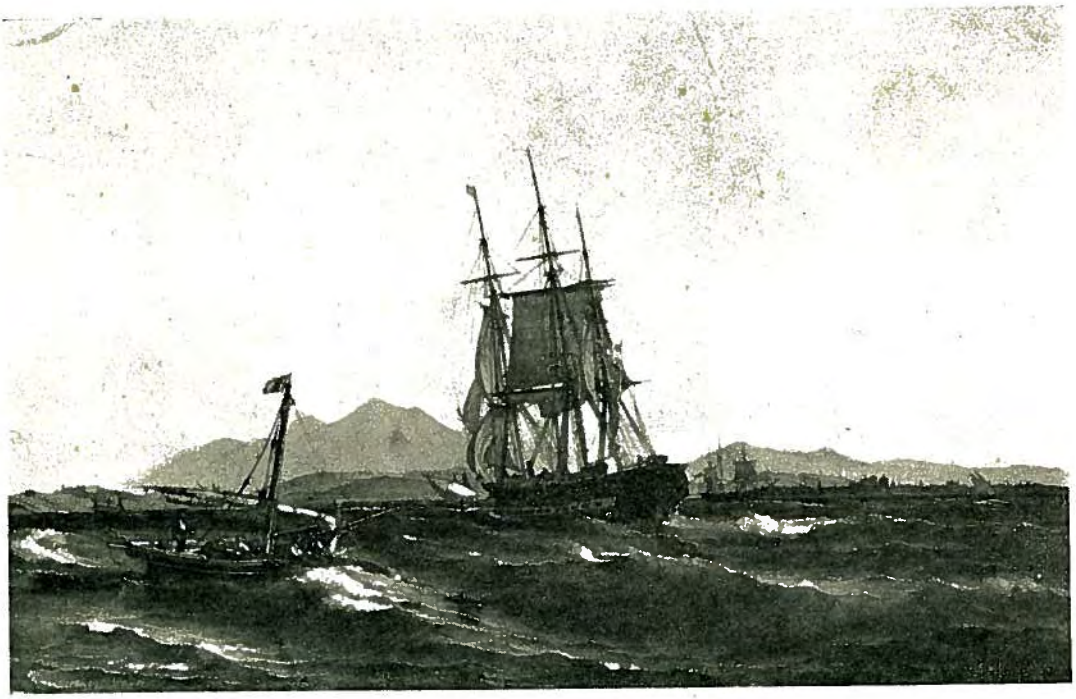
J. H. Schultz & K. E. Ackermann

DEN DANSKE MARINE
1814–1848

ORLOGSFARTEN

★



Fregatten Gefion udfor den spanske Kyst. Maleri af C. F. Sørensen 1846.
(Tilhører Fru Ebba Levysohn).

HØST & SØN

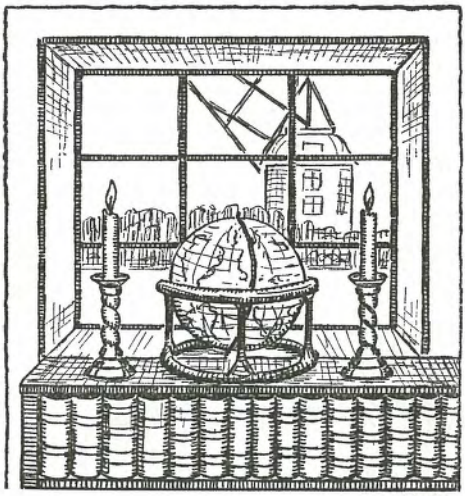
Navne og Sag Register

J. H. Schultz & K. E. Ackermann

DEN DANSKE MARINE

1814–1848

ORLOGSFARTEN



R. A.

Udgivet af

KOMMANDØR K. E. ACKERMANN

HØST & SØN

I Boganmeldelsen om »Den Danske Marine 1814–48« i »Tidsskrift for Søvæsen« 1951 ankes over, at Bogen savner et Navne- og Sagregister.

Jeg har derfor udarbejdet og udgivet et saadant, da Værket formentligt vil vinde som Kildeskrift, ligesom Tilføjelsen vedr. Mandskabes Beklædning og Kostreglementet i den omtalte Periode forekommer at være af Interesse.

K. E. ACKERMANN.

TILFØJELSE TIL KORVETTEN GALATHEA'S TOGT TIL MIDDELHAVET 1839

(Pag. 299–300).

Forinden Togtet udstedtes »Fortegnelse over de Klædningsstykker m. m., hvormed en til den Kgl. Tjeneste udskreven Matros bør være forsynet ombord«:

Trøjer af Klæde eller Vadmel, helst blaa, hvori den Paagældende har Tilladelse til at sætte Ankerknapper	2 Stk.
Lange Bukser af Klæde eller Vadmel, helst blaa	1 Par
Lange hvide Sejldugs eller linnede Bukser	2 Par
Underbukser af Linned eller Uld	2 Par
Undertrøjer eller Veste af Linned eller Uld	2 Par
Hvide linnede Skjorter	2–3 Par
Uldne Skjorter	1 Par
Uldne Strømper	3 Par

Lædersko 2 Par. Tørklæder 2 Stk. Hat 1 Stk. Vævet ulden Hue (helst blaa) 1 Stk. Ske 1 Stk. Kniv 1 Stk.

Smørkande med 2 Rum af Tin, Træ eller Lertøj ..... 1 Stk.

Redekam – Tætkam – Synaal – Garn – Traad.

Desuden tillades enhver Mand at have ombord:

Pitjack eller Overtrøje 1 Stk. Nattrøjer 2 Stk. Lange Klædes eller Sejldugsbukser 1 Par. Skjorter 2 Stk. Hue 1 Stk. Støvler 1 Par. Sejldugssko 1 Par. Vanter 1 Par. Strømper 4 Par. Tørklæder 6 Stk.

Bemærkning hertil:

At naar enhver blot medbringer disse førstnævnte Klædningsstykker *hele* og i *brugbar* Stand, vil det *ikke* fordres, at de i eet og alt ere overensstemmende med Reglementet, men forsaavidt han *mangler* samme, vil det manglende blive anskaffet for hans Regning af vedkommende Skibschef.

Som det fremgaar af nedenanførte Skrivelse fra Overekvipagemesteren af

30. April, var der store Vanskeligheder ved at skaffe Styrmænd til Orlogsskibene:

»Da ingen har meldt sig til Overstyrmandsposten paa *Galathea*, anmodes Chefen om selv at engagere en saadan til Corvetten, eller Posten paa anden Maade kan besættes.«

Paa denne Skrivelse svarer Chefen d. 1. Maj:

»Hos Skipperlauget har jeg i over fjorten Dage søgt en Overstyrmand, men forgæves. Alle dygtige, duelige Skibsførere og Styrmænd søger til den private Fart, hvor Forholdene i alle Retninger ere langt fordelagtigere. Jeg tvivler endda om, at Løfter om højere Løn vil hjælpe her paa denne Aarstid. – Den 2. Styrmand, som jeg har antaget, var i samme Stilling ifjor med *Rota*, og han vil nok være Overstyrmand, men er hertil for ung og mangler den nødvendige Kendskab til Landene, Indløbene til Havnene etc., som er det vigtigste, ja vel den eneste Fordring til en Overstyrmand i vore Orlogsskibe.«

Den 2. Maj tilstiller 3. Departements Kontor Chefen følgende Skrivelse over den Gage, der tilkommer Besætningen i maanedlig Gage med videre i Sølv Mønt:

En Over Chirurg 40 Rbd. Underchirurg 20 Rbd. Proviant Forvalter 30 Rbd. Underproviantskriver (Gage 14, Kostpenge 6) 20 Rbd. Overstyrmand (Gage 18, Kostpenge 8) 26 Rbd. Understyrmand (Gage 15, Kostpenge 8) 23 Rbd. Overcanoner, Højbaadsmand 18 Rbd. Skibmand 15 Rbd. Undercanoner, Baadsmand-Math 12 Rbd. Quartermester 10 Rbd. Over Tømmermand af 1. Cl. 15 Rbd. Tømmermand af 3. Cl. 11 Rbd. Tømmermand af 4. Cl. 9 Rbd. Sejlmager af 3. Cl. 10 Rbd. 48 Sk. Bødker 9 Rbd. Kahytskok 30 Rbd. Hovmester 20 Rbd. Bager 18 Rbd. Tjener 15 Rbd. Skibskok 9 Rbd. Koksmath (efter Befarenhed). Hulgasz eller Dagvagt 8 Rbd. Helbefarne Constabler eller Matroser 8 Rbd. Halvbefarne Constabler eller Matroser 5 Rbd. 64 Sk. Søvant eller Lærling af 1. Cl. 4 Rbd. Lærling af 2. Cl. 2 Rbd. 80 Sk. Usøvant 2 Rbd. 48 Sk. Underofficer af Landetaten, Tambour eller Soldat daglig 12 Sk.

Enhver indrolleret Matros fra den Fuldbefarne af indtil den Usøvante tilkommer i Paaklædningspenge 3 Rbd. Sølvmønt for et Togt paa kortere eller længere Tid, dog saaledes, at om det varer længere end eet Aar, et nyt Togt da regnes at begynde. For det Mandskab af Divisionerne, som har Huus i Nyboder, indeholdes af Søgagen maanedlig 64 Sk. Sølvmønt.

Den 2. Maj tilskriver Admiralitets Collegiet Chefen som følger:

Ligesom de senere Aar gives Thee og Øllebrød skiftevis om Morgenen og Brændevin og Brød om Aftenen efter Spisetaxten, dog kan Chefen efter Omstændighederne give Thee hver Morgen og da kun Øllebrød for at anvende det smuldrede Brød.

Lærlinge og de Halvbefarne, som i fysisk Henseende sættes som Lærlinge, gives aldeles *ikke Brændevin,* som godtgøres dem i Penge.

Corvetten provianteres for 5 Maaneder med Kød og Flæsk og for 4 Maaneder med Øl og Smør.

I Middelhavet nedsættes Smørret til 1/2 Ration og erstattes med 1 ℔ Sukker for 1/2 ℔ Smør ligesom for de vestindiske Ekspeditioner – eventuelt i Olie,, Ost etc. eller i Penge. – Det saakaldte Holstenske Kød i Forbindelse med Surkaal udgives efter Chefens Bestemmelse overensstemmende med Reglementet.

Bliver det paa Togtet nødvendigt at anskaffe Provisioner i Land, bør saadanne vælges, der ikke koste mere end de reglementerede. Kræver Sundhedstilstanden, at Mandskabet gives *Viin* for Øl, maa ogsaa her Økonomien iagttages.

Fra Søkort Arkivet faaes Kaart og Uhre, en artificiel Horizont og en ny Sextant; disse Sager afleveres ved Hjemkomsten sammesteds.

Endvidere tilstilles Skibet en saalydende Søe-Spisetaxt for de kongelige Skibe:

Dagene:	Frokost	Middag	Aften
Søndag:	The – Brød	Erter – Flæsk – Brød	Brændevin – Brød
Mandag:	Øllebrød – Brød	Grød – salt Kød – Brød	»
Tirsdag:	»	Erter – Flæsk – Brød	»
Onsdag:	The – Brød	Byggrynssuppe – Brød – salt Kød	»
Torsdag:	The – Brød	Erter – Flæsk – Brød	»
Fredag:	Øllebrød – Brød	Grød – salt Kød – Brød	»
Lørdag:	Øllebrød – Brød	Erter – Flæsk – Brød	»

Desuden gives hver Mand det ham tilstaaede Quantum Smør 1/8 ℔ og Øl 1 Pot.

Anm. Øllet udgives dagligt paa een Gang. – I Fald ej vel i *Forraad* af Flæsk, da gives 1 ℔ saltet Oxekød for 1/2 ℔ Flæsk, og istedetfor 1 ℔ saltet Oxekød 7/8 ℔ saltet Lammekød eller 3/4 ℔ ferskt Kød; istedetfor Erter gives Gryn efter foranførte Taxt; istedetfor 5 ℔ haardt Brød gives 7 1/2 ℔ blødt Brød.

Flæsket og Kødet uddeles skiftevis een Dag Flæsk og een Dag Kød, som for 14 Dage udgør 4 ℔ Flæsk og 6 ℔ Kød. –

Naar Forfriskninger udgives, faar hver Mand 3/4 ℔ ferskt Oxekød istedetfor Flæsk eller salt Kød. Paa den ferske Kødsuppe gives grønne Urter for een Rigsbankskilling samt 1/32 Ottink Byggryn til Jevning paa Suppen pr. Mand til hvert Maaltid.

Hver mand nyder:	pr. Dag
Flæsk	$^1/_2$ ℔
Salt Kød	1 ℔
Smør	$^1/_8$ ℔
Smør til Grød	$^1/_{32}$ ℔
Byggryn til Grød	$^1/_{12}$ Ottingkar
Byggryn til Suppe	$^1/_{24}$ »
Erter	$^1/_8$ »
Brød, haardt	$^5/_{21}$ ℔
Brød til Øllebrød	$^2/_7$ ℔
Brød til The	$^2/_7$ ℔
4 Dalers Øl	1 Pot
4 Dalers Øl til Øllebrød	$^1/_2$ Pot
Brændevin	$^1/_{16}$ Pot
Eddike til Erter	$^1/_{64}$ Pot
Eddike til Grynsuppe	$^1/_{32}$ Pot
Salt til Grød	$^1/_{273}$ Ottingkar
Svedsker til Suppe	$^1/_{16}$ ℔
Sirup til Suppe	2 Lod
Sirup til Øllebrød	2 Lod
The	$^2/_9$ Lod
Puddersukker til The	1 Lod

BILLEDFORTEGNELSE OG KORT

Fregatten Gefion, Omslag I.
Korvetten Najaden 32
Linieskibet Christian VIII 33
Orlogsbrig, Dansk 33
Orlogsskibet Dronning Marie 48
Linieskibet Skjold 49
Kadetunderofficer 144
Korvetten Flora 145
Fregat under Sejl 160
Briggen Møen 160
Orlogsbrig, Dansk 161
Ældre Kort over Dansk Vestindien (1808) 364
Nyere Kort over Dansk Vestindien (1907) 365
Dansk Sømand i engelsk Fangenskab 380
Tilbagekomst fra engelsk Fangenskab 381
Briggen St. Croix og Skonnerten Vigilant 476
Skonnerten Vigilant og spansk Skonnert Adolpho 476
Fæstningen Christiansborg 477
Fregatterne Thetis og Rota 477
Nyholms Kran 492
Dækket af Korvet 492
Kort over Briggen Allarts Stranding ved Portorico 1842 582
Korvetten Galathea, Omslag II

PERSONNAVNE

A

Aagaard 604

A

Abderhaman Muley, 308
Acker 532, 543, 544, 552, 612
Albeck, J. S. C. 240
Alexander Nicolay, Prins 171
Andersen, F. W. 436
Andersen, H. C. 634
Anker, Frue von 149
Appleton 185
Arff, N. J. 346
Arismendi 443, 446
Armstrong 590
Arnesen 620
Arnaux 574
Aschehoug, H. 55, 305, 315, 430, 521, 523, 527
Aschlund, R. 294, 656
Audivit 445

B

Bach 531
Bagger 628
Bahneberg 620
Bakker 500
Baptiste 504
Bardenfleth, Stiftamtmand 170, 193, 232, 234, 239
Bardenfleth, J. F. 461, 481, 486, 490, 491
Bathurst, Lord 411
Baucke, E. 257
Bauditz 607
Baunoz, Lopez de 544, 545, 552, 554
Beauharnais, E. 184
Beauperre 643
Beck, J. 413
Behn 660, 662
Behrens, T. 480
Bellinghausen, von, Greve 171, 175
Belucho 504
Ben-Abu 319
Beneditte 443
Bentzon, A. B. 398, 406, 410, 412, 428, 436
Berg 566, 570, 571, 602, 622, 623
Bergenhammer 332, 604
Bernard, F. 435, 481, 498–502, 504, 525, 623
Berner, E. 271
Bernstorff, A. P., Greve 244, 352
Bertouch 266
Beyer 266
Bielke, A. 137
Bielke, J. C. A. 110
Bille, S. A. 12, 13, 18–20, 192, 242, 247, 395, 655, 662
Bille, E. W. 18
Bille, M. J. P. 56, 81
Bille, S. 485–487
Bissen 284
Bjørneboe, F. 279
Blackwood, Sir H. 314
Blair 497
Bloch, A. K. 413, 416
Bloch 608
Blohm 613
Blom, E. 428, 430–432, 436
Bluhme 622
Blunck 285, 288, 289, 298, 299
Bodenhoff, H. C. 45, 92, 107, 119, 173, 509, 511

Bodenhoff, W. 511
Bodisko 175, 176
Bolivar 437, 473, 489, 490, 504–508, 587
Boquet 504
Borda la 493, 494, 504
Bordeau 585
Borgia, Camillo, Greve 261
Bouverie 187, 303
Boyer 465, 476
Braag, R. 518, 629
Braëm, J. F. 205, 212
Brahde 551, 557
Brandt, C. B. 555, 564
Bravo, J. 286, 288, 304, 305
Bredal 340, 348
Breteniere 533
Bretton von 477 478
Brion 426, 440, 443, 446, 448
Broberg 416
Brockbank 254
Brown, P. C. Wessel 460
Bruun, P. C. 282, 461
Buchwald, P. F. 286
Bunzen 620
Burke 534
Buttler 158
Bøcher, M. B. 605

C

Cabbot 498
Cabridge 543
Cander 552, 553
Caramanli, Hans Højhed Sidi Jousef Pascha 251
Carstensen, J. A. H. 247, 248, 250–255, 260–262, 265, 270–272, 318, 320, 322–324, 329–332, 334, 337, 591, 603, 604
Carstensen, P. O. B. 260
Castonieer 619, 620
Cantzelar 477, 494
Cederfeld, A. C. de 77, 79
Chabert de 462
Chasseriau 542, 545, 546, 552, 566
Christian VIII 304
Christmas, J. 190, 305, 317, 481, 555, 592,, 637
Christopher Columbus 341
Codrington, Sir E. 186, 187, 189
Coldman 427
Coninck, L. de 122, 123, 157, 221, 273, 277, 278, 280, 429, 529
Coninck, W. de 457
Cortinaz 494
Crusenstolpe 316
Curningham 474

D

Dahl, P. A. 440, 583, 626, 627
Dahlerup, H. B. 76, 77, 84, 85, 88, 159, 177, 195, 227, 228, 230, 283, 284, 286, 407, 409, 485–489, 567, 568. Dahlerups Søn Hans nævnes jævnligt herunder
Dahlerup, Joost 228
d'Ajancho Snores 504
Dalgas 286, 292
Davids 493
Delcastro 465
Dichmann, C. F. 489
Dirckinck, F. R. E. M., Friherre 19, 20, 521, 555, 556
Dirckinck, C. D. U., Friherre 19, 20, 461
Doctoroff 149
Dockum, C. E. van 19, 20, 195, 196, 230, 560, 562, 593, 604
Dockum, Joost van 19
Donovan 510
Don Panchos 504
Don Pedro 184, 530, 641
Don Revenga, J. R. 484
Dons 610
Donzelot, Greve 473, 484
Drachmann, A. G. 88, 216
Drachmann 279–281
Drummond, Hay 317, 318–320, 561
Dubouis 445
Dumreicher 303
Duperré 446, 485, 588
Dupolet 508
Dybbøl, J. I. 340, 343
Døllner 588, 589

E

Egholm 531
Ehrenhoff 320, 321, 323, 329
Ellbrecht, A. G. von 82
Ellbrecht, C. L. von 283, 543
Ely, E. C. von 122
Engel 168
Erhardt 562
Escalona 471
Escamo 542
Eskildsen 278
Esmit, N. 342, 344, 380

F

Falbe, C. V. M. 612, 620
Falsen, I. C. de 519, 626, 629
Farronith 457
Feilberg, C. S. 519, 520, 546
Ferdinand, Konge af Portugal 185
Fibiger von 197, 200, 202
Findt, J. P. 84, 142, 507
Fischer 576
Fisker, H. 23, 160, 161, 277, 293, 295, 416, 472, 474, 529, 555, 567, 568, 570
Flensborg, P. W. 286
Fleuron 506
Foss, J. A. 470
Fosset, T. 605
Fournier 496, 497
Frederik (senere Fr. VII) 180, 197, 203–205, 225, 228, 229, 231, 305–307
Frederiksen 620, 624
Frederiksen 485
Friederich af Hessen 181, 184
Frølich 273, 289, 299
Fæster 620

G

Gall, P. P. 441
Gamara 634
Garde, H. G. 89, 127, 192, 211, 212, 215, 222, 223, 305, 306, 312, 315, 322, 398, 457, 600

Gardelin 349
Gauss 150
Gellerup 469
Genebreas 626
George 564
Gerner 373, 378
Gierlev 257, 259, 265
Gilbert, J. 570, 575, 578, 579, 581, 585
Giødesen, P. F. 194
Giødesen, Giøde 299, 420, 547, 549, 553, 555
Giøe, M. 340
Giønge, H. 386, 395
Gjellerup 487, 531
Goevarra, A. 613
Goldmann 457
Gottlieb, C. F. 195, 196
Gourbeyre 589
Graah, W. A. 212, 541
Grant 289, 292, 521
Grevel 158
Griebel 627
Grimlund von 416
Griot 492, 493
Gross von 416
Grove, C. 76
Grove, J. L. 472
Grove, P. Tønder 536
Guillon le 518, 520, 533, 534, 564, 565
Gyllich 471, 531, 620
Günthelberg, P. de 395

H

Haasum 487
Hagen, Frue 509
Hagerup, G. 492, 493
Hallander, J. N. 440, 442
Hammer, O. C. 603, 605
Hansen 603, 605, 608
Hansen 624, 625
Hansen, C. 342
Hardea 602
Hauch 267
Hedemann, A. R. 228, 286
Hedemann, C. J. F. 480, 483
Helms 457
Herbst, A. T. 256
Herløw, K. E. 482
Heyelin 265
Hill 561, 566, 569, 570
Himbrodt, J. H. 208
Hingelberg 531
Hinkly 247
Hjemlstjerne 261
Hjorth 568, 574
Hohlenberg, C. C. 55
Hohlenberg, F. C. H. 138, 397
Holck, W., Greve 197
Holm, H. A. 478
Holm, L. 551, 552
Holm, P. C. 20
Holmer 204
Holst, J. N. 394
Holst, F. 407, 420, 487, 489
Holstein von 197, 202, 618
Holsten, H. 43, 107
Holsten, J. P. D. 430, 432
Holsten, A. 262, 264
Holsten, C. E., Baron 484
Holsten, D. W. 540
Holten, C. L. von 405, 410, 412, 434
Hopkin, W. 257
Hoppe, J. 193, 239, 340
Hornbech 470
Husskinson 167
Høbner 156
Høegh 241
Høst, G. 342, 453, 373, 378
Høyer 627
Høyer 273
Hänschell 609

I

Ifversen, P. 340, 342
Ipsen, H. 279, 615
Irminger, C. L. C. 156, 190, 197, 204, 226, 228, 230, 333, 477–479, 610, 611, 622, 637
Iversen 169

J

Jensen, C. 273
Jerichau 284, 286, 289
Jessen, C. W. 463, 465
Johansen, J. 82
Joanville, Prins 308, 311, 314, 315, 317, 368, 642
Johnsen, Steingrim 169
Joly 435, 446, 456, 504, 505, 532
Jurien 285, 473
Jørgensen, U. 459

K

Kaas, W. 473, 478, 479
Kamahamea III, Hawaiiansk Konge 659
Karmark 453, 455
Keegrist 158
Kierulf, P. S. 532, 538
Kinck, P. C. 43, 142, 409, 462
Kinck, F. S. 287, 289, 290, 555
King, J. 412
Kiær 551, 584, 606
Klaumann, M. C. 46, 79, 85, 260, 265, 408, 409, 426, 430, 470, 471, 474, 496–501
Klingenberg von 499
Klint 606, 607
Klooss, F. T. 204, 300
Knox, J. P. 342
Knudsen, J. 395
Knudsen, A. E. L. 271, 603, 605, 608, 609
Knevel 556, 561, 607
Koefod, G. A. 247
Kofoed 578
Konow 315
Koopmann 194
Kraft, J. C. 570–572, 574–576, 578–581
Kramer, A. H. H. 436
Krenchel, H. E. 85, 323, 325, 521, 561, 565, 603
Krieger, A. 157, 205, 206, 409, 436, 458, 461
Krieger, E. 466, 470
Krieger, E. F. 21, 470

Krieger, J. 252, 253, 256, 432, 434, 458
Krieger, J. C. 13, 197, 256
Kreger, J. W. C. 267, 268, 466
Küchler 288
Købke, C. B. 571–583
Køster, F. C. 395

L

Laird, J. 163
Lamoité 498
Lang 473, 479, 527, 608
Lange, O. C. 450
Lange, M. 260, 262, 264
Langemarck, J. 568–583
Laplace 601
Larsen, H. P. 278
Latende 158
Lehmann, F. E. J. 279, 485, 543, 567
Leith 411, 537
Lemming, A. H. H. 568
Ligilis 504
Lillienskjold von 482
Lindberg, H. 384
Lindemann, W. A. 372
Lockyer 314, 317
Lorentz 341, 342
Louise of Hessen 183, 267
Luckner, Greve 182, 185, 301
Lulteradt 332
Lund, F. W. 286, 292, 293
Lund, H. A. W. 453, 457
Lund 126
Lund 228
Lund, A. 205
Lyon, Sir James 509
Lütken, O. H. 20, 212, 279
Lütken, O. F. 408, 409, 499, 502, 503
Lütken, M. 34, 83, 84, 158, 211, 214, 218, 220, 260, 541
Lütken, C. 113, 155, 178, 197, 198, 225, 505, 568
Lütken, Th. J. 267, 270, 458
Lønborg 495
Løwenskjold, A. C. H. 470

M

Mac Donald 168
Mackenzie 587
Maclean 411, 412
Mages le 547
Magyiale, A. 463
Maivelle de 427
Malleville de 380
Malling 427
Mansa von 76, 77
Manus 508
Marcussen 191 318, 591, 638
Mare la 504
Mariager P. 342
Mariboe 77
Martin, S. 477
Martino 315, 316
Matthiæ 285, 289, 298, 299
Maucroix 236
Mauritzen 491, 533
Maxwell 464, 485, 511
Meincke 618
Meland 25, 32
Mendez, B. 532
Mendoza 492
Mentzikoff 172, 174–176
Meyer, J. A. 227, 604
Meyer, W. 564
Meyer 440
Michael, Storfyrste 177
Michele 504, 505
Michelsen, O. W. 198, 204, 453, 615
Middelboe, S. 477, 478
Milan, G. 344, 345, 380
Miller, J. 413
Milnes 314, 559, 563
Mirasol de, Greve 601
Moe 557
Moltke 523
Moltke-Bregentved 228
Monagas 508, 612, 613, 622, 623
Monaris 504
Montillas 463
Moore 618
Morales 463
Moreda 537
Morillo 423, 437
Morville 608
Moth 384
Mourier, J. C. 485
Mourier, C. E. 299, 305–306, 322, 323, 497, 498, 548, 561, 563, 564
Muller 373
Muxoll, F. C. G. 532
Møller, R. 76, 78
Møller, C. H. 196
Mørck, F. S. 20

N

Napoleone, A. A. E., Enkekejserinde 184
Nelson 188
Nesselrode, Greve 216
Nielsen, E. N. Smed 339
Nielsen, J. 576, 579, 581
Nissen, A. 411, 415, 417, 419, 422
Nissen 247–249, 251, 252, 413
Nopitsch 662
Nordeling 487
Nully de 618–620, 626
Næser, J. A. K. 554

O

Obelitz, O. 197
Obelitz, C. A. 572, 575
Obelitz, J. B. G. 490
Okse, P. 44
O'Neil, J. T. 182, 183, 301
Oscar Frederik, Svensk Kongesøn 231, 309
Ostermann 309
O'Terrel 607
Owen, Sir E. 304, 309, 317
Oxholm, H. P. 20, 228, 301
Oxholm, P. L. von 410–412, 416, 423, 491, 508, 521, 525–528, 530–532, 534, 536, 555–563, 573, 575, 584–591, 616, 617, 621, 623, 624

