder, paa engelsk Side, et Detachement Artillerie med Heste, Vogne og Folk, Raketter og Blegfyur; 4 Dollonds Natkikkerter, monterede paa fastnedrammede Pæle; et Stillads opført paa Observatoriets Tag; noiagtig Underretning om nogle Stationers Azimuth fra den store Triangulering i 1821; Atmosfærens gunstige Tilstand; Frihed for locale Laager paa Land og Sø; 12 Nætters Observation; 10 Signaler hver Observationsnat; 2 Observations-Stationer, Jagttagelse af 2 Signalstationer; en Raketstation og — 4 Chronometre.

En Fordobbling af disse Præparationer, idetmindste, var nødvendig paa fransk Side. Veiret var hele Tiden, efter Herschels Sigende, fortræffeligt, og dog stødte en Mængde uheldige Omstændigheder, der vare umulige at forudsæe eller hæve, sammen, saa at ikke færre end 8 af de 12 Nætters Observationer gik aldeles tabte, hvad Resultatet angaaer, og Resten vare væsentlig mangelfulde.

Vil ikke lignende Experimenter og Apparater — med Undtagelse af Chronometre — for at bestemme Længdeforskiellen, i Fremtiden blive anseet ei alene for overflødige, men absurde?

Havne-Regulativer i Tahiti og Moorea i Sydhavet.

(Naut. Mag. Juni 1838.)

1.

En Lots vil blive sendt til ethvert Skib, der heiser sit Nationsflag og gjør det almindelige Signal for Lots i en passende Afstand fra nogen af Havnene paa Verne; ligeledes vil Lotsen

indfinde sig for at tage Skibet ud igien, naar han Dagen isforveien tilfises. Derfor betales, uden Hensyn til Skibets Størrelse, 7 spanske Piastre: Halvdelen naar Skibet er fortoiet i Havnen, og Halvdelen naar Skibet er bragt ud i aabent Farvand.

2.

Hvert Skib, der ankrer i nogen Havn paa Tahite eller Moorea, betaler 8 Piastre i Havnepenge, førend det tillades det at faae Vand eller andre Forfriskninger fra Land. Ankrer det siden i nogen anden Havn paa Verne, betales kun 4 Piastre i hver Havn, og skulde det atter, for det forlader Verne, komme tilbage til den forstanløbne Havn, erlægges ligeledes kun 4 Piastre.

3.

Ingen Capitain maa affedige nogen Matros eller anden til Skibet hørende Person, eller tillade nogen Saadan at forlade Skibet, uden speciel Tilladelse fra Regieringen, under en Mulct af 30 Piastre, hvoraf 20 tilfalder Dronningen, 6 Gouverneuren i den Havn, Skibet ligger i, og 4 til den Person, der gjør Anmeldelse herom til vedkommende Dyrighed, eller anholder den eller de Paagiældende.

4.

Ingen Capitain maa landsætte nogen Passageer, uden speciel Tilladelse fra Dronningen eller hendes Gouverneurer.

5.

Enhver Deserteur fra et Skib skal strax anholdes, uden at oppebie Requisition derom fra Skibets Capitain; og skal der for Anholdelsen erlægges 8 Piastre, om den er steet paa ringere end 2 Miles (danske) Afstand fra Skibets Plads, men 15 Piastre om i en større Afstand. Ingen Capitain maa undslaae sig for at modtage en saadan, ham bragt Deserteur, under en Mulct af 30 Piastre. Han kan faae ham hensat i Fængsel i Land, indtil Skibet skal seile, imod at betale en Piaster om Ugen for hans Underholdning. For gientagne Anholdelser af den samme Deserteur erlægges Opbringerpenge som første Gang.

6.

Findes nogen Deserteur efter at hans Skib er seilet, skal han hensesættes i Fængsel og holdes til strengt Arbeide i 6 Maaneder.

7.

Enhver, der forlokker en Anden til Desertion eller skjuler en Deserteur, eller paa nogen Maade er ham behjælpelig, skal til Straf skove Brænde, til Beløb af 4 Hvalfangerbaades Ladninger og levere det paa det ham anviste Sted.

8.

Intet Skibsmandskab eller en Deel af Mandskabet maa opholde sig i Land om Natten. Findes nogen til et Skib hørende Person i Land efter Kl. 9 om Aftenen, uden skriftlig Tilladelse, vil han blive anholdt og arresteret til om Morgenen, da han udleveres eller tillades at forsoie sig ombord, imod Erlægelse af 2 Piastre, hvoraf Halvdelen tilfalder Regieringen og den anden Halvdeel Opbringeren.

9.

Overbevises nogen Person fra et Skib om, at have solgt eller borttuffet spiritueuse Drikkevarer af nogen Slags, enten ombord eller i Land, skal enhver Forbindelse med Land være ham forbudt og han bortvises af Havnen ieblikkelig.

10.

Findes nogen Indfødt, som hører til i Land, at arbejde ombord i noget Skib eller Fartøi om Søndagen eller paa nogen Helligdag, skal han bøde med at forfærdige 50 Favne offentlig Landevei.

11.

Vil nogen Capitain kiothale sit Skib, betaler han, for Afbenyttelsen af Hverftet og et stort Magazin, 30 Piastre til Regieringen.

12.

Negter nogen Capitain at betale Lotsen hans lovlige Tilgodehavende, eller paa anden Maade behandler ham ilde, eller

overtræder disse Havneregulativer, da vil derom blive indgivet fuldstændig Beretning og Klage derover til vedkommende Auctoriteter i hans Land.

Undertegnet Pomare Arii.

Om Uniformer.

Uniformen er en integrerende, en vigtig Deel af det militaire Væsen. Dette antager jeg at være en afgjort Sag for enhver Militair, en Grundsætning anerkjendt i Praxis, uimodsagt theoretisk; og jeg troer mig derfor ikke forpligtet til at bevise den, men maa overlade til dem, der maatte negte dens Rigtighed, at fremkomme med deres Grunde.

Et Ord over denne Gienstand kunde imidlertid her være udtalt paa rette Sted og i rette Tid.

Uniformen er den Militaires Særkiende, naar han er i Tienesten. Til dette Brug skal den altsaa svare, det er: den skal være hensigtsmæssig. Men da den Militaire med Liv og Siæl bør være Tienesten hengiven, saa bør ogsaa Tienesten og alt, hvad til denne kan henregnes, være saadan indrettet, at den kan gøres med Lyst, at intet affrækker eller giver Lede til den. Uniformen bør derfor være saaledes, at det kan være Officieren behagelig at bære den; den maa ikke gjøre hans Udseende til Gienstand for utidig Spot; den maa ikke sætte ham i urigtigt Forhold til fremmede Militaire. Heraf fremleder jeg Uniformens anden Hovedbetingelse: den skal være smagfuld. Dette maa imidlertid ikke forstaaes saaledes, at man, ved glimrende Farver og kostbare Paahæng af alle Slags, skal skabe en Klædning som smigrer Diet, og vinder almindeligt Bifald for dens smukke Udseende. Fordringen er egentlig kun, at Uniformen ikke maa være smagløs; om der kan tænkes nogen stionnere, smagsfuldere, er der slet ikke Spørgsmaal om.

Smagen i Paaklædning er overalt som det blødeste Bør: den boier sig i de Former vi selv vil give den; hvad vi fandt smukt for ti Aar siden, finde vi stygt eller i det mindste stodende idag, og det alene fordi Tngen bærer det mere, fordi vort Die har vænnet sig til andre Former. Da nu Uniformens Værdighed og Hensigtsmæssighed (dette sidste især med Hensyn til Deconomien) kræver saa faa Forandringer som mulig, saa bestaaer Kunsten i, at danne Uniformen saaledes, at Tidens Smag saa fielden som mulig fremkalder Ønsket herom.

Til at naae dette Maal bør først og fremmest Simpelt ved iagttages. Simplicitet bliver i Længden det som mindst kieder Diet, og som sikkest fremvirker det alvorlige, kraftige Udvores, der bør være den Militaires Særkiende. Derfor bør en Officier ikke have mere end een Slags Uniform, saa simpel som mulig, fri for alle Broderier og deslige Ornamente. Disse ere kostbare, uhensigtsmæssige, stedse Gienstand for Vedommelse om de ere smukke eller stygge, om de ikke kunde være smukkere anderledes; de vorde stedse bredere, eller længere, eller mere glimrende o. s. v.

Endvidere bør Uniformen have et Snit, der gjør den saaledes som mulig til Gienstand for Ønsket om Forandringer. Derfor er et almindeligt Kiolesnit, der ubemærket følger Tidens Skik og Brug i det daglige Liv, sikkest at foretrække for enhver anden Dannelses.

Endelig er det nødvendigt, at Uniformen og Distinctioner ere i Analogie med hvad andre Nationer bruge. Dette er ikke alene for at man ikke skal finde Uniformen smagløs, men det er, med Hensyn paa Distinctionerne, for at fremvirke Uniformens Hensigtsmæssighed; thi i Tilfælde af Mode i Tjenesteforretninger med fremmede Militaire, kan en saadan Mangel bevirke Collisioner, som kunne være forvirrende i Tjenesten og ydmygende for Personerne.

At disse Bemærkninger ere skrevne med nærmeste Hensyn paa den danske Sø-Officers Uniform behøver jeg vel ikke paa dette Sted at tilføie. De ere fremkaldede ved Lieut. G. Wulffs Fortælling i Archivets 41de Hæfte, om hvad der mødte Fregat-

ten Rotas Officiere iflor Sommer i Toulon. Jeg skal derfor tillade mig at undersøge, hvorvidt den danske Sø-Officiers Uniform opfylder de tvende ovenfor fremsatte Hovedbetingelser.

Den blaae Kiøle med Ankerknapper er fra Arilds Tider vor, og fast alle Marineres Paaklædning. Den røde Krave og Opplage udhæver smukt den mørke Farve, og gjør Uniformen i oeconomic Henseende særdeles hensigtsmæssig, da en ny Krave og Opplag giver en brugt Kiøle et friskt og elegant Udseende.

Det var ønskeligt, at hvide Sommer Pantalons vare reglementerede i Marinen, for at en Chef, naar han i en fremmed Havn, i varme Climater, gaaer i Land, kunde befale sine Officiere, som følge ham, at være uniform paaklædte, uden at udsætte sig for, at see dem iført en med Temperatur og andre Nationers Skik og Brug lige uoverensstemmende Paaklædning.

Vor Hovedbedækning er en trekantet Hat med Guldbesætning. Dette er overensstemmende med almindelig Skik og Brug, anstændigt og klædsomt. Men da den trekantede Hat er yderst ubekvem ombord, var det ønskeligt, at der reglementeredes en militair, til vor Uniform svarende, Kasket, saaledes som alle andre Mariner have det. Herved vilde en Chef erholde Ret til at fordre sig befriet for det bizarre og høist umilitairiske Syn, som man stundom møder paa Skandien af den danske Orlogsmænd, hvor store og smaa Straahatte, blanke Hatte, Kasketter, graae Hatte og sorte runde Hatte afvejlende tiene Officiererne til Hovedbedækning.

Retfærdighed byder mig at tilføie, at Sands for det Umilitaire heri har i de senere Aar bevæget Officiererne til af dem selv at indføre Kasketter, der have et nogenlunde uniformt Udseende. Men da de ikke ere reglementerede, kan Enhver bære den efter sin Phantasie.

At vore Distinctioner bestaae i Epauletter er saa hensigtsmæssigt som muligt. Intetsteds kan de bæres bedre til Stue, saa at Enhver strax kan see hvad man er. Men om disse Epauletter i og for sig ere svarende til Hensigten, og om de ere over-

eensstemmende med Skik og Brug i andre Mariner, det er et Spørgsmaal, som jeg seer mig nødsaget til at besvare aldeles benegtende. Om de ere smukke eller stygge er en Smagsag, hvorom vi ikke ville stride; men hensigtsmæssige ere de ikke til Søes, hvor man hvert Dieblik er udsat for at støde Buler i den Messinghalvmaane som omgiver dem, og hvor de strax anløbe, blive grønne og kunne da kun holdes rene ved idelig Polering. Deres væsentligste Feil er imidlertid, at de ere aldeles afvigende fra andre Mariners Distinctioner, især for de superieure Classer. Det er ubehageligt og ydmygende for Lieutenanter, i en fremmed Havn at blive antagne for Cadetter eller Hoboister, men det er endnu mere ydmygende og kan have alvorlige Følger, at en Chef ikke behandles efter den Rang og Stilling han indtager, naar han i et fremmed Land træder op i sin Konges Trinde, som sin Nations Repræsentant.

Dengang Epauletter bleve atter indførte som Distinctionstegn i den danske Armee, blev en høist udmærket fremmed Armee taget til Model, og heri gjorde man sikkert meget rigtigt. I Analogie hermed borde man have taget en udmærket fremmed Marine til Model for vor Marine, men dette fandt ikke Sted. Man gav Marinen Distinctioner svarende til Armeens, og heraf fremstod da saadanne Anomalier, saa at Chefen af et Linieskib eller Fregat bærer Epauletter der svare til Premier- og Second-Lieutenanter, ja Maitres i fremmede Mariner.

Derfor man vilde bestemme, at Marinens Officierer*) skulde bære to Epauletter, uden Messing Halvmaaner; at alle superieure Officierer skulde bære tykke, alle subalterne Officierer tynde Cantiller; endvidere, at de tre superieure og de tre subalterne Classer, hvoraf Staten foruden Admiralerne bestaaer, skulde have trende, til deres respective Classer svarende Distinctioner, i

*) Admiralsclasserne ikke med iberegne. Jeg finder vore Admiralers Uniform saa hensigtsmæssig og smagsfuld, at jeg synes den lader intet tilbage at ønske.

Skulderbaandet af Epauletterne, saa fik vi et consequent gien- nemført, og til andre Mariner svarende Distinctionsystem. Paa denne Maade vilde

Commandeurer og Capitain-Lieutenanter
 Commandeur-Capitainer og Premier-Lieutenanter
 Capitainer og Second-Lieutenanter

faae een Slags Skulderbaand i Epauletterne, de Første stedse med tykke, de Sidste med tynde Cantiller.

Vort Uniforms Reglement byder Officieren at bære „Sabel og Seldttegn.“ Denne Sabel er hos os snart krum snart lige, snart lang snart kort. Det var onskeligt, om et Reglement bestemte hvorledes vort lange og vort korte Bæрге skulde være. Dette sidste — Dolk eller Daggert — er et meget vigtigt, practisk Vaaben til daglig Tjeneste ombord, hvor det lange Bæрге, paa Faldereb og Trapper er meget ubeqvemt. Og saa i Klar-Skib, hvor det blanke Vaaben kun bruges i Tilfælde af Entring, kan det korte være ganske hensigtsmæssigt. Men just derfor bør saavel det lange som det korte Bæрге reglementeres, og gives et anstændigt, uniformt Udseende.

I vort Uniforms Reglement savne vi aldeles en reglementeret Overkiøle. Dette Stykke er imidlertid uundgaaelig nødvendigt for enhver Sø-Officier ombord, og vort Klima gjør det ligesaa uundværligt i Land. Desuagtet have vi som sagt ingen Overkiøle til vor Uniform. Enhver gaaer med hvad han har Lyst til. Man seer blaae og graae Kavaler, med lange og korte Kraver; Nogle have Kalmuks og Andre Stoffes Frakker, med Horn- eller Tvi-Knapper; En gaaer med en lang Frakke med Ankerknapper og Epauletter, Andre have den samme Slags Frakke afvejlende med een og to Rader Knapper, men saa smaa at de ikke kunne faae dem over Riolen o. s. v.

Den almindeligste Overkiøle i Marinen er imidlertid en blaa civil Frakke. Men denne har den væsentlige Feil, at den ikke tilsteder nogensomhelst Distinction imellem de forskjellige Grader, saa at man, de to Trediedele af Aaret, i hvilken Tid man hos

os maa gaae med Overtiole, ikke kan kiende Forffiel paa en Commandeur og en Lieutenant. Det oeconomiske Hensyn, at man kan bære den samme Overtiole til Uniform og til civil Paaklædning, bør aldeles ikke komme i Betragtning, thi det er vel tilladt, men ikke befalet at gaae i civile Klæder. Kan Uniformen bæres tilligemed en civil Overtiole, saa kan den ogsaa bæres med civil Hat, eller civile Pantalons, og paa denne Maade vil Uniformen lidt efter lidt aldeles kunne forsvinde, noget jeg formoder vi alle ere enige om, ikke er onskeligt.

En blaa Overtiole, med eller uden rød Krave, med to Rader Ankerknapper og Epauletstroppe til Distinctioners Anvendelse, borde sikkert reglementeres i Marinen. Men dette maatte være en virkelig Overtiole, som kunde tages over en Uniforms Kiole, thi ellers var den hele Forffiel, at der reglementeredes et Uniformstykke mere, hvilket sikkert ingen kan ønske. Trangen til en Overtiole vil altid gjøre sig giældende, og man var da aldrig det mindste videre end for. Den samme Overtiole kan gjøre meget god Tjeneste ombord; man kan have den af saa tykt eller tyndt Lvi som man vil, foret med saa varmt Stof som man ønsker; Hovedsagen er Farven, Ankerknapperne og Epauletstroppe til Distinctionernes Anvendelse.

Det ligger iøvrigt i Tingenes Natur, at Fordringerne paa Sø-Officierernes Uniformitet i Paaklædning ikke behøve at være, og ikke ere saa strænge, som for Land Officiererne. Vor Uniform er kun et Costüme, som betegner vor Stand, og som saadan er den os hellig; men sielden eller aldrig ere vi i det Tilfælde, at et Brud paa dette Costümes absolute Uniformitet kan forstyrre Virkningen af noget Heelt, som en Parade, en militair Repræsentation eller deslige. Men i Særdeleshed er det her det Siendommelige ved Livet ombord, der maa tages i Betragtning. Paa samme Tid som vi der stedse ere i Tjenesten, ere vi ogsaa stedse hjemme i vort Hus — det Sted, der det ene Døgn er vor Paradeplads, er i det andet vor Promenade: Tjenesten og det daglige Liv gribe her saa uadstillelig ind i hinan-

den, at det vorder mundgaaeligt, at Uniformen, dette Tienstens Symbol, medtager Indtrykket af at vi bære den i vort Hiem, Dag og Nat. Herved fremstaaer da den Slags smaa Afvigelser fra det Reglementerede, som sielden nogen Chef vil formene sine Officierer, og som ikke alene er usfadelig, men som meget godt kan bestaae ved Siden af vor Tienstes allerstrængeste Opsyldelse, saalænge Vedkommende besidde Taft til at føle, hvorvidt disse Afvigelser tør drives, og hvornaar de ikke bør taales.

Derimod vil jeg finde det meget rigtigt, at en Chef absolut forbyder sine Officierer at gaae civil klædte, saalænge Commandoen vaier*). Om ogsaa en Officier har Tilladelse til at gaae i Land for sin Fornoieelse, kan det godt hændes, at Chesen møder ham i Land og kan have siebliklig Brug for hans Tieneste. Enten er da Chesen forhindret i at benytte denne Officiers Nærværelse til en maastee uopsættelig Tienstes Udførelse, eller han skal tilstede at den stæer af en Mand, iført civile Klæder, hvem Vedkommende aldeles ikke have nødig at erkende som Autoritet.

S. B.

Nem Angivelse af Brede og Længde ved et eneste Signal.

Nedenstaaende Maade at angive sin Brede eller Længde fra $0^{\circ} 0'$ til $30^{\circ} 0'$ for hver Minut, med et eneste Signal**) troer jeg meget tienlig for Orlogsmænd, ligesom den kan være et Bink for hvor meget der kan simplificeres ved vort for Flaaden gæl-

*) Om det specielle Tilfælde, naar en Officier erhoder Tilladelse til at reise bort fra det Steb hvor Skibet ligger, kan her naturligtvis ikke være Tale.

**) Som bekendt bruge andre Systemer 3 Signaler, nemlig 1) et for Sætningen, 2) et for Graderne, 3) et for Minutterne.

1te Bind 2det Hæfte.

dende System, hvis mange ubehændige Tabeller kunne reduceres og simplificeres til større Lettelse og Tydelighed.

Er Bredden eller Længden $0^{\circ} 0'$, heises Flaget Nr. 0 over Standeren Nr. 1 for den første, og Standeren Nr. 3 for den sidste.

Fra $0^{\circ} 1'$ til $9^{\circ} 59'$, signaleres Bredden eller Længden med 3 Flage, hvoraf det øverste Flag angiver det Hundrede, som dets Størrelse antyder, det Mellemsste angiver paa samme Maade Tieren, og det underste den Enkelte.

Til Nord Brede seies Standeren Nr. 1 nederst.

— Syd dito — — Nr. 2 —

— Ost Længde — — Nr. 3 —

— Vest dito — — Nr. 4 —

Er Bredden eller Længden fra $10^{\circ} 0'$ til $30^{\circ} 0'$, heises en af ovenangførte Standere enten over alle Flagene, imellem de 2 øverste Flage, eller imellem de 2 underste; nemlig, 1ste Tilfælde $10^{\circ} 0'$ til $19^{\circ} 59'$, 2det fra $20^{\circ} 0'$ til $29^{\circ} 59'$ og endelig for $30^{\circ} 0'$.

1ste Exempel.

Bredden er $0^{\circ} 1'$ Nord, og Længden $1^{\circ} 11'$ Ost,

nedskrives saaledes: 0, 01 og 1, 11.

Flag Nr. 0.	}	for Bre-	Flag Nr. 1	}	
dito Substitut			dito Substitut		for Læng-
dito Nr. 1		den Nord.	dito dito *)		den Ost.
Stander Nr. 1			Standeren Nr. 3		

*) Endstjøndt De-logmanden i Almindelighed er forsynet med dobbelte Sæt Flage, ville vi for Deconomie kun antage Eet, men benytte 2 Substitutflage, for det Tilfælde hvor alle 3 Flage skulle være lige. I ethvert andet Tilfælde bruges ikkun 1 Substitutflag, og da heises det under det Flag, som skal repræsenteres, unbtagen hvor det øverste og underste Flag ere lige, men det mellemsste er af et andet Nummer, s. Ex. 404, 959 o. fl., i saadanne Tilfælde heises Substitut-Flaget øverst, og det Flag som skal repræsenteres underst; og det Midterste angiver sig selv.

2det Exempel.

Breden er $9^{\circ} 59'$ Syd, Længden $10^{\circ} 0'$ Vest,
nedskrives saaledes: 9,59 og 10,00.

Flag Substitut	} for Bre: den Syd.	Standeren Nr. 4	} for Læng- den Vest.
dito Nr. 5		Flag Nr. 0.	
dito Nr. 9		dito Substitut	
Stander Nr. 2		dito dito	

3die Exempel.

Breden er $19^{\circ} 50'$ Nord, Længden $20^{\circ} 8'$ Vest,
nedskrives saaledes: 19,50 og 20,08.

Stander Nr. 1	} for Bre: den Nord.	Flag Nr. 0	} for Læng- den Vest.
Flag Nr. 9		Stander Nr. 4	
dito Nr. 5		Flag Substitut	
dito Nr. 0		dito Nr. 8	

4de Exempel.

Breden er $30^{\circ} 0'$ Syd, Længden $24^{\circ} 48'$ Dst,
nedskrives saaledes: 30,00 og 24,48

Flag Nr. 0	} for Bre: den Syd.	Flag Nr. 4	} for Læng- den Dst.
dito Substitut		Stander Nr. 3	
Stander Nr. 2		Flag Substitut	
Flag Substitut		dito Nr. 8	

Anmærkning.

Det følger af sig selv, at hvis Breben eller Længden er større end $30^{\circ} 0'$, nemlig fra $30^{\circ} 1'$ til $60^{\circ} 0'$ eller fra $60^{\circ} 1'$ til $90^{\circ} 0'$, og s. fr. til 180° , vil $0^{\circ} 1'$ angive $30^{\circ} 1'$, $10'$ angive $40'$, og $20'$ betyder $50'$, som fortsættes lige til Enden uden at Misforstaaelse kan finde Sted, da enhver vil slutte sig dertil af sit eget Bestik, som umuligt kan have saa stor Misgaaelse.

Paa en lignende Maade kan man signalere Klokketøttet, men kun med Standeren Nr. 1, som heises:

under alle 3 Flage, for 0 T. 01' Fm. til 9 T. 59' Fm.
 over alle 3 Flage, for 10 T. 00' Fm. til 19 T. 59' (7 T. 59' Em. *).
 imellem de 2 overste Flage, for 20 T. 00' (8 T. 0' Em.) til 24 T.
 00' (Midnat).

Dg endelig kan man med samme Antal Flage og Standeren
 Nr. 1, angive 2de Bogstaver paa eengang, t. Ex. 1,01=Aa;
 1,10=Ak; 18,15=Ro; o. s. fr. indtil 28,27=Öa.

Anmærkning.

At disse Signaler ikke kunne forveksles med andre, vil Enhver let
 indsee, da den, som Signalet gøres til, faaer samme som et Svar paa
 det han har spurgt om.

L. J. Kohde.

Efterretninger for Søfarende.

Gull-Stream Fyrskib.

Et nyt Fyrskib blev i Nov. 1837 udlagt paa Goodwin Sands,
 istedetfor det gamle, der var blevet søk. Det nye har 2 Master
 med Fyrlanterner, hvorimod det gamle kun havde een Mast.

(N. Mag. Jan. 1838.)

Cap Grinez og Cap la Hogue.

1ste Novbr. 1837 er oprettet et fast Fyr paa C. Grinez;
 det er 49 Fod høit og staaer 193 Fod engelsk over Vandfladen
 med hoi Bunde. Paa Gros de Raz Skæret, nær ved Cap la
 Hogue, er ligeledes reist et enkelt fast Fyr, som er 157 Fod eng.
 over Vandfladen med Hoivande.

I Anledning af det Første bemærkes, at nogle Skibe have
 sat til nær ved Ambleteuse, paa Grund af Ligheden imellem
 Grinez Fyr og Dungenes's Fyr.

(N. Mag. Febr. 1838.)

*) Det følger af sig selv, at Middag signaleres med 12,00.

Sydsø-Siskere vedkommende.

Af Bladet N. York Daily Express optage vi følgende Vint til Hvalfangere: „Da Hvalfangere begynde at krydse imellem den 16de og 18de Grad S. Brede og 165° W. Længde, ville vi gjøre opmærksom paa, at Skibe ere udsatte for frygtelige Storme fra Novbr. til April incl., imellem 12° og 24° S. Brede og 160° W. Længde indtil nær Kysten af Nyholland, og at der hvert Aar er idetmindste een Storm eller rettere Orcan, hvis Voldsomhed er saadan, at det er tvivlsomt om Skibe kunne frelse sig. Disse Storme begynde gierne i S. O. og gaac gradviis om til N. O., hvorfra de pludselig springe til Vest eller S. V. De heftigste af disse Orcaner række aldrig til Selskabs Verne og blive svagere jo østligere de komme. Alligevel ere disse farlige Egne dem der meest vrimsle af Hvaler, og man kan uden Fare besøge dem fra Slutningen af April til October, medens Østenvindene herse; men intet Skib bør krydse paa disse Høider efter October, da Vindene blive usikre og Stormene begynde. (N. Mag. Marts 1838.)

Nyt Fyr paa St. Catharines Point, Isle of Wight.

Et stadigt Fyr vil fra dette Foraars Begyndelse blive tændt paa fornævnte Punt, og paa samme Tid Needles Fyr ophøre som Canal Fyr.

Dartmouth Fyr.

Et stadigt Fyr med et mørkerødt Stær er opreist paa Kasteltaarnet paa St. Petros Punt, ved Indlobet til Dartmouth Havn, 49 Fod over Vandfladen med Høivande.

Menai Fyr, Ven Anglesæa.

Paa det Yderste af Blackpoint, ved det nordøstlige Indlob af Menai Strædet, er opført et nyt Fyrtaarn, som har et stadigt Fyr af rød Farve, hvilket tændtes første Gang i forrige Aars sidste Maaneder. Dette Fyr er synligt fra N. V. $\frac{3}{4}$ V. til S. V. $\frac{1}{4}$ V., undtagen naar Puffin-Island kommer imellem det og Skibet, da det skjules af Den. (N. Mag. Mai 1838.)

Det Indre-Pas fra Sydney til Torres Stræde.

I Naut. Mag. for Mai 1838 staaer følgende Extract af et Brev fra en engelsk Officier til Capitain King, hine Farvandes bekendte Hydrograph, til Anbefaling for denne Bei fremfor den ydre, om Barrier Revenc.

„Jeg sender Dem her en Copie af min Logbog igiennem Torres Strædet, hvoraf De vil see, at Farten igiennem „Indre-Passet“ ikke er forbunden med større Ophold, end den igiennem den Ydre. Vi ankrede 4 Gange, og jeg er vis paa, at der kun behøves godt Uldfif, for at sikke sig en hurtig og behagelig Fart igiennem Indre-Passet.“

„Vi fandt ingen skjulte Farer, som ikke ere aflagte i Deres (Kings) Kaart, og dette er med Beskrivelsen saa klart, at det er en meget simpel Sag at tage et Skib igiennem, uden mindste Risiko. Flere Capitainer have erklæret mig, at de ville i Fremtiden gaae denne Bei, skiondt man i Sydney asmalder den som farlig.“

„Jeg tør ikke undlade at sige Dem, at Capit. Whyte, ved at staae ind til den rette Ankerplads, aflagt ved Turtle-Island, havde 8 Favne lige indtil netop indenfor Den, da det pludseligt grundede op til $4\frac{1}{2}$, hvorpaa han strax kneb udester og ankrede 6 Qvartmiil fra Den paa 5 Favne, hvor der efter Kaartet skulde være 10. Rattlesnake ankrede omtrent $4\frac{1}{2}$ Lv. Miil fra Den, med Braad og spidse fremtittende Skær omtrent $\frac{1}{2}$ Lv. M. paa dens Styrbordside.“

Hertil foier Udgiveren af N. Mag., at han, efter længe og noie at have overveiet Spørgsmaalet, paa det Bestemteste tilraader at vælge den indre Bei: den fuldkomne Sikkerhed og det smulde Vand i det indre Pas er at foretrække for den Risiko at møde haardt Veir i det ydre Pas, med Klipperene under Læ. Man kan have havt godt Veir lige til man er næsten sluppen igiennem, og en Storm springer op med tykt Veir, saa man ei kan faae accurat Observation, paa hvilken man kunde bære af for et af Gienløbene over Revet, og Folgen har ofte været Forliis.

At den ydre Bei skulde være snarere giort, har man paaastaet; men alle Erfaringer modsigte det.

Syr paa Cap Grinez i Canalen.

Da det Fyr som i 1837 blev tændt paa Cap Grinez, lige overfor Dover, skal have været Anledning til nogle Fortiis, idet at det blev antaget for Dungenes's Fyr, der ogsaa er et stadigt Fyr, saa er det besluttet at et andet mindre og lavere Fyr skal føies til det paa følgende Maade: 165 Fod N. N. fra det hoiie Taarn placeres et som er 26 Fod lavere; det er et Blinkfyr, hvis Intervaller ere 3 Minutter og hvert Blink gaaes forud af og følges af korte Formerkelses. Det vil kun sees halvt saa langt som det hoiie. Det vil i almindeligt Veir sees i en Afstand af 2 til 3 danske Mile. Det tændtes d. 1ste Octbr. 1838.

(N. Mag. Juni 38.)

Somærke i Sinskebugt.

Fra Begyndelsen af 1838 bliver der hvert Aar udlagt en almindelig Voie paa Nord-Enden af Perespe-Revet og udenfor Wikala-Sandbanken, i Sinskebugt, og den Flagboie, som hidtil har ligget nær Ekholms-Den, bliver tagen bort, som unyttig.

(N. Mag. Juni 38.)

Slydende Syr ved Demerara.

Den 13de Marts s. A. blev der udlagt et Fyrskib udenfor Varren paa 3½ Favne Vand, lavt Vand med Springtid, og i 0° 7' N. Br. og 57° 59' Længde W., hvorfra Fyret iland ved Demerara Haven peiles i S. V. t. S. 12 Dv. Mile. Fyret viser et stadigt hvidt og rundt Lys; hver Nat, præcise Kl. 12, bliver dette Fyr stroget for at friske Lamperne, hvilket vil i det høieste vare 15 Minutter, og imidlertid bliver der heist en almindelig Lanterne. Alle Skibe, der ville lobe ind, kunne faae Lots fra Fyrskibet, naar de dreie bi under det og gjøre Signal.

(N. Mag. Juni 38.)

Blandinger.

Kobbrede Vaade.

Paa Rheder og i varme Climater, hvor Skibe have fast Station og altsaa deres Fartoiere idelig i Vandet, lide disse meget af Orm, vandtrækkes og slimes. En Kobberhud vilde forebygge dette, hvilket ogsaa hyppigt anvendes paa private Vaade i Vestindien. Fordelene ere: Fartoiets stedse tørt, reent og frit for Orm, bedre Seilads, Roning og længere Varighed — hvilket tilsammen opveier Kostbarheden. Fartoiets større Vægt for Ind- og Udsættelse er da det eneste at indvende; men dette udgjør neppe $\frac{1}{8}$ af Fartoiets Vægt — altsaa, med 59 Mand, fordres kun 1 Mand mere i Tallet — skulde det kunne komme i Betragtning?

(Annales marit. 1837. Januar.)

Jerntalliereeb.

I den franske Marine har man ikke været fornøiet med Pinchauts Jerntalliereeb, og endnu savner man en Opfindelse, der kan raade Bod paa Uleiligheden af at Tallierebene genere Bruget af Skytsket; saaledes ere 10 Carronader generede paa de 60 Kan. Fregatter. Capitain Costé fortæller om en anden Plan, der er under Prøve i Toulon, og som bestaaer i at have en Stump Jernkietting i Enden af Vantet og en Jernrulle istedetfor Jomfruen i Kofket. Kiettingen tages om Rullen, og naar Vantet er ansat holdes den fast ved en Split (espèce de clavette), som forhindrer Kiettingen fra at opgaae. Sætningen steer ved en løs Vægtstang, som stilles igiennem den øverste Ring og hviler paa en Nagle, der gaaer tværs igiennem denne. Den korte Arm fatter i en Hage, som nedentil griber i et Led af den Deel af Kiettingen, der er passeret Rullen, og man anbringer en Tallie paa den lange Arm af Vægtstangen.

(Ibidem.)

Sydsfarten.

I 1814 var der 30 engelske Skibe i denne Fart, de hjembragte 9000 Tons Tran og Spermacet; i 1816 udgik 34 Skibe og hjemtom med 10332 Tons. I 1821 vare 55 Skibe i Farten og i 1823 udgik 59; de første hjembragte 14398 og de sidste 17689 Tons, og fra 14 til 1600 Mand havde Emploi. Frankrig, som lige til Restaurationen ikke kiendte denne Fart, har nu over 20 Skibe i den. Amerikanerne have over 400 Skibe paa Fangst, til et Læstebeløb af 172000 Tons. Foruden den overordentlige Fordeel, der tilflyder Handelen af Fangstens Udbytte, hjemføres Specerier, Cochenille, Sandeltræ og mange kostbare Artikler, der i Almindelighed give et godt Udbytte.

(Annales mar. og Naut. Mag. Mai 38.)

Dampfarten imellem England og Nordamerika.

„Great Western“ bragte, paa sin første Reise fra Amerika til England, 68 Kahytspassagerer, som hver betalte 35 £., hvilket udgjor næsten 2400 £sterl., foruden en asforteret Ladning og 20,000 Breve i Postsækken. En god Fortieneste i 14 Dage! Den gik hjemmefra med 660 Tons Kul, og havde ved Ankomsten i N. York 203 £s. tilbage; fra N. York gik den med 570 og ankom til Bristol med 178 Tons ombord.

(N. Mag. Juni 38.)

Uvie-Øerne i Vestindien.

Den engelske Fregat Racehorse landede her d. 17de Marts 1835 for at tage Observationer. Bredden befandtes at være 15° 40' 56" N. og Chronometeret angav 0' 52" 17", 1 Ost for Fort Charles, Port Royal paa Jamaica, og fra Engineers Wharf paa Barbadoes 0' 15" 56", 85 Vest.

Det var om Aftenen at Den blev anduuet, og siøndt Veiret var meget smukt og der blev holdt skarpt Udtil, saacs den dog først fra Dækket, da man var den paa 1½ Mil nær. Den sandige Strandbred saacs som en hvid Stribe under Horizonten, og da Græsset, som bedækkede den, har samme Farve som Vandet, er det meget vanskeligt at opdage Den før man er den meget nær.

Der var nogle Danste fra St. Thomas paa Den for at samle Æg af de Fugle, der bygge paa den, og hverfra den har sit Navn. Disse Fugle giore sig en Rede af glatte Smaasteen og lægge 2 Æg, der ere spættede, forterode og hvide, af Størrelse og Smag som Vibereg. De Danste indsamle dem to Gange om Dagen, og medens vi vare i Land fik vort Vaadsmandskab indsamlet næsten hele Giggen fuld. De sælges paa St. Thomas, og da vi vare her, ankom derfra en Vaad for at afhente Folkene, da Narstiden var netop forbi for Fangsten.

Den er af en langagtig oval Figur, i Længden omtrent 830 Skridt og den største Brede 116; den er ikke ganske flad, men det høieste Punkt er ikke høiere over Vandet, end at jeg, da jeg laa fladt paa Jorden der, netop kunde see den yderste Ende af en 16 Fod lang Klare, opreist verticalt med den anden Ende hvilende paa Sandet tætved Strandkanten. Den er omgivet af Ost og Vest igiennem Nord med Klipper og Shingles, og et lille Rev strækker sig et kort Stykke ud fra Ost- og Vest-Enderne. Det midterste af Den er bedækket med Græs, og imellem dette og den stenige Strandbred løber et Belte af Sandplanter (*arenosia*), omtrent 16 Skridt i Brede. Midt paa Den, henimod Sydenden, staaer en lille Hytte for Æggesamlerne, udfor hvilken der er god Ankergrund. Nærvæd det høieste Punkt er der en Grav, betegnet med nogle Stene, satte rundt om den. Fregatten gif ei til Ankers her, men loddede fra en Rabbellængdes Afstand fra Hytten og udester 3, 5, 5½, 6 og 7 Favne, den sidste Dybde ½ Qv. Mil fra Land; Hytten peiltes da i Nord, hvor der er god Ankerplads. Derfra stod den ud S. D. t. D. og havde 7½, 8, 8¾, 8½, saa tre Kast efter hinanden 9 Favne, tretten Kast med 10 og 11, alle fin Sand, og siden ingen Bund med 15 Favne.

Til stor Nytte vilde det være om der blev plantet eller saet en dobbelt Rad Kokostræer langs Nordfiden af Den, hvorved Den vilde blive synlig i en meget længere Afstand end nu, og de vilde ikke i nogen Maade være Fuglene iveien, hvis Æg ere en Handelsartikel for de danste Colonister. (Naut. Mag. Jan 38.)

Linieskibet Prinds Christian Frederiks sidste Campagne i Narene 1807—8.

Denne Campagne danner en interessant Episode i vort Fædrelands Søkrigshistorie, ikke saameget ved Mængden af Begivenhederne eller deres særdeles Mærkelighed, som derved, at dette Skib var det sidste Led af den stærke Kiæde, der i Aarhundreder havde bundet to Riger til hinanden; var den sidste ensomme Seiler, der frit udfoldede Rigerens Flag paa det aabne Hav. I Østersø, Kattegat og Nordse — de Bunde, der saa længe erkjendte Dannebrogens Herskervælde — streifede det aabent og uforkædet om, ligesom for at bringe Flagets Afsted til de Steder, der igiennem Seeler vare Vidne til dets Triumph; dvælende, som den nedgaaende Soels sidste Straale, endnu nogle Dieblikke iblandt os, indtil det, som den, ned sank i Havet, farvende Volgen rød med Blodet af tvende Rigers kielte Sonner.

Et andet Skib, stærkere og stionnere end dets Forgænger, bærer nu Navnet. Snart modtager Volgen det i sin Favn, for at bære det — gid til Hæder og Seir! skulde Fiender engang true vort Land. Snart taber sig da Forgængerens Minde i Tidens Skygge. Allerede nu lyder det som „et Sagn fra gamle Dage“ — „a tale of the times that are past.“ Men endnu leve de der kunne fortælle om det gamle Skib, dets Hændelser og dets hæderlige Undergang, og som endnu gientalde sig de Ungdommens livfulde Dage, tilbragte inden dets Borde. Dem, min tidlige Ungdoms Vaabenbrødre helliger jeg disse Linier, hvis Sandhed og Fuldstændighed jeg for en stor Deel har maattet støtte til den blotte Hufommelse; dem beder jeg, hvor denne har svigtet mig, at værdige mig aaben og velvillig Berigtigelse; en saadan skal, hvad enten den medfører Fradrægen, Tilfætning eller Forandring i min Fortælling, altid hos mig møde agtelsesfuldt Hensyn og Paastionnelse.

P.

Linieskibet Prinds Christian Frederik løb af Stabelen den 6te October 1804. Dets Dimensioner vare: Længden over Stævne 170 Fod 9 To.; Bredden paa Sommeret 41' 3"; Dybgaaende, fuldt rustet, 20' 3" agter, og 19' for. Dets Armering var 28 Stykker 24pd., 30 Stykker 18pd., 2 ottepundige Kanoner og 8 attenpundige Carronader, i Alt 68 Stykker.

Bygget af vor navnkundige Fabrikmester Hohlenberg, var det det første af den Klasse Skibe, der var bestemt til i Fremtiden at skulle udgjøre Massen af vor Flaade. Denne Plan var det første Skridt til at indføre et militairt System for Dannelsen af en, af congruente Dele sammensat Linie. Forhen havde man bygget Todæks-Skibe, snart paa 50, snart 64—70—74 og indtil 84 Kanoner, for ei at sige uden Plan, saa dog efter vælende og eensidige Anskuelse; hvorfor det altid var en af den ene chef Commanderendes vanskelige Opgaver, at danne sin Slagorden med Hensyn til Styrkens muligst lige Fordeling over hele Linien; og dog maatte enhver pludselig Formeren Linie i Fiendens Paasyn (Hastighedslinie) gjøre den til Intet, eller fremkalde tidspildende Evolutioner med Ombytning af Plads, for at tilveiebringe en Styrkens Fordeling, der, selv med største Omhu, dog ikke kunde undgaae at have sine svage Punkter. Rigtig, som Ideen selv var, stod den i Udførelsen dog endnu under Tidens Fordringer, derfor maatte den ogsaa ved Flaadens Regeneration vige for en nyere. Den Tids Masseskib var, med 2 Batterieskanoner paa hver Side flere, og en sværere Caliber paa Dverste-Batterie, vel ulige stærkere end den gamle 64; men endnu var det langt fra at være en kraftig 74, hvortil det kunde have været hævet ved et talrigere og vægtigere Skandebatterie, end det høist ubetydelige, Hohlenberg havde givet det.

Uden at have været beseilet med adæqvart Skib, havde man dog al Grund til at antage, at Prinds Christian Frederik ikke stod paa noget lavt Trin som Seiler. Ogsaa som Sø- og Manøvrerskib var man tilfreds med det: Duvningerne vare vel, som ved de fleste af Hohlenbergs Skibe, dybe, men magelige; kun lod

det sig i nogen Sø ikke med Lethed bringe til at gaae igiennem Bunden. Som Batailleffib havde det store Fortrin over de fleste af vore ældre Skibe, i dets Batteriers Rummelighed og Hvide imellem Dækkene; ogsaa dets Stivhed var bekræftet ved mange interessante Prover. Dets Ydre var let og jivligt af Udseende.

Sit første Tojt gjorde dette Skib i 1806 med Cadetterne, og var da en Tour i Nordsoen og en i Østersøen, ledsaget af Briggen Fama, dets Tender. I 1807 var det atter Cadetsskib, og havde dette Aar den nybygte Brig, Lougen, af Stibolts Tegning, til Tender. *) Vegge dette Aars Toure vare til Nordsoen; og paa Slutningen af den sidste var det bestemt, at Pr. Christian skulde løbe ind til Christianssand, for at afhjælpe den der oplagte 64, Prindsesse Louisa Augusta, som skulde nedbringes til Reparation.

Siden Aaret 1801 havde altid et Linieskib og en Fregat været oplagte i Christianssand, for i Tilfælde af Fiendtligheds Udbrud at have en Force paa rede Haand i Norge, som i alle Fald kunde tiene til at nedbringe det udstrevne Mandskab. Disse Skibe laae oplagte efter Reglementet for Oplæggelse i Krigstid; det vil sige, med Ballast, Kanoner, Rundholter og flere Ting inde, og en Deel af Takkelagen paa. Fregatten Triton var om Foraaret bragt ned til Danmark, og skulde have været remplaceret med Naiaden; men der blev af en eller anden Aarsag intet af. Commandoen over denne lille Militairpost, der siden vorte til at blive en Hovedstation for Norge, med et anseeligt Værst, havde dengang Capitainlieutenant Stibolt, som beholdt den under hele Krigen.

*) Officiererne dette Aar med Linieskibet vare: Com. Capitain Suedorff; Capitain Jesen, Meddommer; Capitain-Lieutn. Michael Bille, 1ste Navigations-Lærer; J. Krieger, Næstcommanderende; Pr. Lieut. Top; A. C. Lichten, Cad.-Officier; Scheitmann; Bagger, Cad. Off.; Ferry; E. Recke, Cad. Off.; Sec. Lieut. Kinch, Nav. Lærer; C. Holsteen; Kraft og P. Sandholt Cad. Off.

Med Briggen Lougen: Prem. Lieut. P. S. Wulff Chef; Sec. Lieut. Wiegelsen; S. B. Dahlerup; Javn og Schulz. Paa 2det Tojt kom Cad. Uoff. U. v. Schmidten ombord at forette Officers-Tjeneste.

For at iværksætte denne Omstiftning løb da Pr. Christian d. 10de August ind til Christianssand, hvor den foresandt Louisa Augusta saavidt equiperet, at de fornødne Omflytninger strax kunde foretages og Besætningen overtræde, og den 12te var Louisa Augusta seilklar og Prinds Christian afstilledes og blev halet ind paa den Forriges Plads. Vi ville nu i nogen Tid forlade Linieskibet Prinds Christian, for at følge Begivenhederne, der førte til dets Udrustning paany.

Allerede i nogen Tid havde Rygter om nærforestaaende Fiendtligheder med England begyndt at cirkulere: enkelte norske Skibe havde Frygten herfor bragt til at forlade England, og fra Rysterne hørtes Rygter om flere større engelske Krigsskibes Nærværelse i Farvandet. Endskjøndt vel engelske Koffardiskibe paa samme Tid vebleve at ankomme i norske Havne, vare dog selv de modsigende Efterretninger, disse bragte, af den Natur, at Commandeur-Capitain Sneedorff fandt det raadeligt at lade Farvandet recognoscere, og Premier-Lieutenant Scheitmann blev udsendt i dette Niemeed med en Lotscutter, men vendte efter et Par Dages Fraværelse tilbage, uden at have mødt noget. At Englænderne havde sendt en Expedition med Landgangstropper, til Stralsunds Undsætning, var bekiendt, og hermed forklarede man sig de usædvanlige Bevægelser. Ingen anede hvad der forestod, og Alt gik sin sædvanlige Gang, da henimod Aftenen d. 14de, saa Timer for den til Skibenes Afseiling bestemte Tid, Rygtet om et Fartois Ankomst med vigtige Efterretninger til Chefen pludseligen udbredte sig imellem de i Land værende Officierer og Cadetter, der vare forsamlede hos Reimerts, et Giæstgiversted, for at begive sig ombord. Alle ilede ud paa Gaden, og en af de første man saae var Capitain-Lieutenant L. Fabricius, som, ledsaget af et Par af Skibenes Officierer, kom for at opsøge Com. Sneedorff. I en lille Søllingskutter, Selskabsøen kaldet, et Lystfartoi tilhørende en Privatmand i Kiøbenhavn, var han over Hals og Hoved afsendt af Admiralitetet, for at bringe Efterretning til Norge om en engelsk Flaades Ankomst i Sundet for at tvings os til Udle-

veringen af vor Flaade. Det almindelige første Indtryk, denne Efterretning gjorde paa de tilstedeværende Officierer og Cadetter, var det modsatte af Forbauselse eller ængstelig Tvivl: 2den Aprils Grindring var endnu saa levende iblandt dem, at ingen Frygt for Flaadens Sikkerhed kunde opstaae, og selv Tanken om, at Siælland var blottet for Tropper til at modsætte den stærke Landmagt, som denne Gang understøttede Angrebet, tabte sin Virkning, ved den almindelige Ringeagt, den engelske Armee paa den Tid stod i paa Continentet.

Admiralitetets Ordre til Sneedorff, mundtlig sendt med Capt. Lieut. Fabricius, var, ikke at returnere til Sundet, men anløbe Frederiksværn og der oppebie nærmere Ordre. Saa nær vare Cadetsskibet og dets Tender ved at falde i Fiendens Hænder: Den sydlige Vind og Stille, som forhindrede deres Afseiling d. 12te om Aftenen, gjorde det muligt for Cutteren at komme op til Norge; var derimod en frisk Nordenvind sprungen op, saa vilde de uadvarede have ankret paa Helsingørs Rhed, midt iblandt Fiender.

Den 16de, om Aftenen, seilede begge Skibe til Frederiksværn, hvorhen Cutteren Dagen efter fulgte dem, for at blive istandsat til Redreisen til Jylland, da den ikke alene var saa læk, at den strax havde maattet forlange Sommermand fra Louisa Augusta til at kalfatre den, men dens Seil vare næsten ubrugelige. Den havde henligget halvt sunken og uden Tilsyn ved en af Skibspladserne Sommeren over, indtil den blev tagen til dette Grinde, for uden Opsigt at kunne snige sig igiennem den engelske Flaade.

De første Dage efter Ankomsten til Frederiksværn hengik i spændt Forventning, da ingen sikke Efterretninger indløb fra Danmark, ingen Krigserklærings Udstedelse var bekiendt, og endnu vidste man ikke med Sikkerhed noget om aabenbare Fiendtligheds Udøvelse. Først d. 19de indløb der, med et til Porsgrund fra Sundet ankommet Skib, en nogenlunde paalidelig Efterretning om Vagtskibets, Fregatten Frederiksværns Erobring i Ratte-

gattet d. 13de, og nu blev der fra Generalcommandoen udstedt Ordre, at lægge Beslag paa alle engelske Skibe i Havnene. Den i det syndenfieldste Norge commanderende General, Prinds Christian af Slesvig Holsteen Augustenborg, lod Fæstningerne sætte i Forsvarsstand, Tropper indkalde og alle Forberedelser træffe til Krig. Ved mundtlig Samtale med Commandeur-Capitain Sneedorff, overdrog Prindsen ham og Chefen for Frederiksværns Værst, Capitain J. S. Fabricius, at træffe de fornødne Anstalter fra Marinens Side.

Sneedorffs første Omsejg var, at staafe Communication tilveie med Danmark. Ved Siællands Blokade var Postgangen over Syerrig bleven afbrudt og Norge saaledes uden Forbindelse med Regieringen, hvis Sæde imidlertid var forlagt til Jylland. Af de velseilende Søllingske Lotscuttere laae 4 ubrugte i Frederiksværn; disse bleve bemandede, og ved dem aabnedes en Forbindelse med Jylland, som uden Afbrydelse vedligeholdtes hele den følgende Vinter over. Med Capit. Licut. Fabricius, der afsailede d. 18de til Jylland, rapporterede Sneedorff til Admiralitetet.

En anden Gienstand af hoieste Vigtighed, der strax maatte beskæftige Sneedorff, var Skibenes Forsyning med Levnetsmidler. Den ombord værende Proviant var kun for faa Uger, og i Norge vare paa denne Narstid Beholdningerne ringe. Troppesamlingerne gjorde allerede Krav paa de tilstedeværende Ferraad, og for at udruste det andet Liniesib og Skiærgaardsflotillen maatte idetmindste saamegen Proviant være indsamlet, at det indkaldte Mandstab kunde fodes i de første Uger. Saa virksom blev imidlertid Provianteringen fra første Dieblil af dreyen, at Sneedorff allerede d. 25de August kunde melde Admiralitetet, at han til begge Skibene (Louisa Augusta og Lougen) havde Rug, Malt og Brændeviin for 6 Maaneder. Af Fedevarer var derimod lidet eller intet at opdrive.

Deels for at bevirke Opsendelsen af Levnetsmidler fra Jylland, deels for at indhente Forholdsordrer, afsendtes den 21de, med den første Lotsbaad, der aabnede Postfarten, Premierlieutenant Top, Sec. Licut. Wiegelsen (Næstcommanderende paa

Lougen) og Sec. Lieut. Kraft. Denne sidste skulde begive sig til Kronprindsen, for at modtage S. R. Høiheds Ordre for hvad der skulde foretages med Skibene; Wiegelsen, hvis Fader havde et betydeligt Handelshuus i Nalborg, skulde bewirke Tilsendelsen af Proviant, og Tey, hvem Fartøiets Forelse var betroet, skulde landsætte dem paa det beqvemeste Sted, og derpaa, ved Fladstrand, om muligt, i 3 Dage afvente Krafts Tilbagekomst fra Kronprindsens Hovedkvarter.

Medens disse Foranstaltninger bleve soiede, undlod Sneedorff ingen af de mange andre Pligter, der hvilede paa ham, som den Commandoen over Søværnet tilfaldt. Strax ved Afseilingen fra Christianssand havde han ladet udgaae Circulaire til alle Lotserierne fra Næsset og østerefter, om at holde det skarpeste Udkik, for at være rede til at indløse saavel vore Krigsskibe (med Hensyn til Vagtskibet i Sundet) som dem af vore Handelskibe, der maatte søge til Norge for Frelse. Lotsfartøier bleve dagligen udsendte, for at advare danske Skibe fra at søge til Sundet eller Belternes. Recognosceringer i nogle Miles Afstand fra Kysten foretoges dagligen. Briggen Lougen blev sendt til Langesunds Fiorden for at afvæbne nogle engelske Koffardskibe, der havde gjort Mine til at modsætte sig Embargoen med Magt. Linieskibets Mandstabs afgav Assistance til Værftet, ved Arbeidet med Rosotillens Udrustning, Batteriernes Montering o. s. v., medens Resten daglig øvedes ombord med al Slags Vaabenercits. Med Fabricius arbejdede Sneedorff ideligen, for at erhverve Kundskab om Landets Resourcer og de forhaanden værende Midler til en Sodefension, hvorefter Planen for dennes Tilvebringelse skulde lægges. Det er deels af Sneedorffs Correspondence med Prindsen af Augustenborg og dennes egenhændige Breve til ham, deels af Sneedorffs summariske Beretning til sin Afloser, Commandeur E. Fister, og senere til Admiralitetet, at vi uddrage den korte Oversigt, som vi her og længere hen give.

De første authentiske Efterretninger fra Danmark om Krigens Udbrud ankom d. 24de August om Eftermiddagen, med en aaben

Vaad fra Gladstrand, assendt af Lieut. Henne, som der opholdt sig i Forretninger ved Havnevæsenet. Lieutenant Top retournerede d. 27de uden Lieut. Kraft.

Da S. R. S. Kronprindsens Opfordring af 16de med et af disse Fartsøier var kommen til Norge, og senere den Kongelige Udnævnelse af en Regieringscommission for Kongeriget Norge, bestaaende af Prindsen af Augustenborg, Stiftamtmand Grev Moltke og Etatsraad de Falsen, dateret Kolding d. 24de August, erholdt Sneedorff Ordre til, i Forening med Capitain Fabricius at danne en Sodefensions-Commission, hvem det overdroges at indkomme med Forslag til Organisationen af et Søværn. Senere modtog Sneedorff Kronprindsens Udnævnelse til Høistcommanderende over saavel Skibene som Koffotillen, under Prindsen af Augustenborgs Overcommando; denne var dateret d. 26de August, men kom først til Norge nogle Dage ind i September.

I en Skrivelse til Regieringscommissionen, dat. 6te Septbr., nedlægger Sneedorff og Fabricius Principerne for Landets Forsvar fra Søfiden, at nemlig: begge Linieskibe (Pr. Christian var d. 29de August beordret at udrustes) borde forblive hvor de laae, for at tiene de to vigtige Havne til Defension; Batterier anlægges til de vigtigste Indløbs Forsvar; Kaperes Udrustning opmuntres; de forhaandenværende Skærsgaardsfartsøier sættes i Activitet, hvortil Forberedelserne allerede vare giorte, og feres Bygning sættes i Værk og skyndsomst paadrives. Disse Principer modte Regieringscommissionens og senere S. R. S. Kronprindsens Sanction. Vel havde Kronprindsen strax yttret det Dulle, at Sneedorff skulde gaae til Søes med Skibene, for at giøre Fienden Afbræk, overladende det isvrigt til ham at undlade det, om indtræffende Omstændigheder gjorde det utilraadeligt; men siden bifaldt han de Grunde, saavel Regieringscommissionen som Sneedorff anførte for at holde Skibene i Havn.

Tilfældigviis befandt sig i Norge Capitain Lieutenant Fasting, der om Sommeren havde bereist Kysterne i Anledning af Fyrvæsenet, og Premier Lieutenanterne Schifter, C. Grove, C.

Lous og Hensler, som havde været paa en videnskabelig Reise i Sverrig, men ved Rygtet om Krigen ilede til Norge. Disse Officiere blev sendte ud at bereise de forskjellige Kyststrækninger og deels organisere locale Forsvarsanstalter og opmuntre til Udsendelse af Kapere, deels indberette om Localforholdene til Sodefensions-Commissionen.

I en ubegribelig kort Tid var det fornødne Mandskab bragt tilveie til Skibene og Koffotillen, og Batterier opførte paa flere vigtige Punkter. Men store Vanskeligheder gav Proviantens Anskaffelse: allevegne fra maatte den indkøbes i Smaapartier, og flere vigtige Artikler vare næsten ikke til at opdrive, som: Flest, Riid, Smør og Eys. Alle Bagerier og Bryggerier blev satte i Requisition, for at tilberede Brød og Al af det i raa Tilstand opkøbte Korn og Malt.

Kanoner og Ammunition manglede man til de Kanonbaade, der skulde bygges, og Jernværkerne i Laurvig og Moss, de eneste der kunde støbe Skyts af svær Caliber og vare forsynede med Boremaskiner, blev beordrede at træffe de fornødne Anstalter til at levere 24 pd. Kanoner. Dgsaa Krudtfabrikkerne blev opfordrede til forøget Virksomhed, og Svovl og Salpeter opkøbt rundt om i Byerne. Kystsignalerne blev efterhaanden ordnede og fuldstændiggjorte, saa at de vigtigste militaire Efterretninger kunde meddeles fra Punkt til Punkt langs Kysten, fra Jedderen lige til Svaløerne. Kasseevæsenet gav i Begyndelsen mange Bryderier, inden det blev ordnet saaledes, at regelmæssige Udbetalinger og Anviisninger paa de kongelige Kasser kunde erholdes, og Regnskabsvæsenet for de forskjellige Brancher ordnes. Alt dette, som vi her i Korthed have opregnet, gav Sodefensions-Commissionens tvende Medlemmer det meest anstrængende Arbejde; og Esterverdenen vil yde disse Mænd den fortiente Roes, at de, i Forening med andre, tildeels i Detail gaaende Forretninger, som Skibs og Eskadrechef den ene, og den anden som Værftschef og Commandant, med en saadan Dygtighed ordnede Norges Kystforsvar, lagde Planen til og fremmede dets Uddannelse, saa at allerede ved det følgende Mars Begyndelse et fuldstændigt Søværn besyttede Rigets

Kyster; og alt dette udrettedes af dem, uden noget organiseret Commissariat og uden Hjælp af forretningsøvede Embedsmænd. Begge modtoges ogsaa H. K. S. Kronprindsens Tak og Tilfredshed med udviist Iver og Activitet, tilkiendegivet i de naadigste Udtryk.

Linieskibet Louisa Augustas Bemanding blev i de første Dage af September completeret med 80 Mand udfyrene Matroser, efter at Cadetterne vare afgaaede i Land: de 34 yngste under Pr. Lieut. Wagger og Sec. Lieut. P. Sandholt til Christiania, hvor et midlertidigt Academie blev indrettet for dem i den Ankerste Gaard; de 14 ældste bleve udnævnte til Maanedslieutenanter og ansatte deels paa Skibene, deels paa Koflotillen, og de 24 næstfester dem fordeeltes ligeledes til forskjellige Steder i Egenstab af Cadetter. For at danne en Officierbesætning til Linieskibet Prinds Christian, udnævntes Meddommeren paa Cadetskibet, Capitain Jessen til dets Chef; Pr. Lieut. Top fra Louise Augusta, Budde og Dietrichson fra Indrulleringsposter i Land, og Ferry fra Louisa Augusta; Sec. Lieut. Kinch fra Læreren ved Cadetterne, H. Dahlerup fra Briggen Lougen, og Cadet-Maanedslieutenanterne D. Lütken P. Petersen og Kohl, samt Cadetterne S. Tuxen, Voigt og F. Petersen.

Den 31de August afreiste disse Officierer til Christianssand, hvor Capit. Lieut. Stibolt allerede, med 150 Frivillige og 2 Maanedslieutenanter af Koffarditionesten, var gaaet i Værk med Skibets Equipering. Krudtet havde Sneedorff, for sin Afseiling fra Christianssand, givet Ordre til at beholde ombord, for at være beredt paa ethvert Tilfælde. Flere Folk indtraf snart, og Equiperingen fortsattes med Iver, saa at Skibet i den første Uge af September laa, fuldt taklet, fortoiet paa sin Plads i den vestre Havn tværs for Lobet, et Par Rabbellængder udenfor Fæstningen paa Laugmandsholmen. Denne Fæstning dækkede Linieskibets Flanker, uden dog ganske at commandere Indlobet, og et Vandbatterie i „Sandvigen“, stærkt ved sin lave Beliggenhed og sit svære Skyts, laa ogsaa saaledes, at det kunde beskytte Skibets Stilling, dog for langt tilbage, for med Effect at bestryge Indlobet udenfor. Man havde desuden tre Flyadebatterier, paa 10—12 Kanoner hver,

liggende omme i Østrehavnen under Udrustning, og af disse skulde 2 have Plads ved Prinds Christian, et foran og et agten for det, i lige Linie med det, tværs for Indløbet. Herved blev Stillingen meget stærk, naar Alt var istand, og man kunde med Rolighed see et Angreb imøde.

En Defensionscommission for Christianssand var dannet af følgende Medlemmer: den commanderende General Tobiesen, Stifantmand Thygelsen, Commandeur og Indrulleringschef Birch, Oberst Arenfeldt, Major Dietrichsen af Artilleriet og Capitain-lieutenant Stibolt. Om denne Commission eristerede ifølge ældre, almindelige, eller for denne Stad specielle Bestemmelser, eller om den var bleven udnavnt i Anledning af Krigens pludselige Udbrud, og da ved hvem — derom vide vi Intet at berette. Men vi kunne ikke afholde os fra den Bemærkning, at et saa talrigt Raad for at ordne og styre en lille Stads Forsvar, forekommer os nu besynderligt, og især at en i Krigsfager aldeles ukyndig Mand, hvis Rang og Stilling maatte give ham en til hans Sagkundskab usforholdsmæssig Indflydelse, om ikke allerede personlige Egenstaber forskaffede hans Mening en vis Overvægt, skulde have Sæde deri. Saameget som slige sammensatte Commissioner kunne have for sig i andre Fag; i militaire Sager, især hvor Dieblicket fordrer Handling, der ere de vist til Skade for Enhed og Fasthed i Plan, og energisk Kraft i Udførelsen. Den Høistcommanderende staaer det altid frit, at forlange de ham undergivne Baabenarters specielle Oplysning og Raad, og saaledes benyttet concentrerer al Kundskab og Beslutning sig langt fuldkommere, end igiennem en mandstærk Commissions vidtløftige Discussioner. I en saadan Commission fristes den Ukyndige, der dog vil gjøre, om ei sin Gyne, saa dog sin gode Villie gjældende, sag let til at danne sig et Parti, hvorved han da naturligt vender sig til dem, der i Charakteren ere de mindst selvstændige, og saaledes kan han ved sine andre superieure Egenstaber komme til at være den styrende Person. Jesen indtraadte, ved sin Ankomst til Christianssand, som Medlem i denne Commission, og hans varme Temperament gjorde ham snart de vidtløftige Conferencer og trættende

Discussionsener utaalelige, saa at han som oftest derfra bragte et oprørt Sind med sig ombord, hvortil vi snart skulde see der eiheller manglede Anledning.

Prinds Christians Besætning indkom efterhaanden, skiondt, som vi have sagt, i en ubegribelig kort Tid; og saa Skibe have havt et skionnere og dygtigere Mandstabs; ifkun foltes Mangel paa den lavere Klasse Underofficerer, hvortil den indrullede Matrosielden egner sig, da deels militairist Drift og Strengthed ere ham fremmede, deels kan hanielden skikke sig i at commandere dem der nys vare hans Kammerater, eiheller de finde sig i at vise ham Lydighed. Til Soldateske med Skibet bleve 40 Mand af vesterlehnste Regiment commanderede ombord, under Premier Lieutenant Soland, en dygtig og modig Officier af sat Alder. Som Overchirurg var Louisa Augustas Anden-Chirurg, Gyrsting, ansat, og to andre Chirurger, Bezler, en Schweitzer, og Niemann, en Hannoveraner, der begge tilfældigviis befandt sig i Christiansand som Læger med private Skibe, bleve engagerede til Skibet. Ifkun Provianteringen gif ogsaa her yderst langsomt: Vager og Brygger kunde neppe levere meer, end til det daglige Forbrug, saa at det kostede den yderste Møie, at indsamle det nødvendige Forraad til at giøre Skibet mobilt.

Under idelig Exercits og andre Øvelser hengil Dagene. Af og til viste sig Koffardistibe nær inde under Yderstærerne, ligesom i Fredstid. Undertiden i et Antal af en Snees eller flere Seilere samledes de under Kysten for vestlige Vinde, liggende fra og til Land, med smaa Seil, Dagen over; men af Mangel paa smaa bevæbnede Seilfartøier var der Intet at giøre ved dem; ikke heller var endnu Tanken om Opbringelse af Koffardistibe bleven ret levende. Jesens Charakter var saa fri for al Egennytte, at Tanken om at berige sig skulde have været ham det sidste Motiv; hans Hu stod ene til at komme til at maale sig med Fienden i Kamp. Linieskibets Bestemmelse som Defensionsstib, fortoiet for 4 Antere; først dets Equipering og siden dets Organisation gjorde det i Begyndelsen umuligt, med Skibet selv at løbe ud og inddrive disse

aldeles ubeslyttede og — forunderligt nok — intet Dødt anende Koffardisibe, der vistnok vilde have været i mange Henseender velkomne Repressallier for Norge; og neppe var Equiperingen fuldført, førend Fienden viste sig for Havnen og begyndte Blokaden. Maaskee, alligevel, dersom Jesen, daglig fra sin Skandse, selv havde havt disse Skibe for Die, istedetfor at tilbringe den største Deel af Dagen i Defensionscommissionen, vilde han have fundet Midler til fra sit Skib at bevæbne og udsende et lille Seilfartøi, hvoraf just i de Dage havde en velseilende Søllingsk Løts-cutter, Rosenfrands kaldet. Denne blev ogsaa virkelig en Dag sendt ud med en Officier og nogle faa Mand, men uden Bevæbning, til Høre-Flekkersø, med Ordre, fra Land at observere den Snees Seilere, der krydsede tæt udenfor. Hele Dagen laa Officiere paa Land og betragtede Skibene, og vendte imod Aftenen tilbage med Meldning. Vi finde os forpligtede til, ikke at siule noget Træk, der væsentligen tilhører de Begivenheder vi fortælle om. Om Noget er at ulede af det vi nys have berettet, er det det, vi længer hen komme til at levere et og andet lignende Exempel paa, at Krig, som alt Andet, læres kun ved Døvelse; at efter en saa langvarig Fred, som den Danmark havdt nydt, er det umuligt, at ikke — især hvor man saaledes, uventet og udenfor alle Exemppler styrtes i den — de mindre Krigens Regler skulde være halvt glemte, mangel mindre Fordeel i Begyndelsen lades ubenyttet.

Stedsse var man endnu uden Efterretninger fra Krigsstuepladsen, stiondt af og til et Rygte, der syntes at fortælle Ziltro, styrkede Tilliden til at Fiendens Anslag mod vor Flaade vilde falde ud ham til Skamme. Ingen Fiende var endnu seet under Norge, men Løtsbaade fra Gladstrand havde berettet, at 2 Linieskibe krydsede under Skagen, og d. 6te September havde man fra Frederiksværn troet at see et Linieskib, hvilket bevægede Sneedorff til at løbe ud med Louisa Augusta og Lougen. Vinden, som i Begyndelsen var nordostlig, gik siden om til S. V. og Kulingen tiltog til Drebet Mersseis, hvorpaa Sneedorff, efter at have krydset

sig et Stykke vestrefter, vendte tilbage den næste Dags Aften, med den bedrovelige Erfaring, at Louisa Augustas Seil og Takkelage vare i den maadeligste Forfatning. Werse-Dreierebene, Underhalsene og Bændlerne paa Storstagene vare sprungne paa dette korte Kryds. Prindsen misbilligede, at Suedorff var gaaen til Søes, og affordrede ham, i en Skrivelse af 1de Sept., Grundene derfor, om hvilke han siden ikke videre yttre sig, end ved i Skrivelse af 22de at sige: „Det er mig kiært at erfare, at Louisa Augusta er i god Behold. I den bedste Hensigt havde dette Skib ellers meget kunne exponeres og muligen tabes.“ Det Følgende vil vise, hvorfor vi her have berørt denne Louisa Augustas Bevægelse.

Endelig viste sig d. 5de September de første fiendtlige Krydsere i Sigte fra Christiansand, og den 11te indløb et 84 Kanonsskib, en 36 Kanons Fregat, en Brig og to mindre Fartøier til Flekkero, og ankrede der i Havnen. I en Rapport til Prindsen melder Siftantmand Thygesen herom under 11te som følger:

„... Suedorff har tilskrevet Capitain Jessen, at Kronprindsen har udnævnt ham til Dverst-Commanderende for den flydende Flotille i Norge, og i Følge heraf er Jessen igien overdraget at commandere den flydende Defension i Christiansands vestre, og Stibolt i dens østre Havn. Prinds Christian Frederik bliver idag eller imorgen færdig fra Equiperings Side og faaer en udvalgt Bemanding. Kysten bevogtes daglig af et Drølogsskib, Texel, paa 74 Kanoner og 2 Fregatter paa 48, en Cutter og en Cutterbrig. Her ere glimrende Coups at giøre, naar det kun var tilladt!!!“

„Alt gaaer godt her. Et Flaadebatteri er fuldt bemandedt og armeret, men bærer kun 7 Kanoner istedetfor 11!!! Med de to andre avanceres daglig.“

Og Dagen derpaa, den 12te, meldte han atter:

„Siden Postens Ufgang igaar ere et engelsk Drølogsskib paa omtrent 74 Kanoner, en Fregat paa 36—40, og en liden Brig paa 12—14 Kanoner ankrede i Flekkero Havn, hvor de hidtil ei have foretaget sig Andet, end at fylde Vand, opbrække en Mandes

Obod og deraf bortrane Fodevarene, samt endelig paa lige Heltviiis medtaget hans Vaad og en liden Pram. Saa har og to Officierer og nogle Matroser noie undersøgt Friederichsholms Fæstning!!! Paa Bragdoen have de Engelse allerede igaar Aftes viist sig, for tilfulde at befikke Vestrehavnen."

"Eaasnart de Engelses Indseiling signaleredes, blev Generalmarschen slaet; Borgerfabet afstøste det Militaire; de igien, derimod, ilede til de dem anviste Poster. Alt skete med Hurtighed og Orden. Stemningen er udmærket. Inat og idag have de Engelse hidtil forholdt sig aldeles passive."

Brevet slutter saaledes: „I dette Dieblik signaleres atter en Fregat og en Brig udenfor Havnen. Jeg onsker af mit ganske Hierte, at jeg maatte spaae feil; men skal Louisa Augusta med Lougen fremdeles vedblive at være separerede fra Prinds Christian Frederik, saa vorder denne, og med samme Christiansand, et sikkert Offer for Fiendens Anstrængelser."

Thygeson.

„G. Str. Kl. 5 Eftermiddag: I dette Nu attaqueres vore Forposter paa Veien til Flekkers af de Engelse." *)

Strax efter Ankomsten til Flekkers Havn, som de ganske rolig toge Besiddelse af, da det derværende Kastell i mange Aar havde været rommet, paa to efterladte svære Morterer nær, udsatte de Engelse deres Fartøier, hvormed de recognoscerede Indløbene til begge Havne og gik i Land paa den ligesom Vestrehavnen liggende Klippe, Bragdoen, for at betragte Havnen noiere. Nogle Skud fra Pr. Christian holdt Vaadene i behørig Afstand.

Den natlige Patrouillering med Linieskibets Vaade, som for havde strakt sig heelt rundt om Odderoen og derfor været meget besværlig, indskrænktes nu til Indløbene af hver Havn især, for at kunne være saa meget skarpere og ikke udsætte Patrouillen for at afficiæres og opsnappes. Om Dagen kunde man fra Toppen see over Bragdoen og holde Die med Fiendens større Bevægelser,

*) Dette befandtes siden at have været blind Alarm.

og desuden holdtes en stærkbevæbnet Brandvagt af Barcasen og Travaillechaluppen ude i „Dybingen,“ for, ved Posten i Lund paa Bragdoen, at iagttage de mindre Fartoiers Bevægelser i Skiul af denne De.

Den 13de var denne Brandvagt om Middagen netop vendt tilbage for at lade Mandstabet skaffe, da der blev meldt, at fiendtlige Fartoiere kom stikkende frem bag Bragdoen. Barcas og Travaillechalup ilede afsted ud imod et fiendtligt Fartoi, som kom frem bag Den og holdt roende ind efter Havnen med dansk Flag for i Vaaden og engelsk Flag agter. Denne Waade at tilkiendegive sig som Parlamentair, istedetfor med det hvide Flag, var ny for os; man forstod ei Betydningen, og da flere Fartoiere formodedes i Baghold, stete Oproningen imod den engelske Vaad med forceret Fart, Lunterne parate ved Haubitserne og Waabnene sigtede til Angreb. Alarmeret herover, sprang den engelske Officier op i sit Fartoi, svingede med Hatten og heldt et Brev iveiret med den anden Haand, idet han raabte, at han havde et Brev at aflevere til Gouverneuren. Vore nedlagde da Waabnene, lod det engelske Fartoi roe midt imellem dem og bragte det saaledes til Siden af Pr. Christian, hvor Jessen lod Officiieren komme over, og efter en kort Samtale forsoiede sig med ham i Skibets Chefschalup ind til Toldboden, efterfulgt af den engelske Parlamentairbaad. Efter at have afleveret Brevet — formodentlig i General Tobiesens Haand, skiondt Stiftamtmanden paatog sig at give Svar — vendte den engelske Officier tilbage og gelejdedes ud i Dybingen af Brandvagten.

At Englænderne opnaæde meer ved denne Sendelse, end de kan have gjort sig Haab om: at faae nøiagtig Kundskab om alle alle Fortificationer, deres Beliggenhed og indbyrdes Afstande, var en militair Ukyndighedsfeil af os, som dog i dette Tilfælde ingen Folger havde. Snart skulde vi modtage Underviisning af Fienden, i at formene en Parlamentair Leilighed til at være Speider.

Den paa Eftermiddagen skulde et Svar paa det modtagne

Brev udsendes, og hertil blev en Lieutenant fra Prinds Christian beordret med et af Sideskibe, der, efter den af Engländerne nys lærte Maade, med engelsk Flag for og dansk agter, roede ud imod Flekkers. Strax da Parlamentairen kom i Sigte fra de engelske Skibe, blev et Fartoi sendt den imøde med en Officier, som betød vor Lieutenant at overtræde i hans Fartoi og Parlamentairbaaden, hvori tillige var en Cadet, at følge efter og forblive liggende paa Væderne i en lille Afstand fra Linieskibet. I det Parlamentairen betraadte Dækket, blev han modtaget af Chef og Officierer ved Falderebet, Vagten stod i Bevær, Musikcorpslet paa Spytten spillede op, og Chesen, Commodore Sir Robert Stopford, forte ham ind i sin Kahyt. Her overrakte Brevet. Det var et Afslag paa Stopfords Begiering, at Flekkersens Indvaanere maatte vende tilbage til deres forladte Boliger, skrevet paa Dansk af Thygeson, som Civilgouverneur. Efterat have forklaret dets Indhold, og en Samtale i Anledning heraf og om begge Nationers beklagelsesværdige Forhold til hinanden, anbefalede Parlamentairen sig og blev nu under samme Ceremonier som før bragt over i sit eget Fartoi, hvormed han vendte tilbage til Christianssand.*) Det engelske Linieskibs Navn var Spencer, paa 84

*) Det var Lieutenant Dahlerup, som den Dag commanderede Brandsvagten og blev assend som Parlamentair. Forrige Aar, altsaa 31 Aar efter hiint Møde, traf denne Officier, som Chef af Fregatten Rota, atter sammen med Stopford i Toulon, nu Høistcommanderende i Middelhavet, en af de første virkelige Admiraler i den engelske Marine, og beklædt med en af Marinens Stordignitairers Værdighed, det forenede Kongeriges Contre-Admiral. Grindringen om hiin Scene i Spencers Kahyt fremkaldtes ved dette Gienstyn og vi bede Læseren overbære med, at vi her fortælle den lidt nøiere.

Da det overbragte Brev blev aabnet, studsede Stopford ved at finde det skrevet paa Dansk, hvormed dog Overbringeren iforveien var underrettet; han forsikrede, at han tvivlede paa der sandtes Nogen ombord, som var istand til at dechiffere ham det, og gav Brevet tilbage med Bøn om at oplæse dets Indhold for ham. Lieutenant D. svarede, at hans Kundskab i det engelske Sprog var ringe, han

Kanoner. Capitainen selv, der førte den temporaire Titel af Commodore, fordi han som ældste Skibschef havde flere Skibe under sin Commando, var en Mand af et anseeligt Udvortes og med et koldt, men artigt og aabent Væsen. Paa Siden af Liniesskibet laa et Fartoi med en svær Kanon monteret, efter Forordning en lang 12 pd., hvilken Opdagelse blev et Vink til vore med 4 pd. Haubitser bevaebnede Fartoi'er, i Fremtiden ikke at vove sig for langt ud.

Den 16de blev det besluttet at hale et Flaadebatterie om fra Østre- til Vestrehavnen, for at placere det paa Prinds Christians

maatte derfor indskrænke sig til at sige i Korthed hvad Indholdet var. Men hermed vilde Stopford ikke lade sig noie: han vilde gjerne have en ordret Oversættelse af det; den vilde være ham interessant og vigtig at have, og han bad saa indstandigt om at forsøge paa at nedskrive en Oversættelse, at D. gav efter, satte sig ned og begyndte at skrive. Stopford stillede sig bag ved Stolen og raabte, ved hvert Ord, et opmuntrende "Bravo! Det er meget godt! Fortræffeligt!" Et Par Linier eller meer vare paa denne Maade skrevne; men nu standsede Oversættelsen ved et uheldigt Ord, og efter nogen forgiæves Betænkning stod han op og erklærede, at nu var hans Kundskab udtømt; og derved blev det, uagtet Stopfords gjentagne Bønner om at gaae videre i Oversættelsen og lade det Ord fare; det der var skrevet var fuldkommen rigtigt o. s. v. Det blev ved Lieutenantens Forsikkring. Stopford lod ikke til at tage denne for at være ganske ærligt meent, det den dog virkelig var; han saae et Dieblil ud som om han troede, det var anlagt paa at spille en Comedie med ham, og yttrede derpaa i meget artige Udtryk, sin Forundring over, at man havde tilskrevet ham paa et ham aldeles usorstaeligt Sprog. Han fik til Svar, at formodentlig havde Gouverneuren anseet sig berettiget til at svare i sit Modersmaal, ligesom Stopford havde brugt sit; hvorimod, om han havde benyttet det Franske, som et almindeligt diplomatisk Sprog, vilde Svaret sikkert være bleven givet i det samme. Hertil bemærkede Stopford, at han havde troet det Engelske et lige saa almindeligt (universal) Sprog som det franske, og at det skulde gjøre ham ondt, om Gouverneuren heri havde seet en Mangel paa skyldig Høflighed, der var langt fra hans Tanker. Samtalen gik derpaa over til andre Ting.