P

Paez 486, 492, 494, 500, 504, 505, 507, 508, 517, 519, 521, 524, 525, 530, 532, 541, 564, 587, 612, 613, 622–624
Paget, Sir E. 547
Paludan, F. A. 16, 101, 103, 118, 126, 190, 191, 280, 488, 524, 592, 637
Paludan, F. 597, 601
Paludan, C. C. 142, 161, 171, 179, 198, 212, 277, 299, 301, 529
Paulsen 289
Paulsen, Frue 292
Pearce 257
Pedersen, O. C. 453, 457
Pedersen 469
Pellegrimi 495
Pellit, W. 342
Penick, M. C. 535
Petersen 435
Petersen 447
Petersen 620
Pignatelli, Greve 304
Pilot 450, 451
Pladt 472
Plater von, Greve 171, 174
Poincy de 341
Polder, A. C. 20, 86, 190, 506, 525, 592, 637
Pontoppidan, D. 635
Porter 472
Porth 387
Posth 493
Powisch, S. S. von 395
Prim 612, 613, 621, 623
Prosch 624
Prytz, J. C. P. 496, 632
Prøck von 385, 393
Prøsilius, C. L. 156, 173, 204, 226
Prøsilius, C. P. J. 608

R

Raffenberg, M. E. 205, 541
Raffethy, J. 449
Rambusch, H. J. V. 605
Ramsay 411, 412
Rantzau, Greve 173, 174, 176
Rathsach, F. C. V. 441, 445
Reimer, C. 122
Reinhardt 661
Reventlow, Greve 112, 615
Rhein 457
Ribeiro 334
Richter 332
Ricord 176
Robin du Parc 226, 236
Roepstorff, U. W. 197, 395
Rohde, L. J. 160, 477, 506, 512, 518, 559, 573, 578, 591
Roland 285
Rosencrone, Enkegrevinde 261
Rosenkrantz, de 114, 434
Rosenørn, T. E. 238, 239, 430–432, 437, 438, 441, 444, 445, 506
Rossi de, Greve 499
Rothe, C. A. 13, 409, 455, 460, 461
Rothe, 567, 570, 591, 619, 620
Rothschild de, Baron 304
Roussin 641
Ryck 194

S

Sandholt, R. 446
Sarauw 620
Scheel, L. J. G. 453
Soublette 541
Schack, T. 273
Scheffer 546
Schierbeck, H. H. 205
Schifter, A. 12, 13, 100, 141, 152, 495
Schimmelmann, L. H. 372
Schiønning, P. C. 401
Schlegel 531
Schmidt 334–336
Schmidt, C. J. 483
Schmidten von 387, 493
Schneider, J. G. 232, 283, 544
Schneider, J. C. 453
Scholten, F. von 20, 619, 620, 626
Scholten, W. C. W. von 459, 607
Scholten, P. von 161, 386, 400, 408, 410, 416, 446, 454, 456, 467, 471, 476, 480, 482, 484, 490, 491, 494, 496, 498, 499, 501, 502, 506, 508, 519–522, 524, 525, 528, 530, 532–537, 543, 555, 560, 564, 567, 569, 570, 573, 574, 576, 583, 592, 594–601, 610, 611, 614–619, 622, 624
Schou 353, 498
Schousboe 246, 260, 262, 264, 272
Schoppe, F. B. 487
Schubarth, Baron 266
Schultz, A. R. 453, 457, 458, 491, 503
Schumacher 332, 604
Schumacher 150, 151
Schumacher, J. R. 372
Schumacher, J. P. 449
Schweder 382
Schønheyder, P. G. 312
Schønheyder, U. A. 156, 202, 203, 209, 246, 248, 404, 413, 423, 425–432, 592
Secher, M. P. 132, 137, 584, 588, 590, 594
Seidelin, P. A. 21
Seidelin, J. 160, 299, 506, 549
Seidelin, H. D. B. 230, 448, 454, 457, 511, 518
Selley 230
Siander 481
Simmelkier, P. C. 453
Skibsted, P. N. 441
Skibsted, O. W. de Fine 485
Sletting, P. E. 126, 526
Smed, E. Nielsen 339, 340, 343
Smidt, C. L. 410
Sneedorff, H. C. 138, 140, 141, 149
Sommer von 482, 491
Sonne 288
Soublette 541
Spencer 587
Stabel J. H. von 411
Stammann, 240
Stampe, F. C., Baron 125
Starup, C. 453
Stapleton 340

Stavanger, C. F. 394, 395
Steenbach, H. 547, 548, 564, 567
Steffensen 254
Steimgrim, Johnsen 169
Stibolt, J. P. 252
Stirling, Sir J. 185
St. Juste 545
Stockston 595
Stopford, Sir R. 284
Struve 176
Suenson, O. F. 278, 279
Suenson, E. 20, 227, 260, 482–484
Suenson, M. N. 20, 232, 625
Suenson, J. A. 441, 445, 450, 452, 456
Suenson, J. J. I. 260, 452, 453, 457
Svedstrup, 333–335
Søbøtker 408, 453, 469, 496, 505, 506, 509, 510, 517, 519, 526, 537, 545, 546, 548, 552–555, 560, 595, 596, 599, 603, 605, 607–610
Sørensen 228

T

Tegner, P. W. 76
Tergesen 169
Thiele 304
Thomsen, H. B. 283, 491, 492
Thornam, I. Chr. 655
Thormøhlen 342, 346
Thorstensen, J. 169
Thorvaldsen 261, 265, 267, 269, 272, 273, 277, 280, 283–300. Herunder nævnes jævnligt Navne paa Kunstnere, som Thorvaldsen kom sammen med i Italien og H. B. Dahlerups Søn Hans, som var med på »Rotas« Togt. 304–306, 311, 312, 475
Thygesen 533
Tilli 260
Tobiesen 171, 172
Tolle 291
Torre, de la 467, 472, 482, 500, 503, 519–521, 536, 539
Torre 544
Torné, A. von 480
Toscana, Storhertug 285, 287, 300
Tostrup, H. P. 448, 454
Tuxen, P. M. 82
Tuxen, J. C. 570–572, 575–581
Tønder, R. H. 395

U

Uldall, J. J. 409, 436, 438, 439, 462, 463, 465
Ullrich 266, 272
Ulrich, A. T. 615

V

Varendorff, G. A. W. 404
Vargas 530, 541
Villeneuve 188
Voigt 271

W

Wandel, C. F. 242
Wanding von 492
Warming, F. L. 454
Werner, O. L. 442
Werning 453, 457
West, Sir John 196
Wilde, Th. 99
Wilde, O. A. K. 286, 553, 555
Willumsen 278, 280
Wilson J. 447
Winberg 171
Winde, J. B. 419, 422
Wing 272
Wright 457
Wrisberg, C. F. G. 21
Wulff, J. P. F. 20
Wulff, E. A. 137, 286
Wulff, C. 482, 483, 485
Wulff, C. N. 232, 279, 634, 635
Wulff, E. 295

Y

Yates 166

Z

Zarthmann, C. C. 36, 88, 104, 150, 179–183, 184, 294, 300–305, 483, 484, 523, 584, 589
Zarthmann, M. K. 301
Zeppelin 76
Zerega 528, 529
Zinn, C. E. 487, 488

Ø

Øgaard 619, 620, 624
Ørsted, A. S. 594, 604, 607

DANSKE SKIBSNAVNE

A

Alfen, Brig, Koffardiskib 168
Allart, Brig 155, 156, 159, 178, 225, 267, 283, 284, 400, 410, 523, 524, 526, 532, 533, 535, 536, 538, 543, 546, 566, 568–570, 572, 575, 577, 579, 580, 583–585, 589, 592
Allert, Koffardiskib 574, 575
Anna, Brig, Koffardiskib 492
Anna, Skonnert, Koffardiskib 413
Anna Dorthea, Transportskib 416, 423
Anna Elisabeth, Koffardiskib 436
Atalante, Skonnert 18, 113, 114, 120–125

B

Beauty, Slup 477, 478
Bellona, Fregat 157, 226, 273, 278, 280, 281, 283, 401, 529, 530, 633–636
Blaaheyren, Fregat 349
Bornholm, Brig 246, 248, 252, 253, 267, 398–402, 404, 413, 415, 423, 425–427, 429–431
Brasen, Slup 450

C

Ceres, Skonnert 500, 504
Cristiansborg, Fregat 394
Christian VIII, Linieskib 178, 225, 226, 568

Christine Lejet, Transportskib 656
Cronborg, Fregat 394, 396

D

Danemark, Koffardiskib 481
Delphinen, Skonnert 100, 101, 154
Den Aarvaagne, Skonnert 397
Diana, Let Fregat 397, 455
Diana, Korvet 158, 211–215, 218, 222–225, 398, 409, 440–443, 445, 448–453, 458, 460–462, 466, 470, 482, 484, 492, 493, 519–522, 622, 629, 638
Docquen, Fregat 394
Dristigheden, Bombardergaliot 106
Dronning Marie, Linieskib 13, 156, 202, 203, 207.

E

Elben, Skonnert 121, 125
Elisa, Slup 445, 474
Emilie Constance, Skonnert 542
Europa, Transportskib 416, 423

F

Falster, Brig 44, 109, 138, 141, 148–150
Fama Snau 106
Flora, Korvet 157–160, 170, 178–180, 190–196, 211–213, 223, 225, 230, 283, 284, 299, 301, 302, 305–307, 547,, 560, 592, 637–639
Fortuna Snau 393
Fortuna, Korvet 407, 487–489, 491, 504–506, 511, 517
Freja, Fregat 12, 141, 152
Freya, Koffardiskib 489

G

Galathea, Korvet 155, 156, 158, 160, 210–216, 218, 220, 222, 223, 267, 268, 270–272, 299, 300, 523, 541, 547, 549, 634, 655, 656, 659
Ganges, Dampskib 655, 656
Gefion, Fregat 192, 195, 227–231, 305–312, 315, 322
Geiser, Hjulskib 20
Grevinde Moltke, Barque 393

H

Havfruen, Skonnert 238
Havfruen, Fregat, 141, 155, 197–202
Hekla, Hjulskib 230–231, 305–317, 319–323
Helsingør, Dæksbaad 87, 101, 195
Henriette Louise, Koffardiskib 481
Hertha, Hjulskib 232
Husum, Parlamentsfartøj 98, 102
Hvide Ørn, Fregat 22, 394
Høgen, Søllingsk Lodsbaad 100

I

Iresine, Skonnert 397

J

Johanne Marie, Koffardiskib 508
Jægeren, Brigantine 395

K

Karen Knuth, Jagt 196
Kiel, Hjulskib 99, 202

L

Lindormen, Chebek 22
Little Dolphin, Skonnert 465
Lolland, Brig 138, 250
Lougen, Brig, 397
Lærken, Dæksbaad 101
Lærken, Snau 396

M

Macaria, Skonnert 398, 403, 427, 428, 431–439, 444
Mathilde, Skonnert 489
Mercurius, Brig 160, 190, 191, 194, 195, 226, 227, 305, 308–311, 317, 319–323, 400, 547–549, 553–560, 562, 564, 565, 567, 590–593, 595, 598, 604, 607, 609, 610, 637, 639
Mercurius, Dampskib 240, 241
Minerva, Fregat 252, 254, 257, 259–261, 265, 267, 398, 403, 428–430, 432, 433, 435, 436, 438, 439, 441, 442, 446.
Møen, Fregat 394
Møen, Brig 82, 110, 141, 151, 152, 424, 428

N

Najaden, Korvet 142, 152–157, 202–205, 207, 208, 210, 267, 268, 270, 277–279, 407, 452–454, 457, 458, 462, 464, 465, 473, 475, 495, 523, 524, 529, 530
Neptun, Hs. M. Kongens Lystkutter 180, 301
Neptunus, Armeret Barque 393
Neptunus, Skonnert 500–502
Nymphen, Fregat 141, 155, 197, 202, 259–261, 267, 506

P

Pastora, Skonnert 481
Pauline, Kutter 468–469
Perlen, Fregat 386, 398, 410, 411, 413, 415, 416, 422, 423
Pilen, Skonnert 91, 101
Pommeren, Fregat 396
Postillionen, Brigantine 393
Prinsesse Sophie Magdalene, Transportbarque, 395

R

Rota, Fregat 159, 283–286, 401, 543, 544

S

Sejeren, Orlogsskib 201
Skirner, Hjulskib 21
Skjold, Linieskib 157, 206–210
St. André 584
St. Croix, Brigantine 386
St. Croix, Brig 159–161, 194, 227, 267, 283, 284, 407, 444, 448, 451, 454, 456–458, 462, 464, 465, 470, 472–476, 485, 487, 488, 490, 491, 499, 502, 506–508, 518, 520, 533, 536, 539, 543–545, 547, 555, 556, 558–561, 563, 567–569, 584, 587, 593, 596, 600, 604, 610, 626, 629
St. Jan, Brig 190, 191, 226, 227, 277–278, 299, 300, 458, 460, 461, 466, 469, 473, 480, 483, 485, 490, 491, 494, 495, 503–506, 509, 511, 516, 518, 524–526, 529, 530, 532, 534, 535, 540–542, 547–549, 637–639
St. Thomas, Skonnert, 398, 427, 431–433, 435–442
St. Thomas, Brig 153, 158, 211, 212, 222, 223, 232–234, 236–241, 300, 400, 447, 495–497, 500–502, 507, 509, 527, 528, 540, 541, 543, 545, 547–549, 553–555, 558, 624, 625
Støren, Skonnert 106
Superior, Skonnert 465
Supply, Skonnert 463

T

The Dragon, Skonnert 450
Thetis, Fregat 178–181, 185, 192, 300–312, 315, 322
Tønningen, Kanonsnekke 107

V

Valkyrien, Korvet 232, 234
Vigilant, Skonnert 477, 478, 525, 529, 569, 573–575, 577, 583–585, 626

W

Wilhelmine, Dampskib 170, 183, 286, 300, 554

Æ

Ægir, Hjulskib 179, 230, 592
Ærøe, Snau, 397

Ø

Ørnen, Brig 148, 190–192, 323–325, 328–331, 333,336, 592, 603–612, 614–617, 619–625, 637, 639, 655. Herunder Navne paa fremmede Orlogsskibe og Skibschefer under Ørnens Ophold i de sydamerikanske Farvande 1843–44.

FREMMEDE SKIBSNAVNE

A

Adolphe, Fransk Koffardiskib 585, 588
Adolpho, Columbiansk Koffardiskib 477, 479, 481, 484
Africaine, Fransk Fregat 458, 462
Albion, Engelsk Linieskib 309, 314, 317
Amphitrite, Venezuel. Kaper 453
Argus, Fransk Brig 310, 314, 316
Asmodee, Fransk Fregat 317
Astrea, Fransk Fregat 528
Atalante, Buenos Aires Kaper 496
Aurora, Sardinsk Korvet 314, 317
Ayacucha, Buenos Aires Kaper 496, 497, 502

B

Barham, Engelsk Admiralsskib 501
Baumes, Fransk Brig 495
Belle-Poule, Fransk Fregat 317
Boldoch, Engelsk Slup 449, 450
Bona Nova, Brasiliansk Skonnert 528, 529
Brion, Venezuelansk Skonnert 448
British Queen, Engelsk Dampskib 163
Buitre le, Venezuelansk Skonnert 449

C

Caledonia, Engelsk Damp-Paket 3 f.
Caledonia, Engelsk Linieskib 196, 309, 314, 317
Carlscrona, Svensk Korvet 322, 606, 608
Cascard, Fransk Brig 310
Ceres, Columbiansk Korvet 504, 505
Ceron, Fransk Slaveskib 483, 484
Christian, Spansk Fregat 314
Christine, Lejet Transportskib 656
Clarice, Svensk Skonnert 473
Colosse, Fransk Linieskib 18
Columbia, Amerikansk Fregat 317
Columbia, Columbisk Fregat 504
Comet, Spansk Brig 461
Candor, Venezuelansk Karperskonnert 440
Condinamarca, Columbisk Fregat 504, 505, 517
Constitution, Columbisk Korvet 465
Croghan, Amerikansk Skonnert, Købt i Baltimore til Danmark og fik navnet St. Thomas 430, 431

D

Dee, Dampskib 572, 577
Didon, Fransk Fregat 532, 533

E

Elba, Dominikansk Skonnert 562, 563
El Canejeto, Venezuelansk Independent Skonnert 425
El Scipion, Spansk Kaper 467–469
El Terrore, Spansk Karperskonnert 494
Excellent, Engelsk Artilleriøvelseskib 188

F

Fama, Spansk Krydser 487
Fantom, Engelsk Brig 320
Fizig, Columbisk Skonnert 503, 504
Flag, Engelsk Orlogsbrig 447
Flamer, Engelsk Dampskib 319, 320
Floire, Fransk Fregat 508
Formidable, Engelsk Linieskib 309, 317
Fox, Engelsk Fregat 314
Francesko Imo, Neapolitansk Paketskib 287, 290
Freia, Norsk Fregat 309

G

General Merino, Insurgentfartøj 426

H

Hecla, Engelsk Dampskib 317

I

Independence, Amerikansk Linieskib 215, 216
Independenzia, Fransk Skonnert 504
Indus, Engelsk Linieskib 185
Isabel II, Spansk Skonnert 602

J

Jeanne d'Arc, Fransk Fregat 501
Joseph, Columbiansk Skonnert 463
Josephine, Svensk Fregat 309, 315, 317–319
Juncal, Buenos Aires Kaper 496

L

l'Abeille, Fransk Brig 334
l'Amazone, Fransk Fregat 499, 502
l'Armide, Fransk Fregat 560
la Bamsalle, Fransk Korvet 614
la Belle Poule, Fransk Fregat 310, 317
le Buitre, Fransk Skonnert 449
los Colonias, Spansk Kaperskonnert 446, 450, 451
la Duchesse de Berry, Fransk Fregat 450
le Ducouidic, Fransk Brig 285
le Griffon, Fransk Brig 236

le Jemappe, Fransk Fransk Linieskib 310, 317
l'Infatigable 427
la Marne, Fransk Fregat 626
la Laure, Fransk Skonnert 498
le Pandour, Fransk Brig 310, 314
le Phare, Fransk Dampskib 314
le Pluton, Fransk Dampskib 314, 315, 317
la Prévoyante, Fransk Gabarre, 236, 239
la Recherche, Fransk Korvet 169
le Suffren, Fransk Linieskib 308, 310, 317
la Tonerre, Fransk Dampskib 609
le Triton, Fransk Linieskib 310, 317
la Vestale, Fransk Fregat 465
Liberta, Spansk Skonnert 505

M

Maria, Engelsk Brig 509
Mariane, Nordamerikansk Korvet 590
Martin de, Brig 498, 499
Medea, Engelsk Dampskib 304
Mercur, Bremerskonnert 413
Mezello, Insurgentskonnert 532, 535
Missouri, Amerikansk Orlogsdampskib 329
Mona, Engelsk Dampbaad 164

N

Nordstiernen, Norsk Korvet 308, 309, 311, 315, 317, 318
Nymphe, Fransk Fregat 506

O

Orinoco, Insurgentskonnert 445, 446, 468
Ostorlenka, Russisk Linieskib 175

P

Paolos, Brasiliansk Fregat 496
Phoenix, Russisk Brig, Kadetskib 149
Physicienne, Fransk Brig 492
Pinchincha, Columbisk Brig 487
Polly Hampton, Columbisk Kaper 474
President, Amerikansk Dampskib 163
Presidente Bolivar, Columbisk Kaperbrig 462
Princess, Amerikansk Skonnert 430
Princeton, Amerikansk Skruefregat 595

Q

Queen, Engelsk Tredækker 196

R

Rosalie, Amerikansk Bark 590
Rijn, Nederlandsk Fregat 227
Royal George, Engelsk Linieskib 189
Russia, Russisk Tredækker 173

S

Salisbury, Engelsk Linieskib 447, 540
Scout, Engelsk Skonnert 320
Sisters, Engelsk Skonnert 413
Speculation, Hamborgsk Koffardiskib 492
St. George, Russisk Tredækker 171
St. Vincent, Engelsk Tredækker 187
Summers, Amerikansk Orlogsbrig 587

T

The Ann of Schields, Engelsk Koffardiskib 77.
The Beagle, Amerikansk Skonnert 472
Tigress, Engelsk Brig 138
Tribune, Engelsk Fregat 168, 450
Turbulent, Engelsk Brig 138, 450
Two Friends, Amerikansk Skonnert 437

U

United States, Amerikansk Dampskib 163
Urania, Hollandsk Korvet 194
Urica, Columbiansk Korvet 504

V

Vasco de Gama, Portugisisk Linieskib 442
Venus, Spansk Korvet 314
Vesuvius, Neapolitansk Kanonskib 643
Victory, Engelsk Tredækker, Nelsons Admiralskib 187
Virginia, Amerikansk Kaperskonnert 445

W

Warspite, Engelsk Fregat 309, 317
Wellington, Engelsk Koffardiskib 404
William, Dominikansk Skonnert 562

Y

Ysabel, Sørøverslup 472, 476

Z

Zylphide, Fransk Korvet 501

OVERSIGT OG RETTELSER

OVERSIGT

Ildebrande i Vestindien.
461, 473, 480, 484, 511–522, 541, 607

Negeroprør i Vestindien.
510, 618–624.

Orkaner i Vestindien.
360, 446, 447, 471, 480, 491, 492, 506, 510, 527, 530, 540, 542, 596, 608, 623

Politiske Efterretninger.
504, 507, 508, 524, 613

Strandinger og Forlis.
Fregatten Perlens Forlis ved Skagen 1814, 417
Briggen Møens Stranding ved Helsingør 1837 82
Briggen Allarts Forlis ved Portorico 1842, 570–583. Herunder nævnes hyppigt Navnene paa Kaptajn J. Langemarck, Prlnt. O. B. Købcke, Sclnt. J. C. Kraft, Sclnt. J. C. Tuxen, Overstyrmand J. Nielsen, der alle var udkommanderet med Briggen, og paa Lods J. Gilbert.

RETTELSE TIL PAG. 244

Stk. 4: L. 2: Læs: i Spanien 1779
L. 8: Læs: 1797
L. 10: Læs: 1799

S. L. MØLLERS BOGTRYKKERI, KØBENHAVN
1957

DEN DANSKE MARINE

1814—1848

Orlogsfarten

DEN DANSKE MARINE

1814–1848

ORLOGSFARTEN

AF

AFD. KOMMANDØR J. H. SCHULTZ

UDGIVET PAA
MARINEMINISTERIETS FORANSTALTNING
AF KOMMANDØR
K. E. ACKERMANN

København
HØST & SØNS FORLAG
1950

S. L. MØLLERS BOGTRYKKERI, KØBENHAVN

INDHOLD

Side

Forord 7

1. DEL:

INDLEDNING 11
Søofficerer i Koffardifart 14
Søofficerer i fremmed Orlogstjeneste 18
Post-Dampskibsfarten 20
VAGTSKIBSSTATIONEN PAA TREKRONER 22
VAGTSKIBSSTATIONEN I SUNDET 44
Vagtskibschefen 83
Vagtskibets Virksomhed 86
VAGTSKIBSSTATIONEN I STORE BÆLT 89
VAGTSKIBET PAA ELBEN 105
Vagtskibet og dets Virksomhed 119
KADETSKIBENE 138
Kadetskibstogterne 148
BESEJLINGSTOGTERNE 197
MIDDELHAVET 242
Middelhavstogterne 246

2. DEL:

DANSK-VESTINDIEN 339
Hovedbegivenhederne i de dansk-vestindiske Øers Udvikling 343
Styrelsen 361
Stationsskibene 393
VESTINDIETOGTERNE 414
Ceremoniel i Vestindien 625
TOGTERNE TIL SYDAMERIKA 631

Afslutning 663
Tillæg 665

FORORD

Kommandør J. H. Schultz efterlod sig ved sin Død et righoldigt Arkivmateriale til Fortsættelse af de to første Bind af »Den Danske Marine 1814—1848« omhandlende den historiske Udvikling af Marinens daværende Institutioner samt Skibsmateriellet, der udkom 1930 og 1932.

Dette Materiale, der velvilligst er stillet til min Raadighed af de Efterladte gennem Marineministeriet — og hvorfor jeg takker —, er Grundlaget for Udgivelsen af disse Bind, der omhandler Stationstjenesten og Togterne og danner saaledes et afsluttet Hele.

Jeg har tilstræbt ved dette Arbejde at fortsætte efter de foreliggende Retningslinier, og det er min Opfattelse, hvilket jeg har faaet bekræftet af afdøde Løjtnant H. Jacobsen, der med største Omhu har gennemgaaet Arkiverne, at det var Kommandørens Hensigt for dette Afsnits Vedkommende særlig at skabe et Tidsbillede af Datiden til Belysning af de mangeartede Opgaver, som baade Skibschefer og Besætningerne ofte kom ud for at løse under vanskelige Forhold fjernt fra Moderlandet i Sejlskibstiden.

Blandt andet Skibschefernes Rapporter og Uddrag af »Tilbageblik paa Marinens Historie« i »Tidsskrift for Søvæsenet« danner Grundlaget for de foreliggende Oplysninger.

Med Hensyn til Tilrettelægningen af Stoffet skylder jeg Kommandør P. Ipsen min bedste Tak for velvillig Assistance ved Gennemgang af Manuskriptet.

For Billedstoffets Vedkommende har V. Winkel & Magnussen stillet sig velvillig ved at overlade mig Klicheer af Eckersberg og C. F. Sørensens Malerier og Tegninger, hvorfor jeg ligeledes takker dette Firma for den udviste Imødekommenhed.

Sidst men ikke mindst en Tak til Carlsbergfondet for dets Tilskud og til Marineministeriet for dets Bidrag ved Bevilling paa Finansloven. Uden denne Støtte vilde dette Arbejdes Udgivelse ikke have været muligt.

København, i September 1950.

K. E. Ackermann.

1. DEL

Indledning

Paa Betalingsreglementet af 1816, der fremkom som det endelige Resultat af Nedskæringerne efter Krigen 1807—14, var der til de aarlige Udrustninger kun udsat 120 000 Rbd., hvilke var beregnede paa at bestride Udgifterne til Vagtskibsstationerne ved København, Helsingør og i Store Bælt samt Kadetskibet, medens Udgifter til alle andre Udrustninger skulde tages ekstraordinært af Finanserne eller skaffes tilveje paa anden Maade. Det bestemtes saaledes ved kgl. Resol. af 24. Januar 1817, at der af hvert Fad Sukker, som udførtes fra Vestindien, skulde betales en Afgift for derigennem at skaffe Penge til Stationsskibene i Vestindien, og hvorledes de andre ekstraordinære Udrustninger skabtes tilveje, vil blive omtalt for hvert enkelt Tilfælde.

Saaledes gik det til Aaret 1824, da Finansstyrelsen for at tilvejebringe den højst nødvendige Ligevægt mellem Statens Indtægter og Udgifter, hvilket paa Grund af Landets daværende økonomiske og kommercielle Tilstand kun kunde ske ved Indskrænkning af Udgifterne, under 28. Februar 1824 fik kgl. Approbation paa et Normalreglement for Finanskassen, hvor der til Søetaten var tilstaaet:

Til bestemte aarlige Fonds	1 000 000 Rbd.
Ekvipering udover Vagtskibene og Kadetskibet ...	120 000 -

I Forestilling af 28. Oktober s. A. redegjorde Admiralitetet for, at dette sidste Beløb var betydeligt mindre, end hvad der i de foregaaende Aar var medgaaet til de befalede Udrustninger af Vagtskibet paa Elben, som man fra 1817 havde set sig foranlediget til at etablere, og til Stationsskibene i Vestindien, og for at komme ned til den fastsatte Sum maatte Kollegiet dels indskrænke Antallet af de med Vestindieskibene udkommanderede Officerer, hvilket var sket for at skaffe saamange Officerer som mulig Søfart, dels maatte det hidtil beregnede Beløb for Slitage paa Skibene paa Togt nedsættes, hvilken beregnedes efter de Værdier, som er opgivet i nedenstaaende Tabel, udregnet af en derom i Aaret 1763 nedsat Kommission, idet der ved kort

Togt forstaas Togt til Nord- eller Østersøen, ved langt Togt, Togt til Middelhavet, Ost- eller Vestindien.

Skibets Klasse.		Kort Togt.	Langt Togt.
Linieskib paa	90 Kan.	720 Rd.	800 Rd.
— -	70 -	670 -	760 -
— -	60 -	580 -	650 -
— -	50 -	530 -	588 -
Fregat -	40 -	470 -	510 -
Ny Fregat -	30 -	420 -	460 -
Gammel Fregat paa	30 -	360 -	390 -
Ny — -	24 -	360 -	390 -
- — -	18 -	170 -	190 -

Under 12. November 1824 resolverede Kongen, at det fastsatte Beløb kun skulde slaa til til at holde 1 Korvet og 1 Brig i 1 Aar i Vestindien; saafremt Kongen befalede, at Briggen i Vestindien skulde holdes mere end et Aar, om noget særdeles Uheld skulde tilstøde Skibene, eller noget andet eller større Armement skulde blive befalet, da skulde saadant godtgøres Søetaten ekstra af Finanserne efter speciel Regning.

Saaledes var Omkostningerne ved de fast bestemte Udrustninger ordnede, men der fandtes stadig intet bestemt Beløb til Øvelsesudrustninger og til Overholdelse af den gamle Regel: ikke at bygge flere Skibe af samme Tegning, før de førstbyggede var prøvet paa Besejlingstogter, hvortil der var stærk Trang i dette Tidsrum, da der saa at sige i alle Skibes Klasser fandtes nye Typer.

Denne Mangel for Marinen tilskrives, og sikkert med god Føje, Søetatens ledende Mand paa denne Tid, Admiral Bille, som først vilde anvende alle disponible og opnaaelige Midler til at fuldføre den i 1815 fastsatte Flaadeplan, før han vilde søge ekstraordinære Penge til Øvelsesudrustninger, idet han gik ud fra, at havde man først Flaaden, vilde man meget hurtigt med den Sømandsaand, der fandtes i Marinen, faa indøvede Besætninger; med Hensyn til Besejling af ny Skibstyper stolede han saa fuldstændig paa Fabrikmester Schifters Kapaciteter, at han ikke ansaa en saadan Foranstaltning nødvendig, en Anskuelse, som kunde retfærdiggøres dels ved den overstrømmende Ros, som de farende Søofficerer lod de to første Typer af Schifters Skibe tildel, nemlig Korvetterne og Briggerne, og dels fordi Marinen manglede ældre Skibe af samme Klasser til at sammenligne med, hvilken Mangel man søgte at afhjælpe ved, naar Lejlighed bødes, at søge Kapsejlads med andre Nationers Skibe af samme Klasser. For dog at imødekomme Ønskerne i denne Retning blev den først byggede Fregat *Freya* udrustet som Kadetskib i 1824 og sendt paa Togt til Nordhavet, men nogen Besejling med andet Skib af samme Type fandt ikke Sted.

Men han havde mange Modstandere paa dette Omraade, først og fremmest den djærve Kommandør C. A. Rothe, der, saasnart han var bleven Medlem af Kollegiet, udtalte sig saa bestemt til Gunst for Nødvendigheden af Øvelsesudrustninger, at Bille benyttede den førstkommende Lejlighed til at skille sig af med ham ved at gøre ham til Overekvipagemester efter Admiral Kriegers Død i 1824.

Ogsaa Overekvipagemester Krieger kæmpede (H. G. Garde: Historisk Tidsskrift), vistnok ikke uden Fabrikmester Schifters Ønske, for at faa de nybyggede Skibstyper besejlede, ja skal endog have foreslaaet at lukke *Holmen* i seks Uger for at skaffe de dertil nødvendige Penge, men Admiral Bille holdt fast paa sin Mening først at skaffe Flaaden færdig, før der anvendtes noget til Øvelses- og Besejlingstogter.

Men ikke saasnart havde Bille i Aaret 1833 lukket sine Øjne og Rothe derefter igen kommet ind i Kollegiet, før dette søgte gennem Indskrænkninger i Marinens Udgifter at faa Midler til Øvelsesudrustninger; en Forestilling til Kongen om dette Emne indledes saaledes:

»Ved Kollegiets tidligere Betragtninger om Etatens Økonomi er oplyst, at Afdraget paa Gælden i Forbindelse med det, som endnu er at bestride til Flaadens Komplettering og Værfternes Istandsættelse, vil i en Række af Aar ganske medtage det for Etaten reglementerede Fond, saa at deraf paa den nuværende Fod intet bliver tilovers for Udrustninger til Marinens Øvelser, hvilket sidste dog maa anses nødvendigt, naar Marinen skal kunne opfylde sin Bestemmelse og svare til Deres Majestæts Forventning og Hensigt.

Kollegiet har derfor taget under Overvejelse, om ikke i visse Dele af Udgifterne kunde efterhaanden gøres saadan Indskrænkning, at Etaten selv kunde i Tiden bidrage noget til at fremme hint vigtige Øjemed. Resultatet heraf tillader Kollegiet sig nu at foredrage, efter den dertil givne mundtlige Tilladelse«, og det blev, at Søetaten efterhaanden ved Indskrænkninger i Personalet, Skolevæsenet m. m. kunde indvinde en Sum paa 24 139 Rbd.; hvad der medgik derudover maatte tilvejebringes paa anden Maade. Forslaget fik kgl. Approb. d. 1. Juni 1834.

Resultatet heraf blev, at det førstbyggede Linieskib *Dronning Maria* kom paa Besejlingstogt Aaret efter. Udover hvad Betalingsreglementet kunde yde, vilde der medgaa 16 000 Rbd., som Finanserne skulde udbetale som Forskud, imod at Søetaten tilbagebetalte samme Beløb i Aarene 1835—36—37.

I de paafølgende Aar var en Fregat eller et Linieskib paa Øvelsestogt hvert Aar ved Subsidier fra det ene eller andet Sted, indtil Søetaten endelig ved Finansernes og dermed Betalingsreglementernes Omordning i 1841 fik

en fast Konto for Øvelsesudrustninger, som blev fulgt Resten af Tidsrummet ud. —

Med Hensyn til Chefsposternes Besættelse gjaldt som Regel, at en Kommandør var Linieskibschef, en Kommandørkapt. eller Kaptajn Chef for en Fregat og en Kaptajnløjtnant Chef for en Brig; heri kunde naturligvis Togtets Natur bevirke nogen Forandring.

For Vagtstationernes Vedkommende begyndte man med efter Krigen at følge den gamle Regel, at de Officerer, som stod nærmest til at blive Kompagnichefer, i 2 Aar efter hinanden blev udkommanderede som Vagtskibschefer, enten paa samme Post, eller til forskellige, men i Aaret 1834 blev det bestemt, at Vagtskibsposten i Sundet kun maatte tildeles en Officer eet Aar (se nærmere herom under Vagtskibet i Sundet), og i Marts 1843 befalede Kongen, at ingen Kaptajnløjtnant maatte kommanderes til Chef for Vagtskibsposterne oftere end een Gang til hver af de fire Poster.

I Begyndelsen af Tidsrummet ser man flere Eksempler paa, at Løjtnanter faar Tilladelse til at gøre et Togt med mod selv at betale Kosten.

SØOFFICERER I KOFFARDIFART

For at bøde dels paa den ringe Beskæftigelse som Orlogstjenesten, navnlig i den første Tid efter Krigen, frembød for Søofficererne, dels og navnlig paa den ringe Løn, som de umuligt kunde leve af, søgte Officererne til Koffardifarten, hvor de ofte sejlede uden Løn blot for Fødens Skyld; Koffardifarten blev i mange Aar i Virkeligheden en stor Del af Søofficerernes Virksomhed; til Tider var c. en Trediedel af Søofficererne i Koffardifart, og Forholdet fortjener derfor en nærmere Omtale, da det fik en stor Indflydelse paa hele Aanden i Marinen og efter forstaaende Mænds Mening havde skæbnesvangre Følger.

Tilladelsen blev given efter de hidtil gældende Bestemmelser af 28. August 1782 og 29. Maj 1801.

Den første drejede sig om Tiden, hvori Tilladelse for at gaa i Koffardifart kunde gives, og herom skrev Kollegiet i sin Indstilling til Kongen:

»Da Søofficerer for nærværende Tid, formedelst den stærke Fart og Søhandel tilbydes gode Poster i Koffardifarten af Mangel paa duelige Skibskaptajner, og de ved at blive altfor længe i bemeldte Fart, maaske kunde tabe noget af den sande militære Tjeneste og Subordination, der saaledes ikke kan finde Sted i Koffardifarten, skønt de i den har Lejlighed til at øve sig i Sømandsskabet, der og haver sin Nytte, at det for Fremtiden maatte blive fastsat som en stadig Regel:

At ingen Søofficer, der søgte om Tilladelse at udgaa i Koffardifarten,

maatte tillades at forblive længere deri end 3 Aar, da enhver i saadan Tid baade har Lejlighed til at øve sig som Sømænd og kan forbedre sine Vilkaar, hvorefter de igen, naar 3 Aar vare forløbne skulde indfinde sig for at indgaa til Eders Majestæts Tjeneste her, ved hvilken Indretning flere Officerer kunde profitere af Farten.«

Da Officererne som ovenfor nævnt havde økonomisk Fordel af Koffardifarten, faldt det af sig selv, at de gik udenfor Nummer i den Tid, de var i Koffardifart, og altsaa ingen Gage fik.

Bestemmelsen af 29. Maj 1801 gjaldt, at Søofficererne ikke maatte bære Uniform i den Tid, de var i Koffardifart, er ikke motiveret med andet end: »da man holder for, at det modsatte kunde have ubehagelige Følger«, hvilket let kan forstaas, naar det erindres, at denne Bestemmelse faldt midt i de evige Napoleonskriges Tid, hvor Føreren af et Koffardiskib i reglementeret Søofficersuniform let kunde bibringe fremmede det Indtryk, at Skibet tilhørte vedkommende Marine.

Da Søofficererne efter Krigens Afslutning søgte til Koffardis, begunstigedes det i høj Grad af Kollegiet, dels for den maritime Uddannelses Skyld, dels fordi der opsparedes Penge ved de inddragne Gager, og Kollegiet gav derfor Tilladelsen i saa stor Maalestok, at Kongen blev betænkelig derved og under 22. Februar 1815 befalede, at hans Tilladelse først skulde indhentes, inden den blev tilstaaet vedkommende Officer. Ogsaa i andre Henseender fremkaldte Omstændighederne Ændringer i den hidtil gældende Form, hvorunder Officererne gik i Koffardifart.

Tiderne var ikke nu saa gode i økonomisk Henseende som under Skibsfartens Højkonjunktur herhjemme i Slutningen af det 18. Aarhundrede, hvor Officererne ikke behøvede Gage, naar de var i Koffardifart; det viste sig hurtigt, at det nu kneb svært for dem at klare sig under de vanskelige økonomiske Forhold, og allerede i Efteraaret 1816 foreslog Kollegiet, at Officererne i Koffardifart skulde blive delagtig i det Gratiale til Lønningerne for tjenstgørende Embedsmænd, som Kongen resolverede under 5. Oktober 1816; men Kongen afslog det (kgl. Res. 27. Okt. 1816), eftersom Gratialet kun var bestemt for Embedsmænd i Funktion, og det var de Officerer ikke, som stod à la suite.

Men saa indgav i Aaret 1817 to Officerer paa samtliges Vegne Ansøgning om at maatte faa deres Gage for den Tid, de havde været i Koffardifart, eller et Gratiale, da de i den Tid intet havde kunnet erhverve, men nogle endog havde haft Tab ved samme.

Kollegiet stillede sig velvilligt overfor Spørgsmaalet, idet Sagen maatte ses fra det Synspunkt, at det var for at dygtiggøre sig til Kongens Tjeneste, at Officererne søgte til Koffardis, men kunde paa Grund af Forholdene ikke

strække sig videre end til at foreslaa, at de i Koffardifart værende Officerer maatte tilstaas Halvdelen af deres Gage i den Tid, hvilket fik kgl. Approbation d. 9. August 1817. De Officerer, som gik i Koffardifart som Passagerer i et kortere Tidsrum, fik Permission med Bibehold af Gage, og med disse Foranstaltninger blev der jo hjulpet en Del paa Officerernes økonomiske Forhold.

Under Officerernes Anstrengelser for at komme tilsøs var enkelte af dem ogsaa havnet i fremmede Nationers Koffardifart, men paa given Foranledning rescriberede Kongen under 27. Maj 1819: »at Vi i Fremtiden ikke ville have Vore Søofficerer tilladt at fare til Koffardis med fremmede Nationers Handelsskibe«, uden at nogen Motivering gives.

Til at begynde med ansøgte Officererne, naar de ønskede at gaa til Koffardis, om at blive sat à la suite (udenfor Nummer) i 3 Aar, i Overensstemmelse med den kgl. Resolution af 1782; men efterhaanden som de fik fastere Ansættelse i Koffardifarten, ansøgte de om Forlængelse, saaledes at Tiden for mange af dem blev langt over de 3 Aar; som et Eksempel skal nævnes Løjtn. F. A. Paludan, der var i Koffardifart i 11 Aar i Træk, fra 1815—26. Dette foranledigede Kollegiet til i December 1834 at indgaa til Kongen med en Forestilling, hvori det henstilledes, om det maatte bestemmes:

»At for Fremtiden maa ingen Officer være uafbrudt i Koffardifarten paa længere Tid end 4 à 5 Aar efter Farvandets Beskaffenhed; og naar en Officer eengang har afbenyttet en saadan Tilladelse, kan han først efter i 2 Aar at have gjort Tjeneste og været udkommanderet, paany ansøge om Tilladelse til at gaa i Koffardifarten.«

Motiveringen for denne Henstilling var meget nær den samme, som Kollegiet havde fremsat i 1782, da det foreslog, at Officererne kun maatte faa 3 Aars Tilladelse til at gaa i Koffardifart.

Kongen approberede Forslaget under 14. December 1834.

Denne Tidsbegrænsning for Officerernes Koffardifart medførte imidlertid, at det blev vanskeligere for dem at faa Stillinger i denne, der var tilstrækkelig lønnende, eftersom de først maatte tjene nogen Tid i Rhederierne i underordnede Stillinger, inden de kunde tjene det fornødne til et anstændigt Udkomme, og bevirkede, at Officererne afholdt sig fra at søge Koffardifarten i saa stor Udstrækning som forhen.

Da Styrelsen nødig vilde gaa Glip af den Sømandsuddannelse og Kendskab til Farvande, som Officererne fik i Koffardifarten, saalænge den ikke kunde beskæftige dem fuldt ud i Orlogstjenesten, indgik den i Januar 1843 med en Forestilling til Kongen, hvori den foreslog, at Officererne skulde have fuld Gage i det første Aar, de var til Koffardis, og derefter halv Gage

for Resten af de 3 à 4 Aar, som fra 1834 var sat som Grænse for den Tid, det var tilladt Officererne at være i Koffardifart.

Kongen var imidlertid tilbøjelig til at give Officererne fuld Gage i hele den Tid, de virkelig var tilsøs, og forlangte en ny Udtalelse af Kollegiet i Spørgsmaalet.

I sit Svar udtalte Kollegiet, at det særlig var for at hjælpe de Officerer, der i kortere Tid var tilsøs, det var fremkommet med Forslaget; de, som i længere Tid var til Koffardis, behøvede ikke yderligere Hjælp, og sluttede saaledes:

»Kollegiet har ej heller dristet sig til at proponere en større Gunst for de omhandlede Officerer end den, der er bragt i Forslag, fordi Ekstragagen til de Officerer, for hvilke der ved deres Afgang fra Akademiet ikke har været Nummere ledige, efter at Rentefondet er afgivet til Finanserne, hidtil er udredet af det Beløb, der er besparet af de permitterede Officerers Gage, uden hvilket Ekstragagerne vilde falde Materielfondet til Last, hvilket Kollegiet kun ugerne maa se, især da Bekostningerne ved at udstyre Skibene bestandig forøges. Ogsaa med Hensyn til, at de Officerer, der ere hjemme, maa udføre saavel deres, som de permitteredes Tjeneste, uden nogen forøget Godtgørelse derfor, finder Kollegiet det ikke billigt, at de der i længere Tid er fri for al Tjeneste, ligefuldt trækker deres hele Gage. Endelig tror Kollegiet ikke at burde lade ubemærket, at det kunde gøre de private Skibsførere noget Afbræk i deres Bedrift og Indkomst, ifald Officererne kunde med Behold af deres hele Gage i en Række af Aar gaa i Koffardifarten, idet Konkurrencen med Officererne derved vil blive vanskeligere for hine, der allene have den Hyre, de kunne fortjene, at leve af.

Alt hvad Kollegiet i Henhold til det saaledes udhævede tør anbefale er, om det maatte behage Deres Majestæt at forunde Officererne den Naade, at de, naar de farer til Koffardis, maa beholde deres fulde Gage i de to første Aar, men i den øvrige Tid af de 4 à 5 Aar, i hvilke de maa permitteres, ikkun halv Gage.«

Dette Forslag approberedes af Kongen d. 29. Januar 1843.

SØOFFICERER I FREMMED ORLOGSTJENESTE

Under den nordamerikanske Frihedskrig erhvervede den danske Regering i 1778 Tilladelse for danske Søofficerer til at gaa i fransk Søkrigstjeneste og til som Volontairer at følge Krigsbegivenhederne ombord i de engelske Krigsskibe, for at Officererne personlig kunde indhente Krigserfaringer efter den lange Fredsperiode.

I Aaret 1793 fik fem Løjtnanter Tilladelse til at gaa i engelsk Tjeneste og 8 Løjtnanter, 2 Overkanonerer, 4 Kanonerer og 9 Underkanonerer i hollandsk Tjeneste.

Efter den Tid havde danske Officerer ikke søgt fremmed Orlogstjeneste, da Marinen havde Brug for alle sine Officerer til de Udrustninger, som krævedes for at sikre den fri Handel paa Havene under Napoleonskrigene.

Under Krigen 1807—14 bemandede danske Besætninger et Par franske Krigsskibe, fra 1808—13, lønnede og underholdt af den franske Regering, og den Maade, de danske Officerer udførte denne Virksomhed paa, erhvervede dem et Renommé, som i væsentlig Grad bidrog til, at danske Søofficerer senere hen i Tiden fik Ansættelse i den franske Marine.

Da vore Søofficerer efter Krigen igen søgte at komme i fremmed Tjeneste, skete det uden Regeringens Medvirken ad rent privat Vej.

Det første Tilfælde forefaldt i 1819, da Kontreadmiral Billes to Sønner, Sekondløjtnanterne E. W. Bille og Steen Andersen Bille, fik Tilladelse til at rejse udenlands i 12 à 15 Maaneder for at bese fremmede Værfter, saasom Amsterdam, Antwerpen, Toulon m. fl., mod at 1/4 af deres Gage tilfaldt *Søkvæsthuset,* som sædvanligt for Officerer, der rejste privat. (Kgl. Res. af 25. Sept. 1819).

Den 14. December s. A. fik de to Officerer efter indsendt Ansøgning derom Rejsetilladelse paa ubestemt Tid til Udlandet med Tilladelse for dem til at gøre Kampagne med franske Krigsskibe, hvis Lejlighed dertil skulde tilbyde sig for dem.

Sekondløjtn. E. W. Bille fik ogsaa gennem Faderens Indflydelse Udkommando; han døde d. 15. Marts 1821 ombord i Linieskibet *Colosse* paa Vej til Sydamerika.

I 1823 ansøgte Sekondløjtn. St. A. Bille atter om at maatte gaa i fransk Tjeneste, i hvilken Anledning Kongen d. 25. Juni 1823 tilsendte Admiralitetet følgende Rescript:

»Sekondløjtnant af Vor Søetat Steen Bille, for Tiden ombord paa Skonnerten *Atalante,* fortøjet ved Altona, har allerunderdanigst meddelt Os, at der er ham fra den franske Marineminister officielt tilbuden at kunde vorde antaget som virkelig Officer i den franske Marine; hvorfor han har ansøgt Os om Tilladelse hertil.

Ifølge heraf bevilge Vi, at bemeldte Sekondløjtn. Bille maa rejse til Frankrig, tillades at gaa i fransk Søtjeneste og forblive i samme, saalænge Krigen varer, samt efter Krigen saalænge, indtil Vi maatte finde for godt at tilbagekalde ham, og skal han blive staaende i sit Nr. i Vor Marine, beholde sin Gage i Land uafkortet udbetalt, medens han er fraværende, og for at han med større Fordel kan placeres i den franske Marine, ville Vi, at hans Rejsepas og øvrige Certificatzer skulle udfærdiges for ham som Premierløjtnant i Vor Søetat.«

Men nu var der flere unge Søofficerer, der ønskede at komme i fransk Søkrigstjeneste, saaledes Sekondløjtnanterne U. Baron Dirckinck og C. E. van Dockum, som ved kgl. Resol. af 19. Oktober s. A. fik Tilladelse paa samme Vilkaar som Sekondløjtn. Steen Bille, dog uden at faa Certifikat som Premierløjtnant.

Under 7. Dec. s. A. rapporterede de hjem, at Kongen af Frankrig havde tilladt dem at gøre Tjeneste som *Enseigne de vaisseau* paa hans Skibe. Admiral C. van Dockum giver i sin Bog »Gamle Minder« S. 1—9 (Københ. 1888) en meget livlig og interessant Fremstilling af, hvorledes dette opnaaedes, udelukkende gennem Anbefalingsskrivelse fra Faderen, Admiral Joost v. Dockum, til en fransk Officer, som han havde kendt fra sin Kommando for de af danske bemandede Skibe paa Schelden. De to Officerers Stilling blev bestemt efter deres Anciennitet i den danske Marine, og de fik Gage i Lighed med franske Officerer, saalænge de gjorde Tjeneste ombord.

Men under Opholdet i Land slog den danske Sekondløjtnantsgage ikke godt til, og under 7. December ansøgte de Kollegiet om Tillæg til deres Gage, saalænge de blev i Tjenesten i Betragtning af deres Rejses Bekostning og forhøjede Udgifter i fremmed Land, samt til Anskaffelse af fornødne Bøger og Instrumenter for at kunne opnaa den fulde Nytte af deres Ansættelse.

Kollegiet stillede sig meget velvilligt overfor Spørgsmaalet og indstillede til Kongen, at Officererne i fransk Tjeneste maatte blive lønnet paa samme Maade som de, der i Aaret 1778 var sendt i fransk Tjeneste, nemlig 100 Rdl. til Rejsepenge og dobbelt Gage.

Under 4. Januar 1824 resolverede Kongen: »I Betragtning af de anførte Grunde bevilge Vi, at Sekondløjtnanterne S. A. Bille, J. U. Baron Dirckinck og C. E. van Dockum udbetales hver 100 Rbd. S. M. til Hjælp til Rejseomkostningernes Bestridelse, samt at de fra den Dag, de rejse herfra og saalænge de ere ansatte i fransk Søkrigstjeneste gives foruden den dem allerede tilstaaede fulde Gage i Vor Marine endvidere et Tillæg af det halve af en Sekondløjtnantsgage; thi naar de tillige have Gage i fransk Tjeneste saa tro Vi, at de maa havde deres Udkomme.«

Som ovenfor nævnt havde Kongen af Frankrig bestemt, at de danske Søofficerer skulde have samme Charge i den franske Marine, som de havde i den danske; men i 1827 ansøgte Sekondløjtn. E. Dirckinck om at maatte faa Rejsepas som Premierløjtnant, da han dermed kunde blive fordelagtigere placeret, hvilket Kongen bevilgede i Rescr. af 27. Nov. s. A. og bestemte samtidigt, at de Officerer, som var i fransk Tjeneste og af ældre Anciennitet end E. Dirckinck, skulde have samme Begunstigelse. Eksempelvis skal yderligere nævnes:

I 1828 var 7 Officerer samtidig i fransk Tjeneste, nemlig: E. og U. Dirckinck, C. v. Dockum, F. Scholten, J. P. F. Wulff, E. Suenson og Polder; van Dockum deltog i Slaget ved Navarino i 1827 og i 1828 i Indtagelsen af Fæstningen Patras. E. Suenson deltog ligeledes i Slaget ved Navarino og i Algiers Erobring i 1830. I 1831 var endvidere Secondløjtnanterne I. F. G. van Dockum, M. N. Suenson, F. S. Mørck, P. C. Holm og H. Oxholm i fransk Tjeneste.

Opholdet i den franske Tjeneste var som Regel 5 til 6 Aar; Undtagelse herfra var Løjtnant St. A. Bille, der kun var 2 Aar, og Løjtn. F. Scholten, der var 8 Aar i den franske Tjeneste.

POST-DAMPSKIBSFARTEN

I 1826 satte det kgl. Postvæsen det første af sine egne Dampskibe, *Mercurius,* i Postfart mellem Korsør og Nyborg, og efterhaanden kom flere til i den indenrigske Fart mellem Landsdelene; men alle disse Dampskibe førtes af Kaptajner fra Handelsmarinen.

Efter at man i Begyndelsen af 1840'erne havde paabegyndt Anskaffelsen af Hjuldampskibe til Orlogsmarinen, opstod snart efter Tanken om ogsaa at anvende disse Skibe til civilt Brug for dermed at bidrage til at lette Byrden ved Anskaffelsen af de dyre Skibe. I Forestillingen om *Holmens* Arbejdsplan for Aaret 1843 udtalte Kollegiet bl. a.: »Det tør nemlig anses, at velbyggede Krigs-Dampskibe af passende Størrelse under Officerers Kommando ville forsvarligen kunne udføre al den Tjeneste, der maatte forefalde for offentlig Regning ved Bugsering af Handelsskibe og ved Postbefordring, og at vedkommende Autoriteter ville være vel tjente med at benytte saadanne Skibe mod en passende Refusion, i Stedet for dertil at anskaffe og vedligeholde egne Skibe . . .«

Under 10. Januar 1843 approberede Kongen Forslaget, og det første Krigs-Hjuldampskib, som blev bygget til ogsaa at kunne bruges i Postfart, var *Gejser,* der paabegyndte sin første udenrigske kgl. Postfart mellem København og Stettin i April 1845 med Premierløjtn. O. H. Lütken (senere

Marineminister) som Fører og Sekondløjtn. E. Krieger (senere Kontreadmiral og Chef for Orlogsværftet) som Styrmand.

I 1847 løb Marinens næste Hjuldampskib *Skirner* af Stabelen og blev overladt til Brug for Postvæsenet, der oprindelig havde bestemt det for Ruten Korsør—Kiel; men da den paatænkte Jernbane til Korsør endnu ikke var blevet fuldført, blev Skibet fra Maj 1847 foreløbig indsat paa Ruten København—Kiel med Premierløjtn. P. A. Seidelin som Fører og Sekondløjtn. C. Wrisberg som Styrmand. (Se nærmere »Den danske Marine 1814—48«, Bd. I, 249—255).

Vagtskibsstationen paa Trekroner

Saalænge København kun strakte sig langs Strømmen til *Bremerholm,* fandtes ikke særlige Vagtskibe her, idet de i Havnen oplagte Krigsskibe altid havde Besætninger ombord, hvormed den nødvendige Vagt kunde holdes. Men da Københavns Omraade blev udstrakt til de udflyttede Volde, og Toldboden i Aaret 1622 blev anbragt paa dens nuværende Plads, udlagdes fra Aaret 1624 (Sjællandske Register XVII, S. 521) en Fregat paa Københavns Rhed »ikke alene for at maintenere Eders Majestæts Respekt her paa Strømmen, naar nogen fremmede, armerede Fartøjer skulde komme her, men og at passe paa Desertører og andre, som uden Pas sig vilde ind- eller udsnige, saavelsom at tilse med de Skippere, som ankrer paa Rheden, at de ikke lægger sig midt i Farvandet eller udkaster Baglast og deslige uden paa de ordinerede Steder, samt at Rheden holdes fri for uformodentlige Tilfælde, som ellers kunde arrivere« (kgl. Resol. af 24. Febr. 1734 Nr. 27).

Siden har Vagtskibet paa Rheden haft Plads her, indtil det første af Blokskibe dannede Batteri *Trekroner* var etableret i Aaret 1712, da Vagtskibet blev strøget, og Batteriet overtog Vagtskibstjenesten; men da dette maatte demoleres i Aaret 1731 paa Grund af Brøstfældighed, oprettedes »Vagtskibet« paany, og Fregatten *Hvide Ørn* blev det første, der udlagdes i 1734.

Fra dette Skib afgaves og besvaredes Salutter, indtil disse fra 1. Oktober 1784 overtoges af Fæstningen *Frederikshavn* og derefter fra 16. Juli 1788 af Batteriet *Sixtus.* Siden formindskedes efterhaanden Vagtskibets Størrelse, saaledes at det først blev Brigger, derefter mindre Skibe, indtil det ved Aarhundredskiftet var Chebekken *Lindormen,* som udførte Vagtskibstjenesten.

Efter at det af Jord nyopførte Batteri *Trekroner* var bleven i den Stand, at der kunde være Beboelse, besluttedes af økonomiske Hensyn at lade Vagtskibstjenesten udføre fra *Trekroner,* hvilket fik kgl. Approb. d. 12. Marts 1802, og fra den Tid, til *Trekroner* i Aaret 1866 overgik til Landetaten, forblev Vagtskibsposten der.