Flanke. Linieskibets Fartvoier bleve sendte for at kurerer det rundt udenom Odderoen. Da Englænderne bleve det vaer, udsendte de 7 bevæbnede Fartvoier for at bemægtige sig det. Man lod dem roligt nærme sig paa Skud, da Flaadebatteriet saa vel brugte sine Kanoner, at Vaadene trak sig tilbage, efter at have verlet Rugler, og maatte see paa, at Flaadebatteriet lykkeligen indbragtes i Havnen, hvor det fik Plads lidt udenfor Prinds Christian, fortoiet i samme Linie, tværs for Indlobet. Jesen meldte, i sin Rapport til Sneedorff, at han troede, et af de fiendtlige Fartvoier var stude i Sønk ved denne Leilighed. Endnu samme Nat gik Fregatten og Briggen under Seil, og stode i klart Maanenskin ind imod Odderoen og tværs over Dstrehavnen, formodentlig for at recognoscere, om flere Flaadebatterier skulde forsoges transporterede rundt. Disse Leiligheder, og saa ofte Fiendens Fartvoier nærmede sig paa Skud, benyttedes paa Prinds Christian til, ved enkelte med Omhu rettede Skud, at give Mandstabet Dvelse og holde dem i Vande, hvad der med det unge og uovede Mandstabs kom vel tilpas.

Imidlertid begyndte man i Christianssand at søle sig foruro- ligt ved de Engellskes Nærværelse. General Tobiesen meldte under 14de til Prindsen som følger: „Siden sidste underdanige Rapport seer man daglig de engellske bevæbnede Slupper at krydse hist og her omkring Verne og Landet, for at rove Kreaturer og hvad de kan overkomme. Derfor udgaar fra Garnisonen stærke Detachements, Nat og Dag, baade langs Veien til Flekkers og paa den østre Side af Byen; Udgangene besættes med Feltkanoner, og den øvrige Garnison staaer Nat og Dag i Beredskab. Den 12te September gjorde Borgerstabet Vagt, men blev igien afløst den 13de. Saalænge disse fiendtlige Skibe ligge her, og nu de have faaet Lotser og kan gaae ud og ind, naar og hvor de ville, troer jeg ikke, at man kan og bør lægge noget Reservecorps paa Landet; da den stærke Tjeneste Nat og Dag, samt Fiendens Nærhed udfordrer den hele Styrke, paa det det tieffe Mandstabs, der viser Fryghed og Mod, ikke ved stærke Strabadser skal blive udmattede og syge. Det var høistnødvendigt, at man fik nogle bevæbnede Ra-

noncerbaade, hvormed man kunde bortjage disse krydsende Stupper, der paa alle Punkter forurolige Havnen og Landet. Naar de indkaldte Compagnier indkomme, kan Forsvaret blive mere hensigtsmæssigt og Mandstabet mere staaes."

Det Ønske, Stiftamtmand Thygeson havde ytret til Prindsen, om Louisa Augustas Forening med Prinds Christian, gav Anledning til at Hs. Øhd. opfordrede Sneedorff til at erklære sig herover. Sneedorff gav sine Grunde imod Foreningen, dem han indleder med de Ord: „Stiftamtmand Thygesons Yttring er stærk, men den er umotiveret." Han viser Prindsen, hvorlunde Foreningen ikke kan stee, uden at Fienden, der, ved at holde sine mindre Skibe krydsende østen for Indlobet til Christianssand, altid kan være underrettet om Louisa Augustas Nærmelse, vil med Overmagt kaste sig paa det, førend Prinds Christian kan komme det til Hjælp, da den Vind, hvormed den Første skal seile ind, forhindrer den Anden fra at komme ud af Havnen. At i alle Fald favorable Omstændigheder maatte afventes, og forinden vil sandsynligviis Fiendens Styrke for Christianssand være forøget med Skibe, der ere sete fra flere Steder paa Kysten, dem rimeligviis Stopford endnu ikke har trukket til sig, netop for at lokke Louisa Augusta til at gaae ud. Jesens Skib ligger fortoiet i S Touge, har aldrig havt et Seil los, er uorganiseret og uovet, saa at det ikke kan forsvares at lade ham gaae ud at møde en stærkere og ovet Fiende i Søen, hvorimod han i sin Stilling føler sig stærk og sikker, endog imod en større Magt, end den der endnu var viist. Louisa Augusta var, baade med Hensyn til dets Force og den Tilstand det var i, et svagt Skib, og endelig var det nedlagte Princip, at lade begge Skibe forblive i deres respective Havne som Defensions-Skibe, approberet af H. K. H. Kronprindsen paa Prindsens egen, derom giorte Indstilling.

Prindsen selv deelte i visse Maader disse Anstuelser, idet han yttre, at der af Fiendens nærværende Styrke Intet var at frygte for Christianssand fra Søfiden, og mindre fra Landsfiden, da der befandtes en Styrke af over 1200 Mand regulære Trop-

per, foruden 8—100 Mand af de nationale Compagnier, der nu efterhaanden indfandt sig. Nogen betydelig Magts Ansamling imod Christiansand tvivler han paa vil finde Sted. Skulde et Bombardement fra Bragdoen forsoges paa Havnen og Staden — hvilket man iblandt andet havde gttret Frygt for — saa maatte Fienden til enhver Priis fordrives derfra, og dertil maatte de forhaandenværende Midler være tilstrækkelige. Prindsen meente aligevel, at man allerede nu ikke bør indskrænke sig til en stricte Defensive, for ikke at beholde Fienden saa nær paa Halsen; dog overlader han til Sneedorff og Fabricius, som Sofyndige, at bestemme hvad der kan være at giøre. Stiærgaardsfartsoierne, ifkun, maa han i alle Tilfælde ønske at beholde Øster, paa Grund af Uvissheden om Everrigs Sindelag. „Smidlertid“ — ender han i Skrivelse af 15de — „troer jeg, at det vilde være fordeelagtigt, naar Omstændighederne tillode at Linieskibene kunde være active ved Christiansand — om en, vist fordeelagtigere, Offensive kan udføres og kan combineres.“ Denne sidste Yttring synes at vidne om, at Prindsen ikke ugierne saac, at begge Skibe bleve forenede, endstiondt han tidligere var misfornoiet med at Sneedorff havde begivet sig til Soes. Iøvrigt siger Prindsen, baade i denne og en senere Skrivelse: „Alt, hvad Operationer til Soes angaaer, maa jeg overlade aldeles til Commissionens, som sofyndige Mænds Vedommelse, da jeg ikke tiltroer mig den fornødne Indsigt. Jeg kan ifkun anføre de Efterretninger, jeg erholder, men som alene tiene Commissionen til Underretning, og de militaire Synspunkter, hvorfra jeg ifølge disse troer at borde ansee Gienstandene.“

Sneedorff blev et Dieblit giort vakkende i den Beslutning, han, efter Raadforfel med Fabricius og Louisa Augustas 3 ældste Officierer, havde taget, at forblive i Frederiksværn, hvilket sees af hans Rapport til Prindsen af 17de, hvori han melder, at have givet Ordre til Rosflotillen at begive sig til Christiansand, idet han slutter med de Ord: „Derfom jeg imorgen over ikke faaer nogen Efterretning, der byder mig at tage særdeles Hensyn paa hvad i vort Foregaaende er nedlagt, og derfom Vinden fører, ga-

ter jeg at forsøge Conjunctionen med Liniestibet Pr. Christian." Men den 19de, efter at han Dagen før havde affendt Capitain-lieutenant M. Ville med 3 Kanonchalupper, 2 Joller og en Skærbaad til Christiansand, skrev han til Jæssen, at han ei maatte giøre Regning paa Foreningen — „den Jæssen hellerikke har begiært, eller jeg under nærværende Omstændigheder indseer Nytten af, imod den liden Probabilitet der er for et heldigt Udfald" — disse ere hans Ord i en senere Skrivelse til Prindsen. Og Alt viste, baade da og siden, det Rigtige i en Beslutning, der billigedes eenstemmig af — med Sneedorffs Ord — „to saa agtede og brave Officierer, som Fabricius og Jæssen;" og meer end „uforsvarligt" vilde det vistnok have været, at forsøge paa Forening, efterat Jæssen d. 18de havde meldt om, at et andet Liniestib med en Fregat laae under Hellesund. Udenfor al Tvivl maa det nu være Enhver, at de Engelskes Plan har været at lokke Louisa Augusta ud fra Frederiksværn, hvor ethvert Angreb paa den fra Søsiden var umuligt; og overflødigt kan det maaskee forekomme, at vi udhæve det som netop en sær heldig Omstændighed for begge Liniestibes Frelse, at de vare separerede. Hadde de været samlede i Christiansand, da havde der været saa meget større Tilløkkelse for Fienden, at berove os denne sidste Rest af Flaaden, ved at foretage noget Alvorligt imod den, hvortil Midlerne snart vilde have været tilveiebragte fra Hovedstyrken i Sundet; hvorimod dette nu udkrævede to særskilte Angreb, der vilde medtage mere Tid af den næsten svundne gunstige Aarstid, og — med Hensyn paa det stærke Frederiksværn — udfordre flere Midler og større Opofrelser, end om de havde været samlede paa forstnævnte Sted. Og saa bifaldtes Sneedorffs Handlemaade i dette Tilfælde ganske, saavel af Prindsen, som, senere hen, af H. R. H. Kronprindsen selv.

Med Christiansand hengik de følgende Dage, uden anden Forandring, end at Fregatten og Briggen jevnlig holdt det under Seil østenfor Indløbet, indtil den 18de om Aftenen, da en stærk Ild pludselig saaes udbrøde med en Explosion over Flekkers: det var Kastellet, de Engelske havde tændt i Brand, hvorved man da

idetmindste beroligedes for den Frygt, man havde været, at de skulde besætte det med Skyts og sætte sig fast der. Næste Morgen saae man fra Havnen intet til Stopford og hans Skibe; de vare om Natten gaaede under Seil. Fartøier sendtes strø ud, for at see i hvad Tilstand de havde efterladt Alt derude, og man fandt, at den hele Skade indskrænkede sig til Afbrændingen af nogle, inde i Kastellet staaende, forfaldne Træbygninger, hvis Vorrøddelse snarere var det til Gavn. Eigene af en Cadet og 2 Matroser fandtes imellem Ruinerne; de vare sandsynligviis dræbte ved Uforsigtighed under Antændelsen af Minen. Saaledes var nu den strengere Blokade for det første hævet; men snart saaes igien Stopfords Skibe krydse i en Afstand fra Land, og Efterretninger fra forskjellige Steder paa Kysten lode ingen Tvivl om, at der jo befandt sig flere Linieskibe i Nærheden. Jæssen forblev altsaa i sin Stilling, og man benyttede Tiden til at anlægge et Batterie oppe paa Toppen af det Yderste af Odderoen, hvortil man med overordentlig Møie transporterede 4 Stykker 24 pd. Kanoner den lange, stejle Vei op ad Fjeldet.

Imidlertid indløb Efterretning om Kjøbenhavns Capitulation, og den Stemning, den satte Alle i, skulle vi ei forsøge paa at beskrive. Jæssen sammenkaldte Mandskabet og bekendtgjorde dem med den dybeste Rørelse den sorgelige Efterretning. Med saa Død, men med en Ild, som maatte gjennemtrænge det koldeste Gemyt, sagde han dem sin Beslutning, aldrig at lade dette Skib falde i Fiendens Hænder — at han kendte sit tappre Mandskab og stolede fast paa, at hver Mand iblandt dem tænkte som han. Virkningen af den korte Tale var saadan, at Scenen maa være uforglemmelig for Enhver, der var Vidne til den: Et Hurraraab besvarede ham, saa eenstemmigt — med Blik gnistrende af Harm — saa rasende vildt, kunde vi sige, at Faa have været Vidne til lignende. Det var et ægte nordisk „Hær-Raab“ til Svar paa en Tiltale, der sandt Gienklang i Folkets Charakter. Prinds Christians Mandskab bestod for en stor Deel af udsøgte Karle, tildeels velhavende Folks Søner; Mange havde meldt sig frivillig;

Det var i det Hele et Mandstak, der baade begreb og solte for den Sag, de gik at kæmpe for. Til dem talte Jesen, en Mand med det fyrigste Blod, det ædlest Herte og en Tapperhed, som lynede ham af Dinene; han besad i et saadant Dieblig en naturlig Veltalenhed, den meest henrivende vi have kiendt.

At et fornøjet Besøg af Fienden var ivente, lod sig forudsige. Dette imodsaac Jesen med fuldkommen Tillid til sin Stykke; og denne Tillid var velgrundet; thi foruden, at den indseilende Fiende maatte formodes ikke at passere Odderoens Batterie paa 4 svære Fireogtyvepundigere gauste uskadt, havde han at foretage Indseilingen lige imod vort Liniestib, ham langstibs bestrygende Batterie af 34 Kanoner og Flaadebatteriets 12 Fireogtyvepundigere. Sandvigsbatteriets 12 Stykker svært Skytis laae vel for langt i Baggrunden, til med Effect at genere Indseilingen, dog maatte det hertil kunne bidrage noget; og naar endelig det var lykkedes Fienden at trænge igiennem en saa formidabel Ild, og han havde taget Stilling til Angreb paa den endnu aldeles urorte Prinds Christian, saa havde han desuden, under Kampen med denne, den hele Ild fra Fæstningen og Sandvigsbatteriet at udholde. Til et saadant Angreb var Englændernes Magt endnu aabenbar for svag, skiondt man vidste Stopford forstærket med nok et Liniestib; det vilde have udfordret idetmindste 3—4 Liniestibe, for at et eller to kunde bestyrtige Fæstningen og Landbatteriet, medens de andre angrebe Prinds Christian og Flaadebatteriet. Og endnu vilde Entreprisen koste saameget Blod, at der altid maatte opstaae Tvivl om, det ene Skib kunde friste dertil.

En ny Blokade fra Flekkers Havn vilde alligevel genere Staden meget, og atter ængste Gemytterne i Land; og til at have denne savnedes det eneste og bedste Middel, Kanonbaade til at forurolige Fienden i hans Leie; derfor imodsaac Jesen Willes Ankomst med Længsel. Den 23de, om Estermiddagen, ankom denne uden at være bleven bemærket af Fienden, skiondt han underveis passerede 3 Liniestibe (formodentlig Stopfords 2 Liniestibe og en Fregat) saa nær, at han maatte nedlægge Masterne og lade Sol-

daterne afføre sig deres Wunderinger, for ikke at blive opdaget. Kanonbaadene fik Plads i Dstrehavnen.

De følgende Dage saaes Støpford at holde krydsende tæt under Landet med 2 Linieskibe, en Fregat og 2 mindre Skibe, og d. 27de om Morgenen stod Estadren ind og ankrede i Flekkers Havn, hvorfra en Parlamentair sendtes ind til Christianssand. Denne Gang blev den modtaget, af et Fartoi fra Pr. Christian, ude i Dybingen, og blev betydet at oppebie der det forlangte Svar. Foruden en Opfordring til Jesen, at udlevere Skibet, hvormed fulgte en Afskrift af Capitulationen for Kiøbenhavn, der ogsaa indbefattede Skibene i Norge, afgaves et Brev, adresseret, som det forrige, til „H. E. the governor of Christiansand.“ Det var dateret d. 25de, formodentlig fordi man allerede den Dag har været betænkt paa at løbe ind, men har fundet Leiligheden ugunstig. Det lyder i Oversættelse som følger:

„M. Hr.! Staden Kiøbenhavn og den danske Flaade er overgivet til Hs. brittiske Majestæts Krigsmagt. Den danske Flaade gøres klar til at gaae til Søes, og en Deel af den brittiske Armee er allerede indskibet. Jeg venter en Division af den her for Christianssand hvert Dieblif. Førend den ankommer, ønsker jeg at Ds. Ex. vil laane Dre til Mennesselighedens Stemme og befrie Staden Christianssand for et Angrebs Rædsel og den visse Undergang. Jeg har Ordre fra min Admiral, at forlange det danske 70 Kanonskib udleveret, som ligger i Christianssand.“

„Dersom Batterierne gjøre Modstand og fyre paa mine Skibe, naar de løbe ind i Havnen, maa Staden underkaste sig sin Skiebne, og al privat Eiendom vil blive confiskeret. Men dersom de afholde sig fra at gjøre en Modstand, der kun kan være forgiæves imod 2 brittiske 74 Kanonskibe, skal Staden og al privat Eiendom forblive urørt og respecteret, hvilke ere Vilkaarene for Kiøbenhavns og den danske Flaades Overgivelse.“

„De Danskes Vre er altfor vel bekendt og grundfæstet til at det skulde være nødvendigt at give nye Beviser derpaa, paa Staden Christianssands og dens Indvaaneres Bekostning; thi dens

fuldkomne Udelæggelse vil sikkerligen blive dens Skiebne skulde
Fiendtlighederne engang begynde.

Jeg har den Ære etc.

Robert Stopford,

Capitain og Commedore.

Paa dette Brev svarede af Stadens Commandant, General
Tobiesen, ogsaa denne Gang i det danske Sprog, saaledes som
følger:

M. Hr.! Hans Kongelige danske Majestæts, her i Havnen
liggende Orlogsskib staaer ikke under min Commando, som Ge-
neral og Commandant i Christianssand, og jeg er saaledes ikke
istand til at kunne besvare Ds. H. H. H. meget ærede af 25de
ds. for saavidt som bemeldte Orlogsskib angaaer.

Hvad derimod anbelanger Tilladelse til brittiske Skibes og
Troppers Indlob her i Havnen, da kan samme aldeles ikke
indvilliges, og skulde der desuagtet gøres Forsøg derpaa, saa skal
jeg vide at forhindre og tilintetgiøre samme, ved de Midler, som
min Konge i den Henseende allernaadigst har betroet mig.

Jeg har den Ære etc.

Tobiesen.

Jesens Svar paa den til ham stillede Dypfordring var paa
Engelsk og lod korteligen, at Capitulationen for Kiøbenhavn ei
kunde indbefatte hans Skib, og at det var hans Pligt at forsvare
det til det Yderste.

Strax efter at disse Svar vare modtagne af Stopford, lidt
over Middagen, saaes Eskadren at lette og med en Bramseits
Kuling af østlig Vind at strække øster over og derpaa vende, for
at lægge Vesterhavnen op. Det var en Søndag; Veiret smukt
med Solskin, og Kulingen, der om Formiddagen havde været tem-
melig frisk, loiede henpaa Eftermiddagen af til en laaber Bramseits
Kuling. Prinds Christian heiste det afstalte Signal til Fæstning-
en for et forventet Angreb. Generalmarschen blev slaaet i Byen
og Alle ilede til deres Poster. Kanonbaadene laae i Østrehav-
nen og roede ud langs med Odderne.

Vegge de fiendtlige Linieskibe, efterfulgte af Fregatten nær-

mede sig nu Dybingen. Allerede vare de passerede Odderoens Batterie, uden at dette havde ladet sig høre. Sandvigs-Batteriet alene afbrød den almindelige Stilhed, ved et enkelt Skud, nu og da, til Prøve. Prinds Christian og Flaadebatteriet, derimod, løsnede ikke et Skud, for at bevare deres Jld til det rette Dieblif var kommet.

Om det ikke har været Stopfords Alvor, at lade de komme til Angreb, eller han pludselig har forandret sin Beslutning, ved det nærmere Syn af hvad der var i Veredstab til hans Modtagelse, det kan vel nu Ingen give sikker Oplysning om; men — allerede saa nær inde, at en sagte Utaalmodighed, efter at faar Lov til at brænde paa, begyndte at yttre sig paa Prinds Christian — pludselig saae man ham vende udester, fulgt af de andre Skibe, og i samme Dieblif lod Kanonbaadens Skud paa den anden Side af Odderoen. Aldeles uvidende om disses Nærverelse, lod det som der overkom Fienden en panisk Skræk ved Synet af dem, og det ene Linieskib, Defente, der var dem nærmest, affyrede 2 glatte Lag efter hinanden paa dem; heldigviis i saadan Hast, at Kanonbaadene ingen Skade kunde lide, paa den Afstand de vare i. Riekt vedbleve vore Kanonbaade at roe udester, indtil de vare i Sigte fra Prinds Christian, og hele Eskadren saaes nu for Alvor at staae ud til Søes, beskudt af Kanonbaadene saalænge der var Haab om at række. Nu først lod Odderoens Batterie, der havde kostet saamegen Noie, sig høre. Marsagen til dets ubegribelige Taushed var et eller andet indtruffet Uheld, der forhindrede at bruge Kanonerne, og inden dette blev hævet, forløb Tiden, og Fienden var passeret baade frem og tilbage.

Ombord i Prinds Christian havde der i de forventningsfulde Diebliffe hersket den største Stilhed. Mandstabet stod ved Kanonerne, klar til at give Jld, naar Ordet lod. Jesfen havde gaaet Batterierne igiennem og, idet han passerede, sagt nogle faa Opmuntringsord til Mandstabet, der besvarede det med et Hurra — kort, livsfuldt men roligt; hvorpaa han begav sig paa Dækket, for derfra at iagttage Fienden. Og aldrig viste Jesfen større Kulde

og roligere Bestemthed end da; som der overhovedet herskede en Stemning saa fast, alvorlig og tillidsfuld i hele Ekibet, som vilde have gjort de meest prøvede Veteraner Ære. Vi skrive dette, imedens Mange endnu leve, der kunne vidne for eller imod os: vi nedsatte det her, som Indledning og eneste Commentar til følgende Indberetninger til Prindsen:

Den første er fra Stiftamtmand Thygesen, og lyder saaledes:
Durchlaughtigste Prinds.

Hr. Generalmajor Tobiesen vil med nærværende Expressé indberette, hvad der idag er forefaldet, og hvortil jeg ikke veed at tilføie noget.

Bore Kanonbaade have havt et let Engagement med det ene af Fiendens Orlogskibe; men jeg har ikke erkyndiget mig om Antallet paa de Døde og Blesserede.

Jeg haaber, at vi med Tiden erholder lidt mere Kulde, og med samme lidt meer Conduite. Den gode General har viist al den Bestemthed og Fasthed, der sommer Manden. Jeg haaber at hans Svar vil finde Deres Durchlaughtigheds Bifald.*)

Kanoneerflotillen og dens raske Chef er en Binding for Christiansand, som vi ikke nok kunne takke Ds. Durchlaughtighed for.

Thygesen.

General Tobiesens Rapport til Prindsen lod som følger:

„Eiden sidste underdanige Rapport er dette indtruffen, at idag viste sig den engelske Eskadre for Øster og Vester=Indløbet til Christiansand, og ved Middagstider indsendte en Parlamentair til Commandantskabet af følgende Indhold No. 1, hvorpaa jeg fandt mig beseiet til at give saadant Svar, som min Copie af No. 2 udviser.“

„Ds. Høifyrstelige Durchlaughtighed vil heraf naadigst erfare, at Orlogskibet Prinds Christian Frederik, istedenfor at bidrage til Christiansands Byes Defension, er det Bytte, som de engelske Krigskibe søge, og at Christiansands By staaer største Fare for at

*) Svaret paa Stopfords Opfordring er her meent.

blive afbrændt og ødelagt. I Overeensstemmelse med de øvrige Medlemmer af Defensionscommissionen har jeg tilraadt Capitain Jessen, at tage Position i en Fiord, som kaldes Malefiær-Fiorden, hvor han ikke sandsynlig kan angribes til Lands eller Vands."

"At tilraade ham at seile til Frederiksværn, hvor han i Forening med Orlogsskibet Louisa Augusta og den øvrige derværende stærke Defension er ganske sikker, tør jeg ikke vove, fordi Fienden krydser i Nærheden, men maa lade det ankomme paa ham selv, som Sømand og den som Skibet er betroet. Deres Høifyrstelige Durchlauchtighed ansøges underdanigst, at afgive en bestemt Ordre i denne Anledning, som for Byens Frelse er af yderste Vigtighed."

Tobiesen.

Disse Rapportter ere daterede 27de September, samme Dag, som Stopford havde gjort Mine til Angreb. Den Stemning imod Linieskibet, som heri udtaler sig, havde allerede i længere Tid gjort sig gjældende. Opfordringen til Jessen, at hentlægge Skibet i Malefiær-Fiorden, som Generalen ovenfor siger at have gjort ham i Overeensstemmelse med Defensionscommissionen, grundede sig paa en separat Tilførsel til Protokollen af Stiftamtmanden, hvori denne urgerer paa Linieskibets Vortfiernelse, og giver Anviisning paa Malefiær, en affides liggende Krog, dybt inde i Fiorden, en Miilsvei fra Byen, hvor Forsyningen, der allerede nu mødte Vanskeligheder nok, vilde ovenikøbet være bleven besværet med en lang og vanskelig Transport og, som Folge deraf, i hoi Grad forøgede Omkostninger. Jessen lod vel Stedet undersøge; men erklærede sig bestemt imod at oplægge Skibet der. Hans Beslutning var, nu da Skibet var saavidt organiseret, at man kunde tænke paa at gaae til Søes med det (man erindre, at neppe 3 Uger vare forløbne siden det første Mandskab kom ombord), at benytte den første gunstige Leilighed til at løbe ud og forene sig med Louisa Augusta i Frederiksværn. Herom havde han allerede i nogle Dage corresponderet med Sneedorff og erholdt hans Tilladelse dertil, og det fornødne Antal af Kystlotser var lovet ham tilsendt, for at han, i Tilfælde af Forsølgelse, kunde løbe ind allevegne underveis.

Tanken om Retiraden til Malefiær var aldeles umilitairisk. Overladt til sine egne Forsvarsmidler, vilde Prinds Christian der langt lettere falde et Offer for Fiendens Anstrengelser: den samme Fiord, der havde uden Vanskelighed optaget det, tilstedte ogsaa en overlegen Fiende Udgang; under gunstige Omstændigheder var der Intet, der forhindrede ham fra at trænge ind og angribe det, eller opbrænde det, hvortil netop Fiordens Sneverhed gav den bedste Leilighed, imedens et Hundrede Mand landsatte Soldater fra de omliggende Fieldhoider beherskede dets Dæk.

Allerede den 24de rapporterede Sneedorff til Prindsen saaledes: „Stemningen i Christianssand, skriver Capitain Jessen, er (det Militaire undtagen) saadan, at man anseer Orlogsfibet der for Byens Ulykke. Uvillien imod Skibet gaaer saavidt, melder han, at Ingen vil understøtte det med Provisioner o. s. v., uden for rede Penge.“ Mange af Byens Indvaanere vare flygtede ud paa deres Landsteder. Den Frygt for Byens Udælggelse, der herskede hos de overste Embedsmand og Borgerne, skøndt overdreven og ugrundet, lod sig undskyldte ved den Omstændighed, at de fleste Huse i Byen vare af Træ. Men en Plage var det for Jessen, ideligen at høre Folk yttre, at de ønskede ham langt bort. Sneedorff siger, i en Skrivelse til Prindsen af 20de: „Ds. Durchlauchtighed vil heraf (Thygesons Declaration til Protocollen i Defensionscommissionen) naadig see, at den samme Mand, som nylig insisterede paa 2 Linieskibe til Byens Forsvar, nu ikke engang vil have eet.“

Den 29de September om Middagen, da de begjærede Lotser alle vare ankomne, begyndtes, ombord i Prinds Christian, i al Stilhed paa at giøre Alting klart til at kunne gaae Seil, saasnart Vorket faldt paa. Vinden var nordlig, med frisk Ruling og graat Veir; der var ikke længer noget Maanestein, saa at Omstændighederne, for at slippe uopdagede ud, vare gode. Fregatten og en Brig krydsede tværs over Bugten; men med den aflands Wind, og ved at knibe Østrelandet nær, var der Haab om at und-

gaae at blive sete af dem. For ikke at robe Hensigten for Fienden udenfor, gjordes ikkun saadanne Tilberedelser som ingen Dyfigt kunde vække. Underste-Batterie blev sat i faste Surringer*); de overflødige Bary indtagne o. s. v. Da det blev mørkt, lattedes Ankerne, og omtrent Kl. 9 gjordes Seil, Baryene bleve udstukne og Prinds Christian løb ud under Press af Seil. Varcassen, et meget svært Fartoi af den gamle Construction, lod man blive tilbage af Mangel paa Tid. I de første Timer vare Alle i Spænding, og det skarpeste Udlig blev holdt, ikke alene for de fiendtlige Seilere, men ogsaa for Landmærkerne, da det gjaldt om at tage Østrelandet saa nær som muligt; og nær havde de mange Lotser været lige saa meget til Hinder som til Gavn, idet der paa Grændserne af Districterne opstod Strid imellem dem, deels om hvilke Landmærker det var man kunde skimte, deels om Dieblikket, naar den første Lots skulde afstræde Lotsningen til den anden. Alt gik imidlertid godt, og med Natten vorte Tilli-

*) Underste-Batterie blev virkelig surret med Fastetallier, Mundingen sat imod Vægeren, Stiertetoug etc. Der forekom os den Gang en betænkelig Sag, at løbe ud imellem Fiender med Batteriet ude af Stand til at kunne slaae i det første Qvarteerstid, ja halve Time, thi saavidt vi erindre vare ingen andre særdeles Tilberedelser gjorte til hurtigt at have Klarstib. Da vi modtog Ordren fra Ræstcommanderende, at gaae til Underste-Batteries Surring, tillode vi os i al Erbødighed at yttre vor Betænkelighed; men herpaa fik vi til Svar — med den Top egne, spøgende Godmodighed — „at lyftrø og lade være at raisonnerø.“ Med den største Agtelse og indberligste Hengivenhed for de Afbøde, saavel Chef som Ræstcommanderende, troe vi endnu, at dette var en vovelig Sag; thi ihvorvel Flugten var vort eneste Haab, kunde dog den enkelte Fregat, om vi havde stødt paa ham i Mørket, have generet vor Flugt, for at opholde os indtil de andre Skibe kom til; hvorimod vi, ved at have Batteriet klart, kunde i saa Tilfælde øiebliklig have debarasseret os af ham med et eneste Lag, uden derfor at blive betydelig standset i vor Flugt. Udentviø har det truende Veir og Forskillingen om, at vi maatte presse al mulig Seilføring paa Skibet, bevæget Chefen til hiin Ordre.

den meer og meer. Rulingen fristede, og Skibet, som ikke var besværet med megen Last af Proviant, seilede godt. Ved Dagbrud vare ingen Fiender at see; og lidt over Eftermiddagen, da Winden havde trukket sig østlig og blæste stivt, løb Prinds Christian med en brættet Vergineraa ind til Revlungshavn. Den følgende Morgen lettede den herfra og var saa Timer efter til Ankens i Frederiksværn. Glæden over Foreningen var almindelig, og Jessem hofede fortient Roes for sin kække og veludførte Beslutning. Fra Kronprindsen blev ham tilkiendegivet S. R. Høiheids naadigste Tilfredshed for den af ham udviste „Activitet, Fermetet og Klogskab i at søge til Frederiksværn.“

Endstiondt Resten af vor Flaade nu var samlet og i forholdsviis Sikkerhed, hvor den nu laa, i det fra Søfiden stærke Frederiksværn; gave dog Efterretninger fra Danmark Grund til at frygte for et alvorligt Forsøg af Fienden paa at sætte sig i Besiddelse af den, hvortil den fra Siælland snart tilbagevendende Magt, saavel af Skibe som Landtropper, vilde kunne anvendes. Skete en Landgang ved det dertil bequemme og Frederiksværn nærliggende Land, Helgeraaen, forudsaae man Muligheden af, at Høiderne omkring Frederiksværn kunde falde i Fiendens Hænder og denne dersfra tvinge det mod Landsiden svage Sted til Overgivelse. En Ordre fra S. R. S. Kronprindsen indløb d. 24de Sept. til Sneedorff, at træffe saadanne Foranstaltninger, at Fiendens Planer imod Skibene i Norge bleve giorte til Intet; denne Ordre var grundet paa en Efterretning om, at Fienden vilde anvende en Magt af 7 Linieskibe til at tage dem. Og fra General Peymann indløb Skrivelse af 7de October til Prindsen i Norge, at engelske Officierer af høi Rang havde ladet sig forlyde med, at „ved Expeditionens Afgang fra Siælland skulde en anseelig Magt anvendes for at bemægtige sig de to Linieskibe i Norge, det koste hvad det koste vilde.“ Sneedorff havde derfor paa Generalcommandoens Ordre været betænkt paa at søge et andet Tilflugtssted for Skibene, hvor deres Position, forstærket med opfæstede Batterier paa Land, kunde give dem Styrke til at

afstaae Angreb fra Søsiden, imedens de fra Landfiden vare sikrede ved Localiteterne og en passende Styrke af Landtropper.

Efter at forskjellige Steder vare bragte i Forslag og forkaestede, faldt Valget paa Frederikstad, hvis dybtliggende snevre Indseiling kunde forsvares, foruden af Skibene selv, af et tidligere projecteret og paabegyndt Batterie, Fortet Huth kaldet, der snart kunde opføres, og hvor endelig et af Fienden landsat Troppescorps kunde med Fordeel mødes af vore Landtropper, hvis Sammentrækkelse paa dette Sted, med Hensyn til den Tvivl man endnu stedse nærede imod Sverrig, ogsaa fra det Synspunkt var mere tilraadelig, end paa noget andet, længer fra Grændsen fiernet Punct. Capitainlieutenant Fasting, som var sendt derhen for at undersøge Localiteterne fra Søsiden, kom tilbage og gav en fordeelagtig Beretning om Stedet, hvorfor Sneedorff besluttede sig til at vælge det til Retirade for Skibene og den Deel af Koffotillen, der ikke var bleven affendt med Vilde til Christianssand. Da dette var bleven bifaldet af Prindsen, affendte Sneedorff d. 28de Sept. 2 Kanonchalupper, 2 Joller og 3 Skærbaade i Forveien, og ventede nu blot paa Prinds Christians Ankomst for selv at følge efter. Denne indtraf, som evenfor berettet, d. 1ste October, og efter at have maattet vente paa gunstig Vind, affeilede endelig begge Linieskibe og Briggen d. 7de om Morgenen fra Frederiksværn og ankrede samme Dags Middag i Frederikstad.

(Fortsattes.)

Om Control med Skibsførere.

(Meddeelt af dsk.)

Idet vi sætte vor Lykke i Besiddelsen af det størst mulige Antal aandige og timelige Goder, see vi den at være en directe Function af Productions-mængden. Da nu saavel de forskjellige Egne, som de forskellige Mennesker have, Enhver for sig, forskjellige Produccerevner, saa vil Productions-mængden over hele Jorden

være størst ved en saadan Fordeling af Arbejder, saavel paa de forskellige Egne, at enhver kun anvendes af al Magt til saadanne Producter, hvoraf den, isølge sin Natur, kan producere meest, som og paa dens forskellige Beboere, at Enhvers særegne Kræfter samlet anvendes paa de af hans Egn's Producter, hver til hine hans Kræfter bedst passe.

Da imidlertid alle saadanne eensartede, ved enkelte Faculteter opdyngede Producter, først ved en, ved Vytning tilveiebragt Uddeling i alle Retninger, kunne komme Individerne tilgode, saa vil en saadan Produceermaade kun være hensigtsvarende samtidigt med en levende Handel og folgeligen aldeles betinget af en saadan. Det bliver saaledes det Almindeliges Sag, saameget som muligt at borttrødde alle Hindringer for Handelens Gang, samt betrygge og bevinge dens Skridt.

Et vigtigt Moment til størst mulig Sikkerhed og Hurtighed for Handelens Gang, og som tillige angaaer mange Individens Liv og Belfærd, er Dueltigheden af de Folk, der fore Skib fra Sted til Sted, som og deeltage i Handelsforretningerne selv. Tilstedeværelsen af denne Dueltighed bliver nu ei alene Skibsførernes egen eller deres Næderes Sag, men ogsaa Statens, der, som Alles Formynder, paaseer saavel det Almindeliges, som ethvert implicert Individ's Færv.

Uden nu i mindste Raade at indlade mig paa at bedømme de nuværende danske Skibsførere, saa kan dog aldrig Staten, ene i Muligheden af en pretenderet Dueltigheds Tilstedeværelse, være tilstrækkeligt garanteret for, at enhver Dansk, som fik Lyst og Leilighed til at fore Skib, ogsaa duede dertil. Control er altsaa nødvendig for Staten, som og en Spore for Aspiranter. Heller ikke kan Staten, paa Grund af at Næderne have meest Fordeel af deres Skibsføreres Dueltighed, regne paa, at derfor de vel ville kontrollere den. Thi tildeels forstaae de almindeligviis ei at bedømme Søfolks Dueltighed som Saadanne, tildeels tilside sættes ofte de almindelige Interesser, naar de ere de individuelle modstridende, som f. Ex. i Sager angaaende Assurance, Folke-

behandling, Afgifter &c., og endeligt var det ubilligt, om Skibsrederne ene skulde bære Byrderne af en Omhu, som kommer det Almindelige tilgode.

Staten kan altsaa kun selv paatage sig hiin Control og bør det saa fuldstændigt, som Skibsførerduelighed kan controlleres.

Det er i Erkendelse heraf, at man hertilands, inden No-gen faaer Patent som Skibsfører, underkaster ham en Examen. Imidlertid forekommer mig den Control, man i hiin Examen har, hoist utilstrækkelig.

Al en duelig Skibsfører eller Styrmand, som den der til hvert Dieblit skal kunne stedfortræde Capitainen, bør nemlig fordres:

1) Somandskab: at han kan seile og manøvrere med sit Skib, saavel for hurtigst at komme sikkert frem ad en hvilken-somhelst Retning, som og for at undgaae og modstaae Elementernes Voldsomhed; at han kan lade, losse, equipere, desarmere, kort, giøre de forskjellige forekommende Arbejder ombord.

Men disse Kundskaber sporges slet ikke om; vel betinger man for Søfolks Avanceren en vis Fart; men Fart alene giver dog ei ubetinget hine Kundskaber.

2) Styrmandskab: At han veed, altid at finde den Vejenover Søen, der hurtigst og sikkert fører ham til Bestemmelsen.

Vel underkastes han en Examen i denne Viden, men itkun i dens theoretiske Deel; og da først megen og anstrengende Dvælse og Anvendelse completere den, saa kan hiin Examen hoist erklære Aspiranten: „forberedt til Dvælse i en af hans Brancher,“ langtsfra: „forberedt til Skibsfører.“ Og selv tilstrækkelig theoretisk Forberedelse i Styrmandskab kan hiin Examen ei altid garantere; thi den fordrer kun de Kundskaber, der høre til den saakaldte Brede-Examen, umuligt tilstrækkelige for den, der skal føre Skib over Verdenshavene.

3) At han har den fornødne Dannelselse til at være betroet Commandostav, Vægtstaaal og Sværd; og samtidigt med den de fornødne Kunskaber til, overalt hvor han kommer, at befordre

Forretningernes Gang, ham selv og hans Medmennesker til Ære og Gavn. Men heller ikke heri controleres Skibsføreren.

Og det er i Supposition af denne Utillstrækkelighed af Control at jeg fremlægger dette P. M. for en fuldstændigere. Vel see vi hine, Skibsføreren fornødne Capaciteter af en saadan Natur, at de bedst prøves og vurderes i Livet, i Anvendelsen selv; ikke destomindre kunne de dog ogsaa temmeligt vurderes til et bestemt Dieblisk iland. I mange Dele af hans Kundskaber, f. Ex. i de Beregninger, der forekomme i Navigationen, i Sprog etc., kan man lade ham præctisere til hvilketsomhelst Dieblisk; i det Dvrigte, som i Somandskabet, i Navigeringen selv etc. kan man lade ham i Ord forklare hvorledes han vilde bære sig ad i supponerede Tilfælde; og for da saa meget som muligt at betinge hans virkelige praktiske Duelighed, maatte man, samtidigt med Examinationen, affordre ham i Journaler, Observationsbøger og Skudsmaal, Altest for veløvet Somandskab, Styrmandskab og Opførsel.

Efter først at have paaagtet, at Controlen gaaer saa meget som muligt ind i Alt hvad der er nødvendigt, saa bor den, saavel for at Staten ei skal mangle Aspiranter, som og for at spare disse Tid og Penge, noie indskrænkes til Kun det Nødvendige. Imidlertid vilde neppe ret Mange præstere hvad der nødvendigt behøves af den Skibsfører, der vil fare paa alle Berdenshavene; men lykkeligviis behøver man ei heller at fordre det af Alle, som blot ville føre Skib. Jagtskipperen f. Ex. behøver ei alt det Somandskab som Fregat-skibsføreren; den der farer paa danske Farvande, ei al den Navigation som Ostindiefareren og heller ei de Handels- og Sprogkundskaaber. Classificeredes derfor Skibsførerne saaledes, at de ifølge forskjellige Præstationer fik forskellige Rettigheder, kunde alle Examina fordres godt bestaaede og der gaves tillige Anledning til heldbringende Concurrence.*)

*) Saaledes troer jeg, man paa danske Farvande kan klare sig uden astronomiske Observationer, og at i Europæiske Farvande (ibet=

Efter noie at have bestemt, hvad der bør ifordres af Aspiranten, bør paasees, hvorledes det med mindst Spild af Tid og Kraft kan erhverves af ham. Et formeentligt første Skridt her til er, at systematisere hans Udvikling saaledes, at han først udruster sig vel med de ham nødvendige theoretiske Kundskaber, og derpaa over dem paa det bedste. Det er den Orden, hvorved hans Kundskaber erhverves hurtigst og klarest; ogsaa medfører det ialmindelighed at han underkastes Veiledning i de Nar hvori hans Væsen er høieligt og endnu usorvansket, følgerigen bedst stikket til at rettes rigtigt; og saadan Retning, samtidigt med de erhvaldte Kundskaber, vil være den bedste Forberedelse for hans praktiske Udvikling, under hvilken han omtumles i saa forskjellige Forhold. Et sligt Regulativ for hans Studium opnaaedes ved 2 Examina; een, efter hans theoretiske Studium, der blot skulde attestere ham: „forberedt til Dvælse;“ den anden, der især skulde fordre Regn-

mindste i Østersøen, Nordsøen og Canalen) Mangelen af den astronomiske Færgde nogenlunde kan erstattes ved de Verificationer, Loddet og Landstigte give. Deretter kunde man danne 3 Classer af Skibsførere: 1) de, der fare paa danske Farvande; 2) de, der fare paa Skandinavien og Rusland, England, Holland og Frankrig, og 3) de, der føre Skibe overalt. Herimod kan vel indvendes, at den Skibsfører, som havde et indskrænket Patent, ofte ei kunde modtage ferdeelagtigt Tilbud af Fragt. Giorde han det og Skibet havarerte, vilde Rejurancen giøre Protest og Crediten lide. Imidlertid kan Næderen vist altid saameget forudsæe, hvorhen hans Skib muligviis kan komme, at han derefter kan vælge sin Skibsfører; at denne er i øverste Klasse kan jo ei forhindre ham fra de mindre Farter. I alle Fald kunde man giøre den Modification, at det Skib, som gaaer paa større Have, skulde have idetmindste een Officier af øverste Klasse. Det var vistnok bedst om alle Skibsførere paa fremmede Have fik Kundskab nok til at føre Skib overalt; men ovenanførte Modificationer ere grundede paa, at man bør, for at faae Skibsførere nok, indskrænke sig til det strængt Nødvendige; og skulde det, ved et tilstrækkeligt Antal Skibsførere af øverste Klasse, vise sig, at 2den Klasse blev unødvendig, saa vilde den jo falde bort af sig selv.

flab for god Dvælse, skulde da først erklære ham: „forberedt til Skibsføren.“

Men endnu kunde vindes meget, ved at hjælpe selve Studiet. Hvad nu hans Forberedelsestids sidste, den praktiske Deel angaaer, kunne de Officierer, under hvilke han i denne Tid staaer, med god Evne og Villie have stor Indflydelse; videre reguleret Veiledning troer jeg ei her nødvendig. Efter at han vel er udrustet med Kundskaber, maa hans praktiske Udvikling overlades, næst efter ham selv, Elementerne, fordelte over Jorden og Tiden. Men for Erhvervelsen af hine Forkundskaber kunde gøres meget, ved at foranstalte holdt fuldstændigt Cursus over Alt, hvad dertil behøves, godt samlet, ordnet og strengt afpælet, f. Ex. i dertil udarbejdede Ledetraade, af de bedste Lærere og efter de bedste Boger. I Concentrationen og det gode System af Veiledningen vil Aspiranten spare Penge og Tid, samt finde en Traad for sit Studium nu og efter.

Slutteligt tillader jeg mig at tilføie et løst Udkast til et Program for Skibsføreropdragelsen, der tillige kan tiene som et Resumee af det Foregaaende.

1) Opdragelsen har sin theoretiske og sin praktiske Deel, og indrettes efter 3 Glasfer af Skibsførere.

- 1) de der føre Skib paa Danske Have.
- 2) Nordeuropæiske.
- 3) overalt.

2) Af Aspiranten fordres medbragt til Skolen god Dvælse i Læsning, Skrivning og Regning.

3) En Skole begynder med Vinteren et Cursus i det Theoretiske af Alt,*) hvad en duelig Skibsfører heraf behøver. Efter

*) Dette Alt blev nu nærmere at bestemme; foreløbigt: 1) noget elementair Arithmetik og Geometrie som Indledningskundskab til 2) Sømandskab og Styrmandskab. I Styrmandskab omtrent hvad nu fordres til Længde-Examen. 3) Oplæsning og Skrivning efter Dictat i Engelsk og maastee

de 3 første Maanedes er det fornødne Theoretiske for Skibsførere paa danske Farvande*) giennemgaaet; med Vinteren det fornødne Theoretiske for Skibsførere paa Europa**) og med Aaret det hele Cursus tilende.

4) Skolen kunde selv besørge 1ste Examen holdt, maaskee i Overværelse af Navigationsdirecteuren, og berettiges til at attestere Eleven:

Forberedt til praktiske Øvelser, som Styrmand eller Skibsfører
 paa danske }
 nordeuropæiske } Have.
 alle }

5) Skibsførere og Styrmand berde paasees og, saavidt Omstændighederne tillade, hjælpe Øvelserne af de med dem ombordværende Aspiranter.

6) Navigationsdirecteuren holdt vel passende den 2den Examen, der fordrer:

1) Attest for 1ste Examen.

2) 3 Journaler, Observationsbøger, Studsmaal og ny Examination, Beviis for god Øvelse i Styrmandskab, Sømandskab og Opførsel. Og nu tilstedes først Attest for:

Forberedt til Skibsfører paa
 danske }
 nordeuropæiske } Have.
 alle }

Og saaledes faaer Staten Folk vel forberedte til Skibsføren. Hvad nu Føringen selv angaaer, da torde maaskee og her Con-

Fransk. 3 à 4 Timer ugentlig troes nødvendige for Parlingens nu mest høielige Sprogorganer. 4) Handelscheorie, maaskee 1 Time ugentlig det første Halvaar.

*) 3 Sømandskab ubetydeligt, i Styrmandskab Brug af Compas, Kaart og Log. Intet videre.

**) 3 Styrmandskab, omtrent hvad nu fordrer til Brede Examen; forholdsviis i det Øvrige.

tel være gavnlig. Maaſkee ſætter en Skibsfører ſig ned i en eller anden borgerlig Næringsvei; 20 Mar efter gaaer han fallit, og, naftet han kan have glemt al Navigation, ſikkrer Staten ham, i det Patent, han har i Kommen, Ret til at føre Skib. Og viſnok vilde det være gavnligt at ſorge for, at Skibene ei gaae ud uden de fornødne Inſtrumenter.

Contre-Admiral etc. C. N. Nothes Levnet.

(Stuttet fra Pag. 111.)

I Maret 1802 d. 6te Marts modtog Capitainlieutenant Nothe Ordre, ſom Chef for Corvetten, eller — ſom man endnu da kaldte alle Get-Batteries Skibe med 3 Maſter — Fregatten *Elven* *), at overføre endeel Mandſkab og Gods til det i Chriſtiansand oplagte Linieſkib, Prindsesse Louise Augusta. Vendt tilbage fra denne Sendelse, fik han d. 7de Mai Ordre, at aſtræde Corvetten *Elven* til Capitainlieutenant Villienſkiold og overtage Commandoen af den nye Fregat *Frederikſteen*, ſom var beſteemt til at aſloſe Fregatten *Iris* paa Stationen i Veſtindien.

*) Foruden *Elven* vare *Sideren* og *Glückſtadt* af ſamme Tegning, den ſidſte med en forandret Bevæbning. Denne Glaſſe Skibe var ſkabt med den ſæregne Beſtemmelse, at ſtationeres i Krigetid paa Eibſtoden, hvorfor de ſædvanligen benævnedes med det Navn „Eibſfregatter,” til Adſkilliſe fra en anden Glaſſe af Hohlenbergſke Corvetter: *Ville-Velt*, *Fylla* og *Diana*, der nærmest kunde ſammenlignes med vore nærværende, egentlige Corvetter. Som Folge af deres Beſtemmelse vare de byggede til det ringe Dybgaaende af 10' 3' agter og 10' for, med en Længde af 99 Fod og en Brede af 26 Fod, altsaa af ringere Dimensioner, end *Briggen St. Thomas*. Bevæbningen var 10 Kanoner, Fire og Tyve-Pundigere, men *Glückſtadt* fik 12 Attenpundigere. Saavidt vi erindre vare de maadelige Seilere.

Kothe var d. 22de Januar avanceret i Gagenummer som Capitainlieutenant, og d. 17de April modtog han Guldmedaillen for Slaget d. 2den April 1801, som S. M. Kongen stænkede til de Officierer, der havde deeltaget i Slaget, at bære i Knapskullet som et Hæderstegn „for udviist berømmeligt Mod og Daad til Forsvar for Konge og Fødeland.“

Fregatten Frederiksteen, som Kothe havde faaet Commandoen af, var ganske af samme Tegning som den, to Aar før, i Middelhavet forulykkede Hvide-Dru. Den var imidlertid givet en stærkere Bevæbning: 26 Stykker 30 pd. Carronader, istedetfor hiins 24 Stykker 8 pd. Kanoner. Det Gaadesulde ved Hvide-Drens Undergang og de forskjellige Visninger i Staten om de nærmere Aarsager til denne, som Rogle vilde tilskrive dens Mangel paa Stivhed, Andre dens spinkle Bygning, og atter Andre de mange Lugeaabninger i dens Batteriedæk — Alt dette maatte give denne Commando en forhoiet Interesse for Kothe. Det var en smuk og velselende Klasse Skibe, som paa den Tid kunde være onstelig at conservere for Marinen, og for at udrodde den ugunstige Mening, som Hvide-Drens Forliis havde vaakt om den i Staten, var det godt, at have en Mand's Dom, der, som Kothe, var bekendt for Selvstændighed i Mening og kun at hylde eet Parti — Sandhedens. Det er ikke usandsynligt, at netop saadanne Betragtninger have bestemt Valget af ham til Chef for Frederiksteen. Hvordan hans Dom har været er os ikke bekendt; men da Fregatten, umiddelbar derpaa, atter blev udsendt til Vestindien under Capitainlieutenant Jessen, og Aaret derpaa igien blev brugt som Flagstib i Evolutionseskadren, saa tor vi deraf slutte, at vor Hukommelse ikke stuffer os, naar vi troe at erindre, at Frederiksteen var en Favorit i Marinen *).

*) Vi erindre imidlertid, at have hørt Capitain Jessen fortælle en Tilbragelse, der kunde vække Tvivl om denne Fregats Stivhed, stod den ikke isoleret og uden at være ledsaget af de nærmere Omstændigheder ved den. Det var i Slutningen af October 1803,

Rothe var paa Station i Vestindien indtil det følgende Aar, da han tidlig om Feraaret vendte tilbage til Kiøbenhavn. Den 16de Mai, efter Hiemkomsten, fik han Ordre til at antage sig Inspectionen med Linieskibet Prindsesse Louise Augusta, saalænge det laa i Flaadens Leie. Det følgende Aar 1804, d. 12te Januar, fik han Ordre at tiltræde Regleringscommissionen som Medlem, medens et nyt Takkelage-Reglement blev udarbejdet. Det var ved denne Tid, at vort Takkelage-Reglement undergik saa betydelige Forandringer, at Grunden lagdes til den Orden, som vi nu i en Række af Aar kiende i denne Green ved Marinen. Mange af Takkelagens Dele simplificeredes; Blokværket undergik betydelige Forbedringer og Vaadsmændenes Regustabsvæsen ordnedes paa en hensigtsmæssig og besparende Maade. Iblandt de Mænd, der især har erhvervet sig Fortienester heraf, var Commandeur Rosenvinge, en værdig og af Alle i Staten agtet og afholdt Mand, der døde som Takkelmester i Aaret 1820. At Rothe ogsaa med sin sædvanlige Nidkærlighed har deeltaget i denne Commissions Arbejder, er der Grund til at antage; men snart kaldtes han derved til activ Tjeneste, idet han d. 10de April s. A. blev commanderet som Næstcommanderende paa Linieskibet Neptunus, Commandeur-Capi-

samme Aar den var hjemkommen, at Frederiksteen atter gik ud til Vestindien under Jesens Commando. Fabrikmester Hohlenberg, som d. 26de August s. A. havde begiært sin Afsked og saact den med Capitains Charakter, var i Slutningen af September bleven ansat som Overlots og Havnemester i Christiansled paa St. Croix, og gik ud til sin nye Post som Passager med Frederiksteen. Undervejs havde de en Dag haardt Veir, og i en Bilægger kom en saa haard Byge paa, at Fregatten kastede hele Siden under Vand, og var ikke Gokkefriode sprunget eller ved Lieutenant Langemach kastet los, vi erindre os hvilket, er det tvivlsomt om den ikke vilde have gaaet rundt med det samme. Da Jesen strax efter kom ned i Kabinen, fandt han Hohlenberg siddende bleg som et Liig, og paa Jesens Dittale udbroed han: „Nu begriber jeg paa hvad Maade Hvide-Ørn er gaaen under. Aldrig vilde jeg have troet det muligt, at dette Skib skulde kunne have kastet saa meget over!“

tain og General-Adjutant Lindholm. Dette Skib udrustedes for at fore H. K. H. Kronprindsen til Norge, og Skonnerten Ornen, commanderet af Premier-Lieutenant Lügen, var bestemt til dets Tender. Den 22de Mai affeilede begge Skibe til Gladstrand (det nuværende Frederikshavn), hvor H. K. Høihed havde bestemt at indstibe sig. Gadetfibet, Liniestibet Seiren, med dets Tender, Briggen Gama, anløb siden Gladstrand for at geleide Kronprindsen paa hans Reise; men Forhindringer vare indtrufne, der først foranledigede Reisens Opsættelse og siden at Tanken om den blev opgiven. Som Folge heraf fik Neptunus, efter at have ligget nogen Tid ved Gladstrand, Ordre til at gaae med sin Tender til Eckernsørde, hvorfra det d. 20de Juni, efterladende Skonnerten, vendte tilbage til Kiøbenhavn og astakledes. Om dette Skib, der var et af Flaadens smukkeste, som det var et af dens største Skibe, 84 Kanoner, erindre vi, at det paa dette Togt havde røde Sinkenetsklæder, en Ting der efter Nutidens Smag vil synes bizjar, men som vi kunne forsikre var langt fra at tage sig ilde ud.

Det følgende Aar, 1805, er mindetærdigt i vor Marine ved Udrustningen af en Eskadre af Smaaskibe, 9 i Tallet, og en Skonnert til Repetiteur, der udsendtes for at øve Officiererne i Flaade-Evolutioner. Eskadren udgik paa tvende Togter i Østersøen, hvert paa 4 Uger, og omstiftede Officiersbesætningerne ved 1ste Togts Ende for at udstrække Øvelsen til den største Deel af Staten. Den 2den Juli, paa det 2det Togt, tiltraadte Capitainlieutenant Rothe Næstcommanderende-Posten paa Fregatten Frederiksteen, der var Contre-Admiral Raphael Tønders Flagsskib og hvis Chef var Capitain Rasmus Rafn.

I Aaret 1806 var Rothe Chef af Fregatten Frederiksværn, der var stationeret som Vagtskib i Sundet. Den 7de Marts d. N. avancerede han til Capitain.

1807 d. 14de Marts fik Rothe Ordre at reise til Christian-sand, for at equipere den der oplagte Fregat Triton, og nedbringe den til Kiøbenhavn med 300 Mand udstrevne Matroser. Den 10de Mai ankom den hertil og blev astaklet og oplagt.

Da den engelske Flaade i Begyndelsen af August ankom i fiendtlig Hensigt til Sundet, bleve i største Hast alle Anstalter truffene til at forsvare Kiøbenhavn fra Søsiden, og Capitain Rothe fik Ordre som Chef af Blokskibet Elephanten, det ene af de 3 paa Grund satte Blokskibe, der samlede forte Navn af Provesteens Batterie, og, tilligemed en Stykpram og et Flaadebatterie stode under Com. Capitain van Dockums Commando. Under Fiendens Foretagender imod Kiøbenhavn forblev Provesteen uangrebet, ikkun een Gang kastedes nogle Bomber imod det. Strax efter Stadens Capitulation afgik Rothe i Land fra Skibet.

Bed Fiendtlighedernes Udbrud befandt sig i Norge Liniestibene Prinds Christian Frederik og Prindsesse Louisa Augusta. Begge disse Skibe frelstes for Fædrelandet og udgik, det første under Capitain Jessens, det andet under Com. Capitain Sneedorffs Commando, i November paa Krydstation i Skagerrakket, for at holde Samfærdselen aaben imellem Nigjerne. Efter nogen Tid nedkaldtes de, og Prinds Christian blev sendt ind i Østersøen, hvorfra det, efter at have udstaaet meget Ondt af Storme og streng Kulde, vendte tilbage og ankrede i Renden Juledag; og samme Dag blev Capitain Rothe commanderet derombord som Næstcommanderende. Skibet blev liggende i Renden, for atter, saasnart det var provisioneret paany, at udgaae paa et Krydstogt i Nordsøen.

At Rothe paa sin egen Begjæring er bleven ansat som Næstcommanderende under Jessen, kunde der være Grund til at troe, da Begge stode hinanden saa nær i Classen, at der kun var 8 Nummere imellem dem. Paa Prinds Christian, hvor man havde fundet sig saa tilfreds under Premier-Lieutenant Top, den hidtilværende Næstcommanderendes milde Disciplin og godmodig muntre Umgangs- og Commandotone, modtog man den nye Næstcommanderende med en vis Forventning. Rothe havde erhvervet sig et Kristides Navn i Staten; han gjaaldt almindelig for en Mand af uboelig Strengthed i Tienesten, forenet med den urokkeligste Retfærdighed. At dette netop er en saadan Charakter, under

hvis Commando man i Længden finder sig lykkeligst, og med hvem baade man selv og Tienesten er i Almindelighed bedst tient til den Overbeviisning kommer hver retsindig Mand med Aarene; men det unge Menneske er som oftest af en anden Mening: det kolde Ydre; den skarpe, korte Tone i Commando; den Udeeltagelighed for hans ungdommelige Følelse strammer det unge Menneske tilbage, og kun Tid og Erfaring kan lære ham at statte en Charakter, hvis Overvægt synes at nedtrykke ham. Saaledes gik det ogsaa her, og vi troe at kuene giøre en individuel Dom til den almindelige, at Rothe, der modtoges af Prinds Christians ungdommelige Officierbesætning*) ikke uden en vis Spænding, endte med at tage Alles fuldkomne Hengivenhed og Afgtelse i lige Grad med sig, da han traadte ud af den Kreds, han havde tilbragt meer end 4 Maaneder i. At han var en Binding for Skibet kunne vi sige uden at fornærme en anden brav Mand's Eftermæle. Hans nærmere Forhold til Jesen og den Indskydelse, dennes oprigtige Afgtelse og Venstabs indrommede ham, gjorde det lettere for Rothes rolige Kulde at temperere Opbrusningerne af den ædle Jesens varme Temperament, end det altid havde været for den ligesaa fyrige Lieutenant Top. Den smukkeste Harmonie herskede derfor paa hele Togtet imellem Begge saavel som i hele Skibet, og den strengere Punktlighed i Tienesten, der afstøste Tops livfulde, besielende Activitet, gjorde intet Skaar i det selskabelige Livs Frihed.

I muligste Hast skulde Prinds Christian provisioneres og giores klar til at affseile. To Transportskibe, ladte med Krigsfornodenheder til Armeen i Norge, laae klare til at afgaae under dets Convoi. Nytaars-Morgen 1808 Kl. 2 E. M. D. gik Prinds

*) Officiererne vare, foruden Chef og Næstcommanderende: Pr. Lieutenant Top, 30 Kar; Ferry 28; Second-Lieutenanterne: Willemors 24 Kar, L. Lütken 21, J. W. G. Krieger 20; J. W. Dählerup 20 Kar; P. B. Dählerup 17; Estriflie 20 og D. F. Lütken 19 Kar. Ung i Kar maa vistnok denne Officierbesætning forekomme nutildags.

Christian iværk med at lette; men da Ankeret næsten var heelt opfattet, sprang den nye, samme Dag skaarne Katlober; Stopperne knækkede og Touget tog ud til heelt Toug, saa at det blev forsil- digt med den stive Kuling at komme under Seil den Dag. Den næste Dag, med sydlig Vind, haard Kuling og stærkt Synden-Vande prøvedes atter paa at lette; men under Indhivningen sprang alle Seisinger og Stroppe, der vare i Skibet, og man var nødt til at blive liggende, for Matten over at forsærdige nye. Dagen derpaa, d. 3die Januar, kom Skibene endelig under Seil om For- middagen Kl. 10, men maatte for tyf Taage ankre paa Helsingors Rhed, hvorfra de igien lettede om Eftermiddagen og stode Sundet ud. Den næste Morgen ankrede for Stille under Fal- kenberg; og da Vinden siden sprang op fra N. V., løb Skibene tilbage og ankrede udenfor i Sundet. Efter, den følgende Dag, forgiares at have forsøgt paa at komme indenfor Kronborg med Vinden V. S. V. og V. t. N. formedelst det stærke Syndenvande, gif endelig henimod Aften Vinden til S. S. V. og Prinds Chri- stian stod nu med sin Convoi Kattegattet ud, passerede Skagen om Middagen d. 6te og kom den 7de til Ankers i Frederiksværn, med Conveien i god Behold. Ved Landets Andvning blæste det haardt med tyft Veir, og allerede paa denne korte Dverreise kla- gedes over Takkelagens maadelige Forsatning. Da alle Holmens Forraad vare bertsorte af Fienden, havde man været nødt til at opkiøbe Tougværk rundt om hos Private, meest af det dengang yderst slette russiske, og det Tougværk, Skibet var bleven forsynet med fra Takkelloftet, viste sig at være af saa slet en Dvalitet, at det sprang hvert Dieblik.

Da dette Prinds Christians Vintertogt ikke frembyder mange Mærkeligheder, skulle vi i Korthed affærdige det. Efter saa Da- ges Ophold i Havn, løb Jessen atter ud at krydse i Forening med Briggen Lougen, der var stødt til ham i Frederiksværn. Paa dette Kryds havde de uophorlig Storm, ledsaget af Snefog og Kulde, og Briggen blev skilt fra Linieskibet, der ved den østlige Vind drev ud under Næsset. D. 18de, da Vinden var gaæn

vestlig, men endnu med overhændigt Veir, løb Prinds Christian ind til Frederiksværn, ikke uden Betyrning for Briggen. Denne var imidlertid 2 Dage før kommen ind til Christiansand med Førløbs af Skæget og med sprungne Vaterstage.

Efter et kort Ophold i Havn løb Prinds Christian atter ud og convoierede 2 Islandsfarere ind i Kattegattet, hvorpaa det holdt krydsende imellem Skagen og Marstrand til den 6te Februar, da det løb ind til Frederiksværn, hvor Frostens paakom og det fros inde. Paa dette Kryds opdagedes en Morgen tidlig en svær Seiler, som antoges for en Orlogsmand og blev jaget ind til Skærene ved Gothenborg. Siden fik man at vide, at denne Seiler var Fregatten Dvebeck, der havde 200,000 Esterl. i Specie ombord, Subsidier til Sverrig. Veiret var ogsaa paa dette Kryds yderst stormende; Seil størede og Taffelagen leed betydeligt.

I Frederiksværn laa Prinds Christian indefrosen til d. 20 Februar, da Isten brød op, og den løb ud at krydse igien. Den 29de løb den ind til Christiansand og her modtog Jesen d. 4de Marts Ordre at nedseile til Kiøbenhavn.

Paa denne Tid begyndte der at yttre sig Sygelighed iblandt Mandskabet, en Folge af den idelige Fugtighed imellem Dækkene og den indefluttede, fordærvede Luft, som i det haarde Veir ei kunde fornyes ved at aabne Batteriesportene. Overkirurgen Lezerentz og 25 Mand bleve lagte i Land paa Hospitalet og deres Tab erstattet fra Kanonstotillen. Den 10de lettede Prinds Christian fra Christiansand og kom den 11te om Aftenen til Ankers ved Hornbek, hvorfra det igien lettede den næste Morgen og løb Sundet ind. Men her modtog Jesen Ordre at forblive liggende ved Helsingør, da Rheden ved Kiøbenhavn var tillagt med Is. Prinds Christian blev derfor fortoiet paa Helsingørs Rhed, saa nær under Beskyttelse af Kronborgs Kanoner, som Skibets Sikkerhed tillod det.

Ved Ankomsten hertil vare 61 Mand syge, og Dagen efter indberettede Jesen, at de Syges Tal var voxet til 114, hvorefter blandt 2 Lieutenanter og de to første Chirurger. Sygdommen

var en ondartet Feber, hvad man dengang kaldte Ekibs- eller Forraadnelsesfeber, i mange Tilfælde med Petecher eller Sprinkler. I de følgende to Dage vare henimod 40 Mand daglig tilkomne paa Sygelisten. Des Mange yttrede Sygdommen sig strax med Delirium, saa at man om Morgenen, ved Udpurringen, havde det bedrøvelige Syn af en halv Snes eller flere afsindige Mennesker, der løb halvnøgne omkring paa Batterierne. Flaadens Overmedici bleve sendte ned fra Kiøbenhavn, for at undersøge Tilstanden, og man gik iværk med at soie Anstalter i Land til at modtage de Syge, som til et Antal af 200 Mand bleve indlagte deels paa Dresunds Hospital, deels i dertil leiede private Huse. Transporten af disse Syge var forbunden med mange Vanskeligheder paa Grund af den strenge Kulde og Isen, som laa et Stykke ud fra Landet. Istedetfor det afgaaede Mandstab nedsendtes andre Folk fra Kiøbenhavn, hvoraf de første 60 kom ombord d. 15de, de andre successive imellem d. 17de og d. 20de. Største Delen af disse vare Solimenter, stærke, men raae og usoyante Folk, imedens det i Land sendte Mandstab var af Besætningens bedste Matroser. To Officierer afgik her: Lieutenant L. Lütken til anden Commando i Kiøbenhavn, og Lieut. Christie, som, i en meget hoi Grad angreben af Sygdommen, blev lagt paa Hospitalet. I deres Sted kom to Maanedslieutenanter af Cadetcorpsen, Braag og Thostrup ombord, samt 3 Cadetter: J. N. Wulff, Weidemann og J. Lütken. Ogsaa en ny Overchirurg, Martini, en Schwaber.*) kom ombord tilligemed en Underchirurg Næve, et ungt Menneske.

Flere Gange, i de 8 Dage Pr. Christian laa her paa Rheden, tog Drivisen Ankrene med og satte Skibet fast i Landisen. Dette forøgede Arbeidet overordentlig for det syge Mandstab, ved ide-

*) Der maa have været Mangel paa indseede Chirurger dengang, siden man valgte denne Mand, der kun en kort Tid havde opholdt sig her for at studere Fødselsvidenssaben og forstod si Sproget. Han døde siden, kort efter Ankomsten til Gothenborg, af Feberen.

lig Værpning og Omfortøining. For Officiererne var der fuldt op at bestille med disse Arbeider, de Syges Transport og det nye Mandstabs Dressur og Exercits. Denne Ombytning af fuldt Trediedelen af Mandstabet med nye, aldeles uovede Folk, fremmede for den øvrige Deel af Besætningen og Officiererne, var ingen heldig Omstændighed for det to Dage efter indfaldende Mode med en overlegen Fiende.

Krigen mod Sverrig var kort for declareret, og et fransk Hielspecorps under General Bernadotte var paa Marschen ind i Danmark, for fra Siælland at giøre Landgang i Slaane, hvortil allerede Anstalter vare trufne med Transportfartøiers Ansamlung m. m. Enkelte fiendtlige Krydsere havde usformodet viist sig i Beltet og truede Overfarten for Tropperne. Det blev derfor besluttet, at lade Prinds Christian løbe derind, for at fordrive dem og holde Communicationen aaben, saalænge ingen større Magt viste sig. Den 20de Marts modtog JesSEN Ordre hertil, og den 21de om Morgenen lettede han, og forsøgte først med den østlige Vind at staae synderester, men da han fik den mere sydlig, maatte han kortestefter kaste nordover, og stod nu Sundet ud og nordom Siælland. De derpaa følgende Begivenheder kunne vi ikke bedre fortælle, end ved at meddele den Rapport, Kothe ved sin Hiemkomst fra Fangenskab afgav til Admiralitetet. Den lyder saaledes:

„Den 21de Marts, om Morgenen, lettede vi fra Helsingørs Rhed og seilede sydestefter, for at søge Beltet den Vei. Da Hveen var passeret gif Vinden Sydost, saa at vi ikke kunde seile Torbeks Rev forover, eller Drogden ind. Vi vendte da nordover og seilede Sundet ud og rundt om Nordkysten af Siælland. Kl. 1½ E. M. D. saae vi 2 tremastede Skibe, som vi kiendte at være Orlogsmænd; de vare imellem Hasteens Grund og Hielsen, over 2 Miil fra os, og styrede med Force af Seil ind ad Beltet til. Vi kunde, formedelst Afstanden, ikke skionne, om det var Linieskibe eller Fregatter.“

„Kl. 3 passerede vi imellem Siøllands Rev og Hasteens Grund; derefter styrede vi ved Vinden ind efter Seiers, som vi

Kl. 5 vare tværs af, uden at have vundet noget paa de ommeldte Seilere. Kl. 6 ankrede begge Seilerne tværs vestenfor Revsnæs. Da Vinden var for sydlig til at seile Volsaffen forover, og Dagen for nær til Ende, for i dette Farvand at kunne foretage noget imod de to Skibe, som ikke kunde være andet end fiendtlige, og hvis Styrke vi ikke kiendte, ankrede vi i Morknuzgen imellem Revsnæs og Seiers, noget over en Miil fra de to Skibe."

"Den 22de, Kl. 8, lettede de fiendtlige Skibe og stode først nordover; de gjorde derefter nogle Slag for at komme Hattergrundene forover. Kl. 8½ gik vi under Seil og stode nordover tilligemed Skibene, som førte Force af Seil for at komme op med os. Vi førte maadelig Seil, da vi maatte reparere Storseilet, som var betydelig skioet under Tilfætningen. Kl. 12 saae vi nolekt tremastet Skib komme nordfra, som vi snart kiendte at være en Orlogsfregat, der tonede engelsk Flag. Da vi ikke tonede Flag, og ikke besvarede hans Signaler, flygtede han vestfester og forenede sig med de to andre. Kl. 1 havde vi et af de fiendtlige Skibe, som vi saae at være en stor Fregat, i vort Riolvand, omtrent ¼ Miil fra os. Vi vendte da for at attackere ham; men da han strax flygtede plat for Vinden, og det ikke passede med vor Hensigt at seile os i Læ af de to andre fiendtlige Skibe, ja-gede vi ikke efter ham, men vendte nordover igien."

"Hensigten var, at forhindre disse tre Skibe, som vi nu kiendte at være Fregatter, fra at komme ind i Beltet og formere de Forhindringer der vare for Overgangen af Tropperne. Da de alle Tre stode nordud efter os, passede det ikke med denne Hensigt, at attackere nogen Enkelt af dem, førend vi havde trukket dem ud af det snevre Farvand, hvor vi havde blevet nodt til, for at angribe en Enkelt af dem, at seile os i Læ med ham og derved lade de to Andre være Herrer af at forstærke den ringe Magt, som vi havde Kundskab om at være ved Sprogø, hvorhen vi da ikke kunde komme; derimod, naar vi havde dem nord for Hasteens-Grunden, da attackere dem saaledes som vi kunde komme

til, hvilket vi ikke havde Tvivl om, at jo skulde lykkes os, da vi seilede bedre, end enhver især af dem."

"Omtrent Kl. 2 saae vi 2 svære Skibe komme for Vinden imellem Anholt og Lyse-Grunden, og efter nogen Tid kiendte vi dem at være Linieskibe. Vi vendte og stod omtrent $\frac{3}{4}$ Time rumstjods efter Ost-Sukken af Seieroen; derpaa vendte vi nordover og holdt ved Vinden, indtil vi ved Peiling af Hielmen saae, at vi kunde beseile Farvandet imellem Siællands Rev og Hasteens-Grunden, da vi vendte S. O. hen."

"De to Linieskibe havde snart, ved Signaler fra Fregatterne, Rundskab om os, og da de vare til Luvart og seilede rumstjods, nærmode de stærkt ind paa os. Omtrent Kl. 5 $\frac{1}{2}$, da vi netop kneb Siællands Rev forover, vare de omtrent en halv Miil fra os, og jagede med al den Fordeel, som deres Høide i Vinden og Farvandet, der forbød os at flygte rumstjods, gave dem. Fregatterne arbejdede sig nu af alle Kræfter op til os. Vinden var sydoskelig, saa at vi netop kunde seile langs med Ost-Siden af Siællands Rev; da den gik lidt sydligere, maatte vi vende nordost over og stode saaledes omtrent $\frac{3}{4}$ Time, hvorpaa Vinden gik noget ostligere og vi vendte S. O. over. Kulingen løiede imidlertid til noget mindre end V. S. Kuling, hvilket ikke var til Fordeel for vor Seilads, saa at de fiendtlige Skibe nærmode os."

"Kl. 7 $\frac{1}{2}$, da et af de fiendtlige Linieskibe var i Riolvandet og paa Skud, og det andet Linieskib 2 Kabellængder vestenfor ham, gjorde vi adskillige Skud med Kanonerne af Arkelie-Portene, hvoraf et traf i Fiendens Voug og et bleserede hans Forre-Bramstang. Omtrent $\frac{1}{2}$ Time efter vore første Skud fik vi det nærmeste Linieskibs fulde Lag agter ind paa Styrbords Laaring, og saa Minutter efter ligeledes fra det andet. Vi gave Lag igjen til Vegge, ved at gjøre Affald for at faae Siderne til at bære. Saaledes fortsattes med Lag, og i Umindelighed næsten paa Pistolskuds Distance. De fiendtlige Skibe anvendte al Kunst for at undgaae vor Ild og give os deres Lag saaledes, at de vovede mindst. Overalt skete det hele Angreb med meget liden Dristig-

hed fra Fiendens Side. Vi, som saae, at vi ikke kunde ende denne Kamp imod saa stor Overmagt, til vor Fordeel, seilede noget rundt, imod Landet, i den Hensigt at tabe Skibet, men undgaae at blive Bytte for Fienden."

„Omtrent Kl. 9 var Fienden, uagtet sine Fordele og sin forsigtige Maade at attackere paa, saa forskudt, at begge Skibene lode sig fakte og holdt op med deres Ild, for at reparere, og vi havde en Stilstand af omtrent 1½ Qvarteer. Vor Taffelag var saa utrolig meget sonderstuds, og af vore Tops- og Dæks-Gaster vare saa mange døde og saarede (i Storemers var 3 Døde og 3 Saarede)*) saa at det vi kunde istandsætte tilveirs, var utilstrækkeligt. Skildpadden til Rattinen var studs itu om Styrbord, saa at vi ikke kunde bruge Rattet. Norstammen var giennemstuds paa 2 Steder, saa at Styringen med Grundtallien ogsaa var vanskelig; adskillige Kanoner paa begge Batterierne vare demonterede; et betydeligt Antal Menneſter var faldne og saarede. Matten og det formindskede Antal Officierer gjorde det vanskeligt at forebygge, at jo nogle Feige af Mandstabet krøb ned og forstak sig: desuagtet, da de fiendtlige Skibe kom op med os igien og fortsatte Attaquen, bleve begge Sider brugte efter Omstændighederne imod dem, og vi holdt Cours, saavidt Styringsmidlerne og Taffelagen tillod det, ind imod Landet, undtagen naar deri stete Forandring, for at anbringe vor Ild paa Fienden. Kl. 9¾ saae vi Landet og var da omtrent 1½ Qvartmiil derfra."

„Kl. 10¼, ved det sidste Lag, som Fienden gav, blev jeg bleseret og maatte forlade Dækket. Lieutenant Top var kort Tid før ligeledes sat ud af Activitet; Lieutenanterne Willemoes og W. Dahlerup samt Landlieutenant Soland vare faldne; 61 Mand

*) En af disse fik Laaret overstuds høit ovenfor Knæet og hialp sig selv ned, ved at nedfire sig i Hænderne. Han kom sig snart, og var den første Helbredede af alle dem der undergik Amputationer, hvortil hans muntre, altid glade Humeur vel har bidraget ligesaa meget som hans sunde, kraftige Constitution.

vare faldne og 84 haardt saarede. Det ene af de fiendtlige Linieskibe seilede derefter op paa Bagbords Bøug og det andet paa Styrbords Laaring, og deres Hensigt var uidentvisl, efter at have givet deres Lag, at lægge os ombord, hvilket i den Tilstand, Skibet og Takkelagen var i, ikke fra vor Side kunde forhindres. Fregatterne vare tæt ved os. Der blev fra det Linieskib, som laa agter paa Laaringen, raabt om Overgivelse, og Flaget blev da strøget."

"Skibet havde allerede været paa Grund; men var gledet af og flot igjen. Da en engelsk Officier fra Linieskibet „the Stately“ kom ombord for at tage Skibet i Besiddelse, lod han Ankeret falde, og idet Skibet svingede op derfor, stod det paa Grund med Agterenden og huggede strax temmelig meget. Agterskibet var da en liden Rabbellængde fra Land. De fiendtlige Linieskibe og Fregatter vendte, da vi havde overgivet os, fra Landet og ankrede 3—4 Rabbellængder udenfor os. Capitain Jesen blev strax bragt ombord i Linieskibet Stately, og de af Bemandingen, som ikke vare saarede, bleve saa hastigt, som det lille Antal af Fiendens Chalupper kunde bestride det, bragte ombord i Skibene, uden at det tillodes Folkene at tage deres Klæder med sig. De saarede Officierer og Mandskab forbleve ombord og bleve rogtede saa godt som det kunde skee af vor egen Overchirurg, som ifkun havde een Underchirurg til Hiælp, da Anden-Chirurg var syg. De fiendtlige Skibe kunde, uagtet det blev begiært, ikke sende Hiælp af Chirurger, da de sagde, at have dertil for meget Arbeide med deres egne Saarede. Seilene paa vort Skib kunde ikke blive beslaaede, da alle Gaardinger og Givtøuge vare overfludte; endeel af Seilene bleve desaarvag slaaede fra Ræerne."

"Den 23de blev jeg og Lieutenant Top bragte ombord i Stately; de andre Saarede og Eyge bleve lidt efter lidt bragte ombord i de fiendtlige Linieskibe. Denne Transport medtog hele Dagen, da ifkun meget faa Fartøier kunde bringes tilveie dertil. Stately havde kun et eneste Fartoi, han kunde bruge; de andre vare stude itu. De fiendtlige Linieskibe seilede noget længer fra Landet og ankrede. En Parlamentair blev sendt med Landet fra

den Høistcommanderende, for at tilbyde at vilde lande de saarede af vor Bemanding, imod Qvittering og at et lige Antal engelske Krigsfanger skulde vorde løslatte; men Chaluppen, som skulde bringe dette Brev, kunde ikke lande formedelst Brænding paa Kysten."