Besætningens Størrelse blev fastsat ved kgl. Resol. af 5. August 1803, og samtidig autoriseredes, hvad der allerede i mange Aar havde været Skik

VAGTSKIBSCHEFERNE PAA TREKRONER

1814.	Kaptajn	A. Nissen	1/1 —16/4
1814.	—	E. C. Linstow	17/4 —31/12
1815.	—	Fontenay	1/1 —31/3
1815.	—	E. C. Linstow	1/4 —30/9
1815.	Kaptajnløjtnant	Grodtschilling	1/10—31/10
1816.	—	O. F. Rasch	1/4 —31/10
1817.	—	C. H. L. Donner	23/8 —31/10
1818.	Kaptajn	J. C. A. Bielke	1/4 —31/10
1819.	—	J. C. A. Bielke	1/4 —31/10
1920.	Kaptajnløjtnant	M. Lütken	1/4 — 1/11
1821.	—	A. C. de Cederfeld	1/4 —31/10
1822.	—	P. N. Skibsted	1/4 —31/10
1823.	—	T. J. Lütken	1/4 —28/10
1824.	—	P. U. Bruun	1/4 —26/10
1825.	—	E. Blom	1/4 —31/10
1826.	—	W. F. Ravn	1/4 —31/10
1827.	—	P. W. J. Havn	1/4 —31/10
1828.	—	O. F. Lütken	1/4 —18/8
1828.	—	R. Braag	19/8 —31/10
1829.	—	H. B. Dahlerup	21/4 —31/10
1830.	—	H. B. Thomsen	1/4 —31/10
1831.	—	O. F. Lütken	2/4 —22/12
1832.	—	J. Seidelin	2/4 —31/10
1833.	—	C. L. L. Harboe	1/4 —31/10
1834.	—	C. L. L. Harboe	1/4 —31/10
1835.	—	P. T. Grove	1/4 —31/10
1836.	Kaptajn	A. G. v. Ellbrecht	1/4 — 2/11
1837.	—	C. C. Zahrtmann	1/4 —31/10
1838.	Kaptajnløjtnant	Sletting	17/4 —31/10
1839.	—	H. Fisher	2/4 — 1/11
1840.	—	W. A. Graah	1/4 —15/7
1840.	—	A. C. Kierulff	16/7 — 1/11
1841.	—	J. A. K. Næser	1/4 — 1/11
1842.	Kaptajn	P. C. Bruun	1/4 — 1/11
1843.	—	H. Fæster	1/4 — 1/11
1844.	Kaptajnløjtnant	H. E. Krenchel	1/4 — 1/11
1845.	—	J. A. Meyer	1/4 — 1/11
1846.	—	M. N. Suenson	1/4 — 1/11
1847.	Kaptajnløjtnant	E. Suenson	1/4 — 1/11

og Brug, at give Mandskabet Søgage og Søkost, da det var betaget al Frihed til Ekstrafortjeneste. Samtidig med Instruksens Udfærdigelse d. 31. Marts 1803 blev der averteret i de større københavnske Blade, »at alle Skibskaptajner og Skippere havde at henvende sig til Vagtskibet om deres Papirers Paategning og med videre befalet Rigtighed, Vagts-Posten vedkommende«.

Under Krigen 1807—14 var *Trekroner* Station for Kanonbaade, hvis Mandskaber havde Logis og blev bespist der.

Ved Krigens Ophør fandtes der foruden Officerer 470 Mand i Skibskost, men d. 3. og 4. Februar afgik saamange, at der kun blev den omtrentlige Vagtsbesætning tilbage, og Vagts-Tjenesten antog sin normale Form, som bestod i, at der fra Begyndelsen af April til Udgangen af Oktober var en Besætning paa:

1 Kaptajnløjtnant, Chef	af Landetaten
1 Løjtnant	
1 Læge	
1 Forvalter	
1 Tjener	
2 Underofficerer	
23 Menige	
1 Løjtnant	af Søetaten
1 Underofficer	
12 Menige	
ialt 44	

og de øvrige 5 Maaneder af Aaret:

1 Officer	af Landetaten
1 Artillerist	
1 Underofficer	
12 Menige	
1 Kvartermester	af Søetaten
8 Matroser	
ialt 24	

I Tidernes Løb skete følgende Forandringer: Fra 1834 var der ingen Landofficer tilkommanderet Soldatesken; fra 1836 blev Tjeneren strøget, og fra 1841 blev der strøget 2 Matroser af Besætningen, saaledes at denne fra nu af ialt var 40 Mand.

Soldatesken blev taget i Flæng fra Københavns Garnison, indtil det d. 28. November 1837 blev bestemt, at Soldatesken skulde afgives af eet Regiment og afløse i Oktober; men 9. Oktober 1842 blev det ændret derhen, at den ikke skulde afgives af de dengang i København garnisonerede 6 Regi-

menter, men fremtidig afgives med 1 à 2 Mand af de nuværende 10 Infanteribatailloner.

Fra 1814 til 1831 overtoges Tjenesten i de 5 Vintermaaneder af forhenværende Landartilleri-Underofficer Meland, som havde gjort Tjeneste paa Fortet under hele Krigen, under hvilken han var avanceret til Tøjhusløjtnant, og i 1828 avancerede han til Premierløjtnant; men fra Aaret 1831 ændredes det derhen, at den Løjtnant, som om Sommeren havde gjort Tjeneste som Næstkommanderende ved Vagtskibsposten, overtog Posten om Vinteren som Inspektionsofficer for Defensionskommissionen, saaledes at Vagtskibsposten i Virkeligheden funktionerede hele Aaret rundt.

Til Stationen hørte 2 Rofartøjer.

Grundlaget for Tjenesten var den under 31. Marts 1803 udstedte Instruks, for enkelte Paragraffers Vedkommende ændret ved kgl. Resol. af 25. Marts 1805, og som lød:

Instruktion.

»Instruktion for den Højstkommanderende Officer paa Batteriet Tre-Kroner paa Københavns Rhed«:

§ 1.

Haver han i Almindelighed Opsyn med alle Landsøgende Baade og Fartøjer og naar Formodning haves, at nogen søger Contrebande og Toldforsvegne Varer at i Landbringe eller udfører, lader han samme inquirere og anholder deslige Varer, naar de antræffes til Confiscation.

§ 2.

I Særdeleshed haver han Indseende med de i Nærheden af Batteriet og derfra sejlende og overskuelige Steder at ej noget ulovligt med Contrebande og ufortoldede Varers Ind- eller Udførsel bliver foretaget, og naar saadant formodes, da haver han deslige ved Eftersøgning befindende Contrebande og ufortoldede Varer til Confiscation at lade anholde.

§ 3.

Ved saadan Anholdelse er fornødent, at de som med slige Varer attraperes, tillige blive anholdte, efterdi disse ikke senere staar til Ansvar, i Mangel af Ejermand men endog som Medhjelpere i Toldsvig efter Toldordonancen, ere strafskyldige.

§ 4.

Slige antrofne Contrebande og Toldforsvegne Varer henbringes til Københavns Toldbod, for derudi hans egen eller den af ham dertil Committeredes Overværelse, at vorde aabnede, efterseete og eftermaalte eller vejede, hvor-

næst en Fortegnelse derover forfattes og af den derved tilstedeværende Officer og Toldofficiant underskrives, hvoraf han et ligelydende Exemplar tilligemed hans Relation om Tildragelsen til General Toldkammeret indsendes.

§ 5.

Den eller de som med Contrebande og Toldforsvegne Varer antreffes, indbringes til Københavns Toldbod, paa det Toldinspectørerne enten af saadanne kan fordre og bekomme Caution og Sikkerhed, for hvad Ansvar af Sagen kan flyde, eller og til Undgældelse paa Kroppen, efter Anordningerne at lade dem arrestere.

§ 6.

Confiscationen selv bliver ved Københavns Toldbod, efter Told-Roullen, at behandles og afgøres, og skal den Højstkommanderende Officer, og de ved samme Vagtpost værende Søfolk, samt de 2. Chaluppers Mandskab, for derved havende Møje og udvisende Tieneste nyde af Confiscationens Værdi, naar Omkostningerne efter Told-Roullen ere fradragne 60 pro Cto.

§ 7.

Den Højstkommanderende paa Batteriet, haver, naar han erfarer (hvilket maa nøjagtig observeres), at noget fremmed Krigsskib vil lægge inden for Batteriet, da strax paa høfligste Maade at underrette den Kommanderende paa samme, at saadant ikke maa ske, forinden foregaaende Anmeldelse, og dette Collegii Tilladelse er indhentet, til hvilken Ende den Højstkommanderende paa Batteriet i slige Tilfælde, naar Collegiets Tilladelse er ham indløben, elller af vedkommende kan forevises, haver at melde Collegium Sagen og forvente Resolution, som han igen tilkendegiver saavel den Kommanderende af det fremmede Krigsskib, som Kommandanten paa Toldboden.

§ 8.

I Henseende til Krudts Indførelse her til Staden eller Oplægning paa Batteriet samt den befalede Forsigtighed med Ild og Lys, haver han nøjagtig at efterleve de Kongelige Placater under 6. Novbr. 1782 og 2. Juli 1783 og hvad ellers er anbefalet.

Iøvrigt iagtager han, at Krudt som af Toldbetjentene er oplagt paa Batteriet, maa i intet Tilfælde udleveres, uden foregaaende Anmeldelse hos og Aftale med Toldinspectørerne ved Københavns Toldbod.

§ 9.

Da det er resolveret, at ingen Fartøjer, hverken Hans Majestæts egne eller Fremmede maa indlades igennem Bommen ved Københavns Toldbod, uden

foregaaende Anmeldelse der og paafølgende Visitation, saa er det en bestemt Sag, at ethvert Fartøj, hvad enten det fører Vimpel eller ikke, og hvad enten Officerer er der ombord eller ikke, skal enten underkastes Undersøgelse fra Toldvæsenets Side eller formeenes denne Passage. Hvilket den Højstkommanderende haver nøjagtig at opfylde, ved derom at underrette fremmede Vimpelmænd, som maatte være i Tilfældet.

§ 10.

Da det som en stadig Regel er fastsat, at Flaget paa *Nye-Holm* skal saavel af kommende som gaaende Krigs-Skibe modtage og besvare den første Salut som afgives, men den anden Salut, som kommende eller gaaende Krigs-Skibe afgive, den modtager og strax besvarer, det af vore Krigs-Skibe, som paa den Tid ligger her paa Rheden, hvis Chef er den ældste. — Saa haver den Højstkommanderende nøje at lade observere og antegne saadanne Saluter, for i Tilfælde af Tvivl, at kunne oplyse og bevidne samme; ligesom han og Uopholdelig og nøjagtig meddeler Collegium Rapport, naar fremmede Krigs-Skibe ankomme eller noget betydeligt her paa Rheden eller i Farvandet skulde indtreffe.

Fra Batteriet *Tre-Kroner* modtages ingen Salut og skydes intet Vagtskud.

§ 11.

Da den Højstkommanderende paa Batteriet tillige skal have Commando og overholde Orden paa Rheden: Saa haver han som en væsentlig Pligt at tilse, at Kina, Ostindie- og andre Coffardi-Fahrere ej sætte deres Ankere i Farvandet indenfor Batteriet og derved spærer Passagen for de Kongelige Skibe og forhindrer dem eller Coffardi-Farten, og ifald saadant skulle arrivere eller nogen herimod handle, da haver han uopholdelig at advare og tilholde dem strax at forflytte; og iøvrigt affordre de Bøder som den 4' Post i Havne-Forordningen af 18. April 1744 fastsetter for den der ligger sit Skib eller Fartøj paa et uberettiget Sted uden Bommen, og da en alvorlig og virksom Orden maa fordres i denne Sag bliver det den Højstkommanderendes Pligt at have det nøjeste Indseende dermed, og betimelig forekomme al Uorden i Skibes Ophold og beføjede Klager. — Videre er Overlodsen beordret at befale vedkommende Lods Oldermand og Lodser ved Ind- og Udsejling at lægge de lodsende Skibe paa de rette og forsvarlige Steder. Endelig tilser og tilholder den Højstkommanderende Skipperne, at de intet udkaste fra deres Skibe og Fartøjer, Farvandet til Skade.

§ 12.

Han skal paaagte at Skipperne ikke imodtage Ballast, uden paa de i Havne Forordningen anbefalede Steder og med den deri foreskrevne Præcaution.

§ 13.

Alle udgaaende Skibe skal han lade melde sig for at kunne foranstalte efterseete, om de ingen utilladelige Passagerer eller suspecte Personer udføre, saasom alle Passagerer bør have rigtige Passer; og haver han tillige at paasee, at ingen Rejsende tillades at fortsætte deres Rejse, uden de med Pas fra rette Vedkommende ere forsynede, og saafremt dette forevisende Pas, kunde synes at være saa gammelt, at det ikke til denne foretagende Rejse var udtaget, da ligeledes at hindre Bortrejsen; og som da af herværende fremmede Ministre til bortrejsende Folk, som ikke ere deres egne underhavende, udstedende Passer, allene kunde gælde i den Herres Lande, hvis Minister samme har udstædet, slige bortrejsende Folk altsaa først med Pas fra vedkommende Øvrighed bør være forsynede, førend de kan tillades at passere; saa haver han nøje at paase, at alle slige Rejsende med rigtig Pas fra vedkommende Øvrighed ere forsynede.

For at have Coffardi-Skibene under Commando oplægger han 3 Kanoner paa sine Rapperter, nemlig to paa det nordre og en paa Flag Batteriet.

Da den Højstkommanderende paa Batteriet skal have Indseende med det i Forordningen af 22. Marts 1780 anbefalede, angaaende et taaleligt Paalæg for dem, som med Skibslejlighed rejse imellem København og Lybeck, saa haver han forsaavidt de Skippere, som ere komne fra Lybeck, og enten dertil igen eller andensteds bortgaar, angaar at imodtage ved deres Expedition, den i Forordningen anbefalede Qvittering fra Post-Contoiret, at Afgifter for medbringende ved Indgaaende rigtig er bleven betalt, hvilken Qvittering han Confrontere med den Efterretning, ham fra den vagthavende Officer i Bommens Vagt da Skipperne indkom er tilsendt; og paa det ingen Skippere som fra Lybeck ankomme, skulle ved udgaaende undgaae at aflevere den anbefalede Qvittering, bliver han, saa ofte noget Skib, hertil fra Lybeck med Passagerer ankommer, fra Bommens Vagt communiceret Skipperens Navn og medhavende Passagerer, hvilket han strax indfører i en dertil indrettet Protocol, som han altid ved Skipperens Expedition maa have for sig, for at se, om de, som fremstiller sig til Expedition, skulde være komne fra Lybeck og i saa Fald findes i Protocollen til Ansvar og Qvitterings Aflevering for medbragte Passagerer og Gods.

Siden ingen Skipper kan og maa passere førend han paa Batteriet er expederet og har aflagt Rigtighed for medhavende Passagerer, saa haver den Højstkommanderende i Henseende til de Skibe som rejse til Lybeck at lade Skipperne præsentere Passagererne for sig, for at efterse og paaskønne om saavel Skipperens Fortegnelse paa dem og medhavende Gods befindes at være rigtig; som og om Qvitteringen fra Post Contoret for Afgiften som der er erlagt for Bortgaaende dermed er Overensstemmende, men skulde imod Formodningerne nogen Skipper findes i Urigtighed i de Tilfælde, som Forord-

ningen anbefaler, da maa en saadan ikke tillades at fortsætte sin Rejse, men Omstændighederne strax indberettes General-Post-Amtet, paa hvis Resolution i dette Tilfælde Skippernes Expedition skal beroe. — Ved hver Maaneds Udgang indleverer han directe til det Kongelige General-Post-Amt ved Skrivelse under sin Haand, de heri ommelte og modtagne Qvitteringer, for ind og udgaaende. Iøvrigt retter han sig i denne Sag, efter allerhøjest bestemte Forordninger, som allerede ere eller herefter maatte udkomme, og kan han for den Umage han dermed haver fra bemelte General-Post-Amt, vente sig en passende Kendelse, i Forhold til hvad en saadan Afgift, som Forordningen anbefaler, aarlig maatte indbringe.

Da den Højstkommanderende paa Batteriet Tre-Kroner, er tillagt Diæt-Penge, saa bortfalder herefter for ham alle de smaa Indtrader, som Vagtskibs Chefen tilforn har oppebaaret, der herefter aldeles ikke maa finde Sted, de undtagne, som i Anledning af den 6' og denne Post i nærværende Instruction kunne fra Collegierne indkomme.

§ 14.

Han skal efter Vind og Vejrs Beskaffenhed, Dag og Nat have indseende med, at ingen Desertører bortgaar nede ved Strandsiden uden Bommen, eller borthjælpes i de ved Calkbrænderiet liggende Fartøjer, og ej tillade nogen at gaa i Land eller at afsætte Passagerer der, og som der, for destobedre at hemme Desertion her fra Garnisionen, er føjet den Anstalt, at naar det observeres, at Desertører skulde søge at bemægtige sig Baade og Joller nær Christianshavn og Toldboden, der da fra Nyeholms Hovedvagt vorder affyret et Canonskud, strax Dag eller Nat til Efterretning, saa haver han altid at holde sine Chalupper saaledes færdige, at samme saasnart et Canonskud høres, fra Nyeholms Hovedvagt at affyres, strax uden Ophold, kan, vel Bemandet og armeret, afsendes for at søge Desertører, samt se at anholde og opbringe dem; dog for at opmuntre Mandskabet paa Chalupperne til desto større Aarvaagenhed og Villighed til at opbringe deslige Desertører, skal dennem for en op- og tilbagebragt Desertør blive godtgiort de sedvanlige Opbringelses Penge.

§ 15.

Saa hastig et Canonskud affyres enten ved Østerport, eller Christianshavn som besvares fra Nyeholm med et Skud og tilkendegiver Desertion fra Garnisionen, udsendes en armeret Chaluppe fra Batteriet, som skal patrullere langs med Strandkanten og Farvandet for at opdage og anholde Desertører; og i saa Fald derom strax tilsende dette Collegium Rapport, hvorhos anmærkes, at naar der er Complot af Desertører, repeteres Skudene.

§ 16.

Han skal afværge alle Hostiliteter eller Fjendtligheder, som kunde ske af nogen Nations Skibe eller Fartøjer, og saafremt han om noget sligt faar mindste Kundskab, sætte sig derimod med Magt og anholde saavel den der giorte, som den der skete Overlast, indtil han det ved Rapport hertil har indmeldt og derefter erholdet videre Forholdsordre.

§ 17.

Han maa ikke tillade at noget fremmed Nations Coffardi-Skib fører Vimpel fra Toppene; til den Ende skal han nøjagtig overholde Forordningen om Flag og Vimpel Føring, som i Placaten af 6. Decbr. 1776 ere indrykkede.

§ 18.

Naar Tjenesten ved den ham anfortroede Post tillader at give nogen Assistance af Folk og Fartøjer til Arbejdet, da tvivler man ikke om, at han naar det er ham muligt, bevirker Arbejdets Fremme hvorudi han kan efter Anmodning derom og naar Chefen af Kadet Korpset reqvirerer det, haver han 2. Gange om Ugen Onsdag og Lørdag Eftermiddag Kl. 4, at assistere med 4 duelige Matroser (foruden de 6 som modtages fra Nyeholms Hovedvagt) til Chaluppen som bruges til Øvelse for de smaa Kadetter; til disse 10 Mand udgives af Proviants Forvalteren efter Kadet Underofficerens Anmodning, og imod hans Qvittering 3 ℔ haardt Brød, 1 ℔ Smør og 1 Pot Brændevin.

§ 19.

Forordningen af 8. Febr. sidstl. ang. Qvarantainevæsenet, haver han at holde sig efterrettelig, ligeledes følger herved den fra Directionen for Qvarantaine-Foranstaltningerne udgivne Bekendtgørelse af 27. f. M. om hvilke Steder, der indtil nærmere Bekendtgørelse sker, erklæres smittede, og hvilke Lande der anses mistænkte. Iøvrigt haver han at holde et vaagent Øje med Skibe der ligger her paa Rheden med grønt Flag oppe, paa det at intet stridigt imod fornævnte Qvarantaine-Forordninger foretages; og ifald han observerer, at noget ulovligt sker, haver han strax at anmelde det for Qvarantaine-Commissionen her i Staden. Naar Stads-Fysikus behøver og forlanger Assistance af Fartøj og Folk, til at udføre paa Rheden i Qvarantaine-Forretninger, haver han at afgive samme fra Batteriet.

§ 20.

Da Hans Majestæt ved allernaadigst Befaling af 2. August 1779 har behaget saaledes at anordne og befale: 1) at alle de Matroser, være sig af vore

Undersaatter eller andre som fra fremmede Krigs-Skibe deserterer eller søge deres Tilflugt til et af Vore Krigs-Skibe eller en af Vore Havne, skulde modtages og nyde Beskyttelse, med mindre det Krigs-Skib, de ere bortrømte fra, tilhører en Nation, med hvilken Vi kunde have indgaaet Carteler. — 2) at alle de Matroser, som fra andre Nationers Coffardi-Skibe gaa over paa et af Vore Krigs-Skibe, eller i en af Vore Havne for der at søge Skyts og Tilflugt, hvad enten bemelte Matroser, ere af Vore Undersaatter eller fremmede, skulle modtages og (uden at give andre i de saaledes bortrømte danske Matrosers Sted, hverken i Krigs eller Freds-Tider) gives Protection, dog bliver det de fremmede Skipper uformeent, om de finder det for godt, og dertil have gyldig Aarsag, at lade de saaledes fra vore Coffardi-Skibe bortrømte danske Matroser, tiltale, for at erholde Dom over dem til deres Hyre Contracters Opfyldelse og lade Dommen imod dem paa lovlig Maade exeqvere, men ifald en saadan bortrømt dansk Matros er indrolleret til Vores Tieneste, og er uden Tilladelse eller Pas gaaet bort at tiene paa fremmede Skibe, da kan ingen Tiltale af Coffardi-Skipperne efter Lands Lov og Ret have Sted imod ham; ligeledes kan ej heller slige Tiltale tilstaaes, naar den danske Matros, som haver Frihed at fare med fremmede Handels-Skibe, lovlig kunde bevise, at han havde løbet Fare for at blive presset til fremmed Krigs-Tjeneste, og hans Landsmænd havde haft saadan Skæbne, paa den Nations Coffardi-Skibe, hvorfra han nu er bortrømt; ligesom og den Højstkommanderende haver at iagtage hvad den 67 § i Indroullerings Forordningen af 8. Januar 1802 befaler i Henseende hvorledes der skal forholdes, naar der paa fremmede Nationers Skibe befindes Søe-Folk af Hans Majestæts Undersaatter, som ikke ere forsynede med vedbørlige Passer dertil.

Hvilket den Kommanderende haver at holde sig efterrettelig.

§ 21.

Da det er Sandprammene tilladt at passere Refshalen ifølge Placaten af 29. Juni 1789 som siger: at de ved at passere ud paa Refshalen, skulle ved ind og udsejlingen efter Omstændighederne af Vind og Strøm holde sig saa langt muligt fra Prammene som maatte ligge under Varpene for ej med deres Roer at fange samme, men Commissionen for det forenede Pram og Stenfører Laug, derhos har forpligtet sig at indestaa for al den Skade, som de Kongelige Fartøjer ved Sandprammene maatte foraarsages, naar disse paa nogen Maade misbruge denne dem givne Tilladelse, da i dette Tilfælde uden videre Lov og Dom, Skaden efter derover tagne Besigtelse og Taxation bliver af Commissionen at erstatte, saa haver den Højstkommanderende dette nøje at paase, og saasnart han slig Misbrug erfarer, hvorved Hans Majestæts Skibe, Pramme, Varper med videre have lidt ringeste Skade, da strax saadant hertil at ind-

berette, men i øvrigt lade bemelte Sandpramme over Refshalen frit og ubehindret passere.

§ 22.

Til de fornødne Posters Besættelse maa han tage af Marinerne 1 Underofficer og 10 Mand daglig.

§ 23.

For at forekomme befrygtelig Fare haves den nøjeste indseende med, at den fornødne Forsigtighed iagtages ved Brugen af Ild og Lys paa Batteriet og særdeles i Kammerne over Vaabenhusene og flere saadanne Steder, samt efter Omstændighederne paa visse Tider at foranstalte Visitation i den Anledning.

§ 24.

Naar den ham anbetroede Post paa Batteriet ophører, haver han efter Overenskommelse desangaaende med Holmens Over-Ekvipagemester, at instruere den efterblivende Højstkommanderende Land-Officer om det fornødne ham vedkommende, hvorefter han indleverer denne sin Instruction, med hvad dertil hører, her til Collegium.

§ 25.

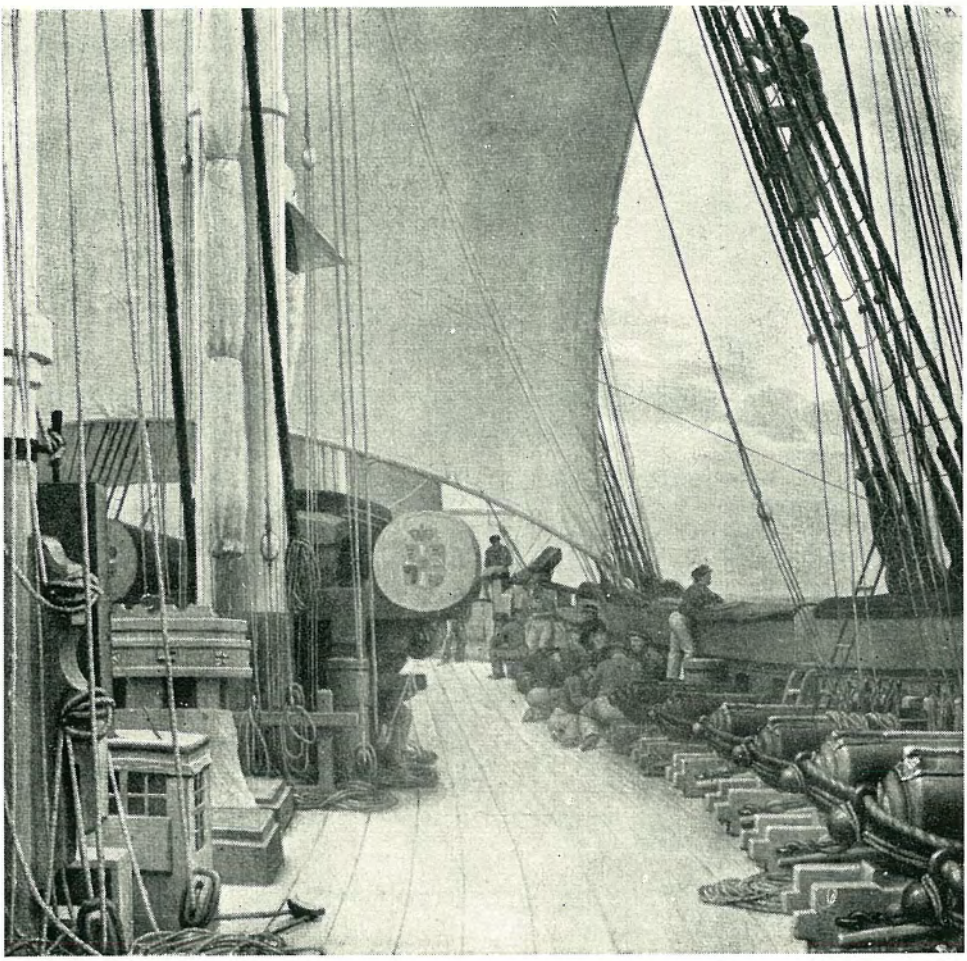
I alle Ting bruger han saadan Conduite som han agter at tilsvare og være bekiendt.

Da Løjtnant Meland i Efteraaret 1815 skulde overtage Vinterkommandoen paa Batteriet *Trekroner,* indsendte han et Forslag til Tjenestens daglige Udførelse, som blev godkendt af Kollegiet, der iøvrigt gav ham følgende Rettesnor for Tjenesten:

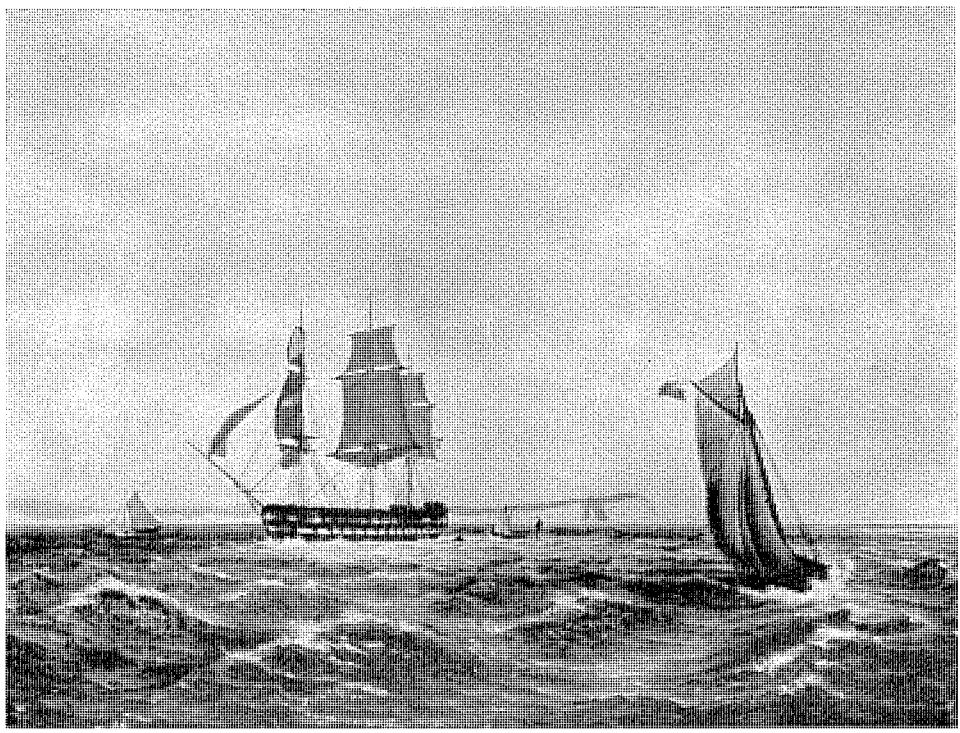
1) I Henseende til saavel de udgaaende Skipperes Mynstring, som Qvarantainevæsenet retter Hr. Løjtnanten sig saa meget mueligt er efter den herhos tilbagefølgende Instrux for den Højstkommanderende Officer paa Batteriet Tre-Kroner, dog at Skipperne aldeles intet betaler for bemeldte Mynstring.

2) Fra bemeldte Batteri sendes ikke noget Bud til fremmede Nationers Krigsskibe, men det rapporteres, som hidtil, naar de ankomne og afsejle saavelsom og: om og med hvormange Skud de saluterede baade ved Ankomsten og Afsejlingen, samt naar de forbisejle uden at ankre.

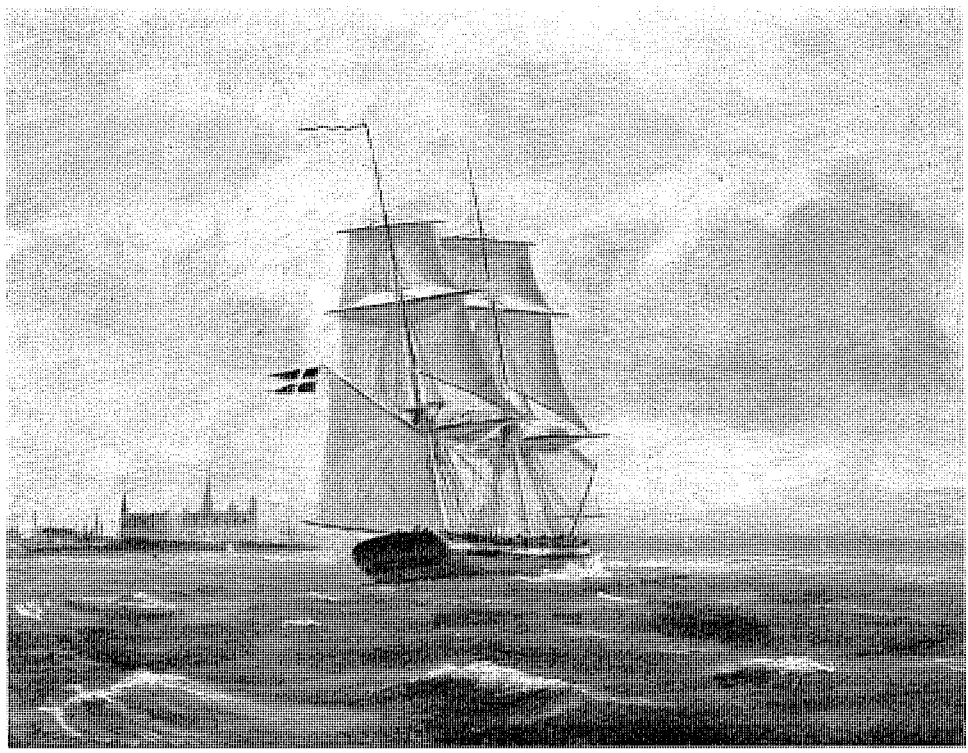
3) Ethvert i Nød eller betydelig Forlegenhed værende Skib eller Fartøj maa assisteres, med hvad der er muligt for Batteriet, mod Godtgørelse for hvad Skade derved maatte tilføjes Kongens Gods. — Naar saadan Skade finder Sted, anmeldes Sagen for Holmens Over-Ekvipagemester, som da foranstalter



Korvetten Najadens Styrbords Batteri og Dæk.
Efter Maleri af C. W. Eckersberg 1833. (Statens Museum for Kunst).



Linieskibet Christian VIII. Efter Maleri af A. Melbye 1842.



Dansk Orlogsbrig udfor Kronborg. (Efter Maleri tilhørende Kommandør P. Ipsen).

det videre Fornødne. — Ingen Bestemmelse haves for Arbejdsløn til de af Batteriets Folk, som bruges ved saadan Assistance, men dette overlades til vedkommende Skipper.

4) Fartøjer, som formedelst Is maatte være bestæd i Nød, maa tillades at indlægge i Batteriets Havn.

5) I private Sager imellem Skipperne og disses Folk eller andre, indlader Hr. Løjtnanten sig ikke, undtagen efter vedkommende Øvrigheds Reqvisition, dog dersom der ombord i et paa Rheden beliggende Coffardiskib skulle være Slagsmaal eller Allarm af saadan Betydenhed, at samme kunde have farlige Følger, søger han at hæmme samme, og om Sagen er af den Beskaffenhed lader de Skyldige bringe til Holmens Over-Ekvipagemester med Rapport om Sagen; men maa aldeles ikke lade nogen Mand straffe som ikke staar under Deres Commando.

6) I Sagen angaaende Forholdet imellem fremmede Skibe og disse imod danske Skibe, samt omvendt, saavelsom og imellem danske Skibe — melerer Hr. Løjtnanten sig ikke.

*

I Tidernes Løb kom der forskellige Virksomheder til, hvoraf skal anføres:

I den Tid, Kadetskibet under Krigen 1807—14 og den paafølgende Tid manøvrerede paa Københavns Rhed, skulde Batteriet besørge Kadetternes Ombordbringning om Morgenen og Ilandsættelse om Eftermiddagen. Desuden hjalp Batteriets Fartøjer Orlogsskibene med Varpning paa Rheden.

Naar der var større Arbejder ved Batteriet, saasom i 1815—17, 1824—26 o. s. v., fik Vagtskibsposten forøget Virksomhed, f. Eks. ved at Lægen og Proviantforvalteren forblev der, saalænge Arbejdet stod paa, selv om Vinterbesætningen var etableret.

Den 24. April 1816 fik Chefen Ordre til at tiltræde Karantainekommissionen.

Den 27. Marts 1817 fik Batteriet Ordre til at assistere Kystpolitiet. Dette blev oprettet ved kgl. Resol. af 28. Februar 1817, og dets tre første Paragrafer indeholdt følgende Bestemmelser:

1) Der skal organiseres et eget Kystpoliti paa Sjællands nordlige og østlige Kyst, som skal strække sig i Længden fra Køge til Indløbet af Issefjorden og ind i Landet i Almindelighed langs med Strandvejen, denne indbegreben samt iøvrigt saavidt som Politichefen i København, efter Overlæg med vedkommende Amtmand, finder nødvendigt.

2) Dette Kystpolitis Øjemed skal være at vaage overalt, hvad der er paabudet, for at forebygge, at mistænkelige Personer skal kunne forlade Landet eller blive landsatte; at mistænkelige Koster skal blive ind- eller udsnegen,

samt at Løsgængeri eller utilladelige Omstrejfen skal kunne finde Sted langs Kysten.

3) Overbestyrelsen af dette Kystpoliti skal overdrages Chefen for Københavns Politi.

Vagtskibsposten paa *Trekroner* skulde affatte bestemte Kendingssignaler, hvormed den skulde kunne sætte sig i Forbindelse med Politiet og staa det bi, naar Hjælp krævedes.

I Anledning af de Foranstaltninger, der blev truffet under Jødefejden i 1819, paalagdes det Vagtskibschefen paa *Trekroner* at visitere de paa Rheden liggende Skibe; om hele Besætningen var ombord Kl. 8 Aften, og skulde nogen være fra Borde efter denne Tid modtage Forklaring om, hvor han var, og dersom det befandtes, at nogen havde overtraadt de trufne Bestemmelser, da anmelde ham til Politiet (Admiralitetets Kopibog 1819 Nr. 456).

Den 22. Juni 1820 indstillede Vagtskibschefen paa *Trekroner,* Kaptajn M. Lütken, at Paategning af Skibspapirer paa *Trekroner* skulde ophøre, da den var overflødig, eftersom Toldvæsenet ikke tillod noget Skib at hale ud gennem Bommen, før alle Forpligtelser var fyldestgjort; desuden var der allerede sket en Afvigelse fra Bestemmelserne ved, at Damp-Paketten *Caledonia* var blevet fritaget for den. Ved at ophæve den paagældende Bestemmelse vilde følgende Fordele opnaas:

Intet Skib vilde blive forsinket i sin Rejse.

Med Kuling af Vest var det vanskeligt, endog for et godt roende Fartøj at komme ud af Trekroners Havn, i hvis Munding ikke faa Fartøjer var kommet til Skade.

Ingen Skibsfører vilde mere kunne benytte denne Foranstaltning til at anføre Udgifter for sit Rederi.

Danske Cancelli- og General-Toldkammeret gik ind paa Forslaget og ophævede Bestemmelserne om Passers Eftersyn og Skibspapirernes Forevisning paa *Trekroner.*

Ved Bekendtgørelse af 16. Sept. 1822 paabød Politidirektøren, at alle Rejsepasser for de tilsøs fra København afrejsende forinden Afrejsen skulde forevises paa *Trekroners* Batteri, hvor de uden nogensomhelst Bekostning for de paagældende blev forsynet med den fornødne Paategning om Forevisning. — Efterhaanden bevilgedes der flere Undtagelser fra denne Bestemmelse, særlig for de i indenlandsk Fart oprettede Dampskibsruter, og fra 1. August 1834 ophørte den helt; derimod paalagdes det Chefen for *Trekroners* Batteri efter Omstændighederne at visitere de forbisejlende Skibe og lade sig gøre Rede for de i samme værende Personer samt, forsaavidt de angive sig som Rejsende, lade sig deres Passer forevise.

Ved Forordning af 22. Marts 1780 blev der paalagt alle Rejsende, som tog med Skibslejlighed direkte fra København til Lybeck og omvendt en Afgift, fordi de unddrog de kgl. Poster Indtægten ved Rejsen. For at sikre sig at Afgiften blev betalt, skulde Skipperen efter Ankomsten paa Vagtskibet faa Paategning om, at den til Postvæsenet affattede Passagerliste var rigtig, og inden Afrejsen skulde han forevise paa Vagtskibet, at Afgiften til Postvæsenet var betalt.

Denne Bestemmelse blev ophævet i 1817, men paa Generaldirektionens Forslag genindført ved kgl. Res. af 4. April 1823; for den Virksomhed, som derved blev paalagt Vagtskibschefen paa *Trekroner,* blev der af Postkassen udbetalt ham 100 Rbd. S. aarlig, hvilket vedblev til 1839.

I Aaret 1825 fik Vagtskibschefen paa *Trekroner* Paadrag om at efterse, at de i Karantaine værende Skibe, stadigt laa paa den Plads, som blev dem anvist, om Lodserne blev ombord m. m.

I Aaret 1829 fik *Trekroner* Ordre til Vinter og Sommer at forsyne Karantainestationen paa *Lynetten* med Vand, og yde den Assistance i behøvende Tilfælde, naar den hejste et vedtaget Signal.

I Aaret 1831 indgik *Trekroner* som et Led i Afspærringskæden mod Koleraen, i hvilken Anledning Batteriet fik tildelt 3 Fartøjer ekstra med tilhørende Besætning, som havde Ophold paa Batteriet; af samme Grund forlængedes Sommertidens Tjenesteform til henimod Slutningen af December.

I Aaret 1833 assisterede Vagtskibsposten paa *Trekroner* med Opmaaling af Løbene fra Bommen til *Trekroner.*

I Aaret 1835 nedlagdes Embedet som Kommandant paa Toldboden, og hans Forretninger fordeltes paa Havnekaptajnen og Bommens Vagt, og Vagtskibschefen paa *Trekroner* fik Ordre til at yde Havnekaptajnen den Assistance, han maatte forlange fra Batteriet.

I Aaret 1836 oprettedes et Lygtefyr paa *Trekroner,* som tændtes første Gang Natten mellem den 15. og 16. Juni. Fyret passedes af den ved Batteriet ansatte Underofficer og Materialregnskabsfører mod en Godtgørelse af 6 Rbd. S. maanedlig.

Ved kgl. Forordning af 6. November 1782 bestemtes, at intet Krigsskib maatte have mere end 2 Skud Krudt pr. Kanon ombord, naar det laa paa Rheden udenfor Kastelspynten, og alle private Skibe med Krudt ombord skulde udlosse deres Ladninger udenfor *Trekroner* og aflevere det til Vagtskibet. Disse Bestemmelser overholdtes indtil 1827, da for første Gang det norske Kadetskib fik Tilladelse til at lægge ind indenfor *Trekroner* uden at udtage Krudtet, og efterhaanden fik flere mindre Krigsskibe saadan speciel Tilladelse. Ved kgl. Resol. af 4. Juli 1828 blev det tilladt mindre Damp- og Sejlkrigsskibe at ligge indenfor *Trekroner* uden at udtage deres Krudt, dog ikke nærmere Byen end Linien mellem den næstyderste Tønde paa Vestvalen

og den yderste Tønde paa Østvalen. Større danske Krigsskibe fik Tilladelse til at maatte ligge indenfor *Trekroner* med deres Krudt ombord, dog ikke nærmere Staden end mellem *Trekroner* og *Lynetten.*

Foranlediget ved et Forslag fra Direktøren for Søkortarkivet, Kaptajn Zahrtmann, om en ændret Ordning af Afmærkningen i Drogden, resolverede Kongen under 11. Juli 1840 bl. a., at alle Lodsmærker for Fremtiden skulde henlægges under Søetaten, og at Vagtskibsposten paa *Trekroner* skulde overdrages Tilsynet med Mærkerne i dets Nærhed.

Den 30. Marts 1841 tilskrev Kollegiet Chefen for Vagtskibsposten paa *Trekroner:*

Ifølge allerhøjeste Resolution af 11. Juli f. A. »skal Chefen for Vagtskibsposten paa Batteriet Tre Kroner lade holde Øje med og idelig inspicere om Tønderne paa Kastrup Knæ, Middelgrunden, Trekroner og Stubben samt Topvagerne paa nordre »Røse«, Kronborg Vrag, gamle Prøvesten, Middelgrunden og Trekroner ere fuldkommen paa Plads og vel synlige, og strax indberette hertil Collegiet, naar nogen Mangel heri skulde finde Sted. Der skal engang maanedlig fra Trekroner inspiceres fra Bredegrunden til Torbeks Rev, hvorvidt alle Sømærkerne ere paa de for dem bestemte Pladser og i forsvarlig Stand, hvorom Rapport skal indgives hertil Collegiet.

Overlodsen i Sjælland Distrikt skal forsyne Vagtskibschefen med en nøjagtig Beskrivelse over alle Sømærkerne samt over de Landmærker, i hvilke de skulle ligge. Naar nogen Mærke driver bort eller nogensomhelst Mangel ved Mærkerne opdages, skal Vagtskibschefen foruden at indsende Rapport hertil Collegiet, strax igennem Lodsstationen paa Københavns Toldbod gøre Anmeldelse derom til Overlodsen. I Fartøjer fra Trekroner skal en Skipper fra Holmen, ledsaget af Lodsen, undersøge, hvorvidt de forskellige Vrag og Stene, fra Torbeks Rev til Dragøe Sandrev, hvorom Kundskab haves, kunne staa til at optages. — Vagtskibsposten har dertil at afgive de fornødne Fartøjer og Folk efter nærmere Rekvisition fra Overlodsen.

Hvilket herved tilkendegives til Foranstaltning og Iagtagelse.«

I 1843 blev det paalagt Chefen ikke at tage Notits af fremmede Koffardiskibes Vimpelføring.

Ved disse forskellige Bestemmelser var Instruktionen af 1805 for den højstbefalende Officer paa *Trekroner* efterhaanden ikke længer tidssvarende, saaledes at denne havde svært ved at finde ud af, hvad han havde at gøre, hvilket foranledigede Kaptajn Krenchel til i Efteraaret 1844, efter at have fratraadt Posten, at henstille til Kollegiet at Instruksen blev revideret. Kollegiet bifaldt Forslaget, og efter Forhandling med de i Spørgsmaalet interesserede Myndighed udarbejdedes nedenstaaende Instruks.

Ny Instruks

Ny Instruks af 2. Oktober 1845 for »den Højstkommanderende Officer ved Vagtskibsposten paa Københavns Rhed. Batteriet Tre-Kroner.«

§ 1.

Det paaligger den Højstkommanderende paa Batteriet Tre Kroner at overholde Orden paa Rheden udenfor det Distrikt, i hvilket Opsynet er overdraget Havnekaptajnen, nemlig Toldboden ud til Løbet ved Tre Kroners Batteri. Han har saaledes at paase, at intet Skib uden i Nødstilfælde ankrer midt i Kroneløbet eller spærrer Passagen for andre Skibe, og naar saadant skulde ske, har han uopholdelig at advare de Paagældende og tilholde at forflytte.

§ 2.

Skulde han finde, at Passagen enten forbi Batteriet eller i Nærheden af dette i det Havnekaptajnen underlagte Distrikt er belemret, begærer han det afhjulpet af Havnekaptajnen.

§ 3.

Naar Havnekaptajnen eragter det nødvendigt til Ordens Vedligeholdelse at flytte noget Skib og dertil begærer Assistance fra Batteriet, afgiver den Højstkommanderende de fornødne Folk og Fartøjer, ligesom han i ethvert Tilfælde paa Havnekaptajnens Forlangende afgiver den Assistance, denne Embedsmand maatte behøve til Udførelsen af de Forretninger paa Rheden, der ere ham paalagte.

§ 4.

Han skal søge at afværge Fjendtligheder, som kunde ske af nogen Nations Skibe eller Fartøjer, og saafremt han om noget sligt faar Kundskab, sætte sig derimod med Magt, og anholde saavel den, der gjorde Overlast, som den der led denne, indtil han efter derom gjort Indberetning har erholdt videre Forholdsregler.

§ 5.

Det er i Fredstid indtil videre tilladt armerede Dampskibe og sejlbare Krigsskibe af mindre Størrelse, som Corvetter og Brigger, at ligge med deres Krudt ombord indenfor Batteriet, dog ikke nærmere Staden, end til en Linie mellem den næstyderste Tønde paa den vestre Val og den yderste Tønde paa den østre Val.

Større danske Krigs-Skibe, saasom Fregatter og Orlogs-Skibe, maa ogsaa indtil videre med Krudt ombord ligge indenfor Batteriet, men dog ikke nærmere Staden end mellem dette og Lünetten. — Større fremmede Orlogs-Skibe

maa derimod ikke ligge indenfor Batteriet. — Naar den Højstkommanderende paa Batteriet erfarer, at noget Krigsskib eller armeret Fartøj vil gaa nærmere Staden, end saaledes er tilladt, har han strax paa høfligste Maade at underrette den Kommanderende paa samme om, at det ikke maa ske uden speciel Tilladelse fra dette Collegium, hvorefter han melder Sagen hertil og forventer Collegiets Resolution.

§ 6.

Naar fremmede Krigsskibe ville lægge ind igennem Bommen, underretter han den Commanderende om, at Havnekaptajnen ikke maa lade noget Krigsskib passere Bommen uden med dette Collegii Tilladelse.

§ 7.

I Henseende til Krudts Indførsel hertil Staden eller Oplosning paa Batteriet, samt den befalede Forsigtighed med Ild og Lys, har han nøjagtig at efterleve de kongelige Placater af 6. November 1782 forsaavidt dennes Forskrifter ikke ere modificerede i Forskr. af 2. Juli 1783, samt hvad ellers er anbefalet. — Han fører saa nøje som muligt Tilsyn med Handelskibenes Krudtbeholdning og Krudtforbrug herpaa Rheden, og skulde han blive vidende om, at der paa noget i Havnekaptajnens Distrikt liggende Skib passerer noget, der er stridende mod Anordningerne betræffende Behandlingen af Krudt, underretter han Havnekaptajnen derom.

Han iagtager at Krudt, som af Toldbetjentene er oplagt paa Batteriet, i intet Tilfælde udleveres uden foregaaende Anmeldelse for og Aftale med Toldinspektørerne i København.

§ 8.

Naar fremmede Krigsskibe ankomme, eller noget mærkeligt forefalder herpaa Rheden eller i Farvandet, gøres strax Indberetning derom til Collegiet.

§ 9.

Fra Batteriet modtages og gives ingen Salut, hvorimod det, da Flaget paa Nyholm modtager og besvarer den første Salut, der gives saavel af kommende som af gaaende Krigsskibe, paaligger den Højstkommanderende paa Batteriet nøje at lade observere og antegne saadanne Salutter, og uopholdelig at tilkendegive Antallet af Skuddene ved Signal til Nyholm. — Om enhver Salut, der af nogen Orlogsmand gives paa Rheden, gøres strax Beretning til Collegiet.

§ 10.

Russiske Krigsskibe ere ifølge Tractaten af 30. Oktober 1731 § 7 sammenholdt med Declarationen af 13. Januar 1829 Artikkel 2 pligtige at salutere

Flaget paa Nyholm, naar de sejle forbi det eller lægge sig for Anker i Sigte af det. Af andre Nationers Krigsskibe ventes kun Salut, naar de gaar igennem Kongedybet eller Løbet vestenfor Middelgrunden eller ankre paa Rheden. Gives der ved Forbisejlingen eller ved Ankringen paa Rheden ikke Salut, erindres de Paagældende, saavidt Omstændighederne tillade det, paa den høfligste Maade om at salutere.

§ 11.

Naar Assistance rekvireres af det ifølge Placaten af 28. Februar 1817 indrettede Kystpoliti, skal denne uvægerligen ydes.

§ 12.

Efter Begæring derom fra vedkommende Autoriteter har han at søge at opdage og anholde Desertører, som vilde snige sig bort tilsøs.

§ 13.

Han holder sig Forordningen af 8. Februar 1805 efterretlig, og har at holde vaagent Øje med Skibe, der ligge her paa Rheden med grønt Flag oppe, at Intet stridende mod denne Anordning foretages. Observeres noget saadant, anmeldes det strax for Qvarantænekommissionen her i Staden. — Naar Stadsfysikus behøver og forlanger Assistance af Folk og Fartøjer til at udføre Qvarantæne-Forretninger paa Rheden, afgives samme fra Batteriet.

§ 14.

Ethvert i Nød eller betydelig Forlegenhed værende Skib eller Fartøj maa assisteres saavidt muligt fra Batteriet imod Godtgørelse for den Skade, derved maatte tilføjes Kongens Gods.

§ 15.

Det af Artilleri og Matroskorpsets Mandskab, der er kommanderet til Batteriet, øves saavidt Tjenesten og øvrige Omstændigheder tillade det i Exercits og Svømning m. v. og den Højstkommanderende har navnlig at drage Omsorg for, at Lærlingene undervises og øves i Alt, hvad der kan gøre dem dygtige til Tjenesten, og at der i det Hele føres nøje Tilsyn med deres Opførsel.

§ 16.

Den Højstkommanderende paa Batteriet skal stadig holde Øje med og lade paase, at de i Farvandet mellem Taarbæk Rev og Kastrup Knæ, saavelsom i Kroneløbet udlagte Tønder og Vagere ere fuldkommen paa de Pladser, som Kortet viser, og at de ere vel synlige. — Der skal eengang maanedlig fra Batteriet inspiceres fra Bredegrunden til Taarbæk Rev, hvorvidt

alle Sømærkerne ere paa de for dem bestemte Pladser og i forsvarlig Stand, samt om hvorledes de forskellige Vagere rage over Vandet og hvorvidt de ere kendelige. Ved Batteriet holdes derfor en af Admiralitets Collegiet autoriseret Bog over alle de Mærker, der til Søfartens Lettelse er befalet at udlægges i dette Farvand, hvori foruden en Beskrivelse over Mærkerne nøjagtig anføres deres Beliggenhed og Dybden paa hvilken de ligger. — Det paaligger Stationen paa Batteriet, saavidt muligt, at vaage over at bjerge Lodsmærkerne, naar Isgang skulde indtræffe, efterat de er udlagte om Foraaret eller før de om Efteraaret ere indtagne. Naar noget Mærke driver bort eller nogensomhelst Mangel ved Mærkerne findes, gøres strax Indberetning derom til Collegiet, saavelsom Anmeldelse til Overlodsen igennem Lodsstationen paa Københavns Toldbod.

§ 17.

Fra Batteriet skydes ikke Vagtskud.

§ 18.

Den Højstkommanderende paa Batteriet lader jevnligen, og saa ofte Omstændighederne tillader det, de forbisejlende herfra Staden ankomne Skibe visitere, og lader vedkommende Skibsfører gøre Rede for de i Skibet værende Personer. Forsaavidt nogen angives at være Rejsende, lader han dem forevise deres Pas, for at det kan efterses, om disse er i behørig Orden. I en dertil indrettet Journal bemærkes, hvilke Skibe der saaledes ere visiterede, samt hvad mærkeligt derved er forefundet, og i Rapport til Collegiet anføres hvilke Skibe, der ugentlig er visiterede.

§ 19.

Han foranstalter, at der fra Batteriet, saavidt det herfra kan ses, haves Opsyn med alle landsøgende Baade og Fartøjer, og naar det erfares, at Nogen søger uden Anmeldelse fra Toldvæsenet at ilandbringe eller udføre Varer, eller at omlade Varer fra Fartøj til Fartøj, lader han samme anholde til Toldvæsenets videre Bestemmelse (jvn. § 20). — Enhver Lossen og Laden er stridende mod Toldanordningerne, naar ikke enten Toldopsyn er tilstede eller sammes skriftlige Tilladelse dertil kan forevises.

§ 20.

Ved saadant Anholdelse er fornødent, at de, som med slige Varer attraperes, tillige bliver anholdte, efterdi disse ikke alene staa til Ansvar i Mangel af Ejermand, men endog som Medhjælpere i Toldsvig efter Toldanordningerne ere strafpligtige.

§ 21.

Slige antrufne Varer frembringes til Københavns Toldbod, for der i hans egen eller den af ham dertil Committeredes Overværelse at vorde aabnede, eftersete og eftermaalte eller vejede, hvornæst en Fortegnelse derover forfattes, i den dermed tilstedeværende Officers Overværelse, af vedkommende Toldofficiant og efterat være forsynet med Begges Underskrift indsendes tilligemed Relation om Tildragelsen til det kongelige Generaltoldkammer og Commerce Collegium.

§ 23.

Confiscationen selv bliver ved Københavns Toldbod efter Toldanordningerne at behandle og afgøre, og skal den militære Besætning ved denne Vagtpost for derved hafte Møje og udviste Tjeneste blive tillagt af Confiscationens og Mulkternes Værdi, hvad der efter Best. af 17. Februar 1797 § 136 og senere Bestemmelser lovligen kan tilkomme dem.

§ 24.

Mod at tillægges Andeel i det eventuelle Straffe Provenu som foranført, skal Batteriets militære Besætning være pligtig efter Anmodning fra Københavns Toldinspektion, saavidt Tjenesten tillader det, at assistere Toldvæsenet med Fartøj og Mandskab. Falder intet Straffe Provenu, kunne de med saadan Assistance muligen forbundne Omkostninger, dog paa Begæring derom til det kgl. Generaltoldkammer, ventet erstattede.

§ 25.

Ved allerhøjeste Resolution af 21. Maj 1837 er bestemt: 1) at den Protection, som ifølge Cabinets Ordre af 2. August 1779 (optaget i Anhanget til Søkrigsartikkelbrevet under Nr. 3), blev at give alle saavel danske som fremmede Matroser, der fra fremmede Krigsskibe deserterer eller søge Tilflugt til et dansk Krigsskib, for Fremtiden ikkun bliver at give Matroser, der ere Hans Majestæt Kongens egne Undersaatter, naar de som tjenende paa fremmede Nationers Krigsskibe eller Handelsskibe melde sig derom paa et dansk Krigsskib, dog saaledes at den undvegne Matros ikke kan paastaa at faa sin tilgodehavende Hyre, uden forsaavidt Rejsen før hans Undvigelse var fuldført; men at det bliver fremmede Skippere uforment, om de finde for godt, og de undvegne Matroser dertil have givet Anledning, at lade dem tiltale for at erholde Dom over dem, og Dommen paa lovlig (Maade) exeqvere; derimod overlades det til Cheferne for de danske Krigsskibe i ethvert enkelt Tilfælde at afgøre, hvorvidt de maatte finde tilstrækkelig Anledning til at modtage og beskytte eller til at nægte Modtagelsen af Desertører fra

fremmede Krigsskibe, som maatte udgive sig for Hans Majestæt Kongens Undersaatter. 2) At den 67' § i Søindrolleringsanordningen af 8. Januar 1802 maa for Krigsskibschefernes Vedkommende forandres derhen, at det i Fredstid, og naar det ikke ved speciel Befaling bestemmes anderledes, kun paaligger Cheferne for danske Krigsskibe i danske Havne og paa dansk Rhed er at fratage fremmede Handelsskibe de Matroser af Hans Majestæts Undersaatter, der maatte være deserterede fra danske Krigsskibe.