"Om Aftenen Kl. 7, da alle Saarede vare bragte fra Stibet, blev det af Fienden sat i Brand, og brændte tilligemed Officierernes og Mandskabets hele Equipage, paa meget lidet nær. Fienden kunde ikke, af Mangel paa Fartøier, bierge noget af nogen Slags fra Stibet."

"Prinds Christian Frederik forte 28 Stykker 24pd. og 30 Stykker 18pd. Kanoner, alle let Skyts, 4 Stykker 8pd. Kanoner og 6 Stykker 18pd. Carronader. Bemandingen var primaplan 576 Mand, hvoraf 36 vare syge."

"De fiendtlige Linieskibe vare „the Stately," Capitain Georg Parker, armeret med 26 Stykker 24pd. og 28 Stykker 18pd. Kanoner, 12 Stykker 32pd. Carronader paa Skandsen og 2 Stykker 8pd. Kanoner paa Bakkens, bemandet med 491 Mand. Det andet Linieskib var „Nassau" (forhen Holsteen), Capitain Robert Campbell, armeret og bemandet ganske som det første. Fregatterne vare „Dvebeck," 44 Kanoner, og 2 mindre Fregatter. Hele Eskadren var under Capitain Parkers Commando."

"Vegge de fiendtlige Linieskibe havde lidt meget meer, end vi kunde formode. Stately, hvor jeg var ombord, havde under Actionen kastet 12 Mand overbord; i de tre følgende Dage ligeledes 11 Mand, som i den Tid vare døde af deres Saar, og den 1ste April havde han endnu 27 haardt blesserede paa sin Sygelske, som jeg tilfældig fik at see. Alle hans 3 Master vare saa forskudte, at han maatte lægge Skaaler paa dem. Stornasten fik 4 Skaaler, og desforuden et Stykke af en Spiir paalagt for at kunne tiene. Paa Bøugspredet maatte ogsaa lægges en Skaal. Storkraen var halv giennemskudt og maatte repareres. Storklangen var saa forskudt, at den maatte tages ned. Alle hans Fartøier vare utiellige, undtagen den Jolle, som hang paa Si-

den om Styrbord. Det Vagbords Gallerie var næsten bortskudt, foruden hvad Skraaget ellers havde lidt; og der maatte anvendes 4 Dages strengt Arbejde for at bringe Skibet i den Stand, at det kunde komme Seil for at søge Gothenborg. Den 25de forlode Fregatterne Eskadren og gik formodentlig til Storebelt."

„Resultatet af det Foregaaende var altsaa, at Linieskibet Prinds Christian Frederik var tabt, dog tabt med Gre. Der vandtes, foruden Fiendens Afgtelse, at af en fiendtlig Magt, bestaaende af 2 Linieskibe og 3 Fregatter, bestemt til at forbyde Droppernes Dvergang over Storebelt, bleve Fregatterne forhindrede i 3 Dage, og Linieskibene i 3 Uger fra at kunne udrette noget for denne Bestemmelse, og altsaa kun en liden Fregat og en Brig var i Veltet, som kunde modsætte sig Dvergangen, hvilket er at haabe en saa ringe Magt ikke vil være istand til."

Saavidt Capitain Rothes egne Ord. Den videre Dmtale af Bataillen, som ikke vedkommer Rothe personlig, forbeholde vi os til en anden Leilighed.

Rothes Post, som Næstcommanderende, var paa Bakkens; dog var han den meste Tid agter paa Skandsen ved Ledelsen af Manøvrerne, som Fiendernes Antal og Forsigtighed gjorde vanskelige. Da Willemoes, staaende paa Carronaden ved Falderebet for at see efter Fienden, blev truffen af en Kanonkugle, sprang han ned og greb Rothe under Armen, og denne forte ham et Stykke hen af Skandsen til Trappen, hvor han segnede om og var død — den halve Pierneftal var borte. Ved det sidste Lag af Fienden blev Rothe saaret — den venstre Arm blev slaet over paa flere Steder, med betydelige Knuusninger paa Side og Ribbeen — han gik da ned i Lazarethet, hvor han foresandt Top, der havde mistet Venet, og den brave Soland, der endnu levede, skiondt Underlivet og begge Venene var ynkkelig forskudt af en Skraasæl.

Formiddagen efter Bataillen blev Rothe bragt ombord i Stately, hvor han indlagdes i Chefens rummelige Kammer tillig med Lieutenant Top og Lieutenant P. Dahlerup, der var syg af

Føberen. Den største Omfarg vistes dem, saavel af de engelske Læger, til hvis Cuur og Pleie de overgaves, som af Ghesen, der tog sit Leie tilligemed Jesen i den agterste Kahyt, hvor det halve Agterspeil og Vagbords Gallerie var bortskudt, og Vastmætter og Presenninger vare spigrede over for at holde den skarpe Kulde ude. Alle Bequemmeligheder forskaffedes dem, saavidt Skibets Tilstand og Leiligheden tillod, og denne Omhu vedvarede saa længe de vare iblandt Englænderne.

Efter 5 Dages Forløb ankrede Liniestibet paa Rheden ved Gothenborg, hvor Isen laa saa langt ud, at der ikke var at tænke paa at transportere de Saarede og Syge i Land. I henved 3 Uger forbleve de ombord, i hvilken Tid Rothe langsomt bedredes, saa at han i de sidste Dage kunde forlade Koien, med Armen i et Vind, og spise ved Bordet med Parker og Jesen.

Den 10de April bleve endelig de Saarede landede i en af Gothenborgs Forstæder, hvor det sunde Mandskab, der d. 1ste April var landet, i det saakaldte „Masthuffet“ indlogeredes i det forrige ostindiske Compagnies Huse, og en Bygning ved samme indrettedes til Lazareth for de saarede Matroser og Soldater. Officiererne og de civile Vetiende fik Qvarteer i den tilstødende By „Majorna“, hos Borgere, hvor de ikke savnede nogen tænkelig Bequemmelighed, og af hvis Familier den meest deeltagende og hjerterelige Omfarg vistes dem.

Vi kunne ikke afholde os fra at meddele her nogle Træk af Rothe, der skildre ham som Menneffe; et af disse angaaer os selv, og vi skyldte at omtale det som en personlig Hengivenheds Tribut til hans Minde. Med det kolde Ydre; det i dagligt Liv ordknappe Væsen; den fjerne Afstand han holdt Alle paa, ved sin korte, og stundom skarpe Tone, besad han i Sandhed et sølende Hjerte; og vi troe, at den Skal, der tilsyneladende omgav det, var mere med Glid erhvervet, som et Værn imod Følelsernes Magt, end den var N. tur. Etedet til at omtale dette finde vi her, fordi det er fra de Dage vi tilbragte nær ham, paa Sygeleiet i det engelske Skib og i Fangenskab i Gothenborg, at vi have Grin-

dringen om den noiere Jagttagelse, en saadan Nærhed gav Leilighed til.

Det var Nothe, der fra Lazarethet i Prinds Christian sendte Overdoctoren om Ratten hen at see til Lieutenant S. Dahlerup, som laa syg af Feberen, ganske ene, i et Lukas forud paa Banjerne; og atter om Formiddagen, da han selv blev bragt ombord paa det engelske Skib, sendte han Over-Styrmanden hen til den Syge med Forfristninger og paalagde ham at forblive hos ham og sørge for at han blev bragt fra Skibet. Paa det affides, for Officierkamre usædvanlige Sted, hvor den syge Lieutenant laa, Aldgangen til ham næsten spærret af nedstuede Skodder og Trapper, og de døde Kroppe af endeel Saarede, der vare nedbragte og her udaandede Livet, kunde han gierne have henligget den hele Dag, indtil de Engelske visiterede for Ilden paasattes om Aftenen, uden at Noget vilde have savnet ham, da de fangne Officierer kom ombord paa forskiellige Skibe og altsaa Enhver, der i Begivenhedernes Tummel havde tænkt paa ham, vilde have troet ham ombord paa et af de andre Skibe. Nothes menneskefiærlige Charakter lod ham under egne Lidelser erindre sig og tænke med Omsorg paa Andre.

Om de første 10—12 Dage, der fulgte efter Ankomsten paa Statens, kunne vi intet tale. Da vi vaagnede af den bevidstløse Tilstand, Sygdommen havde kastet os i, var Nothe allerede saa meget i Bedring, at han kunde sidde opreist i Koien: her sad han taus, henstukket i egne Betragtninger, uden at ytre mindste Tegns paa Smerte eller endt Lune. Top, hvis muntre Lune aldrig forsagede ham, selv under Smertor, der ofte vækkede ham op af Sovnen og aftvang ham de heftigste Skrig — Top spogte og fortalte Anecdoter den hele Dag, og afløkkede Nothe mangen hiertelig Latter, der hos ham ikke var let og lydelig, men tør og kort, og ledsaget af en ligesom convulsivisk Bevægelse, der synligt rystede Kroppen, saa at han tidt endte med, spogende at forbyde Top at faae ham til at lee, fordi det voldte ham Smerte i Saarene. Englænderne indgiod Nothes alvorlige og faste Væsen en

ualmindelig Respect; og med den høist menneskefærlige Behandling, den milde Deeltagelse og fine Delicatesse mod de Overvundne, som de viste imod alle Officiererne, blandede der sig imod Rothe Udtrykket af den høiere Afgtelse, som en overlegen Mand allevegne moder.*)

*) En gammel Diener havde Rothe, ved Navn Hans Rod eller Rud, der i længere Tid havde tjent ham og var et sandt Sidestykke til Partridge, i Tom Jones. Han var i Omflytningens Tummel bleven stilt fra sin Herre og kommen ombord paa Nassau, hvor han forblev en Tid, formegetlig fordi Isen havde afbrudt Samkvæmet imellem Skibene. Han kom da ombord til sin Herre og yttrede oprigtig Glæde over at finde ham saa vel. Da han havde havt Tid til at give sine Følelser Luft, spurgte Rothe ham, om det var lykkelig ham at bierge noget af hans Tøi, især Linned, som han meget sølte Savnet af. "Jo Hr. Capitain, en heel Kuffert fuld" — svarede Hans Rod med megen Selvtilfredshed — "jeg har den med mig herombord." — "Herligt Hans Rod, hent den!" gientog Rothe, og denne ilede afsted og kom strax efter ind med en stor Kuffert, som blev sat paa Dækket, foran for Rothes Køje. Hans Rod fortalte nu vidt og bredt, imedens han søgte i Kommen efter Nøglen, hvor megen Nøje det havde kostet ham, at holde Engstmændenes Hingre fra Kofferten. Rothe afbrød ham med Utaalmodighed og bød ham at lukke op. Omfider, efter megen Snakken og Jamten i Kommerne efter Nøglen, lukkede han op og Rothe saae — en Stevleknegt i den tomme Koffert. Det var for haard en Prøve for Rothes Taalmodighed, og Hans Rod stod nær nok til at rækkes af Rothes høire Haand, der tildeelte ham et vældigt Dreffigen. Den forbausede Diener foer hen i en Krog af Kammeret og beklagede sig i en Strøm af Ord over Capitainens Brede: "han havde jo intet Ondt gjort — hvorfor Capitainen slog ham? o. s. v." Endelig kom det frem — at han havde Tøiet udenfor, i en Sæk, hvori han havde stukket det, for bedre at transportere det; en Omstændighed han i sin Iver havde glemt at omtale. Den tro Karl havde virkelig været saa heldig at saae reddet endeel Linned og Klæder, og Alt var snart glemt paa begge Sider, efter at Hans Rod havde formanet sin Herre til ikke at være saa hastig af sig en anden Gang. Siden var Hans Rod bestandig om de Syge i Parfers Kammer og hjalp til at fordrive dem Tidens paa sin Wiis, med

Under Opholdet i Sverrig vare Officiererne neppe betragtede som Fanger. Ofsynet med Mandstabet, Uddelingen af Provisio-
ner, og Tilsyn med Orden og Keenlighed var overdraget dem. De havde Frihed til at spadserer rundt om i Egnen, saa langt de vilde; i Gothenborg selv kunde de deeltage i selskabelige Nydelsler, og Indvaanerne viste dem baade Deeltagelse og Gæstfrihed, som om de havde været deres Landsmænd, endstiondt der var Krig imellem Landene.

Rothes Saar vare smertefulde og Helbredelsen gik meget langsomt. Amputation var i de første Dage anseet for at blive uundgaaelig, og kun Rothes Forlangende, at see Tingen an, frelste ham Armen. Han gik, under den sidste Tid af Opholdet i Gothenborg, i de milde Foraarsdage, som indfaldt, jevnlig smaa Spadseretoure; men altid spadserede han ene. I et sælleds Spiseværelse, som var i det Huus, hvor Top logerede, samlede Officiererne til Maaltiderne — de vedbleve at leve i Messe og havde Rok og Oppassere af Skibets Mandstabs, som ombord. Ved Siden af dette var Tops Værelse, omkring hvis Seng Alle tilbragte en stor Deel Dagen. Uden i mindste Maade at virke forstyrrende paa den muntre, selskabelige Tone, som især skyldtes den livlige Top, trods de voldsomme Smerter han ofte leed, gik Rothe, med Armen i et Bind, som oftest taus op og ned af Gulvet, og kun nu og da med enkelte Ord deeltagende i Samtalen. Saaledes hengik Tiden forholdsviis ret behageligt for de fangne og saarede Officierer fra Prinds Christian.

Den engelske Flaade, under Admiral Saumarez, ankom til Gothenborg Rhed, ledsaget af en talrig Transportflaade, der forte en Armee paa, om vi ikke feile, 20,000 Mand, under den siden navnkundige Sir John Moore, bestemt til Hjælpemagt for Sverrig imod Norge. Den engelske Admiral — vi vide ei, om af egen Tilskyndelse, eller paa given Anledning fra Danmark — lod

Fortællinger af sit Liv, hvoriblandt Spøgelseshistorier, han havde oplevet paa sine Sørejser, ikke vare de ringeste.

en Galease indrette til at hjemføre dem af de Saarede af Prinds Christians Besætning, der vare at ansee for utienstdygtige for en længere Tid; og Rothe og Top tilligemed saa mange af de Saarede blandt Mandskabet, der kunde taale Transporten, bleve omtrent midt i Mai indskibede og hjemsendte til Danmark. Underchirurgen Næve fulgte med for at have Tilsyn med dem underveis.

Ved Hjemkomsten til Kiøbenhavn forblev Rothe i Rolighed, indtil hans Saar hen paa Sommeren vare lægte, da han, udverlet som Krigsfange, modtog Ordre d. 1te August at reise til Holsteen og der overtage Commandoen af den bevægelige Sodefension, der stillede til den franske General Prinds Pontecorvos Disposition. Men allerede den 30te s. M. erholdt han Ordre, at lade Kanonflotillien gaae til sin forrige Bestemmelse, og han selv vende tilbage til Kiøbenhavn, saafremt den ved Kremnize liggende engelske Flaade var affeilet.

Ved Ankomsten til Kiøbenhavn udnævntes Rothe den 6te September til Vice-Gouverneur over Bornholm og Christiansø; og da Gouverneuren, Commandeur Koefoed, i November Maaned s. A. afgik ved Døden, blev Capitain Rothe udnævnt til virkelig Gouverneur over bemeldte Der, i hvilken Post han forblev under hele Krigen, indtil han hjemkaldtes i August Maaned 1814. I denne vigtige Post havde Rothe Leilighed til at lægge den sieldne Administrations-Dygtighed for Dagen, der siden bevægede Kongen til at vælge ham til forsiellige vigtige Vrinder og Stillinger. Skarpfind til at trænge ind i og opfatte Forholdene, Arbeidsomhed og streng Orden i Forretninger, Kraft til at haandhave Lovene og forskaffe dem Lydighed, og en Rettskaffenhed og Redelighed, som ingen Skumler vovede at sætte mindste Plet paa, disse vare Egenstaber, der ikke kunde seile at erhverve ham de brave Dboeres Afgtelse og Tillid.

Følgende Afstedtsord, der i sin Tid fandtes indrykkede i de offentlige Blade, troe vi ei at borde udelade her:

Carolo Adolpho Rothe

Borringiam relinquenti.

Mens invicta, tenax, inter tentamina, justi,
 Quam firmam multæ flectere res nequeunt,
 Rectis te acceptum reddebat et popularem;
 Absentisque olim hæc aminis vehemens
 Incendit desiderium votumque salutis,
 Ut patriam possis porro juvare tuam!
 Te formidabant soli ficta arte decori,
 Qui captant semper, destituuntque fidem.

Borringiæ XIII Augusti 1814.

I 1811, d. 12te Januar, indgif Rothe Ægtefæb med Frøken Benedicte Uglspærre de Euren, en Datter af Admiralitets-commissair de Euren, Inspecteur ved Dresunds Soldkammer. Huslig Lykke, som Rothe, midt i sit meget virksomme offentlige Liv, havde en levende Sands for og satte den høieste Priis paa, forskionede hans private Liv, og hans Ægtefæb var velsignet med 8 Born, en Søn og 7 Døttre.

Rothe blev, den 28de Januar 1809, benaadet med Dannebrogordenen. Den 25de Januar 1812 avancerede han til Commandeur-Capitain og benaadedes d. 28de i samme Maaned med Dannebrogsmændenes Hæderstegn.

1815, d. 20de September blev Rothe ansat som Equipagemester paa Sammelholm og udnævntes tillige til Medlem af Commissionen for Sø=Statens faste Mandstabs Organisation.

Vi komme nu til at omtale en Sendelse af Vigtighed, der overdroges Rothe, og hvorom vi ere i Besiddelse af udførlige Beretninger.

Fredstractaten inellem Danmark og Sverrig, sluttet i Kiel d. 14de Januar 1814, fastsætter i dens 24de Artikel, blandt andet, følgende:

„De Krigsfartøier, som tilhøre den danske eller svenske Marine, saavel som Paketbaadene, kunne ubehindret drages tilbage fra Norge og fra Pommern, saasnart Krigstiden tillader det.“

De Krigsfartøier, som tilhørte S. M. Kongen af Danmark og vare liggende i Norge, da bemeldte Fredstractat blev affluttet, vare følgende:

Briggeerne Mart, Seagull, Kiel, Alfen, Langeland, Lougen og Lolland; alle, med Undtagelse af den sidste, armerede med 18 forte 1Spd. Kanoner og 2 lange Gpd. Speilkanoner. Lolland var af Pihls Tegning og forte kun 16 Kanoner, lange 15Pundigere.*) Foruden disse 7 Brigge var der endvidere 8 Kanon-Skonnerter (Kanonbaade med fast Dæk og Skonnert-Takkelage); 47 Kanon-Chalupper; 51 Kanon-Joller; 2 Bombardeer-Chalupper; 7 Flaadebatterier; 2 Recognosceer-Skonnerter; en Commando-jagt, Svanen kaldet; 2 Provideringsfartøier; en bevæbnet Chalup, Skarven kaldet; en Recognosceerbaad, nogle armerede Lets- og andre Baade.

Allerede i Februar Maaned 1814 tilkiendegav den danske Regiering den svensk-norske sin Hensigt, at ville drage alle dens i norske Havne stationerede Krigsfartøier derfra, saasnart Aarstiden vilde tillade det, og den svensk-norske Regiering anmodedes derfor om, ikke at lægge Hindringer i Veien for Udførelsen heraf. Ved samme Leilighed kundgiordes det svenske Hof, at S. M. havde besluttet at renoncere paa endeel af de ovenomtalte Fartøier, deels fordi det vilde være for besværligt og for kostbart at nedbringe dem til Danmark, og deels fordi de meer eller mindre kun passede sig for Norges Localiteter. De Fartøier, Kongen saaledes vilde afstaae sin Eiendomsret til, vare: de 51 Kanonjoller, Flaadebatterierne, Bombardeerchalupperne og alle de øvrige Smaafartøier; saa at Danmarks Reclamation indskrænkede sig til Briggeerne, Kanon Skonnerterne og alle Kanon-Chalupperne.

Den svenske Regiering kunde dengang intet Svar give, da Norge endnu modsatte sig Foreningen med Sverrig; det trak derfor hen til i Februar Maaned 1815 førend Svaret indløb, at

*) Briggen Samsø, Capt. Lieut. F. Grodtshilling, var den 31te December kommen til Kjøbenhavn.

„man var villig til at udlevere til Danmark de i norske Havne værende Krigsfartøier, som maatte erkjendes at være dansk Eiendom, hvorom imidlertid det norske Statsraads Mening først skulde indhentes.“ Og endelig i November samme Aar stete en Indbydelse til at sende en Officier op for at modtage „de Fartøier, der maatte blive erkjendte at tilhøre Danmark.“

Der behøvedes ikke stor Skarpsindighed til af disse Preliminærer at forudsige Vanskeligheder for Udleveringen af den reclamerede Eiendom. Imod Diplomatiens Finesser er det undertiden sikkest at sætte den ligefremme sunde Fornuft, understøttet af en urokkelig Charakterfasthed, der aldrig taber sit Maal af Sigte, med Jernstivhed holder fast ved det, og ved sin Udholdenhed trætter Modstanderen. En saadan Mand havde man i Rothe, og den 2den December 1815 erholdt han Ordre til, saasnart han havde modtaget de fornødne Instructioner, at afreise til Norge, for at begiære udleverede de Krigs og Paketfartøier, som Kongen af Danmark, ifølge Kiøler Traktatens 2de Artikel, reclamerede som Eiendom.

I de første Dage af Februar 1816 afreiste Commandeur-Capitain Rothe til Christiania, ledsaget af Premier-Lieutenant Poul Sandholt af Sø-Staten. Ved sin Ankomst dertil, d. 16de, henvendte Rothe sig uførtøvet til Statsraad Fasting, daværende Chef for det norske Marine-Departement, som af sin Regiering skulde være befuldmægtiget til at underhandle med ham. Foruden de ovennævnte Fartøier gjorde den danske Regiering Paastand paa endeel Effecter, tilhørende Marinen, nemlig et Parti Vallastjern, til Velob i Vægt 5144 Skippund, som i Aarene 1811 og 12 vare kjøbte og betalte af den kongelige Sælskasse for at nedsendes til Danmark; forelobigen vare de afleverede til Værfterne i Christiansand og Frederiksværn, for at afvente en sikker Leilighed til Afsendelse; en stor Deel af dem var i Foraaret 1814 indstibet i Christiansand, men blev tilbageholdt. Endvidere overrattes en Fortegnelse paa endeel Skibsankere m. m., som til forskjellige Tider vare ved bemeldte Værfter efterladte af danske Krigsskibe.

Statsraad Fastings Svar, paa Rothes skriftlig ham overgivne Begjæring om Udlevering og hastig Afgiørelse, var, at han endnu ikke havde modtaget sin Konges Befaling til at underhandle om dette Anliggende. I en mundtlig Samtale med Statholderen, Grev v. Esen, erholdt Rothe lige saa lidt Dplysning. Han meddeelte alligevel Statsraad Fasting Afskrift af sin Fuldmagt, og tilkiendegav ham paa samme Tid, at det var S. M. Kongen af Danmarks Villie „ikke at giøre sin Ret gjældende til Udlevering af de Krigsfartøier, der vare stienkede af Norges Indbyggere,“ haabende ved denne Forekommenhed at bane Veien for en snar og villig Afgiørelse af Sagen.

Det varede ikke heller længe, før Rothe, igiennem Norges Statholder, modtog Communication om, at Contre-Admiral Fabricius og Capitain J. N. Müller, af den norske Marine, skulde meddeles Ordre til at afhandle det Fornødne med ham; men at man, paa Grund af at Capitain Müller var besvogret med Rothe, havde maattet giøre Forestilling i Stokholm om, at en anden Officier maatte udnævnes i hans Sted. Dette voldte Udsættelse af nogle Uger, og i denne Mellemtid erholdt Rothe Meddelelse, fra Kiøbenhavn, om Admiral Fabricius's Udnævnelse til alene at underhandle med ham, og Departementet for de udenlandske Sager underrettede ham om, at den svenske Regiering havde givet de bedste Løfter om en snar og tilfredsstillende Afgiørelse af Sagen.

Endelig tilstilledes Rothe d. 11te April en Gienpart af Admiral Fabricius's Fuldmagt til at afhandle det Fornødne angaaende de danske Krigsfartøiers Udlevering; denne Meddelelse ledsagedes af Admiralens Dnsste, at Underhandlingerne snarest muligt maatte tage sin Begyndelse.

Vi frygte for at trætte Læseren ved at meddele her udførligen de verlede Noter: de fremvise ikke andet, end den ved flige Underhandlinger sædvanlige Trækken i Langdrag, Forsøg paa at tilvinde sig Fordele over hinanden, tomme Forsikringer imod bedre Overbeviisning og andre flige Fægtekunster i den aandelige

Kamp; Alt, hvad der i det daglige Liv, og imellem Mand og Mand vilde ansees for trivielt, stundom endog fortiene et haardere Navn, betragtet fra Moralens og Grens Side, men som i offentlige Sager, under vore nærværende Civilisationsforhold, maae betragtes som en nødvendig Dæmning imod voldsommere Lidenstaber's Udbrud og gavnlige til at forebygge enhver Slags Overilte. For imidlertid at lade Læseren see to i den ældre Deel af vor Stat saa velbekendte og hoiagtede Mænd kæmpe, hver paa sin Side, for sit Lands Fordeel, ville vi stræbe, i muligste Korthed at give Indholdet af de viklede Noter.

Kothes Svar paa Admiral Fabricius's Opfordring var, at han nu borde vente, og udbad sig, at blive underrettet om, naar og hvorledes de fornødne Befalinger, om Udleveringen af de i Norge værende, S. M. Kongen af Danmark tilhørende Krigsfartøier og opgivne Effecter, vilde blive Bedkommende givne, saa at den beleilige Aarstid til Nedsendelsen kunde benyttes. Hertil svarede Fabricius, at det aldeles vilde komme an paa Afgiørelsen af det Spørgsmaal: „hvorvidt de i Norge værende Krigsfartøier kunde ansees for Kongen af Danmarks Eiendom?“ om nogen Udlevering af disse vilde finde Sted.

Efter at have modtaget denne Note, der meget ligner en fuldkommen Benægtelse af Kongens Eiendomsret, som, fremsat af den ene Part imod den andens Fordring, syntes at henvise Afgiørelsen til en Trediemands Mediation, fremkom Kothe med Begiering om, at Admiralen vilde sige ham, om han, ifølge sin Fuldmagt til at afgjøre dette Spørgsmaal, ansaae noget af de opgivne Krigsfartøier for ikke at tilhøre Kongen af Danmark og da nævne det eller dem. Han gientog ogsaa her sin tidligere Erklæring til Statsraad Fasting, at det var hans Konges Villie, ikke at paastaae Udleveringen af de Krigsfartøier, der vare stienkede af Norges Indbyggere.

I en Note af 15de April henholdt Admiral Fabricius sig til Ordene i hans Commissorium og Instruction, som bemyndigede ham til at træffe Overenskomst med Com. Capitain Kothe om,

hvilke af de i Norge værende Krigsfartøier, der kunde ansees for at tilhøre Hans danske Majestæt; og han forudsatte en lignende Bemyndigelse for Rothe, men erklærede tillige, at denne Sag fra hans Side blot kunde angaae de i Norge værende Brigger: *Mart*, *Seagull*, *Kiel*, *Ulsen*, *Volland*, *Langeland* og *Lougen*. Han bemærkede tillige, at da den norske Nation havde bidraget til de fleste af disse Briggers Tilværelse, og da to af dem, nemlig *Mart* og *Seagull* vare erobrede af den norske Sødefension og for det meste med norske *Sofolk**), saa vilde det, paa en Tid, da endnu ingen Slags Opgiørelse havde fundet Sted imellem Rigerne, være paafaldende for Enhver, om Norge udleverede nogen af bemeldte Brigger, som ved Rigernes Adskillelse befandtes i dets Havne. Han maatte derfor paastaae: „at samtlige Orlogsbrigger bør forblive i Norge, indtil en endelig Opgiørelse med Danmark har fundet Sted.“

Under samme Dato androg Rothe separat paa, at de *Spindringer*, som i Norge vare lagte for Henbringelsen til Danmark af de, ved ham tidligere opgivne, den danske Marine tilhørende *Effecter*, maatte nu blive hævede, og at det maatte blive ham, som befuldmægtiget til Modtagelsen, tilkiendegivet, naar og hvorledes de norske Embedsmænd, som havde disse *Effecter* under Bevaring, vilde blive beordrede til at udlevere dem, for at han derefter kunde foranstalte det Fornødne til deres Modtagelse.

Herpaa svarede Admiral *Fabricius* under 17de, at han vel ikke var befuldmægtiget til at underhandle om fornævnte *Gienstande*, men dog vilde han drage Omsorg for, hos den norske Regering, at dette Rothes Andragende blev forelagt Kongen til høieste Resolution.

Fabricius's Erklæring i Noten af 15de foranledigede Rothe til, i en Skrivelse af 16de, at yttre sig saaledes: at efter den Fortolkning, han maa give Admiralsens Ord, er al videre Under-

*) Dette er ikke ganske rigtigt, hvad *Seagull* angaaer; den var erobret af Briggen *Lougen*, hvis Besætning næsten udelukkende var dansk.

handling i denne Sag fra hans Side overflødig, og at hans længere Ophold i Norge vilde være uden Hensigt nu, da Stibenes Udlevering for Tiden var bestemt afflaaet. Men da et saadant Udfald af Sagen vilde staae i aabenbar Modsigelse med de af Kongen af Everrig oftere givne beredvillige Erklæringer, vilde han kundgiøre Admiralen, at han ikke torde ansee den ham overdragne Forretning for sluttet, førend han havde begiært og erholdt Admiralens bestemte Erklæring over følgende tvende Punkter:

1. Om det var usfravigeligen bestemt, at samtlige Orlogsbrigger borde forblive i Norge, indtil en endelig Afgiørelse med Danmark havde fundet Sted?

2. Om Hr. Contre-Admiralen ved sit Commissorium var paalagt, ikke at reflectere paa, eller ogsaa, ikke at giøre ham, Rothe, bekiendt med H. Svenske Majestæts Villie i Henseende til hans Begiæring om Udlevering af de flere opgivne Krigsfartøier, foruden de tidtomomtalte 7 Orlogsbrigger?

Disse Spørgsmaal besvaredes under 18de April som følger:

Til 1ste: Eigesom det ingenlunde havde været hans (Fabricius) Hensigt, ved Underhandlingens Begyndelse at kundgiøre nogen usfravigelig Beslutning hos hans Regiering, saaledes troede han ei heller at det kunde udledes af hans brugte Udtryk; tvertimod havde han kun villet fremsætte en Paastand, grundet paa Villighed, til hvis Antagelse han forudsatte, at den danske Befuldmægtigede enten var bemyndiget, eller vilde finde det rigtigt at indhente sin Regierings nærmere Resolution; og han maatte derfor herved kun gientage sin Paastand.

Til 2den: Erklærede han, at hans Commissorium kun omhandlede Orlogsbriggerne; men han lovede dog, snarest muligt at underrette den svenst-norske Regiering om de andre, fra dansk Side fremsatte Fordringer.

Nu fremkom Rothe ogsaa med Reclamationen af de det danske Postvæsen tilhørende Paketsfartøier, som ved Fredens Slutning vare i Norge og forbleve der, eller, for saavidt de maatte

være bortsolgte, af en Erstatnings-Sum for dem. Samtidig med denne Reclamation, d. 15de, erklærede Rothe, i en anden Note, at enten maatte Briggerne udleveres ham, eller ikke, og et tredje Tilfælde kunde han ikke tænke sig; derfor kunde han hellerikke indlade sig paa Admiralens Paastand, hverken med eller uden Modification: „at samtlige Orlogsbrigger borde forblive i Norge, indtil en endelig Opgiørelse med Danmark havde fundet Sted.“ Han vedblev altsaa sit tidligere Forlangende: „at de omhandlede Brigger nu maatte udleveres ham.“

Under 19de April underrettede Admiralen Rothe om, at han samme Dag havde meddeelt den norske Regiering baade Begjæringen om Udlevering af Postfartøierne og de forudgangne Reclamationer, der ikke vedkomme Orlogsbriggerne, for igiennem samme at blive forelagte Kongen.

Efter atter et Par intet releverende Noter fremkom endelig d. 20de den norske Besuldmægtigede med et Tilbud, der gav Haab om, at man dog engang vilde komme til en Begyndelse med Sagen. Han erklærede, at det var Kongen, hans Herres Dufte og bestemte Villie, at denne Sag skulde endes venfskabeligt og for den danske Regiering paa en tilfredsstillende Maade; men det var tillige Høisammes ufravigelige Formaal, at see dette opnaaet paa en Maade, der ikke kunde være saarende for det norske Folk. Dette Formaal opnaaedes formeentligen bedst derved, at de Orlogsbrigger, der maatte erkjendes for dansk Eiendom, bleve godtgiorte med en Sum Penge, og om dennes Fastsættelse tillod Admirals Instrux ham at afhandle det Fornødne med Com. Cap. Rothe, i det Tilfælde, at dennes Fuldmagt indeholdt en lignende Bemyndigelse, og i Mangel heraf var det ønskeligt at en Saadan kunde erhverves.

I Gienfvar herpaa yttrede Rothe, under samme Dato, at han ansaa Kongen af Danmarks Eiendomsret til de i Norge, ved Fredens Slutning i 1814, værende Orlogsbrigger og øvrige Krigsfartøier for neppe at være Tvivl underkastet, og at den norske Nation selv fuldkommen havde anerkjendt denne Ret; at han alle-

rede havde opgivet for Admiralen, hvilke disse Fartøier vare; at, da det, for at bestemme en Priis, er nødvendigt at vide hvad der skal sælges, maatte han, førend han kunde give en Mening tilkiende om en Erstatnings-Sum til Danmark, begiære sig underrettet om, hvilke de Orlogsbrigger ere, som, anerkjendte for dansk Eiendom, attraaes tilbageholdte i Norge imod Erstatning i Penge. Føvrigt beklagede Rothe, ved denne Leilighed, meget, at Admiralen hidtil saa ganske havde forbigaaet hans gjentagne Opfordring til Udlevering af de andre i Norge værende danske Krigsfartøier.

Nu fulgte atter adskillige Noter, der ei bragte Sagen et Skridt videre til Afgjørelse, idet Fabricius forlangte Kongen af Danmarks Eiendomsret til Briggerne (disse holdt han sig udelukkende til) godtgiort ved Beviser. Rothe svarede hertil, at Kongens Eiendomsret til dem vedblev saalænge han ikke havde overdraget den til en anden, hvilket ikke var sket. Denne Grund fandt Fabricius ufyldestgjørende og forlangte atter bestemt Svar, om Rothe havde Fuldmagt til at underhandle om Erstatning i Penge. Denne erklærede Rothe ikke at have og ei heller at finde sig opfordret til at indhente. Hans Sendelse gik ene ud paa, at erholde de nævnte Orlogsfartøier og Eiendele udleverede, og da Hans Majestæt Kongen af Sverrigs Forslag, ifald det var Høisammes Villie, i kortere Tid og mere detailleret vilde kunne blive Kongen af Danmark forelagt, ved directe Communication imellem Hofserne, end igiennem ham (Rothe), saa maatte han give Anviisning paa denne Vei.

Denne Rothes Vægring, at underhandle om Penge-Erstatning, indberettede Fabricius til sit Hof og indstillede til dets For-godtbefindende at lade Forslag derom gjøre directe i Kiøbenhavn. Til Rothe yttrede han, som Folge heraf, at, indtil nærmere Forholdsordre indløb fra Stokholm, maatte han afbryde Underhandlingerne.

Dette skete imod Slutningen af April Maaned. Dintrent 14 Dage senere befalede Kongen af Sverrig, at Com. Cap. Rothes Paastrand om Krigsfartøiernes Udlevering skulde af det norske

Statsraad foredrages det forsamlede Storthing. Rothe modtog imidlertid Befaling fra sin Regiering, at forblive i Christiania, uden at indlade sig paa Andet, end Besiddelsestagelsen af de i Norge stationerede danske Krigsfartøier.

Under 23de Mai indberettede Rothe, at Contre-Admiral Fabricius nu havde tilkiendegivet ham, at være befuldmægtiget til at underhandle om de i hans Skrivelse af 18de April reclamerede Postfartøier; til hvilken Ende han forlangte noiere detailleret Underretning.

Paa Rothes senere Paamindelse, om de andre ubesvarede Reclamationer, svarede Fabricius, at han af vedkommende Departementer havde strax forlangt Oplysning om Status af de omhandlede Postfartøier; naar denne indlob, skulde videre Underhandling derom stee. Han var hidtil kun befuldmægtiget til at underhandle om Orlogsbriggerne og Postfartøierne. Hvad Forstnævnte angik, da havde han tidligere yttret, at Kongen, hans Herre, ei vil negte S. M. Kongen af Danmarks Eiendomsret til Samme; nu kunde han tilføie, at Kongen, hans Herre, erkender denne Ret til Briggerne Langeland, Volland, Alsens, Kiel og Lougen, men at derimod Mart og Seagull, erobrede ved den norske Sødefension, tæt under Norges Kyst og for største Delen ved norsk Besætning, efter Retfærd og Villighed bør forblive Norges Eiendom. Naar Rothe herom kunde enes med ham (Fabricius) saa maatte Resultatet blive, at enten de 5 nævnte Brigger godtgjøres med den Sum Penge, hvorom der kan træffes Overenskomst, eller ogsaa, at de blive udleverede.

Herpaa gav Rothe strax Svar som følger: „S. M. Kongen, min Herre, tilboiellig til at opfylde ethvert det norske Folks og dets Regierings, hans egne Undersaatters Tarv ikke modstridende Ønske, er findet, ikke at gjøre sin Ret gjældende til Briggerne Mart og Seagull, men overlader disse to Krigsfartøier til Norge. Efterat have givet denne Erklæring, bør jeg ikke tvivle paa, at isølge Hr. Contre-Admiral Fabricius's Erklæring til mig, de sv-

rige 5 Brigger, Langeland, Lolland, Alsens, Kiel og Lougen enten udleveres mig uden Ophold, eller at uopholdeligen gøres Forslag til Hoffet i Kiøbenhavn om Afstaaelsen af disse 5 Brigger, imod en ved Overeenskomst bestemt Sum Penge, og venter jeg mig i denne Anledning snarest muligt underrettet."

Under 27de Mai saae Rothe sig istand til at meddele sin Regiering det norske Storthings Beslutning, af den til overordentlige Udgifter bevilgede Sum at bemyndige Regieringen til at anvende 80,000 Speciesdaler til Erhvervelse af de som danske erkjendte 5 Orlogsbrigger, Langeland, Lolland, Alsens, Kiel og Lougen.

Underhandlingerne hvilede nu i nogen Tid, indtil Rothe d. 11te Juni tilkiendegav den norske Befuldmægtigede, at han nu var bemyndiget til at komme overeens med ham om en Godtgjørelsessum. Ligeledes bragte han Admiralen de andre Reclamationer i Grindring, hvorpaa endnu intet Svar var ham meddeelt. Til denne Meddelelse svarede Admiralen, at han maatte afvente nærmere Forholdsordre fra Stockholm.

Endeligen nærmede Sagen sig til Afgjørelse. Den 20de Juni erklærede Admiral Fabricius, at han nu paany var befuldmægtiget af Kongen, hans Herre, til at underhandle om den Pengesum, der kunde være at tilstaae for de, som S. M. Kongen af Danmarks Eiendom anerkjendte 5 Orlogsbrigger og de Postfartøier, som ved Rigernes Adskillelse vare i norske Havne. Om de sidste Fartøier yttrede han, at han, ifølge den specielle Kundskab han havde om dem, da han tidligere havde havt at gjøre med Paketfartens Bestyrelse, ikkun kunde vurdere dem til en ringe Sum i den almindelige Opgjørelse. Videre bemærkede han, at den tilfjgtede Overeenskomst i det Hele maatte indeholde en fuldkommen Renunciation, fra Kongen af Danmarks Side, paa al den Ret, som Allerhoifstamme maatte formene at have til de i Norge, ved Fredens Slutning i 1814, værende Krigsfartøier, under hvilkensomhelst Benævnelser, saa og til Postfartøierne. Og den følgende Dag erklærede Admiralen, at han var bemyndiget

til at tilbyde en Godtgjørelse i Penge af 95,000 Sølv-Specier, eller 285,000 Mark Hamburger Banco.

Kothes Svar, afgivet samme Dag, d. 21de Juni, lod saaledes: „Som dertil befuldmægtiget, har jeg forhen mundtligent erklæret Ds. Høvhed., at, under Vilkaar, at en passende Sum, bestemt ved Overeenskomst imellem Hr. Contre-Admiralen og mig, betales for Overdragelsen af S. M. Kongen, min Herres Eiendomsret til Orlogsbriggerne Lolland, Langeland, Kiel, Alsen og Lougen, er Allerhøiøstsamme villig til at afstaae til Norge sin videre Pretention paa de, ved Fredens Slutning i 1814, i Norges Havne værende Krigs- og Postfartøier. Herved erklæres fremdeles, at jeg, overbevist om, at den af Ds. Høvhed., som påsælig Godtgjørelse, nævnte Summa er overeensstemmende med Briggenes, mig mindre bekendte, nuværende, virkelige Værdi, antages denne nævnte Summa, 95,000 Specier i Sølv, som Vedlæg for de ovennævnte 5 Orlogsbrigger, og at S. M. Kongen, min Herre, efterat denne Summa er udbetalt med 35,000 Specier inden dette Aars Udgang, og de resterende 60,000 Specier inden Udgangen af næstkommende Aar 1817, frasalder at videre Paastand paa de ved Fredens Slutning, Aar 1814, i Norge værende Krigs- og Postfartøier.“

Derefter affluttedes under 22de Juni følgende Overeenskomst:

Undertegnede, respective af vore allernaadigste Konger og Herrer udnævnte og befuldmægtigede til at overeenskomme til Bestemmelse af en Godtgjørelsesum for Overdragelse til Norge af de der værende danske Orlogsbrigger Lolland, Langeland, Kiel, Alsen og Lougen, med deres Tilbehør, samt af de i Norge, ved dette Riges Adskillelse, værende Postfartøier, ere overeenskomne at bestemme denne Godtgjørelsesum til 95,000 Specier i Sølv, siger Fem og Halvfemtesindstøve Tusind Specier i Sølv, at betales saaledes: 35,000 Specier i Sølv udbetales i indeværende Aar, og de resterende 60,000 Specier i Sølv at betales inden Udgangen af Aaret 1817.

Dets til Bekræftelse have vi denne Overeenskomst underkrævet og med Aftryk af vore Signeter forsynet.

Christiania d. 22de Juni 1816.

Carl Rothe.

Jens Schou Fabricius.

(Titel)

(Titel)

Denne Overeenskomst blev siden ratificeret af S. M. Kongen af Sverrig og Norge, og Ratificationen indeholdes i 2 Noter, udfærdigede af norsk Statsraad Collett, under 1ste og 25de October 1816, til det kongelige Gesandtskab i Stokholm.

Strax efter dette afreiste Rothe til Kiøbenhavn, hvor han endnu for Maanedens Udgang indtraf. Den fyldestgjørende Maade, paa hvilken han havde udført det ham betroede vigtige Grinde, erhvervede ham Bevidnelsen af S. M. Kongens allerhøieste Tilfredshed.

Rothe tiltraadte atter sin Post som Equipagemester ved Holmen, og blev d. 25de Januar 1817 udnævnt til Commandeur. Det følgende Aar, i Februar, fik han Ordre at indtræde som Medlem i Regleringscommissionen. Hans Stilling i Staten gav ham saaledes den, for en Mand med hans virksomme Aand, nødvendige Bestieftigelse. Men snart kaldtes han til et andet Grinde af Betydning, skiondt vel neppe, selv for den i Integritet hærdede Rothe, uden Torne, idet det medførte en Mand's Fald, hvis store Gyner og ikke blot glimrende, men elskelige Egenskab som Privatmand maatte afkøle enhver Beflagelse. Om Sagen selv have vi Intet at meddele; den hører ei hjemme her. Det er altsaa kun de os meddelte Grundtræk af Rothes Embedsfærd i Vestindien, vi her forelægge Læseren.

I Aaret 1820 beordredes Rothe, ved allerhøieste Rescript af 14de Juli til: a) at afgaae med Assessor i Kiøbenhavns Politieret, Johan Carl Bunchen, til de vestindiske Colonier, for, efter meddeelt kongeligt Commissorium, der at undersøge:

1) de Grunde, paa hvilke den vestindiske Regiering havde negtet, promte at udbetale de Summer, som det kongelige General-Zoldkammer og Commerce-Collegium havde anviist; og

2) de Mangler og Feil, som maatte finde Sted ved Embedsforvaltningen i de vestindiske Colonier; at modtage specielle Klager, som kunde blive forebragt over derværende Embedsmænds Forhold, samt udføre de Undersøgelser, vedkommende Collegier maatte finde Anledning til at overdrage de to kongelige Commissarier; og

b) at indtræde med bemeldte Assessor Bunken og Kammerjunkeren Hilmar Krieger i en combineret Generalkrigscommission til at undersøge de Sigtelser, der af Høistcommanderende paa de kongelige vestindiske Der, Oberst v. Stabel vare fremførte imod daværende Generalgouverneur over bemeldte Der, Generalmajor v. Venhøen.

Hermed fulgte tillige Bestikkelse for Commandeur Rothe, til at forestaae, indtil videre, General-Gouverneurens Embede, og General Venhøens Dispensation fra samme.

Rothe afreiste fra Kiøbenhavn i Slutningen af Juli Maaned og indstibede sig med sit Følge i Falmouth d. 9de Sept. paa en Paket, der affeilede samme Dag. Allerede d. 16de October kunde han indberette sin Ankomst til St. Croix og Overtagelsen af General-Gouvernementet.

General Venhøen befandt sig paa Permission i Kiøbenhavn, da dette Uveir trak sig sammen over hans Hoved. Han forlod Staden senere end Rothe, opholdt sig nogen Tid i Paris og ankom endelig til St. Croix d. 8de December. Her forefandt han Undersøgelsen imod sig i fuld Gang, og allerede d. 9de Februar, følgende Aar, faldt General-Krigscommissionens Dom. Den indsendtes ufortovet til Kiøbenhavn til Indhentelse af Kongens Resolution, som faldt d. 27de April og led: „at General-Gouverneuren Generalmajor Venhøen og Oberst Stabell vare afsættede uden Pension fra deres Embeder, den Første som Generalgouverneur, den Anden som Vice-Generalgouverneur over de kongelige vestindiske Colonier, og Obersten desuden paalagt en Arrest i sit Qvarteer paa 6 Maaneder.

Under 9de Juli, samme Aar, indberettede Rothe, at Publi-

cationen af denne allerhøieste Resolution havde fundet Sted d. 4de samme Maaned. Paa samme Tid var Rothe udnævnt til virkelig Generalgouverneur over Verne. Vegge sine Medcommis-sairer havde Rothe den Sorg at miste omtrent ved denne Tid: Politierets-Ræsfesfor Bunken døde den 30te Mai og Kammerjun-ker Krieger d. 12te Juli; Vegge af Climatsfeberen.

Hyvad det første Punkt i det oven anførte kongelige Com-misforium angaaer, kunne de følgende enkelte Exempler opløse om, med hvor megen Retfærd, Diersyhed og Embedsiver Rothe udførte dette ham overdragne Hverv. Under 15de Januar 1821, altsaa forinden Dommen var affagt i Benkens Sag, indgave Commis-sarierne en motiveret Betænkning om de vestindiske Penge-sagers Regulering. Under 19de Februar lovede Rothe, i en Be-retning til General-Toldkammeret, at Tøtset skulde blive forsømt til den resterende Betalings Inddrivelse, forsaavidt Plantagernes Bedligholdelse og Hensyn paa, ikke med et eneste uventet Slag uopreiseligt at nedtrykke Plantage-Eierne, vilde gjøre det muligt. At Rothe i denne Henseende har havt mange Vanskeligheder at kæmpe med, for at holde sit givne Løfte, vil Enhver fatte, som erin-drer sig den uheldige Crisis, Verne giennemgik, hvorved en Mængde gamle og ansete Plantere mistede deres Eiendomme og Familierne geraadede i Armod, og denne Crisis indtraadte omtrent paa denne Tid; ikke desto mindre holdt Rothe sit Ord, hvilket de i hans Gouvernementstid remitterede Summer bevise.

Saaledes remitteredes i 1821

i Buxler til Beløb . . . 66,060 P^s. vest. Cour.

Contant indbetalt . . . 31,176

tilsammen 97,236 eller omtrent 62,000 Specier.

I 1822 remitteredes omtrent . . . 720,000 Rbd. r. Solv.

Udgifterne vare . . . 86,750

Den rene Indtægt for dette Aar var 633,250 Rbd. r. Solv.

Her have vi et nyt Beviis paa det udmærkede Administra-tionstalent, Rothe besad. Vel var hans Virksomhed, som Folge af den korte Tid han forblev i Gouvernementet, indskrænket meest

til at ordne Coloniernes Pengesager, hvorpaa hans Sendelse fornemmelig gik ud; men ogsaa i mange andre Bestyrelsesgrene og i Embedernes Forvaltning indførte han den Orden og Nøiagtighed, der var ham selv egen, og blandt Andet indgav han ogsaa Forslag til et Hospitals Oprettelse paa St. Thomas for de Syge af Garnisonen og Krigsstibenes Besætning, samt syge Matroser fra egne og fremmede Handelsstibe. Sandt, at Rothes faste Haand søltes formeget, til at han i den korte Tid kunde opnaae at vinde Indbyggernes af mange Ulykker aigrerede Sind; dertil udfordredes en længere Tid, at Frugterne af en retfærdig, fast og velordnet Styrelse kunde have ført dem til Overbeviisning om det for Alle Gavnlige i en saadan, og overtydet dem klart om hans Hensigters Reenhed. Rothes Princip var her, som allevegne; Ugtelsen vunden først; Hengivenheden kommer da med Tiden og staaer saa meget fastere paa dette Grundslag.

1822 d. 17de Februar hjemkaldtes Rothe ved et kongeligt Rescript, og til hans Afløser udnævntes Kammerherre J. F. Vardenfleth, Hofchef hos S. K. S. Prinds Frederik Ferdinand. Den 20de i samme Maaned blev Commandeur Rothe udnævnt til General-Adjutant for Sø=Staten og Kongelig Jagtcapitain. Den nye General-Gouverneur ankom til St. Croix d. 30te Mai 1822 og Overleveringen skete den 5te Juli, hvorpaa Rothe fort efter tiltraadte Heimreisen med Corvetten Diana, Capitain A. Krieger.

Med allerhøieste Resolution af 1ste Juni, samme Aar, var Rothe allerede afgaaet fra Equipagemester Posten ved Gammelholm og udnævnt til Deputeret i Admiralitets og Commisariats Collegiet, hvor han indtog sit Sæde strax ved sin Heimkomst. Her forblev han indtil 1824 den 19de Juli, da han, ved Contre-Admiral Kriegers Død, udnævntes til Holmens Over-Equipagemester, men vedblev at være General-Adjutant og Kongelig Jagtcapitain, samt forbeholdtes sin Plads i Collegiet. Samme Aar, den 16de Mai, havde han erholdt Kammerherrenøglen.

Den Virketreds, Rothe nu indtraadte i, maatte fremfor enhver anden være ham behagelig. Han fulgte efter en Mand,

der havde saa at sige omkøbt Holmen, efter at den i de trange Krigens Aar nødvendigviis maatte være geraadet i Forsald. Bestyrelsen var paa det Bedste indrettet efter Marinens nyere Tilstand; Reparationer og nye Anlæg og Indretninger vare vidt fremmede og Planen lagt for deres Fuldførelse. Rothe havde længe arbejdet under Admiral Krieger, han var altsaa hjemme strax i sin nye Stilling og gik frem i sin Formands Fodspor med sin vante Nidkærlighed og Kraft. Videre at omtale denne Deel af Rothes offentlige Liv, der ligger den nærværende Tid saa nær, forbyde Forholdene os.

Holmens Overeqvipagemester forblev Rothe til Aaret 1833, den 16de April, da han ved Admiral Billes Død avancerede til Contre-Admiral og udnævntes til Den Militair-Deputeret i Admiralitets-Collegiet. Kort var den Tid, der forundtes ham af Forsynet til at virke i denne vigtige Embedsstilling. Allerede Aaret derpaa, d. 12te Juli 1834, bortrev Doden denne endnu tilsyneladende livskraftige Mand, efter et kort Sygeleie. Hans kraftige Sundhed havde allerede i nogen Tid været undergravet; men, altid sig selv liig, bar han i Stilhed paa store Smærter, og vidste med Sielsstyrke at skjule sin Tilstand for sine Omgivende.

Hans Dødsdag var en dyb Sorgens Dag, for hans egen talrige Familie, hans Slægt og hans prøvede Venner, og — vi vove at tilføie — for hele den Stand, han ligesaameget selv agtede og havde Kiærlighed for, som han besad dens Afgtelse, Pengivenhed og fuldeste Tillid.

Et Tilbageblik paa Manden Rothes Liv, af den samme ham nærstaaende Jagttager, vi skyldte Charaktereskildringen af ham i de yngre Aar, forelægge vi vore Læsere til Slutning.

„Den Naade, hvorpaa Carl Adolph Rothes Opdragelse var gaaet frem, havde tidligt frembragt den Originalitet, den Tillid til egen Kraft og det Hængen ved de eengang fattede Ideer og Synsmaader, hvilken i hans ældre Aar, efterat han havde faaet dem bestyrkede ved et i bestandig Activitet tilbragt Livs mangfol-

dige Erfariager, udmalede sig i hans hele Væsen, agtet af de forstandigen Skionnende, men ligesaa ofte miskiendt af de Mange, som ikke forstode hans Tankegang, og som folte sig trykkede af hans originale Maneer og ofte diærve Alvorlighed."

„Hans ualmindelige Charaktereafstød og det aldrig forsvindende Stolten paa egen Siælskraft; en uimodstaaelig Drift til at udtale, uden Forbehold, hvad han ansaae for Sandhed og Ret, og derhos en erklæret Ringeagt for Alt, hvad han troede at være slet og forkasteligt eller uforstandigt, syntes ikke seldent at give hans hele Væsen et Præg af Haardhed og Utilgængelighed, som ogsaa virkelig bortstødte Mange, der ellers gierne nærmede sig til ham. Dog var denne tilsyneladende Strengthed alene et Træk i hans udvortes Maneer, og hans Hjerte havde deri ingen Deel. Fra dette udgik Intet uden Godmodighed og et ædelt Overbæren med Skrøbeligheder og Feiltrin, naar han troede disse undskyldelige. Men havde hans Forstand først sagt ham, at Noget var slet eller uværdigt, og havde han først faaet sæstet hos sig den Tanke, at det var saa, da var Hjertets Stemme forgiæves, og Forstanden overdovede den. Ellers om og deeltagende i Andres Nød, opofrende sig for Venner og Lidende, bar han i Hjertet et blødt og for ædle Følelser aabent Gemyt; og var det endog Tilfældet, at hans Siælskraft og hans ofte for hvid stillede Idealer bragte ham til at ansee som Smaat, og at foragte Udskilligt af det, som andre Mennesker beundre og holde for Godt, saa var dog dette ikke anlediget ved en haardhertet Lyst til at opsøge Ondt; men blot ved den store Overvægt, hans Forstand havde over Hjertet, hvortil endnu kom, at han, i alle sine Foretagender raisonnerende og tiltalende Forstanden, næsten aldrig lod sig henrive af Lidenskaberne, hvis Herredømme hans frie Mand lige saa lidt taalte, som anden ubesviet Indflydelse."

„Saadan var — saa vidt det lader sig udmale af Andre, end ham selv — Nothe i sin Ynglingsalder, Ungdoms og Mand= Alder og indtil sin Død; bestandig sig selv liig, vare hans Ung=

domsmanerer endnu kiendelige i hans ældre Aar, og maatte være det, fordi al Affectation var langt borte fra ham."

"De her saaledes tegnede, herskende Grundtræk i hans Charakter udvikledes for en stor Deel ved en meget tidlig Vortfierselse fra det Fædrene Huus og ved Leven iblandt Fremmede, overladt til sig selv, paa Reiser og Sotog. Dem var det der gave hans hele Væsen og Fremgangsmaade, som Militair og, senere, som Forretningsmand i vigtige Embedsstillinger, et Sving og en Form, der, idet den syntes at antyde den Lust til at raade selv og at herse, som ikke saa seldent karakteriserer Mændene af stærke Siælsævner og megen Mandskraft, ofte blev mishagelig for dem, der ikke retteligen forstode ham, eller ikke kiendte ham nok for at sieldne og bedømme hans Motiver, og som ikke saae eller skionede, hvor uroffneligen han dog altid holdt sig til streng Lydighed imod de Foresattes Bud. Endskiøndt han altid ønskede at bringe sine Meninger, om hvad der var rigtigt og ret, til Udførelse, tillod han sig ingensinde Indvendinger, uden naar han ansaae disse, enten som Pligt i Tienesten, eller dog som tilfadelige og nyttige for Sagen, hvorom det galdt."

"I det borgerlige Samliv og Selskabsomgangen, saavel som i Marinen, var han, med alle sine usædvanlige Manerer og Egenheder, agtet og yndet af de Fleste. Endskiøndt altid redebon til at modfige Meninger og Yttringer, som han holdt for vildfarende, og da, aldrig frygtende de Modsigendes Mishag, gav han ikkun efter, først for høiere Befalendes Bud, og dernæst for egen klar Overbeviisning ved gyldige Grunde, men krympede sig heller aldrig ved at vige for disse."

"Det endelige, totale Resultat af hans Charaktertegning er, at hans første og høieste Attraa, og Endemaålet for al hans Stræben var, at være Kongens og Statens tro Mand, dygtig og retscaffen Militair, duelig og uegennyttig Forretningsmand, de Forstandiges og Godes Ven, sine Undergivnes Beskytter og Hjælper, omhyggelig og kiærlig Familiefader."

„Han døde som religiøs Mand og som tænkende, troende Christen.“

Kothe ligger begravet paa Sø Statens Kirkegaard, udenfor Stadens Østerport. Over hans Grav er sat følgende Indskrift:

„Ein Konges og Fædrelandets tro Mand. Med kraftfuld Siæl i hærde Legeme gik han, uforfærdet i Farens Stund, over Havets Volger, modig og klog fiendtlige Vaaben imøde, naar hans Konge bød. Den danske Marines Vel var hans Stræbens Maal. Ketsindig i Vandel, klippefast i Vensteb, kærlig Huusfader, hædredes han af sin Konge og af sine Medlevende. Hans Minde være velsignet!“

Om Jagtens Theorie.

I „Nautical Magazine“ for Juli 1838 har den bekendte Lieutenant Raper af den engelske Marine givet en interessant Afhandling, om Principerne for Jagten til Søes, og underkastet disse en mathematisk Analyse, hvis Resultat fuldkommen bekræfter de af ham nedlagte Regler. Da disse Regler ere her fuldstændigere og klarere fremsatte, end vi andensteds have truffet dem, b. a. i Sneedorffs Sotactik, tvivle vi ikke paa, at denne Afhandling vil være Læseren af Faget velkommen. Vi have imidlertid tilladt os en Omarbeidelse af dens raisonnerende Deel, og tilføiet det af Forf. noget dunkelt og utilfredsstillende fremsatte Problem, om Jagten til Luvart, en Løsning, der afviser baade fra hans og fra den der gives i Sneedorffs Sotactik.

Red.

Skiøndt Principerne for Jagten, saaledes som de findes hos enhver Forfatter over Tactiken, ere faa og simple, er Kundskaben om dem eller Beviserne for dem paa ingen Maade faa almindelig udbredt, som Gienstandens Vigtighed udkræver. I Tilfælde,

derfor, hvor ingen faste Regler ere anvendelige, og hvor folgelig Udfaldet beroer paa individuel Dommekraft og Erfaring, der kan det undertiden hælde, at, af Mangel paa en klar Opfatning af Problemet, den kostbare Tid tabes og en Feil begaaes, som ikke lader sig gjøre god igjen. Jeg skal derfor her nedlægge de almindelige Principer for Qvæstionen og deres Anvendelse paa Jagten, Opseilingen af et Skib, man vil præie, eller Indtagelsen af sin Plads i Linien, hvilket Alt henhører under samme Orens af Tactiken; og dernæst udpege Metoder for at bestemme Afstanden imellem Skibe og udfinde Forholdet, hvormed et Skib nærmer sig et andet. Problemets mathematiskse Undersøgelse udsættes til Slutningen.

Diemedet er, at nærme sig den Jagede i den korteste Tid, det er muligt; og Oienstanden deler sig naturligen i to Orens, naar man jager i Læ, eller rumstjods, og naar man jager til Suvart.

Naar man jager en Seiler, der er i Læ, vil det ved første Diekast synes som man skulde styre lige paa den; thi, ved at gjøre dette, er det klart, at Afstanden imellem Skibene hvert Dieblit formindstes med det hele Veløb af den Jagendes udløbne Distance. Den Flygtende ligger imidlertid ikke stille, men seiler frem i en lige Linie, med en stadig Cours, ville vi antage, og med en Fart, der nødvendigviis måa være ringere end den Jagendes. Heraf følger altsaa, at den Jagende måa, naar han bestandig vil holde lige paa den Flygtende, eller beholde ham overet med et vist Punkt af Skibet: en Ankerstok, et Hovedtoug o. s. v. idelig forandre sin Cours; og den Bei, han beskriver, kommer da til at danne en Krumlinie, som i det Folgende skal kaldes Jagtcurven (curve of pursuit). Alt Beien herved forlænges, og Tiden altsaa tabes, er klart.

Naar derimod et Punkt i den Linie, den Flygtende seiler frem i, lader sig bestemme, i hvilket begge Skibe, med den forskellige Fart de have, ville indtræffe til eet og samme Dieblit, er det indlysende, at den Jagende vil naae dette Punkt i den kor-

test mulige Tid, ved at styre lige paa det. Naar saaledes to Skibe bevæge sig, hver med sin egen Hastighed og i sin egen Cours, frem imod det samme Punkt, og ankomme dertil i samme Dieblif, saa maa deres gienfaldige Direction hele Tiden forblive den samme, indtil de mødes; med andre Ord: de maae vedblive at have hinanden i samme Compasstreg, som i det første Dieblif, da Jagten begyndte efter dette Princip. Heraf udledes Regelen, at Jagten i Lø bør skee, ved at holde den Flygtende bestandig i samme Compasstreg. Kiender man den Flygtendes Fart (som man paa kort Distance og under visse Omstændigheder kunde approximere sig til ved Winkelmaaling) saa, om han vedbliver at styre en stadig Cours, kan man, ved en simpel geometrisk Oplosning, finde den Cours, man bør styre, for i lige Linie at støde sammen med ham. (See Fig. 1 Plade I, hvor A er den Jagende, B den Flygtende, AI, BI deres respective Fart, den første krydset ud paa Parallelen med første Peiling). I Sneedorffs Contactil fremsættes Regelen praktisk saaledes: holde lidt efter lidt af, saameget at han ei forbiseiler den Direction, han først peiler den Flygtende i, men vaagter sig tillige vel for at lade denne passere den." Dette er vel den Maade, man i Praxis, i de fleste Tilfælde, især saalænge Afstanden imellem Skibene er meget stor, kommer til at bruge og prøve sig frem ved; men Principet selv er ikke udviklet, og i Figuren er den Jagendes Bane fremstillet som en Curve, hvilket er netop det man bør søge at undgaae, saa meget som muligt, og saasnart man kan. Findes det, at man, paa den Cours man styrer, faaer ham agtenfor den Compasstreg, hvori han peiledes første Gang, da er man holdt for lidt af; naar man derfor, ved at holde mere af, faaer ham igien i samme Direction, maa man strax lue lidt op igien, indtil man ved Prove træffer den Cours, paa hvilken man holder ham stadigt i samme Direction; og omvendt, om den Flygtende kommer foran for Peilingen.

Det kunde synes, ved første Diekast, i det Tilfælde, hvor den Jagende befinder sig i en Stilling, til at løbe lige ned paa

den Flygtende, eller i rette Vinkler med hans Cours, at man der borde benytte Fordelen til at formindste Afstanden imellem Skibene i den korteste Tid. Men det samme Argument gælder for en Deel af Jagten, som for den hele; efterdi, hvor end den Jagende kan være kommen hen efter en vis Tid, vilde det have været en Besparelse af Tid at styre lige paa det Punkt.

Til Exempel: den Flygtende B løber 6 Miils Fart, Ost hen, og peiles af den Jagende A (Fig. 2) i S. S. D. 10,4 Qvartmil; A løber 7 Miils Fart. Figuren viser Skibenes samtidige Stilling, baade paa Jagtcurven og naar Jagten skeer paa constant Peiling. Paa Krumlinien stode Skibene sammen i D efter en Jagt af 8 Timer, eller naar B har løbet 40 Qvartmil. Paa den constante Peiling, eller den retlinede Jagt, stode de sammen i C efter en Jagt af 5 T. 25^m eller naar B har løbet 27 Qvartmile. Forlangtes der at nærme sig B saa meget som muligt i en vis given Tid, f. Ex. i en Time, vilde A have at bestemme sin Cours, ved at tage et Punkt i BC, der var 6 Qvartmil fra Punktet B, og drage en Linie fra A til dette Punkt.

I det Foregaaende er det forudsat, at den Flygtendes Cours bliver uforandret; dette kunde hænde under flere Omstændigheder, f. Ex. naar den Flygtende søger at naae en Havn, eller komme i Sikkerhed under et vist Punkt paa Land, eller stode til en Flaade o. s. v. I et saadant Tilfælde kan det være af Vigtighed at benytte Theoriens Veiledning. Er imidlertid den Flygtende bleven vaer, at den Jagende holder ham bestandig paa samme Compasstreg, og altsaa maa indsee, at Udfaldet ene berouer paa Tiden, saa vil han, om han onsker at undkomme, stionse af fra sin Cours, for at Jagten saa snart som muligt kan gaae over til en Kiolvandsjagt.

Tiden, enhver Jagt vil vare, er oensynligen den Tid i hvilken den Jagende, efter det Forhold hvormed han nærmer sig den Flygtende, vil have indvundet den Distance, der er imellem begge Skibene. I en Kiolvandsjagt er det Forstiellen af Skibenes Fart divideret i Afstanden imellem dem.

En Jagt, stricte fortsat paa Jagtcurven, maa altid ende i en Rislvandsjagt. Dersom begge Skibe have lige Fart, kan den Flygtende aldrig indhentes paa denne Cours, siden al Afstjæring er udeluftet: den Jagende vil nærme sig den Flygtende paa en vis Afstand, og i denne ville begge forblive. Er den Jagendes Fart mindre end den Flygtendes, vil han først formindste Afstanden indtil et vist Punkt, efter hvilket han vil fælle ogter ud, og Afstanden vil derefter vedblive at vore.

Det er saaledes klart, at paa Jagtcurven er Overlegenhed i Seilads absolut nødvendig for den Jagende, hvorimod det kan lykkes et Skib med lige eller endog ringere Seilads at slixe et andet af, med mindre dette bliver opmærksom paa sin Overlegenhed i Seilads og holder af ret fra den Jagende.

Da den Flygtendes Cours og Fart ikke, ved Regler, der kunne finde sikker Anvendelse i Praxis, lade sig hver for sig bestemme, maa den Jagende prøve sig frem til den rette Cours, for at holde den Flygtende paa samme constante Compassstreg. Det vil i Almindelighed være sikkest at seile til Jagtcurvens Side, hellere end at tabe Leiligheden til at nærme sig ned til den Flygtende ved at holde for høit. See imidlertid hvad vi derom have anført i det Foregaaende.

Det andet Tilfælde, naar man jager et Skib, der er til Luvart, danner et ganske forskielligt Spørgsmaal. Da begge seile bidevind, er der ikke Spørgsmaal om Coursen, men kun om at formindste Afstanden fra Dieblik til Dieblik.

Den Jagende, som er i Læ og har Overlegenhed i Seiladsen (uden hvilken en Jagt under disse Omstændigheder vil være frugtesløs, med mindre en Forandring finder Sted) nærmer sig hurtigst den Flygtende over den Boug, paa hvilken han ligger bedst op imod ham. Det er let at see, uden at gaae dybere i Detail, at den Jagende vil altid ligge bedst op imod den Flygtende (look best up for the chase — et ualmindeligt og noget dunkelt Udtryk) naar han staaer imod et Punkt, der er ret i Læ eller lige i Bindlinien af den Flygtende. Naar den Jagende

har passeret denne Linie, nærmer han sig ikke længer den Flygtende saa stærkt, som om han nu var over den anden Boug, og naar den Flygtende er kommen tværs, saa hverken forstørker eller formindsker den Jagende Afstanden imellem Skibene. Det er klart, at siden den Jagende formindsker Afstanden stærkest, naar han er i Bindlinien fra den Flygtende, skulde han vende saa nær denne Stilling, som Omstændighederne ville tillade; den passende Tid, man bør staae over hver Boug, maa bestemmes efter som Skibet vender til, Veiret, Soen ic.

Alf dette særegne Spørgsmaals Natur er det klart, at man i Praxis som oftest begaaer den Feil at staae for længe over een Boug. En almindelig Regel er det, at vende, naar den Flygtende er tværs; men det er tydeligt nok, at man derved taber Tid, fordi, forend dette skeer, vilde den Jagende have haft Fordeel af at være over den anden Boug. Det er heller ikke usædvanligt at bringe den Flygtende agtenfor tværs, men det er især nefaldende, at den Jagende derved absolut løber bort fra det Skib, som det er hans Hensigt at nærme sig til.

Saavidt om dette Problem Lieutenant Raper. I Sneedorffs Søtaktik er Questionen deelt i 3 Tilfælde. Det første, naar den Jagende er lidt i Læ af den Flygtende, opløses saaledes: „Den Jagende løber over samme Boug, som den Flygtende, indtil han faaer denne paa Perpendiculairen af Vinden, hvorpaa han vender. Han vil da, enten kunne gaae for om den Flygtende til Luvagt, eller, ved at holde lidt efter lidt af, møde ham.“ Det andet, naar den Jagende er noget meer i Læ af den Flygtende: „Den Jagende løber over samme Boug, som den Flygtende, indtil han kan stævne ham over den anden Boug, da han vender, og, naar han har faaet ham tværs, vender atter, for at manøvrere ifølge Afstanden.“ Det tredie, naar den Jagende er langt i Læ af den Flygtende: „Den Jagende løber over samme Boug, som den Flygtende, men vender hver Gang han har denne tværs, indtil han er kommen paa en Distance, der tillader ham

at forandre sin Manøvre." Dette giver os Anledning til nogle Bemærkninger.

Der gives saa mange varierende Omstændigheder at tage i Betragtning ved en Videvinds-Jagt, at det ved den, endnu mindre end ved en Rumstiøds-Jagt, lader sig giøre at nedlægge nogen almindelig, ufravigelig Regel. Disse Omstændigheder ere: hvor nær Vinden man kan ligge, Afdriften og Farten man har, Alt sammenlignet med den Flygtendes; om begge Bouge ere lige gode med Hensyn til Cours, Drift og Fart; om Sø eller Dynning er lige over begge Bouge; om man vinder eller taber i selve Vendingerne; m. s. a. Den Jagende maa paa Stedet overveie alle Omstændigheder, som de under selve Jagten fremstille sig for ham, og rette sin Manøvre derefter. Men til praktisk Brug kunne alligevel saadanne korte almindelige Regler, som de oven anførte af Sotactiken, være tienlige. Vi finde imidlertid en vigtig Omstændighed overseet, ved Nedlæggelsen af disse Regler, som optagen i Betragtningen vil give dem en væsentlig Forandring og tillade Anvendelsen af Rapers Sætning, at man bør vende i Vindlinien af den Flygtende.

I de fleste Tilfælde er nemlig Jagten af den Natur, at den Jagende maa giøre Regning paa sine Kanoner, som et Middel til at opholde den Flygtende, og netop dette er en vigtig Grund til ikke at fjerne sig fra ham i for lange Slag. Det maa være med Hensyn herpaa, at Licut. Raper siger, at man „løber væk fra den Flygtende, naar man vedbliver at staae længer hen over samme Boug som han, efter at man har passeret ham tværs". Har man altsaa, efter Værebogens Regler for 3die Tilfælde, arbeidet sig op, til paa henimod Kanonstuds Afstand af den Flygtende, bør man ikke længer fortsætte Jagten paa det Princip, at vende hyergang man har ham tværs, og endnu mindre efter de for 1ste og 2det Tilfælde givne Regler, hvorved man siensynlig taber Tid. Derimod, naar man paa Strækbougen (den med den Flygtende hen) har ham i Vindsiet, bør man vende og giøre en Slagbou, indtil man paa den faaer ham tværs, og

Da atter vende med ham hen; kan man endnu ei række tilbørligt med sit Skjts, fortfare man paa samme Maade med at vende, naar man har ham i Vindoiet o. s. f. Dette maa i de fleste Tilfælde være den fordeelagtigste Manøvre for en Orlogsmænd, der vil tvinge en flygtende Fiende til at holde Stand; da der ikke ofte kan være Tale om den absolute Nødvendighed af at vinde Luven fra ham eller afficere ham, saaledes som Lærebogens 1ste og 2det Tilfælde statuere; og selv dette udelukker eller forholder denne Manøvre ikke. Tillige bemærkes, at ved at vende naar man har ham i Windlinien, er man ikke saa meget udsat for at beskydes langskibs i Vendingen, som naar man udsætter denne til man er tværs, hvilket ogsaa bør komme i Betragtning, selv om vi end forudsætte, at dette sker paa et langt Kanonstuds Afstand. Alt man langt snarere opnaaer at kunne bruge sine Kanoner til at opholde den Flygtende, ved at anvende Rapers Regel, end ved Lærebogens 1ste og 2den, som vi have optaget Pl. I Fig. 3 og 4, sees deraf, at naar man i disse antager Afstanden imellem Skibene (der dog i begge ere forestillede tværs af hinanden ved Jagtmanøvens Begyndelse) respective 1000 og 2000 Alen, altsaa udenfor virksomt Kanonstuds, vil man, ved at lade den Jagende vende strax, i første Tilfælde i $\frac{1}{2}$ à $\frac{1}{3}$ af Tiden, der forløber til den Jagende efter Lærebogen vender første Gang, og det endnu langt udenfor Kanonstuds, i andet Tilfælde i den halve Tid, have nærmet sig den Flygtende paa den halve Afstand og kan altsaa med Effect bruge Kanonerne; og dog er, især i 2det Tilfælde (Fig. 4) den rette Tid til at have kastet over den anden Boug forsomt, ved at forbiisele Windlinien, hvilket vilde have givet en endnu større Fordeel. Rigtigheden af denne Lærebogens Regel for 2det Tilfælde troe vi derfor at maatte betvivle, og see ikke heller Grund til at gjøre et eget Tilfælde heraf. Det skulde være os kiært — idet vi udtale en forskiellig Mening fra vor egen og en stor Deel af Statens høiagtede Lærere — at nogen iblandt vore Læsere vilde tage denne i Praxis vigtige Omstændighed i nøiere Overveielse, og bære vort Tidskrift med Resultatet. Vel troster man sig, for en Fiendes

Undslippen, med Bevidstheden af at have fulgt Lærebogens Regler; men lærer man tilfældigviis siden en anden Regel, ved hvis Anvendelse Udfaldet var blevet anderledes, saa kan dog Mangen ikke dæmpe hos sig selv Vebreidelsen, for ikke selv at have grundet over Sagen.*) Vi vende os atter til Licut. Raper.

Spvad der i det Foregaaende er sagt om Jagt, giælder ogsaa for det Tilfælde, at man vil opseile et Skib for at praie det, med den Forskiel, at Skibet da i Almindelighed vil mindste Seil for at lette Manøvren.

Ved at indtage sin Plads i et vist Punkt fra den Commanderende, er det anviste Punkt at betragte, som løbende frem med samme Hastighed og i samme Direction som Admiralens Skib; og Diemedet vil opnaaes i den kortest mulige Tid, ved at holde dette Punkt stadigen i samme Compas=Streg. Præcision i denne Manøvre er af særdeles Vigtighed, fordi den Commanderende almindeligviis ikke vil mindste Seil.

En anden Opgave, henhørende under samme Principer, er

*) En anden almindelig Regel fra Ungdomsaarenes Læretid er den, at et Skib i Ketning altid bør indbrase til at falde fra den nærtliggende Sienstand, man vil undvige. Som almindelig Regel, naar man letter fra en Ryst, man vil staae ud fra og som er saa langt borte, at der er Rum nok til under Affaldningen, uden Fare, at fælle den nærmere, har den sin Rigtighed; men for et, paa Laaringen eller tværs, nærtliggende Skib, Skiar eller Punt, og især om Sakningen er stærk og Affaldet langsomt, vil den føre En fællende ombord i det Skib o. s. v. man vilde undvige. I et saadant Tilfælde skal man netop indbrase til at falde ind imod det Skib, Skiar o. s. v.; thi i det Ankeret gaaer med og Skibet falder af, fæller man i en Bue ud fra Sienstanden, og kan efter Omstændighederne lade gaae hreit rundt og staae med fulde Seil ud. Vi have flere Gange haft Leilighed til, at forviise os om denne Manøvres Rigtighed, uden at behøve Spring eller Warp at gaae Seil fra, med et andet Skib til ankers en halv til en quart Rabbellængde stions agtenfor os; ligesom vi ogsaa have seet Ombordragen, under ganske de samme Omstændigheder, som Følge af Reglen: at falde fra den Sienstand man vil undvige. Red.

det, naar et Skib, der styrer en vis Cours, med en vis Fart, skal affende en Vaad, som skal naae ind til et vist Punkt paa Land i den kortest mulige Tid; da at bestemme naar det rette Dieblil er til at lade Vaaden afgaae. For Exempel: Skibet seiler ret Ost hen langs en Kyst, med 8 Miils Fart, og onsker at sende et Fartoi, som roer med 5 Miils Fart, ind til et givet Punkt paa Land, i den kortest mulige Tid.

Det er klart, at, saalænge det givne Punkt er næsten forud, nærmer Skibet, som har 8 Miils Fart, sig det hurtigere end Vaaden kunde det, som kun gjør 5 Mile; men naar Skibet har faaet Punktet tværs, saa, da det nu ikke længer formindster Afstanden, men vil begynde at forstørre den igien, sees det let, at dersom Vaaden før den Tid havde været affendt, vilde den allerede have været et Stykke nærmere Stedet, end den korteste Afstand imellem dette og Skibet. Heraf følger, at der maa være et Punkt, hvorfra Vaaden borde affendes for at lande med den største Besparelse af Tid.

Oplosningen af Problemet er meget simpel. Dersom man anseer Vinkelen imellem Skibets Cours og Peilingen af Stedet paa Land som en Coursvinkel, er det klart, at for hver 8 Fod (Qvartmiil) Skibet løber, nærmer det sig Stedet saamange Fod (Qvartmiil) som svarer til, „forandrede Brede“ med den nævnte Coursvinkel og Distancen 8. Da nu Vaaden kun løber 5 medens Skibet løber 8, nærmer Skibet, saalænge denne „forandrede Brede“ er større end 5, sig Stedet hastigere end Vaaden kunde; men naar forandrede Brede er mindre end 5, nærmer Vaaden sig hastigere end Skibet. Derfor, naar „forandrede Brede“ er liig 5, er det rette Dieblil at lade Vaaden afgaae. Derfra Regelen: Find Coursen som svarer til Skibets Fart, som Distance, og Vaadens Fart, som „forandrede Brede:“ denne Vinkel er Peilingen, man skal have Stedet i, regnet fra Skibets Cours. I det givne Exempel, med Dist. 8 og forandrede Brede 5, er det $4\frac{1}{2}$ Streg, fra for, at man skal have Stedet i.

Som Prælepidler i Praxis til Søes, ved Opdagelse af

Seilere, under en Jagt o. s. v. giver Lieut. Raper følgende Regler til at bestemme Afstanden fra en Seiler.

Afstanden fra en Seiler, seet i Horizonten, kan maales, ved at finde Kimmingdalingen for Observators Die, og Minutterne af den er Afstanden i Qvartmile. I Praxis vil den virkelige Afstand snarere overstige den saaledes fundne, paa Grund af Refractionen. Den sande Kimmingdaling findes ved at multiplicere Qvadratrodten af Diets Høide i Fod med 1,063. For Exempel, med Diet 25 Fod hoit er Kimmingdalingen $5 \times 1,063 = 5,3$. Qvadratet af Kimmingdalingen faaes ved at multiplicere Diets Høide med 1,13; saaledes er Qvadratet paa Kimmingdalingen til 25 Fod $= 25 \times 1,13 = 28,2$. Kan man nu bringe en Seilers Vandlinie til at sees overet med Horizonten, enten ved at gaae op i Vantet eller ned ad Siden, saa kan Afstanden fra den findes temmelig nær, skiondt ikke meget noiagtigt.