§ 26.

Indtil videre tages ingen Notice af fremmede Nationers Skibes Vimpelføring.

§ 27.

Saavidt angaar Batteriets District af Rheden foranstalter han paaseet, at de i Havneanordningen givne Forskrifter i Henseende til Indtagelse og Udkastelse af Ballast m. v. ikke overtrædes.

§ 28.

Det anbefales den Højstkommanderende paa Anmodning fra Vedkommende saavidt muligt at virke til Fæstningsarbejdernes Fremme paa Batteriet, naar saadanne finde Sted.

§ 29.

For at forebygge Ildsfare føres det nøjeste Tilsyn med, at den fornødne Forsigtighed iagtages ved Brugen af Ild og Lys, saavel paa Batteriet, som paa de i sammes Havn beliggende Skibe.

§ 30.

Da den Højstkommanderende paa Batteriet er tillagt Diætpenge, saa bortfalde herefter for ham alle de smaa Intrader, som Vagtskibschefen tilforn har oppebaaret, de allene undtagne, som kunne tilfalde ham ifølge §§ 23 og 24.

§ 31.

For i fornødent Fald at kunne tilholde Coffardiskibe og Fartøjer at efterleve de dem ifølge denne Instrux fra Batteriet givne Bestemmelser oplægger han 3 Kanoner paa deres Rapperter, nemlig 2 paa det nordre Batteri og 1 paa Flagbatteriet.

§ 32.

Iøvrigt retter den Højstkommanderende paa Batteriet sig efter Krigsartiklerne og øvrige Anordninger og bruger i alle Tilfælde forsvarlig Conduite.

Admiralitets- og Commissariats Collegium d. 2. Oktober 1845.

H. Holsten.

Schønheyder. Kinck. Wiborg.

Suenson.
Const.

Vagtskibsstationen i Sundet

Oprindelsen til Vagtskibsstationen i Sundet skyldes den af Peder Okse indførte forhøjede Sundtold »Lastetolden«; saalænge Krigen varede, var der altid Orlogsskibe i Sundet, der om fornødent kunde overvaage Toldens Indrivelse, men efter Freden i Stettin d. 13. December 1570 blev der allerede i April 1571 lagt en Galej ved Helsingør for at støtte denne Tolds vigtige Erlæggelse (H. D. Lind: Fra Kong Frederik II Tid, S. 171). Fra det Tidspunkt kan man regne med, at der altid har været Vagtskib ved Helsingør, afvekslende med eet Skib under Fredsforhold, flere under urolige Forhold, ligesom ogsaa Størrelsen af det enkelte Vagtskib har vekslet efter Forholdenes Natur. Saaledes ses i 1780 og 1781 et Orlogsskib at have været Vagtskib i Sundet, men langt overvejende var det en Fregat. Under Krigen 1807—14 fandtes naturligvis intet Vagtskib ved Helsingør, hvorimod der her var stationeret Kanonbaade, som overalt i danske Havnebyer.

Efter Krigens Afslutning i 1814 lagdes Vagtskibet ud paany, saasnart Isforholdene tillod det, men nu var der ikke andet end Brigger til Disposition, og denne Skibstype vedblev — paa et enkelt Aar nær — at besørge Vagtskibstjeneste ved Helsingør indtil Aaret 1838, fra hvilket en Korvet bestemtes til Tjenesten, da der ikke var Brigger til Disposition hertil.

Vagtskibstjenesten i Sundet var det sidste Stadium for Skibets Tjeneste paa Søen, undtagen for Briggen *Falster*'s Vedkommende, idet denne blev omdannet til Lastdrager.

Briggen *Falster* fik, da den i Aaret 1821 skulde anvendes som Vagtskib i Sundet, alle sine lange 18 ℔ Kanoner ombyttet med 18 ℔ korte, da denne Armering ansaas som kraftig nok til Skibets Opgave som Vagtskib.

Normalt regnedes Vagtskibet at skulle være paa Stationen d. 1. April, men Isforholdene kunde virke noget forstyrrende paa dette Forhold, og Stationen afsluttedes saa betids i December Maaned, at Desarmeringen kunde være tilendebragt, inden Arbejdet paa *Holmen* ophørte.

Besætningen bestod foruden af Chefen af 4 Løjtnanter, 1 Chirurg, 1 Forvalter og 82 Menige i en Korvet, hvorimod der kun var 75 Menige i en Brig.

VAGTSKIBSCHEFERNE I SUNDET

1814	Briggen »Samsøe«	Kaptajn C. P. Flensborg	26/4—26/12
1815	— —	— —	22/3—14/12
1816	— —	Kaptajnløjtn. F. Grodtschilling	2/4—15/12
1817	— —	Kaptajn F. Grodtschilling	1/4—15/12
1818	— —	— C. Grove	25/3— 9/12
1819	— »Bornholm«	— —	29/3—15/12
1820	— —	— C. H. L. Donner	29/3—14/12
1821	— »Falster«	Kaptajnløjtn. M. Lütken	30/3—11/12
1822	— —	— A. C. de Cederfeld	30/3—14/12
1823	— —	— P. N. Skibsted	29/3—13/12
1824	— —	— T. J. Lütken	27/3—11/12
1825	— —	— J. W. C. Krieger	30/3—15/12
1826	— —	— E. Blom	25/3—14/12
1827	— »Møen«	— M. C. Klaumann	31/3—13/12
1828	— —	— V. F. Ravn	31/3—17/12
1829	— —	— H. G. Garde	21/4—14/12
1830	Korvetten »Flora«	Kaptajn H. B. Dahlerup	1/4—15/12
1831	Briggen »Møen«	Kaptajnløjtn. H. B. Thomsen	2/4—14/12
1832	— —	— —	31/3—14/12
1833	— —	— J. P. Findt	1/4— 7/12
1834	— —	Kaptajn —	1/4—10/12
1835	— —	— C. L. L. Harboe	31/3—11/12
1836	— —	— H. C. Bodenhoff	30/3—15/12
1837	— —	— A. G. von Ellbrecht	4/4— 1/11
1838	Korvetten »Diana«	— C. C. Zarhtmann	18/4—12/12
1839	—	— H. Aschehoug	11/4—11/12
1840	— —	Kaptajnløjtn. D. W. Holsten	1/4—14/12
1841	— —	— P. C. Bruun	1/4—15/12
1842	— —	— H. Fæster	1/4—13/12
1843	— —	— J. A. K. Næser	1/4—12/12
1844	— »Najaden«	— J. A. Meyer	5/4—12/12
1845	— —	— A. C. Polder	19/4—13/12
1846	— —	— C. L. Prøsilius	1/4—15/12
1847	— —	— H. E. Krenchel	3/4—16/12

I Briggens Besætning var der ingen Soldateske; men i Aaret 1836 foreslog Kaptajn Bodenhoff, som skulde være Chef for Vagtskibet, at der maatte medgives Skibet en saadan paa 1 Underofficer og 8 Mand, da han som Skibschef ofte havde haft Lejlighed til at erfare Nytten af at have en Kommando Soldateske ombord til paalidelige Skildvagter eller bevæbnede Fartøjsbesætninger.

Forslaget blev bevilget mod, at der afgik ligesaa mange Matroser af Besætningen, og Soldatesken blev taget fra Kronens Regiment, der laa garnisoneret i Helsingør, og kom ombord, naar Vagtskibet havde indtaget sin Post.

I 1837 blev Soldatesken for Vagtskibet i Sundet reglementeret for Fremtiden.

Til Stationen hørte en Kragjolle, som benyttedes til Karantainevæsenet og til at holde Forbindelsen mellem Helsingør og Vagtskibet, naar dettes egne Fartøjer ikke kunde sejle eller ro paa Grund af Vejrliget; endvidere til at jage Skibe, der vilde undgaa Toldklareringen, samt til Transporter til og fra København med Regnskabsgods o. s. v. Da dette Fartøj imidlertid sejlede maadeligt, foreslog Kaptajn Klaumann i Skrivelse af 1. Juni 1827 at faa Fartøjet erstattet med en Helsingørs Færgebaad, hvilket Kollegiet bifaldt, hvorefter et saadant Fartøj blev bygget hos Baadebygger Løwe i Helsingør og taget i Brug samme Aar.

Tjenesten udførtes paa Grundlag af den Instruks, som blev medgivet Vagtskibet 1814, og som havde følgende Ordlyd:

Instruks for Vagtskibstjenesten ved Helsingør 1814.

§ 1.

Naar han kommer til Sundet, haver han der paa det bedste og forsvarligste Sted at lægge sig til Ankers med Vagtskibet, og paa den Post, indtil anden Ordre gives, at forblive.

§ 2.

I Almindelighed skal han have Opsyn med alle de i Sundet landsøgende Baade og Fartøjer, og naar Formodning haves, at nogen søger Contrabande og toldforsvigende Varer at ilandbringe eller at udføre, lader han samme inqvirere og anholde deslige Varer, naar de antræffes, til Confiscation.

§ 3.

I Særdeleshed haver han Indseende med de i Nærheden af Vagtskibet værende, til Lossen og Laden bequemme Pladser og Steder, at der ej noget ulovligt med Contrabande og ufortoldede Varers Ind eller Udførsel bliver foretaget, og naar saadant formodes, da haver han deslige med Eftersøgning befundende Contrabande, ufortoldede Varer til Confiscation at lade anholde.

§ 4.

Ved saadan Anholdelse er fornødent, at de som ved slige Varer attraperes tillige bliver anholdt, efterdi disse ikke allene staa til Ansvar i Mangel af Ejendom, men endog som Medhjælpere i Toldsvig efter Told-Anordningerne er Strafskyldige.

§ 5.

Slige antrufne Contrabande og Toldsvegne Varer henbringes til Hel-

singørs Toldbod for der udi hans egen eller den af ham dertil commanderende Officers Overværelse at vorde aabnede, eftersete og eftermaalte eller eftervejede, Fortegnelser derover forfattede, som af den derved tilstedeværende Officer og Toldofficianter underskrives, hvoraf han, som Vagtskibschef, indsender et ligelydende Exemplar tilligemed sin Relation om Tildrag til det Kongelige General-Toldkammer.

§ 6.

Den eller de, som med Contrabande eller Toldforsvegne Varer antræffes, indbringes til Helsingørs Toldbod, paa det Toldinspektionen enten af saadanne kan fordre og bekomme Caution og Sikkerhed, for hvad Ansvar af Sagen kan flyde eller og til Undgieldelse paa Kroppen lade dem arrestere efter Anordningerne.

§ 7.

Confiscationen selv bliver ved Helsingørs Toldkammer at behandle og afgiøres efter Anordningerne.

§ 8.

Han skal lade sin Chaluppe fare paa Søen, at alle Skibe som passere og fornemme, hvorfra de ere, hvorhen de sig agter, og hvad Ladning de indehaver.

§ 9.

I det, som enten Commandantskabet paa Cronborg, eller Øresunds Tolddirektør, eller og i hans Fraværelse Toldkammeret, til Hans Majestæts Tieneste maatte være begiærede, skal han, efter Mulighed dennem assistere.

§ 10.

Han skal tilse at ingen af Hans Majestæts Undersaatter med fremmede Skibe udpracticeres; dog skal han deri bruge al den Høflighed og Beskedenhed mod Fremmede som muligt er, paa det ingen grundet Klage skal kunne indløbe.

§ 11.

Han skal forekomme, at Deserteurer fra Fæstningen og Garnisionen ej undviger og til den Ende, naar Commandantskabet det begærer, lade en Chalouppe patroullere.

§ 12.

Han skal i Henseende til Hans Majestæts over Sundet havende Herredømme og den deraf flydende Jurisdiction, ikke tillade, at nogen Hostilitet

eller anden Overlast, der kunde forstyrre den almindelige Sikkerhed og Roligheed, begaas af nogen Nations Fartøj eller armerede Skibe mod noget Fartøj eller Skib end ikke under svenske Kysten, saalænge ikke samme sker saa nær inde under Landet, og paa saa grunt Vande, at det kunde regnes mere til Kysten i sig selv, end til Sundet og Farvandet.

§ 13.

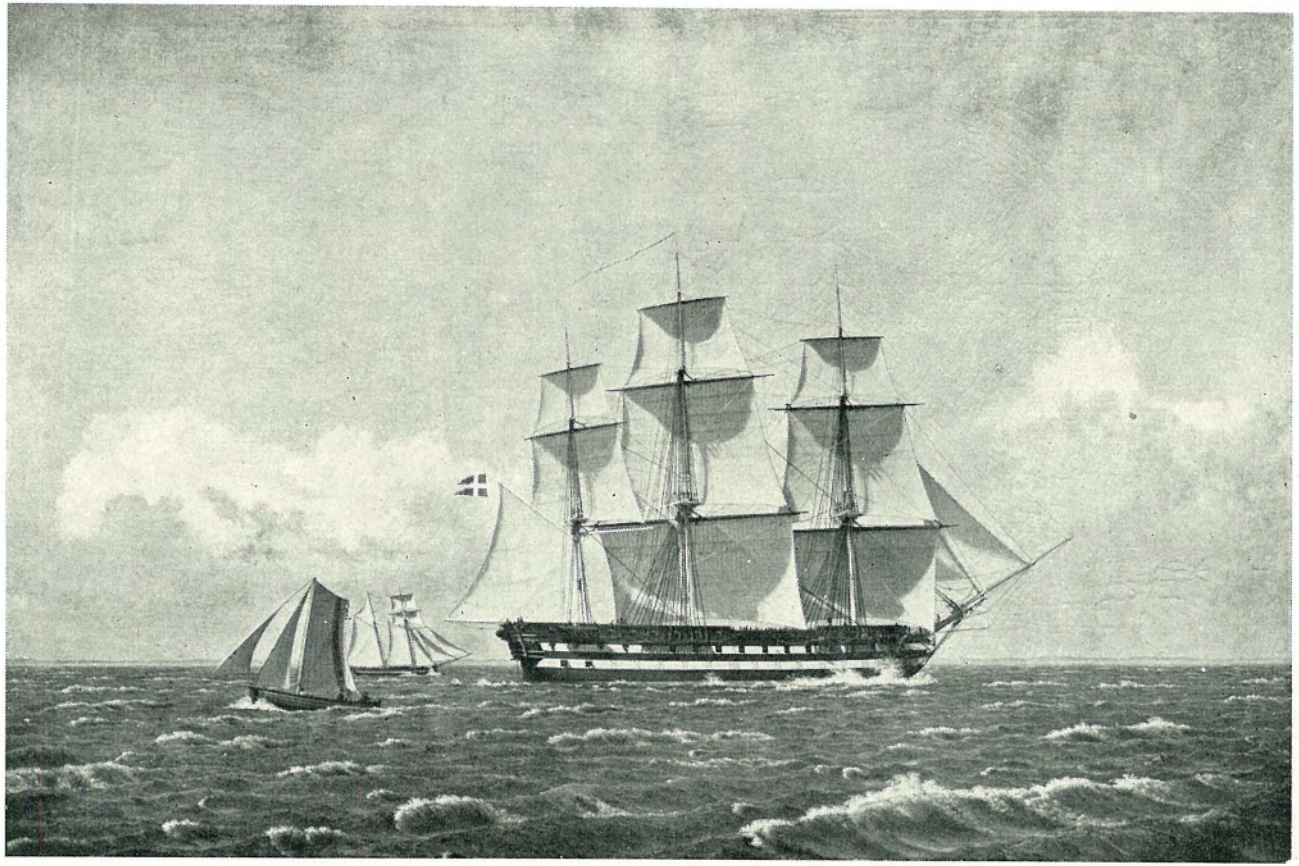
Han maa end ikke tillade, at nogen Nations Krigs Skibe begaa Overlast eller bruge Magt, der kunde foraarsage offentlig Tumult, eller slige Fientligheder, der forstyrrer den almindelige Sikkerhed og Roelighed, imod nogen af sin egen Nations Skibe, ej heller der, hvor den overvældede med Klage og Kiæremaal skyder sig under hans Varetægt og Beskyttelse, men ellers kan han, hvor det ikke kommer til saadan Yderlighed dissimulere, og overse sligt Foretagende. — Foruden det som ellers i denne hans Instrux er befalet, beordres han endvidere herved, som en stadig og ufravigelig Regel, at han ved alle Lejligheder, hvor der mellem Skippere maatte opkomme Stridigheder, der mere gaar ud paa personlig Forhold imod hinanden end ejendommelige Pretensioner (hvilke sidste henhører under den civile Jurisdiction) ingenlunde maa lade sig samme være uvedkommende, men tvertimod anse det som en vigtig Pligt der herved paalægges ham som Vagtskibs Chef, efter Billighed og Retfærdighed med Klogskab at bilægge saadanne Stridigheder, saaledes at han derved kan tiltrække sig Vedkommendes Fortrolighed, at de i Fremtiden i paakommende Tilfælde med Tryghed henvende sig til ham.

§ 14.

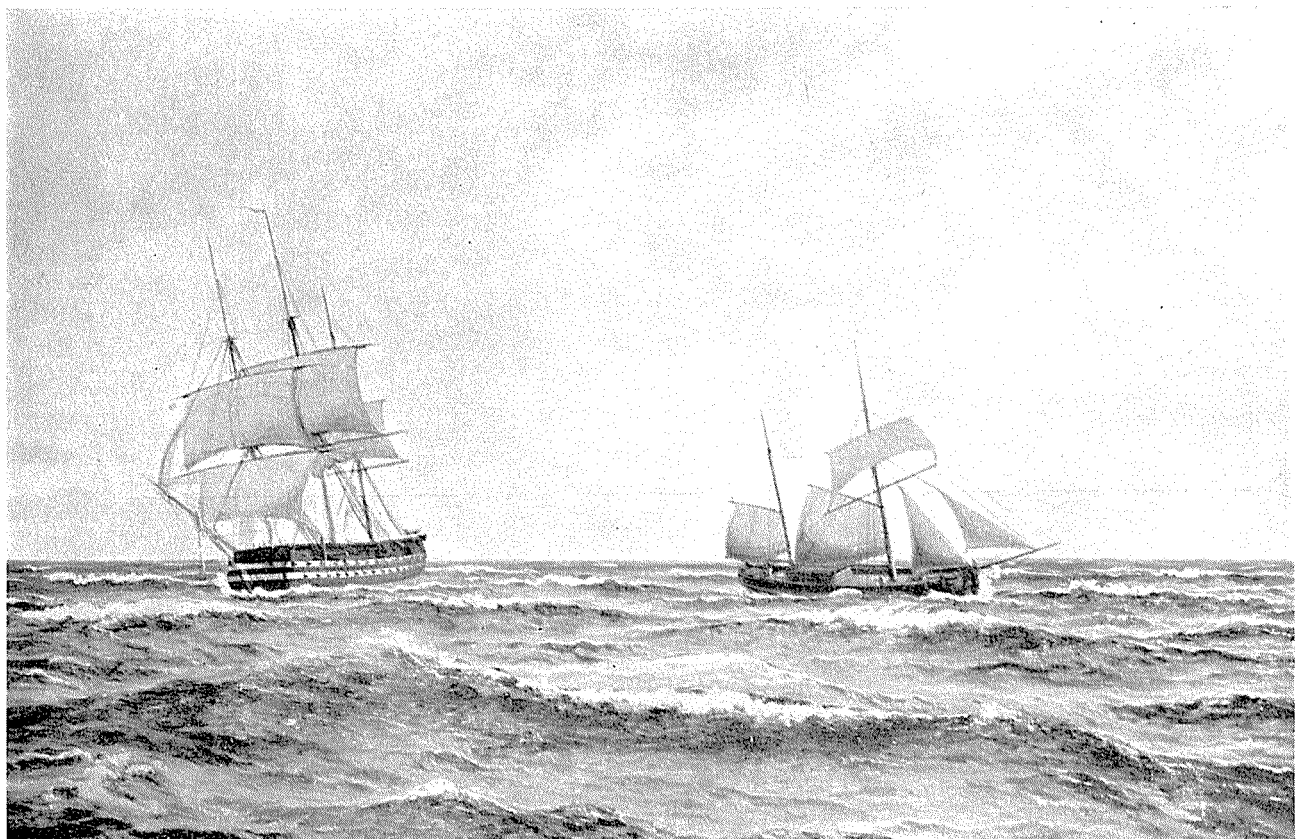
Derimod haver han, naar det kommer til hans Vidende, og han har Grund til at anse den af et Fartøj, eller armeret Skib brugte Omgang for en Hostilitet, Overlast eller Aarsag til offentlig Tumult og den almindelige Sikkerheds og Roligheds Forstyrrelse, at bruge den ham som Commandant af Vagtskibet anbetroede Authoritet, saadant at forbyde, hindre og om fornødent giøres ved at bruge Magten, sig derimod at sætte, og den overvældende uden Hensigt til hans maaske havende Overmagt og giørende Modstand, at søge at tvinge, og Os strax Udfaldet indberette.

§ 15.

Til dette desbedre at kunne indrette, haver han hos Commandantskabet paa Cronborg at reqvirere den udi alle Tilfælde i saafald behøvende Assistance, hvilken Reqvisition da af ham giøres, med Signal paa følgende Maade, nemlig, at han, til Tegn for Fæstningen, at tvinge et af ham attaqweret eller anholdt Skib, der desuagtet vilde løbe Sundet ud, haver at heise: Om Dagen et dansk Kongeflag fra en af Toppene, om Natten fire Fyhrer, det ene over det andet,



Orlogsskibet Dronning Marie under Sejl nærved Vinden.
Efter Maleri af C. W. Eckersberg 1834.
(Statens Museum for Kunst).



Linieskibet Skjold
ved Kullen.
Efter Maleri af
Em. Larsen 1854.

og derhos løsne 4 Kanonskud fra den Side til Fæstningen, parvis med et Ophold imellem de to første og de to sidste; at han for at reqvirere Soldatesqve med behørig Armatur samt Over og Underofficerer ombord til Assistance lader vaje følgende Signaler: For at reqvirere 150 Mand, om Dagen et hvidt Flag fra en af Toppene; om Natten 3 Fyhrer, den ene over den anden, hvor den bedst kan ses fra Fæstningen med 3 Kanonskud fra den Side til Fæstningen, lige lang Tid imellem hvert Skud.

For at reqvirere 100 Mand om Dagen et Hollandsk Flag, den røde Stribe øverst, fra en af Toppene, — om Natten 2 Fyhrer, den ene over den anden, med 2 Kanonskud fra den Side til Fæstningen. — For at reqvirere 50 Mand, om Dagen, det omvendte Hollandske Flag, den blaa Stribe øverst fra en af Toppene; — om Natten 5 Fyhrer over hverandre og derhos et Kanonskud til den Side Fæstningen er. — For at give til Kende, at de ind eller udgaaende Skibe formedelst Modstrøm eller liden Vind ikke kan stryge Sejl for Fæstningen hejses et blaat Flag fra en af Toppene, hvilket maa iagtages af den Commanderende paa Vagtskibet, sker saasnart de forbisejlende Skibe behøver det, paa det ingen rimelige Klager skal indløbe. (Ved Lanternerne til Nat-Signalerne maa iagtages, at de ikke hænge for nær hinanden paa det de ikke skal løbe i et ved Afstanden fra Fæstningen, men at der gives dem fornøden Distance imellem hver). — Da Commandantskabet er allernaadigst rescriberet, ej alene at gøre Vagtskibet den ved disse Signaler reqvirerende Bistand, men endog assistere og forsvare det, ifald det skulde for Overmagten blive nødsaget, til at søge ind under Fæstningens Kanoner, saa haver Vagtskibets Chef at iagtage i Henseende til alle ovenanførte Signaler, at de gives fra det Sted af Skibet hvor de bedst kunde ses fra Fæstningen.

§ 16.

Men skulde saadan forøvet Fjendtlighed eller Overlast ikke komme til hans Vidende førend den var forbi, da haver han til Os allene at indberette, og nærmere Forhold at afwarte, med mindre den som øvede Fjendtlighederne og Overlast vilde gaa under Sejl, for at undgaa det paaliggende Ansvar, og den, som skete Overlast, begierede ham anholdt, thi da haver han at tilholde ham at blive beliggende, indtil han derover haver indsendt sin Rapport og erholdt nærmere Ordre.

§ 17.

Saalænge Vejrliget det tillader, skal han altid føre Kongevimpel fra Toppen og ikke tillade, at nogen fremmed Nations Coffardi Skib fører Vimpel fra Toppen. — Til den Ende skal han nøjagtig holde over Forordningerne om Flag og Vimpelføring, som i Placaten af 6. Dcbr. 1776 ere indrykkede.

§ 18.

I Henseende til Salutter da haver han ingen at fordre af de i Sundet kommende fremmede Nationers Krigs Skibe, som salutere Cronborg Fæstning, og derfra blive betakkede, den russiske Nations Skibe undtagne, da derangaaende er ved en Tractat afgjort, hvorledes med Saluten skal forholdes; og da Commandanten paa Cronborg lader Flaget paa Fæstningen hejse, saasnart en Orlogsmand kommer ansejlende, hvilket tydelig tilkendegiver, at Fæstningen baade vil have og tilegne sig den forventede Salut og følgelig besvare den; saa observeres, at Vagtskibet, naar Flaget fra Fæstningen vejer, ikke optager eller besvarer nogen Salut.

§ 19.

Skulde ellers nogen sejlende Skipper fejle udi den Respect, han bør vise Vores Fæstning, da haver han ham dertil at holde og maa ingenlunde tilstæde, at nogen derimod handler, hvorfor han bør saa ofte noget Skib sejler ud eller igennem Sundet og Vejrliget er saa, at det kan stryges, paaagter at Skipperen efterkommer sin Skyldighed, efter de derom anordnede Reglementer, og naar det ikke sker, da med Chaluppen, som altid bør være parat, paa første fra Fæstningen giorte Skud, at lade saadanne eftersætte og indhente, hvorfor han og om Vind og Strøm skulde være saaledes at Chaluppen ikke lettelig skulde kunne indhente saadant Skib, skal lade Chaluppen ligge færdig ved Fæstningen for det des snarere at indhente.

§ 20.

Han skal assistere Inspektøren ved Øresunds Toldkammer med 3 Mand fra Vagtskibet, saalænge som den stærkeste Fart varer, saa han ikke med sine 3 Roers Karle, i den Tid kan gøre den til Intradernes Observation fornødne Inqvisition, men Folkene skulle i slige Tilfælde fra Vagtskibet afhentes og der igen afsættes, som og nyde der Kost og Forflægning.

§ 21.

Han skal have Indseende med, at de Søfarende ikke, som iblandt er klaget over, vorder fornærmet af de i Helsingør værende Færgemænd og Lodser, som for Exp. ved at disse opfisker Ankere, de Søfarende maatte have tabt, eller hugge deres Boye af for siden at fiske deres Ankere og Touge.

§ 22.

Under 25. Oktober 1799 har Hans kongelige Majestæt allerunderdanigst resolveret følgende:

1) Til at have bestandig Inspection paa Helsingørs Skibsbro, for at holde

Orden saavel der, som i Havnen, skal ansættes en Sø-Officer, som ingen anden Tjeneste forretter, samt denne være bemyndiget til, i Tilfælde, at der maatte være fremmede Krigsskibe i Sundet og Assistance skulde behøves, da at reqvirere saadan Assistance fra Vagtskibet, enten af en Officer alene eller tillige af en Chaluppe med Mandskab.

2) Det skal paalægges denne Officer at iagtage følgende Pligter:

a) Saalænge Vagtskibet ligger i Sundet, og især naar mange Skibe der befindes, skal han ideligen være tilstæde paa Broen, for at bemærke hvad der passerer, saavel paa samme som i Havnen og i Særdeleshed paa, hvad der kan foranledige Uorden, Klammeri og Slagsmaal enten imellem Fremmede indbyrdes, eller dem og danske Folk, eller imellem disse alene.

b) Naar noget saadant formærkes, haver han med venlige Forestillinger, saalænge og saavidt saadant kan ske, at formane Vedkommende til, enhver fra sin Side, at afstaa fra det, der kunde forvolde Uenighed og Klammeri, samt søge at bilægge samme, saavidt de allerede maatte være opkomne.

c) Derimod haver han, naar saadant ej maatte kunde hielpe, og det ellers skulde være fornødent, at tale med og bruge Myndighed, samt i behøvende Tilfælde, at lade ej alene den Militære Vagt, men endogsaa andre paa Broen værende især Færgefolk, Lodser, Broedragere, Steenførere og andre danske Undersaatter til Hjælp, for at tvinge, og i fornødent Fald anholde de Paagjeldende til Roligheds Befordring i Almindelighed, samt til Strafs Undgieldelse i Tilfælde af saadan Forseelse er begaaet for hvilken Straf finder Sted.

3) Enhver dansk Undersaat, som befinder sig i Havnen og paa Broen, skal i alle muelige Tilfælde være forbunden til paa den Inspectionshavende Officers Forlangende at være ham til Hjælp med at paagribe og anholde dem eller den, som han anviser, enten det maatte være for Ulydighed mod hans Befalinger eller for anden Art af Lovens Overtrædelser, ved at foranledige Uenighed, Klammeri og Opløb eller ved virkeligen at afstedkomme eller deltage i slige Lovstridigheder.

4) Ingen maa, om han end er uskyldig, eller endog overfaldes med Hug og Slag, hævne sig selv, eller paa nogen Maade tage sig selv til rette, men skal være pligtig at henvende sig til den Inspektionshavende Officer, som strax haver at paabyde Orden, anholde den Skyldige, og anmode de Tilstedeværende, som kunde vidne i Sagen, paa det at den Skyldige kan vorde anseet, og den Fornærmede vedbørligen tilfredsstillet.

5) Ifald nogen skulde gøre sig skyldige i Overtrædelse af ovenanførte Forskrift, maa den vente med Straf paa Kroppen eller betydelige Pengebøder at vorde uudebliveligen anseet, samt desuden taale af den Inspektionshavende

Officer at blive arresteret og hensat i Vagten, indtil han kan blive overleveret til Politi Retten; dog maa det staa i Officerens Magt, naar han finder Forseelsen mindre betydelig, at forlige de Tvistende og løslade den Anholdte, uden at overlevere ham til Retten.

6) Den Inspektionshavende Officer, maa være bemyndiget til, naar og saa ofte han finder det fornødent, at reqvirere til Hielp i sine Embedspligters Udøvelser, den militære Vagt, hvilken bør instrueres saaledes, at den ufortøvet og i samme Øjeblik, som den forlanges, er følgagtig samt i kraftigste Maade at gaa ham tilhaande med at holde Orden og efter hans Anvisning arrestere den paagældende. — Iøvrigt bør de Ordre, som Commandantskabet meddeler denne Vagt, forsaavidt disse dens Pligter og Forretninger angaar, bekiendtgøres fornævnte Officer, paa det at han derom kan have den fornødne Underretning.

7) Dersom den Inspektionshavende Officer skulde finde det fornødent, at Vagten i Henseende til den Relation, han staa i til samme, burde fra sit Sted meddele nye eller efter Omstændighederne forandrede Ordre, da vil det paaligge ham derom at giøre Forestillinger til Commandanten.

8) Arrester, som af den Inspektionshavende Officer skeer, enten for Drukkenskab, Ryggesløshed, Grovhed, Overhørighed, eller deslige Uordener, hvor ingen synderlig er fornærmet, men hvilke Arrester fornemmelig sigte til Ordens og Roligheds Tilvejebringelse, samt at forebygge videre onde Sager, maa uden videre Omstændigheder, naar fornødent eragtes, igen af ham hæves, ligesom han iøvrigt, om han finder det nødvendigt, maa foranledige at den ham tillagte Myndighed bliver eengang om krævet bekendtgjort for Færgefolkene og andre Vedkommende.

9) Een af de 4 Biesiddere ved Færgelauget skal daglig indfinde sig, og naar der er mange fremmede Søfarende, bestandig forblive paa Broen, for i paakommende Tilfælde, at kunde opgive den Inspektionshavende Officer Navn paa de danske Søfolk, som maatte befindes at overtræde Love og Orden, samt paa Ejerne af de Joller og Baade, som maatte ligge i Vejen for Færdslen i Havnen.

10) De Sager som maatte opstaa i slige Tvistigheder skal herefter som hidtil behandles og paadømmes ved Politi-Retten, hvori de Sager, i hvilke Infanteri- eller Jæger-Vagten kunde have Del, en Land-Officer som sædvanlig bør overvære Undersøgelsen. — Hvor en Mand fra Vagtskibet er deltagende, en dansk Sø-Officer; og hvor en fremmed søges, hans Nations Consul, hvorefter de skyldige Militaire dømmes ved deres Forum, men de borgerlige skyldige ved Politi-Retten.

11) Mulcter skulle i Overensstemmelse med Rescript af 15. August 1784 § 2 fastsættes fra 2 til 20 Rdr. efter Forseelsens Beskaffenhed og Politi Rettens Kiendelse; og da de Skyldige, samt deres Forseelses Beskaffenhed angives

for Politiets Ret af den Inspektionshavende Officer, uden hvis Vidende og Minde ingen Sag maa forliges eller bilægges, saa skal den Skyldiges Indkaldelse for Retten hver Gang forkyndes for ham og han være forbunden til at møde, paa det at Sagens rimelige Afgørelse kan vorde forsøgt.

12) I Tilfælde at nogen skulde finde sig beføjet at klage over den Inspektionshavende Officer, skal Undersøgelse ske ved Politi-Retten, men hans Forhold bedømmes for hans sædvanlige Forum, naar han ikke selv vil renuncere paa samme.

Denne kongelige Resolution skal iværksættes med, at Vagtskibets subalterne Officer alternere med at have formeldte Inspektion, hvorfor han haver dertil at commandere fra Vagtskibet een Officer og at instruere ham ganske i Overensstemmelse med bemelt Kongelige Resolution.

Den Officer som fra Vagtskibet haver Inspektion paa Helsingørs Bro, maa tillægges de fastsatte Diætpenge i den Tid, han for denne Inspektions Skyld nødes til at opholde sig i Landet.

§ 23.

Naar han behøver Proviant, haver han at beordre Løjtnanten og Proviantskriveren, med en til den Ende lejede Borgervogn, at hidrejse for Proviant at afhente.

§ 24.

Han maa for Skibets Tougværk at conservere, nøje paaagte at Sværtougene skydes i Søen, og førend de kommer hjem blive vandede, for at afspøle Ureenligheden, saa og i Varme for at afkiøle dem, efter at de i nogen Tid i Kabel-Rummet eller Banjerne have henligget i Qvalme og Hede.

Wahre Godset bør vendes og luftes, men Wanter og Stager lapsalves førend de kommer i Hus.

Iøvrigt iagtages alt hvad der kan tiene til Conservation for Skibet og dets Gods.

§ 25.

Da Hans Majestæt ved allernaadigst Befaling af 2. August 1779 har behaget saaledes at anordne og befale:

1) Alle de Matroser (være sig af Vore Undersaatter, eller af andre) som fra fremmede Krigs Skibe dessertere eller søger deres Tilflugt til et af vore Krigs Skibe eller en af Vore Havne skulde imodtages og nyde Beskyttelse, med mindre det Krigs Skib, de er bortrømt fra, tilhører en Nation, med hvilken Vi kunde have indgaaet Cartel.

2) Alle de Matroser, som fra andre Nationers Coffardi Skibe gaar over paa Vore Krigs Skibe eller i en af vore Havne skulde (hvad enten bemelte Matroser ere af Vore Undersaatter eller fremmede) modtages og

gives Protection (uden at give andre i de saaledes bortrømte danske Matrosers Sted, hverken i Freds eller Krigs Tider) dog bliver det de fremmede Skippere uforment, om de finde det for godt og dertil haver gyldig Aarsag at lade de saaledes fra deres Coffardi Skibe bortrømte danske Matroser tiltale for at erholde Dom over dem til deres Hyre-Contracters Opfyldelse, og lade Dommen imod dem paa lovlig Maade exeqveres. Men i Fald en saadan bortrømt Matros er indrolleret til vores Tjeneste, og er uden Tilladelse eller Pas gaaet bort at tjene paa fremmede Skibe, da kan ingen Tiltale af Coffardi-Skipperen efter Lands Lov og Ret, have Sted imod ham. — Ligeledes kan ej heller slig Tiltale tilstaas, naar den danske Matros, som haver Frihed at fare med fremmede Handels Skibe, lovlig kan bevise, at han har løbet Fare for at blive presset til fremmed Krigs-Tjeneste, og at flere af hans Landsmænd havde haft saadan Skæbne paa den Nations Coffardi Skibe, hvorfra han nu er bortrømt.

Saa haver han at holde sig denne allernaadigste Resolution efterretlig, ligesom og at iagtage hvad den 67. § i Inrolleringens Forordningen af 8. Januar 1802 befaler i Henseende til hvorledes der skal forholdes naar der paa fremmede Nationers Skibe befindes Søfolk af Hans Majestæts Undersaatter, som ikke er forsynede med vedbørlige Passer dertil.

§ 26.

Saasnart han kommer til Helsingør med Vagtskibet, tiltræder han strax den derværende Qvarantaine Commission som Medlem, som paa det nøjeste overholdes og medvirker til Alt, hvad Qvarantaine Anordningerne befaler.

Alle mistænkelige Skibe paalægger han at ankre i Nærheden af Vagtskibet, paa det de kan haves under nøjeste Opsigt derfra, indtil de igen løses af deres Qvarantaine. — Krigs Skibe saavelsom Handels Skibe ere alle, uden Undtagelse, underkastede Qvarantaine Anordningerne.

§ 27.

Daglig indsender han Rapport til Collegiet, om end ikke noget mærkværdigt er passeret.

§ 28.

Iøvrigt bruger han saadant Sømandskab og Conduite, som han agter at besvare og være bekiendt. — Ved Vagtskibets Indlægning indsendes hertil denne Instruction.

Admiralitets og Commissariats Collegium, d. 25. April 1814.

Wleugel. Knuth. Grove.

/ Perbøl.

Da Instruksen af 1814 blev ændret paa et Par væsentlige Punkter i 1822, skal her anføres Aarsagerne til Afvigelserne mellem de to Instrukser. Ved kgl. Resolution af 25. Oktober 1799 oprettedes en Inspektionspost paa Helsingørs Skibsbro, der skulde besættes af en Officerer fra Vagtskibet, hvis Hverv det var at se Ro og Orden overholdt paa Stedet, hvor saa mange Søfolk fra alle Nationer færdedes sammen. Denne Tjeneste fortsattes hele Aaret rundt, altsaa ogsaa naar Vagtskibet i Sundet havde forladt sin Station.

Da Kollegiet i November 1815 fik Ordre til at fremkomme med yderligere Besparelser paa Betalingsreglementet, mente det, at Inspektionsposten paa Helsingørs Skibsbro kunde undværes nu, da Skibsfarten ikke var saa betydelig. Kollegiet henstillede derfor i en Skr. af 3. November 1815 (Adm. Kopibog 1815 S. 759) til det Danske Cancelli, som i sin Tid efter Begæring fra Byen Helsingør havde faaet Posten oprettet, om at faa den kgl. Resol. af 25. Oktober 1799 ophævet, i hvert Fald for den Tid, Vagtskibet ikke var paa Station, samt at det overdroges den tæt ved Helsingørs Skibsbro værende Stadsvagt eller til Helsingørs Politi at holde vedbørlig Orden paa Skibsbroen og i Havnen.

Derpaa fulgte en Brevveksling om Sagen mellem det danske Cancelli og Admiralitetet, der endte med, at Cancelliet vilde gaa med til at faa den kgl. Resol. af 1799 ophævet, for saavidt angik Inspektionstjeneste paa Helsingørs Skibsbro, naar Vagtskibet ikke var paa Station; men Cancelliet haabede til Gengæld, at Admiralitetet vilde gaa ind paa efter Byfogden i Helsingørs Forslag at faa ansat en Waterscout i Helsingør (Skr. 1136 a/b af 19. December 1815).

Det fandt Admiralitetet sig imidlertid ikke foranlediget til, men fik under 18. Januar 1816 Nr. 34/25 kgl. Approb. paa den ovenfor anførte Ændring i Inspektionstjenesten paa Helsingørs Skibsbro, og den 20. Januar fik Sekondløjtnant H. Aschehoug, som paa det Tidspunkt udførte den omhandlede Tjeneste, Ordre til straks at fratræde samme efter først at have givet Kronborgs Kommandantskab og Byfogeden i Helsingør Meddelelse om den modtagne Ordre. — Ifølge Resol. af 16. April 1816 oprettedes et Waterscout Embede i Helsingør, der den 24. April s. A. besattes med Lodsinspektør C. C. Hohlenberg.

I Aaret 1819 anmodede Chefen for Vagtskibet Byen om et Værelse i Nærheden af Broen til Brug for Inspektionsofficeren, hvor han paa de varme Sommerdage kunde søge Ly for Solen, og hvor han kunde sove om Natten, naar han ikke kunde komme ombord for Storm. Dette vilde Helsingørs Magistrat ikke gaa med til, og da Posten var oprettet for Byens Skyld, mente Kollegiet, at naar Byen ikke var interesseret i at opretholde Posten, havde Marinen heller ikke nogen Grund dertil og indstillede derfor til det danske Cancelli, at Posten skulde ophøre i ethvert Tilfælde i Fredstid. Det vilde

Cancelliet imidlertid ikke gaa med til, hvoraf Følgen blev, at Officererne fra 1820 selv lejede sig et Værelse, som Kollegiet, paa derom indsendt Ansøgning, tillod maatte føres paa Vagtskibets Regning.

I 1841 udtalte Havnekommissionen i Helsingør, at der for Tiden ikke kunde tages nogen Bestemmelse om Lokale til Brovagtsofficeren.

Med det i Aaret 1817 oprettede Kystpoliti paa Sjællands Østside (se nærmere under Vagtskibsposten paa *Trekroner*) fik Chefen for Vagtskibet Ordre til at træde i nærmere Forbindelse og assistere, naar det forlangtes, samt træffe Aftale om Signaler.

Samme Aar anmodede Sundhedskommissionen i Helsingør, i Anledning af Pesten i Middelhavslandene, Admiralitetet om et Fartøj til Assistance for at kunne praje de nordfra kommende Skibe, ligesom det var gjort i 1804, mod at Omkostningerne udrededes af Karantainevæsenet. Admiralitetet stillede den ved Vagtskibet værende Sejlbaad til Disposition, naar behøvedes, men saa sig i saa Fald nødsaget til at forøge Officersantallet i Vagtskibet med 1 Officer, hvilket fik kgl. Approb. den 25. Maj 1817.

I Aaret 1819 fik Chefen for Vagtskibet Ordre til at tiltræde Sundhedskommissionen i Helsingør.

I Instruksen for Vagtskibet af 1814 var Vagtskibets Myndighedsomraade udstrakt til hele Sundets Bredde, indtil saa nær ind under Landet paa den svenske Kyst og paa saa grundt Vand, at dette kunde regnes mere til Kysten i sig selv end til Sundet og Farvandet (§ 12).

Herover opstod der Vanskeligheder med Sverige, som fordrede Ret for deres Krigsskibe under Forfølgelse af Smughandlere til at udøve Myndighed over svenske Skibe, naar disse sejlede nærmere den svenske end den danske Kyst, og ved kgl. Resol. af 20. Juli 1820 blev det fastslaaet, at Chefen for Vagtskibet kun skulde udstrække sin Myndighed til Farvandet midtsunds og norden for Kronborg kun saa langt, som Kronborg Fæstnings Kanoner kunde række. —

Da Kommandørkaptajn M. Bille i Aaret 1817 var blevet Inspektør for Færgelauget i Helsingør, aftalte han privat med Chefen for Vagtskibet, at denne, naar et derom aftalt Signal blev hejst paa Broen, skulde give sin Mening om Kulingsgraden; men den definitive Bestemmelse af denne, hvorefter Færgelaugets Takst bestemtes, skulde fastsættes af Færgeinspektøren under Hensyn til Strømmens Sætning, Vanskeligheden var at komme ud af Havnen m. m. (Vagtskibschefens Skr. af 1. Juli 1820).

I Aaret 1820 fastslog Admiralitetet, efter Korrespondance med Generalpostdirektoratet, at Signaleringen af Kulingsgraden skulde være en Pligt for Vagtskibet, hver Gang Inspektøren for Færgelauget ved Signal tilkendegav, at han ønskede det, hvorimod denne skulde have den endelige Fastsættelse af Kulingsgraden.

Med Hensyn taget til det her anførte udfærdigedes saa i 1822 den 28. Marts følgende:

Instruks.

Instruks for Vagtskibstjenesten i Sundet ved Helsingør 1822:

§ 1.

Naar han med Vagtskibet kommer til Sundet, ankrer han med det der paa det bedste og forsvarligste Sted; og paa denne Post forbliver indtil anden Ordre gives ham, dog er det ham tilladt imellem at lette med Vagtskibet og gøre en liden kort Tur til Mandskabets Øvelse, men kun i Nærheden af Vagtskibsposten, og naar Vejret er bekvemt dertil.

§ 2.

I Almindelighed haver han nøje Opsyn med alle de i Sundet landsøgende Baade og Fartøjer, og naar Formodning haves, at nogen vil søge enten at ilandbringe eller udføre Contrebande eller Toldforsvegne Varer, lader han dem inqvirere og anholder deslige Varer, naar de antreffes, til Confiscation.

I Særdeleshed haver han nøje Indseende med de i Nærheden af Vagtskibet værende til Lossen og Laden bekvemme Pladser og Steder, at intet ulovligt der med Contrebande og ufortoldede Varers Ind- og Udførsel bliver foretaget, og naar saadant formodes, da haver han deslige, ved Eftersøgning befindende Contrebande eller ufortoldede Varer til Confiscation at lade anholde. — Ved de i denne § anbefalede Anholdelser, er der fornødent, at de som med slige Varer attraperes tillige bliver anholdt, efterdi disse ikke aleene staar til Ansvar i Mangel af Ejermanden, men endog, som Medhjælpere i Toldsvig, efter Told-Anordningen ere strafskyldige.

§ 3.

Slige antrufne Contrebande og Toldforsvegne Varer, henbringes til Helsingørs Toldbod, for der udi hans egen eller den af ham dertil commanderet Officers Overværelse at vorde aabnede, efterseede, eftermaalte eller eftervejede.

Fortegnelse »in duplo« derover forfattes, som af den derved tilstedeværende Officer og Toldofficiantere underskrives af hvilken Fortegnelse han som Vagtskibschef, beholder det ene Exemplar, og indsender en af ham vidimeret Afskrift deraf, tilligemed sin Relation om Tildragelsen, til det kgl. General Toldkammer og Commerce Collegium. — Den eller de som med Contrebande eller Toldforsvegne Varer antreffes, indbringes ogsaa til Helsingørs Toldbod, paa det Toldinspektionen enten af saadanne kan fordre og bekomme Caution og Sikkerhed for hvad Ansvar af Sagen kan flyde,

eller og at lade dem arrestere til Undgældelse paa Kroppen efter Anordningerne. — Placaten af 22. Juli 1776 fastsætter Straf for dem, som maatte understaae sig at gøre Vagtskibschefen eller de af ham udsendte Folk nogen Hindring eller Modstand i de dem anbefalede Forretninger, til Toldsvigs Opdagelse m. v.

§ 4.

Confiscationen selv bliver ved Helsingørs Toldkammer at behandle og afgøres efter Anordningerne.

§ 5.

Toldvæsenet i Helsingør yder ham beredvillig, paa Forlangende, al mulig Hjælp og lader Vagtskibschalouppens Patrollering, med Hensyn til Toldsvig skee i Forbindelse med Toldvæsenets, efter Aftale med Toldinspektionen.

§ 6.

Inspektøren ved Øresunds Toldkammer skal saalænge den stærkeste Fart varer, og han ikke i den Tid med sine 3 Roekarle kan gøre den til Intradernes Observation fornødne Inkvisition, assisteres fra Vagtskibet med 3 Mand, hvilke han selv skal lade afhente og igen sætte ombord paa Vagtskibet, hvor de vedblive at nyde Kaast og Forflegning.

§ 7.

Ved Ankomsten til Helsingør, tiltræder han strax den derværende Sundheds Kommission som Medlem, samt paa det nøjeste overholder og medvirker til alt hvad Kvarantæne Anordningerne befale. Alle mistænkelige Skibe paalægger og tilholder han at ankre i Nærheden af Vagtskibet, paa det, at de derfra kan haves under nøjeste Opsigt, indtil de igen løses af deres Kvarantæne. Krigsskibe saavelsom Handelsskibe, ere alle uden Undtagelse underkastede Kvarantæne Anordningerne.

Den ved Vagtskibet værende Sejlbaad med fornøden Besætning fra Vagtskibet skal altid være til Tjeneste for bemeldte Sundheds Kommission, som bestemmer, hvad den egentlig skal bruges til. Naar denne Baad er detacheret, skal den stedse være commanderet af en Officer, og som Følge deraf føre Vimpel.

§ 8.

Hvad som enten af Cronborg Fæstning eller af Øresunds Toldkammer maatte til den kgl. Tjeneste reqvireres fra Vagtskibet, skal han efter Muelighed assistere med, ligeledes afgiver han, hvad Assistance den civile Øvrighed maatte paa deres eget Ansvar reqvirere hos ham, i Tilfælde af Modstand ved Excutioner paa Rheden.

(Den 25. Marts 1826 gjorde Admiralitets-Collegiet følgende Tilføjelse til Instruks § 8:

Naar et paa Helsingørs Rhed arresteret Skib eller Fartøj ikke kan bringes til København, men skal besættes med Vagt, maa Vagtholdet blive Vagtskibet aldeles Uvedkommende, da, i ethvert Tilfælde, ingen anden Foranstaltning eller Assistance mod et saadant Skib eller Fartøj kan reqvireres hos Vagtskibschefen, end at det lægges under Vagtskibets Kanoner, naar det af Arrestimpostranten ansees for tilstrækkeligt, ligesom og Vagtskibschefen ikke er pligtig at modtage nogen saadan Rekvisition, uden af vedkommende civile Øvrighed.)

§ 9.

Naar Assistance reqvireres fra Vagtskibet af det i Følge Pl. af 28. Febr. 1817 indrettede Kystpoliti, skal han uvægerlig yde den.

§ 10.

Hvergang Inspektøren for Færgelauget i Helsingør ved Signal giver tilkende, at han ønsker at vide Vagtskibschefens Mening om Kulingens Haardhed, for at han /: Inspektøren :/ efter denne Underretning og hans egne Iagtagelser om Strømmen, Vanskeligheden ved at komme ud af Havnen med mere, der kan have Indflydelse paa Færgefarten, kunde bestemme den rette Kulingsgrad, skal det være Vagtskibschefens Pligt, fra Vagtskibet at signalere Kulingens Haardhed.

§ 11.

Vagtskibschefen paaseer, at ingen af Hans Majestæts Undersaatter udpractiseres med fremmede Skibe, dog skal han derved bruge al den Høflighed og Beskedenhed imod Fremmede, som passelig kan være, paa det at ingen grundet Klage skal kunne indløbe.

§ 12.

Han skal søge at opdage og anholde Desertører fra Fæstningen og Garnisonen, og til den Hensigt, naar Cronborg Kommandantskab begærer, lade en Chaluppe patroillere.

§ 13.

Forsigtighed og politiske Omstændigheder byde, at Vagtskibschefen farer frem med al mulig Lempe mod de paa Rheden ankomne eller liggende fremmede Skibe, som største Deelen kun komme der for at betale Danmark Toldafgift, — og at han i ethvert Tilfælde bør ved de mildeste og sagtmodigste Midler sørge for Vagtskibets Konservation og den fornødne Overholdelse paa

Rheden af Orden, og mere ansee sig som *Fredsdommer* end Politimester for de Skibe, som ligger i Nærheden af ham og begærer hans Hjælp.

Men da han dog er stationeret med Vagtskibet i Sundet for der at overholde Orden, haver han at anvende de Midler, han byder over, til at holde Kysten i Sundet og Farvandet midtsunds samt de Skibe som passerer dersteds, frie for Fornærmelse og Overlast, saavel om Dagen som om Natten. —

Den Patroillering, som til den Ende skeer, skal nordenfor Cronborg kun strekke sig saa langt som Cronborg Fæstnings Kanoner kunne række.

§ 14.

Han maa derfor ikke tillade at nogen Uorden udøves som kunde forstyrre Roelighed og Sikkerhed paa Rheden mellem den danske Kyst og Midtsundet, men ved de, mildeste og forsigtigste Midler søge at afværge slige Uordner inden han bruger Magten; ligesom han og bør søge som *Fredsdommer* at bilægge de personlige Stridigheder, der maatte rejse sig paa Rheden mellem Skipperne, naar disse eller een af dem søge hans Hjælp; naar Stridigheden ikke ved hans Mægling kan bilægges, henviser han den til Øvrigheden.

Uordner som maatte forefalde imellem Midtsundet og den svenske Kyst dissimilerer han, naar de ikke udøves tæt under hans Kanoner, da han i saa Fald paa det lempeligste maa søge at afhjælpe dem. —

Han sørger for, at Lodserne advarer de ankommende Skippere om ikke at ankre Vagtskibet for nær og at betyde dem, at de vilde komme til at erstatte den Skade, som de maatte foraarsage.

Paaføres Vagtskibets Fortøjningstouge nogen Skade af disse Skibes Ankre, saa skal Chefen bruge det efter Omstændighederne mest passende Forhold, som naar Skaden ikke forsætlig eller af Skødesløshed er tilføjet, maa være saa overbærende som Omstændighederne tillade det, især mod fremmede Nationers Skibe, som stoppe i Sundet, for at erlægge Sundtold der.

§ 15.

Vagtskibschefen maa ikke tillade, at der paa Rheden og indtil Midtsundet af nogen Nations Krigsskibe udøves nogen Myndighed eller bruges nogen Magt, der kunne foraarsage Tumult eller forstyrre Sikkerhed og Roelighed paa Rheden eller dette Farvand.

I det Tilfælde, at en fremmed Nations Krigsskib skulde udøve nogen Voldsomhed imod nogen til dets egen Nations Skibe henhørende og den Fornærmede søger Hjælp hos Vagtskibschefen, da skal denne tage sig af hans Sag og beskytte ham; men paakaldes ikke Vagtskibschefens Hjælp, saa lader han sig saadanne Stridigheder være uvedkommende, saavidt de ikke kunne have den almindelige Roelighedsforstyrrelse til Følge.

§ 16.

Svenske Søofficerer, som maatte være beordrede paa Krydstogt mod Smughandlen, hindrer han ikke fra at udøve Myndighed over *svenske Skibe,* naar disse sejle nærmere den svenske end den danske Kyst; men skulde imod Formodning et *svensk Skib* nærmere den danske end den svenske Kyst, føre Klage over, at en svensk Søofficer vilde tvinge det til at adlyde sin Befaling, eller at det, at han besættes med Vagt, saa bør Vagtskibschefen, med den Forsigtighed som Sagens Natur fordrer, antage sig Klagerens Sag, for at bilægge slige Stridigheder.

Langt mindre bør Vagtskibschefen taale at *andre fremmede Skibe* nærmere den danske end den svenske Kyst besættes af svenske Krigsfartøjer, men ved saadan Overlast, og Fiendtlighed, ligesom og ved den almindelige Sikkerhed og Rolighedsforstyrrelser i Sundet imellem den danske Kyst og Midtsundet, haver han at bruge, den ham, som Commandant af Vagtskibet, anbetroede Authoritet, for at hindre og forbyde saadant, og om fornødent giøres, naar de milde Midler have været frugtesløse, bruge Magten og søge at tvinge den Genstridige, uden Hensyn til dennes Modstand. — I slige Tilfælde afsender han *strax* Rapport om det passerede hertil Collegiet.

§ 17.

Hvad der i denne Instrux er anført om Indskrænkning i Vagtskibets Authoritet til Midtsunds behandler Chefen som en Hemmelighed, og han maae som Følge heraf i de Tilfælde, hvor hans Authoritet hiin Side af Midtsundet maatte begæres, angive en efter Omstændighederne passende Skingrund for sin Vægring.

§ 18.

Naar Tvangsmidler skulde anvendes og Assistance dertil maatte behøves fra Cronborg Fæstning, haver han at rekvirere samme ved Signal paa følgende Maade:

At han til Tegn for Fæstningen at tvinge det af ham attaqverede eller anholdte Skib der desuagtet maatte ville løbe Sundet ud, haver at hejse om Dagen et dansk Kongeflag fra en af Topperne, om Natten 4' Fyhrer det ene over det andet, og derhos løsne 4 Kanonskud fra den Side til Fæstningen, parvis med et Ophold imellem de to første og de to sidste.