Naar et Skib sees under Horizonten, kan dets Størrelse og Afstand findes, skiondt ikke meget noiagtig, ved en Methode, der let vil forstaaes af det følgende Exempel. Fra en Fregats Finkenet, 16 Fod over Vandet, sees Forrebramraaen af en Seiler, og fra Fregattens Storemers, 66 Fod, seer man dens Vergineraa. Kimmingdalingen, der efter det Foregaaende er den synlige Horizonts Afstand, for 16 Fod er 4', 1 og for 66 Fod 8', 6; altsaa er det øverste Steds Horizont 4, 5 Qvartmile længere borte end det nederste Steds. Men det er klart, at begge de nævnte Steder af Fregatten ogsaa kunne sees paa Seileren netop i Horizonten fra Vergineraaen og Forrebramraaen; folgelig maa Seileren være af en saadan Høide, at Forskiellen imellem Kimmingdalingen fra Vergineraaen og fra Forrebramraaen giver 4, 5 Qvartmil. Ved at efterflaae Hr. Edye's Tabeller over Reisingernes Dimensioner og Høider etc. vil man finde, at dette svarer til en 26 Kanons Corvette; og Afstanden imellem Skibene er Kimmingdalingen af den underste Plads i det ene lagt til Kimmingdalingen for den øverste Plads i det andet, folgelig:

4, 1 lagt til 10,8 (Kimmingdalingen for 116 Fod, Høiden af en 26 Kanons Corvettes Forrebramraa) giver Distancen 15 Qvartmile. Horizontens Afstand er imidlertid i Praxis noget større, end Kimmingdalingen, paa Grund af Refractionen. Correctionen er usikker; men man antager den sædvanligviis for $\frac{1}{2}$ til $\frac{1}{4}$ af Kimmingdalingen; naar man derfor til de 15 Qv. Mile lægger $\frac{1}{2}$ eller rundttaget 1, saa faaer man Afstanden imellem Skibene at være 16 Qv. Mile, hvilket rimeligviis kommer Sandheden nær, paa 1 Qvartmiil eller 2.

Afstanden fra en Seiler, som er nærmere end Kimmingen, eller paa den, kan man approximere sig til, ved følgende simple Regel: Maal Høidevinkelen imellem en af dens Toppe, eller et andet Punkt paa den, og dens Vandlinie; giv dette Punkts Høide i Fod, om den ikke er bekendt. Dividerer dette Antal Fod med Minutternes Antal af den maalte Høide; tag den halve Qvotient, læg dertil $\frac{1}{10}$ af den halve og $\frac{1}{3}$ af dette sidste; Summen er Afstanden i Qvartmile. Eller med andre Ord: $\frac{1}{2}$ Qvotient $+ \frac{1}{20} + \frac{1}{30} =$ Distancen i Qvartmile.

Exempel. Vinkelen af en Top, der er 150 Fod høi, er 22^m. 150 divideret med 22 giver 6,82; Halvdelen er 3,41

$$\begin{array}{r} \frac{1}{2} \text{ heraf} \quad 0,34 \\ \frac{1}{3} \text{ af det sidste} \quad 0,11 \end{array}$$

Afstanden 3,86 Qv. M.

Man kan approximere sig til Afstanden fra et Skib, der sees paa den anden Side af, eller under Horizonten, saaledes: Maal Høidevinkelen af en Top eller et andet tydeligt Punkt paa den, hvis Høide over Vandet i Fod man gisfer sig til. Fra Høidevinkelen drag Kimmingdalingen for Observators Die, og nedstrys Differentsem.

Til Qvadratet af Kimmingdalingen (see det Foreg.) svarende til den maalte Gienstands Høide i Fod, læg Qvadratet af den forrige Different, og fra denne Sum træk Qvadratet af Kimmingdalingen, svarende til Observators Høide. Extraher Qvadratrodten heraf, og fra den træk den først nedstrevne Different, dette giver Afstanden i Qvartmile.

Exempel. Dets Høide er 16 Fod; Høidevinkelen af en Raa, gieset 149 Fod over Vandet, er 5^m , find Afstanden.

Vinkelen . . . 5^m	149 \times 1, 13*) 169
16 Fod Rim. Dal. $\frac{4}{1}$	Differ. Kvadrat $\frac{1}{170}$
Differenti . . . 1	Kvdr. af Rim. Dal. 16
	$\sqrt{\frac{154}{12,4}}$ $\frac{1}{1}$
	Afstanden 11,4 Qv. M.**)

Undersøgelsen af Jagtcurven hører under Integralregningen og vil findes i Bærker, der handle om denne Green af Mathematiken. Forfatteren erholder Curvens Polarequation, som en mere concis Oplosning af Problemet, end den af de rectangulaire Co-Ordinater. For den mathematiste Udvikling henviser vi dem af vore Læsere, det maatte interessere, til Forfatteren selv i Naut. Mag. for Juli 1838, Pag. 452 ff.

*) See Reglen i det Foreg. for at finde Kvadratet af Kimmingda-lingen, ved at multiplicere Høiden i Fod med det constante Tal 1, 13.

***) Da Høider observerede over Søens Horizont — især saa smaa som disse — ofte ere underkastede Feil af 2--3', vil den deraf beregnede Afstand være usikker i Forhold hertil. Noget skulde man ogsaa, stricte taget, regne for den terrestriske Refraction. Da ogsaa Skibets Høide er i en vis Grad usikker, er det maaskee ikke værd at bryde sig om disse Correctioner: Methoden kan alligevel ofte, ved sin Hurtighed, være et godt Hjælpemiddel for Sigtningen.

Lt. Kapers Aum.

Den franske Admiral Baudins In- structioner til Skibs-Cheferne under hans Commando,

udstedt ved Ankomsten til Cadix i September 1838.

(Meddeelt.)

Instrux for Chefen af Fregatten N. N.

Sr. Capitain! kaldet ved Hans Majestæts Tillid til Commandoen af Frankrigs Søstyrke i Golfen af Mexico, ønsker jeg mig oprigtig til Lykke ved at see Dem ansat under min Commando. Den høie Agtelse, som de med Rette nyder i vor Marine, er mig en sikkert Garantie for hvad jeg kan vente af en saadan Mand's Medvirkning.

De vil holde Dem klar til at gaae Seil fra Cadix, saasnart De har modtaget ombord det Contigent af Marine-Artillerie og den Andeel af Materiel, som tilfalder Deres Fregat.

Min Hensigt er at seile i Division fra Cadix til i Sigte af Vera-Cruz. Imidlertid, i Tilfælde af nødtvungen Udskillelse, skal De ikke spille Tiden med at søge mig; men De holder directe Cours for at naae Deres Bestemmelse med den muligste Hurtighed. Jeg bestemmer Dem derfor intet Rendezvous, hverken i Søen, eller i Sigte af Land; kun for at i Tilfælde af Udskillelse, der kan være nogen Mulighed for at gienfinde la Nereide eller et andet Skib af Divisionen, uden at opholde Reisen, vil jeg opgive Dem den Direction jeg har ifinde at følge. Det er min Hensigt at passere Ost og Syd om Madera, omtrent midtveis imellem denne De og de canariske Der, derpaa styre for at passere Bendekredsen henimod 33^o Længde, hvorfra styres for at anduue Cap Samana (paa St. Domingo). Jeg skal holde langs Kysten af St. Domingo i en passende Afstand, styre imellem Môle St Nicolas og Cap Maisy, derpaa imellem Cap Creuce og den lille Caymann; hvorefter jeg, idet jeg løber Cap Antoine i Sigte,

skal holde ind i Golfen af Mexico imellem 23 og 24^o Brede, for at undgaae den farefulde Banke norden for Kysten af Yucatan; naar den er klarer, skal jeg styre Cours for Ankerpladsen Sacrificios, eller for Anton Lizardo, ifald Veiret ikke er roligt nok for at vælge det første Sted.

Naar disse Bestemmelser følges, er det sandsynligt at Skibene, da de omtrent seile lige godt, ville træffe sammen igien i Lobet af Overfarten, uden at tabe Tid med at opsoge eller vente paa hinanden indbyrdes.

Derfom De ankommer forend mig i Nærheden af Vera-Cruz, venter De mig paa de ovenfor angivne Ankerpladse, uden at tage Deel i nogen Krigs Operation, med mindre De formelig requireres dertil af den Officier der commanderer Blokaden, i Tilfælde han er Deres Superieur.

De kiender, Hr. Capitain, Hensigten af vor Sendelse. De Undertrykkelser, Retfærdigheds Regtelse og de Grusomheder, der ere begaaede mod vore Landsmænd, som boe i Mexico, ere blevne i den Grad utaaelige, at Frankrig har maattet tænke paa Midler til at bringe denne Sagernes Tilstand til at ophøre for Fremtiden og til at erholde Skades Erstatning for det Paaferede. Dog forekommer det mig ingenlunde sandsynligt, at vi erholde noget paa Underhandlingens Vei, der maa da gribes til Magten, og vi maae belave os i Forveien paa at gjøre Brug af hele vores.

Vær derfor belavet paa Krig, og bered Deres Mandskab derpaa; at deres Tale, at deres hele Tanke har Slaget til Gienstand; at Enhver ombord paa Deres Skib gjør sig fortrolig med Ideen, at et brillant Held bør være Resultatet af Activitet og Driftighed forenet med god Orden; at et driftigt coup-de-main, men udført med Alvor, Koldblodighed og Udholdenhed, kan ende Striden til Frankrigs største Ære og til begge Verdensdeles Bifald.

Nærværende Leilighed er gunstig for Gienoprettelsen af Disciplinen, hvis Fjendte ere slappede ved Banen af en lang Fred. Vestfæstige Dem strax med at stramme dem igien, og til den Ende

begynd med at trække Demarcations-Linien imellem de forskjellige Classer meget skarp.

I Tienesten er der ingen Lige, der ere kun Superieurer og Inferieurer, Folk som befale og Folk som adlyde. Bring det dertil, at Deres Officierer, ja indtil den sidste af Deres Underordnede blive giennemtrængte af denne Sandhed; at Intet er ligegyldigt i Tienesten; at Alt, hvad der angaaer den, maa tages med Alvor, og at der ikke er nogen, saa tilsyneladende ubetydelig Detail, at den jo bør opfyldes med Omhu og Præcision. Naar en Ting kan gøres i eet Minut, maae dertil aldrig anvendes to. Det er disse Activitetens Baner, der give Tienesten Liv og Interesse, idet de bryde Gensformigheden af Livet ombord; desuden gjør man kun det godt ved paakommende Leilighed, som man har vænnet sig til at udføre godt hver Dag.

Lad os vel vaagte os for at troe, at Nødvendigheden skal erstatte Manglen af Dvæls og skabe pludseligen en overordentlig Impuls, enten under de Farer, Seiladsen er udsat for, eller i Slagets Dieblik; det vilde være en ulykkelig Feiltagelse. En Besætning, som er godt commanderet, bør manøvrere under alle Omstændigheder, som om der handlede om Skibets Frelse, den bør foretage enhver Vaabenøvelse, som om man var under Fiendens Randner.

Henvend Deres Opmærksomhed, Hr. Capitain, paa at der kommer til at herske den dybeste Stilhed i Deres Skib, og søg at overbevise Enhver om dens Nødvendighed; Stilhed er en uundgaaelig Betingelse for Orden, den er Siælen i den gode Manøvre; jo mere den synes fremmed for vor Nations Bane*) desto mere Charakterstyrke, Udholdenhed og Omhu maae De anvende for at opnaae den, uden derfor at gribe til Midler, som kunne formindste den Yndest, Deres Mandskab bør have for Dem.

*) Hvor meget vi Danste i den Henseende have forub, behøves ikke at fremhæves.

Magten udøves kun ved Mellemmand; Deres ere Officiererne under Deres Commando, det er ved dem at De skal virke paa Mandskabet. Tienstens Vel udfordrer, at De selv skal være meget afholdt, og at de Mænd, som udøve Myndigheden under Dem, ere lidt frygtede. En Chef kan ikke anvende Dverbærenhed eller Godhed i Tienstens, uden at hans Officierer ere ubøielige Redskaber til at opretholde Disciplinen; dersom De regte den med Slaphed, er han nødt til at anvende en overdreven Strengthed. Imidlertid bør en stor Godhed fra Chefens Side altid mildne Disciplinens Strengthed; det er kun ved at bestaae os selv med de mindste Ting, der kunne bidrage til de Menneskers Velvære og Lykke, som ere satte under vor Commando; det er kun ved at vise dem en stor Velvillie og en stadig fortsat Interesse, at vi erhverve os Ret til aldrig at see igiennem Fingre med deres Feil.

Endelig, Hr. Capitain, vil De have gjort Dem vel fortient af Fædrelandet, og De skal have naaet Maximum af det Gode, som jeg kan ønske mig af Dem, dersom De opnaaer at indplante Disciplinens sande Principer hos Enhver, der staaer under Deres Commando. Orden og Activitet være ombord i Deres Skib Resultatet af en almindelig Følelse; og opnaaes en frivillig Lydighed og en mild Subordination, saa være Hæder og Lykke den Chefs Løb, der har naaet et saa ædelt MaaL.

Modtag etc.

Baudin.

Det danske Flag i Middelhavet.

(Fortsat fra Pag. 203.)

Bille ankom til Algier d. 10 Juni. Vi ville her lade hans egen Rapport til Grev Bernstorff tale, forbeholdende os at indlemme i denne Rapport, den under hans Ophold for Algier forefaldne Correspondence. Rapporten er dateret fra Algier Bai den 16de Juni.

Ds. Gr.! Af min seneste underdanige Skrivelse, dateret 4de Juni, vil Hr. Greven have erfaret, at jeg dengang var paa Veien hertil, samt at jeg dermed havde en dobbelt Hensigt, nemlig først, for selv at kunne give Efterretning om det der var hændet, og, ved at see hvorledes Deien tog det, at faae at vide, hvad Danmark kunde vente sig derefter. Dernæst ansaae jeg mit Ophold for Tunis som frugtesløst, saalænge Algerinerne laae der. Consul Hamelen havde meldt mig, at Veien havde givet Ordre engang, at udlevere mig mit Fartoi; men at de Folk, som omgave ham, havde faaet det forebygget, og isærdeleshed havde den algierste Consul, samt Generalen paa Fæstningen Goulette udmærket sig ved at være os imod. Denne Sidste havde angivet, at jeg var gaaen under Seil med portugisisk Flag for at jage Algerinerne."

Den 10de Juni ankom jeg her paa Baien. Efterat jeg var bleven saluteret paa sædvanlig Maade, kom Consulen ombord. Da Intet, af hvad der var forefaldet i Tunis, endnu var naaet hertil, underrettede jeg Consul Wille om det Hele, gav ham Copie af det Brev, jeg fra Tunis havde skrevet til Deien, og meddeelte ham den Plan jeg havde for Die, som bestod i, at jeg vilde formaae Deien til at være mig behjælpelig i at bilægge Uenighederne med Tunis, hvorimod jeg vilde forpligte mig til at forestille Os. Majestæt denne imod os udviste Tieneste, og derved forstafte Erstatning for Corsarens Tab, naar Deiens Fordring i saa Henseende ikke overstrider Billighedens Grændser. Da jeg ikke troede det rigtigt, for at opnaae dette Niemeed, at jeg underhandlede personlig med Deien, var jeg kommen hertil uden Stander, foregivende at jeg var syg og afløst. Consulen gik da i Land med denne Commission, den han strax betroede til Chefen for Marinen, den Mand, af Deiens Omgivelser, han havde moest Fortrolighed til. Denne Minister gjorde da sin Rapport til Deien, der i første Dieblik var bleven meget opbragt og vilde aldeles intet Svar give, før Coureren fra Tunis med Rapport fra hans Admiral var ankommen. Dagen efter skrev Consulen mig til

og fiden kom han selv ombord og berettede mig, hvad bedst vil sees af hans eget Brev, saaledes lydende:

„Jeg har talt med Busnah om vor Sag, og han derom igien med Deien, som ingenlunde vil beqvemme sig til nogen Slags Underhandlinger førend Corsarens Ankomst eller Esterretninger fra Tunis, hvilke han formoder „„skulle være endnu ufordeeltigere end dem, Commandanten har givet ham.““ Busnah var overbevist om, at den algierste Regierings Jalousie, over Tunis's Lykke og tilvoxende Magt, skulde kunne skaffe os dens Mægling til vor Sags gode Udfald med denne Stat, men han troede, at ethvert Skridt, som vi gjorde til at erhverve denne Mægling, vilde være unyttigt og maaskee forderve Tingen, saalænge Hovedsagen ikke er afgjort.“

„Ligesom jeg er overbevist om, at det modne Skridt, som Ds. Hvbhd. valgte, selv at være den Første, der underrettede Deien om hiin ulykkelige Hændelse, viser en Nabenhiertighed, der ei kan andet end give Sagen et nogenlunde godt Udfald, saa er jeg ogsaa enig med Busnah, at det ikke vil lykkes, at De, paa samme Tid, som De lover ham at ville bede Hs. Majestæt at give ham en Erstatning, grundet paa Billighed, for det lidte Tab, udbeder Dem en Tjeneste af ham imod Tuneferne, før den første Sag er afgjort.“

„I Anledning af at forene vor Sag med Englands og Portugals, da er den Første endnu ikke i Ufred med Algier. Consulen er nylig afreist med det samme Skib, han kom paa, for at skaffe sig Forholdsordrer, med Pensyn paa Deiens Fordringer. En Fiende mere borde ganske vist gaae ind i Algiers Calcul; men det gjør den ikke. Dette raae Folkeslag beregner og frygter kun Dieblikkets Virkning.“

„Magtet jeg indseer, at denne Tid, da de tunesiske Corsarer ere i Soen, er af Bigtighed for Dem, troer jeg dog, ifølge Ovenstaaende, at borde indstille til Deres Dindomme, om det ikke var godt, endnu at opoffre nogle Dage her, for at afvente Corsarerens eller Tunis-Courerens Ankomst.“ ic.

Mundtlig bad Consulen mig fra Deien, at jeg skulde komme i Land, for at underhandle med ham, men da jeg havde Grund til at troe, det ikke vilde føde noget Nyttigt af sig, undskyldte jeg mig med Sygdom. For Resten syntes vore Sager at staae paa en venstabelig Fod; vi havde to Fartvoier til at fylde Vand for os; man sendte os de sædvanlige Forfriskninger af Kreaturer, Brønt og Frugt ombord. Om Aftenen d. 11te modtog jeg atter Brev fra Consul Wille af følgende Indhold.

„Det var Chefen af Marinen inderlig fiært, at De endnu vilde vente noget paa Courerens Ankomst; „men bed ham“ — sagde han — „at komme i Land; dette ønsker Deien, der gierne vil tale med ham, og skiondt jeg ikke troer, at Noget bliver afgjort før Courerens Ankomst, saa viser dette Skridt en Tiltro, som jeg vil indestaae for ikke skal blive misbrugt.“ Jeg sagde ham, at De ikke befandt Dem vel; men at jeg vilde bede Chefen af Fregatten at komme i Land imorgen tidlig, for at tale med Deien. Dette mit Løfte opfylder jeg herved, bedende at Hr. General Adjutant Krieger med et Par Officierer og et Par af den civile Etat vilde komme i Land imorgen tidlig Kl. 8. Saavidt menneskelige Dine kunne see ind i Fremtidens Hændelser, er der aldeles intet at vove ved dette Skridt; derimod vilde det være at forværre Gemytternes nærværende Stemning, om det blev forsømt. Busnah, som jeg har talt med, er af samme Mening som Bekelhardy.“

„I dette Dieblik lod Deien min Dragoman kalde: „Hils Consulen“ — sagde han — „og sig ham, at Bekelhardy har sagt mig, at han vil bede Commandanten at komme i Land og tale med mig imorgen. Dette skal være mig fiært; men jeg vil see og tale med den nye Commandant, og ikke med den gamle, thi dette er en slem Mand, der har megen Phantastie.“

Jeg foreviste General Adjutant Krieger Brevet, og overlod til ham, om han havde Lyst, eller rettere sagt, for at vide om han havde nogen Modbydelighed for at gaae i Land, thi i saa Fald vilde jeg have gjort Undskyldning. Gen. Adjutant Krieger, der

med god Grund aldrig troede, at der kunde hænde ham noget Ubehageligt, og, i hvad der endog kunde møde, folte sig alene besværet af den Tanke, at det han gjordes kunde være til Nytte for hans Konge og hans Land, gif da fra Borde d. 12te om Morgen, tilligemed Lieutenanterne Suenson, Nordingh de Witt, samt Doctoren og Forvalteren. Saa snart han steg i Land, blev han paa sædvanlig Maade saluteret. Hvad der senere hændtes disse mine brave Landsmænd, under deres Ophold i Land, vil Hr. Grevnen erfare af følgende Rapport fra Gen. Adjutant Krieger.

„Efter at have modtaget Salut ved vor Landstigning, gjorde jeg min Opvartning hos Bekelhardy og hos Admiralerne, og begav mig saa til vor Consuls Huus, hvor jeg forefandt den bekendte Jøde Busnah, som led nogle Ord falde, om Deiens Forsæt at begiære Naiaden af os, til Erstatning for den tabte Corsar. Vi gif samlede op til Deien, som efter en Høben Skældords Udgydelse fremsførte sit Ultimatum: enten strax at lægge Naiaden ind i Molen til hans Disposition, eller paa Stedet at betale ham 160,000 Piastre, som han vurderede Corsaren til, da der siden kunde tales om de Dødes Betaling. Paa min Forestilling, at Intet af alt dette kunde gaae an, uden min Konges Ordre og Bifald, sagde han, vi skulde gaae, men forblive i Land indtil det Hele var afgjort. Consulen gif da strax til Bekelhardy, berettede ham det Forefaldne og fik til Svar, at Fregattens Chef kunde være vis paa at tillades at gaae ombord endnu samme Aften; det vilde han svare for med sit Hoved, ifølge Pligt, da vi vare gangne i Land paa hans Ord. Om Eftermiddagen bad han os at have Taalmodighed til Dagen efter, til hvilken Tid han smigrede sig med at faae Deiens Egenfindighed boiet. Consulen gif da atter til Bekelhardy og forestillede ham, at dersom Fregatten intet Bud fik ud om hvad der gif for sig, vilde den upaatvovelig seile, og derved var et Fredsbrud uundgaaeligt. Bekelhardy gif nu op til Deien og erholdt Tilladelse til, at Sluppen med sit Mandskab maatte gaae ombord for at bringe Esterretningen; men at Chefen med Officiererne skulde forblive i Land indtil hans Begiæring

var opfyldt. Sluppen blev da affendt med Brev*) og vi andre forbleve i Land."

"Hele Eftermiddagen var der bestandig Underhandlinger imellem Deien og os, ved Hiælp af Busnah; men til alle Forslag svartes kun fra vor Side, at vi ei vare frie, og følgelig inden vor Frigivelse intet kunde eller vilde blive besluttet."

"Efter en Maurers Sigende, havde Busnah fort for vor Ankomst været i Consulens Huus og der sagt til en Jøde: "Sidst narrede de Danske os, men denne Gang bliver Bladet vendt." Saasom det idag var Fredag, Tyrkernes Hviledag, kunde intet bestemt Svar erholdes før efter Consejlets Slutning, som først kunde holdes efter Gudstienesten, omtrent Kl. 1 E. M. D. Klokker 2 kom Busnah og sagde, man havde besluttet, intet at afgjøre før en Courers Tilbagekomst, som for 2 Dage siden var affendt til Tunis, for at indhente noiere Efterretninger om de Dødes Antal o. s. v., til hvilken Tid vi skulde holdes tilbage i Land. Paa vor Advarsel, at Fregatten vist vilde affeile endnu samme Dag, og da handle fiendtligt imod Algerinerne, hvis vi ikke indtraf ombord til Solens Nedgang, gik Busnah bort. Consulen begav sig til Befelshardy, der intet Raad vidste, var ude af sig selv over Deiens Uordholdenhed, men gav Haab med Tiden. Kl. 3 kom Busnah igjen fra Deien og sagde os, at hvis Fregatten vilde gaae til Tunis, da kunde den gjøre det først og saa komme tilbage, men vel vaagte sig for at udøve Fiendtligheder imod Corsarerne. Han berettede ligeledes, at Deien nu fragik at ville oppebie Courersens Ankomst, men paasted en siebliklig Udbetaling af 130,000 Piastre for den sunkne Corsar, hvis ikke skulde vi alle kastes i Lænker. 20,000 Piastre, sagde Busnah, bleve eftergivne for hans Skyld, og 10,000 for Consul Billes. Vort Svar

*) Dette Brev er understrevet af Krieger og Consul Bille, og indeholder det samme som hvad ovenfor er meldt. De yttrede tillige det Dnsse, at Bille vilde afvente Courersens Ankomst fra Tunis, samt anbefalede at handle med Moderation.

var det samme som før, at da vi ei vare frie, kunde og vilde vi Intet indgaae; og selv om Deien forlangte næsten slet Intet, indlode vi os dog ikke paa Noget, saalænge vi ei vare paa fri Fod. Jeg fordrede, at en Vaad maatte blive udsendt til Fregatten for at begiære Hr. Kammerherrens Ultimatum til Dagen efter, Kl. 12, da De ellers vist forlod Deien ved Solens Nedgang og uden videre Advarsel bemægtigede Dem de algierste Corsarer, hvor De mødte dem. Dette tillod Deien. Imedens vort Brev blev skrevet*), soledt Busnah sig noie for hos Alle, om vi troede Hr. Kammerherren indgik Forslaget om de 130,000 Piastre. Paa vor Forsikkring, at De vist vilde angribe de algierste Corsarer, naar de 24 Timer vare forbi, uden at vor Frigivelse var tilstaaet, listede Busnah sig bort. Efter at Brevet var affendt, indfandt Busnah sig atter og sagde os fra Deien, at vi kunde gaae ombord, naar vi vilde, og at Deiens Hensigt havde været, blot at prøve paa at lyse os. Busnah ønskede, at vi, for at vise vor Tiltro til Deiens Ord, vilde forblive i Land til næste Morgen, hvilket jeg tilstod ham, imod at underrette Gvadredchefen derom. Lørdag d. 14de, om Morgenen, gik vi alle ombord i et tyrkisk Fartoi, og bleve ved Afgangen saluterede paa sædvanlig Maade ic."

Imidlertid, da jeg d. 13de om Eftermiddagen ikke mærkede til at noget Bud kom ud, skrev jeg et Brev til Deien og i min Konges Navn reclamerede de danske Undersaatter strax udleverede, hvortil jeg gav ham 24 Timers Betænkningstid; indlob da intet Svar,

*) Dette Brev indeholdt Rapport om, hvad der var forefaldet, og tilslige en Anmodning om at udstede et Manifest til samtlige europæiske Consuler, om at paatale det imod al Folketret slette Brud paa Løfter og Forsikringer, idet man havde tilbageholdt Krieger og hans Officierer i Land. Endvidere forlangte Consul Bille, at erholve Kammerherre Billes skriftlige Erklæring til Deien, at han, naar ikke Officiererne vare udleverede inden 24 Timer, da ansaae det som en Krigs-Erklæring og gik Søs for at angribe Corsarerne, som nu kunde ventes hver Dag. Coureren var ankommen fra Tunis, men havde intet Væsentligt bragt, andet end hvad Deien allerede vidste af Bille.

ansaae jeg det som et Fredsbrud, og vilde da strax gaae til Sæes for at anfælde hans Corsarer. Jeg indesluttede dette Brev i et andet, skrevet til alle Consulerne i Algier, med Begjæring, at de vilde overlevere Deien Samme, samt sige ham deres Mening desangaaende; men disse Breve bleve ikke brugte, da Sagen just i det Dieblik havde forandret sig i Land. Den Fasthed og Koldblodighed, som mine saa høit fornærmede Landsmænd viste i Land imod Deiens Trusler om Lænker og Hoveders Afhuggelse, gjorde, at han ikke længer torde fortsætte den begyndte Comedie, og da de havde givet Busnah den sidste Forsikkring om, at Fregatten vilde useilbarlig seile samme Aften, for at angribe de algierste Corsarer, gik denne saa aldeles fra sin Rolle, at Officiererne ikke alene strax bleve frie, men Deien lod dem endog ansøge om, at de strax maatte skrive ud til mig. Ja, en Ordre blev givet, som aldrig har været hørt om før, nemlig, at saamange Baade, som de vilde sende ud til mig, skulde ubehindret passere, (naar Solen er nede, kommer ellers ikke et Menneſte ind i Byen) og saaledes fik de mit Svar i Land midt om Natten.

Saa snart jeg, den 14de om Morgenen, havde faaet Gen. Aldjudant Krieger med de øvrige Officierer ombord igjen, sendte jeg mit Svar i Land paa Consul Villes Brev.

(Denne Correspondence troer jeg i alle Henseender saa interessant, at den fortjener at anføres her in extenso, for saavidt den vedkommer Sagen. Consul Villes Brev var af 14de Juni og lyder saaledes:)

„Nu, efter at Fregattens Chef og Officierer ere ombord igjen, kunne Underhandlingerne begynde.“

„Jeg vil ikke, idetmindste ikke for det første, begjære at gaae ombord, thi jeg vil ikke udsætte mig for benegtende Svar. Jeg udbeder mig, at Ds. Høghd. vil skriftligen tilkiendegive mig, hvor stor den Summa, som Erstatning for Skib, Mandſkab og alt Dørigt (de Præsenter, som jeg bliver nødt til at give Deien og Ministrene, undtagne) maatte blive, for hvillen Hr. Kammerherren vil være ansvarlig. For enhver større Sum, saavelsom om en

Fregat skulde blive forlangt, bliver vel Svaret, at Kongen maa bestemme det, og hans Beslutning bringes Deien inden 6 Maaneder. Jeg er vis paa, at Deien heller modtager en mindre Sum paa mit Ansvar, støttet til Hr. Kammerherrens, end en større, under Vilkaar af en længere Termin og et ubestemt Svar."

"Nu til den anden Sag, som vi ikke kunne afhandle før den første er fuldkommen bragt i Orden. Consul Hameken anmærker i et Brev til mig af 1ste Juni, som jeg modtog igaar, at Algiers Indskydelse i vor Sag med Tunis mere kan staa end gavne. Uagtet den amerikanske Fred er gjort og for største Deelen betalt i Algier, er jeg fuldkommen enig med Consulen, at en Fred af den Art kun vil være af kort Varighed. Paa eet Sted skal der betales: bedre da, at Deien i Tunis fornoies, end at han tvinges til Freden, ved den subalterne Stilling, hvori han staaer til Algier. Derimod troer jeg, at Officierernes og Fartoiets Udlevering, saavel som de fleste af de opbragte Skibes Frigivelse, samt nogle Maaneders Stilsstand, imod givet Løfte om Svar fra Kongen, angaaende Deiens Fordring, kunde her med Held bevirkes. Til dette er Busnah ganske villig, ja endog til at arrangere den hele Sag. Men det er jo hans Fordeel. Han bryder sig for Resten lidet om den Varighed, et saadant Forlig kunde have. Han siger, at det, som her skulde bevirkes, maa efter Tingenes Orden staa ved den algieriske Bekil i Tunis, og ikke ved nogen Ambassadeur, afsendt dertil. Dog tvivler jeg ikke paa, at Ds. Højhed. kunde faae en Mand med, der bragte bemeldte Bekil Duplicat af det Brev, som Deien sender ham over Land."

"Det er idag Jødernes Helligdag, og Deien er imorges taget paa Landet og bliver to Dage borte. Derfor kan intet videre udrettes idag o. s. v."

Villes Svar er ligeledes dateret 14de Juni, og lyder saaledes:

"Af Deres ærede Skrivelse, som blev mig leveret af Gen. Adjutant Krieger, ved hans Ankomst ombord tilligemed de andre Officierer, Deien havde holdt tilbage, seer jeg, at De ønsker, jeg skriftlig skal tilkiendegive Dem den Summa som Erstatning for

Skib, Mandsskab &c., for hvilken jeg vil giøre mig ansvarlig. Der, Høistærende, som kongelig Embedsmand, kiender jo ligesaa godt som jeg, at ingen danst Undersaat kan, uden dertil at være be- myndiget, giøre sig selv ansvarlig for en Sum Penges Udbeta- ling, som ikke først af Regieringen er bleven approberet, og i hvor haardt det vilde have blevet mig at gaae herfra, uden at faae mine kiære Landsmænd og Kammerater med mig, havde jeg dog aldrig vovet at indgaae en slij Forpligtelse, hvorved jeg havde lagt et Baand paa Regieringen, og derved hindret den fra at handle, muligen paa en Maade, som vi mindst formodede. Jeg har derfor intet andet Svar at give paa dette Sporgsmaal, end at jeg henholder mig til, hvad jeg saavel skriftlig som mundtlig har meddeelt Dem, og som er aldeles eenslydende med de Ord, jeg har brugt til Deien: „at jeg vilde afvente Hs. M. Ordre, men at jeg kun var kommen hertil, for at bevidne Hs. Exc. vor Konges Vedrovelse over det Passerede, samt for at tilbyde den Erstatning, Hs. Exc. maatte ønske, saavidt samme grundede sig paa Ret og Villighed. Min Hensigt hermed var da, at jeg vilde have, Deien skulde laane Hs. M. til at jævne vore Sager med Tunis; og da vor Regiering ikke kan undgaae Udgifter, esterdi Sagen allerede er kommen saavidt, meente jeg, at Algier, ved at giøre sig fortient af Danmark, uden stor Umage kunde tiene det meeste. At vor Regiering gierne opoffrer en passende Sum, derom er jeg hos mig selv overbevist; men jeg er ligesaa overbevist om, at den ikke giør det, naar den ei kan giøre det med Gode. Naar ikke det voldsomme Skridt havde fundet Sted fra Deiens Side, og han havde villet foie sig lidt ester vor Interesse, troer jeg, at jeg havde tordet foreslaae Regieringen en Opoffrelse af 30—40,000 Piaastre for Tabet af Corsaren og Folkene. Men ester hvad der nu er passeret, kan jeg ester min Pligt ikke giøre andet end fores- stille Tingene som den er, uden mindste Indklædning; eiheller dri- ster jeg mig til at lade Presentskibet, som De siger er underveis, gaae hertil, før H. M. nærmere Ordre desangaaende indløber, hvorfor jeg ogsaa agter at foreslaae Com. Cap. Roefoed at lade

Skibet oplægge i Port Mahon saalænge, og skal jeg imorgen tilstille dem min Rapport til Regieringen, som jeg vil bede Dem faae bortsendt med første Leilighed, paa det at Svar saa hurtigt som muligt maa indløbe. Jeg maa tilstaae Dem, at jeg ikke troer, Hs. M. optager Deiens Opførsel imod vore Officierer syn-derlig vel; jeg vil ikke tale om hvorledes det var gaaet, isald det havde været mig selv, som Busnah formodentlig havde beredt det Bad til, hvorvidt deres Paardhed da var gaaet. Smidlertid, idet jeg her handler efter Pligt og melder Sagen hjem, skal jeg ikke mangle tillige at forestille, hvormeget jeg troer, det altid maa være Danmarks Politik at holde Venstab med Algier. Jeg maa derfor bede Dem om, selv at fremsætte Deres Tanker usorbeholdent over denne Gienstand til Regieringen. De maae gierne be- raabe Dem paa, at jeg har tilstaaet Dem, at jeg er af den Me- ning, at det er klogest at see igiennem Fingre med dem. Dernæst maae De lade Dem opgive Deiens hele Fordring, med tilbørlig Frist til at kunne erholde Regieringens Svar, og saa sende det Hele hjem."

„Dnster De, at jeg, naar jeg har været i Tunis, skal komme herind igien, skal jeg gjøre det med Fornøielse. Kan De over- tale Deien til at skrive til sin Consul i Tunis, og give mig Duplicat deraf, og deri anbefaler ham at drive paa vor Sag, troer jeg, at vi dermed kunde være tient; men om muligt vilde jeg gierne seile imorgen. Jeg haaber da forinden at see Dem per- sonlig, deels for at aftale Udskilligt med Dem, deels for at be- vidne Dem min Følelse over at De ikke alene har overstaaet det optrukne Uveir saa godt, men at De, Høistærede, efter Gen. Ad- judant Kriegers og hans Officierers Vidnesbyrd, har baaret det, som en Mand af en saadan Charakterfæsthed, at Kongen maatte være lykkelig ved at have mange saadanne Tienere ic."

I sin Rapport til Bernstorff siger Wille videre: „Af dette mit Svar til Consulen, vil Hr. Greven see min Anskuelse af Sa- gen, samt hvilke Mesurer jeg har til Hensigt at raade Gen. Ad- judant Roefoed at tage med Presentskibet. Svaret kan være til-

bage i 7 Uger, og maa jeg da alene anmode om, at det maa sendes i Duplicat til Malaga og Livorno, da muligt Gen. Adjuvant Koefoed kan have begivet sig didhen med en udgaaende Convoi."

„Jeg forlader da nu Algier og lader Deien stedsse troe, at Sagen staaer ham aaben, paa det at der ikke skal kunne siges, at vi have smigret ham, for at faae Fangerne frie fra Land. Hs. M. har da stedsse frit Valg imellem at tage milde eller haarde Measures. Mit sidste Ord til Deien skal stedsse være, at jeg herefter altid først vil have min Konges Ordre for mig, forend jeg sender noget Menneske i Land for at underhandle med ham. Skulde Hs. M., i Betragtning af vor Handels Interesse, bestemme sig til af egen Drift at opoffre en 30—40,000 Piastre, da troer jeg vel at torde tilraade dette, og saaledes at see igiennem Fingre med det Passerede; men hermed bør Deien ikke alene være tilfreds, men han skal endog vide, at det sker af Hs. Majestæts særdeles Godhed."

„Imod hvad andre Nationer ved lignende Leiligheder har betalt, som derfor ikke ere mere agtede, betaler vor Konge i ovennævnte Tilfælde kun lidet. Det danske Flag er derimod ikke alene agtet, men jeg tør sige endog frygtet af Algerinerne. De Engelse have maattet betale 2000 Piaster for hver død Mand ombord i en algierst Corsar, som en af deres Orlogsmænd en Nat bestiod af en Feiltagelse. Af Spanierne fordrede Deien en Corsar tilbage, som de Franste havde taget og sendt ind til Cadix, og da den blev af Spanierne kjøbt tilbage og sendt hertil, faldt den i en Portugisers Hænder, hvorfor den spanske Consul blev lagt i Lænker. Denne seige Mand forskrev sig da til at betale 120,000 Piaster. Neppes skulde jeg troe, at Deien skulde byde Consul Bille fligt, og skulde det ske, er han ikke den Mand, der lader sig skræmme. Kort for Revolutionen betalte de Franste til Algier Værdien af en Chebeque, som en Neapolitaner jog i Land paa Franskekysten. Dog alle disse og mange andre Exempler paa de europæiske Hoffers Estergivenhed og Svaghed imod disse Røvere er maaskee Hr. Greven bedre bekendt, end jeg kan fremstille dem

her; ei heller er det min Hensigt, ved at anføre disse Exempler, at bevæge min allernaadigste Konge til at opoffre disse Penge; men jeg seer deraf, at der har været andre før mig ligesaa uheldige til imod deres Villie at indvikle deres Regiering og Land i Ubehageligheder og Bekostninger; og neppe troer jeg, at nogen kan have følt dybere derved end jeg."

"Jeg gaaer nu til Tunis, for af alle Kræfter at arbejde paa Fredens Opretholdelse. Om jeg faaer Brev med fra Deien til hans Consul i Tunis, samt om hvad Deiens egentlige Paaastand bliver, det paalægger jeg Consul Ville at indberette Hr. Greven. Jeg bør ikke undlade at melde Dem, at længe før jeg var gaaet til Tunis, havde Deien sendt et Skib hertil med Præsenter til Deien, af Værdi 7—8000 Piastre fortes, for at vinde ham til at han ikke skulde befatte sig med Deiens Uenigheder med os. Dette tager jeg ikke for noget godt Tegn. Samme Skib blev jaget af en engelsk Orlogsmænd, satte sig paa Land, og Mandstabet flygtede. De Engelse udplyndrede Skibet, surrede Roret, braste Seilene om og lod det gaae til Søes, men det kom dog atter ind paa Kysten og blev bierget."

"Om Tuneserne maa jeg sige, saavidt jeg kan bedømme Stillingen, at de bør kunne tvinges; thi deres Handel taaler ingen aabenbar Krig, og deres Havne ere lette at blokere."

"Naar Hr. Greven forelægger S. M. denne min underdanske Rapport, maa jeg bede Dem have den Godhed at tilføie det Vidnesbyrd, det er min saa kiere Pligt at afgive, at Consul Villes Conduite i denne Sag har været saaledes, at den i hoi Grad gjør ham Fre. Jeg modtager i dette Dieblik Brev fra ham, hvori han siger mig, at Deien vedbliver sin Paaastand paa 130,000 Piastre eller Fregatten. Ville mener, at om jeg paatog mig strax at udbetale 40,000 Piastre, kunde det maaskee lykkes at bringe Sagen til Ende. Men hverken er jeg af den Mening, ei heller troer jeg andet, end at, isald han vil beholde Fred med os, han nok venter nogle Maaneder endnu. Jeg tænker derfor, det var bedst, at S. Majestæts Ultimatum kom med Præsentskibet ic."

Brevet fra Consulen, som Bille omtaler i Slutningen af ovenstaaende Rapport, er dateret 15de Juni og lyder saaledes:

„Imorges har jeg talt længe med Chefen af Marinen og Søden Busnah om vor Sag: jeg forlangte at vide Deiens Paa-stand, som Hr. Kammerherren og jeg da vilde forelægge Hs. Majestæt, samt 6 Maaneder for at give Svar. Paa deres Spørgsmaal, om Presentskibet kom, svarede jeg, at derom kunde jeg intet sige; jeg vidste blot, at dette saavel som alle danske Skibe vare beordrede at blive liggende i Havnene, indtil Sagen med Tunis var afgjort, og forestillede dem, at saalænge, vi havde Ufred med denne Magt, var vor Handel stoppet, og følgelig vilde Kongen ikke haste med at give Deien den Erstatning for den tabte Corsar, som han maatte ellers kunde være tilbøielig til, da hans første Hensigt med at give Algier og de andre barbariske Magter de betingede aarlige Presenter jo ikke kunde være nogen anden, end at forsikre sine Undersaatter en uforstyrret Handel paa disse Farvande. Da de syntes at forstaae dette, tog jeg Anledning til at gjøre dem opmærksom paa, hvormeget en snar Erstatning for den tabte Corsar maatte beroe paa, om vor Tvist med Tunis blev bragt i Orden, hvortil jeg da bad dem at række Haand, paa den af Hs. Høvh. foreslaaede Maade.“

„Nu er Busnah i Deiens Hauge, for at staae Svar. Denne Mellemtid vil jeg anvende til at meddele Dem mine Tanker i Henseende til den Vold, der skete imod vor ærlige Fremgangsmaade, ved at tilbageholde Fregattens Chef, og af hvad Grund jeg troer, at vi ikke bør tage den i Betragtning saalænge vi underhandle.“

„I de sidste Aar har Algier ikke respecteret Tractater eller Folkeret i sin Udfærd mod de europæiske Nationer: derom vidner især Exemplet med de her bosiddende Franske og med dem af denne Nation fra Corfu, der vare forsynede med Storherrens Pas, og nu nylig Exemplet med det spanske Hofs Agent, som blev mishandlet paa den skændigste Maade; men desuagtet underhandle dog alle disse Nationer med denne barbariske Magt, glemme dens

Troløshed i Underhandlinger, og saaledes faaer den danske jo ogsaa at giøre, saalænge ingen Krig endnu har Sted. Vel er det sandt, at Folkeretten aldrig blev krænket paa en saa nedrig Maade, som nu senest, da det blev den danske Chef og hans Officierer, der paa Deiens Ord, paa Tro og Love, begave sig i Land, forment at vende tilbage; men paa den anden Side havest vel heller intet Exempel paa, at Deien saa hastig, og paa en for ham saa ydmygende Maade erkjender sit troløse Skridt. Han gav dem Tilladelse at gaae ombord, inden Eskadreflotes Trusler maastee kunde have bevæget ham dertil, og uden i mindste Maade at have opnaaet sin Hensigt, som vel ei kan have været andet, end, medens han havde disse Gidsler i Land, at erholde Løfte om en større Erstatning for den tabte Corsar, end han ellers kunde vente."

"Efter den Samtale, jeg havde med Ministeren og Busnah imorges, havde jeg godt Haab, idetmindste haabede jeg, at nogle Maaneder bleve os skienkede til at indhente Svar. Men jeg er bleven skuffet i min Forventning. Nu kom Busnah fra Deien. Han var, sagde han, omringet af Tyrker, og hans eneste Svar var: „enten Fregatten, der ligger derude, eller 130,000 Piastre i mit Huus om 2—3 Dage, naar jeg kommer ind fra mit Landsted." Busnah sagde, han havde ikke Mod til at tale med ham om vor Sag i Tunis, og mener personligen, at det nytter ikke at tænke paa denne, før Hovedsagen med Algier er afgjort. „Men" — sagde han — „naar Deien kommer til Byen, skal jeg arbejde paa, at den forlangte Sum skal blive formindsket, og kommer det først i Stand, da haaber jeg, at Deien giver os kraftig Hiælp imod Tunis." Det er mig umuligt at sige, om det er Busnah, der blot søger at vinde Tid, eller om Sagen virkelig hænger saaledes sammen."

"Mågtet Ingen har talt til mig derom, formoder jeg dog, at man venter et Tilbud fra Hr. Kammerherrens Side. Der som dette ikke kan finde Sted, naar det f. Ex. var en Summa af 40,000 Piastre, under Betingelse, at Betalingen eller Verberne udstedtes først efter Deres Tilbagekomst fra Tunis, naar 6 af

vore der opbragte Skibe vare frigivne tilligemed deres Mandfæ-ber; saa veed jeg intet meer tilbage at raade til. Jeg er i dette Dieblig for nær ved Lænker og Væddel til at ville være ansvarlig for denne eller nogen anden, meget mindre Sum. Men stod jeg som fri Mand paa dansk Grund, da torde jeg tilbyde min Responabilitet, om jeg endog havde Formodning om, at Danmark havde i Sinde at bryde med alle de barbariske Magter; thi jeg tog da alene i Betragtning, at henved 70 danske Mænd derved kom ud af Slaverie. Disse skulde Regjeringen jo dog underholde; disse skulde jo dog Danmark, opfordret ved Mennesselighedens Stemme, løskløbe; og saavidt jeg seer, er her intet Ydmygende for Danmarks Ære, thi andre Nationer have jo betalt i lignende og meget mindre rimelige Tilfælde, og De Hr. Kammerherre kom jo hertil aldeles frivillig, for at forkynde det skete Uheld og for at anhøre Deiens Pretention om Erstatning. Men antager De ikke dette, synes mig, der kun staaer os Et tilbage, efter at De har hørt Deiens Fordring, nemlig at forlange 6 Maaneder for at hente Kongens Svar."

„Nu til Slutning et Par Ord til Svar paa Deres Brev, som jeg modtog imorges. Tak, inderlig Tak, ædle Mand! for den Deel, De tager i min Skæbne, dersom Underhandlingerne skulde mislykkes, og for den Omhu, De viser for min personlige Sikkerhed; men herpaa er det for silde for mig at tænke."

„Det var paa dit Væresord — sagde jeg til Chefen af Marinen — at Fregattens Commandant kom i Land, og jeg stod ham inde for, at han dertil kunde fæste Lid; han kiendte dig ikke, men jeg kiender dig og bliver nu anseet af min Konge og mine Landsmænd for en Bedrager, fordi du bedrog mig. „Forrige Gang, Consul" — svarede han mig — „gil du ombord og vilde ikke komme i Land førend din Sag var afgjort. Nu vil Deien hevne sig." Jeg satte dengang min Person i Sikkerhed, efter min Konges Ordre — sagde jeg ham igien — men udvirk nu du, at Commandanten og hans Officierer vende tilbage. Jeg bliver her, og skal da skriftlig besørge Underhandlingerne imellem Eskar-

drechefen og Deien, og medens disse staae paa, vil jeg ikke forlange at gaae ombord. — „Der har Du min Haand Consul“ — udbrød han — „dersom jeg formaaer noget, skulle dine Landsmænd være frie i Aften eller imorgen tidlig.“ Dette stete, og jeg har altsaa givet mit Resord, som jo kun er eet, hvad enten jeg gav det til en algierst Minister eller for den Allmægtiges Throne; og kunde jeg end flyve til Fregatten, saa gjorde jeg det ei, thi der er endnu danske Undersaatter i Algier: disses Kiæder kan jeg maafee lette, ved at bære dem med dem; men aldrig skal de vorde tungere, fordi deres Consul sveg sit Ord. Kunde jeg med dem Alle forlade dette forbandede Land, da gjorde jeg det altfor gierne. Vil Ds. Hvbhd. at jeg fra Dem skal bede Deien om, at jeg maa gaae ombord alene, for igien at gaae i Land, saa er det jo min Pligt.“

„Jeg bad først Ministeren om Tilladelse for Secretairen at gaae ombord med dette Brev; han svarede først Ja! men et Dvarteer efter sendte han mig Bud, at han ikke kunde tillade det, men ifald jeg onskede det, vilde han sende Bud til Deien derom, som han ingenlunde tvivlede dertil vilde give sit Samtykke; men hertil var ingen Tid. Jeg har den Gre o. s. v.“

Indholdet af Billes Svar paa dette Brev kiende vi fra hans Yttring i Slutningen af Rapporten til Vernstorff. I Postscriptum til Svaret siger han endvidere: „Gior Deien opmærksom paa, at da han overlader til Kongen af Danmark Valget imellem at betale 130,000 spanske Piaastre eller en Fregat, maa han jo idetmindste give Tid til at dette Alternativ kan blive S. Majestæt forelagt, da Regieringen formodentlig, hvis den vil vælge, saa foretrækker det sidste, som det mindst kostbare.“

Bille blev hindret fra at affeile til Tunis, ved en stadig frisk Kuling af Østenvind, der blæste i disse Dage. Idetmindste tog han denne Pretext til at opholde sig til d. 20de, formodentlig endnu i Haab om, at Tiden kunde bringe Deiens Blod i mere Rolighed, og bevirke et heldigt Resultat af Forhandlingerne.

Han corresponderede i denne Tid stadig med Consul Ville, af hvilke Breve jeg her vil uddrage det meest antegnelsesværdige.

Under 18de Juni skrev Kammerherre Ville til Consulen, at da det var muligt, der i hans Instructioner kunde findes noget, som authoriserede ham til at gjøre et eller andet Tilbud paa egen Haand, hvilket var Ville ubekendt, da bad han ham om, at handle i saa Henseende efter Conduite, og at være overbevist om, at han altid og ubetinget skulde have hans Bifald, da hans Moderation og kloge Handlemaade var ham tilfulde bekendt. „Uagtet Deien er en Tyrk“ — skrev Ville — „maa han dog begribe, at der ingen Narfag i Verden var for hans Fregat at kaste sig paa Land i Havnen. Muligt havde det hændet denne elendige Person, om han aldrig havde været jaget. Deien maa endvidere dog indsee, at en Commandant, som han selv kalder en Barbar, ikke tør fordriste sig til, paa egen Haand at tilstaae saadanne Summers Udbetaling, som den han forlanger.“

Samme Aften modtog Ville imidlertid et Brev fra Consulen, hvis Indhold vi kunne slutte os til af følgende Svar.

Den 18de Juni Kl. 9 om Aftenen.

„Jeg finder deres Grunde meget antagelige, og føler hos mig selv megen Tilboielighed til at gjøre et Skridt udenfor det jeg er bemyndiget til, naar jeg derved kunde opnaae nogen Tryghed for vor Handel, som forhen; men hvorledes opnaae dette? hvorledes blive betryggede, naar man har med lutter Bedragere at bestille, hvis eneste Maal er at narre os? Imidlertid, dersom De troer, at det kunde lade sig gjøre, nemlig at de skaffede mig Alting fri fra Tunis: Skibe, Ladninger, Folk etc., og Tunis forpligter sig til ikke at gjøre noget fiendtligt Skridt i 3—4 Maaneder, inden hvilken Tid jeg er vis paa, at enten Prefekter eller andet Svar maa komme, vil jeg forpligte mig til, efter at jeg har været i Tunis og modtaget Alt samt kommet overeens med Paschaen, da at komme her tilbage og udbetale, som Erstatning for Gors-

ren samt for den gjøne Assistance, den Summa 40,000 Piastre til Deien, ja om det endog var 50,000.*) Jeg har et Creditiv med paa 100,000 Piastre, at udbetales i Tunis, altsaa kan jeg tælle disse Penge ud her, ifald det behøves."

„Skulde dette blive antaget, da lad mig høre fra Dem inden Kl. 12 imorgen Middag; saalænge vil jeg vente, om endog Vinden falder god. Det er Deres Veiledning, Høistærede, samt rigtige Anmærkning, som bringer mig til at gjøre dette Skridt paa min egen Haand. Men dermed ogsaa Punktum; thi dermed bliver Corsaren meget godt betalt. Presentskibet skal da snart komme hertil. Dog, tydelige Ord! Pengene klinge ikke her, for alting er i Stand i Tunis. Gaaer dette igiennem, haaber jeg at see Dem selv. Jeg forbliver etc."

Men dette gik ikke igiennem. Under 19de Juni meldte Consulen til Bille, at Busnah og Bekilhardy havde ikke engang tordet tale derom til Deien. Denne havde sagt sin sidste Beslutning, som var, at han vilde have 120,000 Piastre eller en Fregat, for han vilde entrere paa nogen venstabelig Fod med Danmark. Consulen bad derfor Bille paa det indstændigste om, ifald endog Sagerne jevnede sig med Tunis, han dog vilde være meget forsigtig med Hensyn paa Algier, da Indbringelse af danske Skibe kunde blive befalet fra den ene Dag til den anden, og følgelig et Antal danske Undersaatter falde i Deiens Hænder før end endnu Krig var erklæret, hvilket da siden vilde gjøre Fregaten saa meget kostbarere.

Bille svarede herpaa, under samme Dato, at han altsaa, i hvor nødig han end vilde, maatte gaae herfra med usorrettet Sag,

*) Det var isærdeleshed Frygt for, at Deien, med sin Esfadre, skulde tvinge Deien af Tunis til at udlevere sig de danske Skibe og Fanger, og lade dem bringe til Algier som Represajller, for den tabte Corsar, der bevægede Bille til dette Skridt. Saabanne Fanger havde man da siden maattet løsligge for omtrent 2000 Piastre Stykket.

dog med den Trost, at være sig selv bevidst, at han havde gjort Alt, hvad der stod i hans Magt, for at vedligeholde Freden. Han sendte Consulen sin Rapport til Bernsterff, hvilken han bad ham fortsætte og assende med forste Leilighed, og om muligt med et dansk Skib, som desværre laa i Algier under disse Forhandlinger, men som Consulen dog haabede at saae expederet saasnart Fregatten var seilet.

Den 20de Juni lettede Bille altsaa fra Algier. Consulen havde ladet ham vide, at dersom Deien muligt endnu vilde forandre Tanker, ved at see Fregatten seile, vilde han signalere det med et Kanonstod fra Marinen. Dette Skud faldt ikke, og Bille fik herved ny Bestyrkelse i den Tro, han i de sidste Dage nærede, at Deiens store Kærlighed og Ligegyldighed ikke bebudede noget Godt. Vi ville af det Følgende see, at denne Mistanke ikke var ugrundet.

Skiondt det syntes uundgaaeligt, hvad enten det blev ved Fred eller kom til Krig med Algier, at Bille usorsskyldt vilde blive Marsag til betydelige Bekostninger for Landet; skiondt han altsaa med Bedrovelse saae, at Alt, hvad han havde gjort for at undgaae dette, var mislykkedes, gif han dog bort fra Algier med den beroligende Overbeviisning, at det danske Navn var blevet haandhævet paa sin ærefulde Plads i disse Barbaresters Grindring, ved vor Consuls og den kielke Kriegers uroffelige Standhaftighed og gode Conduite.

(Sluttes i næste Hefte.)

Bonnivals Riættingstopper.

Det synes som ingen af de hidtil opfundne Stoppemidler har været befundet fuldkommen tilfredsstillende, idet man endnu stedse sees nye Opfindelser bekendtgjorte og antagne til Prøve, baade i Frankrig og England. Adskillige nye Stopperer have vi forbi-

gaaet at omtale for vort Publicum, fordi vi nærede Tvivl om, at de ved Proven skulde erhverve den Roes, som Opfinderen selv, eller den der publicerer Opfindelsen, naturligtviis tildeler dem, og det synes som at Udfaldet af Proverne har retfærdiggjort vor Tvivl. Alligevel, skøndt Erfaringen i vor Marine taler for de hos os indførte Stoppemidler, især den gamle Hageboile under Dækket, saa fortæner dog Sagen altid Opmærksomhed hos os, fordi vor Orlogsfarts Erfaring ikke kan sættes imod Englandsændernes og de Franskes i dette Capitel, da vi aldrig, med Undtagelse af Vagtskibet i Sundet, have Leilighed til at forsøge vore Ankrings og Stoppe-Midler i Vinterstorme, paa farlige Ankerpladse og i svær Sø. Vi meddele derfor i dette Hæfte en Tegning af Mr. R. Bonnivals Stopper, som vi med en ringe Forandring saae anbragt ombord i et Par af Linieskibene i den engelske Middelhavs-Estadre. Tegningen er den samme som Com. Capt. de Coninck medbragte fra sit Ophold i England for nogle Aar siden. Beskrivelsen lader sig affatte i saa Ord, ligesom og Afvigelserne i Installationen af den samme Opfindelse ombord i den engelske Tredækker „Princess Charlotte.“

En svær Klods (A Fig. 5 Plade 1.) er anbragt imellem to Dæksbjælker, langskibs, og i denne er Bronden (B) hvis For side er tykkere i Jernet (omtrent Halvdelen) end Bagsiden; den er støbt i to Stykker, for at kunne indsættes fra oven og ned fra i Klodsen, hvortil den er boltet. Klodsen maa ikke være dybere nedfuget i Bjælkerne, end at Stopperen eller Boilen (C) kan komme i Flugt med deres Underkant.

Stopperen (C) maa glide med Lethed imellem de to Jernboiler (D); den bevæges og fastholdes med Vægtstangen (E) ved Hjælp af Tællien (F). For at kunne borttage Vægtstangen, er den løs, til at indsætte i Hullet (G) i Boilen, hvor den hviler paa sine Tapper (O). Hullet (G) er nemlig saa langt som Afstanden imellem Enderne af begge disse Tapper, saa at Vægtstangen kan opstiftes med Tapperne visende langskibs; den dreies

derpaa til de vise tværs, hvor de da hvile. Paa samme Maade borttages den og ophænges under en Viælke.

Om bord i „Princess Charlotte“ var denne Vonnivalste Stopper anbragt med den Forandring, at Voilen, der var meget svæ-
rere i Metalsørligheden, end den er viist her paa Tegningen, be-
vægedes ved en liden Riættingtallie (4 skaaren) under Dækket;
Tallieloberen gif til en liden Vinde eller Varpespil der var an-
bragt under Dækket. Ved en Stiert i en Dffen paa Forkanten
haledes Voilen fri, idet man opgif i Tallien. Paa et andet Skib
brugtes Vægtstangen.

Den engelske Fregat „Inconstant.“

(Un. S. Journ. April 1838.)

(En Rival har Sir William Symonds længe havt i Capitain, nu Contre-Admiral Hayes, hvis Fregatter man har villet give Fortrinet. Fregatten Inconstant, paa 36 Kanoner, bygget af Capt. Hayes efter Principer, der ere ganske forstieilige fra Sir William Symonds's, har været prøvet med Fregatten Pique, og der gaves modsatte Beretninger om Udfaldet af Proven, alt efter det Parti de kom fra. Nedenstaaende er taget af et Skrift, der altid har været en Modstander af Symonds; kan det end derfor ikke ansees for upartist, bør man dog ikke formode nogen forsættlig Ufvigelse fra Sandheden, i Angivelsen af bestemte Facta og Talstørrelser, og antage vi end nogen Overdrivelse, som Barmen for den Sag, man forsægter, let kan forlede til, saa indeholder denne Beretning om Inconstants Seilads dog saa meget Mærkeligt, at vi ikke kunne afholde os fra at meddele vore Læsere den. Især er os den Omstændighed interessant, at denne Fregats overordentlige Seilads ikke har været i smuldt Vand og moderat Veir, men i det der er Prøvestenen for den gode Seiler, Storm og svær Sø; og vi erindre ikke, i vor Marine at have Exempler paa lignende Sei-

lads siden Stibolts Freia, der efter Traditionen skal i 3 paafølgende Etmaal stadigen have lændset med 12 Miles Fart.)

Den 6te Januar 1838 affeilede Inconstant fra Cork til Nova Scotia, med Tropper ombord, tilsammen, dens egen Besætning iberegnet, omtrent 600 Siæle. Vinden havde i nogen Tid været vestlig med blæsende Veirlig, men gif sydlig Dagen efter Fregattens Afseiling og holdt sig saaledes i 4—5 Dage, i hvilken Tid Inconstant løb over 1200 Qvartmile; engang løb den virkelig over 15 Miles Fart, skiondt ikkun 14½ blev nedskrevet i Logbogen. Siden havde den ikke andet end vedholdende Storm med Sneevær, under hvilket Vinden skamfilede om fra S. V. til N. V.

Den 20de Januar, om Aftenen, blæste det klosrebede Storemersseil og Storestagsseil væk, og Fregatten laa bi, Matten over, for et klosrebet Gaffel=Storestængestagsseil (main trysail). Om Morgenen vendte den for Takkel og Toug, og hverken da eller hele Matten igiennem tog den en eneste Sø ind. Om Middagen, da den var under klosrebede Store og Forre=Mersseil, begge Gaffel=Stagsseil og Fokkestagsseil, findes anmærket i Logbogen: „Haard Storm med svære Stød og hoi Sø. Skibet overordentlig mægtigt i sine Bevægelser, og fører Roret et Slag til Luvart.“ Den 25de Januar fik de Lodstuds, men formedelst det tykke Veir fik de ei Landet i Sigte før den 28de og ankrede den 29de i Halifax Havn. Reisen havde saaledes været 23 Dage, hvilket efter Aars-tiden maa ansees for en overmaade hurtig Dverreise, og det med et saa haardt Veir, at 2 Storemersseil og 2 Underseil blæste fra dem. Kulden var saa streng, at mange af Folkene mistede Bruget af Hænderne for en længer Tid, og Nogle faldt halvdøde om paa Dækket. Siderne vare beklædte med Is, og alle Toug-ender belagte dermed, da den kom ind til Halifax. Thermometret stod 10° R under Frysepunktet.

Den 6te Februar forlod Inconstant Halifax igjen. De 3—4 første Dage af Heimreisen havde den sydlig og østlig Vind. Den 10de, om Morgenen, sprang Vinden pludselig til Vest, og

tiltog gradeviis til en Orcan. Skibet lændede for floarebet Storemersseil og Fok. Søen reiste sig i kort Tid høiere end den ældste Somand ombord nogensinde havde seet. Flere Søer løb op under den, ligesaa høie som Krydsers, og mange Gange kunde man see Horizonten over Forremerseraa væk. En lille Sig, som hang under Jollebommen agter, fik alligevel ikke ringeste Skade. I dette Etmaal, d. 10de, løb Fregatten 310 Qvartmile, en Distance, som ikke vides at noget Skib før den har seilet i Etmaal. Det Styrbords Laaringsfartoi gik overbord, ved at den forreste Jollebom knækkedes, og i Faldet tog det Surringen og et Stykke af Merseraaen med sig, der laa udenbords i Rosterne. Søen tog til om Natten, og paa Hundevagten tog en Sø, i en læ Overhaling, det Styrbords Finkenet i Kulen bort. Saa mangelige vare imidlertid Fregattens Bevæggelser, at ingen Ting gik løs paa Dækket, og tilveirs var der næsten ingen Skamfling. Kanonerne, skiondt meget svære, (32pd.), stode i de almindelige Surringer.

Efter at Veiret bedagedes noget, havde de siden foranderlige Vinde, og d. 23de Februar ankrede Inconstant i Plymouth, efter en Tilbagereise af 17 Dage.

Fra Plymouth berettes endvidere, at Inconstant, paa Udreisen, har i 2 Etmaal efter hinanden løbet 277 Qvartmiil i hvert, og deraf i 2 Timer seilet 28½ Qvartm. for torebete Mersseil og Bramseilene.

Man var meget spændt, paa at erfare nøiagtig, om den havde lidt noget i det haarde Veir, den havde været ude i, da Mange ansaae den for et spinkeltbygget Skib. Det har imidlertid viist sig, at, med Undtagelse af det Bagbords Fokkerøst, som af en Sø nedenfra var slaaet løs, har den ikke trængt til nogen Reparation af Betydenhed, og 4 Ugers Dagen efter dens Tilbagekomst forlod den atter Plymouth, for at gaae ud paa en anden Expedition.

Efterretninger for Søfarende.

Nye Sømærker udlagte i Kattegattet.

Paa „Nordre-Rønner“ (nogle Smaaholme, beliggende omtrent en Miil nordenfor Læsø, og 3 Mile i S. D. t. S. paa Gompasfæet fra Fyret paa Hirtsholmen) er opsøret et lille rundt Taarn, med et fladtrykt conist Tag og en Kugle paa Toppen. Hviden af dette Dagmærke, som bestandigt vil blive holdt hvidkalket, er omtrent 22 danske Fod over Vandfladen, og det vil saaledes i klart Veir kunne sees fra Dækket af et middelstort Skib i en Afstand af $2\frac{1}{2}$ Miil.

Paa „Syndre-Rønner“ (nogle Steendynger, omtr. $1\frac{1}{2}$ Miil i S. $\frac{1}{4}$ V. p. G. fra den vestligste Punt af Læsø) er, i en kegle-dannet Steenhob, opsat en Jernstolpe med en hvidmalet Dobbeltkegle paa Toppen. Dette Dagmærkes Hvide over Vandfladen er omtr. 20 Fod, det vil altsaa være synligt omtrent i samme Afstand som Nysanførte.

Endvidere ere Koste-Vagere udlagte paa efternævnte Steder, til Advarsel for Revene og Grundene omkring Læsø; nemlig

1) Ved Nordvest-Revet, omtr. $1\frac{1}{2}$ Miil i N. V. $\frac{1}{2}$ N. fra den vestligste Punt af Den, en Vager med 3 Koste paa 6 Favnes Dybde.

2) Paa den vestlige Side af Læsø-Rende, norden for Dvalegrundene, henved 1 Miil i Vester fra det førstnævnte Dagmærke, en Vager med 2 Koste paa 6 Favnes Dybde.

3) Ved den østlige Kant af Dvalegrunden, omtrent en Miil i Syd fra den fornævnte, en Vager med 2 Koste, paa $5\frac{1}{4}$ Favne Vand.

4) Ved Sydenden af Dvalegrunden, paa samme Side af Farvandet, omtrent $\frac{3}{4}$ Miil i S. V. t. S. fra forommeldte Sømærke, en Vager med 2 Koste, paa $4\frac{1}{2}$ Favne Vand.

5) Tæt synden for Silderønnen (et Steenreev omtrent 2

Miil i S. $\frac{1}{2}$ V. fra Byrum Kirke paa Læsø), en Vager med een Koft, paa 3 Favne Vand.

Stagerne's Hoide over Vandet er, paa de 3 førstnævnte omtrent 15 Fod, paa den sydligste ved Dvalegrunden omtrent 13 og paa Silderønnens Vager omtrent 10 Fod. (Hand. Tid. No. 48.)

Vagere i Samsø-Beltet.

1) Udfør Pynten af Refsnæs Rev, paa den nordre Side af Kallundborg Fiord, er udlagt en Vager med een Koft, paa 6 Favne Vand.

2) Ved den østlige Kant af Grunden Volsøen, omtrent $1\frac{1}{2}$ Miil i V. t. S. fra fornævnte Sømærke, en Vager med 2 Koste, paa 6 Favnes Dybde.

Saa vel disse, som de paa Læsø-Grundene udlagte Vagere, skulle ikke indtages om Efteraaret; men dersom de om Vinteren borttages af Isen, blive andre om Foraaret saa betimeligt som muligt udlagte i deres Sted. (Hand. Tid. No. 48.)

Boie udfør Giedser-Odde.

Til ydermere Advarsel for den farlige Grund Trindelen, beliggende i S. O. t. S. paa Comp., omtrent $\frac{1}{2}$ Miil fra Fyrtaarnet paa Syd-Enden af Den Falske, Giedser-Odde, er udlagt en rød Lønde paa 4 Favnes Dybde, omtrent en Rabbellængde i V. S. V. fra bemeldte Grund, hvis mindste Dybde er 7 Fod med dagligt Vand. Denne Boie, som større Skibe bør passere Synnen om, og ingenlunde nærmere end paa $\frac{1}{4}$ Miils Afstand, vil blive optaget om Efteraaret og igien udlagt om Foraaret saa tidligt, som Isen tillader det.

(Samme Blad.)

Havnefyret i Helsingør.

I Stedenfor den forrige ved Helsingørs Havn værende Lygte, er der nu, ved Indløbet, 60 Fod D. t. S. af den forrige, anbragt en ny Havnelygte, 12 Alen høi over Vandets Overflade.

Paa den Side, der vender imod Nord, er Lyset dæmpet og rodt; men den kaster et stærkt og noget rødligt Lys i alle Retninger af Sundet indenfor Kronborg Slot.

(Hds. Tid. Nr. 50.)

South-Bishops Fyr i St. George-Canalen.

Dette Fyr er begyndt at brænde den 14de Februar d. A. og vedbliver at være tændt hver Nat, saalænge Mars-tiden har mørke Nætter. Det vil sees i Søen i alle Retninger, er et Blink-fyr, og viser sin største Glands i korte regelmæssige Mellemrum, hvorved det letteligen vil stielnes fra „Smalls“ og andre Fyr i Nærheden.

(Hds. Tid. No. 21.)

Fyr ved Archangel.

Paa Den Modjoiel er opført et Fyrtaarn af Steen, hvis Lanterne er 140½ Fod (engelsk) høit over Vandfladen. Det ligger paa 64° 55' N. Br. og 40° 17' Egd. Ost for Græch, og vil i hvert Mars August, September og October Maaneder vise et stadigt Fyr, som, naar Diet er 15 Fod ophøiet, vil kunne sees paa en Afstand af 17 Qvartmile. Det tændtes første Gang d. 7de Septb. f. A. og slukkedes igien ved Skibsfartens Ophør d. 1ste Novbr.

(Hds. Tid.)

Fyr ved Cowes i Canalen.

Paa den engelske Jagtclubs Beføstning er, paa deres Bygning i Cowes, anbragt et udmærket klart Fyr, som herester, i Winter-maanederne, vil brænde hver Nat, fra Solens Nedgang til dens Opgang. Dets Peilinger ere: Calshot Castle i N. t. D. $\frac{1}{2}$ D.; Brambles sydvestre og nordvestre Voier overet N. N. D.

(Hds. Tid.)

Dybde i Nevafloden.

Denne Flod, imellem Kronstadt og St. Petersborg, er nu

oprenset til en Dybde af 9 Fod, saa at Handelsffibe med dette Dyb-
gaaende nu ubehindret kunne befare den.

(Hand. Tid.)

Vandstandsmaaler ved Twielenfleth.

Ved Twielenfleth er opsat en Vandstandsmaaler, som angiver hvor mange Fod Vand, der findes paa Blankeneser-Sand, for at de opkommende Skibe, naar de see, at der endnu ikke er dybt nok for dem ved Blankenese, kunne ankre eller lægge bi saalænge.

(Hand. Tid.)

Blandinger.

Recept til Tongværks-Sværte.

En halv Tonde Tiære, omtrent 20 Pd. fint stodt Steenful og omtrent en Snees finthakkede Hvidlog blandes vel, hvorpaa det Hele koges og opspædes med et passende Quantum Saltvand. Det paasmøres medens det endnu er lidt varmt.

Mærkværdig Fisk.

I Marts 1837, i Sigte af den lille D Trinidad i det sydlige Atlanterhav, beretter en Capt. James Harrison af „General Wolfe,” fra Liverpool, at have seet en uhyre Fisk af en ganske mærkværdig Dannelse. Veiret var meget smukt, og der var ikke megen Brise, saa at Skibet løb kun 2 Miles Fart. Fisken holdt sig tæt under Agter-Enden af Skibet i et Par Timers Tid, saa at der var god Leilighed til at betragte den nøie og tage en Tegning af den. I Figur lignede den fuldkommen en Rokke, men var omtrent 6 Alen bred. Dens Hale var meget lang og løb spids ud til Enden, og Hovedet havde 2 udstaaende Horn, der meget lignede et Par Koborn af almindelig Størrelse. „Vi

forsøgte paa at harpunere den — siger Capt. S. — men uden Held, og om det end var lykkedes os, tvivler jeg paa at vi skulde have været istand til at heise den over i Skibet, paa Grund af dens Vægt. Den var omgivet af Lotsfisk, hvoraf En bestandig holdt sig imellem dens Horn og fulgte enhver af dens Bevægelser saa noie, som om den havde udgiort en Deel af dens Krop. Naar denne Lotsfisk forlod sin Plads, traadte øieblikkelig en anden i dens Sted. Farven var som den almindelige Rokkes og Bugen meget hvid; Finner vare ikke at see. Den syntes ei at kunne svømme meget stærkt, da Skibet seilede fra den med 4 Miils Fart. Denne Fisk omtales i „Chambers Edinburgh Journals,“ under Navnet „colossal Rokke,“ som en stor Sieldenhed. (N. Mag. Mai 1837.)

Kalk til at hvidte med indenbords.

Til 3 Pøse læftet Kalk behoves 4 Pøse Saltvand og 1 Pot Flestefedt, som sies igiennem Haardug; og for at give Kalken et blaat Skær kommes lidet Røntrog i, opløst i Brændeviin. Alt skal omrøres til det bliver godt jævnt.

Kalken binder lige godt enten der er Maling paa Træet eller ikke; den kan derfor godt anvendes til Dymaling af den hvide Gang udenbords, indvendig paa Batterierne o. f. St., og er et lidet bekvæmligt Middelt til at oppynte Skibet med efter en lang Reise og overhovedet i varme Climater. Mod stærk Regn og Søgang staaer den rigtignok ikke.

T i l l æ g

til Stykket „Om Jagtens Theorie,“ Pag. 320 og ff.

Vi benytte Pladsen til at nedsette her nogle Ord til yderligere Udvikling af vore Bemærkninger til Rapers og Sneedorffs Regler for Jagten til Luvert, da vi nu, ved paany at giennemløbe det Trykte, finde, at de ikke ere fremsatte med tilbørlig Klarhed og Fuldstændighed.

Det er stensynligt, at Spørgsmaalet her dreier sig om Valget imellem at krydse sig op til den forlangte Hoide agtenfor eller foranfor den Flygtende: Parallelogrammets to beskrevne Sider blive af samme Længde i begge Tilfælde; altsaa de udløbne Distancer eens, og forsaavidt Tiden den samme. Men Fordelen ved den første Methode bliver den, at jeg foretager begge Vendinger udenfor Kanonstuds Afstand fra den Flygtende, om han er en Fiende af Force; hvorimod jeg i sidste Tilfælde vender med ham hen paa den nære Afstand, jeg har stræbt at komme op paa, for at virke med Kanonerne, altsaa er udsat for at blive haardt medtaget under selve Vendingen. Dernæst vil jeg, ved at løbe ind paa ham i den saameget nærmere Coursparallel (den overste lange Side af Parallelogrammet) tidligere kunne anvende Kanonerne under Jagten eller bringe ham til formeligt Engagement. Og endelig vil jeg, ved med Sneedorff, i Lærebogens 1ste Tilfælde, at løbe forud for den Flygtende for at afstikere ham, forhale Indhentelsen, idet Forsigtigheden byder, at staae hellere for langt end for lidt forud, for at være vis paa at kunne gaae ham for om, hvorved Tiden, Vendingen tager, ogsaa kommer i Betragtning, da det, man selv under gunstigste Omstændigheder kan styde op, neppe kan være liig det, han løber frem i samme Tid; og naar man er passeret ham forom, skal man atter vende tæt under hans Kanoner, for at kaste over samme Boug som han, eller om han holder af, for at undgaae Baget forind, har man længere Dreininger og langsommere Manøvrer at foretage, for at holde sig paa Siden af ham, end om jeg — i det Tilfælde, at jeg absolut vil engagere til Luvert — var løbet op paa luv Side agter fra. Endvidere er det aabenbart, at dersom den Flygtende, naar man er kommet saa langt et Stykke forud af ham, pludselig holder om for Veiret hen, har man, i den nu opstaaende Fordevinds-Jagt, hvori han maaste finde sin bedste Seilads, bortgivet dette hele Stykke.

Pf disse Grunde maa det — selv om man absolut vil have

Luven af den Flygtende, og hvad enten han er af Force eller ei — foretrækkes at krydse sig op ved at holde sig agten for ham, eller ved at vende naar man har ham i Vindlinien, den man paa Strækbougen ei bør passere. Slagbougens Længde maae Omstændighederne bestemme. Vi have vel P. 326 i Spørgsmaalets flygtige Behandling angivet, at man bør vende igien naar man har ham tværs; men Enhver vil strax see, at jo nærmere begge Skibes Coursparalleler komme, desto snarere vil den Flygtende udløbe de to Streger i Vinkelen, hvorved den Tid der medgaaer til Vendingen ogsaa kommer i Betragtning. Slagbougens Længde maa derfor rette sig efter den Afstand, der er imellem Coursparallelerne, og den Høide man forlanger at naae op til. Tiden, der vindes til Kanonerens Anvendelse er kun løseligen angiven efter Figurerne, derfor ei nøiagtig; desuden er ingen Regning giort for Tiden, Vendingen medtager, hvorom vel intet Fast lader sig bestemme, skiondt 5 Minutter dog kan antages som Middeltal. Resultatet af disse Bemærkninger er, at vi antage, at Jagten til Luvar bør see paa det Princip, at opkrydse sig agtenfor og ikke foranfor den Flygtende, og at Vindlinien er den Grændse, man med størst Fordeel holder sig agten for paa Strækbougen, indtil man har den Høide man vil have for at løbe op paa Siden af den Flygtende og engagere ham, hvad enten i Lø eller til Luvar. Dernæst troe vi, at Lærereglerne i Sotactiken desuden, naar de læses eller fremsættes uden Commentar, let maae forvilde Begrebet om Bidevind=Jagts Diemeed, saavel hvor det gælder at indhente en Koffardimand, som hvor et Skib af Force skal bringes til at holde Stand.

Endelig maae vi fralægge os Urigtigheden i et Udtryk Pag. 329 Lin. 17 og følgende: at fer hver 8 Fod Skibet løber, nærmer det sig saamange Fod som svarer til „forandrede Brede“ o. s. v. Ordene ere Lieut. Rapers og Anvendelsen paa Problemets Løsning har sin Rigtighed, skiondt Enhver vil see, at Udtrykket ligefremt toget, er urigtigt, da Verse-Sinus af Vinkelen imellem

den første og den anden Pelling's Directionslinier ikke er taget i Betragtning.

Vi have fundet denne Lieutn. Rapers Undersøgelse af megen Interesse, som vi overhovedet finde enhver Anvendelse af de matematiske Videnskaber til at berigtige Løsningen af vigtige Spørgsmaal, man hidtil henviste til Præktiken, af stor Interesse i den nærværende Tid. Ikke alene gjør Krigenes Sielendhed det umuligt, at den Erfarenhed hos Anførerne, saavel af Flaade som enkelt Skib, nu kan regnes paa, som lader det øvede Die med et eneste sikkert Blik opfatte Rum og Tid, og med næsten samme Præcision, som Feltherren til Lands, beregne og lede sine Evolutioner. Denne Erfarenhed findes vel neppe mere i nogen Marine, og Theoriens skarper Velysning af mangt et Spørgsmaal, og dens Veiledning er nu saameget nødvendiger og vigtiger, da Erfaringens Skole er lukket. Men der er en anden Omstændighed, der giver den endnu høiere Interesse; det er Dampskibenes — idetmindste nærførestaaende — Indførelse i Krigsflaaderne. Gives der først Damp-Krigsskibe af den Størrelse og Styrke, at de komme til at fægte i Linie — og dertil maa det komme, thi rangeerte Slag ville dog altid blive dem der afgjøre Krigernes Skiebne — da vil Tactiken opnaae en langt større Betydning, end i de ældre Tidens Søkrige. Den større Sikkerhed, hvormed man kan beregne deres Hastighed i Bevægelserne; den meget større Frihed til disse i enhver Retning ville give Evolutionerne af en saadan Flaade en Præcision, der endog undertiden vil kunne overgaae den af Tropperne paa Landjorden; og hvormed det Videnskabelige i Søkrigskunsten derved vil hæves, hvormed matematisk beregnet Anvendelse af Tid og Rum til Bevægelserne vil da komme i Betragtning, derom tør vi her udtale vor Overbeviisning.

Det største Dampskib af Jern.

„Rainbow“ er det største af Jern byggede Dampskib, der eksisterer. Det er 600 Tons drægtig, har Maskiner af 180 Hestes Kraft, en Længde af 212 Fod imellem Stævnene, 27 Fods Brede, og er i Udsende det smukkeste Skib, man vil see. Dets Provetour paa Themsen skete uden synderlig Ballast, og det gjorde derfor en ganske overordentlig Fart: med Strømmen 22 Qvartmiil i en Time og 11 Minutter, som er omtrent 18½ Miil i Bagten, Strømmens Fart medregnet.

(N. Mag. Juni 38)

Det danske Flag i Middelhavet.

(Sluttet fra Pag. 355.)

Vi ville fortsætte Beretningen om Billes videre Ophold paa Barbariske-Kysten, nemlig hans Seilads til Tunis, de der atter forgiæves anvendte Forsøg til mindelig Afgiørelse af Stridighederne med denne Magt, og endelig hans Ankomst til Malaga, ved at giøre en Extract af hans Rapporter til Bernstorff og Admiraltetet, daterede Malaga d. 8de Juli.

Han maatte krydse hele Veien, formedelst stadig østlig Vind, og holdt sig stedse inde under Barbariske-Kysten. Den 23de opdagede han den hele algierste Eskadre, som kom plat for Beiret, 7 Skibe i Tallet, ned paa ham. En Chebeque, som var forud og seilede godt, heiste Flag og skød et Skud. Bille heiste engelsk Flag, skød et Skud, og vedblev at staae tæt ind under Landet. Chebequen dreiede nu under Vinden for smaa Seil, hvorpaa Bille vendte imod ham, heiste dansk Flag og Vimpel og skød et Skud. Da de vare hinanden saa nær, at der kunde praies, satte Chebequen Force af Seil og gif Raiaden til Luvart for at samle sig med de andre, som imidlertid med Læseil og Bovenseil kom ned til dem. En anden stor Chebeque gjorde nu de Kiendings-signaler, som vare aftalte i Tunis, hvilke fra Raiaden bleve besvarede, men da dertil udfordredes opgivne Underseil, indlod Bille sig rigtignok ikke paa lang Signalering. Nu opstod en almindelig Jagt paa Raiaden: de to Chebequer bidevind efter Fregatten, som stod starp bidevind N. O. over; Admiralen med fire andre Seilere heelt rumskøds, for Alt, hvad trække kunde; hvert Dieblit skød de løst eller skarpt. Den fordums amerikanske Fregat gjorde nu ogsaa Kiendings-signalet, hvilket Bille repeterede, men satte strax sine Underseil igien og vedblev sin Cours. Iblandt Algerierne giordes derefter en stor Mængde Signaler med Flage og Skud, og Jagten fortsattes. Noget efter skød det nærmeste Skib et Par Rugler efter Raiaden; men da det var langt fra at være

paa Studvidde, ændrede Bille dem, aldeles ikke; tvertimod, han strøg sit Flag og blev rolig gaaende sin Cours til Solens Nedgang; da havde han den hele Eskadre, baade dem der havde været ham 4 Mile til Luvart og de to, som havde været hos ham inde under Landet, agterud i sit Kiolvand, jagende bidevind efter ham, men uden mindste Udsigt til at naae ham. „Saaledes“ — skrev Bille til Consul Bille i Algier — „jage Tyrker, der ere 4 Mile til Luvart! Havde jeg havt Dagen for mig, skulde jeg have braveret dem, ved at vende imod dem.“ — „Jeg vedblev ganske rolig min Cours“ — skrev han til Bernstorff — „vente paa dem vilde jeg ikke; thi jeg havde al Grund til ikke at troe dem, naar jeg erindrede mig Deiens store Ligegyldighed, efter at han havde affendt sin sidste Coureer til Tunis; men flygte for dem vilde jeg hellerikke, hvilket ellers havde været mig en let Sag. Jeg stode paa mit velseilende Skib, og var sikker paa, at om endog en eller to vare komne op med mig, skulde jeg have behandlet dem efter Fortieneste.“

Den 26de var Bille imellem Bizerta og Porto Farino, da han opdagede to tunesiske Corsarer, som convoierede tvende Koffardiskibe, kommende ud fra Landet. Det ene førte engelsk, det andet ragusæisk Flag. Neppe opdagede Tuneserne, at de bleve jagede af Naiaden, før de forlode deres Convoi og toge Flugten hver sin Wei, fulgt hver af et af Koffardiskibene. Efter 4 Timers Jagt kom Naiaden paa Siden af den ene og tvang den til at udsætte sit Fartoi og komme ombord. Den tunesiske Reis overleverede da ikke alene et almindeligt Consulat-Pas fra Hamelen, dateret 14de Juni, men endog et andet Document, skrevet paa Fransk, saalydende: „Jeg Louis Hamelen bekendtgjør herved, at da Paschaen, ifølge det ham af Hr. Kammerherre Bille giorte Tilbud, at underhandle om og jevne den Misforstaaelse, der finder Sted imellem Hs. danske Majestæt og den tunesiske Regiering, har løsladt og frigivet Capitain S. Sürgensen fra Flensborg med sit Skib og Ladning samt Mandskab, og derfor smigrer sig med at møde en ligesindet Behandling og Giengield

fra de kongelige danske Officierers Side, saa beder jeg herved alle, som dette maatte læse, at lade Veiens Skibe frit passere, hvori blandt ogsaa findes Overbringeren heraf, Reis Ramadan Arnouti, førende en Chebeque paa 10 Kanoner og 120 Mand's Besætning.

Tunis d. 14de Juni 1800.

Louis Sameken.

Paa Grund af dette Document lod Bille strax Corsaren gaae fri med sin Convoi. Han troede, at Sameken havde benyttet et heldigt Dieblik til at afslutte en Vaabensstilstand, og var i den faste Overbeviisning, at denne kun kunde være baseret paa hans egen ufravigelige Grundbetingelse, nemlig Udlevering af Naiadens Fartoi og Folk. Dette var imidlertid ikke Tilfældet. Sameken, der saae et ottende Skib blive indbragt af tunesiske Corsarer; der vidste, at disse vare ude at krydse, og altsaa kunde tilføie den danske Handel betydelig Skade; der desuden indsaar, at for hver dansk Uundersaat, der kom i Veiens Magt, vilde den endelige Fred blive flere tusinde Piastre dyrere, ihvordan Tingene isvrigt gik — Sameken, sigte vi, havde troet at borde opoffre Billes Princip om en forelobig Udlevering af Fartoiet, for at opnaae en midlertidig Sikkerhed for den danske Handel, og fandt en tilstrækkelig Garantie i Frigivelsen af Capitain Jürgensens Skib fra Flensborg. Han var overbevist om, at naar Bille blot vilde beqvemme sig til at gaae i Land, for at begynde Underhandlingerne med Veien, vilde Fartoiet strax blive ham udleveret.

Da Bille derfor kom ind paa Tunis Rhed den 26de om Eftermiddagen Kl. 2, ventede han forgiæves paa at see Lieutenant Schifter komme ud til sig med Consulen. Et keiserligt Skib med mange tunesiske Passagerer gik ham tæt forbi, bestemt til Livorno. Næste Morgen Kl. 7 kom Sameken ombord, og Bille fik da Forklaring over hvad der var foregaaet. Han blev imidlertid sin Beslutning tro, ikke at gaae i Land for Fartoiet med dets Besætning var udleveret. Derimod skrev han directe til Veien selv, i det Haab at erfare hvad hans Excellence egentlig vilde; thi, som han flere Gange i denne Anledning bemærkede, dette

var det endnu ikke lykkedes ham at erfare. Brevet indeholdt en Skildring af Alt, hvad der var foregaaet, saavel af Veiens, imod al Folket og alle Tractater stridende Handlemaade, som af Billes egen og den danske Regierings aabne og redelige Fremgangsmaade, med Begiæring om, at blive underrettet om, hvad Veien egentlig fordrede, for at man derom kunde underrette den danske Regiering. Bille erklærede, at være kommen hertil med Fuldmagt og god Villie til at jevne de bestaaende Stridighedspunkter; men at han dertil først og fremmest maatte have sit Fartoi med Mandskab, der som Parlamentair var sendt i Land, udleveret. Han tilstod aabenhjertig, saaledes som hiint Brev fra Hamelen til den amerikanske Consul jo noksom underrettede Veien om, at det havde været hans Hensigt at tage den tunefiste Corsar, for at have Gidsler imellem Hænder; men at det aldrig kunde have været hans Hensigt, at angribe eller erobre de smaa Galioter, som laae under Landet, da han jo i saa Tilfælde, istedetfor eet Fartoi, vilde have sendt 7, som han havde hos sig i det Dieblif. Bille berørte i dette Brev meget ofte, at han frygtede for, at Veien var omgivet af Folk, der vilde Danmark ilde, og ikke kiendte begge Landes fælleds Interesse, som absolut maatte være, at vedligeholde Fred, paa Grund af deres udbredte Handel. Han kunde ellers ikke begribe, hvorledes en Mand, med saa udbredte Kundskaber og saa bekiendt god Dømmekraft, vilde begynde Fiendtligheder med en Nation, der i alle Dele stedse havde holdt sine Forpligtelser, hvis Konge nylig havde givet ham et Beviis paa særdeles Venfkab, ved egenhændig at skrive ham til, og fra hvem han endnu i Løbet af Sommeren kunde vente sig et Skib med Præsenter udsendt, hvilket man med Visshed kunde forsikre var undervejs. Han sluttede med at erklære, at han nu var kommen for at erfare Veiens endelige Villie, at han var lige beredt til at modtage Krig eller Fred, at han dertil gav 24 Timers Betænkning, og at han vilde ansee det som Tegn paa, at man ønskede Fred, dersom hans Fartoi med Besætning blev ham udleveret, da han i saa Tilfælde vilde komme i Land for at underhandle;

men kom dette ikke, vilde han gaae bort, og maatte da naturligvis bemægtige sig tunesisk Eiendom, hvor han mødte den. Endelig forsikrede han, at ihvorvel den danske Regiering foretrak at have Fred, saa vilde den dog ikke beholde den længere, end den kunde bestaae med Turen, og at den ingenlunde frygtede for Krig.

Dette Brev bad Wille nu Hameken at bringe til Veien, og tillige forestille ham det yderligere Beviis paa de Danstes ærlige og aabne Fremgangsmaade, som Wille havde givet, ved at respectere Consulens Pas og ladet den allerede opbragte Chebeque gaae fri. I sit Brev til Veien havde Wille endvidere erklæret, at han i de 24 Timer, han ventede Svar, vilde ansee sig som Parlamentair, og altsaa intet Fiendtligt ove imod tunesisk Eiendom der paa Rheden, da saadanne Løfter — skrev han — „hos os ere hellige.“

Med dette Brev gif da Hameken i Land, og tog ud til Bardo og forlangte paany Audients hos Veien. Men denne Underhandling var lige saa frugtesløs som alle de andre. Forgjæves forestillede Hameken ham Willes ædelmodige Opførsel imod hans Corsarer. Intet hjalp. „Naar vi ere blevne enige“ — var hans stadige Svar — „skal jeg slippe Fartoi, Officierer, Skibe, Mandskaber, kort, Alt hvad der er dansk Eiendom. Dersom Kammerherren vil komme i Land, skal jeg give ham mit skriftlige Brevsord for hans og hans Følges Sikkerhed under hans Ophold i Land. Vil han derimod gaae bort uden at underhandle, kapper jeg strax Flagstangen, erklærer Oder Krig og gjør alle Danste til Slaver.“ Han lovede blot, at han vilde lade Lieutenant Schifter blive hos Consulen, og ikke tilføie dem noget ondt. Hameken skrev til Wille, at han under alle Omstændigheder vilde blive i Tunis, for om muligt at være sine Landsmænd til Nytte. I sit Brev, hvori han berettede sin Samtale med Veien, gjorde han endnu et sidste Forsøg paa at overtale Wille til at give efter og at komme i Land, og sluttede med at underrette ham om, at det keiserlige Skib, som krydsede den Morgen paa Bugten, var ladet med Stok-

fiſt, tagen ombord i de danſke Skibe, for om Bille ſkulde finde det paſſende at bemægtige ſig det.

Med velberaad ſu beſluttede Bille, ikke at gaae i Land. Marſagerne, der indgiøde ham denne Beſlutning, ſkrev han til Grev Bernſtorff, vare forſt og fremmeſt, at Beien aldrig havde villet rykke ud med hvad han egentlig forlangte; dernæſt at han endnu ikke havde faaet ſit Fartøi, uden hvis forelobige Udlevering han under ingen Omſtændighed vilde underhandle. Endvidere antog han det i det Hele for en Uforſigtighed, om han, efter hvad det var hændt med Fartøiet her og med Krieger i Algier, vilde vove ſin Perſon i Beiens Magt. Desuden var Peſten brudt ud og rafede med megen Peſtighed i Tunis. Dertil kom, at Fregatten havde været 6 Uger i Soen, ſkulde endnu anløbe Algier og udſætte ſig for et muligt Ophold der, inden han kunde naae Malaga for at fylde Vand og proviantere.

Han ſkrev derfor til Hamelen, at han, paa ovenanførte Grunde, havde beſluttet, ikke at komme i Land, da han indſaac, at hans Underhandlinger aldeles intet Reſultat vilde give, og at han derfor agtede at ſeile ſtrar. Han anbefalede ham meget stærkt, at anvende al Flid paa at Sagerne kunde blive i ſtatu quo; det vil ſige, at han maatte arbeide paa at Beien ikke erklærede Krigen, for at vore Folk ikke ſkulde blive gjort til Slaver, og for at undgaae ſiden at maatte betale Loſepenge for dem. Smidlertid haabede han, at beſtemte Forholdsordrer fra Regieringen maatte ankomme. I Tilfælde at Beien ſkulde erklære Krigen, bad Bille Conſulen om, ved alle mulige Veie at underrette ham og hans underhavende Chefer derom. Han raadede ham meget at forblive i Tunis, hvor han altid kunde være ſine Landsmænd til Nytte; kun maatte han forbeholde ſig ſin Ret ſom fri Mand til at reiſe bort, i Tilfælde af Krig. Han overlod til Hamelen, om han vilde ſige Beien, at den nye Eskadrechef formodentlig i dette Dieblik var i Malaga med Preſenter til Tunis; for, hans hele Stræben borde gaae ud paa, at undgaae et aabenbart Fredsbrud, der vilde være ſaa meget mere ødelæggende for

vor Handel, som vi stode paa en slibrig Fod med Algier, og at vi trueedes ogsaa fra Tripolis med Stridigheder, da Paschaen der havde negtet at modtage den nye Consul Hr. Nissen, hvorom Bille havde erholdt Efterretning indirecte fra Kochner saavel over Tunis, som over Algier.

Bille gik under Seil samme Nat, endnu med det svage Haab at kunne naae de to Corsarer, og da med disse Priser at vise sig paa Bugten, hvilket han antog useilbarligt vilde have havt en betydelig Indflydelse paa Deiens Anstuelse af Sagen; „men — skrev Bille til Bernstorff — en Dag som d. 26de falder kun een Gang for i en Mandts Liv.“ De tunesiske Corsarer krydsede nu paa Spaniere. En Priis var allerede indbragt, og Mandskabet giort til Slaver. Hamelen havde givet Pas til 9 Corsarer. Da Bille passerede Porto-Farino laae 6 Stykker inde paa Rheden, hvoriblandt de to vare, som han havde jaget d. 26de og som havde søgt tilbage med deres Convoi. Porto-Farino var den eneste Havn, som Deien havde for sine Corsarer til at overvintre i, og endda har den knap Vand nok; desuden var den slet befæstet. Bille meente, med et Par Fregatter at have kunnet gaae ind og ødelægge alle Corsarerne paa Porto-Farino Rhed. Denne Havn er saa nær ved Tunis-Bugten selv, at 2 Skibe kunne blokere dem begge. Paschaens Styrke, iberegnet de private Corsarer, kunde dengang beregnes til 20 Chebequer og lige saa mange mindre, armerede Fartsier. Smidlertid var ingen af disse paa meer end 26 Kanoner, de fleste kun paa 16 og derunder. Storre Skibe kan Tunis ikke have, af Mangel paa Havne. Smidlertid blev Tunis's aabne Rhed stærkt besøgt af Handelskibe, som i stor Mængde kom for at lade med Korn. Derfom denne Handel altsaa var bleven standset, vilde det have voldt et betydeligt Tab for Deien.

Efter 4 Dages Seilads ankom Bille atter for Algier, hvor Consulat-Secrétairesen kom ud med Brev fra Consul Bille. Det er dateret 2den Juli og er af følgende Indhold.

„Dagen efter at Fregatten var affeilet, sendte Deien mig

Bud, at jeg skulde betale eller give Verel paa de af ham forlangte 120,000 Piastre, hvis ei, da vilde han lægge mig i Lænker. Han gav mig en Time til Betænkningstid. Da denne var udløben, sendte jeg min Dragoman med Svar, at det ikke stod i min Magt, hverken at betale eller give Verel; men at jeg vilde indberette hans Fordring til Kongen, og forlangte 4—5 Maanedre til at skaffe Svar. Han vedblev, enten Betaling om en Time, eller jeg skal lade Consulen trække med Steenkarren. Samme Svar. I to Dage efter syntes han at være mere rolig, og vilde aldeles ikke tale med Ministrene om min Sag. Disse lode mig bede, da jeg begjærede at tale med dem i deres Huse, at udsætte mit Besøg indtil videre. Endelig lod Deien mig sige, at dersom jeg ikke vilde betale den forlangte Sum, henholdt han sig til sin første Fordring af 180,000 Piastre kortes. Samme Svar som forrige Gang."

„Dagen efter lod han udruste 4 Corsarer, nemlig de 3 i Amerika byggede Skonnerter paa 16—20 Kanoner, og en Chebeque. Disse gik ud den 26de Juni, vesterefter, med frist Levant-Bind. De havde Ordre at indbringe danske Skibe, med Forbud at plyndre Mandskabet; og skulle de oplægges i Havnen, ligesom de 16 i Passan Paschas Tid, indtil Danmark har tilfredsstillet Deien. Hverken han eller Ministrene have underrettet mig herom; men det er overalt bekiendt, og jeg tor næsten indestaae for Sandheden deraf. Den 23de ankam hertil det danske Handelskib Minerva, ført af Capitain Peter Lorenzen, taget af en tunesisk Corsar under Alicante, hvorfra det var affeilet ballastet. Da det kom temmelig nær under Byen, uden at tone Flag, sendte Deien, da det igjen vendte udester, en armeret Galioth ud, som bragte det ind i Havnen, og Priismesteren, som var derombord, erholdt Tilladelse til at fortsætte Reisen til Tunis. Af Danske var der kun en Styrmand og 3 Matroser ombord. Capitainen og de øvrige 9 Mand af Besætningen vare ombord paa Corsaren. Det affeilede igjen d. 29de Juni. Muiaen har det havt den Lykke at møde den danske Fregat. Den

25de Juni ankom de 7 algerinske Korsfarer fra Tunis og Bonah. Reis'erne fortælle, at de have mødt og gjort Kiendingsignal til den danske Fregat."

„Den mahonesiske Fregat, som ligger paa Strand*), havde 26 Kanoner (18—20 paa Batteriet, 6—8 paa Skandsen). Den 26de ankom fra Lisabon den algierste Brigantin, tagen forrige Aar af den franske Eskadre, saa at den spanske Consul nu er rolig. Dog taler Deien endnu om, ogsaa at ville have Mandskabet, som er i Brest."

„Saavidt havde jeg skrevet dette, i Form af en Journal, da jeg Kl. 3 Eftermiddag opdagede, at det kommende Skib var Raaiden. Jeg har begiært Tilladelse af Marineministeren at maatte gaae ombord. Han sendte Bud derom til Deien, der er ude paa sit Landssted. Men det drager for langt hen. Fregattens Manøvrer vidne om at De længes, derfor begiærer jeg at sende et Fartoi ud."

„Jeg har af og til talt om, at faae Tilladelse at sende det danske Skib bort med mine Breve til Spanien; men efter gammel Sædvane lukkes Havnen ved Korsfarernes Udrustning og aabnes ikke for 8 Dage efter deres Afreise. Dette har man givet mig til Undskyldning; men imorgen, naar Deien kommer til Byen, troer jeg vist, det bliver afgjort om det faaer Lov at gaae eller ikke ic."

Saa snart Bille havde modtaget dette Brev, bar han strax af for Malaga, hvor han nu længtes meget efter at ankomme, for at kunne træffe de fornødne Forholdsregler, imod de fra alle Sider truende Barbarester, med General-Udjudant Koesoed. Den 5te Juli, under Spanskelysten, traf han sammen med Fregatten Havfruen og Briggen Blommen, der med en Convoi af 22 Skibe kom osterfra og skulde Strædet ud. Den 8de Juli kom Bille til Ankers paa Malaga Rhed, hvor han foresandt Fregatten Triton med General-Udjudant Koesoeds Stander vaiende, og her var altfaa Billes lange og besværlige Commando til Ende.

*) Formodentlig den som løb paa Strand ved Tunis.

Saa snart van Dockum i Malaga havde, giennem Consulen, modtaget Uunderretning om Uenighederne med Tunis, sendte han Ordre pr. Estafette til Capitain Motsfeldt, at forblive i Salou eller Barcelona, indtil han selv ankom der for at hjaelpe at convoiere vesterester. Convoien, som han der efterlod sig, og med hvilken han, som vi alt have seet af hans Rapport af 7de Juni, havde flere Gange været under Seil, og forgiæves forsøgt at komme Strædet ud, bestod af 32 Skibe. For disse bekiendtgjorde han Tingenes Stilling og overlod til dem, om de, naar han passerede Malaga østerfra med Convoien fra Barcelona, da vilde komme ud til ham, for i Forening at gaae Strædet ud. Blommen var gaaet d. 30te Mai med 5 Skibe til Salou, hvor endeel Skibe ogsaa ventede Convoi. Den 15de Juni ankom Havstruen dertil fra Malaga, og var da Convoien 16 Skibe stærk. Hvad der paa denne Reise fra Malaga til Salou var haendet van Dockum, see vi bedst af hans Rapport til Ville, dateret 17de Juni fra Salou.

„Den 7de dennes affeilede jeg fra Malaga og tog en dansk Brig under Convoi, bestemt til Alicante, hvilken jeg slæbte for at befordre Expeditionen. Om Middagen under Cap Gate, med Laber-Ruling af vestlig Vind, observerede jeg 3 engelske Fregatter forud. Det var: Sheerness, paa 44 Kanoner, Capitain Carden; Sensible, 36 Kanoner, Capitain Sance, og Ressource, paa 28 Kanoner, Capitain Grispe. Da jeg af deres Manøvrer saae, at de vilde krydse mig, holdt jeg med smaa Seil hen til en dansk Koffardibrig, som var imellem Fregatterne og mig, praiede den og erfoer at den var fra Cartagena, bestemt til Malaga, for der at blive tagen under Convoi. Paa samme Tid kom Sensible op, praiede mig og bod mig at udsætte mit Fartoi og sende det ombord til ham. Dette afflog jeg, med Tillæg, at hvis han vilde tale med mig, kunde han sende sit Fartoi ombord til mig. Han svarede da, at dersom han udsatte Fartoi, da blev det for at vistere Convoien. Jeg underrettede ham om, at dette ikke vilde blive tilladt. Smidlertid seilede Fregatten Ressource agten om

Briggen og praiede den; men jeg havde forbudt Skipperen at svare til hans Praining. Fregatten *Sensible* udsatte nu sit Fartoi, der roede imod Briggen; men det blev couperet af mit Fartoi, der under Lieutenant *Rask's* Commando med 6 Soldater, en Underofficier og 11 Matroser blev sendt ud for at besætte og forsvare Briggen. Det engelske Fartoi, besat med 2 Officierer og 7 Mand, kom da herombord og meldte fra deres Chef, at han vilde visitere Briggen. Dette, lod jeg ham vide, kunde paa ingen Maade tillades ham. Efter at jeg havde erholdt Underretning af disse Officierer om Fregatternes Navne og Styrke, gik de fra Borde, bedende mig, at jeg vilde oppebie deres Chefs Svar. Hertil svarede jeg, at naar det blev mig sendt lidt hastigt, vilde jeg vente, men ellers ikke.

Saa snart de vare komne ombord, blev der slaet Alarm, og Fregatten *Sheerness* sendte sit Fartoi til Briggen. Da det havde lagt Alarnerne ind for at gaae ombord, lod jeg skyde et Skud med Skraa forbi Fartoiet, hvilket havde den Virkning, at Folkene i Hast grebe til Alarnerne; men Officieren tog Rorpenden, stampede og truede ad sit Mandskab. Lieutenant *Rask* raabte til dem, at de maatte gaae herombord; men den engelske Officier svarede, at han vilde soge ombord til Sine igjen. Da imidlertid det engelske Svar udeblev, sendte jeg Lieutenant *Wulff* for at berette den Commanderende, at mig ikke var andet bekiendt, end at en god Forstaaelse fandt Sted imellem vore hoie Regieringer, og jeg desaaarsag var meget forundret over deres Udsærd; men at jeg paa ingen Maade tillod Visitation. Chesen svarede, at han vilde, den skulde iværksættes, og at det ikke kunde undgaaes imod hans 3 Skibe; at han, i Tilfælde af Modstand, bragte mig til Gibraltar, og spurgte derhos, om vi havde studt efter hans Fartoi. Lieutenant *Wulff* svarede, at vi havde studt for at forsvare Briggen; at han vilde forebringe mig Alt, men at han ikke troede, jeg antog nogen Visitation. Da Lieutenant *Wulff* gik fra Borde, vare formodentlig alle Cheserne der forsamlede. Kort efter kom Skibets Chef derfra ombord til mig og sagde mig, at han vø-

stede at tale med mig om den ubehagelige Stilling, de vare i. Da han kom ned i Kahytten, foreviste han mig et trykt Document, som han sagde var en Parlamentsbefaling at visiterer alle neutrale Skibe, hvad enten de vare under Convoi eller ikke. Da jeg ikke mistroede hans Ord, giennemlæste jeg ikke dette Document. Han bad alene nu om Tilladelse til at gaae ombord i Briggen, for at spørge Skipperen, hvor han kom fra og hvor han skulde hen. Dette negtede jeg ham ogsaa. Han talte da noget om, hvor ondt det skulde giøre ham, at see uskyldigt Blod flyde, at vi vare venskabelige Magter, o. s. v. Jeg svarede, at det skulde giøre mig ligesaa ondt, som nogen Anden; men naar Nationen blev fornærmet, opoffrede jeg Alt. Han foreslog mig derpaa, at jeg skulde tillade ham at lægge til Siden af Briggen med sit Fartoi, for at giøre ovenanførte Spørgsmaal, og da jeg her til taug, bad han om han blot torde gaae i mit Fartoi og derfra spørge Skipperen. Dette tillod jeg og beordrede Lieutenant Wulff at gaae i Fartoiet, for paa Distance fra Briggen at tillade Skipperen at svare. Efter at dette var steet, gif den engelske Chef over i sit eget, der var fulgt bagefter; og efter at jeg havde faaet Besætningen tilbage fra Briggen, og begge mine Fartøier ombord, holdt jeg af og styrede Cours. Den 14de filtes jeg fra Briggen, jeg havde paa Slæbetoug, udenfor Alicante. Den 16de ankam jeg til Salou, hvor jeg traf Briggen Blommen, der havde en Convoi af 16 Skibe."

Den 18de affeilede begge disse Orlogsmænd med deres Convoi, 18 Skibe stærk. I Golfen af Valencia opdagede van Dokum at hans Kor var knækket, hvorfor han løb ind med hele Convoien til Cartagena, paa tre Skibe nær, som onstede at forlade ham. Saasnart denne Skade var repareret, gif han atter ud, og paa denne Tour var det, at han d. 5te Juli modte Wille med Raiaden. Convoien var imidlertid voxet til 22 Skibe, dem han skulde bringe Strædet ud, i Forening med de i Malaga ventende Skibe; men da den kom paa Bugten, d. 9de om Morgenen, var det Stille og laaber Brise af vestlig Vind, hvorfor Wille

kalde dem ind til Ankers, for saaledes at have den hele Styrke hos sig ved Afleveringen.

Ved sin Ankomst til Malaga foresandt Vilde Collegii-Skrivelser af 25de April, 10de og 13de Mai. Den Første bød ham at indhente van Dockums Erklæring, angaaende en Klage, som var indloben fra den engelske Admiral Keith, over at han, ved sit Ophold paa Gibraltar Rhed i December f. A., ikke havde saluteret Admiralens Flag. Vilde ledsagede den afæstede Erklæring med følgende Skrivelse til Admiralitetet.

„Det er ifølge det kongelige Admiralitetets Befaling, at jeg ledsager Capitain van Dockums Erklæring, over hvad den engelske Vice-Admiral Lord Keith i sin Besværing siger, nemlig „at han af Capitain van Dockum ikke er bleven viist tilbørlig Afgøttelse, ei heller af ham bleven saluteret,“ med min underdanige Betænkning.“

„Saalænge Commandoen over S. M. Skibe har været mig betroet her i Middelhavet, har det aldrig feilet, at Cheferne, naar de have været detacherede og have mødt engelske Admiraler, de jo stedse have meldt mig, at de have saluteret disses Flag; men af den forliellige Maade, som de igien ere blevne betakkede, have de, saavel som jeg, med Grund maattet formode, at denne Art Hønnour ikke er almindelig i den engelske Tjeneste; thi nogle Gange ere de blevne besvarede med Skud for Skud, og andre Gange med et mindre Antal. Admiral Lord St. Vincent, som engang lod give Skud for Skud til et Skib af min Estadre, lod en anden Gang en Vimpelman betakke en Salut, og gav da to Skud mindre. Det er sandt, at han gjorde tilbørlig Undskyldning bagefter. Vore Principer have imidlertid stedse været, hellere at gøre for meget end for lidet. Et Beviis mere, som bekræfter mig i den Tanke, at de engelske Admiraler ikke ansee denne Hønnour som noget Væsentligt, er, at jeg engang er kommen til Gibraltar, hvor Lord St. Vincents Flag vaiede, og en anden Gang til Port-Mahon, hvor Admiral Duckworth laa med sit Flag, og da Kloffen ikke var otte om Morgenen, heiste hverken

Admiralen eller de andre Skibe Flag for mig, hvilket har giort, at jeg, for min Person, aldrig har havt Leilighed til at salutere nogen engelsk Admiral."

van Dockums Erklæring gif i det Væsentlige ud paa Følgende: Saasnart han var kommen til Ankers, var Quarantaine-Commisfairsen kommen ombord, som havde Ordre at underrette ham om, at han ikke havde nodig at salutere, da det blev anseet som en ligegyldig Sag. van Dockum spurgte da, om denne Ordre ogsaa angik Admiralen, hvortil Svaret var, at den angik Alt, hvad der laa paa Baien. v. Dockum, der, ifølge hvad der var hændet udenfor med de 3 Fregatter, var mere bestemt end nogenfinde ellers paa at salutere Admiralsflaget, men desuagtet ikke torde handle imod en saa directe Anmodning fra vedkommende Authoriteter, gif først til Ankers og begav sig derefter strax ombord paa Admiralskibet, ledsaget af den danske Viceconsul, Sr. Winther (i Elynns Fraværelse) og Pr. Lieutenant Wulff, for at complimentere Lord Keith og handle om Saluten. Da Skibschefen (Admiralen var, som vi erindre, i Land) underrettede van Dockum om, at Lord Keith havde ventet Salut, svarede denne, at det havde været hans Hensigt, men at han var bleven hindret deri ved Quarantaine-Commisfairsens Udsagn; dog havde han givet Ordre til, at der desuagtet skulde salutes for Admiralsflaget, saafremt han havde Sikkerhed for at erholde tilbørligt Gienvar, og havde derfor giort Afstale om et bestemt Signal fra sit Fartoi til Fregatten. Skibschefen svarede herpaa, at Admiralen ikke ændsede Sagen videre, men at naar der blev saluteret, vilde der blive svaret med 2 Skud mindre. van Dockum gif nu i Land, hvor han da havde sin bekiendte Sammenkomst med Admiralen, der frabad sig at tale videre med ham den Aften, hvorved van Dockum altsaa ikke fik anbragt sin intentionerede Undskyldning for Saluten. Imidlertid drev Fregatten, der laa ude paa 30 Favne Vand, for sine Ankere. De lettede derfor og krydsede sig om Ratten et Stykke op til Luwart (Vinden østlig), og da det var bleven Dag holdt de af og kom ind paa Baien Kl. 9

om Formiddagen, hvor da Fregatten Havfruen under Seil saluterede Lord Keiths Flag med 9 Skud. Kl. 10½ kom de til Ankers, og Skibschefen fra Admiralskibet kom da strax ombord, for at aflægge Visit til van Doekum, og medbragte det første Brev fra Admiralen. Da det blev ham sagt, at den givne Salut var for Admiralen, udbad han sig at torde giøre et Signal fra en af Topperne til sit Skib, og da dette var giort, saluterede Admiralskibet med 7 Skud for Havfruen. Der giordes nu Undskyldninger fra Skibschefens Side, for at det havde været saa længe, og van Doekum antog Sagen hermed tilendebragt, hvilket han i sin Erklæring ogsaa androg paa maatte tiene til Undskyldning for at han i sin indgivne Rapport aldeles ikke havde berørt denne Passage, da han ansaae den som intetbetydende, i Sammenligning med det der var passeret, og ikke kunde troe, at Lord Keith ikke skulde være bleven underrettet om, at Salut virkelig havde været udvejlet.

De to andre Collegii-Ordre bode, at Briggen Glommen, som var saa skrøbelig, skulde gaae hjem; men at Baron Holsten med Midelvens Besætning skulde overtræde paa den, hvorimod Møtsfeldt med sit Mandstab skulde besætte Midelven. Da imidlertid Rapport var indløben fra Baron Holsten, at hans Brig kun var i en maadelig Forfatning, og derimod Glommen, siden dens Reparation i Livorno, var i god Stand, bleve Koefoed og Wille enige i, efter at Besigtelse var holdt paa begge Briggerne, at lade Glommen blive ved Eskadren, og derimod hjemsende Midelven, hvorom Wille da, under 9de Juli, underrettede Collegiet.

Midelven, som blev affendt med Depecherne fra Tunis d. 4de Juni, anløb Port-Mahon, afleverede sine Depecher, og kom d. 16de til Malaga. Underveis havde han mødt med et engelsk Linieskib, senere med nogle spanske Kanonbaade, der bestjode ham, og endelig med 3 spanske Fregatter, der jagede ham, hvorfor han braste op og sendte dem en Officier ombord. Ved sin Ankomst til Malaga, blev han meget ubehagelig overrasket, ved at faae 5 Dages Quarantaine, en Misforstaaelse som, formedelsf Langsomhed og

Provrierer fra vedkommende Authoriteters Side, ikke blev hævet for de 5 Dage vare forløbne. Han maatte derefter lægge indenfor Molen for at indsætte nye Bougsprydsknibere, da de gamle vare ganske raadne. Han benyttede denne Leilighed til vedborlig at eftersee sit Skib, og gik saa d. 28de Juni under Seil, for ifølge sin Ordre at krydse østen- og vestenfor Strædet og der advare de indkommende danske Skibe imod de barbariske Magter. Da der laa en saa stor Mængde danske Skibe paa Malaga Rhed, som ventede paa Bind og Convoi for at gaae Strædet ud, besluttede Holsten at holde det krydsende østenfor Strædet, for at han kunde være saa nær ved Haanden som mulig til at bringe Convoien ud, ved en opspringende Levant. Imidlertid var han dog kommen tilbage den 6te Juli. Han meldte Vilde, at han havde praiet mange indgaaende danske Skibe; men at saa af dem havde villet fore sig Advarslene til Nytte, men fortsatte uforsvunden deres Reise. Dette undlod Vilde ikke at rapportere til Bernstorff.

Vilde fik naturligviis Quarantaine ved sin Ankomst til Malaga. Dette kunde vel trække Overleveringen noget længere ud, da det var vanskeliger at have de fornødne Conferencer med Roefoed; men ikke desto mindre fandt dog Afleveringen Sted den 10de Juli. Han skrev under samme Dato følgende Brev til Roefoed.

„Efter Deres Ønske giver jeg Dem herved den Oplysning, der staaer i min Magt, angaaende vor Stilling med de barbariske Magter. (Her følger et Udtog af Alt, hvad vi allerede kiende om Forholdene med Tunis og Algier.) Med Tripolis veed jeg kun, at istedetfor at vor nye Consul, der, skulde affordre Paschaen en Sum Penge, har denne sendt ham tilbage og vil ikke modtage ham for han bringer 14000 Piastre, hvilken Sum ikke tilkommer Paschaen før næste Aar, efter Tractaterne. Jeg har ikke manglet at rapportere alt dette hjem; men før midt i denne Maaned kan ikke min Rapport om hvad der er passeret i Tunis være indkommet, og hvad Deien af Algiers Fordring angaaer, da kan Rapporten derom ikke indløbe til Regjeringen før først i August. Men som jeg kan forestille mig, at Hr. Commandeuren ikke vil

lige stille indtil Hans Majestæts Beslutning desangaaende kommer Dem til Hænde, saa skal jeg herved, paa Grund af Deres derom yttrede Ønske, meddele Dem mine Tanker om, hvorledes jeg vilde handle, isald jeg længer skulde bleven ved Commandoen."

"Jeg vilde med Triton og Havfruen bringe de to Presentskibe til Port-Mahon*), for der at oplægge dem indtil Instruc-

*) I Archivets 10de Bind, Pag. 44, beretter Udgiveren af Commandeur-Capitain Koefoeds Levnetsløb og Memoirer, at Koefoed "efter sin Formands Raad oplagde de to Presentskibe i Port-Mahon, men fortrød det siden særdeles, at han ei fulgte sin egen Idee, nemlig at lægge dem i Cartagena, hvorved han, ifølge tilstødende Omstændigheder, havde undgaaet mange Ubehageligheder med de Engelse." Der synes her at være lagt for stor Vægt paa dette Willes Raad, hvorved det let kan nedtrykkes i en usortient Skygge. Da jeg ikke har seet de originale Documenter, hvorpaa hiin Relation er grundet, kan jeg naturligviis ikke sige bestemt, om dette hidrører fra Koefoed selv, eller fra hans Memoirers Redacteur. Et Sted skulde Presentskibene oplægges. Det var rimeligt at vælge en sikker Havn i Nærheden af deres endelige Bestemmelse. Cartagena er vel nærmest Algier, men Port-Mahon er nærmest Tunis, og dette var for Dieblikket det vigtigste Punkt. I de spanske Fastlandshavne, og navnlig i Malaga og Cartagena, havde Wille under sit Ophold i Middelhavet mødt mange Ubehageligheder og Vanstueligheder fra de locale Øvrigheders Side. Det var derfor ganske rimeligt, at han nævnte den Havn som Oplagshavn, hvor han hidtil kun havde mødt Velvillie og Forekommenhed, hvor der var en særdeles dygtig dansk Consul, og hvor Skibene vare i Nærheden af deres Bestemmelse. For Resten see vi af ovenstaaende Brev, at Wille ikke angiver den mindste Grund, hvorfor det skal være Port-Mahon, fremfor Cartagena eller nogen anden Havn, saa at jeg er fristet til at antage, støttende mig ydermere paa den Deel af Brevet og Koefoeds Correspondence, som er i mine Hænder, at dette Punkt aldeles ikke har været omhandlet. At nu Koefoed siden efter sig Ubehageligheder med de Engelse, fordi han tog et dansk Skib tilbage fra en Raper udenfor Mahon, og de Engelse derfor lagde Beslag paa Presentskibene, var dog vel umuligt at forudsæe saavel for den Ene som den Anden, og maaskee kunde noget Eignende have håndet ham, om han havde lagt sine Skibe op i Cartagena.

tionerne ankom, eller, om jeg selv kunde bilægge Tingene, da at have dem nærmere ved Haanden. Derefter vilde jeg gaae til Tunis. Traf jeg, paa Veien eller udenfor, en tunesisk Corsar, bemægtigede jeg mig den som Gidsel ved Underhandlingerne; men i alle Tilfælde vilde jeg ankre paa Baien, deels for at vide om han har erklæret Krigen, men dog meest for at underhandle. Krig troer jeg ikke han egentlig stytter meget om, og da De, Hr. Commandeur, er ny og fremmed, kan De bedre negociere med ham, end jeg, der er personlig fornærmet ved Borttagelsen af mit Fartoi. Jeg troer, at naar De viser ham Specificationen paa Presenterne og siger ham, at de ligge i Port-Mahon, vil De idetmindste derved fuldkommen erfare hvad han har i Sinde. Bequemmer han sig, saa kunde De afgjøre Alting strax; men er han umættelig, maa Kongens Beslutning først afventes, og da maae De vedblive at tage tunesisk Eiendom, hvor De træffer den. Jeg anbefalede meget til Consulen at sørge for, at Alting blev in statu quo indtil nærmere Ordre indlob, for at Regjeringen, isæd den vilde afgjøre Sagen med Penge, den da ikke skulde være nødt til at løskjæbe Slaverne først."

"I Henseende til Algier, da har jeg troet det bedst, at have Hs. Majestæts Bestemmelse for, hvad han vil tilstaae Deien i Skadeserstatning for den tabte Corsar, og da vilde jeg med denne Sum og Presenterne vise mig for Algier. Jeg troer Synet heraf vilde gjøre den forønskede Virkning. Smidlertid, hvad enten det kommer

Da Korsøeh var bekendt som en kraftfuld og selvstændig Mand, saa besad han sikkert ogsaa en af de Egenstaber, som er Selvstændighedens Særkiender, den nemlig, aldrig at fortryde en isorveien vel overlagt Handling, om end Udfaldet ei svarer til Forventning, og jeg tør derfor antage, at om end et saadant Udtryk var undsluppet hans Pen, i hans stille Optegnelser om sit daadrigge Livs Begivenheder, var det dog vist ikke bestemt til at komme for Publicums Øine, hvor det, saaledes affattet, let kan udlægges som en Beskyldning for Ubetænksomhed hos en Mand, han agtede høit som Officier, som Kammerat og som Ven.

til Krig eller ikke, med de barbariske Magter, bør Handelen ingenlunde standses. I Tilfælde af Krig ville vist de fleste Skibe ud af Middelhavet. Derfor mener jeg, at det var bedst, at Naiaden tilligemed den Brig, som skal gaae hjem, tog alle de Skibe under Convoi, som vil ind i Middelhavet, det er at sige langs Spaaskekysten til Livorno. Her ligge endeel Skibe, som jeg ikke alene har lovet Convoi, men endeel Folk af deres Mandskaber ere endog laante til Naiaden, hvilke bør afleveres. Enkelte Skibe, som ligge paa Sicilien og Calabrien, kunde nok ogsaa derved blive convoierede. Hvad enten da Naiaden skulde gaae lige dør (igiennem) med dem, eller først anløbe Mahon for at høre nærmere Ordre, maatte bestemmes efter Behag. Naar Nidelsen har convoieret til Livorno, troer jeg den bør strax gaae derfra og søge Malaga, for derfra at tage Convoi hjem, ifølge den indkomne Ordre, og den vil da kunne gaae hjem i den gode Aarstid."

"Vor Interims-Consul i Livorno har skrevet mig til Tunis, at der i Cagliari laa et dansk Skib, der var bleven frelst fra en tunesisk Corsar, og som ønskede Convoi. Dette Skib kunde blive hiulpet, naar De gaaer fra Tunis. Briggen Blommen vilde jeg lade blive her paa Station, deels for at krydse imellem Ceuta og Gibraltar, for der at advare indkommende danske Skibe om vore usikre Forhold med Barbaresterne, deels for at convoiere fra Malaga, Strædet ud, og deels for at kunne overbringe Dem mulig indkommende vigtige Depecher."

Ville underrettede Koefoed endvidere om, hvad Ordre han havde givet med Hensyn paa den stadige Convoiering, naar der ingen Uroligheder fandt Sted. Han gav ham Copie af alle de Instructioner, han havde uddeelt imellem sine underhavende Officierer, endvidere meddeelte han ham alle de Bestemmelser om Ombytning af Officierer, som deels efter Collegiets, deels efter hans egne Ordre vare giorte. Iblandt de første var, at Lieutenanterne Grothschilling, Schifter og Lous skulde gaae hjem med Briggen for at begynde deres Studier. Schifter var quasi Fange i Tunis. Lykkeligviis, for den nuværende danske Marine, conserve-

redes os denne udmærkede Mand, saa at hiin Standsning i hans Brstemmelse ikke havde nogen Følger paa hans Fremtids Skiebne.

Saaledes var altsaa Commandoen i Commandeur-Capitain Koefoeds Hænder, og Ville strog sin Stander d. 10de Juli. Ifølge den af Ville lagte Plan, gik Koefoed Seil d. 13de Juli med Triton og Havfruen og medtog de to Presentskibe under Convoi. Den 15de seilede Ville, som Passageer paa Naiaden, fra Malaga, for at gaae til Livorno. Midelven fulgte med og hialp til at convoiere 11 Skibe ind i Middelhavet, hvoraf nogle skulde ind til spanske Havne, andre til Italien. Den 19de traf de ind med Triton og Havfruen, som laae og krydsede under Udtra med østlig Vind. Først den 20de August naaede Ville Livorno. Paa denne lange Reise indtraf intet Mærkeligt, undtagen d. 25de Juli, da de modte en engelsk Convoi under 4 Orlogsmænds Bedækning. Den commanderende Fregat Anson, Capitain Dowman, praiede Naiaden og sendte en Officier ombord, som havde Ordre at begiære Tilladelse til at visiterer Convoien. Dette blev ham negtet; men Krieger tilbød ham, ombord i Naiaden selv, at give en dertil beordret Officier al den Oplysning, den engelske Chef kunde ønske om Convoien. Her fandt en meget lang Underhandling Sted, da den engelske Chef lod tilkiendegive, at han havde bestemt Ordre for sig, og Krieger ligeledes erklærede at have lige saa bestemt Ordre for sin Handlemaade. Man gjorde hinanden giensidig opmærksom paa det uskyldige Blod, der ved en saadan Paardnalkenhed kunde flyde, og Krieger lod ham vide, at Briggen allerede havde Ordre at skyde paa ethvert fremmed Fartoi, som roede ind i Convoien, og da han ikke kunde undlade at gjøre sin Rapport om en saa uventet Fremfærd, udbad han sig tillige den engelske Chefs og Skibets Navn. En af de engelske Officierer, som var ombord i Naiaden, var Næstcommanderende paa Fregatten, en Mand, der allerede var lidt til Mars og syntes meget sindig. Han meente, det var bedst, han selv gik ombord for at tale med sin Chef, da denne var meget ung og brændte af Lyst til at faae en Affaire. Krieger gav da sit Ultimatum, som var, at

han bestemt negtede at lade Convoien visiterer, men at han vilde lade alle Capitainer kalde ombord til sig og der give al den Oplysning, der maatte ønskes. Da de engelske Officierer vare fra Borde, blev Alt gjort klart til at staae, og Signal gjort til Briggen at holde af med Convoien til Cartagena, i Tilfælde det kom til Bataille. Noget efter kom Officiererne tilbage, med den Erklæring, at den engelske Chef frasaldt sin Paastand, og meente at kunne forsvare denne Handling, naar Krieger vilde give ham den Oplysning, som var tilbudt. De forklarede tillige, at den Ordre, de havde, kom fra at en svensk Convoi var bleven indbragt, som blev befunden ganske anderledes, end den var angivet, hvorfor ogsaa dens fleste Skibe vare condemneredes. Efter at den ønskede Forklaring nu var afgjort, stilledes de ad og gik hver sin Cours.

Ridvelven var paa denne Tour inde i Cartagena, med Breve, og i Barcelona med 4 Skibe af Convoien, og kom stedse til Naia=den igien. Med 8 Skibe kom de til Livorno den 20de August, som ovenfor er meldt.

Efter at Ville her havde klareret alle de resterende Pengeaf= fairer for Admiralitetet og opgjort alle Regnskaber, tog han Afsted med sine troe Kammerater, Krieger og Polsten, og reiste hjem over Land med sin Familie.

Muligt kan det interessere Læseren at erfare Resultatet af de Stridigheder, der fandt Sted med de barbariske Magter, i det Die= blik, da Ville forlod Commandoen. Jeg tilføier derfor en sum= marisk Beretning desangaaende.

Vi erindre, at Consul Nissen var kommen til Tripolis, men at Paschaen negtede at modtage ham, naar han ikke udbetalte de Penge, som Hs. Ex. paastod at have Ret til efter Fredslutning= gen af 1797, nemlig 7000 Gremnizer Ducater. Det var, efter Fredstractaten, kun hvert 4de Aar, han skulde have denne Sum. Han var imidlertid dog saa naadig at erkiende Modtagelsen af de 2000 Piastre, som Lochner sidst i forrige Aar havde udbetalt ham om et Laan, og han paastod derfor i Alt 13000 Piastre udbe=

talt strax; hvis ikke, vilde han giøre ligesom Tunis og erklære os Krig, for at giøre sig betalt i danske Skibe. Nissen tilbød først, at udstede en Bexel, saa stor som Belobet af hvad han ifølge Fredstractaten havde tilgode af Summen efter 3 Mars Forløb, nemlig de tre Fierdedele, hvilket, med Udtag af de 2000 Piastre, udgiorde 8050 Piastre. Men Paschaen var ubevægelig. Han tillod ikke Nissen at sætte Fod i Land. I 8 Dage laa den nye Consul ombord og negocierede, deels igiennem Lochner, deels igiennem den før omtalte Ven af de Danske, Mahomet D'Ohuis; men alt var forgæves imod Paschaens Haardnakhed. Endelig afgjorde Nissen Sagen saaledes, at han udstedte en Bexel paa saa lang Sigt paa Deconomie- og Commercecollegiet, at Regieringen havde Tid nok til at protestere Bexelen og give Ordre til sin Eskadre i Middelhavet, at vise sig for Tripolis og afgjøre Sagen enten med Magt eller Underhandling. Denne Bexel accepterede Mahomet D'Ohuis, da Paschaen forlangte rede Penge, og hermed var Sagen afgjort. Smidlertid giorde Paschaen ogsaa Vanskeligheder med Consulat-Presenterne. Kort, Nissen sporede tydelig hans Hensigt, som var kun at fylde sit Skatkammer, uden Hensyn paa Midlerne, og at han intet Dieblif vilde betænke sig paa atter at bryde Freden, da han derved altid vandt noget, og der var saa mange danske Skibe i Middelhavet. De af Nissen udstedte Bexler bleve af Regieringen honorerede, og dermed var Sagen til Ende.

Strax efter Villes Vortgang fra Tunis erklærede Veien Danmark Krig. Saasnart Koefoed ankom dertil, arbejdede han af alle Kræfter paa at bringe en Vaabensstilstand tilveie. Dette lykkedes ham: den blev afsluttet den 22de August; skulde vare i 6 Maaneder; alle Fanger skulde frigives saavel som alle de Skibe, der maatte være anholdte, men ikke endnu indbragte. For denne Stilstand betalte Danmark 24000 venetianske Zechiner eller omtrent 48,000 Specier.

Smidlertid var det endnu langt fra at være Regieringens Hensigt at kiøbe Freden. I et Brev af 31te Mai skrev Kron-

prindsen saaledes til Ville. „Ifald Freden med Tunis er brudt, hvilket jeg troer, bifalder jeg ganske Deres Plan. Til den Ende er ogsaa Fregatten Triton afsceilet. Fregatten Freia udlægger om 2 Dage og skal snarest muligt ogsaa afgaae til Middelhavet. Saasnart man erfarer, at Krigen virkelig er erklæret, agter jeg at lade afgaae et Orlogsskib. Triton convoierer et Presentskib, som indeholder det Kongen har lovet Tunis, men ei af den Betydning, som der er forlangt, og et andet til Algier. Det bliver fornødent, at føre denne Krig med Kraft. Især var det vigtigt om man kunde styde nogle af deres Corsarer i Sønk eller tage dem, da dette vilde gjøre meest Indtryk paa disse Barbarer. At tilkiøbe os Freden er paa ingen Maade min Villie, tværtimod, jeg vil vise dem, at det danske Flag ikke taaler noget. Ved at tage Tunefere til Fange, kunde man bedst udveksle vore Fanger. Hvorvidt den tunesiske Havn lader sig blokere kan De bedst bedømme. Er det muligt, er jeg vis paa at De gjør det.“

Under 8de Juli, efter at Billes Rapport om hans frugtesløse og uheldige Expedition for Tunis var indløben, skrev Kronprindsen endvidere saaledes til ham: „Deres Skrivelse af 3die Juni tilligemed Rapporten erholdt jeg igaar. I det Hele kan jeg ikke andet, end være tilfreds med Deres Maade at behandle Sagen paa. Hvor gierne ønskede jeg kun, at De maatte have taget nogle Skibe en dtage fra Tuneferne, da det er den bedste Maade at tugte denne Sørøver paa. Jeg beklager meget Lieutenant Schisters Skæbne, men for Tiden er herved intet andet at gjøre, end Represailles. Dette synes mig bestandig at være det eneste Middel. Hvad Algier betræffer, da er Retten, naar man vil følge Folkrettens Grundsætninger, ganske paa vor Side; men da disse Folk handle mere efter Luner, end efter Regler, bifalder jeg meget, at De, ved saa kloge Midler som De har valgt, søger at bilægge denne Sag. Imidlertid haaber jeg, at det ikke vil have ubehagelige Følger. Overalt har De handlet saaledes som jeg i Sandhed selv vilde have gjort det; thi hvo kan vide, at

disse Rovere faae Indfald at gaae under tunesisk Flag. Godt er det, at Algerinerne have havt samme Historie med England."

Saa vel Freia som Linieskibet Seiren bleve virkelig udsendte til Middelhavet for at tvinge Tunis. Men vi vide Alle, hvad der haendte Freia med underhavende Convoi i Canalen. Uveiret traf meer og meer sammen. Under disse Omstaendigheder var det ikke forsigtigt at have en saadan Estadre i Middelhavet, der var for lille til at modstaae den brittiske Magt og for stor til at udsættes for at borttages. Koefoed fik derfor Ordre til at gjøre alt Muligt for at tilveiebringe Freden saa hastigt som muligt. Denne Ordre indlob just som han laa for Tunis med den største Deel af sin Force. Freden blev altsaa sluttet, og Seiren med de fire Fregatter: Naiaden, Havfruen, Freia og Triton gif hiem under General-Adjutant Kriegers Commando. Denne Fredslutning kostede i Penge, Vare-Artikler, Skibsfragter &c. omtrent 100,000 spanske Piaastre. Senere blev Capitain Holck af Sø=Staten ansat som Consul i Tunis.

Spvad Algier angaaer, da begyndte Deien ganske rigtigt med at tage nogle danske Skibe til Gidsel. Allerede paa Sciladsen fra Malaga til Livorno erfoer Vilde af en engelsk Orlogsmænd, at denne havde praeret et dansk Skib, der var opbragt af en Algeriner, men at Mandskabet behandledes med al mulig Skaansel. Consul Vilde erholdt Regjeringens Fuldmagt til at tilendebringe denne Sag. Allerede i November 1800 var Fred atter tilveiebragt, imod at Danmark betalte 60,000 spanske Piaastre for den tabte Fregat. Desuden kostede det os 6500 Piaastre i Præsenter til Bedkommende.

Med den Convoi iberegnet, som Naiaden og Ridelven bragte fra Malaga og Middelhavet ind, til Barcelona og Livorno, i Juli Maaned, fandt i dette Aar, medens Vilde havde Commandoen, følgende Convoieringer Sted:

Naiaden	bragte i Marts Maaned	92 Skibe	fra Malaga,	Strædet ud.
			i Juli	— 8 — fra Malaga til Livorno.
Havfruen	.	i Januar	— 8 —	samme Dei.

Havfruen bragte i Febr. Maaned	8 Skibe	fra Livorno til Marseille.
i Marts	— 20	— fra Cartagena til Malaga.
i April	— 1	— fra Malaga, Strædet ud.
i Mai	— 16	— samme Wei.
i —	— 1	— fra Algeziras til Malaga.
i Juni	— 1	— fra Malaga til Alicante.
i —	— 22	— fra Barcelona og Salou til Malaga.
Midelven .	i Januar	— 8 — fra Messina til Malaga.
	i April	— 4 — fra Salou, Strædet ud.
	i Juli	— 4 — fra Malaga til Barcelona.
Blommen .	i Januar	— 3 — fra Malaga til Barcelona.
	i Februar	— 12 — fra Barcelona til Malaga.
	i April	— 9 — fra Livorno til Malaga.

hvilket i Alt udgjør 222 danske Skibe, som i Løbet af det første Halvaar af Aaret 1800 vare under de danske Delogsmænds Convoi i Middelhavet.

Og nu noder Mangel paa Materialier mig til at ophøre denne Beskrivelse. Om endog de saa Documenter, jeg har imellem Hænder, kunde give Oplysning om, hvad der videre foregik ved vor Eskadre i Middelhavet under General-Udjudant Koefoeds Commando, og vare tilstrækkelige nok til, at jeg deraf kunde udarbejde noget Heelt, vilde det dog kun blive en Repetition af hvad man alt har læst i Archivet, i Com. Koefoeds Memoirer. Men jeg har ikke engang Data nok til at bygge paa, og et saadant Product vilde derfor være berøvet den eneste Fortieneste, jeg tør smigre mig med, at mit foregaaende Arbeide har, det er: Paa- lidelighed og Roiagtighed. Vel staaer det mig aabent at søge Hjælp fra andre Kilder; men, idet jeg erkiender med ærbodig Taknæmmelighed den Liberalitet, hvormed ethvert literairt Arbeide understøttes og fremmes fra Regjeringens Side, da Udgang til Archiver og Samlinger med saa megen Redebonhed staaer os aaben, maa jeg dog afstaae fra ethvert saadant Arbeide, deels fordi jeg ikke troer mig det voksen, deels fordi den Periode, jeg vilde hav

at beskrive, ligger os altfor nær til at være Historiens Eiendom. Allerede flere Gange i det Foregaaende er min Pen standset, ved Tanken om, jeg ogsaa var berettiget til saaledes at nedskrive Begivenheder, hvori endnu levende Personer have taget Deel; og jeg er kun vedbleven, fordi jeg var mig selv bevidst, at jeg arbejdede efter en bestemt Plan, den nemlig, kun at nedtegne hvad der var forefalden, uden at tillade mig Bemærkning eller Commentar, og fordi jeg, blivende den strengeste Sandhed ubrodeligen tro, dog intet fandt at borde nedskrive, som nogen af de Paagiældende kunde ønske fortiet. Med denne Beslutning troede jeg vel, at torde gaae til den Grændse, jeg havde foresat mig, nemlig, at følge Bille under hele hans Færd i Middelhavet, for saaledes at yde min ringe Skiery til vort Fædrelands Marines Historie.

Mere om et Øvelsesfisk for tilkom- mende Styrmand og Skibsførere

som Fortsættelse af et tidligere Stykke i Archiv for Søværnets
10de Bind Pag. 338.

Om trent for et Aar siden formaaede jeg Dhrr. Udgivere af „Archiv for Søværnet“ til at optage i deres Tidsskrift: Forslag til et Øvelsesfisk for vordende Styrmand og Skibsførere. Om dette Forslag har jeg af Mange, hvis Dom og Indsigt i denne Sag jeg tillægger megen Vægt, modtaget Betænkninger, der tyde paa, at de indsee at Færdsattelsen af Forslaget vilde være til Gavn, men at den tillige var forbunden med mangeflags Banskkeligheder. Den fornemste af disse, antage de Fleste, er den oeconomiske, og den er det isærdeleshed som jeg i nærværende Linier vil gjøre et Forsøg paa at bortrødde.

Jeg er, efter det jeg har foretaget mig i denne Sag, kommen til Erkiendelse af, at dette ikke er at vente, at en Kiøbmand eller

Skibsreder vil findes tilboielig til ene at fremme et Foretagende af denne Natur, eftersom enhver Kiøbmand for sig maa ganste naturligt nærmest have for Die, at hans Entrepriser ikke bringe ham Tab, istedetfor den Fordeel han skal leve af. Men naar Risikoen deles imellem Flere, saaledes at det eventuelle Tab kun blev lidet, da vide vi af Erfaring, at der i den agtværdige Handelsstand findes Mange, som ikke ville holde sig tilbage, naar det gjælder om at fremme en nyttig Sag, ogsaa om denne ikke bringer Gevinst. Derfor har jeg tænkt paa, at det sikreste, om just ikke ønskeligste Middel til at faae et Dvelfesskib bragt i Farten, vil være, om der dannede sig et Actie-Selskab, hvis Medlemmer indbyrdes forenede sig, Enhver efter sine Evner og gode Villie for Institutionen, om at indestaae for det eventuelle Tab, ved at tegne sig for et vist Beløb, eller visse aarlige pro Center af Tabet, naar et saadant fandt Sted. At byde Erstatning for denne Risiko i den mulige Gevinst, som Dvelfesskibets Reiser kunde bringe, var vistnok det naturligste; men den Pengefordeel, der under de heldigste Omstændigheder kunde vindes, vil for de Fleste ikke være saa tillokkende, at de derved kunne tilskyndes til at tage Deel i Entreprisen, hvorimod det vel var at vente, at alle de, som af sand Interesse for Sagen tage sig af den, intet vilde have imod, at det eventuelle Overflud af den ene Reise opbevarede til at bode paa den Underbalance, som en efterfølgende Reise kunde bringe med sig, eller til, hvis det var muligt, at samle en liden Capital, hvilken da kunde blive anvendt enten til at nedsætte Betalingen for Cleverne, eller til hensigtsmæssige Forbedringer denne Sag betræffende.

For at vise, hvor stort det eventuelle Tab kunde blive, naar Dvelfesskibet ikkun fortiente halv Fragt, nedsætter jeg følgende Beregning i tabellarisk Form, sammenstillet med en Calcul over hvad et Skib, som det tidligere proponerede, af 60 Com. Læsters Drægtighed, vil give i Indtægt 1) naar det seiler uden Clever, 2) med Clever, og Alt gaaer efter Dnske, 3) kun med Fortieneste af $\frac{1}{2}$ Fragt. Denne Beregning støtter sig paa min

tidligere, i hvilken jeg, ligesom i denne, mener at jeg ikke har regnet i Faveur af det Resultat jeg ønskede at erholde. Man kunde vel indvende: „Men om Skibet slet ingen Fragt fortiente, hvad da?“ Hertil kan jeg alene svare, at naar man ved Skibets Afgang var forberedt paa adskillige indøsende Tilfælde, saasom med at have bestemt andre Steder for Skibet at anløbe, ifald der paa det først bestemte ikke var Fragt at faae, eller at man var saa heldig her hjemmefra at medbringe Certepartie om Retourladning, hvilket er det, der, efter min Formening, især borde tragtes efter, da anseer jeg det som afgjort, at Skibet i det Mindste vil fortjene den halve Fragt, som oftest over Halvparten.

Calcul over Udbyttet af en Reise herfra til St. Croix og tilbage med et Skib paa 60 Tom. Læst., under tre forskellige Betingelser.

De forskellige Indtægtsposter.	Paa almindelig Maade uden Elever.	Med Elever ombord og naar Alt gaar efter Ønske.	Med Elever omb. og kun med Fortieneste af halv Fragt.
	Rbd. §.	Rbd. §.	Rbd. §.
Den udgaaende Fragt herfra til St. Croix	360. =	300. =	300. =
Frugt af 240 Fade Sukker à 1200 % à 1½ Rbd. pr. %	4500. =		
do. af 210 Fade do. naar der er Elever ombord	3937.48	1968. 72
16 Elever betale hver 140 Rbd. .	. .	2240. =	2240. =
	4860. =	6477.48	4508. 72
De forskellige Udgivtsposter.			
Skibsafgifter:			
her hjemme Lastpenge 80 § pr. Com. L.			
Fyrafgift 16			
Sportler . 8			
Lotsafgift 2			
1 Rbd. 10 § pr. Com. L.			
66 Rbd. 24 §			
for ud- og hjemgaaende	132.48	132.48	132.48

De forskjellige Udgiftsposter.	Paa almindelig Maade uden Elever.		Med Elever ombord og naar Afgaer efter Dnske.		Med Elever omb. og kun med Fortieneste af halv Fraat.	
	Rbd.	ß.	Rbd.	ß.	Rbd.	ß.
Transport	3657.	=	1977.	=	1977.	=
maanedlig 486 R. er for 6 Maan. 2916						
for Inventariums Anskaffelse for						
hver Reise 124						
Den hele Udgift	3657.	=	5017.	=	5017.	=
Indtægten som man kan gjøre Regning paa	4860.	=	6477.48		4508.72	
Giver i Overstud, som er Skibets Fortieneste	1203.	=	1460.48			
Det Tab, som Rederiet i dette Tilfælde vil lide, bliver					508.24	
Hertil kommer endnu Tabet af hele Fordelen ved at benytte Skibet paa den sædvanlige Maade, uden Elever ombord					1203. =	
Det hele Beløb som ved Actier maatte assureres Rederiet					1711.24	

Ansætter man nu 20 Rbd. pr. Reise for at være en Part, da behøves der kun omtrent 85 Gange denne lille Sum for at udrede det hele Beløb, og forholdsmæssig en endnu ringere Sum om Skibet faaer mere end halv Fragt. Tilmed maa det ikke blive ubemærket, at jeg har gjort Beregningen paa at Skibet, som Dvelfesskib betragtet, kun skulde bruges i et halvt Aar: i den øvrige Tid var det jo Rederiets Interesse, ikke at lade det ligge stille, og derfor tør man jo vente, at det fortiente noget til Erstatning paa den Underbalance, som en uheldig Dvelfesreise havde bragt med sig, hvilken Fortieneste Rederiet maatte bringe i Anslag i Beregningen af det, som Actionairerne aarligen maatte tilskyde.

Ved en aarlig netto Indtægt af 1320 Rbd. kan et Skib, som fra Nytt af koster 15000 Rbd., i 15 Aar tiene sig frit efter nedenstaaende Calculation.

I det første Aar $\frac{1}{3}$ Renter af 15000 og 1000 R. Afdrag 1600			
I — andet	14000 - 1000 — —	1560	
I — tredje	13000 - 1000 — —	1520	
I — fjerde	12000 - 1000 — —	1480	
I — femte	11000 - 1000 — —	1440	
I — sjette	10000 - 1000 — —	1400	
I — syvende	9000 - 1000 — —	1360	
I — ottende	8000 - 1000 — —	1320	
I — niende	7000 - 1000 — —	1280	
I — tiende	6000 - 1000 — —	1240	
I — ellefte	5000 - 1000 — —	1200	
I — tolvte	4000 - 1000 — —	1160	
I — trettende	3000 - 1000 — —	1120	
I — fjortende	2000 - 1000 — —	1080	
I — femtende	1000 - 1000 — —	1040	
			19800 Rbd.

Hvilken Sum, 19800 Rbd., fordeelt paa 15 Aar, giver den ovenfor nævnte Sum af 1320 Rbd., som Skibet aarligen maatte fortjene.

For Reparationer maa der søges Opreisning i den Sum Skibet er værd efter 15 Aars Forløb, f. Ex. Halvdelen 7500 Rbd.

I denne Tid vil Skibet behøve en ny Kobberhud, eller, hvilket omtrent er det samme, der vil medgaae i Risshalings-Omkostninger i de 15 Aar . 2500 Rbd.
Seil og Lougværks Reparation i 15 Aar 2500 —
Smaa Sommer-Reparationer og Kalfatring 2500 —
er 7500 Rbd.

Koster Vedligeholdelsen mere end dette, er Skibet ogsaa mere værd.

Samtlige Actionairer, hvad enten de havde een eller flere Parter, skulde have Stemmeret til at vælge en Comitee, bestaaende af 3, eller, bedre, af 5 Personer, i første Tilfælde 2 Risbmænd og 1 Somand, i andet af 3 Risbmænd og 2 Somænd, til at administrere det Høle. Disse Herrer skulde det ubetinget

overlades at træffe Overenskomst med en Skibsreder om Skibet der skulde benyttes, samt om hvilken Reise det skulde gaae paa. Af Committeeen skulde antages Capitain og Over-Styrmand; den anden Styrmand maatte det overlades Capitainen selv at antage tilligemed alle de øvrige til Skibets Besætning henhørende Personer. Men Committeeen skulde antage Eleverne efter visse Bestemmelser, man nærmere maatte blive enige om; og endelig skulde det overlades Committeeen at udfærdige for Capitainen en Instrux, saavel i mercantilt Henseende, for at giøre Reisen i bedstmulige Maade indbringende, som ogsaa i Henseende til Elevernes Underviisning, Behandling og Uddannelse.

Til denne Committee afslagde Capitainen Rede og Rigtighed for alle Udgioter paa hver Reise, og samtlige Actionairer forventede derefter Bekiendtgjørelse om Resultatet. Ved General-Forsamling kunde det da bestemmes om dette var fyldestgiørende, eller om man ansaae det for bedre at videre Farter ophørte.

Dmtrent saaledes troer jeg at Sagen kunde ordnes, naturligvis under den Forudsætning, at et tilstrækkeligt Antal Elever meldte sig, og herom maatte forudgaae offentlige Bekiendtgjørelser; hvis ikke Mange meldte sig, kunde der jo gøres Begyndelse med et mindre Skib, paa en kortere Reise, med færre Elever, som et Forsøg, der, hvis det gaaer vel i Begyndelsen, snart vil bringe Sagen i en ønskelig Gang.

Det kunde synes, at man i naturlig Orden maatte begynde med at skaffe sig Kundskab om, at Forældre ønskede paa denne Maade at bane deres Søønner Veien til Sømandsfaget; men førend dette kan skee, maa der efter min Mening have dannet sig en Forening fra hvilken denne Kundskabs Indsamling kunde gaae ud; og en slig Forening kan ikke danne sig, uden at den er bekiendt med, hvilke Forpligtelser den paatager sig; dermed maatte derfor Begyndelsen skee.

Om de unge Menneffers heldbringende Ansættelse i Fremtiden som Styrmand og Skibsforere, lader der sig i Forveien Intet sige med Bestemthed, det maatte komme an paa hvilken Grad

af Duelighed de opnaaede, og denne igien paa hvilken Anforsel de faae; men dette er i ethvert Tilfælde en Vished, at de ad denne Wei kunne lære at blive ligesaa gode Sofolk som ad den almindelige Wei og de lære at blive dette paa en lempeligere Maade og i kortere Tid end hidtil, og det uden Præjudice eller Fornærmelse imod nogensomhelst af dem som nu ere Skippere eller Styrmand; ikke at tale om, hvor vaansteligt det ofte er nu omstunder at faae Drengte emploierede i Sofarten, da man undertiden seer Skibe med en halv Snees Mand's Besætning gaae ud, uden at have en eneste Dreng ombord, fordi dette er imod Rederens Befaling, og der ikke her tillands eksisterer nogen Lov for at medtage Drengte i Forhold til Antallet af Skibets Besætning.

De unge Mennesker, der ville faae deres Opdragelse paa Dvelfesskibet, kunne ikke der alene lære, at blive ligesaa gode Sofolk, som dem der nu ere Skippere og Styrmand, men under disses Anforsel, efter de tilendebagte Læreaar, ville de blive erfarne og duelige Mænd i den heitagtverdige Stand af danske Sofolk, hvis Sæder og Velfærd det er, jeg ene og alene har havt for Øie.

Slutteligen maa jeg endnu tilføie et Par Bemærkninger, som jeg onsker man vilde tage Hensyn paa i Bedømmelsen af det jeg har fremsat.

Det er ikke min Mening, at netop 85 Personer skulle forene sig om at indestaae for et muligt Tab, men hellere jo færre jo bedre, af den meget naturlige Grund, at Faa blive snarere enige end Mange. Allerhelst onskede jeg, at 3 eller 4 af de Herrer, som her befattede sig med Skibsredier, ville forene sig om Sagen, ved hvilken de ikke risquerede stort mere, end ved andre Redier, og havde derhos den Bevidsthed, at de virkede til et gavnligt Niemeed. Endvidere: Reisen kunde gaae i hvilken som helst anden Retning, end den jeg har proponeret; jeg har blot eksempelvis, for at have noget Fast at gaae ud fra i Beregningen, fremsat en Reise til Bestindien. Skulde man af flere Grunde, som maatte tale for dette Slags Expeditioner til Dvelfestoure, bibeholde denne Idee; men man fandt at et Skib paa 60 Com-

merce Læster var for lille, da vælge man et større; de dermed forbundne større Udgifter ville i de fleste Tilfælde fuldkommen erstattes ved forhøiede Indtægter.

Om disse Gienstande og flere Modificationer, i den af mig fremsatte Plan, forenede man sig lettelig ved mundtlige Discussioner, saafremt Sagen nogensinde naaer en saadan Modenhed, at det kommer dertil. Skulde dette ikke skee, da vil jeg berolige mig med, at Hensigten og Villien var god, i hvad saa de der ikke goutere Forslaget, maaskee fordi de ikke have opfattet dets rette Betydning, tænke, tale og skrive derom.

Kbhvn. i Juli 1839.

S. A. Paludan.

Linieskibet Prinds Christians sidste Campaigne.

(Fortsat fra Pag. 273.)

Ved Ankomsten til Frederikstad fik Prinds Christian Plads i det smalle Indløb til Havnen, paa den østre Side af Fortet Huth. Her fortoiedes det tværs paa Lobet, hvilket en lang Strækning udefter er saa smalt, at kun eet svært Skib kan passere det ad Gangen. Louisa Augusta lagde sig et lille Kanonstuds længere inde, hvor det kunde bestryge Lobet vesten om Huths-Den og tilige beherske de nærliggende Hvider paa Krageroen, der mod Østen indeslutter Havnen. Briggen Lougen fik Plads inderst i Havnen, i Nærheden af Louisa Augusta; den blev holdt i seiklar Stand, for at kunne udsendes i paakommende Tilfælde, medens Linieskibene, derimod, strax gik i Værk med at astakle, stryge Stænger og Under-Ræer, kort, oplægge Skibene, hvad Reisingen angik, som i Krigstid.

For snarest muligt at bringe alle Forsvarsanstalter istand, bleve strax den næste Dag 200 Mand fra hvert af Linieskibene

sendte i Land til Arbejde paa Guths: Den med at opføre Brystværnet og indrette Batterierne; og allerede d. 10de kunde man begynde at montere Kanonerne, som toges fra den ene Side af Louisa Augustas Underste-Batterie. Foruden 10 Fireogtyvepundigere, monterede en batterie, sattes 4 andre paa det i Fortet Guth værende Blokhuus. Besætningen til denne Post blev tagen af Louisa Augustas Mandskab, og Capitainlieutenant Fasting beholdt Commandoen af den, med 2 Lieutenanter under sig. Et andet Batterie paa 3 Fireogtyvepundigere blev opført paa den anden Side af Lobet, paa en lav Pynt af Krageroen, strax udenfor Prinds Christian. Foruden disse Forsvarsanstalter fra Søsidens, hvortil endnu kom 4 Kanonfartøier og nogle med Falkonetter armerede Skærbaade, alle under Lieutenant Jochum Lunds Commando, som brugtes til Brandvagt og Patrouillering yderst i Indlobet, vare Landtropper af alle Vaabenarter sammentrukne, til Veløb af omtrent 4000 Mand, som holdt Krageroen og omliggende Punkter besat.

Faa Dage efter Skibenes Ankomst til Frederikstad indtraf efterhaanden en Capitainlieutenant (Mhelcie) og 12 Lieutenanter, som fra Kiøbenhavn vare opsendte landværts til Norge, under Paaskud af, at være permitterede paa Besøg til Slægtninge, eller for at tiltræde deres Poster ved Indrulleringen. De modte ingen Hindringer paa deres Reise igiennem Sverrig. En Skrivelse til Prindsen af Augustenborg, dateret Admiralitets og Commissions-Collegiet d. 28 September og undertegnet Steen Wille og Grove, underrettede denne om, at visse navngivne Sø-Officerer vare opsendte til Norge for at blive ansatte der, hvor man havde Brug for dem. De havde alle Ordre at melde sig mundtlig til den høistcommanderende Officier af Sø-Statens i den første Søhavn de kom til, og skriftlig til Hs. Durchlauchtighed, den commanderende General. Prindsen henviste dem til Commandeur-Capitain Sneedorff, som ansatte dem paa forskjellige Steder; saaledes kom Second-Lieutenanterne L. Lütken, J. W. C. Krieger og Christie ombord i Prinds Christian, hvorfra igien Pr.

Lieutenanterne Budde og Dietrichson afgik til deres Indrulleringsposter.

Fra Christiansand blev Ville rappelleret med sine Kanonbaade, da Fienden syntes ganske at have forladt Farvandet deromkring. Sneedorff ønskede at trække dem til sig, for at have den hele Styrke af Krigsfartøier samlet paa et sikkert Sted, i det Tilfælde at Englænderne, paa Tilbagetoget fra Siælland, skulde forsøge et Angreb. Saalænge Fienden endnu ikke havde trukket sin Hovedmagt tilbage, kunde man i Norge ikke være sikker, og før den var passeret Norge paa Hjemtoget, var det uden Nytte at have de saa Kanonfartøier spredte i mindre Detachements paa Kysten.

Endelig, i Slutningen af October, udfriedes man af Uvisheden, idet sikker Efterretning indløb om, at den fiendtlige Flaade var passeret vesterefter; ved hvilken Leilighed 2 af de fra Kiøbenhavn bortførte Kanonchalupper dreve løs fra de Skibe, der havde dem paa Slæbetoug, og bleve af nogle Lotser fundne i Soen og indbragte til Arendal, hvorfra de sendtes til Frederiksværn, for at istandsættes og forsynes med Skyts og Mandskab.

Ville kom imidlertid ikke til Frederikstad. Ved hans Ankomst til Frederiksværn viste en fiendtlig Brig sig udenfor, som blev efterfat, men undløb, og Dagen derpaa fik man Underretning om, at den var løben ind i Langesundsfiorden. Ville begav sig derhen med 2 Kanonchalupper og 2 Joller, og indtraf dertil om Natten d. 24de. Halsdelen af sin Force, under Lieutenant Dorn, lod han blive liggende i Mundingen af Fiorden; med de 2 andre Vaade roede han indensfor Briggen og angreb den saaledes nordfra, da det begyndte at dages, idet paa samme Tid en Commando af 36 Jægere, under en Lieutenant Nordgreen, fordeeltigt posterede paa Land, stød ned paa Briggens Dæk. I største Hast kappede den og kastede løs, og uagtet Jægerne skudte flere Gange dreve Folkene fra Mersfaldene, lykkedes det ham dog at faae sine Seil sat, og med en frisk Brise at undslippe, efter atter i Udlobet at have modtaget en varm Hilsen af de der

posterede Vaade. Et Par affkudte Kanonporte, hvorpaa fandtes Navnet „Nightingale“, og mange Splinter, der fløde i Vandet, vidnede om, at den ikke var sluppet udstadt fra denne Rencontre.

Vanskelighederne ved at tilveiebringe den fornødne Proviant til Skibsmandskaberne bleve endnu større her i Frederikstad, deels ved Stedets affides Beliggenhed og faa Resourcer, deels ved den Mængde Landtropper, der her vare forsamlede. Vel ankom nu og da et Fartoi med Fødemidler, opsendt fra Jylland paa Sneedorffs Requisition til Amtmændene der; men endnu lykkedes det aldrig at indsamle Meer, over det daglige Forbrug, end at Skibene som oftest laae med ikkun for en Ugestid af de vigtigste Artikler i Forraad. Generalkrigscommissariatet, som Sneedorff henvendte sig til, erklærede, ikke at kunne paatage sig Forsyningen for So=Staten, da det havde fuldt op at bestille med Landtropperne. Der var altsaa ikke andet at gjøre, end at fortsætte Opkøbet en detail med forøget Anstrængelse, og flere Officierer fra Skibene bleve sendte rundt om til de nærliggende Byer: Frederikshald, Moss, Christiania, Drammen og Tønsberg, for at opkøbe Levnetsmidler, slutte Accord om Baging og Brygning, paa-drive Arbeidet og endelig sørge for Indstibning og Afsendelse. For imidlertid at skaane Landet for overflødige Udgifter, foreslog Sneedorff Prindsen, at lade en stor Deel af Skibenes Besætning afsmynstre, saasnart Faren for et Angreb fra Søsiden var forbi.

Om Provianteringen's Vanskeligheder melder Sneedorff til sin Aflofer, Commandeur Fister, som følger:

„Fra det Dieblik, Krigen anedes, og med den første Vaad, der begyndte Paketfarten, sendte jeg Lieutenant Biogelsen til sin Fader, Stadthauptmand og en af de første Riobmænd i Nalborg, med Bestilning af 6 Maaneders Proviant for Orlogsfløjen og Briggen. Da Prinds Christian og Kanonflotillen kom til, bleve disse Bestilninger, saavel til bemeldte Riobmand, som til Admiralitetet i Rendsborg forstørrede. Under mit Ophold i Frederiksværn købte jeg, imod Anviisning paa Admiralitetet, Alt, hvad jeg kunde komme over, deriblandt 600 Tønder fransk Rug, hvoraf

en Deel endnu er i Behold paa Laurvig's Magazin, forresten — en detail — Kiød, Smør, Fless, Erter, Malt; men Alt var kun at faae i smaa Qvantiteter. Jeg var under den Besværighed, at Frederiksværns Bagnings- og Bygningskræfter absorberedes af Tropperne. Jeg maatte derfor lade besørge og hente Alt fra Laurvig, hvorved Bergmester Petersen med megen Beredvillighed og Activitet har været mig behjælpelig, og han continuerer endnu dermed, saa jeg fra ham kan vente 20 Fade Øl endnu og Brød succesfyre."

"Da jeg gif herhid, modtog jeg et af Stiftamtmand Peng — der ligesom Amtmand Blom i Hjørring er af Collegiet overdraget at sende Provisioner til Norge — til Frederiksværn opsendt Skib, med omtrent 350 Edr. Rug og 200 Edr. Malt, hvilket blev henlagt her paa Magazinet. Maltet, hvoraf Intet kunde faaes her, er allerede udleveret til Brygning for Orlogsskibene og den herværende Kanoufflotille, og kan, som jeg igaar, d. 1ste Novbr., gav mig den Ære at melde, 19 Dages Øl, men blot for Orlogsskibene, endnu ventes deraf. Af Rugen, hvoraf jeg siden min Ankomst endnu har faaet 100 Edr., ere 276 Edr. udleverede til Malning og Bagning, imod den her sædvanlige Accord, at 100 Pd. haardt Brød leveres for en Tonde Rug, uden at betale noget for Bagning, Malning og Consumtionsafgift; men af dette er der endnu ikke noget præsteret bagt af de forskjellige Leverandører, da det er under Malning."

"Der kan unegtelig ventes fra Aalborg, Randers, fra Stiftamtmand Peng og Amtmand Blom, Proviant opsendt til Søstaden, naar ei Fartoierne blive tagne af Fienden. Blom har jeg Skrivelse fra, af 25de f. M., hvori han melder, at efter min Begiering har han forhyret en Skipper, Anders Hjorth, direkte til Frederikstad med 200 Edr. Kiød, 157 Edr. Fless, 20 Edr. Bryn og 12 Edr. Smør, som han haaber allerede er ankommet; men endnu har jeg Intet hørt fra ham. Ifald denne Ladning ankommer, er det den første klækkelige Tilførsel af Fødevarer *).

*) Den ankom til Frederikstad den 9de November.

Jeg har været saaledes i Knibe for Kiød og Flest, hvoraf, især det sidste, Intet var at faae, at jeg har maattet formaae Lieutenant Penne i Fladstrand til at sende mig noget over i smaa Dæksbaade, hvorved, saavelsom ved at give Mandskabet 3 Gange ferst Kiød ugentlig, jeg har beholdt den lille Qvantitet deraf samlet, som Skibene nu have deraf."

"Ved min Ankomst her, hvor reelle Vanskeligheder, paa den len Side, og Kiøbmændenes Speculationer paa Skibene, paa den anden, modte mig, henvendte jeg mig strax til Generalkrigscommissariatet for Sø-Indrulleringen, som jeg foreløbig havde underrettet om min Beslutning, at komme her, og min Trang. Dets Forestilling til Generalcommandoen, at det umuligt kunde bestride Meer, end det havde under Hænder, udvirkede det en Dispensation derfor. Det foreslog en Proviantcommission her, i hvilken jeg har sat Lieutenant Scheitmann. Hvad der er udrettet ved den, maa jeg meest takke ham for."

"I Christianssand er, som vedfølgende Proviantextract viser, Beholdningen ogsaa kun ringe; dog har Capitain-Lieutenant Stibolt aldrig klaget for mig. Han har skrevet mig, at han salter Kiød ned. Rug, veed jeg af Stiftamtmanden, saavelsom fra Generalcommandoen, Stiftet skal være velforsynet med. Malt troer jeg ogsaa haves der; men Erter og Lys er der, som overalt, stor Mangel paa."

"Hvorledes det gaaer Skiærgaardsflotillen i Frederiksværn, veed jeg i dette Dieblik ei; men da Capitain Fabricius har været chargeret med at føde Tropperne i de første Par Maaneder, til Magaziner bleve samlede, saa har han kun havt liden Tid og ingen Midler til at sørge for Andet, end de dieblikkelige Fornødenheder."

"Den Deel af Flotillen, som er her, har jeg for en Deel ladet anskaffe sig selv Proviant for Penge, hvorfor ogsaa Lieutenant Lund har høvet et Par Tusind Rigsdaler hos mig, hvilket var begyndt før min Ankomst, og da Priserne vare taaleligere, end jeg kunde tvinge det til. Nu, derimod, i de sidste Tider, da

adskillige Artikler, som Malt, Erter og Smør, aldeles ikke ere at faae, har jeg maattet overlade Flotillen Proviant af Orlogsskibenes Beholdning. Det vil være nødvendigt, at en Bestemmelse for den, eller Anstalter til dens Provisionering andensteds fra, end fra Orlogsskibene, snarest muligt tages."

Denne Sneedorffs Beretning have vi her meddeelt udførligen, for at give et tydeligere Begreb om de store Vanskeligheder, Krigsskibenes Forsyning modte, og hvor megen Forøgelse i hans Arbejde som Høistcommanderende den medførte. Saalænge begge Linieskibene vare samlede, vare deres Virksomhed og Operationer betingede og indskrænkede af den samme Vanskelighed ved at gjøre dem mobile, og det er fornemmelig den, der forklarer og retfærdiggjør den sene Opfyldelse af den, Sneedorff siden tillagte Ordre, at løbe ud og krydse med Skibene.

Tienesten ombord, under Opholdet i Frederikstad, var den meste Tid indskrænket til den daglige Skibaticnefte og Patrouillering; men desto mere var der at bestille med Provianteringen i Land, ved Tilsyn med Redsaltning af Riis, Driven paa Bager og Brygger, Ombordbringelse af alle Slags Provisioner og andre Fornødenhedsartikler, altid i Smaaquantiteter af enkelte Baadskadninger. Senere, da den koldere Aarstid begyndte at indfinde sig, og Savnet af Vinterklæder for Mandstabet blev føleligt, opkøbtes Klædnings-Sorter af alle Farver og Stoffer, og Skræddersale oprettedes baade i Land og ombord, for i Hast at udruste Folkene med Vinterklæder til det forestaaende Kryds.

Det selskabelige Liv, ombord i Prinds Christian, oplivedes ved hyppige Besøg af Damer og Herrer fra de omliggende Byer og ved daglig Dmgang med Officiererne ved de i Nærheden cantonnerende Landtropper, med hvem den venstabeligste Forstaaelse vedligeholdtes*). Sneedorffs overvældende Forretninger, der fra

*) Blandt de mange interessante Bekjendtskaber, vi mindes fra hiin Tid, vare der flere af Navne, som ere berømte i Nordens tidligere

Morgen til Aften fængslede ham til Striverbordet, forbød ham at modtage Besøg af Fremmede i Louisa Augusta. Alle tyede derfor til Prinds Christian, hvis livlige, selskabelig stemte Chef de til enhver Tid vare velkomne, og som altid var den Første til at improvisere et lille Bal for Damerne, paa Dækket eller i Kahytten, ligesom Veiret faldt.

En Forandring i Skibets indre Bequemmeligheder for Officiererne skete her paa Prinds Christian. Ved Modtagelsen af Skibet i Christianssand fandtes der intet Messelukaf; Officiererne spiste derfor i den første Tid under Skandsen, indenfor et Seildugsgardin.*) Upteringerne vare nemlig paa dette Skib forandrede med Hensyn paa dets Udsendelse som Cadetstib. Chefens Kahyt var paa Øverste-Batterie, uden Spiseværelse og kun med et Sovestue midtskibs foranfor den. Til Cadet-Officiererne havde der været et Kammer foranfor Kahytten paa hver Side, hvilke strax vare borttagne. Paa Skandsen af alle Pohlenbergs Linie-Skibe var der ingen Hytte, men et Ruf med en smal Gang paa hver Side og en friere Plads agtenfor, til at kunne anbringe Kanoner i Speilportene. Dette Ruf var oprindeligt bestemt til at

Historie. Deriblandt en Ritmester Darre af Dragonerne, en Uetling af den norske Rigsraad Jon Darre, hvis Navn findes under den i Geheim-Archivet opbevarede Calmar-Unions Act, og som selv havde Stemmer for sig paa Rigsdagen som Pretendent paa Norges Krone. Ligeledes en Hvidfeldt. Ogsaa en Descendent af et i vor ældre Sø-Stat ikke ubekendt Navn traf vi senere i en afskediget Capitain Orning af Armeen, allerede dengang en Olding, med hvem denne gamle Familie ubestvørlig er uddød. Capitainerne Butenschön og Chemnig af Jægerne hørte til de meest velkomne daglige Gæster: den Første en dannet og behagelig Seilskabsmand, med en blid og elskværdig Character; den Anden, med megen Originalitet i sit Væsen, besad en ganske overordentlig Færdighed i Taften-spillerkunster, hvormed han, paa den meest underholdende Maade, fordrev mangen mørk Efteraarsaften for de paa Prinds Christian forsamlende Officierer.

*) Capitain Jesen spiste med Officiererne og vedblev dette paa hele Togtet.

indeholde et Messelukaf, med Indgangen igiennem Glasdørre paa Agterkanten og Vinduer paa Siden ud til den smalle Gang, og som strakte sig forefter til Enden af Gangen ind til Rattet; og i denne Gang havde det to Lukaser paa hver Side med et tredie foranfor dem, hvis Dør var paa Forkanten, udtill Skandsen. Af disse sidste brugtes det ene til Skriveværelse for Secretairen og den tiensshavende Officier. Som Gadetstib var hele Messelukafet omdannet til Officierkamre; disse Mellemstodder bleve nu nedtagne og Rummet anvendt til sin oprindelige Bestemmelse, saa at Officiererne derved fik et rummeligt og lyst Messelukaf, hvori der ved Vinterens Begyndelse blev opsat en Jernovn. Som Folge heraf blev der i Ruffet kun Lukaser for de 5 ældste Officierer; de andre fik derfor alle Plads i et stort Kammer forud paa Banjerne, paa Siden af Hellegatsgangen. 7 Lieutenanter og 3 Cadetter laae her, deels i Lazarethsenge, deels i Hængeloir ovenover de Andre. Da man dengang hverken kiendte til Patentglas i Siderne, eller Lufstporte paa Banjerne, saa var der i dette Lukaf hverken Lys eller Luft. En Hornlanterne med et Tællelys var et stadigt Requisit hvergang en Officier skulde udyrres eller gaae til Kois, eller paaklaede sig for at gaae i Land; og Rummet var saa opfyldt af Roier og Rister, at der horte Moie til for at komme frem. Det havde vel den Fordeel fremfor Kamrene paa Dækket, i det tynde Brædderuf, at det var varmt, disse, derimod, i den strænge Vinter, der siden indfaldt, utaaelig kolde; men Usundheden og Ubequemmeligheden, saavel for Dienesten som for Personerne, ved et saadant Logis for Officiererne, afgav et talende Beviis for Hensigtsmæssigheden af den gamle Apytering med Hytte paa Linieshibene, denne Indretning fra en praktisk Tidsalder, da vore Linieshibe maatte holde Soen til enhver Aarstid, og Erfaringen ofte lærte, hvor nødvendigt det var at have Officiererne lo-gerede saaledes, at de kunde være de Første paa Dækket i pludselig overhængende Fare, og hvis reelle Fordele egentligen kun Mo-den bestrider med Grunde, hentede fra Theorien, men som neppe kunne bestaae imod gamle Dages og en activ Krigs Erfaring.

Ogsaa see vi de store Sømagter allerede at have opgivet denne Mode med den aabne, bare Skandse. Vi ville siden komme til at vise Exempler paa Folgerne af den Hohlenbergste Upterings Ufuldkommenheder, især med Hensyn til Sundheden, idet nemlig den Epidemie, der udbrod i Skibet om Foraaret, først og egentlig ene angreb dem af Officiererne der vare logerede paa Banjerne.

Den 26de October ankom Commandeur Lorenz Fisser til Frederikstad, paa sin Vej fra Kiøbenhavn til Christiania, hvor han var beordret at forrette Tjeneste som General-Adjutant hos Prindsen. Denne, en ældre Officers Ansættelse hos den Høistcommanderende, maatte allerede i sig selv forandre Sneedorffs hele Stilling i Commandoen. Han stod vel, endskøndt udnævnt til Høistcommanderende over det hele Søværn i Norge, under Prindsen af Augustenborg, der, som Præsæs i Regieringen og Øverstcommanderende over den hele Krigsmagt til Lands og Vands, var forlehnt med omtrent en Stadtholders Myndighed. Men dette underordnede Forhold hverken fritog Sneedorff for Ansvaret, eller berøvede ham Raadigheden i Dispositionerne af den ham underlagte Force, endmindre i Detailliet af Commandoen. Dette maatte imidlertid ophøre med Ansættelsen af en ældre Officier som Generaladjutant, under hvilken Form Commandeur — siden Admiral — Fisser vedblev at føre Øvercommandoen af Sømagten i Norge, indtil han i 1811 afløstes af Admiral D. Lütken; og da paa samme Tid en Ordre indløb fra H. K. H. Kronprindsen, at Skibene skulde løbe ud at krydse, saa faldt det af sig selv, at Commandoen over Kanonfartøierne og det øvrige locale Søværn ikke længer kunde føres af Sneedorff, som desuden, siden Skibene vare komne til Frederikstad, havde fundet det besværligt, fra dette mere affides liggende Sted og adskilt fra sin Collega i Sodefensionscommissionen, Capitain Fabricius, at bestride en saa udstrakt Commando, hvorfor han under 20de October havde skrevet til Admiralitetet i Kendsborg og begiært, at et Commissariat maatte blive oprettet, eller anden Forandring skee, da han følte sig „at

synke under Mængden af Forretninger." Sneedorff indgav derfor nu, under 27de October, Begiering til Prindsen af Augustenborg om, at blive dispenseret fra anden Commando, end den som Eskadrechef over de 3 Skibe. Af den Beretning om Søværnets Tilstand, som Sneedorff gav Commandeur Fister ved sin Afstrædelse fra Commandoen, ville vi her meddele nogle Uddrag.

Da Capitainlieutenant Ville, strax efter Prinds Christian havde forladt Christiansand, blev rappelleret med sine Kanonbaade, indgav denne Byes Defensionscommission en Forestilling til Prindsen af Augustenborg, om Nødvendigheden af at bygge nogle Kanonfartøier til Stedets Forsvar, og berettede, at 8—10 strax kunde sættes paa Stabelen der, da der baade fandtes Byggeplads og Materialier dertil. Hertil udbad den sig Tilladelse og at Bemanding og Armering maatte vende afgivet, samt „at bemeldte Foller maatte vende satte under dette Steds Commandants umiddelbare Befaling, uafhængig af enhver anden subordineret Commando, da“ — hedder det videre i Skrivelsen — „jeg Stiftamtmand Thygeson isaafald udbeder mig Tilladelse til, at 4 af dem maae vende byggede for min Regning, og af Ds. Durchlauchtighed gunstigt antagne som et velmeent, siondt ubetydeligt Bidrag til Statens og Stadens Forsvar.“ Herpaa svarede Prindsen, efter at have indhentet Sneedorffs Betænkning, at Kanonfartøierne kunde bygges, og var Lieutenant Louis overdraget Bestyrelsen heraf, men hvad Betingelsen angik, da kunde der ikke anderledes indgaaes paa den, end at Fartøierne paa sædvanlig Maade skulde stationeres i Christiansand under en Sø-Officers Commando, som i Overenskomst med Commandanten maatte indrette sine Dispositioner, saalænge han forblev i denne Havn.

Samtidig hermed nedsendtes til Kronprindsen Indstilling om at bygge 30 Kanonbaade, hvoraf de 20 skulde være Foller. „Tanken var“ — siger Sneedorff i sin Beretning — „med en Kanonchalup, der stod paa Stabelen i Frederiksværn, de 5 Chalupper og 4 Foller under Capt. Lieutenant Villes Commando, de 4 Foller, Stiftamtmand Thygeson paa sin Bekostning lader bygge, til-

lagt disse 30, at faae 45 Kanonfartsier til de 5 Defensiondistricter, eller 3 Schalupper og 6 Joller til hvert*). Det forstaaer sig, uden at binde disse Flotiller anderledes til deres Districter, end at de jo paa Generalcommandoens Ordre (endog de for privat Regning bygte, men dog af Kongen armerede og underholdte) kunne beordres at virke, hvor man fandt det nyttigt. Det vil være Os. Sybhd. bekiendt, at H. R. H. Kronprindsen, under 17de October, naadigst har approberet dette Forslag."

"Det var gaaet imode, ved ikke alene at bygge de 4 af Stiftamtmand Thygeson tilbudte Joller; men 2 for kongelig Regning. En af disse 6 vil være afløbet; de øvrige 5 afløbe en hver siette Dag derefter. Idag har jeg, ifølge Aftale med Generalcommandoen, beordret Lieutenant Louis, som forestaaer Bygningen i Christianssand, at sætte snarest muligt derefter 3 Kanonchalupper paa Stabelen, samt Capitain-Lieutenant Stibolt, der har paataget sig at gjøre Seil, Rundholter og Inventarium, at aftale med Lieutenant Louis det Fornødne, for at denne jo før jo heller kunde reise til Frederiksværn, hvor hans Nærværelse, nu ved Lieutenant Schifters Afreise, vil være fornøden, da jeg formoder, at, med de nu nogenlunde dannede Sommermænd, den øvrige Bygning i Christianssand kunde drives under Capitain-Lieutenant Stibolts Tilsyn**)."

"I Frederiksværn staaer, foruden den før Krigen opsatte Kanonchalup, der nu er klar til Afløbning, en Kanonjolle paa Sta-

*) Disse 5 Districter, hvori Kyststrækningen var deelt, vare: 1) fra Christiania, langs Fiordens østre Side, til Frederikshald; 2) fra Christiania, langs Fiordens vestre Side, til Laurvig; 3) fra Laurvig til Arendal; 4) fra Arendal til Mandal; og 5) fra Mandal til Stavanger. Denne Inddeling var strax ved Krigen's Udbrud giort, og en Officier sendt til hvert District, for at undersøge Localforholdene, som vi tidligere have omtalt.

***) Lieutenant Schifter, der forestod Bygningen i Frederiksværn, og Hensler, hvis Fag var Artilleriet, og som bereiste Districtet imellem Mandal og Stavanger, vare nedkaldte til Danmark.

belen. Der er Plads til at sætte alle resterende 20 Fartøier paa Stabelen paa eengang; men der høves ikke asforterret Sommer, uden høist til 1 eller 2 Fartøier; i Christiansand, derimod, efter Lieutenant Sous's Meldning, til 5 Chalupper og 10 Joller. For at faae dette Sommer, er Lieutenant Grove sendt til Arendal med Tegninger og Scabeloner, hvor han ogsaa, ved den særdeles patriotiske Hr. Jørgen Nals Medvirken, kan skaffe andre Materialier og Sommermænd. Braato Egskov, under Laurvig Jernværk, som nu tilhører Kongen, kan ogsaa, paastaar man, levere betydeligt Sommer. Bergmester Petersen, som bestyrer Værket, er villig til at udvise i Skoven, naar han faaer Ordre og det Kongelige Rentekammer derom er tilskrevet etc."

Til denne Oversigt, af hvad der, ved Sneedorffs Aftrædelse, var gjort for Oprettelsen af en Kofflotille, have vi endnu at sige, at Premier-Lieutenant N. G. Lütken var sendt ned til Kiøbenhavn igiennem Sverrig, for at requirere 40 af Holmens Sommermænd med nogle Qvarteermænd opsendte til Norge søværts, og var det da Sneedorffs Hensigt, med dette tilbagevendende Fartoi, at nedstikke Cadetterne, som hidtil havde holdt Academie i Christiania. Vi tage atter Traaden fat i vor Fortælling.

Den 28de October ankom Prindsen af Augustenborg til Frederikstad og inspicerede Forsvarsanstalterne og Tropperne. I en Conferens ombord paa Louisa Augusta, som han lod Jesfen deeltage i, meddeelte han Sneedorff Kronprindsens nylig indløbne Ordre, at begge Linieskibene skulde gaae til Søes, for at agere offensiv imod de i Farvandene tilbageblevne Fiender. Da denne Ordre flere Steder nævnes som H. K. Hoiheds „Dunste," er der Grund til at antage, at den ikke har været ubetinget, men, som ved en tidligere Leilighed var Tilfældet, har overladt det til Prindsen af Augustenborg og Sneedorff, om det efter de dem nærmere bekendte Omstændigheder fandtes giorligt. Om Ordren, der sees at have været dateret Kiel d. 20. October, bragtes til Norge ved Commandeur Fjister, eller den paa anden Vei er kommen dertil samtidig med ham, vide vi ikke; men Sneedorff vidste om den

for Prindsens Komme, og havde i Forening med Jessen opsat en Forestilling, sigtende til at bevirke en Forandring i denne Bestemmelse for Skibene, hvilken her blev overrakt Prindsen. De udviklede heri, at Skibenes Tilstand, baade med Hensyn til Mangelen paa Proviant og Vinterklæder til Mandstabet, og Louisa Augustas usødygtige Forfatning, gjorde et Vinterkryds utilraadeligt. Især med Hensyn til den sidste Omstændighed var en Udskillelse at befrygte i den første Storm, der indtraf, og vor lille, tiloversblevne Force var da atter adskilt og udsat for, enkeltviis at angribes af en overlegen Fiende, de samlede vare stærke nok til at modstaae. I deres nærværende Stilling vare de i Sikkerhed og havde dog Udsigt til, efterhaanden at skaffe den fornødne Proviant tilveie, og naar Isen lagde til, eller for, kunde den største Deel af Mandstabet hjempermitteres til Foraarets Komme. Og endeligen indstilledes, om Skibene ikke hellere maatte faae Ordre til at søge directe til Kiøbenhavn, for dersfra, tilbørligt istandsatte, at kunne gaae i Søen til Foraaret. Disse Grunde indstillede de underdanigst til Hs. Durchlauchtigheds Overveielse.

Prindsen tog ikke nogen afgjørende Beslutning paa Stedet; men d. 31te October erholdt Sneedorff en Skrivelse fra General-Adjutant Fisker, at Hs. Durchlauchtighed nu havde bestemt sig til, at begge Linieskibe, provianterede for 6 Uger, skulde gaae til Søes at krydse. Tiltaklingen af Skibene blev derfor strax sat i Værk; flere Officierer udsendtes til alle nærliggende Byer for at paastrynde Provianteringen og opkøbe Klædningsstykker, til hvis Forfærdigelse Skræddersale bleve oprettede i Frederikstad og ombord i Skibene. Saa snart Louisa Augusta var tiltaklet, og der var Sikkerhed for at Provianten kunde være indtruffen til en vis Tid, bleve Kanonerne tagne ombord fra Fortet Huth og Batteriet paa Kragerøen, og Skibet blev lagt ud ved Siden af Prinds Christian d. 12te November. Capitain-Lieutenant Fasting, der havde været Commandant paa Fortet, kom ombord paa Louisa Augusta som Sneedorffs Adjutant, og ombord paa Prinds Christian kom Premier-Lieutenant Robert Fontenai.

Den 5te November var Briggen Lougen bleven affendt til Frederiksværn, og d. 9de afgik Kanonbaadene til samme Sted, med Ordre, ligesom den førstnævnte, at underlægge sig Capitain-Lieutenant Wille.

Samme Nat, som Louisa Augusta var lagt ud i Løbet, blev der gjort Klarstib paa begge Skibene, og der batailleredes med løst Krudt, nogle Stud med hver Kanon, for at vænne Mandstabet til Ilden. Denne meget gavnlige Exercits er i de senere Aar bleven almindelig indført i vore Skibe. Den gjør den Uvante fortrolig med Larmen af Skuddene og Ilden fra Kanonerne ved Siden af, over og under ham. Vi erindre godt, hvorledes dengang mangen kiel Karl, der sad i Porten for at lade sin Kanon, dukkede Hovedet for Ilden fra Kanonen ovenover ham. Det Animerende i en Kanonade bringer vel Blodet snart i Bevægelse og forjager denne Frygt; men de første Lag i en Bataille kunne undertiden være afgjørende for Udfaldet, og de gives med større Raskhed og Sikkerhed, naar Folkene ikke ere fremmede for Ilden.

I de følgende Dage indfaldt nordøstlig Vind og stiv Kuling, hvilket forhindrede mange af Proviantfartøierne fra at komme Lobet ind. Ikke færre end 20 Fragtbaade kom i disse Dage tilborde og bleve udløstede, og d. 17de var Alt ombord og Linieskibene klare til at seile. Bramstænger og Under-Ræer vare nogle Dage for strøgne, for at holde Afseilingstiden hemmelig saalænge som muligt, en Forsigtighed, der ikke var overflødig paa dette Grændsen saa nær liggende Sted, hvorfra Esterretningen om vore Skibes Bevægelser snart kunde naae de i svenste Havne sig befindende fiendtlige Skibe. Endelig den 18de November, henimod Middag, lettede begge Skibe og stode tilføes med nordlig Vind og godt Veir. Om Estermiddagen vare de under Frederiksværn, hvorfra en Baad kom ud til dem og medbragte 12 Botsker fra forsiellige Districter paa Kysten, hvilke bleve fordeelte paa begge Skibene*).

*) Da der oftere sandt Af- og Tilgang Sted iblandt Officiererne paa Prinds Christian, skulle vi, foruden den Dmtale heraf, Fortællin-

Sneedorffs Ordre for dette Togt var undertegnet af Prindsen af Augustenborg og lød paa, at holde krydsende under Kysten imellem Christiansand og Øster-Rissær, hvor, man havde Efterretning om, at enkelte fiendtlige Krydsere havde taget Station. Paa samme Tid vare alle Kanonfartøier forenede under Cap. Lieut. M. Billes Commando, og denne var beordret at bevaagte den samme Kyststrækning indensfiærs, og, saa meget muligt, holde Forbindelsen med Linieskibene vidlige, saa at han, i Tilfælde af at disse for en Overmagt maatte søge Havn, da kunde øieblikkelig forene sig med dem til fælleds Understøttelse. Til den Ende vare Signaler aftalte, hvorved Sneedorff kunde kalde Vaade ud til sig med Efterretninger; Capit. Lieut. Stibolt var beordret at lægge en Officier paa Ydre-Flekkers eller i Ranesund (Randsfund) og Lieutn. Dietrichson skulde opholde sig paa Merdøen ved Arendal. Til disse, og til Frederiksværn og Ville, agtede Prindsen 3 Gange om Ugen at lade afgaae Efterretninger om, hvad Krigsnyheder, der kunde være af Interesse for Skibene, for at Sneedorff ved Signal kunde begiære sig dem meddelelse. Med Ordren for Togtet fulgte en forseglet, hemmelig Ordre, som efter 14 Dage fra Afseilingsdagen skulde aabnes; dog ifald Skibene

gen indeholder, ogsaa paa behørig Steder gine en fuldstændig Liste paa Officierpersonalet. Saaledes var dette ved Afseilingen fra Frederikstad som følger: Chefen, Capitain Jessen; Næstcommanderende Pr. Lieut. Top; Pr. Lieutenanterne Ferry og Robert Fontenai; Second-Lieut. Thomas Lütken, Rinck, Krieger, H. B. Dahlerup, Christie og D. F. Lütken; Cadet-Maanedslieutenanterne P. Petersen og Kohl, samt Cadetterne S. E. Turen, Voigt og F. Petersen. Paa Louisa Augusta vare: Commandeur-Capitain Sneedorff; Capitainlieutenanterne J. Krieger (Næstcomd.) og Fasting (Estadre-Adjutant); Premier-Lieut. Scheidtman og E. Recke; Sec. Lieut. Carl Holsteen, Schulz, Jens Bang og Böhrendorff; Cadet-Maanedslieut. Bendz og Braag, samt Cadetterne Friedrichsen, Barfred og Horn. Soldatesken commanderedes paa Pr. Christian af Lieutenant Soland af vesterlehnste Regiment, og paa Louisa Augusta af Lieutn. Dpigius af Marineerne.

af en eller anden Aarsag skulde see sig nødte til at anduvs Rattegattet, da tillodes det ham, under Jagttagelse af de befalede Former, at aabne den tidligere. Det var især Forpleiningen af Linieskibenes Mandskab og de forventede Krigsfanger, Vinteren over, man ønskede at befrie Norge for; Prindsen lagde derfor Sneedorff meget paa Hjertet at undgaae Indloben i Havn, for ikke at staae Fare for at blive indefrossen eller forhindret fra atter at komme ud.

Den hemmelige Ordre indeholdt, at naar Skibene havde holdt krydsende 14 Dage eller 3 Uger paa den anviste Station, skulde de søge til Belterne eller Sundet. Spillerummet i Liden var givet, for at Sneedorff kunde oppebie en gunstig Leilighed til Redseilingen; og hvilken af de to Veie, der skulde vælges, maatte beroe paa de imidlertid indløbende Efterretninger om Fiendens Styrke.

De Efterretninger, man ved Generalcommandoen havde om Fiendens Styrke i Farvandene, vare, nogle Dage før Skibenes Afseiling fra Frederikstad, at i det høieste et Linieskib, 1 à 2 Fregatter og 1—2 Brigger vare daglig meldte at krydse under Norstyksten; i Sundet var d. 31te October blot efterladt nogle enkelte Fregatter og Brigger; fra Belterne ventede man, at en Deel af Blokeringsforcen snarlig vilde afgaae (hvor stærk denne var, omtales ikke), og endelig skulde der d. 2den og 3die November kun ligge 4 engelske Transportskibe i alle Rattegattets svenske Havne. Urigtighederne i disse Efterretninger ville vi siden faae at see.

Skibene vare da nu til Søes og indtog deres Station. Den 20de tiltog Kulingen af N. S. D. til en Storm, som henimod Natten stagede om til S. V. og blæste meget haardt hele den følgende Dag. Snart begyndte Louisa Augustas brøstfældige Tilstand at vise sig. Af dens Journal uddrage vi, at om Natten knækkedes Jernkrydshollet til Storehals og Seilet stioede;*) Formiddagen derpaa, d. 21de, brækkedes Voteluren om Bagbord og Fokken blæste bort under Biergningen; om Estermiddagen brække-

*) Lieutenant Bang kom derved til Skade, dog ei farligt.

des Bergineraaen, og Borgen paa Fokkeraaen og Stroppen til Store-Mersdreiereb sprang. Af Seilere, udviser Journalen, saaes om Natten, d. 20de og 21de, en Brig, staaende vesterhen, og om Middagen d. 21de en Skonnert, som laa synderover. Veiret var i disse 2 Dage overmaade haardt; men om Natten til d. 22de bedagedes det og Binden trak sig til N. N. W., og den naeste Morgen var det Bramseils-Kuling med smukt Veir.

Skiondt det er uovelig at sætte Lid til den blotte Hufom-melse, troe vi dog ikke at borde fordølge, at der ombord i Prinds Christian, hvis Logbog og Journaler nu ei findes, maa have være seet nogle flere Seilere, end de nævnte — dog ikke mange — da vi tydelig mindes, hvorledes Officiererne paa dette Skib, allerede Natten over, imellem sig havde lagt Planen for Besættelsen af de forventede Priser og udseet Folk til Priismestere, hvilket havde bestæstiget Tanken saameget, at flere af Officiererne tilbragte Natten paa Stole i Messelukafet. Da Morgenen brød frem forbausedes man derfor, ved at see Linieskibene staae ind imod Land, bort fra de endnu i Sigte værende Seilere, der havde sat Seil og stode S. W. i. Prinds Christians Officierer forebragte derfor Chefen deres Bøn om, at begiære Tilladelse til at jage, hvilket Jæssen gjorde, ved at praeie med omtrent de Ord: „Mine Officierer have bedt mig om, at begiære Tilladelse til at jage.“ Sneedorffs Svar var et Afslag, med Angivelse af Grunden, der var, om vi mindes ret, at hans Ordre bandt ham til, at holde sig østenfor Næsset og ikke at adstille Skibene. Et Par Seilere, som saaes imellem Landet og Skibene, bleve opjagede og undersøgte. Den ene var en dansk Brig, den anden et russisk Pinksib. Dette var da det første Tilfælde, hvor Louisa Augustas strobelige Tilstand yttrede sin fordærvelige Indflydelse paa Skibenes Virksomhed. Selv var den nødt til at søge Havn, og var Prinds Christian sendt paa Jagt, vilde denne være bleven trukket bort fra Kyften og skilt fra sin Makker, og dette troede Sneedorff, ifølge sin Ordre, ikke at torde tillade sig.

Begge Linieskibe søgte nu ind til Frederiksværn, hvor de

ankrede om Eftermiddagen Kl. 4½. Louisa Augusta gik strax iværk med at istandsætte de lidte Havarier. Prinds Christian afgav saa mange Folk, den havde, som forstode sig paa Seilmagerarbejde, for at hjælpe til ved Reparationen af Louisa Augustas Seil, der især var i en maadelig Forsatning. At Skibet ogsaa var læt i en temmelig hoi Grad, saa at man frygtede for at faae Krudtet bedærvet, erindre vi at have været omtalt paa den Tid.

Ved Ankomsten til Frederiksværn underrettedes Sneedorff om, at en Express fra Kiøbenhavn, med Breve til ham, var afgaaet til Christianssand; den blev indhentet og bragte den Ordre, at begge Linieskibe skulde usfortøvet begive sig til Sundet, hvor der laa et engelsk Linieskib, 2 Fregatter og nogle Brigger, som de skulde angribe og bemestre sig, hvorfor det paalagdes Sneedorff, ikke ved Redseilingen at opholde sig ved Smaating, hverken i Søen eller Sundet.*) De Efterretninger om Fiendens Styrke,

*) Ordren lyder saaledes: „Da Beltet i nærværende Dieblif er ganske fri for fiendtlige Skibe, saa anseer jeg det nu for uforneent, at De anløber Beltet. Men, som her paa Kysten og i Farvandet imellem Helsingør og Dragør opholder sig et fiendtligt Orlogsskib, 2 Fregatter og nogle Brigger, paa saa lang en Afstand, at man ingen Skade kan tilføie dem fra Batterierne, vilde jeg, at De, istedenfor at komme hertil med Deres anfortroede Orlogsskib alene, kom hernef med begge Orlogsskibene og Briggen, og med denne Magt søgte lige op hvor det fiendtlige Orlogsskib maatte ligge, for med Kraft og ved dobbelt Ild strax at bemestre Dem samme, samt hvad andet, der siden maatte forefindes i dette Farvand. For at udføre dette, er det nødvendigt, at De ikke opholder Dem ved Smaating, enten paa Redreisen i Søen eller i Sundet.“

„Et Rygte har sagt, at der ved Gothenborg skal have været seet et eller to fiendtlige Skibe; men som De har i Deres Magt at gaae vestenom Derne, vil De ved Deres gode Conduite let kunne undgaae disse, om de skulde være Dem overlegen. Denne Deres Ordre anmelder De til Hs. Durchlauchtighed, Prinds Christian af Augustenborg.“

Det sees af denne H. K. H. Kronprindsens Ordre, at en tidligere har været givet Sneedorff om, alene med Louisa Augusta at søge ned til Danmark. Den var dateret 28de October Kiel, men naaede

Sneedorff modtog her, Løde forskjelligt; men et Brev af 26de fra Generalcommandoen siger med Bestemthed, at ved Bings Laa en Transportflaade paa 50 Skibe, næsten uden Eskorte; denne ventede paa en stærre, liggende ved Helsingborg, som skulde forene sig med den, og hvis Eskorte var et Linieskib, en Fregat og maaskee nogle Brigger.

Den 25de vare de betydeligste Mangler istandsatte. Vinden havde været N. D. med tyk Luft og Sneer indtil den 24de, da kastede den mere østlig og Sydøst med haard Kuling, men var atter den 25de og 26de Nordøst, laaber Kuling med Tøkning og Sneer. Lotserne paastode, at Vinden udenfor var sydlig, hvorfor et Fartoi blev sendt til Søes, for at see hvad Vinden der var. Det kom ind og berettede, at den var sydøstlig med sydlig S. Den 26de om Aftenen gik Vinden ogsaa til S. V., men trak sig om Natten igien sydlig og til S. D., med tyk Luft og Regn, hvilket continuerede til om Aftenen d. 27de, da den gik atter til S. V. og vedblev i dette Piørne indtil den, d. 29de, trak sig til N. V. og endelig til N. N. D. med laaber Kuling, hvilket den vedblev den Dag og Natten over; og d. 30te om Middagen lettede Sneedorff med begge Linieskibene og stod til Søes, skiondt Lotserne erklærede, at Vinden var skral i Søen. Vi have anført Vind og Veir med denne Nøiagtighed, for at vise, hvad der var Uarsag til at Skibene forbleve saa længe i Havn, uagtet den Ordre de havde, uden Dphold at søge til Sundet. Enhver, der kiender de norske Havne, veed hvor bedragelig Vinden der er, især med let Kuling; kun Lotserne forstaae sig paa visse Kiendemærker, der sige dem, hvad den er et Stykke fra Land. Et Beviis paa, at Vinden virkelig i denne hele Tid har været sydlig og østlig i Rattet-

ham ikke, som længerhen af en Skrivelse fra Admiral Bille vil sees. Der var nedlagt Ordre hos Lotsolbermanden i Nyborg til Sneedorff, ved sin Ankomst til Beitet at rense dette for skiondtlige Krybsere — om saadanne endnu der maatte forefindes — og saa ad convenableste Veie at søge til Kjøbenhavn.

gattet er ogsaa den overordentlige Strømsætning, som vi strax komme til at berette, at Liniesskibene modte der.

Til Briggen Lougen, som laa i Christiansand, havde Sneedorff sendt Ordre, at støde til Liniesskibene; men da den ei var ankommen, vilde han ikke oppebie den. Skibene holdt altsaa ad Kattegattet til, bidevind med Force af Seil; Vinden var ret Ost, da de vare komne nogle Mile fra Land. Ved Midnat, Kl. 12½, fik de Marstrands Fyr at see i D. t. S. 3½ Mil gisfet, styrede derpaa S. ½ D. 20, 4 — S. t. D. ¼ S. 7, 4 — Syd 3, 6 — S. t. V. 4 — S. t. V. ½ V. 3, 5. Om Morgenen, Kl. 8, ved Dagens Anbrud, opdagedes fra Prinds Christian, der var forrest, pludselig Land retforud; det var det lave Land af Læsø. Der blev strax vendt, og Loddet gav 6 Favne Vand. Lykkeligviis tilod Vind og Veir begge Skibene at staae ud igien i modsatte Cours; men var Dagen brudt et Qvarteer sildigere, eller havde Farten om Natten været lidt stærkere, vilde de rimeligviis have sat til. Fra Kl. 8 til 9 styredes Nord 4, 3 og Læsø Østhus peiltes da i S. ¼ V. og Vesthukken i S. V. t. V. Vi anføre dette, med alle Omstændigheder, efter Louisa Augustas Journal, som det mærkeligste Exempel paa Forsættelse af Strømmen i Kattegattet, vi have oplevet. Den bliver nemlig, efter Foranstaaende, 16—18 Qvartmil N. N. V. hen fra Kl. 1 til 8.

Da Vinden derpaa gik mere sydlig og trak sig efterhaanden til Sydvest, som forbød at seile Kattegattet ind, stod Sneedorff over under Skagen, for at opsoge den Fregat, som man havde Efterretning om skulde ligge der som Fyrskib. De løb Landet nær og seilede langs med Revet uden at opdage nogen Fregat, og da Mørket faldt paa, dreiede de til Vinden N. V. over. Hvad der passerede om Natten give vi efter Hukommelsen, da vi netop havde Hundevagten, under Lieutenant Thomas Lütken, og altsaa kunne tale som Dienvidne til det Passerede.

Om Natten Kl. omtrent 1, d. 2den Decbr., saaes pludselig fra Prinds Christian et Skibsfyr paa Styrbords (den læ) Boug, som i faa Dieblikke opseiledes og befandtes at være en Drøgs-

brig med tændt Merselanterne. Officieren paa Batten meldte dette strax agter, og var neppe kommen tilbage med Bagtschefen til Styrbords Faldereb, før Briggen var tvers af Fokkerøstet, et Pistolstud fra os, hvor den korte og skarpt intonerede, engelske Commando tydelig hørtes. Et Par andre Seilere, deriblandt et hvidbundet Barkskib (dengang almindeligt iblandt Koffardimænd) saaes ogsaa tæt samlet med Briggen. Bagtschefen sendte strax den yngre Lieutenant ned at purre Chefen, og lod imidlertid den største Stilhed herse ombord, for ikke at røbe os for Fienden. Capitain Jessens Spørgsmaal var, hvor Louisa August var? og da han hørte, at den var tæt til Luvart og sølgelig maatte lige saa godt kunne see Seileren som vi, svarede han — paa Lieutenants Spørgsmaal, om et Par af Øverste-Batteries Kanoner imidlertid skulde gøres klar — „Nei“. Da han strax derpaa indtraf paa Dækket, stod ogsaa han en kort Tid ved Styrbords-Faldereb og betragtede Briggen, der nu faldede mere for os. Endnu før nogen Beslutning var tagen, blev der praiet fra Louisa Augusta, — „at vi vare inde i en Convoi — vi skulde derfor vende, for at staae ud af den til det blev Dag.“ Ved siden at negte to Gange i Vendingen, da vi intet Storseil havde til, og der var lidt Næfese (Kulingen dengang enkeltrebet Mersseils) kom Prinds Christian fra Louisa Augusta. Endelig blev der vendt, og Skibene bleve efter en Times Adskillelse atter forenede. Det forekommer os, at de fremmede Seilere, allerede før vi vare vendte, vare komne af Sigte, fordi, som det troedes, de havde ligget forsættelig med kildrende Seil, for at fukke, og derpaa havde slukket Fyrene. Et Par andre Fyr saaes til Luvart, saa at der ikke kunde være Tvivl om, at vi vare faldne ind med endeel Seilere. Det maa have været tykt og taaget Veir — som ogsaa findes anført i Louisa Augustas Journal — siden vore Skibe saa pludselig befandt sig inde i Convoien. For Briggen, der saae os, to Linieskibe sammen, uden Fyr, kunde det neppe være tvivlsomt, skulde man troe, hvad vi vare, idetmindste at vi ikke vare Convoien tilhørende. Dog var der i Sneedorffs Ordre af 14de

Novembér Tals om 2 Linieskibe (see ovenfor), det formodedes at ligge ved Gothenborg, og som han maatte søge at undgaae ved at gaae vesten om Dertie. Der var altsaa flere engelske Linieskibe i Farvandet, og muligt ere vore blevne antagne for dem, siden det lod som Modet ikke vakte videre Opmærksomhed paa nogen af Siderne. Nok, der stete ikke det ringeste, for os kiendelige Tegns paa Alarm i Convoien. Begge vore Linieskibe stode nu øster over med ringe Fart til Kl. 5 om Morgenen, da der atter blev vendt vesten over, og man vedblev at staae saaledes hen indtil imod Middagen, uden at det findes anført i Journalen at nogen Seilere har været sete.

Uf engelske Beretninger sees, at Linieskibet Vanguard, 74 (84) Kanoner, Capitain Frazer,* blev tilbage i Sundet tilligemed nogle Fregatter og „Sloops.“ Den 30te Novbr. — samme Dag som Sneedorff forlod Frederiksværn — seilede han i Selskab med Cyane, 36 Kanons-Fregat; Belleste, 18 Kanons-„Sloop“ og nogle Orlogsbrigger (8) fra Helsingør, og havde nogle faa Koffardiskibe med sig. „De haarde Storme —“ hedder det — „som paa den Tid indtraf, skilte ham ved en Deel af Convoien. Vanguard, Cyane og nogle Brigger holdt krydsende i Slagerraket til d. 12te Decbr., da de fik søielig Vind og ankom den 20de til Yarmouth.“**) Ingensteds have vi fundet omtalt, at man har mødt vore Linieskibe: det synes derfor rimeligt, at de ikke ere blevne bemærkede, da det var en Tildragelse, man neppe vilde have gjort en Hemmelighed af, og som maatte have vakt Sensation. At Danmark endnu eiede 2 Linieskibe, og at disse vare ude at krydse,

*) Vanguard var Nelsons Admiralskib i Slaget ved Aboukir, derfor i høi Veneration i den engelske Marine. Det førte 84 Kanoner, ligesom Cyane 48, da de Engelse, efter deres dengang brugte „Rating“ altid benævnedes Skibene svagere end de vare.

**) Dette, udentviul for en Snees Kar siden nedskrevne, er udbraget af en eller anden engelsk Bog, men vi ere nu ikke istand til at sige hvilken, da vi have forsømt at nedskrive Navnet.

derom kan man vel tænke sig, at Lieutenanten, der commanderer et saa lille Skib i Flaaden som en „gunbrig“, kunde være uvidende, og endnu mere den „mate“ eller „gunner“ der havde Vagt (der var dengang kun een Lieutenant paa en saadan Brig — Chefen). Denne har derfor maaskee antaget vore Skibe for sine Landsmænd, de eneste, der kunde formodes at være i Farvandet. Prinds Christian var desuden, ved sin Bygning, let at antage for en Fregat, hvorpaa baade om Sommeren havde et Exempel med en engelsk Corvette under Skagen og siden i Marts det følgende Aar, da ved Indgangen til Beltet en af Fregatterne dristigt holdt ned paa den, og dette skete begge Gange om Dagen; let kunne derfor vore Skibe være antagne for Vanguard og Cyane. Men har han end fattet Mistanke, især af Prainingen, saa var der i Diebliffet intet andet for ham at gjøre, end at vente paa hvad der vilde skee, og vanskeligt kan han om Natten have faaet Leilighed til at underrette den Commanderende om de sete fremmede Seilere, da han var den Lævartste i Convoien.

Vi skulle her endvidere meddele de nærmere Omstændigheder ved dette Møde, efter Louisa Augustas Journal. Kulingen staaer angiven Kl. 9 om Aftenen for rebet M. S. Kuling; Kl. 11 for 2 rebet og fra Kl. 12 Midnat og til Kl. 11 F. M. D. for 3 rebet M. S. Kuling; Vinden S. V. med lidt Ustædighed; Luften tyk med Regnbyger. Vi have ovenfor sagt, at Kl. 1 var Kulingen neppe meer end enkelt rebet Mersseils; dette troe vi med Sikkerhed at torde gientage. Sammenholder man den sluttede Seilads af vore Linieskibe, af Briggen og dens Convoiskibe; at Praining skete fra Louisa Augusta og høstes klart; at Commandoen høstes ombord i den engelske Brig; at Prinds Christian to Gange forsøgte at stagsvende — alle Omstændigheder, vi med fuldkommen Sikkerhed mindes — saa har Kulingen den Gang neppe været meer, end hvad vi sige; men Louisa Augustas yderst strøbelige Seil og Reising har gjort en større Reduction i Seilføringen nødvendig, og Kulingen er derefter ansat større end den var i Virkelighed. I Journalen staaer, at Fyret saaes ombord

i Louisa Augusta Kl. 12 $\frac{1}{2}$ forud i Læ; strax efter giordes Klar-
 skib og Storfeilet blev tilsat. Strax efter fik flere Seilere at see
 forud i Læ. Kl. 1 $\frac{1}{2}$ opgav Underseilene. Kl. 2 $\frac{1}{2}$ tilfattede Fol-
 ken og først Kl. 3 vendte S. D. over. Dette stemmer ikke gan-
 ske med den Tid, der efter vor Grindring forløb fra det Dieblif,
 da vi saae den første Seiler og til Prainingen om at vende; thi
 denne skete ikke længe efter at Jesfen var kommen paa Dækket;
 der kunde altsaa neppe være forløbet meer, end en halv Time
 fra første Dieblif. Nogen Tid er der udentviol hengaaet for
 Louisa Augusta vendte, i hvilken Tid Prinds Christian er kom-
 men forud. Prinds Christian negtede saa to Gange at vende,
 hvorpaa den holdt for Veiret rundt, og herved maa bemærkes, at
 ingen af de fremmede Seilere kom i Sigte paany. I denne
 Mellemtid ere Linieskibene komne hinanden af Sigte (ingen af
 dem gif med Lanterne) thi Louisa Augusta vendte Kl. 3 $\frac{1}{4}$ efter
 Prinds Christian, og da den fort efter fik den at see, vendte den
 atter med den hen. Kl. 5 tog Louisa Augusta 3die Reb i Forre-
 Mersseil, hvorved det skierede og blev derfor beslaaet. Farten var
 om Ratten, for Kl. 12—3, 6; for Kl. 1—4, 1; for Kl. 2—6;
 for Kl. 3—4; og for den øvrige Tid 3, 2 i Timen. Til Kl. 8
 var den fra Convoien udløbne Distance atter indseilet over den
 anden Boug, saa at det er næsten ubegribeligt, at Convoien kunde
 være af Sigte. Efter Dagbrud fløredes N. N. V. hen, op imod
 Norge. Det maa have blæst haardere paa Morgenstunden, da
 Journalen udviser, at Store=Mersseil og Kryds=Seilet bleve hær-
 gede Kl. 7 $\frac{1}{2}$ for at tage 3die Reb ind, og Boven=Krydsstangen
 blev strøget Kl. 8 $\frac{1}{2}$, paa hvilken Tid St. M. Seil atter blev sat.
 Kl. 10 tilfattedes F. M. Seil og F. St. Stagsseil, Kl. 10 $\frac{1}{2}$ Kryds-
 Seilet, og et Reb blev udstukket af Mersseilene. Om Middagen
 var det M. S. Ruling med Byger og flyet Luft. Efter Jour-
 nalen have vore Skibe været netop midtveis imellem Skagen og
 Norge Kl. 12 $\frac{1}{2}$, og Kl. 8 skulde de efter Bestikket staae 4 Mtil i
 S. t. V. fra Troms Kirke, men vare Kl. 2 $\frac{1}{4}$, efter at have sei-

let N. N. B. $\frac{1}{2}$ B. 23 Qvartmiil, i D. S. D. omtrent en Miil af denne Kirke, hvilket giver en Forsættelse af 4—5 Miil Dst.

Sneedorff siger, i en Rapport til Admiralitetet, at hans Ordre, for Seiladsen om Matten, havde om Ufstenen været, at gjøre et Par lange Slag om Matten, for at være under Slagen ved Dagens Anbrud; at da 2 andre Fyre vare i Sigte langt oppe til Luvart, maatte han antage, at der vare flere Skibe i Følge, og han vilde derfor gjøre et Slag for at komme op til dem og være til Luvart ved Dagningen; dette var der saa meget mere Grund til at vente ikke vilde have Vanskelighed, som Convoiens Fart maatte være ringe, efter den Hastighed at domme, hvormed vore Skibe havde opseilet den. Saalænge ingen flere Seilere vare sete, maatte Briggen og de to Koffardistibe regnes til de Smaating, hans Ordre bød ham, ei at opholde sig efter. Om Matten tillod Veiret desuden ikke at gjøre noget, og i Mørket at indlade sig med en Force, man ikke kiendte, vilde være uklogt, især med et Skib, hvis Seil vare i saa maadelig Forfatning som Louisa Augustas, og i Betragtning af den Esterretning om, at 2 andre Linieskibe foruden Vanguard befandt sig i Farvandet; den øvrige Deel af Convoien, hvor stor denne end var, vilde derved kun gøres opmærksom og erholde Seilighed til at undflye ved Hjælp af Matten. Det var efter Overlæg med en eller flere af de ældre Officierer, der stode hos ham, at han paa disse Grunde besluttede sig til at gjøre en kort Bout for at komme op til de sete Fyre. Ved Dagbrud vare ingen Seilere at see, uagtet vore Skibe fra Kl. 5 havde staaet samme Cours som de. Han antog da, at Convoien, der desuden neppe kunde have holdt Luven saa godt som vore Linieskibe, var kommen i Læ, rimeligviis ved at fløe op under Norge, for at komme i Kyststrømmen, hvorfor han ligeledes fløede med en Streg eller to i Seilene, indtil han imod Middag fik Landet i Sigte, da Vinden paa samme Tid løiede af.

Krænkende maa det have været for Sneedorff, siden at erfare, at denne Convoi, som et uheldigt Sammenstød af Omstænd-

digheder lod ham gaae glip af, netop var den, han var nedkaldt fra Norge for at angribe. Det er imidlertid tvivlsomt, om noget Stort vilde have været at udrette, om ogsaa Convoien næste Morgen var bleven opdaget, med et Skib, som Louisa Augusta, der var i saa slet Tilstand paa Seil og Reising, at det umuligt kunde have iværksat nogen forceret Jagt, og Fienden var da altid stærk nok til, at have kunnet dække den ikke talrige Convois Retirade til det nærliggende Sverrigs neutrals Havne.

Efter at vore Skibe havde ligget med Stille under Kysten indtil henimod Midnat, sprang en Brise af N. N. O. op, hvorpaa de kastede Syd over. Om Natten fristede det op til stiv Kuling, hvorved Louisa Augustas Store-Mersseil atter skjørede og maatte bierges for at repareres; først Kl. 11 om Formiddagen kunde det igien tilføjes. Om Middagen var Skagen passeret; Vinden var N. O., og Skibene holdt med en Fart af 7—8 Mile Rattegattet ind. Ved at knibe op under Wings saaes endeel Seilere under Landet, staaende udefter. At tage disse, vilde have forarsaget et betydeligt Ophold, da de vare langt til Luvart, idet de med den østlige Vind knebe Landet nær; og Sneedorff var, som man maa erindre, uvidende om, at de Skibe, han var kaldet ned at angribe, vare allerede affeilede; desuden kunde de jagede Skibe snart komme i Sikkerhed paa det dengang endnu neutrals Territorium.

Snart efter opdagedes imidlertid flere Seilere forud, som stode vore Linieskibe imøde. Signal for Klarskib blev gjort Kl. 3, og strax derpaa for at jage (No. 423). Prinds Christian satte nogle flere Seil til, dog uden at forcere, deels fordi den allerede løb stærkt fra Louisa Augusta og deels for ikke at vække formegen Opmærksomhed iblandt de den inødekommende Koffardskibe. Iblandt disse opdagedes, som man kom nærmere, en Delogsbrig, som fattede Mistanke, gjorde Signaler, og, da disse ei bleve besvarede, vendte han først og strax derpaa holdt han med Force af Seil vestenom Anholt. Da Jesen saae Louisa Augusta temmelig langt agterud, og det begyndte at mørkne, ophørte han med

Jagten. At forfølge Briggen vester i Farvandet var under de Omstændigheder ugiørligt: Prinds Christian kunde da umuligt have vundet op igien, imod den østlige Vind, for at komme Sundet ind i Selstab med Louisa Augusta; Briggen havde endnu saa meget Forspring, at den ikke kunde indseiles paa Kanonstud før Mørket faldt paa, og den havde saa mange Fordele imellem Grundene i det vestlige Farvand, at den snart vilde være i Sikkerhed. Louisa Augusta havde strax kun tilsat Store Bramseil, for ikke at vække Opmærksomhed; siden, Kl. 4½, tilsatte den Forre-Bramseil og Under-Læseil, for at samles med Prinds Christian for Mørket — man erindre, at det var i December Maaned — og Kl. 5 gjorde den Natsignal No. 63, at samle sig til den Commanderende.

Uf henved en halv Snees Koffardisibe, der alle uden Frygt vedbleve deres Cours, uden at følge Orlogsbriggens Exempel, passerede nogle Prinds Christian ganske tæt forbi. Hvad de vare — om fiendtlige eller neutrale — kunne vi ikke sige. Flag blev, saavidt vi erindre, ikke heist paa nogen af Siderne; men Jesen vilde ikke opholde sig med at udsætte Fartoi for at undersøge dem. Vare de Fiender, er det ubegribeligt, at de ikke fulgte Briggens Exempel, hvorved de ligesaavel som den, under de stedfindende Omstændigheder, vilde have været i Sikkerhed. Mørket kom paa. Vinden trak sig efter Midnat om igiennem Nord og gik til Vest, og omtrent Kl. 6 om Morgenen antræde begge vore Liniesibe under Hornbæk. Et Fartoi med en Officier blev strax sendt i Land fra Louisa Augusta, for at hente Lotser og forhøre i Fæstningen om Ordre og hvor den engelske Force laa.

Strax efter Dagbrud, da Vinden af N. V. t. V. var frisket op til en rebet N. S. Kuling, ragede Louisa Augusta, som laa foranfor Prinds Christian, i Drift. Der gik allerede en temmelig So, og Louisa Augusta drev saa hastigt ned paa sin Waaler, at der neppe var Tid for denne til at klappe Touget og heise Forrestængestagsseil, for de vare hinanden saa nær, at de næsten rørte hinanden, og et eneste Sammenstød, i den So, der var, vilde upaatvivelig have afmastet dem Begge. En af Prinds

Christians Baadsmænd, saavidt vi erindre, den endnu levende Skipper Hans Olsen, havde den Vandsnærværelse, sieblikkelig at løbe ned til Beddingen med en Dre, han underveis greb; der stod han, med Dren i Beredskab, klar til at kappe i det Dieblif Commando dertil lod ned igiennem Eugen. Næstcommanderende var i sit Lukaf, de af de andre Officierer, der ikke havde Vagt, i Mesfelukafet for at udhvile lidt efter de foregaaende Nætters Vaagen; Mandskabet, paa Vagten nær, havde Tilladelse til det samme, da man ventede faa Timer efter at komme i Engagement. Da den vagthavende Officier kaldte Næstcommanderende ud, foer denne til og raabte ned igiennem Eugen at kappe Touget, og i samme Nu faldt Dren paa det, hvilket en Minut senere neppe kunde have reddet Skibene fra Ombordragning.

Begge Skibe holdt nu under Seil, indtil Kl. 10, da Far-toiet kom tilbage med den udsendte Officier og Lotser. De stode derpaa Sundet ind og passerede Kronborg, fra hvis Volde et entusiastisk Hurra hilsede de hjemvendte Skibe.

Med den fra Land tilbagevendte Officier havde Skibene da erholdt Underretning om, at Englænderne alle, som tidligere berettet, havde forladt Sundet; de seilede derfor videre til Kiøbenhavn, hvor de ankrede udenfor Trekrøner Kl. 2 om Eftermiddagen.*) Strax efter kom der Ordre fra Land til dem, at lette

*) Følgende Brev havde Sneedorff, ved Ankomsten til Sundet, modtaget fra Admiral Bille.

„Kronprindsens Ordre af 28de October, Kiel, assendt over Jylland, maa have forseilet Dem. Kiært er det mig, at den af 14de dennes ved en Coureur har truffet Dem. Capitain-Lieut. Stephanson, som har Post i Helsingør, har allerede længe været forsynet med Instructioner Dem angaaende, som en Følge af at det engelske Orlogsskib med de øvrige havde trukket sig til Helsingborg. Idag ere de alle affeilede (d. 30te Novbr.), altsaa Haabet paa reengang forbundet. Men De kan muligens have mødt dem og Omstændighedene kunne gjøre, at de maatte tilbage igjen til deres forrige Plads. I dette sidste Tilfælde maa jeg herved tilkiendegive Dem H. K. S. Kronprindsens Villie, som er, at De skal attackere Gien-

igien, for at gaas ind i Østersøen; men da Rulingen og Vinden ei tillode dem at komme under Seil og Drogden igiennem for det blev mørkt, maatte de blive liggende, efter at have prøvet paa at lette.

Den næste Dag gif de under Seil, skiondt Vinden var V. S. V. med stiv Ruling, og krydsede for at komme synderester; men lidt over Middag brækkede Louisa Augusta først Krydsraaen og siden St. M. Raan, og de maatte gaas til Ankers igien. Premier-Lieutenant Fontenai, som var syg, afgik her fra Prinds Christian, og i hans Sted blev Second-Lieutenant J. W. Dahlerup fra Batteriet Trekroner commanderet derombord. Denne og den følgende Dag benyttedes til at bringe Louisa Augusta i seilklar Stand, og adskillige Fornødenheder sendtes Skibene fra Land.*) Den 7de lettede de igien, men maatte, efter nogen Tids forgiæves Krydsen, atter gaas til Ankers.

Endeligen d. 8de kom de Drogden igiennem og stode synderester, til under Falsterbo, hvor Prinds Christian detacheredes til Christiansø, for at convoiere nogle Skibe hjem, som havde søgt Tilflugt i Havnen der. Vinden gif om Natten til N. O. med haard Ruling, tiltagende til en Storm, som vedvarede til d. 10de, da Prinds Christian, efter at have været i Sigte af Bornholm

den allevegne i Sundet, om han endog laa aldrig saa nær Helsingborg. Kongen har Eneherredømmet over Sundet, og hvilke Skibe, som antræffes at have passeret Øresund, uden der at have clareret, consisteres som god Priis, uden Hensyn til Flaget. Skulde De træffe noget Fiendtligt for Dem og som flugtede, da forfølges samme uden at stoppe her; men hvor Deres hele Magt ikke behøves, detacherer De alene det Fornødne, og bliver saa Selv paa Rheden. Prinds Christian Frederik vil saa, efter al Formodning, komme til Christiansø, for at bringe de der liggende Priser hertil. Indenfor Trekroner seiler De ikke; men antrer i Kongebybet i Nærheden af Batteriet. Et af Løbene ved Trekroner er forfænket."

*) Af et Forsøg paa, at sende Prinds Christian et Sværanker, som ogsaa af Sneedorffs Rapport sees, at dette Skib maa have stukket begge Ankerne fra sig i Christiansand da det brød igiennem Blokaden.

og lidt nogen Skade paa Seilene, holdt tilbage til Falsterbo, hvor Louisa Augusta imidlertid havde ligget til Ankers. Idet den kom bærende ned og dreiede til agtenom denne, for at praie, sprang Louget paa Louisa Augusta, som laa i Letning, og denne var atter nærved at komme den ombord; dog var der denne Gang mindre Fare, da Pr. Christian havde Seil til, og snart fik Skibet under Commando, da der blev raabt fra Louisa Augusta om at vaagte sig. Skibene holdt krydsende i Farvandet Resten af Dagen og den følgende Dag; adskillige Seilere bleve undersøgte, men alle vare neutrale. Rygter hortes i Mængde om engelske Krydserses Tilstedeværelse i Østersøen; men noiere Sammenligning og Overveielse af dem godtgjorde snart deres Upaalidelighed. Baade og Bud kom ud fra Land at melde om snart et fiendtligt Krigsskib, der laa i den Bugt eller hiin, snart var det en Koffardimand, der var at tage, og naar saa Skibene kom var der Intet. Løse Rygter af denne Slags manglede det ikke paa i den Tid, havde ei heller manglet i Norge: det er en naturlig og almindelig Plage ved en Krigs Begyndelse.

Om Aftenen den 11te, da Vinden var gaaen til Nordvest, blev Prinds Christian atter affendt til Christiansø, og her stilledes den for stedse fra Louisa Augusta, idet denne, Dagen derpaa, modtog Ordre at vende tilbage til Kiøbenhavn og astatle. Vi slippe altsaa her den Ledetraad, vi hidtil have havt i dette Skibs Journaler og Commandeur-Capitain Sneedorffs Rapporter og Optegnelser. For det følgende korte Krydstog i Østersøen have vi ikkun Hukommelsen, og for den øvrige Tid Capitain Jessens Rapporter til Veiledning, da Prinds Christians Journaler gik tabt med Skibet.

Før vi gaae videre i Beretningen om Prinds Christians Hændelser, maae vi her dvæle et Dieblif, for at faste Blikket tilbage paa begge Skibes tilendebragte Krydstog og anstille nogle faa Betragtninger over Samme.

Vist er det, at den oprigtige Glæde, hvormed man hilste Ankomsten af den frelste Rest af Danmarks Flaade, vilde have væ-

ret endnu større, dersom den paa sit Krydstog havde haft det Held, at tilføie Fienden nogen betydelig Skade til Siengield for den Nationen tilføiede blodige Forurettelse, havt det Held at indbringe Priser til Erstatning for de rovede Eiendomme. Det laa engang i Skiebneens Raad, at Intet af dette skulde skee. Er end vor Fortælling ikke oplivet af nogen Daad eller Begivenhed, hvis Glands kunde fryde, eller hvis Frugt tilfredsstille Nationalfølelsen, saa var dog det, at to Linieskibe vare frelst for Staten — at en overmodig Fiende kielt afviskes i sit Forsøg paa at bemestse sig det ene af dem — at de saa tilstedeværende Forsvarsmidler med Klogskab bleve afbenyttede til at sikkre Norges Ryster imod Insulter, og oplive Tilliden hos Folket — at en med Forstand og Iver iværksat Skabelse af et nyt Søværn gav Haab om, at Norge med Tryghed kunde imodsee det kommende Mars Begivenheder — saa var dog alt dette, som for en stor Deel skyldtes de frelste Skibes Befalingsmænd, af saa megen Interesse og Vigtighed paa den Tid, at det ikke kunde savns almindelig Erkiendelse. Vi have viist, at indtil Begyndelsen af November, det vil sige, indtil Fiendens Hovedmagt var passeret Norge paa Piemtoget, kunde Sneedorff ikke giøre andet, end at holde sig rolig med Skibene, hvis Frelse for Fædrelandet var giort ham til bestemteste og meest ubetingede Pligt ved de ham tillagte Ordre, ligesom ogsaa den fiendtlige Blokade en Tid gjorde det til en Nødvendighed. Da var det, at Ordren indløb om at gaae til Søes og giøre Fienden Ufbræk. Inod en Krydstour paa denne Mars-tid gjorde Sneedorff efter Pligt saadanne Forestillinger, som sigtede til at opløse hans umiddelbare Foresatte om, hvad der ikke kunde være dem bekiendt saaledes som ham, Skibet Louisa Augustas for et saadant Kryds usødigtige Tilstand. I den brændende Forbittrelse over det lidte Overfald og Tab, var det saare naturligt, at Nationens Pine og Haab vendte sig til de to Skibe i Norge, at disses Force og fordeelagtige Station blév overvurderet af Folk i Almindelighed. Gaa kunde f. Ex. vide, at Louisa Augusta, skøndt et Linieskib i Navnet, var af en saa svag Force,

at dens Lige ikke var at finde iblandt Fiendens Linieskibe i vore Farvande; den havde 12pundige Kanoner paa Øverste-Batterie og Spundige paa Skands og Bak, Calibre, der forlængst vare ombyttede hos Engländerne med de uden Sammenligning kraftigere 18pd. Kanoner og 30pd. Carronader; og den var derved, naar Kuling og Sø ei tillode den at bruge Underste-Batterie, endog svagere end en almindelig 44 Kanons Fregat. Faa vidste, at den, efter at have henligget i 3 Uar som Vagtskib — allerede et gammelt Skib — var i den meest forfaldne Tilstand, hvorfor den ogsaa var beordret ned til Reparation; at intet Guds var at faae i Norge, eller i den korte Tid kunde forfærdiges, for at bringe den i sødygtig Stand — at dette Skib derfor var lige saa lidt stiftet til at gaae i Kamp med Elementerne i en haard Vinterstid og et, Skib og Guds yderst anstrengende Farvand, som med en Fiende, der i Navnet og det almindelige Publikums Dømmeme var en Eigemand, men som, foruden Overlegenhed i Kanonantal og Caliber, besad Krigsvanthed og den Tillid, en uafbrudt Række af Seire giver*). Havarie paa Havarie beviste, at Sneedorffs Forestilling ikke var ugrundet; og de indtraf under ganske

*) Saaledes var Vagtskibet i Sundet, Fregatten Frederiksværn, tagen af en nominal Undermand eller Eigemand i Kanoner; men Frederiksværn havde 12pd. Kanoner paa sit Batterie imod den Andens 18pd.; den var saa gammel og skrøbelig, at den udenbords var belagt med svære Jernbaand ned ad Siden; en Deel af dens svage og maadelige Besætning (atmindelig for Vagtskibe i Frestid) var efterladt i Land tilligemed flere af dens Officierer. Med denne svage og usvede Besætning, og øvrige usordeclagtige Vilkaar, gik den i Fægtning med den stærkere og øvede Fiende; tabte 12 Døde og 20 Saarede; fik Styrerestaberne overflødt; det var om Ratten, hvor det endnu mere end om Dagen kommer an paa god Organisation og Øvelse: den maatte stryge, og saavidt vi erindre, var den offentlige Mening ikke ganske tilfredsstillende hermed. Saa lidt tilbøielig er man, i Begyndelsen af en Krig, til at veie Omstændighederne og lade den Uheldige vedersfaes Retfærdighed, indtil Erfaringen lærer, at Krigens Subinde er, ligesom Lyllens, lunefuldt.

almindelige Omstændigheder, under al mulig Skaansel og Forsigtighed med Scilforing, endnu for nogen Jagt eller Forceren havde fundet Sted. Det var disse idelige Havarier, der forstyrrede Hensigten med Krydstoget. Sneedorff kunde ikke have den Tillid til sit Skib, som er nødvendig for at bestemme med nogenlunde Sikkerhed, hvad man kan og vil udrette med det; og, hvad der var værre, et andet, godt Skib var knyttet til det, hvis Virksomhed det lammede, hvis Sikkerhed det compromitterede. Begge vare Landets sidste Rest, der ikke torde voves for det usikre Bytte af nogle Koffardisibe. Men vi have tilstrækkelig udhævet, for den sagkyndige Læser, de Vanskeligheder, Sneedorff havde at kæmpe med, og bemærke kun endnu, at en Betragtning, der allerede dengang maatte have Bægt og troste for det lidet Held, vore Skibe havde havt til offensive Foretagender, var den, at et eller andet betydeligt Tab, tilføiet den overmægtige Fiende, vilde upaatvivlelig havt til Folge, at en stærk Magt var bleven efterladt i Farvandet Vinteren over, for at blokere vore Kyster, og det vilde da være bleven umuligt at forsyne Norge, med de nødvendige Krigs- og Livsfornødenheder, til Forelsen af den, det følgende Aar, med Everrig udbrudte Krig.

Prinds Christian stiftes da, som meldt er, fra sin Makker og gik til Christiansø, til hvis Commandant den overbragte Ordre, og efter en Dags Ophold under Den stodte 3 Koffardisibe, som havde søgt ind i Havnen af Frygt for Fienden, til den, for at blive convoierede hjem. Contraire Vinde opholdt dem en Tidlang i Søen. Under vedholdende stormende Veir dreve de om i Østersøen. Streng Kulde indfaldt tillige, saa at Skibets Sider vare overtrukne med en tyk Ismasse; Øverste-Batteries Kanoner havde næsten den dobbelte Tykkelse af Isen, der bedækkede dem, og Fokkehals og Skide maatte den løslaaes paa, hver Gang der skulde vendes. Af Convoien tabtes efterhaanden de to Skibe i det stormende Veir og Snefoget, saa at kun eet var tilbage, som blev taget paa Slæbetoug. To Gange var Prinds Christian i stor Fare for at tilfætte paa Pommersteskysten. For

endelig at krone Uheldet kom det paa Slæbetoug værende Skib, en Brig fra Flensborg, uklar af Linieskibet, som negtede at vende. Rabbeltouget kom rundt om Skibet, og den arme Brig fik, i et Nu, Forstangen reven overbord, Fokkeraaen slaaet af, Bogsprydet og Kranankeret kastet ind paa Dækket. Iuleaften først løb Prinds Christian Sundet ind, og ankrede Juledag i Renden. Convoiskibene ankom siden lykkelig til Kiøbenhavn. Det var en Tour, der i høieste Grad havde været haard for Mandskabet. Et Linieskib er, af alle Glasfer Skibe, den, der er mindst skiftet til et Vinterkryds i vore Farvande, fordi den Fugtighed, som det igiennem Batteriportene indtrængende Vand og Søerne fra oven efterlade paa de underste Dæk, gjør et saadant Skib mere usundt, end de mindre Skibe, hvor Luften snarere kan fornyes fra oven. Vel var det forsynet med nogle Smaaovne, til at opsætte hvor man vilde, og med lange Rør til at lede Varmen hen over Batterierne, for at tørre Dækkene; men de hjalp lidet eller intet; og det meget anstrængende Arbejde i et snevert og farligt Farvand, den strenge Kulde og en ikke meget rigelig Forsyning med Vinterklæder forarsagede paa Slutningen megen Sygelighed iblandt Mandskabet.

Da Prinds Christian var kommen til Ankers, fik det Dre dre til, snarest muligt at gjøre sig klar til at udgaae igien. I Officierbesætningen fandt her en Forandring Sted, idet Capitain Rothe og Premier-Lieutenant Willemoes bleve commanderede ombord, den Første som Næstcommanderende; og Second-Lieutenant Kinch afgik i Land tilligemed Cadet-Maanedslieutenanterne P. Petersen og Kohl samt de 3 Cadetter.

(Sluttes i næste Hæfte.)

Om Oprettelsen af et Militaircorps til Digearbejder, Oprebninger m. m.,

meest med Hensyn paa Jylland og de Oversvømmelser,
det er udsat for.

(Meddeelt.)

(Denne Afhandling har henligget i vor Pult, et Par Aar eller meer, fordi vi stedse maatte indrømme Pladsen til andre Materier, om hvilke vi troede, at de havde en mere umiddelbar Interesse for dette Tidsskrifts egentlige Publikum. Den ærede, Redacturen ubekienbte Forsfatter ville tilgive os denne Opsættelse. Nu, da en ny Stormflods Ødelæggelser (Afhandlingen er fereven i 1825, umiddelbar efter den Oversvømmelse, der hemsøgte det sydvestlige Jylland og Slesvig) har fremkaldt Undersøgelser om de Midler, der lode sig anvende til Forebyggelse af lignende Ulykker i Fremtiden — nu, antage vi, er et gunstigere Tidspunkt kommet for Publicationen af en Afhandling, der, som et Bidrag til hine Undersøgelser, sikkert vil læses med Interesse.)

Lægge vi Danmarks Kaart for os, viser et Dicklast paa det os et Land, ikke alene omgivet af Havet, men sønderflidt af det i en Mængde større og mindre Der og giennemskåret af Fjorde og dybe Bugter. De umiskienkelige Spor vise os, endogsaa uden Historiens Vidnesbyrd, at Landet, lige fra Elagen til Elben, har fra Tid til anden tabt store Strækninger, som Havet bortrev. Historien beretter om Udvandringer, som Følger af store Oversvømmelser, og senere finde vi, ved Dag og Dato frygtelige Naturscener antegnede: Der forsvandt, Landstrækninger gik under, hele Sogne dækkedes af Havgrus, og Rædselsscener af denne Art have gientagne Gange fundet Sted lige til vor Tid. Vi ere derfor nu villigere til at troe den gamle Danckwart, efter selv at have oplevet slige Begivenheder. Dog, ifkun Havets voldsomme Angreb bemærkes af os: Landets Formindstelse ved det daglige Volgeslag; Undergravningen af Brinker; Masser af Jordes Nedstyrtning i Dybet, hvorved Udgang banes for Havet til det bagved liggende, lavere Land, og Værnet imod det ødelæg-

Stovm af N. B., steg i Rattegattet og forarsagede en Indstrømning i Fiorden østerfra tillige?

Vesterhavets Vers Udskillelse fra Fastlandet, Nordstrands Skiebne synes at bebude hvad der kan forestaae mangen Strækning Land i de nordlige Egne af Jylland; og hvo er den, der afgjort kan sige, at dette ei kan stee med det langs Liimfiorden liggende, lave Land.

Eigesom Statsmanden uden historiske Kundskaber ikke kan forudsee, hvad Fremtiden vil bringe med sig, saaledes kan Naturforskeren lige saa lidt sige, hvad Naturkræfter, satte i Dyrer, kunne frembringe, dersom han, dysset i Søvn af Diebliffets Ro, ikke har bemærket eller vil bemærke hvorledes Virkningerne forhen have været, da kun Tilbageblikket, paa hvad der er steet, kan overtude os om hvad der kan stee. Vi see Verne, der dække Fastlandskysten i det Slesvigske imod Vesterhavets Brud, betydeligen aftage i Hoide mod Vesten og hist og her saa godt som giennembrudte. Vi see det sydlige Sogn paa Fano, Synderhoe, nu langt farligere situeret, end for nogle Aar tilbage. Vi see den lange, smalle Dæmning imellem Vesterhavet og Ringkøbingsfiorden paa flere Steder næsten giennembrudt. Hvad har dette Jyllands Værn været tilforn, førend Havet oversyldte det med Sand og Kullesteen? Visseelig er det Levninger af et frugtbart Land: der findes jo Spor af Mark, Enge, Træstubber, Torvejord ic., tilstrækkelige Beviser for hvad det engang tilforn har været. Nu er det, som sagt, Værn for det bagved liggende frugtbare Land, der, naar Værnet er borte, stunder til at gaae samme Udelægelsesens Veie.

Sikkert vil man med mig sande, at Vesterhavet er vort Fødelands farligste Fiende og synes uovervindelig. Men lader os kaste et Blik paa Digerne i Holsteen og Holland, og vi overbevises da om, hvad Mennesket formaaer, og hvad en Menneskemasse formaaer at udføre efter en vellagt Plan.

Efter disse korte forudskillede Betragtninger, ville vi tage

vort Nabolag til Havet i Vestsøls fra en anden Synspunkt, der giver et langt blidere Prospect.

Mangehaande Jagttagelser vise tydeligt nok, at Vandene i Fortiden havde en høiere Stand. Oldtidens Helte kunde befare Naerne med deres Snekker, baade i Siælland og Jylland, og det paa Steder, hvor smaa Baade nu neppe engang kunne flyde. Ankre, Pøle med Jernringe til at fastgjøre Skibe ved, Tanglag m. m. findes nu langt fra Havets Bred, inde i Landets Enge. Dalboinger bære Vidnesbyrd om, at Vandet har igiennem disse havt Forbindelse med Havet. Levninger af Hvedens Been, Østers- Skaller og Lag af Muslingstaller findes flere Allen over Havets nuværende Stand. Fiorde, Bugter og Vigge give overalt umiskien- delige Beviser for, at Vandet i dem er gaaet dybere ind i Landet end nu, og vi see nu det livligste Grønne, de herligste Enge der, hvor fordum den flygtige Fisk foer igiennem Vandet; hvor Na- ren før slog Volgen, der svinger nu den stittige Landmand sin Lee. Aldrig finde vi de Gamles Gravhøie paa saadanne Steder; thi de ere først fremkomne lidt efter lidt i de sidste 1000 Aar; men hyppigen finde vi endnu Levninger af Oldtids-Begravelser, Urner og deslige Sager nær ved Kanten af saadanne lavtliggende Strækninger.

Havet synes saaledes at ville give tilbage her, hvad det ra- sende fratager os paa andre Steder. Dog, Vederlaget gives for Langsomt, og hvad Naturen skænker os i 100 Aar maatte mange Steder kunne vindes i eet Aar, og det ved det rette Baaben imod Havets Indgreb, Spaden.

En aabenbar Feide mod Havet lod sig ret godt tænke mu- lig: store Strækninger af Eng kunde vindes ved forenet Men- neskekraft, og Havet tvinges til at give en Deel af det tilbage, som det andensteds fratager os. Landet er kun lidet bekiendt i saa Henseende, forekommer det mig; Beviis derpaa er, at man har anlagt Colonier paa flette Hedeskrækninger; man har villet frembringe Skove paa en Jordbund, hvor Naturen aldrig lod

Træer groe, og frugtbarere, mere lønneude Steder kom ikke i Betragtning.

Jeg skal her udpege nogle af de Steder, hvor frugtbart Land paa denne Maade er at vinde.

Ved Varde=Naens Udlob, i Bugten ved Hjerting, dannes aarligen, ved saa godt som intet Arbeide, de herligste Marstenge, og naar man drager en lige Linie fra Den i Naens Udlob, tværs over Bugten til Udlobet af Bækken ved Byen Borup, saa seer man en Strækning af en Miils Længde og henimod 1000 Aens Brede (omtrent 800 Tønder Land) der paa nogle Aar kunde blive Eng, og hvortil nu ved en enkelt privat Mand's Kraft maastee vil udfordres 100 Aar. Denne Strækning ligger fordetmeste tør med Ebben, har Slibund og giver i forbedret Tilstand en herlig Engbund. Var dette Stykke tørt, saa kunde der vindes et lige saa stort Stykke langs Landet fra Borup og ned til Balle.

Vende vi os herfra N. N. V. med Diet fæstet paa Raar-tet, saa stode vi paa Fiil=Es, af omtrent 7 Miles Omkreds, hvis Udlob spærres af en Vandmølle, der kaldes Høne=Mølle. Det er blevet mig forsikket, at der intet var i Veien for at lade denne Es løbe ud i Havet, og efter de Underretninger, jeg har indhentet, vilde $\frac{1}{2}$ Kvadratmiil Eng her kunne vindes.

Ved Kolding skulle ogsaa betydelige Strækninger af Bugten kunne udtørres og forandres til Enge. Følger man Landeveien fra Kolding til Gudss Mølle, for at gaae til Fredericia, seer man en Bugt, der løber ind omkring Høense Odde. Vandet i den har paa de fleste Steder kun en Fods Dybde. Det synes ikke vanskeligt at aftvinge Havet denne Erobring, som vilde udgiøre 3—400 Tønder Land, naar Naen, der passeres ved Gudss Mølle, blev fra Broen ledet forbi Bugten og saaledes givet en anden Retning.

Ved Horsens see vi en betydelig Flade, kaldet Flaften, der for det meste er tør, og langs Dannæs Strand, henad Voller

Skov er Vandet lavt, og det vilde være let at indtage betydelige Strækninger til Eng.

Inde i Steensballe Sund kan ligeledes et betydeligt Areal afsvinges Havet, naar en liden Na gives en anden Retning. Ved Steensballegaards Skov, langs Landet imellem Fastlandet og Vaarsøen, ligge store Strækninger, der sikkert fortiente at undersøges. Dog, skulde jeg opregne alle de Steder, hvor der saaledes kunde vindes nyttigt Jordsmon, vilde jeg trætte Læseren og overskride de fastsatte Grændser for denne Afhandling.

Vi ville nu forlade Havet og kaste Diet paa de mange Moser, der ere fyldte med surt stillestaaende Vand; Sumpen, der henligge urorte, opfyldte med Vidier, Pors, Ellepurrer og Luer. Bag Veile ligger, i den store Eng ved Kjøbholt, Strækninger, bedækkede med Luer og Smaakrat, hvilke under en rigtig Behandling vilde frembringe mange hundrede Læs Hø. I Eggen ved Horsens ligge ligeledes betydelige Strækninger, opfyldte med ussel Bustvært, hvor mange hundrede Tønder Land kunde vindes til Eng og Uger. Men kaste vi Diet paa den $2\frac{1}{2}$ Mil lange og brede Bildmose, nordensfor Liimfjorden, maa Forundringen stige, at man lader et saa stort Areal henligge i chaotisk Skikkelse; man fristes til at troe, at Landet er baade mange Gange større og rigere end det er, siden en saadan Strækning kan lades ubenyttet.

De saa heromtalte Steder, der saaledes henligge uoprodde og udyrkede, ere vistnok kun som en Draabe i Havet, imod hvad der overalt i hele Landet virkelig henligger ubenyttet; og neppe feiler jeg meget, naar jeg antager, at Kraftanvendelsen paa saadanne Steder vilde blive Landet ligesaa gavnlig som Besiddelsen af et Biergværk. Vi finde Strækninger af Jord af god Bonitet, belagte med store Stene, henliggende fra Menneftaalder til Menneftaalder, fordi en Privatmand ikke kan overkomme at rense dem. Vi see Strækninger af god Jord midt i de raacste Heder; Fortidens Ugerland bevoret med Lyng; Skovegne, hvor Naturen ikke vil vige for Menneftets ødelæggende Haand og hvor Træplantning og Saaning fortrinlig maatte lykkes, medens Plantager anlæg-

ges i et Jordsimon og paa Steder, der ere mindre gunstige for Skovavlæg.

Unegteligen vilde det være til stort Gavn, naar i et Land, hvor Folkemængden saa betydeligen tiltager som i Danmark, der aarlig, efter en fornuftig lagt Plan, kunde indvindes store Strækninger af Land for Algerbruget, hvad enten det skulde vindes fra Havet, eller ved at aflede Vand, bortstaffe Steen, oprodde Buste og Tuer ic. Meget af dette vil for stedse være umuligt for den private Mand at udrette, og hvad der ligger i hans Magt at udføre, gaaer langsomt fra Haanden, Lønne for hans Arbeide er der liden Udsigt til at han vil komme til at høste, og — han lader Alt ligge som det laa for ham, med Undtagelse af saadanne mindre og partielle Oprødnings og Inddragninger, som følge med et fremskridende Algerbrug og ligge i Enkeltmands Magt.

Er dette indlysende, skulde det da ikke være tænkeligt, at Regjeringen kunde finde det i Statens Interesse at træde til og laane de Kræfter til saadanne Foretagender, som den enkelte Mand ikke er i Besiddelse af? Paa hvilken Maade og ved hvilke Midler lod dette sig giøre? Lad ogsaa her Historien være vor Veileder. De gamle Romere, ja de fleste andre af Oldtidens mægtige og cultiverte Folkeslag brugte deres Soldater til saadanne Arbeider. Soldaterne, holdte til nyttigt Arbeide og hærdede ved regelmige Anstrængelser i Fredstid, dannedes paa denne Maade til at udholde Krigens Strabadser, saa at de svært bepakkede kunde giøre stærke og lange Marscher; øvede i Spadens og Spalkens Brug, kunde de i saa Limer omgive en Leir med Forstændsninger, oprodde et Terrain, bane Veie, grave nye Løb for Floder, ja i Krigen udrette Ting af denne Art, som Nutiden fast vil finde utrolige. Lignende har en nyere Tid seet udført ved Napoleons Soldater. I Sverrig ere betydelige Canalarbeider udførte ved Soldater; ja selv hos os benyttede man det Militaire under Krigen paa lignende Maade.

Lager man Folk fra forskjellige Regimenter til saadanne Arbeider, opstaaer mange Uleiligheder deraf: Regimenter og Corps

afgive i Almindelighed de mindre gode Folk dertil; Officierer og Underofficierer forstaae sig lidet paa denne Art af Virksomhed. Tanken om, at dette Slags Arbeide ikke er deres egentlige Bestemmelse vil lamme Armen og Villien, hvorimod alt dette bortfalder med et eget dertil oprettet Corps, bestaaende af Officier, Underofficier og Menigmand. Et saadant Corps, man kalde det Sappeur-, Pioneer-, Standsgraver-Corps, eller hvad man vil, maatte i Felten useilbarlig være til megen Gavn, idet man var i Besiddelse af forud dannede og indøvede Folk til mange Arbeider, som der ofte i Krigen er at foretage. Og seer man saa hen til den store Gavn, Staten kan have af disse Folk i Fredstid, under selve deres Dannelse, ved at oplæres og holdes i Beskæftigelse med saadanne større, offentlige Arbeider, saunde Grobringere for Fædrelandet — saa forekommer det mig at enhver Indvending om U hensigtsmæssigheden maa bortfalde.

Jylland, som den Provinds, der meest trues af Havet, og hvor der for et Aarhundrede gives Beskæftigelse for et saadant Corps, synes at være den Deel af Landet, hvor Corpset i Regelen og for det første erholdt sit Standquarteer; dog kunde Mandstabet uden Skade tages fra alle Rigets Provindser og vælges omtrent efter de samme Regler som Trainkudstene. Tjenestetiden, der her blev uden Afbrydelse eller Permittering, kunde fastsættes til 4 Aar. Lønnen blev lig Soldaternes, med et Tillæg som for Kronarbeide, naar de vare i egentlig Activitet. Da de i Almindelighed vilde komme til at arbejde i Masse, fielden ringere end compagnieviiis, og ofte komme til at ligge i Leir, saa lod der sig somoftest indføre en Naturalforpleining, hvormed baade Mandstabet var vel tient og Besparelser i Lønningen kunde vindes. Munderingsfagerne kunde være hoist simple. Arbeids-Redskaberne, hvortil maatte høre en transportabel Smede-Ekse for hvert Compagnie, samt Jern, Kul, Træmaterialier og alle Slags Værktøi, for selv at holde Redskaberne vedlige og forfærdige nye, maatte Corpset forsynes med.

Da det ligger udenfor denne Afhandlings Grændser at give

meer end de blotte Grundtræk, skal jeg ikke indlade mig paa videre at omtale Corpsets indre Organisation eller dets Størrelse. Officiererne borde have de fornødne Kundskaber i Mathematiken og dens anvendte Dele, kiende til praktisk Dæmningsarbejde, noget Forstsvæsen, Steenarbejde m. m. Blandt de 6 Corporaler ved hvert Compagnie maatte der være oplærte Steenhuggere, Digesættere og Planteurer; endvidere ved Corpset et tilstrækkeligt Antal af de fornødne Haandværkere, saasom Smed, Tømmermand, Snedker og Piulmand; iblandt Mandskabet fandtes altid bekvemme Subjecter, som kunde oplæres til Medhjælpere hos de forskiellige Haandværkere.

Naar Veiret og Vårstiden forbød alle udvendige Arbejder, maatte Mandskabet alternerende bestæftiges med Vaabensvelser, efter et, for dette Corps særegent, høist simplificeret Reglement, og saadanne Haandarbejder og Sagers Forfærdigelse som fandtes passende, saasom Tilhugning af Steen, til forskielligt Brug: Bulværk, Ledestolper, Steentister o. s. v., Ruhugning af Tømmer, Fascin- og Kurve-Arbejde m. m. En Selvsølge blev det, at Vinterquarteer blev at tage i en By.

Indrømmer man mig, at et saadant Corps, bestaaende af f. Ex. 4—600 Mand, vilde kunne gives en Organisation og holdes i en Virksomhed, som i mange Henseender vilde være til Gavn for Staten, at Fuldstændiggjørelsen af den her udfastede Plan ikke fra Organisationens eller Virksomhedens Synspunkt betragtet kan møde med nogen Vanskelighed; saa er altsaa Spørgsmaalet ene det, desværre altfor ofte hørte, hvorfra tages Midlerne dertil?

Det forekommer mig som, at selv dette lod sig besvare med den Bemærkning, at her kun blev Tale om Forssud til Dprettelsen af et saadant Corps og dets Subsistens i den første Tid, thi dets Frembringelser maatte i Tiden og snart give Bederlag, eller dog for en stor Deel dække Omkostningerne. Til Exempel herpaa vil jeg nævne: naar større Dæmnings eller Digearbejder vare udførte, som enkelte eller flere Communer findes pligtige at ud-

rede Bidrag til; naar et Stykke Land var indvundet directe fra Havet, og Planteriget har opflaaet sin Bopæl der; naar et sum- pigt Terrain var udtorret, Vuste bortroddede, Euer udjævne og Jorden gjort dyrkbar; naar en Strækning Land er rensset for et Overlag af Steen; naar et Quantum Steen er tildannet at tiene til Fæstnings, Havne eller Vulværsbeklædning, Fortougsfliser og Brolægning m. m. I nogle Tilfælde indvindes Omkostningerne ved directe Salg af de producerede Gienstande; i andre ved Betaling af Private for de paa deres Eiendomsgrund udforte Arbejder; og atter i andre, ved Salg af saadanne indvundne og frugt- bargiorte Landstrækninger, som efter Omstændighederne maatte kunne betragtes som Regjeringen tilhørende.

Vel indseer jeg, at Corpsets Bestyrelse vil forekomme Mange at maatte blive meget compliceret, at dets Virksomhed vilde bringe det i Berøring med flere og forskiellige Authoriteter: Generalitet, Rentekammer og Cancellie, foruden Localovrigheder og private Grundeiere; men desuagtet soler jeg mig overbevist om, at Alt lod sig ordne saa simpelt og i Hærmone med Landets Love, saa at en dygtig Corpschef, med duelige Compagniechefer under sig, uden noget kostbart eller talrigt Administrationspersonale skulde være istand til at lede Corpsets Virksomhed og bestyre Forretningerne.

Jeg har ovenfor, mere exempelviis, nævnet 4—600 Mand som Corpsets Størrelse; men var det den eneste Indvending imod det, at det var for stort eller for kostbart, da kunde jo Begyndelsen skee med et mindre Antal, saasom 2—300 Mand, og det blev da let at forstørre det siden, naar man fandt det nødvendigt.

Vel kiender jeg ikke, af andre Landes Historie, Tilværelsen af et saadant Corps; men vare mine Anstuelser rigtige, da indseer jeg ikke, hvorfor Danmark af denne Grund skulde undlade at give et Exempel for andre Lande.

Om Dampskibe

af Licutenant C. van Pockum.

Dampens Anvendelse, som bevægende Kraft for Skibe, der i den senere Tid med hvert Aar har erholdt en forøget Vigtighed og Udbredelse, er i en tidligere Periode alt, til forskjellige Tider, bleven bragt i Forslag. De første Forsøg maatte imidlertid nødvendigen mislykkes, som Folge af de Maskiners Ufuldkommenhed, man dengang var i Besiddelse af. James Watts Opfindelse af Dampmaskinen i dens nuværende Form var det første, der satte istand til at opnaae noget tilfredsstillende Resultat, og ved sildigere Forbedringer har Dampens Anvendelse paa Skibe erholdt en Vigtighed, der i praktisk Henseende allerede i vore Dage viser sig som uberegnelig.

Ret mærkeligt forekommer det, at de første Dampskibsforsøg, ifølge nyere Oplysninger, synes at være foretagne i Spanien, i Aaret 1543. I Nærvarelse af flere, dertil af Keiser Carl 5te udnævnte Mænd, foretog en spansk Sø-Officier, Blasio de Garay, i hiint Aar, Prover i Barcelona med at bringe et Skib paa 200 Tons igiennem Vandet, ved Hjælp af Hiul og af Dampkraft. Dette Forsøg forblev imidlertid uden Folger; andre Forslag i de paafølgende Aarhundreder havde lignende Skiebne, og det blev saaledes vor Tid forbeholdt, at bringe hiin Idee til virkelig Anvendelse.

Symingtons Forsøg paa Glydefloden i 1801, eller vel endnu rettere Fultons senere i Nordamerika, blive saaledes at ansee som det egentlige Udgangspunkt for vor nuværende Tids Dampskibsfart. Stort mere end 30 Aar ere altsaa ikke forløbne, siden Dampens Anvendelse ombord i Skibe; og seer man hen til Kortheden af dette Tidsrum, da vil den Udvikling, Opfindelsen har modtaget, den Udbredelse og Vigtighed, den allerede har erholdt, vistnok forekomme i høj Grad overraskende, ja heri langt at have overgaaet enhver Opfindelse af nogen betydelig Indflydelse paa Menneskeslægten's Cultur.

Det er alligevel fornemmeligen i de sidste Aar, at Dampskibsfarten er gaaen frem med saadanne Kæmpestridt, at de næsten danne en egen Epoke i Dampskibsvoæfenets Historie. Hvo erindrer ikke den Mistillid, hvormed Sømand, lige til for ganske faa Aar siden, betragtede hiin Krafts Anvendelse i Skibsfarten paa det aabne Hav. Man betragtede Dampskibet som et Flodfartøi, høiest som egnet til Kystfart. Man ansaae det som ikke istand til at modstaae Søens Magt og derfor uskicket til at foretage længere Reiser. Disse Meninger have efterhaanden maattet vige for Erfaringen. Dampskibet befarer nu alle Verdens Have, og Dampkraften viser sig saaledes anvendelig i en Udstrækning, man for nogle Aar tilbage neppe engang anede.

I samme Grad, som denne Krafts Anvendelighed bliver større, i samme Forhold maa ogsaa Kundskaben om den tiltage i Vigtighed, for Sømanden i Almindelighed og Orlogsmanden i Særdeleshed. De Forbedringer, der have frembragt dette Resultat, kunne saaledes ikke være uden Interesse, og vi tillade os derfor, her at forelægge Archivets Læsere en Udsigt, deels over hvad der i den senere Tid er bragt i Udførelse med Dampskibe, deels over Dampskibsvoæfenets nyere Tilstand, samt endeligen nogle Betragtninger med nærmest Hensyn til Dampskibets Anvendelighed som Krigsskib.

Begynde vi med at see hen til Dampskibets Maskiner, da finde vi, at de sidste Aars Forbedringer ved disse næsten udelukkende have havt Dampkiedlernes Conservation og større Virkning til Formaal. Ved Fordampningen af det salte Vand, der benyttes ombord i Sø-Dampskibe, blev der tilbage i Kiedlen en Mængde Salt, som i meget kort Tid samlede sig i den Grad, at det overalt, under Vandlinien paa Kiedlens Side og paa dens Bund, udkrystalliserede sig til en fast Skorpe. Der dannede sig herved et fast Lag inellem Vandet og Jernet, eller det Metal, hvoraf Kiedlen var smeddet; Vandet ophørte at være i umiddelbar Forbindelse med selve Kiedlen, og da Saltet er en slet Varmeleder, udfordredes, naar først denne Saltskorpe var dannet, en langt

store Varmemængde, for i Riedlen at frembringe den nødvendige Dampudvikling. Dette havde betydelig Spild af Brændsel til Folge; istedetfor at ophedes til lidt over Vandets Kogepunkt, maatte Riedlen nu, adskilt fra Vandet, jævnlig udsættes for en langt høiere Hedeegrad; den forbrændte; hyppige Reparationer samt en overordentlig kort Varighed for Riedlerne vare heraf en Folge.

Mod dette Onde, soleligt i en endnu større Grad, alt som Dampskibene bleve benyttede paa mere fiernede Stationer, bleve flere Midler anvendte. Det almindeligste iblandt disse, befalet ombord paa alle engelske Admiralitets-Dampskibe, var, at Riedlerne een Gang hver fjerde Time bleve udblæste (blown out) d. e. at et vist Quantum mættet Saltvand og Bundfald blev udladt, og andet Vand istedet herfor atter i Riedlen indpumpet*), Denne, saavel som andre anvendte Metoder, var imidlertid ikke alene forbunden med Tab af Varme og Forøgelse af Arbejde, men utilstrækkelig, og Halls Condensator, der efter sit Princip fuldkommen raader Bod paa dette Onde, maa saaledes vistnok være at ansee som en stor praktisk Forbedring.

*) Det engelske Admiralitet har, efter Naut. Mag. for Mars d. A., befalet alle Chefer af Dampskibe i Kongelig Tjeneste, at anvende den Blanding, som Lieutenant Kennedy har anbefalet som Forebyggelsesmiddel imod Inkrustation paa Riedlernes Bund og Indresider. Forholdet imellem Delene af Blyant og Talg skal nøie iagttages efter Forskriften, og Anvendelsen skee saa ofte som der er Leilighed dertil, hvorved tillige maa tilsees, at alt Bundfald hvergang omhyggelig bortskaffes.

Lieutenant Kennedys Forskrift er, for et første Glas Dampskib, omtrent 16 ℔ smeltet Talg og 2 ℔ pulveriseret Blyant (see Arch. 10de Bd. Pag. 485) vel sammenblandet og paasmurt med en almindelig Tjærekoft over det Indvendige af Rørene og Tidstederne og andre indvendige Dele af Riedlerne, som man kan komme til. Dette bør gøres saa ofte man kan, og altid efter endt Reise. Riedlerne udblæses som sædvanligt hver 2den Time: thi man maa ikke antage, at Riedlerne uden denne nødvendige Forsigtighedsregel ville kunne holdes rene. Afblæsningen borttager en stor Deel af Inkrustationen i opløst Tilstand, og hvad der bliver tilbage efter 11te Bindes 2de Hæfte.

Hall forsyner Riedlen med Ferskvand. Efter, i Dampform, at være bleven brugt til at drive Stæmplet, fortættes Dampen, ikke, som i de tidligere Maskiner, ved Indsprøjtning og Blanding med det kolde Vand, men ved at føres igiennem tynde Metalrør, omgivne med Søvand. Det fortættede, altsaa distillerede ferske Vand holdes saaledes ublandet med Vandet, der bevirker Fortættelsen og det bringes derefter atter op i Riedlen, for paany at begynde det samme Kredsløb.

Det samme Vand er det saaledes bestandigt, der, enten i Damp- eller flydende Form, bliver benyttet i Halls Maskiner. Fyldes Riedlerne ved Afreisen med distilleret Vand, vil ny Forsyning kun forsaavidt være nødvendig, som Læk paa Riedler og Rør, eller uaccurat Slutten af Stæmplerne vil bevirke Spild, og dette kan i disse Maskiner erstattes ved en egen Indretning, hvorved et tilstrækkeligt Quantum Søvand bliver distilleret.

Denne Hr. Halls Forbedring, hvis Princip allerede vil findes benyttet i en, af en Hr. Cartwright, i Aaret 1797 foreslaaet Maskine, er, blandt en Mængde andre Dampstibe, ogsaa anvendt ombord i Sirius, bekiendt i vore Farvande fra dets Reiser paa St. Petersborg. Man har yttret Frygt for, at Fortætningen paa denne Maade ikke skulde kunne bevirkes i saa hoi en Grad, som i de ældre Maskiner, hvorved Tab af Kraft vilde være en umiddelbar Følge. Dens meer og meer udbredte Anvendelse synes imidlertid at vidne om det Ugrundede heri, og at bestemte For-

en kort Reise kan feies bort med Haanden eller et Stykke Værk; og efter en længere Reise, skulde der findes en tynd Skal bannet, vil et ringe Slag bringe den til at falde af i store Rager, som paa Indresiden ere bedækkede med Smørelsen. Dette kan gøres uden Anvendelse af Hammeren, som altid gjør Pladerne ujevne og derfor mere tilbøielige til at modtage Støtper. For mindre Dampstibe vil, efter hver kort Tour, 10 \mathbb{R} Talg til 1½ \mathbb{R} Blyant være nok, og paa længere Reiser denne Mængde to Gange brugt.

Red. Anm. efter Naut. Mag.

dele, ved denne Fortætningsmaade, i Praxis maae antages at være opnaaede.

En Fortætter af samme Art er bleven foreslaaet af Hr. Symington, Søn af den tidligere nævnte. Fortætningsrørene placerer Symington udenbords, lidt nedensfor Vandgangen. Et Dampskib, City of Londonderry, har, med en Condensator efter dette System, gjort flere Reiser paa Gibraltar. Dog, da intet paalideligt Resultat er blevet bekiendtgjort, er man ikke istand til at domme, hvorvidt Hensigten med denne Forbedring er bleven opnaaet. Endeel Plads vil ved den kunne spares indensbords; dog forekommer dette System vel meget udsat for Stød og Vold udvendigfra.

Om bord i „Great Western“ er af Hr. Field, der har leveret Maskinerne til dette Dampskib, bleven indrettet en Pompe, der for hvert Stæmpelslag borttager et vist Quantum af det med Salt mættede Vand fra Kiedlens Bund, hvilket da til samme Tid bliver erstattet med andet Vand. For ei at spille Varmen af det saaledes oppompede Vand, benyttes dette til at ophede Forsyningsvandet.

Denne Methode nærmer sig noget den almindelige Udblæsning. Fordelene ved Hr. Fields Opfindelse ere indlysende, da Udopmpningen her skeer regelmæssigt og det udpompede Vands Hede benyttes. Tab af Varme kan alligevel ikke ganske undgaaes, og med Hensyn til Saltansamlingen, da staaer Methoden i sit Princip tilbage for den der af Hr. Hall er bragt i Brug.

Fra Mængden af de Midler, der ere bleve anvendte for at fjerne Saltet fra Kiedlerne, kan man skionne hvormeget Bigtighed denne Gienstand har været tillagt. For Dampskibe, hvis Farter ere indskrænkede til Østerøen eller mindre salte Have, er det naturligt, at denne Sag maa blive af mindre Betydenhed; dog, seer man hen til Orlogs-Dampskibe, ville disse aldrig kunne bygges for noget bestemt Farvand alene, og Sagen har da for dem en forøget Bigtighed.

De hidtil nævnte Forslag indskrænke sig til Forebyggelses-

midler imod Saltets skadelige Ansamling; en fuldkommen Forandring af Kiedlens Construction er, i Maret 1836, af Hr. Collier bleven bragt i Forflag. Det er nemlig Dampkiedlens Op-gave, med en vis Mængde Brændsel at fordampe det størstmulige Quantum Vand. Jo større derfor den Vandflade er, der bliver udsat for Ildens Paavirkning, desto større Fordele vil man være istand til at erholde, og man vil paa Grund heraf, i de forskiel-lige Dampkiedler, finde en Mængde Midler anvendte for at op-naae dette. I Dampvogne, hvor Kiedlens ringe Omfang er en Hovedbetingelse, har man igiennem denne fra Ildstedet til Skor-stenen ledet Rør, ofte i et Antal af over Hundrede, igiennem hvilke Flammen drives. Berørelsesfladen med Vandet bliver her-ved overordentlig stor, og Fordampningen maa gaae overordentlig hurtig for sig. Et omtrent lignende Resultat er det, at Hr. Col-lier har søgt at opnaae.

Hans Kiedel hviler paa Skibets Bund og er afpasset efter denne. I selve Kiedlen ere Ildstederne anlagte; deres Varme kan altsaa benyttes i alle Retninger. Over Ilden findes Van-det fordeelt i lange Kasser, omtrent 4 To. i Bredden, imellem og omkring hvilke Flammen tillades at staae. Disse Kasser staae naturligtviis i Forbindelse med Kiedlens øvrige Dele; de forsynes fra disse bestandigen med nyt Vand, og den udviklede Damp, samlet i den øverste Deel af Kiedlen, gaaer derfra over i Cylinderen.

Det er vist, at Overfladen, udsat for Ildens Paavirkning, paa denne Maade, betydeligen vil findes forøget. Ikkedestomin-dre lader det dog til, at de i praktisk Henseende langtfra have viist sig at besidde de overordentlige Fordele, Opfinderen i sin Tid tillagde dem. Han angav, at Brændsel-Vesparelsen vilde være saa stor, at man, med Kul indtagne i England, skulde kunne fuldføre Reisen til Sydamerika, ja til Bombay. Disse Forhaab-ninger bleve imidlertid uopfyldte.

Paa Grund af deres Construction, optage Kiedlerne et min-dre Rum, end de almindelige. Fordampningen steer hurtigere,

og en mindre Kiedel vil, som Folge heraf, kunne forsyne en større Maskine. Vandmængden, nødvendig til Dampens Udvikling, bliver herved mindre, og foruden Plads vil altsaa endnu en betydelig Reduction af Vægt kunne finde Sted, idet Vandmængden, det er nødvendigt at vedligeholde i Kiedlerne, i høi Grad vil være formindsket.

Brændselbesparelsen, derimod, forekommer kun ringe. Ved deres udviklede Construction geraade Kamrene let i Uorden, og almindeligen udbredte ere saaledes Colliers Kiedler ikke blevne. Om der ved enkelte Forandringer skulde kunne opnaaes et gunstigere Resultat, lader sig ikke let bestemme; blottet for Rimelighed synes dette ikke.

Et Sikkerhedsror, anbragt af Hr. Collier paa hans Maskiner, synes derimod ved sin Simpeltid fuldkommen at egne sig til praktisk Brug, ved Siden af de almindeligen benyttede Sikkerhedsventiler. Denne „safety-pipe“ er et aabent Ror, hvis Længde er beregnet efter Maximum af den Spænding, til hvilken Dampen i Kiedlen tør drives. Dets ene Ende naaer, paa nogle Tommer nær, til Kiedlens Bund; dets overste Ende aabner sig ud i Skorstenen. Under Maskinens Gang vil nu Vandet i hiint Ror stedse staae noget høiere end Vandet i selve Kiedlen; det vil stige, altsom Dampens Spænding i Maskinen tiltager; og drives endelig Spændkraften til sit Høieste, vil Vandet i Roret naae til dets høieste Punkt; det vil løbe over og ned igiennem Skorstenen, og slukke den altfor stærke Ild, der ellers kunde sætte Skibet i Fare.

Ogsaa Anvendelsen af en slet Varmeleder omkring Hr. Colliers Kiedler vil, efter Theorien, være at ansee som ledende til store Fordele. Blive imidlertid Kiedlerne lælle, vil man kun med Vanskelighed være istand til at raade Bod derpaa, og heri maa vistnok Grunden søges til, at man ikke allerede forlængst almindeligen i Praxis har anvendt hiint Middel til Besparelse af Varme og Brændsel.

En fra alle hidtil brugte, aldeles forskiellig Maade, at ud-

vikle den til Maskinens Gang fornødne Damp, er af en anden Mechaniker, Hr. Howard, bleven bragt i Anvendelse. Hans Idee forekommer os i saa høi Grad at maatte vække Interesse, hans Princip at kunne blive af saadan Vigtighed i sine Følger, at vi, skiondt man muligens allerede vil finde, at vi for længe have opholdt os ved denne ene Gienstand, Riedlens Construction, dog ikke troe, her at borde forbigaae den.

Hr. Howard forkaster aldeles Bruget af Dampkiedlen. Han opvarmer Mercur til en Temperatur af 160 til 200° Reaumur. Qvicksølvet's Overflade bedækker han med en meget tynd Jernplade af uregelmæssig Dannelselse, og herpaa bliver, ved hvert Stæmpeslag, et vist, efter Forbruget afpasset Qvantum Vand ved Maskinen indsprøjet. Den stærke Hede fordamper dette sieblikkeligt. Uden, som i en Kiedel, at være i umiddelbar Berøring med Vand, indvirker den høie Temperatur directe paa den udviklede Damp's Spændkraft, og opsamlet i et opvarmet Rum, der omgiver Cylindren, fore Ventilene Dampen herfra til Stæmpelet.

Denne sindrige Idee er i 1835 bleven anvendt i et Regierings-Dampskib, Cometen, der, efter flere korte Toure med samme, gjorde en Reise til Lissabon. Senere have vi imidlertid kun seet omtalt eet Dampskib, Columbus, imellem Liverpool og Dublin, som konstrueret efter dette Princip. Der kan altsaa ikke være Tvivl om, at praktiske Vanskeligheder maae have viist sig, da ellers Ideen maatte have erholdt en videre Udbredelse. Det var at ønske, at Opfinderen maatte see sig istand til at overvinde disse, for at de store Fordels, Opfindelsen lover, Besparelse af Plads, af Vægt og fremfor Alt af Brændsel, ikke skulle gaae tabte for Dampskibsarten.

Ligesom Dampskibets Kiedler, saaledes have og dets Hiul været Gienstand for mangehaande Forslag og iværksatte Forbedringer. Vi ville her imidlertid kun nævne de to vigtigste af de i den senere Tid anvendte, nemlig de af Hr. Morgan og de af Hr. Galloway opfundne, begge omtalte og udførligen beskrevne i tidligere Hefter af dette Tidsskrift. En Besynderlighed af en

egen Art hefter iøvrigt ved Navnene, der ere tillagte disse Hiul; det er Hr. Galloway, der i 1829 har opfundet Morgans Hiul, denne har kun afkøbt ham Patentet for dem, og de saakaldte Galloways Hiul paaftaaer nu den tidligere her omtalte Ingenieur, Hr. Field, allerede i 1833 at have foreslaaet det engelske Admiralitet.

At det saakaldte Morgans Hiul, med bevægelige Skuffer, er i Besiddelse af store Fortrin, er en Ting der maa ansees for uomtvistelig. Forskiellig Grad af Ned sænkning har kun ringe Indflydelse paa dets Virken, og for Dampstibe, der paa samme Reise ere underkastede saa store Forskielligheder af Dybgaende, ved Forbrugelsen af et betydeligt Kulforraad, er dette en Egenstaa af allerhøieste Vigtighed. Dets Kostbarhed har imidlertid havt til Følge, at ikkun saa Dampstibe udenfor Delogsfarten have anskaffet sig det. Den Mængde Led, der ere nødvendige for Skuffernes Bevægelse, gjør at disse Hiul ere af mindre Styrke end de almindeligen brugte; vil man raade Bod herpaa forøges deres Vægt. Bevægeligheden af Hiulets Dele har stærk Friction og hyppige Reparationer til Følge, hvorved det i forholdsvis kort Tid bliver opslidt.

Uagtet altsaa, at flere Dampstibe, f. Ex. det bekiendte Dr-log's-Dampstib Medea, paa en Station i Middelhavet, have viist sig tilfreds med disse Hiul; uagtet Dampstibet Spitfire, der under en Orcan paa Den Barbadoes blev kastet om paa Siden, vel tildeels kan antages, at have skyldt Morgans Hiul sin Frelse: bliver det dog omtvistet, at dets Fordele kunne opveie dets Kostbarhed, dets mindre Styrke og Varighed. Der er altsaa kun liden Udsigt til at disse Hiul nogensinde skulle blive almindeligen optagne.

Længt mere praktiske synes Galloways cycloidiske eller deelte Skuffer (split-paddles) at være. Man vil i Archivets 10de Bd. Pag. 58 finde Fordelene fremhævede ved denne Opfindelse. En ikke ganske uvæsentlig Omstændighed vil hertil endnu være at tage i Betragtning. Det er ofte blevet fundet hensigtsmæs-

figt, naar Dampskibet skal drives frem alene ved Seil, at borttage de nederste Skuffer, der slæbe i Vandet, for saaledes at bortrodde en ikke ubetydelig Modstand for Skibets Fart. Hvormegen Dymærksomhed man end anvendte for atter betimeligen at paastrue dem, førend ondt Veirs Komme, saa var dette dog ofte forbundet med Besværlighed, fornemmeligen paa Grund af Skuffernes Størrelse og Uhandlelighed i deres gamle Form: for en stor Deel vil dette Onde findes afhjulpet ved Galloways Hiul.

Hurtigheden, med hvilken Bruget af disse Skuffer har udbredt sig, kan man vistnok antage som det sikreste Beviis for deres praktiske Nytte. Blandt de nyere, mere bekendte Dampskibe har Great Western Hiul efter Hr. Galloways Princip; Gorgon en Modification af dem; kort, de synes paa Veien til, inden kort Tid, at fortrænge de hidtil brugte Skuffehiul med hele, massivere Klapper.*)

*) I Hr. Stevensons „Civil Engineering in America“ omtales en Forandring ved Skuffehiulene, som skal være temmelig almindelig indført i Amerika; den bestaaer i, at Skuffelbrædtet ikke rækker heelt over Hiulet, fra den ene Ydreperipherie til den anden, men kun over Halvdelen eller Trediedelen; paa den anden Halvdeel eller de to andre Trediedeles staae de igien i tige Afstand lavere placerede. Bedst forstaaes dette, ved at tænke sig Hiulet med de almindelige Skuffer sauget igiennem paa to Steder, i Planer perpendiculaire paa Axen, saa at tre ligestore Hiul med Skuffer fremkomme. Man dreie nu de to inderste af disse Hiul saa meget tilbage, at deres Skuffer dele Afstanden imellem Skufferne paa det ovrindelige Hiul i 3 lige Dele. Fordelen herved er, at Stødet af hver Skuffel imod Vandet formindskes til en Trediedeel af hvad det før var, at de gribe Vandet snarere efter hinanden, saa at der fremkommer en mere stadig Resistance, og Vandet sættes ikke saameget i Bevægelse som før.

Det var denne Idee — siger Un. Serv. Journ. for Marts d. X. — som Lieutenant Hall har modificeret, ved at anbringe Skufferne i Diagonalen paa Hiulets Ydreperipherier. De to concentriske Ringe, der danne Hiulets Ydreperipherier, have deres Eger, eller Radier til Hiulaxen, placerede saaledes, at en Linie, trukken fra Enden af en Radius i den ene Ring til Enden af den nærmest modsvarende Radius i den anden Ring, ikke falder parallel med

Blandt de Dampskibe, der i den sidste Tid har opvakt meest Opmærksomhed, indtager vistnok den nysnævnte Dampregat *Gorgon* en udmærket Plads. Den findes flere Gange omtalt i dette Tidsskrifts sidste Hefter. Tanken om, hvad der med Skibe af denne Art maa kunne udrettes, paatrænger sig uvilkaarligen enhver Militair, idet man læser Beskrivelsen over denne stærke Drølogsmand i en ny Form. Mindre er det imidlertid paa Grund af dette Skibs militaire Styrke, at vi paa dette Sted hendrage vore Læseres Opmærksomhed paa det, end snarere for at omtale den mærkelige Simplification af Maskinernes Construction, der ombord i dette Skib har fundet Sted.

Midlet, hvorved dette Resultat for største Delen er opnaaet, er Cylindrenes Anbringelse, lige under Piulenes Axe eller Maskinbommen, og den directe Anvendelse af Stæmplernes Kraft paa samme. Forestiller man sig den overordentlige Vægt, af Balancer til 2 Maskiner af 160 Hestes Kraft, og dernæst Vægten af disse Forbindelsesmidler med Piularen, da vil man let indsee hvilken Reduction, derved har fundet Sted. Det er ikke alene Formindskelse af Vægt, men ogsaa Besparelse af Plads, der ved denne Forandring maa være vunden, og paa samme Tid, som

Piularen, men i Diagonalretningen: imellem disse Radier befæstes Skuffelbrædtet, som kan være af Træ eller Jern, hvorved det tilige boies lidt krumt, saa at alle Skufferne fortløbende danne belgefornige Planer. Modstanden i Bandet bliver derved stadig og jevn, ganske som Aarens, med Undtagelse af at den er uden Ophør. Der finder ingen Stoi eller Støden Sted, en vigtig Omstændighed ved Krigsoperationer, da et Dampskib med disse Piul kan om Ratten nærme sig en Fiende, uden som nu at høres længe isorveien paa Barmen af dets Piul. Al Rystelse ophører med disse Piul; intet Bogvand frembringes; den største Regularitet og Jevnhed hersker i Kraften som gaar paa Maskineriets Dele; og endelig vindes større Fastighed. Simpelt i Construction og følgerig mindre Bekostelighed, end ved de fleste andre Skuffepiul, ere ogsaa store Fordele ved denne Opfindelse, som allerede anbefales fortrinligen ved de flere dermed anstillede Forsøg.

Reds. Anmærkning.

Maskinen saaledes vinder i Lethed og Compacthed, vil den vinde i Styrke, idet Kræften umiddelbar vil blive anvendt til Axens og Hjulenes Omdreining.

Ogsaa finder man anført, at der, ved Bygningen af Gorgons Maskiner, er bespart en Vægt, der skal beløbe sig til henved 80,000 Pd., eller meer end det Dobbelte af Vægten af vore mindre Corvetters Batterie. Axen er understøttet, eller tildeels baaret af Soiler, der hvile paa selve Cylindrene; den hele Kraftanstrengelse til Hjulenes Driven er saaledes concentreret til Cylindrenes Basis; og ikke at tale om den høie Grad af Fasthed, man herved er istand til at give en saa sammensat Maskine, i hvilken den allermindste Usvigelse, i de forskiellige Deles relative Stilling, har en saa betydelig Indflydelse paa den hele Maskines Gang, opnaars til samme Tid at fjerne en stor Deel af den Rysten, Enhver vil have bemærket i alle Dampskibe af almindelig Construction, et Onde, der udentvivl i Længden ikke kunde være uden Indflydelse paa selve Skibets Styrke og Varighed, især naar dette tillige er betyngt med Bovenvægten af et svært Batterie. Det er den store Reduction af den for hvert Stæmpelslag sig bevægende Vægt, Hjulskuffernes delvise Slag imod Vandets Overflade og endelig den Skibets stærke Forbinding, der skyldes dette Resultat.

Det er imidlertid ikke de, i de sidste Aar, ved Maskineriets Construction foretagne Forbedringer alene, der have bevirket de overordentlige Fremstrid i Dampskibsfarten: det er tillige, deels den fuldkomnere Udførelse af Maskinens mechaniske Dele, deels de forbedrede Former af Skibet selv og det passende Forhold imellem Dimensioner og Kraft, som Erfaringen har udfundet. Det er den Størrelse, man i den sidste Tid har været — om vi tør bruge dette Udtryk — at give Dampskibet, som fremfor Alt har sat det istand til at foretage Reiser, man hidtil betragtede som umulige med et Dampskib.

Medens Seilskibet bygges til at bære en svær Reising, bliver denne for Dampskibet ifftun en Biting. Den Brede, der er

nødvendig for at give Seilskibet tilstrækkelig Stabilitet og skaffe Støtte for dets Reising, trænger Dampskibet ikke til, og dets Form undergaaer herved en betydelig Modification. Vægten er concentreret nær dets Centrum; Seilenes Kraft tvinge ikke dets Forrib ned i Vandet; en Reising's Vægt betynger ikke dets Endepunkter. Dampskibets Form bliver altsaa langt, smalt og fylde i dets Midte, hvorimod det mod For- og Agterstævnen erholder en næsten hidtil ukendt Skarphed.

I Seilskibet, bygget til at drives frem af en Kraft, der virker fra Siden, er Udristens Forebyggelse en Gienstand af høieste Vigtighed; Dampkraften derimod virker i Skibets Diametralplan; Altet dette maa have Indflydelse paa Dampskibets Former, og vi see saaledes dette, med ringe Riis, at være undertiden næsten fladt i en stor Deel af dets Udstrækning. Great Western er saaledes, til Exempel, efter Beskrivelserne, næsten fladbundet tre Fierdedele af sin Længde. Forholdet imellem dets Brede og dets Længde imellem Perpendicularerne er under 1: 6, og det samme Forhold finder Sted i det endnu større og nyere Londonner Dampskib, British Queen.

Det er imidlertid, som før paaapeget, den Størrelse, der i den senere Tid er givet Dampskibe, som først har gjort det muligt for dem, med Lethed at krydse Verdenshavene. Det viste sig, under Dampskibets meer og meer udbredte Brug, at dette blev bedre som Solskib, alt eftersom dets Størrelse tiltog og dets Kraft i passende Forhold hertil forøgedes. Snart fandt man, at Storm og Sø ikke længer satte nogen uovervindelig Skranke for dets Anvendelse; og har Erfaringen først bragt til dette Resultat, er det kun Kulmængden, et Skib kan rumme, der betynger Længden af dets Reiser.

Det er bekendt, at den Maskine, der arbejder med en betydelig Hestkraft, forholdsvis forbruger færre Kul end den mindre Dampmaskine; dette, for lang Tid siden bekræftede Factum, vil allerede i en væsentlig Grad sætte det større Dampskib over det mindre.

I Modstanden, forholdsviis til Drægtigheden, er det imidlertid, at en endnu større Fordeel findes for det sværere Sø-Dampfskib. Tvende Skibe, der skulle drives til samme Fart, ville nemlig have en Modstand af Vandet at overvinde, der paa det nærmeste vil staae i Forhold, som deres største Sectioner (Forstiellen af Former udenfor Betragtningen) det er: som omtrent Quadraterne paa deres Dimensioner. Maskiner, der staae i dette Forhold, ville altsaa kunne drive disse Skibe lige hurtigt frem. Men bemærker man nu, at det største af hine Skibes Drægtighed vil være tiltaget som samme Dimensioners Cubus, saa indsees, hvor meget større et Quantum Brændsel, i Forhold til Maskinens Kraft, det større Skib vil være i stand til at rumme, og hvor ulige længere Vei det paa Grund heraf vil være istand til at tilbagelægge med dette Forraad.

Ogsaa seer man Dampfskibe, efter Great Westerns Forsøg, bygges med stedse forøgede Dimensioner. Sirius, det første Dampskib, der foretog Reisen over Atlanterhavet, er omtrent 700 Tons drægtig; Great Western, paa 1340 Tons, gjorde det allerede paa dets første Reise indlysende, hvor stor en Fordeel, det større Skib paa en længere Reise har over det mindre; og British Queen, der senere blev bygget til at fare som Paket imellem London og New-York, erholdt den overordentlige Længde af 275 engelske Fod og en Drægtighed af 1800 Tons.

Ligesom den senere Tids Erfaring viser os, at Dampskibet er istand til at bierge sig i Sø, og til at befare stormfulde Farvande,*) lige saa vel som et almindeligt Seilskib; saaledes see vi ogsaa det velbyggede Dampskibs Seilevne langt at overgaae, hvad man af dette Fartøis Bygning og reducerede Reising kunde have

*) Forfatteren erindrer, allerede i 1825 at have seet et Dampskib uden Hiul ankomme fra England til Valparaiso, bestemt til at fare imellem forskellige Steder paa Vestkysten af Sydamerika. Dets Overreise havde været omtrent 4 Maaned, ikke stort mere end et almindeligt Seilskib vilde have brugt.

Grund til at vente. Om Dampskibet *Dee*, et af de bedste engelske Regjerings-Dampfartøier, siger saaledes Lieutenant Ramsay, dets Chef paa en næsten treaarig Station i Vestindien, at dette Skib som Videvind-Seiler, naturligviis uden Damp, var en fortræffelig Luvholder. Dets Smalhed uagtet, besad det en ikke ringe Grad af Stivhed, og han antager, for Seil alene, i de vestindiske Farvande at have tilbagelagt en Strækning af henved 14,000 Qvartmiil.

Langt mere paafaldende, i Henseende til Seiløynen, er endnu de Rapporten, man har fra Middelhavet om *Medea*, et Dampskib, byggt af Hr. Lang, der i det Hele har gjort Epoke iblandt de engelske Damvorlogsmænd. Dette Skib, hedder det, har flere Gange, uden Vanskelighed, været istand til til at krydse sig ud fra Malta. Det negtede aldrig at gaae overstag, under Omstændigheder, der ofte bragte andre Skibe af Estadren til at negte at vende; og, hvad der er det mærkeligste, i stiv Ruling har det, under Krydsning, gientagende havt afgjort Fordeel over de øvrige Skibe af den daværende engelske Flaade i Middelhavet. Denne Kiendsgierning, der muligt kunde antages for en loseligen fremfat Paastand, anført i almindelige Udtryk i en Rapport, vil af Sir Robert Stopford, den commanderende Admiral, paa udtrykkelig Forespørgsel, findes at være bleven bekræftet for Fregatten *Rotas* Chef, medens dette Skib, samlet med den engelske Flaade, opholdt sig i Toulon.

Great Western, bygget i Bristol, foretog under Seil Reisen herfra til London, hvor den skulde indtage sine Maskiner. Med 600 Tons Kul ombord tilbagelagde den, paa 43 Timer, Veien fra Landsend til Dover. Den løb paa denne Tour flere end 100 Seilere forbi af alle Storrelser, og mødte kun een, der var istand til at maale sig med den — en ny Orlogsbrig efter Sir W. Symond's Tegning, en Klasse Skibe, der ere noksom bekiendte for deres gode Seilads. *Great Western* fandtes at være overordentlig stiv, og fortræffeligen at kunne føre Seil; det vendte særdeles hurtigt — „som en Top,“ hedder det i Beretningen; løb 8 Miils

Fart klobbidevind, 9 Miil med Vinden tværs og som Maximum paa denne Reise 10 Miil.*)

For en Orlogsmand maa denne Dampskibets Seilevne, forenelig med alle Egenstaber, der udfordres af det for at komme hastigt frem med Dampkraften, være af en overordentlig Vigtighed. Dampen er Hoved-Bevægkraften: med nærmest Hensyn til denne maa altsaa Dampskibet bygges; men lader sig hermed forene, at det under mangehaande Omstændigheder er brugeligt som Seilskib, da ere Fordelene indlysende. Dampskibet bliver da ikke længer relativt ubevægeligt, i den Tid dets Damp ikke er oppe; blokerende en Kyst eller en Havn, er et vedholdende Forbrug af dets Kulforraad ikke stedse nogen bydende Nødvendighed; det sættes altsaa istand til, meget længer at holde ud paa den det anviste Station. I Soen, samlet med en Esfadre eller med enkelt Skib, vil det ofte uden Damp kunne følge deres Bevægelser; Brændsel vil spares, og istedetfor under hele Toget, med

*) Om Dampregatten Gorgon hedder det, i N. Mag. for Oct. 1838, at den afgik den 8de Sept. fra Portsmouth med Linieskibet Venerable paa Slæbetoug. Venerable var under Jurymaster og stal 19 Fod. Ved Damp alene fik de snart $7\frac{1}{2}$ Miils Fart, med Kuling 4, Vind N. N. D. Ved Spithrad forlod Kotserne dem og Seil blev sat paa begge Skibe, Farten $8\frac{1}{2}$. Da de stode ud rundt om St. Helens, havde de, med Vinden tværs, $9\frac{1}{2}$ Miils Fart; der gik svær Kraft paa begge Slæbetouge, et paa 9 og et paa 11 Tommer. Kulingen friskebe, og Kl. 9 E. M. D. klobbedes Mersseilene paa begge Skibe og de knebe til Vinden med spillende Klyver; Farten var 8 Miil, med nogen Sv. Kl. 3 om Morgenen biergedes alle Seil, og Ræerne brastes siickont; og nu stode de ind imod Plymouth med en stiv Kuling fik i Stavn. Da var det, at Gorgon lagde sin Styrke for Dagen, ved at bugserer Venerable med $6\frac{1}{2}$ Miils Fart for Dampen alene. Ingen Bevægelse føltes af Mastneriet. Krængningen var kun 4° under de klobbede Mersseil. Dampen reistes fra koldt Vand i 45 Minuter. Gorgons Dybgaaende var $16\frac{1}{2}$ Fod for, og 17 agter. Høiden af dens Batterieporte over Vandet er $5\frac{1}{2}$ Fod.

forte Mellemrum, steds at behøve ny Forsyning, vil det, med mindre Bekostning, lang mere uafbrudt kunne holdes samlet med Flaaden og være beredt til, med kort Varsel at være til Brug med Dampkraft i paakommende Tilfælde.

Som Bygningsmaterial for Dampskibe forekommer Jern i de sidste Aar alt meer og meer anvendt. Allerede tidligere bleve saadanne Jernfartøier benyttede som Flod-Dampskibe; i den sidste Tid see vi Jern-Dampskibe blive mere almindelige; de blive nu benyttede paa Soen, og i Aaret 1837 afgik saaledes, til Exempel, den smukke Jerndampbaad, Egyptienne, bestilt af Mehemet Aly, fra Liverpoel til Alexandrien. Denne Reise, anslaaet til en Afstand af 830 Meil, fuldførte den, Anløbninger fraregnede, paa 18 Dage, og i de om den offentlig giorte Beretninger roses den som et tørt, mageligt og godt Selskab.

Skiondt man ogsaa i den senere Tid har gjort Forsøg med at bygge Skibskibe af Jern (en Brig, bygt af Jern, „Drousidés“, 271 Tons drægtig, er saaledes for nyligt afgaaet fra Liverpool til Brasilien) saa synes dog Dampskibet, befriet for den Anstrængelse og Vriden, som en svær Rejsnings Bevægelse i haardt Veir have til Følge, langt mere, end hiint at egne sig til at bygges af dette Material. Fordelene, man tillægger disse Dampskibe, bestaae fornemmelig i en større Varighed, i deres Sikkerhed for Ildsantændelse og i deres større Rummelighed, idet Bygningsmaterialiet naturligviis optager langt mindre Plads. De ere kiøligere, end Skibe af Træ, som Følge af Jernets større Evne som Varmeleder, formedelst hvilken deres Temperatur aldrig meget vil kunne overstige det omgivende Vands Varmegrad, og de skulle endeligen være lettere end Træskibe, hvilket fortrinligen vilde giøre dem stikede til Flodfart og til Afbenyttelse i grunde Farvande.

For at forhindre Jern-Dampskibet, ved paakommende svær Væk, fra at synke, er det, ved vandtætte Jernskodder, tværskibs deelt i forskellige Rum. Skulde altsaa det ene af disse end, ved Uheld, løbe fuldt af Vand, vil Tomheden i de øvrige dog bære Skibet op; og Faren, der ellers vilde skyde af et saa svært Byg-

ningsmaterials Benyttelse, bliver herved for en stor Deel fiernet. En Vanstuelighed af en anden Art truede imidlertid Jern=Dampstibet, der vilde vove sig af Sigte af Land: dets magnetiske Virkning paa Compasset. En Mængde Forsøg ere i den Anledning blevne foretagne, og Professor Barlow er det lykkedes, idet han placerer Compasset i en vis Høide over Dækket og over Korgængerens Hoved, at giøre hint uundværlige Instruments Brug muligt ombord i Skibe af dette Slags.

Rainbow, det største Dampstib af Jern, der endnu er bygget i England, er i Længde 190 engelske Fod, Brede 25 Fod, drægtig 582 Tons. Det har Maskiner af 180 Hestes Kraft, og benyttes til Paketsart imellem London og Antwerpen. Denne Strækning, 47 til 48 Miil, skal det engang have tilbagelagt i den korte Tid af 14 Timer. Det er byggt i Liverpool, af Mr. Laird, der, foruden Rainbow og Egyptienne, allerede paa sine Værfter har fuldført 12 til 15 Dampstibe af samme Material; og Rainbow antages af Mange for et af smukkeste og et af de hurtigste af alle de Dampstibe, der befare Themsen.

Til Orlogsmænd, bestemte til at bære svært Skjts og til at udsættes for den ved Skydningen frembragte Rystelse, er det imidlertid neppe rimeligt, at Skibe af hiint Bygningsmaterial for Tiden kunne komme i Betragtning. Til Brug, derimod, ved Passage over Belter og Sunde, helst i vore lidet salte Farvande, forekomme de os, langt bedre at være stikkede, og de synes, paa Grund af deres Varighed, her meget at maatte anbefale sig.

Vender man Blikket omtrent 10 Aar tilbage i Tiden, for bedre at kunne betragte So=Dampstibsfontens Fremskridt i den sidste Periode, da mindes vi, at de dengang nys etablerede Dampstibsforbindelser over Nordseen, fra London og Amsterdam til Hamborg, bleve ansete som en dristig Løsning af en høist vigtig Opgave. Dampstibe som „Willem de Erste,“ som „de Borse van Amsterdam,“ paa et Par Hundrede Hestes Kraft, bleve dengang ansete for, lige saa meget at udmærke sig ved deres Størrelse, som ved

den Regelmæssighed, hvormed de, det aabne og stormfulde Hav uagtet, vare istand til at fortsætte deres Farter.

Urolighederne i det for England vigtige Land, Portugal, bragte snart Dampskibsforbindelser tilveie imellem Falmouth, Porto og Lisabon. Det biscay'ske Hav, Spansteseen, saae man nu, lagde ikke Dampfarten uovervindelige Hindringer i Veien, og Gibraltar, Malta og Corfu bleve snart satte i directe Dampcommunication med Moderlandet.

Algier var imidlertid faldet i de Franskes Hænder. Franzen maatte strax levende føles til en regelmæssig Forbindelse med dette nyerobrede Land, og Dampskibslinien fra Frankrig til Algier, den første i Middelhavet, om vi ikke feile, blev heraf en umiddelbar Folge. Paa dette Farvands heldige Beseiling fulgte snart nye Entrepriser, og efter faa Aars Forløb var Marseille, ved Dampskibe, i directe Forbindelse med Italiens Havne, med Syra, Alexandrien og Constantinopel.

Denne Dampskibsfartens hurtige Udvikling gjorde det indlysende, at Europas Dampskibsforbindelser maatte kunne fortsættes over andre Have. England blev det af største Vigtighed at benytte dette nye Middel til en hurtigere Communication med sine fierne ostindiske Besiddelser, og Balget af den hensigtsmæssigste Bri for denne, blev en Gienstand for vidtstrakte Uundersøgelser. Oberst Chesney, med dertil udrustede Dampbaade, foretog en Uundersøgelse af Euphrat-Flodens Løb; tvende, til det ostindiske Compagnies Marine hørende Fartøier, Venares og Palinurus, optog det røde Havs Kyster, og en regelmæssig Damp-Paketsfart blev endelig over Suez sat i Gang imellem England og Bombay.

Forbindelsen imellem sidstnævnte Sted og Bab-el-Mandeb-Strædet fandtes imidlertid snart, som man havde forudset, under den heftige sydvestlige Monsoon, et Par Maaneder af Aaret at være forbunden med store Vanskeligheder. Stærke Dampskibe udfordredes for at tilveiebringe den fornødne Regelmæssighed, og i 1836 udrustede derfor det engelske ostindiske Compagnie to Dampskibe, Atalanta og Verenice, bestemte til at benyttes paa denne

Linie, hvilke begge, i Begyndelsen af det paafølgende Aar, afgik til Ostindien omkring Cap Godthaab. Denne, den meest udstrakte Reise, noget Skib endnu ved Damp havde tilbagelagt, var i flere Henseender vel skicket til at vække den høieste Grad af Interesse. Lykkeligen og uden Vanskelighed naaede begge Skibene deres Bestemmelsessted; men da kun det Sidstnævntes fuldstændige Journal er os bekendt, ville vi her indskrænke os til, med saa Ord at give en kort Udsigt over Berenices Reise.

Dette Dampskib, 680 Tons drægtigt, 230 Hestes Kraft, afgik fra Falmouth d. 17de Marts 1837. Kuloplag vare isorveien blevne oprettede paa de Canariske og de Capverdiske Øer, paa Fernando-Po, paa Cap og paa Isle-de France, og efterhaanden anløb altsaa Skibet disse Steder, for at indtage Brændsel. Den 13de Juni ankom Berenice til Bombay. Overfarten havde været 89 Dage; men af disse vare 25 medgaaede under de forsiellige Anløbninger, saa at den virkelige Reise over Søen indskrænkede sig til lidt mindre end 64 Etmaal.

Summen af de maalte Afstande imellem de Steder, som Berenice under denne Overreise til Bombay anløb, er 2900 Mil. Efter Skibets Logbog har det forlænget Veien nogle Hundrede Mile; det har i Alt lobet omtrent 3230 Mil, og Medium af dets Fart vil saaledes blive 8, 3 i Dagten. Naturligt, at Seil ere blevne benyttede saa ofte Leilighed dertil gaves; ingen Overfart, nævnes det udtrykkeligen, fra Sted til andet, er giort uden meer eller mindre at have ført Seil, og dette vil nødvendigviis have Indflydelse paa Resultatet af Brændselforbruget. Paa længere Reiser ville imidlertid alle Dampskibe finde Leilighed til at benytte samme Fordeel, og det er saaledes af Interesse at see, at Berenices Kulforbrug, paa denne Overfart, har været under 7 Pd. pr. Hestekraft i Timen.

Dampens Anvendelse i en alt større og større Udstrækning, de heldige Resultater, som dens Anvendelse paa Søen med hver Aar medførte, bragte endeligen til Realisationen af en Plan, hvis Følger kunne blive af uberegnelig Indflydelse, og som udentvivl

maa betragtes som det Vigtigste af hvad der hidtil med Dampskibe er bragt til Udførelse: Europas directe og stadige Forbindelse med Nordamerika ved Dampskibe.

Et Actieselskab i Bristol var det første som erkjendte Muligheden af, ved Dampskibe af behørig Størrelse, med Fordeel at opnaae dette Niemeed. Rislen til Great Western blev lagt, og saa stor var endnu hos Mange den bestandig herskende Tvivl om dette Foretagendes lykkelige Udsald, at en af Englands bekiendte Videnskabsmænd, Dr. Lardner, medens hiint Dampskib endnu var under Bygning, i selve Bristol, i en offentlig Forelæsning gttrede, at en directe Dampforbindelse-med de nordamerikanske Stater vilde findes at være lige saa umulig som „en Reise til Maanen.“

Great Western blev færdig, og med samme begynder et nyt Afsnit i Dampskibsfartens Historie. Den blev den første af en ny Klasse af Dampskibe, der efterhaanden vil danne sig, hvis Størrelse, neppe tidligere anet, vil giøre det muligt for dem at befare Verdenshavene, og som, allerede inden kort Tid, ville danne Leddene af en mægtig Kæde, der tættere og fastere vil forene Colonierne i Ost og Vest med Moderlandene.

Great Western, 205 Fod Kiel, 234 Fod største Længde, 35 Fod 4 To. bred, tiltaklet med 4 Master, med Mastiner af 400 Fests Kraft, fra D^hr. Maudslay & Field i London, afgik første Gang til Amerika d. 8de April 1838. Den 23de ankom den til New-York, samme Dag som Sirius, der fra Cork, hvor den paa Reisen fra London havde indtaget Kul, havde havt en Overreise af 18 Dage. Tilbagereisen gjorde Sirius i 18, Great Western i 15 Dage, og denne Sidste har siden vedblevet at opfylde de Forventninger, man fra dens første Reise med Rette har gjort sig om den. Den har gjort Overreiser, paa det nærmeste 800 Miil, i den korte Tid af 12½ Etmaal. Seer man altsaa hen til, at de tidligere Paketter, (New-York liners) Skibe, betiendte, for deres hurtige Seilads, i Giennemsnit for Hen og Tilbagereise, brugte 27 Dage til denne Fart, saa indsees, hvor overordentlig meget der ved Dampskibes Anvendelse er vundet for Com-

munication og hurtig Omsætning, og hvor god Grund der var til den Enthusiasme, hvormed hine to første cisatlantiske Dampskibe bleve modtagne, ved deres første Ankomst til New-York.

Senere ere endnu 3 Dampskibe, for samme Bristolste Compagni, blevne satte paa Stabelen i denne By. Dampskibene Liverpool og Royal William have fra Liverpool, om end i Begyndelsen med mindre Held,*) søgt at sætte denne Handelsstad i directe Forbindelse med den nye Verdensdeel. British=Queen har begyndt sine Farter fra London; andre Dampskibe ere der under Bygning, bestemte til samme Linie, og Forbindelsen vil saaledes med hvert Aar blive endmere levende. Ogsaa de forenede Stater, hvis uhyre Dampfart hidtil, fordetmeste har været indstrænket til deres store Floder og Indsoer, ville tage Deel i denne Atlanterhavets Beseiling, og det vil saaledes ikke fattes paa Concurrence, af hvilken en endnu større Fuldkommenhed, ved fremtidige So=Dampskibes Construction og Indretning, vil blive en naturlig og uudelivelig Folge.

Dampskibes Benyttelse, istedetfor Seilpaletter imellem Falmouth og de vestindiske Der, er allerede paatænt; Skibe ere under Bygning i den Hensigt med disse, omkring det gode Haabs Forbiørg, at sætte England i Forbindelse med Ostindien.**) Co=

*) Vi skulle, ved Enden af denne Artikel, meddele et Uddrag af Royal Williams Journal paa en Winterreise over Atlanterhavet s. Aar December. Red.

**) I dette Aars Januar Moaned — beretter Naut. Mag. Febr. 1839 — løb et nyt Dampskib af Stabelen i Greenock, byggt for det ostindiske Dampskibs=Compagnies Regning. Det er 1200 Tons dragtig; Længden paa Dækket 200 Fod 6 To., Bredden indensfor Giul=kastjerne 30 Fod 9 To. og paa disse Indresider 48 Fod. Maskinerne ere paa 320 Hestes Kraft og have Halls Condensator. Masker og Seil ere efter Medeaas. Det er det første af 6 Dampskibe, som skulle vedligeholde en regelmæssig Fart paa Indien, rundt om Cap. De fornødne Arrangements ere trufne, for at have Stationer for Kuloplæg etc. paa Veien, for hver 10 Dages Reise; og man antager, at Farten til Calcutt liavunne gøres paa ringere Tid end 60 Dage. Red. Anm.

lonierne paa Ny-Holland have sendt Agenter til Europa, for, om muligt, ogsaa at bringe en Dampforbindelse istand med Sidney; og Intet forekommer os, paa en meer iøinesfaldende og uigiendrivelig Maade at maatte høre enhver Tvivl, man muligen endnu maatte nære om Dampskibets Brugbarhed som Søskib, end netop den kæmpemæssige Udvikling, Dampskibsfarten er i Begreb med at erholde, tildeels allerede har opnaaet.

At der endnu forestaaer Dampskibet, isærdeleshed dets Maskiner, store Forbedringer, er en Ting man ikke kan omtvile. En anden Maade at udvikle Dampen, hvorved Rum og Brændsel kunde bespares; Benyttelsen af et andet Fluidum, istedetfor Vandet; ikke at tale om Electro-Magnetismens Anvendelse, dersom man ved den virkelige skulde see sig istand til at frembringe en Virkning, der i Kraft kunde sættes ved Siden af saadanne Maskiner, som behøves for at bringe et Skib over Søen — ville nødvendigen baade gjøre Dampskibet langt fuldkomnere, og dets Anvendelse langt mere udbredt, end den endnu for nærværende Tid er. Ifkfedestomindre have vi seet, hvad man allerede nu, efter ikke meer end 30 Aars Forløb, siden de første Forsøg, har været istand til at bringe denne Opfindelse til. Hvad der i den Tid er opnaaet maa forbause os, naar vi see tilbage i Tiden, og allerede paa dens nuværende Trin see vi dens Indvirkning, baade paa Samfærse og Civilisationens Udbredelse, i en Række af Aar at have været af allerhøieste Vigtighed.

Frankrig og England ere de Stater, der hidtil have stienket deres Orlogs Damp-Marine den største Opmærksomhed. Allerede for henved 15 Aar siden oprettedes i Indret, ved Loire-Flo-den, et eget Orlogsværst til Dampskibes Bygning og Udrustning. Under Videnskabens hurtige Fremstrid er det imidlertid naturligt, at de i hine Mariner tidligst byggede Fartøier allerede nu maae befindes lidet svarende til de Fordringer, man i vore nærværende Dage gjør til det gode Dampskib. Ogsaa bliver det almindeligen omtalt, at den engelske Marine kun er i Besiddelse af meget faa erkjendt gode Dampfartøier, saa at hine Tidligere's An-

skaffelse allerede nu ikke lønner sig, og deres Befæstning kunde ifkun den større og rigere Stat hensigtsmæssig beqvemme sig til, som kostbare Forsøg for at fremme Udviklingen af en vigtig og følgerig Opfindelse.

Senere have andre Stater henvendt deres Opmærksomhed paa denne Gienstand, og vi see at ogsaa Danmark har anerkjendt Vigtigheden af Dampkraftens Indførelse i sin Marine, idet Forberedelser netop for Tiden træffes til at sætte et Krigs-Dampskib paa Stabelen af 160 Hestes Kraft. Det ligger naturligviis uden for Grændsen af en saa almindelig Oversigt som nærværende, at gjøre denne Dampkraftens Indførelse hos os til nogen Gienstand for videre Betragtninger. At de bugtede Farvande, der i alle Retninger omgive vore Der, fuldkommen synes stikkede til Dampskibets Benyttelse, vil imidlertid forekomme uimodsigeligt, og vi kunne ikke undlade, ved denne Leilighed, at ønske dette Vaaben, der saaledes i Fremtiden vil komme til at udgiøre en egen Deel af Danmarks Søværn, en lige saa hæderfuld som glimrende Bane.

Den store Fordeel, som Dampskibet, betragtet som Orlogsmand, besidder fremfor Seilskibet, er dets Mobilitet. Dampskibet er istand til at gjøre saavel det enkelte Skib som Eskadren bevægelig, under Omstændigheder, hvor de ellers maatte forblive immobile. Det er istand til, under mangehaande Omstændigheder, paa en langt fuldkomnere Maade at udføre Fregattens og de mindre Skibes Tjeneste ved en Flaade. Uafhængig af Vindens Retning kan det true en Kyst paa hvilket som helst tilgængeligt Punkt og begive sig did med en hidtil ukjendt Hurtighed; det kan, paa en lige saa kort Tid, bringe Forstærkning hvorhen Forstærkning maatte behøves, forsyne en Armee med Provisjoner og Krigsfornødenheder; kort, vedligeholde regelmæssig og hurtig Communication imellem Punkter, hvis Forbindelse, ved Vind og Veir, muligt i længere Tid kunde være afstaaet. Seilskibet vil ikke see sig istand til at forhindre en saadan Forbindelse; deels stikker Dampskibet, ifølge sin Bygning, mindre dybt end dette,

deels ere et Seilskibs Manøvrer betingede af Vindens Retning, og Dampskibet vil altsaa kunne vælge Omstændigheder, i hvilke Seilskibets Forfølgelse vil blive unytig. Det eneste Vaaben, der altsaa med Kraft vil kunne modsætte sig Dampskibets Bevægelser, bliver saaledes Dampskibet selv.

Disse og lignende Fordele er det der gjør Dampskibet, paa dets nærværende Udviklingspunkt, af saa høi en Vigtighed som Orlogsfartoi. Man kan indvende, at dets Nytte er betinget af den Kulmængde det er istand til at indtage. Dog, netop her forekommer det os, at Dampskibets Værd, som defensivt Vaaben, paa den tydeligste Maade viser sig. Saalænge det forbliver paa egne Kyster er det istand til, overalt at completere sit Forraad af Brændsel; og idet den Angribende, for at erholde Kul, muliggen maa søge en fiern Havn, er den anden hjemme, til alle Tider mobil, og stedse istand til at benytte de Fordele, som de locale Forhold tilbyde den.

Betragte vi Dampskibets Forhold til Seilskibet i aabent Farvand, da finde vi, at hiint næsten altid vil være istand til at vælge sin Afstand og Stilling for dette. Er det nogle Streger i Læ, vil det, ved passende Cours, letteligen vinde op til Luvart af Seilskibet; og den eneste uheldige Stilling, det kan komme i, er da den, naar det, ret i Læ af Seilskibet, finder sig jaget af dette. I et Veir, der vil tillade den Jagende at løbe en halv Snees Miles Fart, er det imidlertid først at det gode Dampskib endda vil finde sig Fare underkastet. Denne eller større Fart maa Seilskibet i længere Tid kunne vedligeholde; Vinden maa forblive staaende i samme Punct, og Farvandet maa, som vi have forudsat, være aldeles aabent, da ellers Dampskibet, ved at løbe om en Pjunt eller en Grund, vil unddrage sig den Jagendes Forfølgelse. Ved at forandre Cours, vil Dampskibet letteligen kunne udfinde hvilken Seilads der for Modstanderen er den ufordeelagtigste, samt benytte sig heraf, og i ethvert Tilfælde har det den Chance tilfældes med ethvert andet jaget Skib, ved et

eller flere heldige Skud at bringe noget ned af Seilskibets Reising.*)

Det er heri at Grunden maa søges til den almindelige Bevæbning af Dampskibe, med saa Stykker svært og langtrækkende Skyts. Er det, som vi have søgt at vise, i Almindelighed Herre over Afstanden, vil det derved, udenfor en almindelig Fiendes Skudvidde, kunne tilføie denne betydelig Skade, og det endog uden selv at være udsat for Modstanderens Ild.**)

En af Hoved-Indvendingerne, imod Dampskibet som Orlogsmand, er naturligtviis den Skade, som en fiendtlig Kugle kan tilføie dets Maskinerie. Anbringes Riedler, Cylindre og Maskinens vigtigste samt meest udstrakte Dele under Vandlinien, raades for en stor Deel Bod herpaa. Dmgive, som paa Gorgon, Kulkasser Maskineriets overste Dele, blive disse herved beskyttede, og alene Piulene ville da, under Dampskibets nuværende Form, være blottede for fiendtlige Kugler. Vistnok er dette et Unde; men man bemærke, først, at Dampskibet er istand til at tilføie en Fiende Skade paa en Afstand, der er udenfor et almindelig Skibs, endog en Fregats, Skudvidde; og dernæst, at Overfladen af de for Piulet vigtige Dele er langt mindre, end den et Skibs Reising,

*) Endnu have vi ikke seet Jagten imellem Seilskib og Dampskib giort til Gienstand for Betragtninger af de Forfattere, der i den sidste Tid have behandlet dette Emne. I den i vort forrige Hefte optagne Artikel, om Jagtens Theorie, er alene Tale om Seilskibe, og dog maae flere af Tilfældene undergaae en betydelig Forandring, hvor det er et Dampskib, der jages. Vi haabe, i vort næste eller et følgende Hefte, at kunne optage noget af en ny Artikel om Jagten, som findes i Annales maritimes, og vi skulle da forsøge at opstille nogle Exempler paa Jagtsituationer imellem Seilskib og Dampskib.

Reds. Ann.

**) Den nu meer og meer almindelig blevene Seilskibenes Armering med Sopd. Granatkanoner hæver for en stor Deel denne Dampskibets Fordeel. I vort næste Hefte meddeles udførligen de Engelskes og Franskes nyeste Armerings-Reglementer.

Reds. Ann.

endog Undermasterne alene, frembyder. Hjulskuffer kunne flydes bort, uden at det er til betydelig Skade — i flere Tilfælde maae de kunne strax repareres eller erstattes ved nye; et Hjul kan endog tilintetgjøres og Dampskibet endda bevæge sig ved Hjælp af det andet; og endelig maatte endnu Folgerne af et saadant Uheld kunne formindstes, dersom det blev befundet hensigtsmæssigt at optage en ældre Idee og, istedetfor tvende, at give Orlogs-Dampskibet fire Hjul. Vi have i Indret seet det franste Dampskib, Pelican, udrustet paa denne Maade, et Skib paa 160 Hestes Kraft og af en Længde af 155 danske Fod.

Lykkes de Forsøg, man i den senere Tid, med Dampskibet Archimedes, paa Rhemsen har foretaget, saa vil her findes et Fremdrivningsmiddel, i hoi Grad stikket til at raade Bod paa det omtalte Onde. Dette Skib, 230 Tons, 90 Hestes Kraft, fremdrives nemlig ved en Archimedes-Skrue, placeret under Fartøiets Agterstib, aldeles under Vandet. Skruen, 7 Fod i Diameter, omdreies af Maskinen 150 Gange i Minutten, og Skibet skal herved, under de foretagne Prover, allerede være drevet til en Fart af 10 Miil. Ideen skyldes Capitain Erikson af den svenske Marine, allerede tidligere bekiendt ved flere Opfindelser af praktisk Nytte, til Skibsbrug.*)

Er Dampskibet, af passende Størrelse og Kraft, ikkun i me-

*) I Naut. Mag. for Juni d. A. findes omtalt et andet Fartøi, indrettet efter en Modification af den „propeller,“ der er givet Fartøiet Archimedes. Dette Fartøi er efter Capitain Eriksons Opfindelse, medens Archimedes tillægges en Hr. Smith og siges at have Fortrinnet i enhver Henseende for den Første, som dog skal have gjort en meget betydelig Fart — going at a most rapid rate er Udtrykket. Archimedes-Skruen, som Bevægelsesmiddel, er imidlertid ikke nogen ny Idee; allerede i 1826 viste vor Ministerresident i Nordamerika, Steen Bille, bekiendt for sin Interesse for Dampskibsvesenet og alle Slags mechaniske Opfindelser, os en Model til et Dampskib paa dette Princip, som han bragte med sig over til Amerika, for der at faae den sat i Udførelse; og saavidt vi erindre var Ideen hans egen.

get faa Tilfælde udsat for at blive opjaget af et Seilskib, saa komme vi atter her til det samme Resultat som tidligere, at Dampskibet er det eneste Vaaben, der med Held, i en Søkrig, vil kunne anvendes imod Dampskib. Forholdene ere her eens paa begge Sider. Med mathematisk Nøjagtighed kunne disse Skibes Evolutioner og Bevægelser udregnes, og i aabent Farvand vil her, i enhver Stilling, det gode Dampskib kunne opjag det mindre hurtige. Seiren vil da, imellem disse, afhænge af den militaire Styrke, i Forening med det Mod og den Dygtighed, der fra hver af Siderne maatte vises.

Vi kunne ikke tilbageholde den Formening, at Dampskibet, paa de fleste Staters Kystværn, saaledes som disse for Tiden bestaae, i en Søkrig vil vise sig af overordentlig Indflydelse. Ikke istand til at følge fiendtlige Dampskibes hurtige Bevægelser, vil et Kystværns Gyne, i sin nuværende Form, til Forsvar og Angreb, herved nødvendigen i høi Grad findes at være forringet. Angreb vil kunne foretages, Landgang vil kunne stee, trods en ikke ubetydelig Styrkes Concentration paa et endog ikke meget fiernt Punkt; medens, paa den anden Side, en Convoi eller en enkelt Orlogsmand neppe nogensinde kan tænkes at ville passere noget snevert Farvand langs en fiendtlig Kyst, uden at der stationerede Dampskibe, i Tilfælde af Stille, med Lethed ville kunne giøre ham eller de convoierende Krigsskibe mobile og derved hindre, eller aldeles forbyde ethvert Angreb af et almindeligt Kystværn.

Betragtet fra hvilket som helst Synspunkt bliver saaledes Dampskibet, som Orlogsmand, at ansee som et Vaaben, der, naar Brug indtræffer for det, vil vise sig at være af største Betydning. Hvor uforeneligt dette end i sin Tid vilde have forekommet med de almindelige Sømandsbegreber, saa viser os dog Erfaringen i vore Dage, at det, under visse Betingelser af Størrelse og af Bygning, er istand til at modstaae baade Storm og Sø, at det besfarer nu det aabne Hav, og at en af de store Hindringer for Dampens almindeligere Anvendelse saaledes lykkeligen er bleven overvundet. Videnskabernes Fremstredt ville vel endnu føre Damp-

Sibet en større Fuldkommenhed imøde; men allerede paa dets nærværende Standpunkt tor man paastraae, at dets Vigtighed som Værn ligesaa lidt lader sig miskiende, som tidligere dets Værd som hurtigt og sikkert Communicationsmiddel. Dets Uafhængighed af en ydre Bevægkraft; Punktligheden med hvilken Operationer udføres; Nøiagtigheden, hvormed de forud lade sig beregne; dets Hurtighed endelig, ville sikke det en vigtig Rolle i kommende Begivenheders Gang.

Seer man ikke langt tilbage i Historien, da vil man finde, at Dampskibets Opfindelse et halvt Seculum tidligere, muligen kunde have havt en fuldkommen Forandring af Europas hele nuværende politiske Stikelse til Folge. Havde Napoleon kunnet benytte denne Kraft, da han i Aarhundredets Begyndelse gientagne Gange truede de engelske Kyster, da er der Rimelighed for, at ikke det snevre Farvand imellem Boulogne og Dover længer kunde være blevet nogen uovervindelig Hindring for ham. Striden vilde da være bleven fegtet i England; dens Udfald vilde have afgjort Europas Skæbne, og muligen vilde den keiserlige Dron, med sin gigantiske Flugt, da ikke have endt sin forbausende Bane paa en øde og utilgængelig Klippe i det store Verdenshav.

Anvende vi altsaa det Forbigangne, for derefter at domme om den kommende Tid, da vil man muligt, ogsaa heraf, kunne forudsige Dampskibet en mægtig Indflydelse. Vistnok kunne vi ikke i sin fulde Udstrækning og ubetinget indrømme den Paa-stand, nyligen fremsat i et bekiendt amerikansk Tidsskrift*): „at den Nation, der i en kommende Søkrig er i Besiddelse af den stærkeste og af den største Magt af Dampskibe, herved vil være Herre over Oceanet;“ men disse Linier forekomme os dog at vise, i hvilken Udstrækning Ansuelser, om hiint Vaabens Betydning, andesteds har gjort sig gjældende. Disse Forventninger ville end for Tiden useilbarligen findes overdrevne; ikke desto mindre maa dog Vigtigheden af Dampskibets kommende Rolle anses for at

*) American Journal, vol. 35 — Aar 1839.

være hævet over al Tvivl — Tiden alene vil aabenbare dens virkelige Grændse.

Dampskibet Royal William.

Det engelske Dampskib „Royal William“ seilede den 15de Decbr. f. A. fra Liverpool og ankom den 6te Januar til New-York. Dette er den første Vinter-Reise til Amerika, foretagen af et Dampskib. Capitainen valgte den sydlige Wei: han løb synder paa, til han var Madeira nær paa faa Mile, og stod derfra vester i, hvorved han havde varmt og mildt Veir paa den sidste Deel af Reisen; og uagtet han mødte haardt Veir, som man kunde vente det paa den Aarstid, var det dog Intet imod hvad han vilde have havt at kæmpe med, ved at stikke tværs over Atlanterhavet. Skibet viste sig som et ypperligt Søfartoi, og Passagererne vare hoist tilfredse med Reizens Hurtighed og Bequemmelighed. Her følger et Uddrag af Journalen:

- Decbr. 15. E. M. D. Kl. 7½ passerede Skerry Fyr. Vinden S. S. V. Rulingen 5 (Villes System.).
16. Vinden Syd, Ruling 5, Regn. Distancen seilet 158 N. M.
17. Vind N. S. V. Ruling 4, svær Dyrning og Næsefø. Dist. 166. Passeret en stotst Brig „Alvafort“, som havde mistet Stormasten.
18. Vind S. V. Ruling 8, svær Sø, strog Stænger og Ræer. Dist. 146.
19. Vind N. V. Byget, svær uregeln. Sø. Dist. 100.
20. Vind N. D. Ruling 2, svær Dyrning. Dist. 164.
21. Vind N. N. V. 9, strog Alting, Skibet arbejdede svært, tog mange Søer ind; Dist. 112.
22. Vind som før, Stormen tiltagende; laa bi; tog mange Søer over; Dist. 118.
23. Vind N. V. og til V. Storm og svær Sø. Dist. 96.

- Decbr. 24. Vind B. t. N. 5; Dist. 140.
 25. Vind B. t. N. 4; svær Næsefø; Dist. 160.
 26. Vind D. N. D., Næsefø, Seil til; Dist. 156.
 27. Vind S. B. 4; svær Næsefø; Dist. 75.
 28. Vind S. B.; svær Næsefø; stroget Alt; Dist. 155.
 29. Vind N. N. B.; svær Sø; Dist. 144.
 30. Vind S. S. B. 4; sat Seil; Dist. 167.
 31. Vind dito 7; Dist. 209.
- Januar 1. Vind N. D. 7; Dist. 185.
 2. Vind N. B. 5; byget; Dist. 207.
 3. Vind D. N. D.; Dist. 225.
 4. dito 6; svær Dyrning; Dist. 225.
 5. dito; fik Lodstod; Kl. 9½ S. M. D. saae Fyret
 paa Neverfink; Dist. 220.
 6. Kl. 8 F. M. D. ankrede ved New-York.

Overflag af Omkostninger ved et Dampskib.

(Naut. Mag. Decbr. 38.)

En Correspondent i N. M. yttre den Mening, at et Dampskib paa 2400 Tons, eller endog til en Størrelse der er det Dobbelte af „Great Western“, som er 1600 T., vil svare bedre Regning i Farten over Atlanterhavet. Han gjør derfor Overflag over, hvad et Saadant vil koste at bygge, og over de aarlige Udgifter og Indtægter i Farten. Den almindelige Byggepriis er 40 Dollars pr. Ton, og Seil og Rundholter til et Dampskib er meer end Tredieparten mindre, end til et Seilskib af samme Drægtighed; men da Kabytterne ere mere kostbart decorerede, og Udrustningen meget mere be kostelig, ville vi antage 75 Dollars pr. Ton for Byggepriis. Vi faae da:

Bygmesterens Regning for Skraag, Rundholster, Seil, Takkelage etc. à 75 P. pr. Ton . . .		180,000 Piastr.
To Maskiner paa 250 P., Kiedler, Halls Condens- sator etc. à 40 Ustrl. pr. Hestkraft . . .		97,000 —
Kobbring		15,000 —
Decorationer, Rahytmeublement o. s. v. . . .		65,000 —
		<u>357,000 Piastr.</u>

Aarlige Udgifter for et Skib paa 2400 Tons, Brændsel og Passagerers Bespiisning ikke deri indbefattet		94,000 Dollars.
6000 Tons Kul à 7 Dollars pr. Ton . . .		42,000 —
Bespiisning for 180 Passagerer hver Reise, 16 Reiser om Aaret, hver à 16 Dage à 1½ Dol- lar om Dagen for hver Person		69,120 —
Havnepenge og andre ubestemte Udgifter . . .		25,000 —
Ti pCt. af Capitalen for Slittage		35,700 —
		<u>265,820 Dollars.</u>

Indtægt.

For 2880 Passagerer, (16 Reiser, 180 Personer hver Gang) à 30 Guineer eller 152, $\frac{7}{17}$ Dollars		439,776 Dollars.
I Fragt for 2816 Tons Kiebandsgods, 175 T. hver Reise, 40 Dollars pr. T.		13,657 —
For Porto af 80,000 Breve (5000 hver Reise) til $\frac{1}{4}$ Dollar pr. Brev		20,000 —
		<u>473,433 Dollars.</u>

Fradrages de aarlige Expenser, indbegrebne

10 pCt. for Slittage	265,820 —
Rest er Gevinst i 12 Maaneder	207,613 Dolls.*)

I dette Overslag ere Udgifterne anslaaede meget hoit og Indtægterne meget ringe. Antallet af Passagererne er regnet til omtrent det Halve af hvad et saadant Skib skulde føre, og Prisen er ansat yderst lav, saa at Born og Tjenestefolk indgaae deri. Kul er ogsaa ansat til en lavere Priis.

*) En Piastr er det samme som en Dollar og omtrent $\frac{1}{8}$ ringere end en Specie.

Fregatten Imogenes Besøg paa Verne i Sydhavet.

(Naut. Mag.)

Den engelske Fregat Imogene, Capitain William Henry Bruce, gjorde i Slutningen af 1837 og Begyndelsen af 38 en Tour til de fornemste Ogrupper af Polynesiens, deels i en politisk Sendelse, deels for i Forening med Sulphur og flere Orlogsmænd at indsamle hydrographiske Oplysninger. Af sine Optegnelser paa denne interessante Reise har Capitain Bruce publiceret et Udtog i Nautical Magazin, hvoraf vi her meddele nogle Brudstykker.

Den 8de September, 31 Dage efter vi havde forladt Valparaiso, ankrede vi i „Resolution-Bay“ paa Den Santa Christina, den fornemste af Marquesas-Verne. Hr. Rogerson, en Missionair fra det Londoner Missions-Selskab, kom ombord til os, strax da vi kom i Sigte, og tilbød sin Tjeneste, som blev os til megen Nytte, og ham kunne vi takke for al den Underretning vi erholdt om disse Ver. De indfødte Mandfolk kom ombord til os for vi ankrede, i store Flokke, vel 80 ad Gangen; og adskillige Fruentimmer vare svømmende undervejs til Skibet, men paa Capitainens Anmodning bad Hr. Rogerson Kongen eller Høvdingen at forbyde dem at komme ud, da det ikke vilde blive dem tilladt at komme ombord. Dette havde den forønskede Virkning. Ved Solens Nedgang bleve alle de Indfødte befalede at forlade Skibet; men omtrent Kl. 10 opdagedes 5 Fruentimmer, som vare svømmede ud i Mørket, hængende under Louget og ved Bougen, og da man var ugalant nok til at jage dem bort, svømmede de i Land igien. Kongen paa Den, „Totiti“, kom ombord Dagen efter og bragte sin Kone med sig, som han præsenterede som sin Dronning.

Disse Folks Klædedragt bestaaer, for Mændene, fra Kongen og ned til den Ringeste, alene i et Stykke Løi, fabrikeret af Pappir-Morbærtræet, svøbt rundt om Lenderne. Haaret er undertiden opbundet paa en jærlig Maade; Andre bære det kort, og i

Drerne bære de Prydelser af Tænder, Mustelkaller o. s. v., der undertiden ere udstaarne. Fruentimmerne bære, foruden det Stykke om Livet som Mændene, ogsaa en løs Robe eller Mantel af samme Toi, men smukkere tilberedt. Dronningen var meget og smukt tatoveret, endogsaa paa Læberne; hun havde smukke Dine, meget sorte og brillante; hendes Tænder vare smukke, og hun havde en velstakt Haand, blod, med fine Fingre og gode Negle; meget velstakte Veen, skiondt lidt svære i Ankelsklokkerne; smaa Fydder med en temmelig svær Brist. Paa Hovedet havde hun ingen Bedækning eller Prydelse; Haaret var stridt og glindsende sort. Udtrykket i hendes Ansigt var meget indtagende, og da Capitainen hængte et broget uident Schawl om hendes Skuldre, syntes det at glæde hende meget, og en stærk Rødme udbredte sig over hendes Ansigt og skinnede igiennem den stygge gule Farve, hvormed Alle, saavel Mænd som Qvinder, besmøre sig imod Solstraalerne. Fruentimmerne ere i det Hele taget langt fra smukke; de have flade Næser og iltedannede Pander og Kiævebeen, og deres Figur er lille. Mændene ere mustekuluse; nogle iblandt dem meget høie, og i Almindelighed ere de af høi Væxt; men af deres Maade at sidde paa, med Venene optrukne under sig, faae de en slet Gang og indadvendende Fodder. De forte sig Alle vel op ombord, og skiondt de vare meget nysgierrige, fornærmede de Ingen, eller prøvede paa at rapse. Flere Fruentimmer bleve siden tilladte at komme ombord at besee Skibet, imod Kongens Lovte at de strax skulde forsoie sig bort, naar det blev forlangt.

Disse Hers Indbyggere ere en løvsagtig og fordærvet Race. De vedkiende sig rigtignok en Slags ægtstabelig Forbindelse; men de agte den ikke, og Koner tages og afskediges efter Behag. Folgen heraf er, at Folkemængden er i stærkt Aftagende, uagtet Hr. Ellis i sit Værk om Polynesian ikke vil indromme det. Saaledes forsikrede Hr. Rogerson, at der i sidste Maaned vare 4 Dødsfald og ingen Fødler. Fruentimmerne have isvrigt deres Børn kjær og tage sig af dem med moderlig Omhu. En

nyere Forfatter (Lieut. Paulding af den amerikanske Marine) siger: „Fleerkoneriet taales ikke iblandt dem.“ Men, Sandheden er, at Egteskabet slet ikke agtes, og Kong Totiti har, foruden sin Dronning, som han tog fra en anden Mand, ikke færre end 5 andre Koner, der leve i samme Hytte som Dronningen.

De ere et meget indolent Folk; deres fornemste Føde er Brødfrugt, Bananer, Kokosnødder og søde Kartofler, Dernes frivillige Frembringelser; undertiden fange de Fisk, som de æde raa, idet de rive dem istykker med Fingrene. Totiti viste alligevel, at han fuldkommen vel forstod at bruge Kniv og Gaffel, og at blande Viin og Vand i et Glas og drikke det. Ligeledes benyttede han med Glæde Leiligheden til at faae sit Skæg raget af Skibsbarberen.

Uf Sviin har man her en Mængde, men de spises ikke af de Indfødte. Grisene, naar de ere opfødte paa Brødfrugten, ere yderst velsmagende. Fierkræ gives der ikke i Mængde, og de have kun de almindelige Høns. De eneste Køer, der findes, ere nogle faa som tilhøre de Englændere, der have nedsat sig der. Salep-rodten voxer vildt; den bruges af Missionairerne, men de Indfødte ville ikke umage sig med at dyrke den. Brændsel kan man let faae her; men det maa stoves, da de Indfødte ikke have Forraad liggende, fordi de selv faa godt som intet Brug have for det.

Santa Christina har en Folkemængde af 1500 Siæle, og alle 7 Der tilsammen regnes for at have 18000 Indbyggere. — Uf Englændere er der Hr. Rogerson, med Kone og 3 Børn, og en anden Missionair, Hr. Stolworthy, samt to irlandste Matroser, der have taget sig Koner blandt de Indfødte.

Missionairerne have hidtil giort liden Fremgang paa disse Der. Indbyggerne have endnu deres Afgudsdyrkelse og anstille Offeringer ved et Slags Præster iblandt dem. De vise imidlertid stor Ærbødighed for Missionairerne, behandle dem vel og synes at søle sig meget ærede ved at have saa oplyste og civiliserede Folk boende hos sig. Da Capitain Bruce opmuntrede Kongen til at lade sig undervise i Religionen, svarede han, at hans Koner

og Børn havde han givet Tilladelse dertil, men selv skjøttede han ikke derom. Hr. Rogerson har derfor ikke nogen Menighed, men gaaer om i Husene og underviser, foruden at han har et Forsamlingssted for dem der ville indfinde sig. Saalænge, imidlertid, Qvindekionnet ikke har gjort større Fremstridt i Sædelighed, end de gave os Beviis paa, ved at svømme ud til os, kan man ikke vente sig stor Frugt af Underviisningen. De europæiske og nordamerikanske Hvalfangere, der anløbe Verne, bidrage i denne Henseende meget til at tilintetgiøre Missionairernes Bestræbelser. Høypigere Besøg af Krigsskibe, hvis Chefer vare tilboielige til at overholde streng Orden, vilde have god Virkning.

Fra Marquesas=Verne løb Fregatten til Sandwich=Verne, hvor den ankrede i Honolulu (forhen af Nogle skrevet Honoruru) Havn. Stedet, hvor den kom til at ligge, i det Jnderste af Havnen, havde en Dybde af fra 4 til 6 Favne stiv Mudderbund. Havnens Brede var paa dette Sted omtrent 120 Favne. Afstanden fra det nærmeste Hverft, hvoraf der gives tre meget gode, var 80 Favne. Havnen er i enhver Henseende fortræffelig, og enhver Ting, et Skib kan behøve, er at faae der: godt Vand, let at erholde fra en Post tæt ved Hverftet, hvorfor Gieren kræver en Betaling af $\frac{1}{4}$ Piastre pr. Fad; fersk Kiød i Overflodighed til $\frac{6}{100}$ Piastre Pundet og Grønset $\frac{1}{20}$; Brændsel er dyrt, men i Overflodighed; Kalkuner, meget gode, til 11 Piastre Dusinet; Høns og Gænder 3 Piastre Dusinet; meget gode Kartofler 3 $\frac{1}{2}$ Piastre for Tønden. Vask koster en Piaster Dusinet, men stæer meget slet. Laro Roden, skaaren i Skiver og ristet som Kartofler, kommer disse meget nær i Smag; men den holder sig ikke.

Verne ere istand til at producere Levnetsmidler i største Overflodighed, men der er kun liden Industrie at vente hos Indbyggerne saalænge de ere belastede med saa trykkende Afgifter. Af hvad en Mand fortjener ved sit Arbeide tager Kongen en Deel, Stammens Overhoved en anden, og kun Gierdedælen bliver Producenten til Deel, og endnu har han at betale en aarlig Skat af en Piaster for sig selv, en halv for Konen og $\frac{1}{4}$ for hvert

Barn, der er over 4 Fod høit. Folket er en god og lærvillig Race, og vilde giøre store Fremstrid under en bedre Regiering. Den christelige Religion er nu almindelig udbredt iblandt dem; Egtteskabet helligt og Barmhertighed usart; alligevel er Folkemængden i Aftagende. I 1832 var den anslaaet til 130,000, og nu ikkun til 108,000. Nogle faa Englændere have nedsat sig her, men der findes stedse en Mængde Matroser fra Hvalfangerne, der søge ind her, og disse Folk ere for største Deelen uordentlige, ryggesløse Mennesker, for hvis Skuld det var ønskeligt at der altid var en europæisk Orlogsmænd paa Station ved Verne, at han kunde holde dem i Tømme og komme Stedets Regiering til Hjælp i at overholde Orden. Amerikanerne, som ere de talrigste, ere ikke uden deres Andeel i disse Uordener. Der findes ingen engelske Missionairer paa disse Der; men 140 Amerikanere med deres Familier. De Indfødtes Kirke har en Menighed paa henved 3000 Siæle, og Bethel Kapellet, hvor en Præst af den uafhængige amerikanske Kirke prædiker, er godt besøgt. Disse Missionairer have været udmærket heldige i deres Omvendelsesværk; de synes at være Mennesker, der ganske have helliget deres Liv til dette Kald, og fandt de i Begyndelsen et maaskee vel strengt System nødvendigt, saa opmuntre de nu til Arbeidsomhed, Dplysning og Kundskabs Erhvervelse. Badning og Svømmebrædtets Fornøielse, som en Tidlang bleve forbudte som syndige, ere nu atter de Indfødtes kæreste Tidsfordriv. Skolerne ere i en blomstrende Forfatning: 150 Piger og 80 Drengene gaar regelmæssig i Skole, i Missionens Skole, hvor de almindelige Skolekundskaber læres, ligesom i en europæisk Skole; desuden have Overhovederne paa Landet Skoler i deres Bandsbyer, for dem som ei kunne besøge den i Staden; og endnu er der en Skole, som ikke vedkommer Missionen, hvor fra 60 til 100 Skolarer undervises med megen Forstand og Omhu i alle nyttige Kundskaber og Færdigheder.

Sandwichøerne ere meget sunde. Dahu frembringer Salep-rod, Kokosnødder, Bananer, Jams og nogle Dranger, alt uden

Cultur; Taro, Mais, Kartofler og Sukkerror dyrkes. Gieder og Sviu ere i største Overflodighed; Hornqvæg og Heste er der i Mængde, de første indførte af Vancouver og de sidste oprindelige bragte hertil fra Californien. Hundene opfodes og spises her som en Delicatesse; men Indbyggerne leve meest af Vegetabilier, som de synes at foretrække og trives vel ved. Vandmelonen elste de meget; den forsyner dem baade med Mad og Drikke; og deres „Powe“ er meget nærende, den tilberedes af Taroroden, som knuses i en Træstaal. Her seer man flere Indfødte gaae med Klæder end paa Marquesas-Derne, dog er der mange iblandt Mandkønnet som ikke have anden Beklædning end Klædet omkring Lænderne.

I Havnen laa 1 engelsk og 2 amerikanske Hvalfangere foruden 3 andre Koffardisibe. Corvetten Sulphur, der var paa en Opmaalingsreise, havde været her i Juli Maaned, og en fransk Fregat Venus, Capitain Du Perit-Thouars; begge seilede paa een Dag.

Fra Honolulu seilede Capitain Bruce til Hawaii eller Owhyhee; hvor den berømte Capitain Cook blev myrdet af de Indfødte. Den fra andre Reisende velbekendte Gouverneur Adams var fraværende; men Arcimachus Son, bekendt under Navnet „den unge Pitt“, og Kupeolani aflagde Besøg i Fregatten. Ogsaa her fandtes Indbyggerne at have giort gode Fremstrid i Civilisation. Efter et kort Ophold affeilede Fregatten til Otaheite eller „Tahiti.“

Under Venus-Pynten kom Lotsen til dem og bragte med megen Duellighed og Raskhed Fregatten til Ankers i Havnen, hvor der laa 3 Hvalfangere, en engelsk og 2 nordamerikanske. Indseilingen er igiennem et smalt Lob, 370 Fod bredt, hvori oveni købet ligge 2 Skær; paa begge Sider ligge Corallrev, hvorpaa staaer en frygtelig Brænding.

Skiondt der er Overflodighed af Levnetsmidler paa disse Der, er Alt dog i temmelig høi Priis, og betales med rede Penge, da Luffhandel næsten ganske er gaaen af Brug. Folkemængden er i Tiltagende. Missionairer ere bosatte paa alle Derne og den

christelige Religion er almindelig indført, Skolevæsenet i god Orden under indfødte Lærere, og de Indfødtes Opførelse fandt Capitain Bruce i enhver Henseende exemplarisk, hvortil det totale Forbud imod Nydelsen af stærke Drikke upaatvivlelig maa bidrage meget.

Dronningen Pomere har et meget behageligt Udvortes; hun er omtrent 26 Aar gammel og har havt 3 Børn, som alle ere døde i spæd Alder. Hendes Mand, et ungt Menneſke paa 18—20 Aar, har ingensomhelst Andeel i Regieringen. Capitain Bruce var nærværende ved et Pigebarns Daab, som Dronningen holdt over Daaben og adopterede som sit eget, for, i Tilfælde af Mangel paa eget Afkom, at have en Arving til Regieringen.

Capitain Bruce havde det Grinde, at indsætte en Consul her. Dette skete, under de sædvanlige Ceremonier, ombord i Fregatten, hvor Patentet overraktes og en Salut affyredes. Den følgende Dag modtog Dronningen Capitainen og den nye Consul til formelig Audiens. Dette skete i Kirken, hvor alle Hers Gouverneurer eller Overhoveder vare forsamlede tilligemed de fornemste Embedsmænd, hvilke udgiøre et Slags Geheimeraad, som i alle vigtige Tilfælde maa sammenkaldes. I behørig Form overraktes Dronningen et Brev fra Lord Palmerston, og fra hende modtoges et Brev til Kongen af England. Hun bærede siden Fregatten Imogene saavelſom en senere indkommen Fregat, Conway, med sin Nærværelse ombord til en Diner, ledsaget af et anseeligt Følge.

Fra Otahite gik Reisen til Pitcairns-Øen, hvis Befolkning ere Descendenterne af Christian og Adams, Hovedmændene for Opstanden paa Økibet Bounty. Denne interessante Colonie har hidtil vedligeholdt sig i den primitive Reenheds- og Ufkyldigheds-Stand, hvori den befandtes, da den først blev opdaget. Capitain Bruce omtaler dens Indbyggere som en yderst elskværdig, godmodig og gjæstfri Race Menneſker, hvis Sæder have bevaret sig i en beundringsværdig Grad rene og dydige, skiondt nogle indvandrede Colonisters fordærvelige Exempel, desværre! nylig havde

havt to Tilfælde af Usædelighed til Følge — de eneste den lille Colonies Historie opviser.

Disse Dboeres Huse ere langt smukkere, end dem paa Sandwich: eller Selskabsøerne, baade i Bygning, beqvem Indretning og Keentlighed. Deres Føde er simpel og bestaaer i søde Kartofler, Hams, Bananer — stegte eller bagte i Kager — og dertil Svines eller Giedeklod, Høns og Fisk. Den frembringer ogsaa Brødsfrugt og Sukkerror, og vild Tobak i Mængde. Der er kun 2 Koer og en Eyr, da disse Dyrs Formerelse ikke ønskes, af Frygt for at de skulde staae deres Agre, som de ikke have Midler til at indgierde. To Ufler have de til Eastdyr. Jordbunden paa Den er yderst frugtbar og kunde ernære 300 Mennesker. Vand har de nu i Overflodighed, siden de have faaet indrettet to Reservoirer; men dog ere de afhængige af Regnen for at fylde dem. Der er megen Skov paa Den, ved hvis Vortrøddelse, for at faae Land til Dyrkning, de have stødtt paa Beenrade af Mennesker, under Hovedet af hvilke stedse fandtes en Skal af Perlemoder. Denne Skal findes ikke ved Den; den er derfor et Beviis for, at de Mennesker, der forhen have beboet Den, maae være komne fra langt fra liggende Egne. Hele Den er i hoi Grad yndig og pittoresk, baade seet fra Søen og naar man kommer paa den. To Fruentimmer af de første Colonister leve endnu og ere stærke og sunde af Alder; den ene er Isabella, eller „Stormast," Christians Kone, og den anden hedder Susanne, Youngs Kone; begge ere otahaitiske Fruentimmere af Fødsel. Antallet paa Indbyggerne for nærværende Tid er 95 Personer, hvoraf 17 Mænd, 20 Koner, 32 Born af Mandkønnet og 26 af Qvindelkønnet, hvoraf nogle ere fra 15 til 24 Aar gamle, altsaa at regne for voksne. Ifkun 2 Ekibe have været her i Lobet af de sidste to Aar, da Fregatten Actæon, Lord Edward Russell, besøgte Den, et Chilest og et nordamerikansk. Landingsstedet er endnu ligesaa vanskeligt at nærme sig, som da Capt. Beechey var her, og Dboerne ere veltilfredse med at det er saa, da deres bedste Forsvar og Sikkerhed ligger deri; og de besidde en utrolig Færdig-

hed i at tage Vaade ind igiennem Brændingen. Hvad Provisioner der skal bringes ud til Skibet, indtages i et stort Fartoi, som man lader ankre udenfor Brændingen, og Dboerne bringe da Tingene ud til det i deres smaa Canoer.

Da Fregatten Actæon var der, havde en vis Hill bragt Forstyrrelse i dette hidtil saa fredelige lille Samsfund. Han var landdet iblandt dem fra et Koffardiskib, under Foregivende af at være udsendt fra England, med Ordre fra Regieringen at overtage Bestyrelsen af Den. De uskyldige Indbyggere, for hvem al Eogn og Bedrageri var fremmed, troede ham ubetinget og underkastede sig ganske hans Befalinger. Men efterhaanden valte hans egenmægtige Handlinger Misfornoielse; det lille Samsfund deelte sig i Partier; Uenigheden oppustedes af de Fremmede der havde nedsat sig iblandt dem; Hill, hvis Opførsel i det Hele var isvrigt betegnet med den strengeste Moralitet, lod en af Uroftifterne, en engelsk Indvandret, tildele en corporlig Revselse og forvise fra Den. Denne besværede sig for Chefen af Actæon, som han foresandt i Valparaiso, og da Lord Russell kom til Pitcairn medbragte han denne Forviste og betydede Indbyggerne, at Hill ingen lovlig Myndighed besad over dem. Enighed var endnu ikke vendt tilbage iblandt dem, da Capitain Bruce, 2 Mar efter, ankom dertil og efter en omhyggelig Undersøgelse af alle Klager tog Uroftifterne med sig bort fra Den.

Forsøg med Bombekanoner i England.

(U. Serv. Journ. Dec. 1838.)

Se-Artilleristerne i Portsmouth have gjort Forsøg med Bombekanoner, ved at flyde paa det gamle Liniesskib „Prince George, for at see, hvad Skade dette Skytis kan tilføie et Skib. Efter at

have skudt nogle Huller i det, hvoraf det sank og kom til at staae paa Grund med Forfibet, maatte Forsøgene ophøre indtil Skibet var pompet lens og Hullerne tilstoppede. Fyringen var kun med Kugler; siden vilde man bruge fyldte Granater, og da skulde Vaade være i Beredskab med Slukningsredskaber, Proppe o. s. v. for at gjøre Mandskabet bekiendt med Midlerne til at bode paa Skaden, som dette Vaaben forarsager.

Senere fortsattes Forsøgene med fyldte Granater i to af Admiralitetsherrernes Overværelse. Maalet var omtrent 1900 Alen (1250 yards) borte, og næsten hvert Skud traf og gjorde stor Udæggelse, idet Planke blev revne op af Dækkene, Knæer og Volte sprængtes løs, store Stykker af Tønnen blev slaaet ud o. s. v. Nogle af Granaterne sprang indenbords, men ingen Steder tændtes Ild, da det gamle Skraag var giennemtrængt af Vand, og der ingen brændbare Sager fandtes ombord.

(En senere Bestemmelse har definitivt fastsat dette Skytøes Indførelse paa alle større Skibe, Fregatter inclusive, i den engelske Marine, hvorom udførlig Beretning i vort næste Hefte, hvor vi tillige skulle forsøge at anstille nogle Betragtninger over dette nye og, som det synes, frygtelige Vaabens Indskydelse paa Krigen til Søes.)

En Anciennetetsfeil rettet.

I den, med Archivet udgivne, aarlige Liste over Sø-Statens har der i 7de Bind indsnøget sig en Trykfeil, som derfra er gaaet over i alle de følgende Aargange, den, at iblandt Medlemmerne af Commissionen for Sø-Statens Drengeskoler er Capitain Garde sat efter Commandanten i Nyboder, Capitain Mühlensteth, istedenfor over ham; hvilken hidtil oversete Feil vi nu, uden nogen Dypfordring udvendigfra, finde os forpligtede til at berigtige.

Denne Liste er ikke officiel, skøndt vi have givet den Plads

foran i Archivets officielle Deel. Den er ordnet efter en, fra den under Collegiets Authorisation udgaaende Liste, forskiellig Plan, og holdes til Dato efter vore egne Optegnelser. De giældende og almindelig bekiendte Regler for Officierernes og Embedsmændenes indbyrdes Rangforhold ere fulgte i Sammenstillingen.

Som nu, i alle militaire Commissioner, Ancienneteten er den Regel, der bestemmer Medlemmernes Sæde og Underkrift, saa er det aabenbart, at vi have begaaet en Feil i ovennævnte Herrers Placering. Capitain Garde er Officier henved 2 Aar før Capitain Mühlensteth og stod i Secondlieutenants-Glasfen 25 Nummere over ham; han er folgelig dennes Formand i alle militaire Verøringer, ifølge det hos os giældende faste Anciennetets-System, hvorfra her ikke, saavidt bekiendt, er bleven gjort nogen speciel Undtagelse. Vel blev Premier-Lieutenant Mühlensteth i Aaret 1819, ved hans Ansættelse som Commandant i Nyboder, framidt i sin Glasfe forfremmet til Capitain; men ingen tvivlede dengang om, at jo hans Formænd vare reserverede deres Anciennetet, og Bestyrkelse herpaa fandt man, foruden i den almindelige Regel, siden deri, at den ene efter den anden af hans tidligere Formænd avancerede regelmæssigt, successive til Capitain, siden til Commandeur-Capitain før ham, og indtog Pladsen over ham i Skolecommissionen. At Capitain Mühlensteth, som vedblev at høre til Staten, skiondt udenfor dens Detail, nødvendigen maatte have en Anciennetet i denne, kunde Ingen tvivle om; thi det var, i hans mangehaande Verøringer med Statens Officierer, alene den der kunde bestemme de almindelige Subordinationsforhold imellem dem og ham, og den militaire Tjeneste kunde ikke taale nogen vague eller arbitrair Afgiørelse af disse, i en Stat, hvis Grundprincip er, at Enhver er sin næste Formand subordineret i Almindelighed. Den almindelige Mening maatte derfor være, at Capitain Mühlensteths Formænd havde deres Anciennetet reserveret dem, og derfor er det vor Pligt, her at rette den begaaede Overfigtsfeil,

Capitain Mühlensteth er nu senere, i Mai Maaned d. A.,

udnævnt til *Commandeur-Capitain*, dennegang før 8 af hans Formænd i *Etat*, hvoraf de 4 ældste have været fra 30 til 20 Nummerer over ham i *Anciennetets*strækken. At denne Udnævnelse ikke skal have nogen Folge for disse hans Formænds *Anciennetet* er det os tilladt at slutte deraf, at *Com. Cap. Blom*, skøndt senere avanceret, har faaet Plads i *Skolecommis-*sionen over ham. Andet *Precedent* at slutte fra savnede man imidlertid, da det, saavidt vi vide, er første Gang, at en under *Etat*en hørende, men udenfor *Detaillen* værende, eller en ved *Ind-*rulleringen ansat *Officier* har erholdt høiere *Charakteers* Tillæg- gelse for sine Formænd i Nummer; ja selv med *Officierer*, der havde *Afsted* af *Etat*en og senere attraaede en ny *Forhoielse* i *Charakteren*, har der i *Regelen* altid været taget Hensyn til deres tidligere Formænd i *Etat*en.

Ancienneteten er i vor *Marine* en *Officieren* tilfagt *Ret*, som *Pluraliteten* sikkert med *Taknemmelighed* maa paastionno; og hans udtryffelige *militaire* *Pligt* er det, ikke at bortgive den, hverken i eller udenfor *Tienesten*, fordi paa *Ancienneteten* er den almindelige *Subordinationspligt* i vor *Marine* baseret.

Vi vide vel, at det faste *Anciennetets*princip i *Almindelighed* ikke er yndet i vor nærværende *Tid*, og at der ogsaa i vor *Stat* gives ikke *Faa*, som i det kun see en *Bon* for deres forrige, iøvrigt ikke upriisværdige *Uttraa* efter at avancere; men vi kunne ikke nok lægge dem paa *Piertet*, noie at veie dette *Princip*s *For-*dels og *Man-*gler imod hinanden, og de skulle da sikkert komme til den *Overbæviisning*, at det er et *Gode*, som vor lille *Marine* bør satte med *Taknemmelighed*. Det giver — som vi i dette *Tidskrift* ved en tidligere *Anledning* have udhævet — *Individet* *Sikkerhed* for hans *Fremtid*; det bestiermer ham imod *Under-*trykkelse og bøder paa *uforskyldt* *Tilfidesættelse* og *Kræn-*kelse, og det bevarer *Etat*en for den *Wilkaarlighedens* sorgelige *Udsæd* af *Mistillid*, *Mismod* og *Harne*, som snart vilde gvoele enhver god *Land* i den.

Ked.

**Liste over Sö-Etaten,
den 1^{ste} Januar 1859.**

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.

Admiralitets og Commissariats Collegiet,

hvor

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. Kinck, R* DM.

Admiralitets-Commissair N. Wiborg, R* DM.

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

Admiral.

Baron H. Holsten, SK* DM. HM.

Datum
af
Avancement.

$\frac{23}{12}$ 1835.

1ste Militair-Deputeret.

Vice-Admiral.

J. Johansen, C* DM. . . .

$\frac{25}{12}$ —

Contre-Admiral.

J. P. Stibolt, R* DM. . . .

$\frac{28}{10}$ 1836.

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.	Chef for 2den Division.
<i>A. Krieger, R*</i>	— —	
<i>J. J. Uldall, R* HM.</i>	$\frac{20}{12}$ —	Kammerherre, 3die Militair-Deputeret, General-Adjutant og Kongelig Jagt-Capitain.
<i>W. Kaas, R*</i>	$\frac{24}{12}$ 1835.	Kammerherre, Ridder af Æres-Legionen.
<i>C. Wulff, R* DM.</i>	$\frac{28}{10}$ 1836.	
<i>F. Holst, R*</i>	— —	Characteriseret.

Commandeur-Capitainer.

<i>J. C. A. Bielke, R*</i>	$\frac{1}{8}$ 1829.	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>A. C. Cederfeld, R*</i>	$\frac{22}{10}$ 1836.	
<i>L. de Coninck, R*</i>	$\frac{16}{9}$ 1838.	Ridder af Æres-Legionen.

Capitainer.

<i>J. W. C. Krieger, R*</i>	$\frac{27}{8}$ 1825.	Kammerjunkker, 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>	— —	
<i>H. B. Thomsen, R*</i>	$\frac{20}{4}$ 1832.	Ridder af St Anna-Ordens 2den Classe med Brillanter.
<i>J. Seidelin, R*</i>	$\frac{20}{1}$ 1833.	
<i>C. F. Wilkens</i>	$\frac{7}{2}$ —	
<i>O. F. Lütken, R*</i>	— —	Chef for 2den Div. 4de Comp.
<i>R. Braag</i>	$\frac{17}{3}$ —	— 1ste — 2det —
<i>J. P. Findt, R*</i>	$\frac{25}{1}$ 1834.	— 2den — 3te —
<i>C. L. L. Harboe</i>	— —	— — — 6te —
<i>H. C. Bodenhoff, R* DM.</i>	— —	— 1ste — 3die —
<i>A. G. Ellbrecht</i>	— —	— 2den — — —

	Datum af Avancement.	
<i>C. C. Zahrtmann</i> , R* DM.	$\frac{28}{10}$ 1836.	Chef for 2den Div. 1ste Comp. Ridder af den franske Orden pour le merite militaire, Rid- der af St. Anna-Ordens 2den Classe, Directeur for Su- Kaart Archivet, og General- Inspecteur over Sø - Etatens Chronometere.
<i>C. C. Paludan</i>	— —	Chef for 2den Div. 2det Comp.
<i>F. A. Paludan</i> , R*	$\frac{16}{9}$ 1838.	— 1ste — 1ste —
Capitain-Lieutenanter.		
<i>H. Aschehoug</i>	$\frac{9}{8}$ 1827.	
<i>P. E. Sletting</i>	$\frac{13}{11}$ —	
<i>P. T. Grove</i>	$\frac{1}{11}$ 1828.	
<i>H. Fisker</i> , R*	— —	Kammerjunker, Medaillen for ædel Daad.
<i>F. A. Wulff</i>	$\frac{28}{2}$ 1829.	
<i>P. S. Kjerulff</i> , R*	$\frac{13}{9}$ —	Ridder af Æres-Legionen.
<i>D. W. Holsteen</i>	— —	
<i>W. A. Graah</i> , R*	$\frac{19}{9}$ 1830.	
<i>K. E. Mourier</i> , R*	— —	
<i>J. G. Schneider</i>	$\frac{13}{12}$ —	
<i>C. L. Ellbrecht</i>	$\frac{29}{5}$ 1831.	
<i>G. Giödesen</i>	$\frac{29}{4}$ 1832.	
<i>A. C. Kierulff</i>	$\frac{27}{2}$ 1833.	
<i>E. C. Walterstorff</i>	$\frac{17}{3}$ —	Kammerjunker.
<i>F. W. Liebmann</i>	— —	
<i>J. Langemark</i>	$\frac{25}{4}$ —	
<i>P. C. Simmelkiær</i>	$\frac{25}{1}$ 1834.	
<i>J. P. Schumacher</i>	— —	
<i>S. A. Bille</i> , R*	— —	Kammerjunker, Ridder af den franske Orden pour le merite militaire.
<i>J. R. Petersen</i>	$\frac{20}{12}$ —	
<i>M. Meyer</i>	— —	
<i>P. W. Tegner</i> , R*	— —	
<i>J. F. Braëm</i> , R*	— —	Takkelmester ad interim, Me- dailen for ædel Daad.
<i>P. C. Bruun</i>	$\frac{28}{10}$ 1836.	
Baron <i>F. C. Stampe</i>	— —	} Characteriserede.
<i>M. P. Secher</i>	— —	

Premier-Lieutenanter.

	Datum af Avancement.	
<i>H. Fæster</i>	$\frac{3}{8}$ 1827.	
<i>J. A. K. Næser</i>	$\frac{9}{8}$ —	
<i>C. F. Kruuse</i>	$\frac{13}{11}$ —	Commandant paa Kyholm.
<i>J. Christmass</i>	— —	
<i>J. A. Meyer</i>	$\frac{9}{12}$ —	
<i>A. C. Polder</i>	— —	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>F. W. Normann</i>	$\frac{13}{9}$ —	
<i>R. Aschlund</i>	$\frac{8}{4}$ 1830.	
Baron <i>E. R. F. Dirckinck Holmsfeld</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>F. 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>J. P. F. Wulff</i>	$\frac{17}{3}$ 1833.	Ridder af Æres-Legionen.
<i>C. J. Schmidt</i>	$\frac{25}{4}$ —	
<i>H. Schierbeck, R*</i>	$\frac{17}{11}$ —	
<i>C. N. Wulff</i>	$\frac{6}{3}$ 1834.	
<i>P. W. Flensborg</i>	$\frac{29}{8}$ —	
<i>J. F. G. van Dockum</i>	$\frac{26}{7}$ —	Kammerjunker, Ridder af Æres-Legionen.
<i>C. Krieger</i>	$\frac{24}{8}$ —	
<i>P. C. Holm</i>	$\frac{30}{11}$ —	Ridder af Æres-Legionen.
<i>C. B. Köbke</i>	$\frac{7}{12}$ —	
<i>H. Oxholm</i>	$\frac{20}{12}$ —	Kammerjunker, Ridder af Æres-Legionen.
<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>	— —	

	Datum af Avancement,
<i>A. H. H. Lemming</i>	$\frac{28}{10}$ 1836.
<i>C. M. Meinertz</i>	$\frac{27}{1}$ 1838.
<i>H. Ipsen</i>	$\frac{27}{5}$ —
<i>C. S. Feilberg</i>	$\frac{16}{9}$ —
<i>M. B. Böcker</i>	$\frac{26}{11}$ —

Second-Lieutenanter.

<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>	$\frac{26}{12}$ 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>	$\frac{26}{12}$ —
<i>A. Bielke</i>	— —
<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>E. C. C. Tuxen</i>	— —
<i>F. E. J. Lehmann</i>	$\frac{18}{8}$ —
<i>H. H. S. Grove</i>	$\frac{20}{11}$ —
<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>	$\frac{12}{11}$ —
<i>P. A. Seidelin</i>	$\frac{17}{8}$ —
<i>G. E. Tuxen</i>	$\frac{22}{11}$ —

	Datum of Avancement.
<i>P. C. Albech</i>	$\frac{12}{11}$ 1834.
<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. K�bke</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. Sch�nheyder</i>	— —
<i>J. A. R. Hedemann</i>	$\frac{16}{4}$ 1838.
<i>W. C. L. Jacobsen</i>	— —
<i>M. J. Harboe</i>	$\frac{26}{8}$ —
<i>A. J. L. Roepstorff</i>	— —

Officierer, der ere udenfor Detaillen.

Contre-Admiral <i>H. Stephansen</i> , C*	DM.	$\frac{20}{12}$ 1834.	Holmens Over-Equipagemester.
Commandeur <i>P. F. Wulff</i> , C* DM.		$\frac{20}{8}$ —	Chef for Cadet-Corpsset.
Command. Capt. <i>A. Schifter</i> , C* DM.		$\frac{1}{8}$ 1829.	Fabrikmester.
— — <i>J. J. Paludan</i> , R*		$\frac{19}{11}$ 1837.	Commandant paa Christiansø.
— — <i>N. H. Tuxen</i> , R*		$\frac{16}{9}$ 1838.	Ved Reberbanen.
Capitain <i>S. L. Tuxen</i> , R* . .		$\frac{28}{10}$ 1836.	Ridder af �res-Legionen, Equi- pagemester paa Nyholm.
— <i>J. P. Gandil</i>		— —	Equipagemester paa Gammel- holm.
Capt.-Lieut. <i>O. W. Michelsen</i> , R*		$\frac{20}{12}$ 1834.	T�imester.

Officierer, der ere à la suite.	Datum af Avaancement.	
Capitain-Lieut. Grev <i>H. J. Scheel</i>	17 3 1833.	
Prem. Lieut. <i>E. Raffenberg</i> . .	— —	Kryds-Toldinspecteur.
— <i>C. G. Muxoll</i> . .	6 6 —	Kryds-Toldcontrolleur.
Officierer paa Vartpenge.		
Commandeur <i>T. J. Lütken</i> , R*	28 10 1836.	

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 *U. A. Schönheyder**
 Chef.

Commandeur *J. J. Uldall*.*

— *W. Kaas*.*

— *C. Wulff*.*

— *F. Holst*.*

Command.-Capt. *C. H. L. Donner*.*

— *C. Lütken*.*

— *A. C. Cederfeld*.*

— *L. de Coninck*.*

Capitain *J. W. C. Krieger*.*

— *W. F. Ravn*.

— *C. F. Wilkens*.

Artillerie-Corpset.

Capitain-Lieut. *O. W. Michelsen*.*
 Chef.

Søtøihuus-Lieutn. *C. Wodrup*, DM.
 HHM. Tøivarter.

— *Carlsen*, DM. HHM.

— *A. A. Smidth*, DM. HHM.

Inspections-Officierer.

Premier-Lieut. *P. W. Flensborg*.

Second-Lieut. *P. H. Smidth*.

— *P. C. Albeck*.

Matros-Corpset.

Capitain-Lieut. *Braëm*.* Chef ad
 interim.

Second-Lieut. *E. A. Wulff.*
 — *C. H. Möller.*
 — *H. H. S. Grove.*

Iste Compagnie.

Capitain *F. A. Paludan**, Chef.
 Capitain-Lieut. *F. W. Liebmann.*
 — *M. Meyer.*
 — *P. W. Tegner.**
 Premier-Lieut. *C. E. van Dockum.**
 — *E. Suenson.**
 — *J. P. F. Wulff.**
 — *H. Steenbach.*
 — *H. Ipsen.*
 Second-Lieut. *C. B. Brandt.*
 — *A. C. Schultz.*
 — *T. F. Buchwald.*
 — *M. J. Harboe.*

2det Compagnie.

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

3die Compagnie.

Capitain *H. C. Bodenhoff.** Chef.
 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.
 Capitain-Lieut. *P. C. Simmelkier.*
 — *S. A. Bille.**
 — *M. P. Secher.*
 Premier-Lieut. *C. F. Kruuse.*
 — *H. E. Krenckel.*
 — *J. L. Grove.*
 — *C. N. Wulff.*
 Second - Lieut. *F. Sommer.*
 — *O. C. Pedersen.*
 — *C. F. Hedemann.*
 — *C. F. Gottlieb.*

2den Division.

Commandeur *J. A. Suenson.**
 — *A. Krieger.**
 Command.-Capt. *J. C. A. Bielke.**
 — *H. D. B. Seidelin.**
 — *M. Lütken.**
 Capitain *E. Blom.**
 — *H. B. Dahlerup.*
 — *H. B. Thomsen.**
 — *J. Seidelin.**

1ste Compagnie.

- Capitain C. C. *Zahrtmann*.* Chef.
 Capitain-Lieut. *P. T. Grove*.
 — *K. E. Mourier*.*
 — *J. Langemark*.
 Premier-Lieut. *J. Christmass*.
 — *H. Schierbeck*.*
 — *J.F.G. van Dockum*.*
 — *C. M. Meinertz*.
 Second-Lieut. *O. J. Marstrand*.
 — *O. H. Lütken*.
 — *A. E. L. Knudsen*.
 — *O. A. K. Wilde*.

2det Compagnie.

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

3die Compagnie.

- Capitain *A. G. Ellbrecht*, Chef.
 Capitain-Lieut. *H. Fisker*.*
 — *E. C. Walterstorff*.
 Premier-Lieut. *H. Fæster*.
 — *R. Aschlund*.
 Second-Lieut. *N. E. Tuxen*.
 — *H. P. Rothe*.

- Second-Lieut. *F. E. J. Lehmann*.
 — *H. L. Moe*.
 — *G. E. Tuxen*.

4de Compagnie.

- Capitain *O. F. Lütken*.* Chef.
 Capitain-Lieut. *P. E. Sletting*.
 — *C. L. Ellbrecht*.
 Premier-Lieut. *J. A. Meyer*.
 — *C. J. Schmidt*.
 Second-Lieut. *A. J. H. Agerskov*.
 — *O. W. de Fine Skibsted*.
 — *P. A. Seidelin*.
 — *W. H. Köbke*.
 — *A. R. Hedemann*.

5te Compagnie.

- Capitain *J. P. Findt*.* Chef.
 Capitain-Lieut. *F. A. Wulff*.
 — *W. A. Graah*.*
 Premier-Lieut. *E. Raffenberg*.
 — *H. Oxholm*.*
 — *A. H. H. Lemming*.
 Second-Lieut. *O. F. Suenson*.
 — *A. Bielke*.
 — *S. Lund*.
 — *F. A. Gandil*.

6te Compagnie.

- Capitain *C. L. L. Harboe*, Chef.
 Capitain-Lieut. *G. Gjödesen*.
 — *A. C. Kierulff*.
 Premier-Lieut. *M. N. Suenson*.*
 — *M. B. Böcher*.
 Second-Lieut. *B. J. Wilkens*.
 — *C. F. W. Wrisberg*.
 — *F. S. Kinck*.
 — *A. J. L. Roepstorff*.

Officierer ansatte ved Holmene m. m.

- Contre-Admiral *Stephansen*,* Over-Equipagemester.
 Com.-Capt. *Schifter*,* Fabrikmester.
 Premier-Lieut. *J. L. Grove*, Underfabrikmester.
 Com.-Capt. *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.
 Capitain-Lieut. *Braëm*,* Takkelmester (ad interim).
 Second-Lieut. *N. E. Tuxen*, Inspecteur ved Dokken (ad interim).

Inspections-Officierer.

Paa Nyholm.

- Premier-Lieut. *A. H. H. Lemming*.
 Second-Lieut. *E. W. Holst*.
 — *G. E. Tuxen*.

Paa Gammelholm.

- Premier-Lieut. *P. C. Holm*.
 Second-Lieut. *B. I. C. Wilkens*.

Constructions- og Regulerings-Commissionen.

- | | |
|--|--|
| Vice-Admiral <i>Johansen</i> ,* | Capitain-Lieut. <i>O. W. Michelsen</i> ,* |
| Contre-Admiral <i>J. P. Stibolt</i> ,* | — <i>J. F. Braëm</i> ,* |
| Command.-Capit. <i>Schifter</i> ,* | Premier-Lieut. <i>J. L. Grove</i> . |
| — <i>M. Lütken</i> ,* | Second-Lieut. <i>N. E. Tuxen</i> , Au- |
| Capitain <i>H. B. Thomsen</i> ,* | scultant. |
| — <i>S. L. Tuxen</i> ,* | — <i>O. F. Suenson</i> , dito. |
| — <i>J. P. Gandil</i> . | Krigs-Cancellie-Secretair <i>Suenson</i> , |
| — <i>Zahrtmann</i> ,* | Commissionsskriver. |
| Capitain-Lieut. <i>S. A. Bille</i> ,* | |

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*.*

Capt. Lieut. *Michelsen*.*

— *Tegner*.*

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

Defensions-Commissionen.

Oberst v. *Prangen*, Chef af Ingenieur-Corpset, C* DM.

Oberst-Lieut. P. F. v. *Quaade* af Ingenieur-Corpset, C* DM.

Capt. Lieut. O. W. *Michelsen*.*

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

Kongelig Jagt-Capitain.

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

Opmudringsvæsenet.

Commandeur Greve *Trampe*, R* DM.

Lieut. F. A. *Sommerfeldt*, DM.

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

Overlots i Siællands District.

Commandeur E. *Wulff*, R.*

Nyboder.

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

H. *Veith*, Copiist ved Commandantskabet.

Huusbygmester.

Professor og Stadsbygmester *Malling*.

Sö-Etatens Seildugs- og Lærreds-Fabrik.

Adm. Commiss. N. *Wiborg*,* har Overopsigt med samme.

E. R. *Grove*, Polytechniker, Fabrikör.

A. *Larsen*, Regnskabsfører.

Sö-Qvæsthuset.

Major E. *Möller*.

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

Stabschirurg B. O. *Winkler*, R.*

Over-Krigscommissair *Albech*.

Krigs-Assessor *Leschly*, Inspecteur.

} Directeurer.

Sö-Etatens Hospital i Nyboder.

Contre-Admiral U. A. *Schönheyder*,*

Capt. *Mühlensteth*.*

Adm. Commiss. N. *Wiborg*.*

Stabschirurg B. O. *Winckler*.*

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

J. A. *Riis*, Præst.

P. M. *Knudsen*, Oeconomus.

} Directeurer.

Sö-Etatens Læger.

B. O. *Winckler*,* 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. F. *Dölner*.
P. L. *Seidelin*. } Under-Chirurger, Rang med Reserve-Chirurger.

Ved 2den Division.

B. O. *Winckler*,* Stabs- og Divisions-Chirurg.
C. *Müllertz*, Reserve-Chirurg.
F. G. *Veith*. }
J. C. *Krieger*. } Under-Chirurger, Rang med Reserve-Chirurger.

Holmens Kirke.

Adm. Commiss. N. *Wiborg*.* }
Justitsraad *Halkiær*. } Kirkeværgere.
Urtekræmmer J. *Hansen*. }
A. K. *Holm*, R* DM., Sognepræst og Provst.
B. *Münter*, R* Hofprædikant, Dr. Theol., 1ste residerende Capellan.
J. A. *Riis*, 2den resid. Capellan.
P. E. *Hall*, 1ste Catechet.
F. *Gudmundsen*, 2den Catechet.
E. E. *Gottlieb*, 3die Catechet.
J. F. *Johansen*, Klokker.
Professor, R. *Bay*, Cantor.
C. *Raven*, Succentor.
C. *Rauch*, Organist.
N. *Gerdzen*, Overgraver.
C. M. *Weylandt*, HHT, Undergraver.

Commissionen for Sö-Etatens Drengeskoler.

Commandeur A. *Krieger*.*
Command. Capt. C. *Lütken*.*
Command. Capt. H. D. B. *Seidelin*.*
Capitain M. C. *Mühlensteth*.*
— H. G. *Garde*.
Justitsraad J. N. *Halkiær*.
Provst A. K. *Holm*.*

Commissionen for Pigeskolerne.

Commandanten i Nyboder.

De Herrer Præster ved Holmens Kirke.

Proviant-Gaarden.

Krigsassessor S. P. *Nyeland*, Forvalter.

Fæstningen Christiansö.

Command.-Capit. J. J. *Paludan*,* Commandant.

Premier-Lieut. M. C. *Penick*.

— *Dam*, af Armeen.

Over-Auditeur J. J. *Gether*, Garnisons-Auditeur.

Sö-Krigscommissair C. F. *Nissen*, Proviants-, 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.

H. C. *Vogelsang*, Bureauchef.

Indrullerings-Chefer.

Siællands 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. *Rauslöff*.

Capitain J. P. *Bluhme*, Subaltern-Officier i Jydske District.

Mynsterskrivere.

Siællands 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 *Kiersteen*.

Holstenske District: Sö-Krigscommissair *S. S. Brodersen*.

Sö- og Land-Krigscommissairer.

1ste Siællandske District: General-Krigscommissair *F. E. Frisch*.

2det Siællandske District: General-Krigscommissair *P. O. v. Rosenörn*, R*.

Fyens og Langelands District: General-Krigscommissair *H. C. v. Riegels*, R*.

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

2det Jydske District: Oberst-Lieutenant *D. W. v. Hegermann*, R* DM.

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

Söcadet-Corpsset.

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*,

— *O. F. Suenson*,

} i Mathematik og Navigation.

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

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

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

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

Professor *Abrahams*, }
 Bogholder *Schram*, } i Fransk.

Kammerraad *Rosing*, }
 Krigsassessor *Wiinholdt*, } i Engelsk.

Second-Lieut. *O. C. Pedersen*, 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>H. A. G. E. Hensen.</i> | } Under-
Officierer, | 18. <i>F. E. A. Lund.</i> |
| 2. <i>E. F. Krieger.</i> | | 19. <i>C. I. F. Michelsen.</i> |
| 3. <i>E. W. Schönheyder</i> | | 20. <i>L. F. Schmidt.</i> |
| 4. <i>J. C. Tuxen.</i> | | 21. <i>H. F. M. Agerstov.</i> |
| 5. <i>C. A. Obelitz.</i> | | 22. <i>O. C. Hammer.</i> |
| 6. <i>J. C. Kraft.</i> | | 23. <i>J. H. E. Herforth.</i> |
| 7. <i>F. W. Pedersen.</i> | | 24. <i>A. J. Möller.</i> |
| 8. <i>E. P. C. Groth.</i> | | 25. <i>A. Grove.</i> |
| 9. <i>H. P. Schultz.</i> | | 26. <i>H. J. Rambusch.</i> |
| 10. <i>W. Greve Holck.</i> | | 27. <i>J. A. Garde.</i> |
| 11. <i>H. C. Colsmann.</i> | | 28. <i>J. C. Brink-Seidelin.</i> |
| 12. <i>J. S. C. Albech.</i> | | 29. <i>C. H. Bohn.</i> |
| 13. <i>E. Duntzfelt.</i> | | 30. <i>A. B. Rothe.</i> |
| 14. <i>C. F. G. Wrisberg.</i> | | 31. <i>G. Gjödesen.</i> |
| 15. <i>D. R. Braag.</i> | 32. <i>N. F. Ravn.</i> | |
| 16. <i>P. M. Skibsted.</i> | 33. <i>F. W. W. Lüders.</i> | |
| 17. <i>A. T. Ulrich.</i> | 34. <i>H. C. F. Garde.</i> | |

Sö-Etatens Justitsvæsen.

General-Auditeur. Høiesterets-Assessor H. J. *Koefoed*, R* DM

Over-Auditeur. Overkrigscommissair E. *Stiernholm*.

Auditeur. Krigsassessor E. R. P. *Esskildsen*.

Søkrigs-Procureur. — — — —

Collegiets- og Holmens Contoirer.

Admiralitets- eller 1ste Departements-Contoir.

Overkrigscommissair E. *Stiernholm*, Chef.

C. F de *Fine Skibsted*, Fuldmægtig.

P. H. *Halling*, Copist.

E. F. S. *Fanøe*, do.

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*.

— J. *Jacobsen*.

} Fuldmægtige,

L. F. *Bondrup*.

A. *Jerndorff*.

L. *Esskildsen*.

C. W. *Wellmann*.

F. *Bisserup*.

} Copister,

Bogholder og Archiv-Contoir.

Justitsraad T. C. *Tilge*, Chef.

Krigs-Assessor D. C. *le Maire*.

do. C. B. *Velskov*.

} Fuldmægtige,

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

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*.
 A. C. *Westergaard*.
 L. F. *Rist*.
 J. F. *Gradmann*.
 E. F. *Anker*.
 N. R. *Petersen*.
 C. F. *Gede*. } Copister.

Rasserer-Contoirt.

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

Equipage- og Commando-Contoirt.

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

Inventarie-Contoirt.

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

Veier-Contoirt.

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

Hovedmagazins-Contoirt.

Krigsraad D. C. *Wibe*, Chef.

F. *Wæssing*. }
 J. *Seerup*. } Fuldmægtige.
 J. S. *Knub*, Copist.

Ege- og Fyrretømmers Material-Contoir.

Krigsraad F. S. *Block*, Chef.
 L. P. *Nicolaisen*. }
 J. F. *Sebbelov*. } Fuldmægtige.
 J. *Mörk*. }
 H. F. *Lauritzen*. } Copister.

Takkelage-Contoir.

P. *Lindorff*, Chef,
 P. *Taulov*, Fuldmægtig.

Mestere ved de Kongelige Værfter.

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

Liste over Flaaden.

Linieskibe.

<i>Dronning Maria</i>	84	Kanoner.	
<i>Waldemar</i>	84	do.	
<i>Frederik den 6te</i>	84	do.	
<i>Skiold</i>	84	do.	
<i>Prinds Christian Frederik</i>	84	do.	staaer paa Stabelen.
<i>Danmark</i>	66	do.	
<i>Phoenix</i>			støifet til Blokskih.

Fregatter.

<i>Thetis</i>	48	do.	paa Stabelen.
<i>Freia</i>	46	do.	
<i>Havfruen</i>	46	do.	
<i>Rota</i>	46	do.	
<i>Bellona</i>	46	do.	
<i>Nymphen</i>	40	do.	
<i>Fylla</i>	40	do.	

Corvetter.

<i>Galathea</i>	26	do.
<i>Naiaden</i>	20	do.
<i>Diana</i>	20	do.
<i>Fortuna</i>	20	do.
<i>Flora</i>	20	do.

Brigger.

<i>St. Thomas</i>	16	do.	
<i>St. Jan</i>	12	do.	
<i>Alart</i>	12	do.	i Vestindien, Capt. Lieut. C. Ellbrecht, Prem. Lieut. Krüger. do. Paludan, Second-Lieut. S. Lund. do. W. Skibsted. do. C. Hedemann,

<i>St. Croix</i>	12	Kan. i Vestindien, Capt. Lient. Schneider. Prem. Lient. J. A. Meyer. Second-Lieut. O. H. Lütke do. Wrisberg. do. Hagen. do. V. Köbke,
<i>Mercurius</i>	12	do.

Skonnerter.

<i>Elben</i>	8	do.
<i>Delphinen</i>	6	do.
<i>Pilen</i>	6	do.

Cuttere.

Helsingör.
Maagen.
Svalen.

Ro-Flotillen.

<i>Bombe-Kanonchalupper</i>	9
do. <i>Joller</i>	8
Almindelige <i>Kanonchalupper</i>	49
hertil kommer under Bygning og næsten færdige:	
<i>Bombe-Kanonchalupper</i>	2
do. <i>Joller</i>	3
	i alt 71.

Avancement, Ansættelse, Afgang ic.

Under 14de October er Copist G. C. Nicolaisen allernaadigst befikket til Fuldmægtig i Inventarii-Contoiret.

Under 21de s. M. er Krigs-Assessor P. J. Sunch, formedelst Svagelighed, entlediget, i Naade og med Pension, fra sit Embede som Proviant-, Ammunition- og Material-Forvalter paa Fæstningen Christiansø.

Under 27de s. M. er constitueret Forvalter, Søkrigscommis-sair C. S. Nissen allernaadigst befikket i ovennævnte Embede paa Christiansø.

Under samme Dato er forhenværende Underchirurg ved 2den Division, karakteriseret Reservechirurg W. Klingberg, som er ansat som Districtschirurg i Kronborg District, allernaadigst udnævnt til virkelig Krigsassessor med Rang i 8de Classe No. 4.

Under 5te Novbr. er Underofficier af Matroscorpsen, Niels German Hansen udnævnt til Havnefoged i Weile.

Under 15de s. M. er Premier-Lieutenant Rassenberg beordret til, i en Tid af indtil 3 Aar, at fungere ved Soldkryds-væsenet som Krydsinspecteur paa Vestkysten af Hertugdømmene.

Under 19de s. M. er karakteriseret Reservechirurg Johan Cornelius Krieger ansat som Underchirurg ved 2den Division.

Under 25de s. M. er Second-Lieutenant M. B. Bøcher udnævnt til Premier-Lieutenant.

Under 4de December er Søkrigsprocureuren, Statsraad Sporron, der er udnævnt til Kammeradvokat, afgaaet fra fornævnte Embede ved Sø-Staten.

Under 9de s. M. er Skibbygger-Quarteermand af 2den Divisions 3die Comp., Frederik Wilhelm Jensen udnævnt til Skibbygmestervend fra 1ste Januar 1839.

Under samme Dato er Skipper i Flaaden og Dannebrogsmænd J. C. J. Molin, formedelst Alderdom og Svagelighed, entlediget, i Naade og med Pension, fra 1ste Januar 1830 at regne, og Høibaadsmand Hans Arentsen ansat i hans Sted.

Under 11te s. M. er følgende Afgang og Ansættelse af In-

Inspectionsofficerer ved Holmens befalet at finde Sted fra 1ste Januar 1839.

Ved Gammelholm er Capitainlieutenant M. Meyer afgaaet og Premier-Lieutenant S. P. Holm ansat.

Ved Artilleriet ere Second-Lieutenanterne Sommer, Schulz og U. Krieger afgaaede og Premier-Lieut. Flensborg, Second-Lieutenanterne P. Smidth og Ulbeck ansatte.

Ved Taffelvæsenet er Sec. Lieut. Schönheyder afgaaet og Sec. Lieut. Møller ansat, ligesom tidligere Sec. Lieut. G. L. Tuxen er ansat ved Equipagen paa Nyholm, istedenfor Second-Lieut. Knudsen, der afgaer derfra.

Under 24de s. M. ere følgende Forandringer ved de subalterne Indrulleringsposter befalede at finde Sted fra 1ste Januar 1839:

Premier-Lieut. Böcher er ansat i Tøndern i Pr. Lieut. Solms Sted; Pr. Lieut. Lemming i Alsens, i Pr. Lieut. Oxholms Sted; Pr. Lieut. C. Wulff i Korsør, i Pr. Lieut. Steenbachs Sted; Pr. Lieut. Meinerts i Stubbekjøbing, i Pr. Lieut. Gottliebs Sted.

Og fra 1ste April 1839 er Prem. Lieut. Fæster ansat i Nyborg, i Pr. Lieut. Næsers Sted.

Efter affholdt Præliminair-Examen ved Søcadet-Academiet ere følgende Indskrevne admitterede til Academiet som Cadetter:

- A. B. Kothe,
- G. Giødesen,
- N. S. Ravn,
- S. W. Lüders,
- S. G. Garde.

Under 30te s. M. er Capitain à la suite A. D. Schulz, Md. af Dbg. allernaadigst beskikket til Told- og Consumtions-Inspecteur i Weile og derfor i Naade entlediget af Sø-Staten.

Kongelige Resolutioner, Collegii-Rescripter 2c.

Under 27de Octbr. er resolveret, at, istedetfor de ældre ubrugelige, maae nye Hatteplader anskaffes til Matroscorpsets Mandskab, hvori der skal anbringes 2 Ankere istedetfor det enkelte Anker.

Officielle Deel.

II.

Dødsfald.

Den — — Commandeur L. Kriger, R. af Dbg., Overlots og Indrullerings-Chef i Jylland.

Avancement, Ansættelse, Ufgang og Udecommando.

Under 1ste Januar er Overlærer ved Sø=Statens Drengeskoler, T. Gudmundsen, allernaadigst beskiftet til Sognepræst for Glaslunde og Græshauge Menigheder i Lolland.

Under 6te Januar er Pladscommandanten paa Kyholm, Pr.-Lieutn. Kruuse, udtraadt af Marinen, som Capitain-Lieutenant, med Tilladelse til at bære Søofficiers Uniform og Behold af sin Gage, der skal udredes af Sø=Statens militaire Pensionskasse.

Under 12te Januar er Second-Lieutenant C. F. Gottlieb beordret at assistere ved Sølaartarchivet i Second-Lieutenant Szagens Sted.

Under 13de Januar er Sec.-Lieut. C. H. Meyer udnævnt til Premier-Lieutenant med Gage.

Under s. D. er Assistent og første Tegner ved Sølaartarchivet, S. C. Klingsey, meddeelt Kongelig Bestalling som Saadan.

Under 12te og 26de s. M. ere, ved allerhoieste Resolution, Aspiranterne G. P. Pröfilius, N. G. Lunn, J. S. Meldall, G. L. Jansen, L. G. Braag, B. Falbe, B. Michelsen, M. N. G. Wulff, J. Schoustrup og N. P. Tegner admitterede til Søcadet-Academiet.

Under 23de Februar er Poisterets Advocat, Justitsraad P. G. Salicath, allernaadigst udnævnt til Søkrigsprocureur.

Under 7de Marts er Søkrigsprocureur Salicath udnævnt til Medcurator for Holmens Sogns Fattigstole.

Under 10de s. M. er Capitain Dahlerup, efter Ansøgning, allernaadigst entlediget fra at være Medlem af Navigations-Stole-Directionen.

Følgende Udcommandoer have fundet Sted:

Bagtskibet i Sundet, Corvetten Diana: Capitain-Lieutenant Ulschoug, Premier-Lieut. C. Wulff, Second-Lieutenanterne Semmer, Knudsen og Jacobsen, Skibschirurg N. G. Drachmann, Proviantforvalter M. Hagesen.

Bagtskibsposten Batteriet Trekroner: Capitain-Lieut. Sisser, Premier-Lieut. M. Suenon, Skibschirurg Toft, Proviantforvalter Ritter.

Bagtskibet ved Altona, Skonnerten Elben: Capitain-Lieut. Sletting, Premier-Lieutenanterne L. Suenon og C. N. Meyer, Proviantforvalter Lorenzen, Skibschirurg Dahl.

Bagtskibet i Beltet, Skonnerten Delphinen: Capitain-Lieut. P. Grove, Pr.-Lieut. S. Sæster, Proviantforvalter Mariager.

Briggen Mercurius: Capitain-Lieut. Mourier, Pr.-Lieut. L. Baron Dirckinck Solmfeldt, Sec.-Lieutenanterne Brandt, Kinck, C. S. Gottlieb og Wilde.

Cadetskibet, Corvetten Flora: Capitain C. C. Paludan, Capitain-Lieut. Waltersdorff, Capitain-Lieut. Liebmann som

Meddommer; Pr.-Lieut. Proffilius, Sec.-Lieutenanterne Marsstrand og Pedersen som Lærere.

Briggen St. Jan: Capitain-Lieutenant Gjedesen, Premier-Lieutr. Næser og Steenbach, Sec.-Lieutr. A. Krieger, Buchwald og Gandil.

Corvetten Galathea: Capitain J. Seidelin, Capitain-Lieut. A. C. Kierulff, Pr.-Lieutr. J. van Deckum, C. Krieger, Koble og Gottlieb; Sec.-Lieutr. Vielse, Ugerfkov, L. Tuxen, O. Skibsted, Moe, Bruun og Schönheyder.

Til Opmaalingen paa Vestkysten af Hertugdømmerne: Pr.-Lieut. Bøcher og Sec.-Lieut. J. Schierbeck.

Kongelige Resolutioner og Collegii-Rescripter.

Under 12te Januar har S. M. Kongen allernaadigst approberet Bygningen af en Fregat, armeret alene med 24pd. Kanoner, nemlig 28 Stykker paa Batteriet og 20 paa Standsse og Vak, og af en Brig paa 16 korte 18pd. Kanoner, begge efter de Allerhøiøstsamme forelagte Tegninger.

Under 25de Febr. har Collegiet bestemt, at paa Corvetten Flora skal anbringes en Vak, forsynet med Karm paa Ugterkanten og Sceptere paa Siden.

Under 3die Marts er resolveret, at en Samling af stereometriske Figurer, som ere forfærdigede af nu afdøde Constructeur Pihl, maa anstafes til Sø-Staten, for at afbenyttes ved Forelæsningerne for Marinens Officierer og ved den mathematiske Underviisning paa Søcadet-Academiet.

Under 11te s. N. er det allernaadigst tilladt de virkelige Reservecirurger ved So-Staten at anlægge og bære Armeens Feldt-tegn, og de characteriserede Reservecirurger, saavel som Underchirurgerne ved So-Staten, i Kaarden at bære civil Port d'Espée af Guld med blaa Silke.

Under 17de s. N. har S. N. Kongen allernaadigst approberet Collegiets Indstilling om at Holmens Fuldmægtige, efter at have tiemt i 10 Aar som Fuldmægtige, forundes et Tillæg af 60 Rbd. S. N. aarlig pro persona.

D o d s f a l d.

Den 28de April, af en smertefuld Sygdom, efter længere Tids Svagelighed, Commandeur og Kammerherre Uldall, Rd. af Dbg. og decoreret med Hædersmedaillen for 2den Aprils-Slaget; Deputeret i Admiralitets- og Commissariats-Collegiet, General-Adjutant og Kongens Jagtcapitain; 62 Aar gammel.

Avancement, Udcommandoer, Ansættelse 2c.

Til at foretage Opmaalingen iaar i Drogden og paa flere Steder heromkring i Farvandene ere Second-Lieutenanterne Kothe og Jarboe beordrede med Dæksbaaden Maagen, og formedelst Second-Lieutenant Schierbecks Sygdom er i hans Sted Second-Lieutenant Grove beordret til at assistere Premier-Lieutenant Bøcher ved Opmaalingerne paa Vestkysten af Hertugdømmene.

Under 9de April d. A. er Cadet A. Møller bevilget Afsted fra Søcadet-Corpsset efter Ansøgning.

Under 15de s. M. er Capitain S. A. Paludan beordret at indtræde som Medlem af Navigations-Skole-Directionen heri Staden, og i Capitain J. Seidelins Fraværelse tillige constitueret til at bestyre Navigations-Directorens Forretninger.

Under 29de næstefter er Capitain Bodenhoff beordret til at føre det kongelige Dampskib Kiel, naar dette iaar bruges.

I Anledning af Kammerherre, General-Adjutant og Jagtcapitain, Commandeur og Deputeret Uldalls Død har følgende Avancement fundet Sted:

Under 29de April er Commandeur og Chef for Søcadet-Corpsset, P. S. Wulff, allernaadigst udnævnt til tillige at være General-Adjutant af Sø-Statens, og under 30te s. M. er han endvidere udnævnt til at være Hs. Majestæt Kongens Jagtcapitain.

Under 29de April d. A. er Commandeurcapitain C. Lütken allernaadigst udnævnt til tredje militair Deputeret i det kongelige Admiralitets- og Commissariats-Collegium.

Under 1ste Mai d. A. er Commandeurcapitain S. Zolst aller-

naadigst udnævnt til Commandeur uden Division, Capitain J. W. C. Krieger til Commandeurcapitain, og Second-Lieutenant W. E. Tuxen til Premier-Lieutenant, Alle med Gage fra 1ste Mai d. A., ligesom Capitain-Lieutenant S. C. Baron Stampe er tillagt Capitain-Lieutenants Gage fra samme Dag.

Under 3die s. M. er Commandanten i Nyboder, Capitain Mühlensteth, allernaadigst tillagt Commandeurcapitains Character.

Under 11te s. M. er Dæksbaaden Helsingør udlaaent til de hjemmевærende subalterne Soofficierer, til i indeværende Sommer at afbenyttes til Seiløvelser.

Ved allerhøieste Resolution af 19de s. M. er Commandanten paa Fæstningen Christiansø, Commandeurcapitain Paludan, allernaadigst udnævnt til Indrullerings-Chef og Overlots i jydsk District fra 1ste August d. A., og derhos bestemt: at den subalterne Indrullerings-Officier i Aalborg, for Fremtiden og indtil videre, skal afholde So-Sessionerne i Aalborg, Ribe, Nykøbing og de nordenfors Limfjorden beliggende Riibstæder.

Under 23de s. M. er Chefen for Briggen St. Jan, Capitain-Lieutenant Giødeseu, beordret at overtræde fra denne, med underhavende Besætning, paa Briggen St. Thomas, der i dens Sted er affendt til Station i Vestindien.

Den 28de s. M. er Premier-Lieutenant Steenbach beordret at afgaae fra Briggen St. Thomas, og Premier-Lieutenant Meinerz i hans Sted beordret til denne.

Ved Resolution af 9de ds. har Hs. Majestæt Kongen allernaadigst tildeelt Seilmager Scheller Medaillen for Druknedes Redning, til at bære i Vaandet til Medaillen for 2den April, for at have reddet Gonstabel Polst, der, haardt saaret i den høire Arm, var ved en Salut falden overbord fra Orlogsbriggen Mart i Vestindien.

Officielle Deel.

IV.

D ø d s f a l d.

Den — — — Gouverneuren over de danske Etablissementer paa Kysten af Guinea, Capitain-Lieutenant Mørck, Nd. af Dbg. og Nd. af d. fr. Greslegion.

Den 2den August: Commandeur-Capitain Cederfeldt, Nd. af Dbg.

Den 6te Juni Cadet Luun, død af Bryst=Læring ombord i Cadetfibeet.

Avancement, Ansættelse, Afgang &c.

Under 2den April er Cand. Theol. C. S. L. Møller ansat som Lærer ved Sø=Statens Drengeskoler, i Anledning af Pastor Gudmundsens Afgang.

Under 7de s. M. er Sø=Statens Proviantforvalter, Krigs=assessor Nyeland, allernaadigst forundt Overkrigscommissairs Charakter.

Samme Dato er Underconstructeur Christian Henriksen udnævnt til Constructeur, og Constructions=Assistent J. C. Sansen til Underconstructeur.

Den 29de s. M. har Collegiet bifaldet, at Catechet og Overlærer Topfæ tiltræder Bestyrelsen af Sø=Statens faste Mand=skabs Laanebibliothek istedetfor Pastor Gudmundsen.

Som Skibschirurger ere ansatte: Cand. Chir. Thornam paa Corvetten Flora; J. P. Sansen paa Galathea som Overchirurg og D. Brydegaard som Underchirurg; Cand. Chir. & Med. L. Holm paa Briggen Mercurius og Reservechirurg Courlander paa Briggen St. Jan. Som Proviantforvaltere ere ansatte: Copisterne Rist, Wellmann og Bisserup respective paa Galathea, St. Jan og Mercurius; og Contorist L. Jones paa Corvetten Flora.

Idie Juni er Cand. Theol. C. B. Fogh ansat som Lærer ved Sø=Statens Drengeskole, istedetfor den til Præst befittede Lærer Møller.

7de Juli er Capitain U. B. Lubrecht, allernaadigst udnævnt til Commandant paa Fæstningen Christiansø, fra 1ste August d. A., uden Reservation af Anciennetet i Marinen.

14de s. M. er Capitain-Lieut. Sletting avanceret til Capitain og Chef for 2den Div. 3die Comp; Capitain-Lieut. Secher tillagt Gage som saadan, og Sec. Lieut. O. Suenson avanceret til Pr. Lieut. med Gage.

28de s. M. er Sec. Lieut. Kothe avanceret til Premier-Lieutenant.

30te s. M. er Premier-Lieut. Slensborg beordret til Fæstningen Christiansø som Inspectionsofficer ved Sø-Artilleriet, hvilken Post Pr. Lieut. Penick fratræder.

Under 4de August er Cand. Med. & Chir. L. N. Sasse allernaadigst udnævnt til Garnisonschirurg paa Fæstningen Christiansø og under 8de Septbr. er det tilladt ham at anlægge Uniform, som de virkelige Reservechirurger ved Sø-Etaten, med Armeens Felttegn.

25de August er Capitain Blom avanceret til Commandeur-Capitain, hvorved han overtræder til 1ste Division; Capit. Lieut. P. Grove til Capitain og Chef for 1ste Div. 2den Comp. som Capt. Braag fratræder; Premier-Lieutenant Sæster til Capitain-Lieut. og Second-Lieut. Brandt til Pr. Lieut., alle med Gage fra 1ste September.

Under 8de Septbr. er Cadet-Underofficer L. S. Krieger avanceret til Second Lieutenant.

Under 16de s. M. er Sec. Lieut. D. Skibsted beordret at forrette Tjeneste som Inspectionsofficer ved Faldsvæsenet.

Under 22de s. M. ere Fuldmægtigerne under Admiralitetet K. Nørregaard, C. de Fine Skibsted og J. C. Juul udnævnte til virkelige Krigsassesforer, samt Fuldmægtig hos forhenværende Sø-Krigsprocureur, Statsraad Sporon, Examinatus Juris C. Ebbesen meddeelt Krigsassesforers Charakter.

Under 24de s. M. er Commandeur-Capitain S. D. B.

Seidelin oprykket til 2det Medlem og Commandeur-Capitain Blom indtraadt som 3die Medlem af Commissionen for Sø=Statens Drengeskoler.

Kongelige Resolutioner, Collegii=Rescripter ic.

Under 28de April har S. M. Kongen allernaadigst approberet en af Commissionen for de studerende Sø=Officierers Underviisning foreslaaet forandret Inddeling af de for Officiererne befalede Cursus, samt en Udvidelse af Læregienstandene.

30te Mai: Kongelig Resolution, at der til Indførelse af den gymnastiske Underviisning i Sø=Statens Pigeskoler skal organiseres en Provestole af 30 af bemeldte Eklers Børn.

7de Juni er det befalet, at „Signaleringen af de i Tarten for Helsingørs Færgelaug af 10de Mai 1836, § 1 ommeldte Kulingsgrader fremtidig skal stee fra Vagtslibet i Sundet, og at den Høistcommanderende paa Vagtslibet, ved Kulingsgradernes Signalering, skal tage Hensyn saavel til, naar Kulingen paa Dissen og østligere i Farvandet synes stærkere, end der, hvor Vagtslibet ligger, som til de øvrige locale Omstændigheder, der kunne have Indflydelse paa Kulingsgradernes Bestemmelse.“

12te s. M.: Kongelig Resolution, at et Dampsskib af 160 Hestes Kraft skal bygges til Brug ved Flaaden.

14de Juli er udfærdiget specielt Reglement og Tært for Lotseriet paa Veile-Fiord og under 4de August ligeledes for Lotserierne i Aalborg og ved Hals.

21de s. M.: Allernaadigst Approbation, at det til Landkøst berettigede Mandskab gives Byggryn istedetfor Erter, efter Forholdet af 3 Ottingkar Bryn for 1 Ottingkar Erter, saasnart den nuhavende Beholdning af Erter er medgaaet.

23de s. M. har Collegiet bifaldet, at de nye Visirer successive anbringes paa alle Kanoner.

4de August: Kongelig Resolution, hvorved bestemmes Sø-Officierernes og Mandstabets Møde i Ildbrandstilsælde.

11te s. M.: Kongelig Resolution, at Capitain-Lieutenanter samt Premier- og Second-Lieutenanter, der efter Ansøgning indlægges paa Sø-Statens Hospital, maae der erholde Cuur og Forpleining, imod kun at betale for deres Sygekost og Extrapleie efter Deconomens Regning.

29de September: Kongelig Approbation, at Corvetten Fortuna castreres til Dphugning ved Holmen.