At han for at rekvirere Soldateske med behørig Armatur samt Over- og Underofficerer ombord til Assistance, lader vaje følgende Signaler: For at rekvirere 150 Mand, om Dagen, et hvidt Flag fra en af Topperne, og om Natten 3' Fyhrer det ene over det andet, hvor de bedst kan ses fra Fæstningen, med 3 Kanonskud fra den Side til Fæstningen, og lige lang Tid

imellem hvert Skud. — For at rekvirere 100 Mand: om Dagen et hollandsk Flag, den røde Stribe øverst fra en af Topperne, om Natten 2' Fyhrer, det ene over det andet, med 2 Kanonskud fra den Side til Fæstningen. — For at rekvirere 50 Mand: om Dagen et omvendt hollandsk Flag, den blaa Stribe øverst, fra en af Topperne, om Natten 5' Fyhrer over hverandre og derhos 1 Kanonskud til den Side Fæstningen er.

Ved Lanternerne til Natsignalerne maae iagttages, at de ikke hænge for nær hinanden, paa det de ikke skulle løbe i eet ved Afstanden til Fæstningen, men at der gives den fornødne Distance. Alle foranførte Signaler gives fra det Sted paa Skibet, hvor de bedst kunne sees fra Fæstningen. — Cronborgs Kommandantskab er rescriberet ej alene at give Vagtskibet den ved disse Signaler reqvirerede Biestand, men endog at assistere og forsvare det i Fald det for Overmagt skulde blive nødsaget at søge ind under Fæstningens Kanoner.

§ 19.

Men skulde saadan forøvet Fiendtlighed eller Overlast ikke komme til hans Vidende førend den var forbie, da haver han aleene *strax* at indberette det Passerede hertil Collegiet, og afvarte nærmere Forholdsordre, med mindre den som øvede Fiendtlighed og Overlast vilde sejle bort for at undgaae Ansvar, og den som var tilføjet Overlast begærede ham anholdt, thi da haver han at tilholde ham at blive liggende, indtil han derover har indsendt sin Rapport og erholdt nærmere Ordre.

§ 20.

For at tilkendegive at de ind- eller udgaaende Skibe formedelst Modstrøm eller liden Vind, ikke kan stryge Sejl for Cronborg Fæstning, hejses et blaat Flag fra en af Vagtskibets Toppe, hvilket maa iagttages at skee saasnart de forbisejlende Skibe behøver det, paa det at ingen rimelig Klage skal kunne indløbe.

§ 21.

Saalænge Vejrliget tillader det, skal han altid føre Kongevimpel fra Toppen, og ikke tillade at nogen fremmed Nations Coffardiskib, hvortil det nu oprettede Kejserlige russiske amerikanske Kompagnis Skibe dog ikke henregnes, fører Vimpel fra Toppen.

Til den Ende skal han nøjagtig holde over Anordningerne om Flag og Vimpelføren af 6. Decbr. 1776, confr. Placaten af 17. Oktbr. 1804.

§ 22.

I Henseende til Salut, da har han ingen at fordre af de i Sundet kom-

mende fremmede Nationers Krigsskibe, som salutere Cronborg Fæstning og derfra blive betakkede, den russiske Nations Skibe undtagne, da desangaaende, ved en Tractat afgiør, hvorledes med Salutten skal forholdes, hvorved dog bliver at iagttage, at Vagtskibschefen ikke har at fordre Salut af de gjennemgaaende Skibe under det russiske Compagnies Flag, men at han derimod naar slige Skibe give Salut, behandler dem, i Henseende til Resalut, som samme Magts Krigsskibe. — Og da Commandanten paa Cronborg lader Flaget paa Fæstningen hejse saasnart en Orlogsmand kommer ansejlende, hvilket tydelig tilkendegiver, at Fæstningen baade vil have og tilegner sig den forventende Salut, følgelig og besvarer den, saa observeres at Vagtskibet, naar Flaget fra Fæstningen vajer, ikke optager eller besvarer saadan Salut.

§ 23.

Skulde ellers nogen sejlende Skipper fejle udi den Respect, han bør vise Cronborg Fæstning, da haver han ham dertil at holde, og maae ingenlunde lade det sig være uvedkommende, at nogen handler derimod, hvorfor han bør, saa ofte noget Skib sejler ud eller igennem Sundet, og Vejret er saa, at det kan stryge, paaagte, at Skipperen efterkommer sin Skyldighed efter de derom anordnede Reglementer, og naar dette ikke skeer, da med Vagtskibs-Chaluppen, som altid bør være parat, paa første fra Fæstningen gjorte Skud, at lade saadanne et Skib eftersætte og indhente.

§ 24.

Han skal have Indseende med, at de Søfarende ikke, som iblandt er klaget over, vorder fornærmet af de i Helsingør værende Færgemænd og Lodser, som for Exp. ved at drægge og fiske Ankere, de Sejlende have tabt, eller hugge deres Bøjer af, for siden at fiske deres Ankere og Touge.

§ 25.

Ved allerhøjeste Resolution af 25. Oktbr. 1799 er resolveret følgende:

1) Til at have bestandig Inspection paa Helsingørs Skibsbroe, for at holde Orden, saavel der som i Havnen, skal ansættes en Søe-Officer, som ingen anden Tjeneste forretter, samt denne være bemyndiget til, i Tilfælde at der maatte være fremmede Krigsskibe i Sundet og Assistance maatte behøves, da at rekvirere saadan Assistance fra Vagtskibet, enten af en Officer aleene eller tillige af en Chaluppe med Mandskab.

2) Det skal paalægges denne Officer at iagttage følgende Pligter: a) Saalænge Vagtskibet ligger i Sundet, og især naar mange Skibe der befindes, skal han idelig være tilstede paa Broen for at bemærke, hvad der passerer saavel paa samme som i Havnen, og i Særdeleshed paa hvad

der kan foranledige Uorden, Klammerie og Slagsmaal enten mellem Fremmede indbyrdes eller dem og danske Folk, eller mellem disse aleene.
b) Naar noget saadant formærkes, haver han med venlige Forestillinger, saalænge og saavidt saadant kan skee, at formane Vedkommende til, enhver fra sin Side at afstaa fra det, der kunde forvolde Uenighed og Klammerie, samt søge at bilægge samme, saavidt de allerede maatte være at opkomme. — c) Derimod haver han, naar saadant ei maatte kunne hjælpe, og det ellers skulde være fornødent, at tale med og bruge Myndighed, samt i behøvende Tilfælde at kalde ei aleene den militære Vagt, men endog andre paa Broen værende, især Færgefolk, Lodser, Broedragere, Steenførere og andre danske Undersaatter til Hjælp, for at tvinge og i fornødent Fald anholde de Paagældende til Roelighedens Befordring i Almindelighed, samt til Strafs Undgældelse i Tilfælde af, at saadan Forseelse er begaaet, for hvilken Straf finder Sted.

3) Enhver dansk Undersaat, som befinder sig i Havnen og paa Broen, skal i alle muelige Tilfælde være forbunden til, paa den Inspectionshavende Officers Forlangende, at være ham til Hjælp med at paagribe og anholde dem, som han anviser, enten dette maatte være for Ulydighed mod hans Befaling, eller for anden Art af Lovens Overtrædelse, ved at foranledige Stridigheder, Klammerie og Opløb, eller ved virkeligen at afstedkomme eller deltage i slige Lovstridigheder.

4) Ingen maa, om han end er uskyldig eller endog overfaldes med Hug og Slag hævne sig selv; eller paa nogen anden Maade tage sig til Rette, men skal være pligtig til at henvende sig til den Inspektionshavende Officer, som strax haver at paabyde Orden, anholde den Skyldige og anmærke de Tilstedeværende som kunne vidne i Sagen, paa det at den Skyldige kan vorde anseet, og den Fornærmede vedbørligen tilfredsstillet.

5) Ifald nogen skulde gøre sig skyldig i Overtrædelse af foranførte Forskrift, maa han vente med Straf paa Kroppen eller betydelige Pengebøder at vorde uudebliveligen anseet, samt desuden taale af den Inspektionshavende Officer at blive arresteret og hensat i Vagten, indtil han kan blive overleveret til Politi Retten, dog maa det staa i Officerens Magt, naar han finder Forseelsen mindre betydelig, at forlige de Tvistende og løslade den Anholdte — uden at overlevere ham til Retten.

6) Den Inspektionshavende Officer maae være bemyndiget til, naar og saa ofte han finder det fornødent at rekvirere Hjælp i sine Embedspligters Udøvelse af den militære Vagt, hvilken bør instrueres saaledes, at den ufortøvent, og i samme Øjeblik, som den forlanges er følgelig, samt i kraftigste Maade gaar ham tilhaande med at holde Orden og efter hans Anvisning arresterer den Paagældende: Iøvrigt bør de Ordres, som

Commandantskabet meddeler denne Vagt, forsaavidt disse i dens Pligter og Forretninger angaar, bekendtgøres for nævnte Officer, paa det at han derom kan have den fornødne Underretning.

7) Dersom den Inspektionshavende Officer skulde finde det fornødent, at Vagten i Henseende til den Relation han staar til samme, burde fra sit Sted meddeles nye eller efter Omstændighederne forandrede Ordres, da vil det paaligge ham (hiin) derom at giøre Forestilling til Commandanten.

8) Arrester som af den Inspektionshavende Officer skeer, enten for Drukkenskab, Ryggesløshed, Grovhed, Overhørighed eller deslige Uordener, hvori ingen synderlig er fornærmet, men hvilke Arrester fornemmelig sigte til Ordens og Roeligheds Tilvejebringelse, samt at forebygge videre onde Følger, maa, uden videre Omstændigheder, naar fornødent eragtes igen af ham hæves, ligesom han iøvrigt, om han finder det nødvendigt, maa foranledige at den ham tillagde Myndighed bliver een Gang om Aaret bekendtgjort for Færgefolkene og andre Vedkommende.

9) Een af de 4 Biesiddere ved Færgelauget skal dagligen indfinde sig, og naar der er mange fremmede Søefarende, bestandig forblive paa Broen, for i paakommende Tilfælde at kunne opgive den Inspektionshavende Officer, Navnene paa de danske Søefolk, som maatte befindes at overtræde Love og Orden, samt paa Ejerne af de Joller og Baade som maatte ligge i Vejen for Færdslen i Havnen.

10) De Sager som maatte opstaae, af slige Tvistigheder, skal herefter som hidtil behandles og paadømmes af Politi Retten, hvor, i de Sager hvilke Infanterie eller Jægervagten kunne have Deel, en Landofficer som sædvanlig, bør overvære Undersøgelsen, hvor en Mand fra Vagtskibet er deltagende, en dansk Søeofficer, — og hvor en Fremmed søges, hans Nations Consul, hvorefter de Skyldige Militære dømmes ved deres Forum, men de borgerlige Skyldige ved Politi Retten.

11) Mulcter skulle i Overensstemmelse med Rescript af 15. August 1784 § 2 fastsættes fra 2 til 20 Rbd. efter Forseelsens Beskaffenhed og Politi Rettens Kendelse og da de Skyldige samt deres Forseelse angives for Politi Retten af den Inspektionshavende Officer, uden hvis Vidende og Minde, ingen Sag maa forliiges eller bielægges, saa skal den Skyldiges Indkaldelse for Retten hver Gang forkyndes for ham; og han være forbunden til at møde, paa det at Sagens mindelige Afgørelse kan vorde forsøgt.

12) I Tilfælde at nogen skulde finde sig beføiet til at klage over den Inspektionshavende Officer, skal Undersøgelsen skee ved Politi Retten, men hans Forhold paadømmes for hans sædvanlige Forum, naar han ikke selv vil renoncere paa samme.

Til at have denne Inspektion skal Vagtskibets subalterne Officerer alternere og Chefen beordre en af Gangen dertil, samt instruere ham, ganske i Overensstemmelse med forestaaende Kongel. Resolution.

Denne Inspektionspost ophører for den Tid af Aaret, at der *ikke* ligger noget Vagtskib i Sundet, hvorimod Vagtskibschefen haver at underrette baade Cronborg Commandantskab og Politimesteren i Helsingør om, naar bemeldte Inspektionspost begynder, saavelsom i sin Tid om, naar den igen ophører.

§ 26.

Ved allerhøjeste Befaling af 2. Aug. 1779 er anordnet saaledes:

1) Alle de Matroser /: være sig af Vore Undersaatter eller Andre :/ som fra fremmede Krigsskibe desertere eller søge deres Tilflugt, til et af Vore Krigsskibe eller en af Vore Havne, skulle imodtages og nyde Beskyttelse, med mindre det Krigsskib, de ere bortrømte fra tilhører en Nation, med hvilken Vi have indgaaet Cartel.

2) Alle de Matroser, som fra fremmede Nationers Coffardiskibe gaar over paa Vore Krigsskibe eller i en af Vore Havne, skulle, /: hvad enten de ere af Vore Undersaatter eller fremmede :/ modtages og gives Protection, /: uden at give andre i de saaledes bortrømte danske Matrosers Sted, hverken i Freds eller Krigstider :/ dog bliver det de fremmede Skippere uformeent, om de finder det for godt og dertil have gyldig Aarsag, at lade de saaledes fra deres Coffardiskibe bortrømte Matroser tiltale for at erholde Dom over dem til deres Hyre Contracters Opfyldelse, og lade Dommen imod dem paa lovlig Maade exeqvere.

Men i Fald en saadan bortrømt Matros er indrolleret til Vor Tieneste og er uden Tilladelse eller Pas gaaet bort, at tjene paa fremmede Skibe, da kan ingen Tiltale af Coffardiskipperen efter Lands Lov og Ret have Sted imod ham.

Ligeledes kan ej heller slig Tiltale tilstaaes naar den danske Matros, som haver Friehed at fare med fremmede Handelsskibe, lovlig kan bevise, at han har løbet Fare, for at blive presset til fremmed Krigstjeneste, og at fleere af hans Landsmænd have haft saadan Skjebne paa den Nations Coffardi Skibe, hvorfra han nu er bortrømt.

Denne kgl. Resolution haver Vagtskibschefen, forsaavidt ham vedkommer, at holde sig efterrettelig, ligesom at iagttage, hvad den 67' § i Indrollerings Forordningen af 8. Januar 1802 befaler i Henseende til hvorledes der skal forholdes naar der paa fremmede Nationers Skibe befindes Søefolk

af Hans Majestæts Undersaatter, som ikke ere forsynede med vedbørlige Passer dertil.

§ 27.

Han skal lade sin Chaluppe fare paa Siden af alle de Krigsskibe som passere og fornemme: hvorfra de ere — hvorhen de sig agter og hvad Ladning de indehaver.

§ 28.

Dersom Vagtskibschefen skulle møde Tilfælde, for hvilke i denne Instrux ikke er givet ham Forholdsordre eller Veiledning til at handle efter, saa maa det i saadanne Tilfælde, forsaavidt disses Beskaffenhed ikke tillader at han først indhenter Collegii Resolution, overlades ham at bruge saadan Conduite, som er mest passende paa Omstændighederne og Tilfældenes Beskaffenhed, og som han agter at forsvare.

§ 29.

Helsingørs Lodserie er paalagt uvægerlig at give Vagtskibschefen, hvad Underretning han maatte forlange og ved Lodscontoret eller blandt Lodserne maatte haves om Krigsskibes Ankomst med videre dertil hørende.

§ 30.

Daglig sender han med Posten Rapport til Collegiet, omend ikke noget mærkværdigt er passeret.

Men skulde fremmede Orlogsflaader eller Escadrer eller noget af megen Betydenhed forefalde, afsender han Rapport derom med en Expresse.

§ 31.

Naar han behøver Proviant, hiidsender han Proviants-Lieutnanten og Proviants-Regnskabsføreren, for at modtage og medbringe hvad der behøves.

§ 32.

Til Skibets Tougværks Conservation, maa han nøje agte paa at Svær-Tougene nedhales i Søen og førend de kommer hjem vel vandes, for at afspøle Urenligheden. Som og naar de i Varmen i nogen Tid have i Kabelrummet eller Banjerne henligget i Qvalme og Hede, blive godt afkiølede i Vandet.

§ 33.

Iøvrigt retter han sig som Skibschef efter Krigsartiklerne og øvrige Anordninger.

§ 34.

Naar Vagtskibet i sin Tid igen er indlagt afleverer han denne Instrux i Admiralitets Contoiret.

Admiralitets og Commissariats Collegium, d. 28. Marts 1822.

Wleugel. Bille. Grove. Holsten.

Igen i 1838 ændredes Instruksen og fik d. 5. April følgende Ordlyd:

§ 1.

Naar De kommer til Øresundet med Vagtskibet, ankrer De der med det paa det bedste og forsvarligste Sted og forbliver paa denne Post, indtil anden Ordre gives Dem, dog er Dem tilladt undertiden, naar Vejret er bekvemt dertil, at lette og giøre korte Ture til Mandskabets Øvelse, men kun i Nærheden af Vagtskibsposten.

§ 2.

Paa Helsingørs Toldkammers Forlangende yder De saavidt muligt al den Assistance, som dette i nødende Tilfælde maatte begiære til den kgl. Tjenestes Tarv, og har saavidt Omstændighederne tillader det, nøje Indseende med, at der efter Solens Nedgang ikke ind eller udføres Varer til eller fra Landingen eller de i Nærheden af Vagtskibet til Lossen eller Laden bekvemme Steder paa Kysten, i hvilket Fald, De har at indquirere og anholde deslige Varer med Fartøjer, som blive at afgive til Helsingørs Toldkammer til Berigtigelse efter Anordningerne.

§ 3.

Inspektøren ved Øresunds Toldkammer skal saalænge den stærkeste Fart varer, og han ikke med sine 3 Roerkarle kan gøre den til Intradernes Observation fornødne Inquisition, assisteres fra Vagtskibet med 3 Mand, hvilke han selv skal lade afhente og igen sætte ombord paa Vagtskibet, hvor de vedblive at nyde Kost og Forplejning.

§ 4.

Hvad som enten af Cronborg Fæstning eller af Øresunds Toldkammer maatte til den kgl. Tjeneste requireres fra Vagtskibet, skal De efter Muelighed assistere med. Ligeledes afgiver De den Assistance, som den civile Øvrighed paa dens egen Ansvar requirerer hos Dem, i Tilfælde af Modstand ved Executioner paa Rheden, dog iagttages herved, at naar et paa Helsingørs Rhed arresteret Skib eller Fartøj ikke kan bringes til København, men skal

besættes med Vagt, maa Vagtholdet blive Vagtskibet aldeles uvedkommende, da i ethvert Tilfælde ingen anden Foranstaltning eller Assistance imod et saadant Skib eller Fartøj kan requireres hos Vagtskibschefen, end at det lægges under Vagtskibets Canoner, naar dette af Arrest-Impetranten anses for tilstrækkeligt, dog er Vagtskibschefen ikke pligtig til at modtage nogen saadan Requisition uden fra vedkommende Øvrighed.

§ 5.

Naar Assistance fra Vagtskibet requireres af det ifølge Placat af 28. Febr. 1817, der vedlagt følger, indrettede Kystpolitie, skal den uvægerligen ydes.

§ 6.

Den med Anordningerne for Helsingørs Færgelaug af 10. Maj 1836 § 16 givne Bestemmelse, om at Kulingsgraderne skulle signaliseres fra Vagtskibet, bortfalder ifølge allerhøjeste Resolution af 28. November 1837, hvorefter Signaliseringen af Kulingsgraderne for Fremtiden skal skee fra Skibsbroen og bestemmes af Færgelaugs-Inspektøren, dog har De at signalisere Kulingsgraden, hver Gang han ved Signal tilkendegiver, at han ønsker at vide Deres Mening derom.

Til videre Iagttagelse for Deres Vedkommende følger et Exemplar af bemeldte Færgelaugs Anordning hoslagt.

§ 7.

Saavidt Omstændighederne tillader det og paa given Anledning paaseer De, at ingen af Kongens Undersaatter udpracticeres uden Pas med fremmede Skibe, dog skal derhos bruges al den Høflighed og Beskedenhed imod Fremmede, som kan være passende, paa det at ingen grundet Klage skal foranlediges.

§ 8.

Desertører fra Fæstningen og Garnisonen skal De søge at opdage og anholde og til den Hensigt lade en Chaluppe patroullere, naar Cronborg Commandantskab begærer det.

§ 9.

Forsigtighed og politiske Omstændigheder byde, at Vagtskibschefen farer frem med al mulig Lempe mod de paa Rheden ankomne eller liggende fremmede Skibe, af hvilke den største Del kun kommer for at betale Danmark Told-Afgift, og at han i ethvert Tilfælde bør ved de mildeste og sagtmodigste Midler sørge for Vagtskibets Conservation og den fornødne Ordens Overholdelse paa Rheden, saa at De mere anser Dem for Fredsdommer end

som Politimester for de Skibe, som ligge i Nærheden af Vagtskibet og bebegærer Deres Hjælp.

Men da Vagtskibet dog er stationeret i Sundet for der at holde Orden, har De at anvende de Midler, over hvilke De kan byde til at holde Kysten i Sundet og Farvandet Midtsunds, samt de Skibe, som passere dersteds, frie for Fornærmelse og Overlast saavel om Dagen som om Natten.

Den Patroullering, som til den Ende skeer, skal nordenfor Cronborg kun strække sig saa langt, som Cronborgs Canoner kunne række.

§ 10.

De maae derfor ikke tillade, at nogen Uorden udøves, som kan forstyrre Roelighed og Sikkerhed paa Rheden mellem den danske Kyst og Midten af Sundet, men ved de mildeste og forsigtigste Midler søge at afværge slige Uordener, førend Magt bruges, ligesom De ogsaa bør søge som Fredsdommer at bielægge personlige Stridigheder, der maatte vise sig paa Rheden imellem Skipperne, naar disse eller En af dem søge Deres Hjælp. Kunne Stridighederne ved Deres Mægling ikke bielægges, henvises de til Øvrigheden. Uordener som maatte forefalde imellem Midten af Sundet og den svenske Kyst, dissimulere De, naar de ikke udøves tæt under Vagtskibets Canoner, da De i saa Fald paa lempeligste Maade maa søge at afhjælpe dem. De sørger for, at Lodserne og Færgefolkene advare de ankomne Skippere om ikke at ankre for nær ved Vagtskibet, og at De betyde disse, at de ville komme til at erstatte den Skade, som de maatte foraarsage. Paaføres Vagtskibet nogen Skade af disse Skibe, har De at bruge det efter Omstændighederne meest passende Forhold, som, naar Skaden ikke forsætlig er tilføjet, maa være saa overbærende som Omstændighederne tillade det, især mod fremmede Nationers Skibe, som stoppe i Sundet, for at erlægge Sundtold der.

§ 11.

Vagtskibschefen maa ikke tillade, at der paa Rheden og indtil Midten af Sundet af nogen Nations Krigsskibe udøves nogen Myndighed eller bruges nogen Magt, der kan foraarsage Tumult eller forstyrre Sikkerhed og Roelighed paa Rheden eller i Farvandet. I det Tilfælde, at nogen fremmed Nations Krigsskib skulde udøve nogen Voldsomhed imod Nogen til dets egen Nation henhørende, og den fornærmede søger Hjælp hos Vagtskibschefen, skal denne tage sig af hans Sag og beskytte ham, men paakaldes Vagtskibschefens Hjælp ikke, lader denne saadanne Stridigheder være sig uvedkommende, forsaavidt de ikke kunne have den almindelige Roeligheds Forstyrrelse til Følge.

§ 12.

Svenske Søofficerer, som maatte være beordrede paa Krydstogt mod Smughandelen, maa ikke hindres fra at udøve Myndighed over svenske Skibe, naar disse sejle nærmere den svenske Kyst end den danske; men skulde der imod Formodning føres Klage over, at nogen svensk Søofficer vilde tvinge et svensk Skib, som var nærmere den danske end den svenske Kyst til at adlyde hans Befaling, eller det af ham besættes med Vagt, saa bør Vagtskibschefen med den Forsigtighed, som Sagens Natur byder, antage sig Klagerens Sag for at bielægge saadanne Stridigheder. Langt mindre bør Vagtskibschefen taale, at andre fremmede Skibe, nærmere den danske end den svenske Kyst, besættes af svenske Krigsfartøjer, men ved saadan Overlast og Fjendtlighed, ligesom og ved den danske Kyst og Midten af Sundet, haver han at bruge den ham betroede Authoritet for at forhindre og forbyde saadant, og om fornødent giøres, naar de mildere Midler har været frugtesløse, bruge Magten og søge at tvinge den Genstridige, uden Hensyn til dennes Modstand. I slige Tilfælde sendes strax Rapport om det passerede hertil Collegiet. Men skulde saadan forøvet Fjendtlighed eller Overlast ikke komme til hans Vidende, førend den er forbi, da skal derom aleene strax gives Rapport hertil Collegiet, og nærmere Forholdsregler afvartes, med mindre den, som har udøvet saadant, vil sejle bort for at undgaa Ansvar, og den, som er tilføjet Overlast, begærer ham anholdt, thi da skal denne tilholdes at blive liggende, indtil Rapport derover er indsendt og nærmere Ordre meddelt.

§ 13.

Hvad der i denne Instrux er anført om Indskrænkning af Vagtskibets Authoritet til Midtsunds, behandler De som en *Hemmelighed,* og angiver derfor i de Tilfælde, hvor Vagtskibets Authoritet hiinsides Midten af Sundet maatte begiæres, en efter Omstændighederne passende Skingrund for Deres Vægring.

§ 14.

Naar Tvangsmidler skulle anvendes, og Assistance dertil maatte behøves fra Cronborg Fæstning, requireres den ved Signal paa følgende Maade:

Til Tegn for Fæstningen til at tvinge et af Vagtskibet attaqueret eller anholdt Skib, der desuagtet maatte ville løbe Sundet ud, heises om Dagen et dansk Kongeflag fra en af Toppene; om Natten 4 Fyr, det ene over det andet, hvorhos 4 Canonskud løsnes fra den Side, der vender til Fæstningen, parvis med Ophold mellem de 2 første, og de 2 sidste.

Skal Soldatesquen med behørig Armatur samt Over og Underofficerer requireres til Assistance, bruges følgende Signaler: for at requirere 150 Mand: om Dagen et hvidt Flag fra en af Toppene, og om Natten 3 Fyr, det ene

over det andet, med Canonskud fra den Side, som vender til Fæstningen med lige lang Tid imellem hvert Skud.

For at requirere 100 Mand: om Dagen et hollandsk Flag, med den røde Stribe øverst fra en af Toppene; om Natten 2 Fyr, det ene over det andet, med 2 Canonskud fra den Side, der er vendt til Fæstningen; for at requirere 50 Mand: om Dagen et omvendt hollandsk Flag med den blaa Stribe øverst fra en af Toppene, og om Natten 5 Fyr over hverandre, og derhos et Canonskud fra den Side, som vender imod Fæstningen.

Ved Lanternerne, som bruges til Natsignaler iagttages, at de ikke hænge for nær ved hinanden, paa det at de ikke skulle løbe i Et ved Afstanden fra Fæstningen, men de maae gives den fornødne Distance. Alle foranførte Signaler skulle gives fra det Sted paa Skibet, hvor de bedst kunne ses fra Fæstningen. Cronborgs Commandantskab er rescriberet ei aleene at give Vagtskibet den ved disse Signaler requirerede Bistand, men endog at assistere og forsvare det i Tilfælde, at det for Overmagten skulle blive nødsaget at søge ind under Fæstningens Canoner.

§ 15.

Saalænge Vejrliget tillader det, skal Vagtskibet altid føre Kongevimpel fra Toppen, og det maa ikke tillades, at nogen fremmed Nations Coffardiskibe (hvortil det kejserlige russiske americanske Compagnies Skibe dog ikke henhører) føre Vimpel fra Toppen. Til den Ende skal Anordningen om Flag og Vimpelføring af 6. December 1776 nøje overholdes.

§ 16.

Salut maa ikke fordres af de i Sundet kommende fremmede Nationers Krigsskibe, som salutere Cronborg Fæstning og derfor blive betakkede, og da Commandanten paa Cronborg lader Flaget paa Fæstningen heise, saasnart en Orlogsmand kommer anseilende, hvilket tydeligen tilkendegiver, at Fæstningen baade vil have og tilegner sig den forventede Salut, og følgelig ogsaa besvarer den, saa observeres, at Vagtskibet, naar Flaget fra Fæstningen vaier, ikke optager eller besvarer saadan Salut.

§ 17.

De skal have Indseende med, at de Søefarende ikke, saaledes som der undertiden er klaget over, fornærmes af Helsingørs Færgemænd eller Lodser, som for Exempel ved at disse uberettiget opfiske Ankre, de Søefarende maatte have tabt eller hugge deres Bøyer af for siden at opfiske disses Ankere og Touge.

§ 18.

Denne § er en Gentagelse af Kgl. Resolution af 25. Oktober 1799 og omhandler Inspektionstjenesten paa Helsingørs Skibsbro (jævn. § 25, Pag. 63).

§ 19.

Ved allerhøjeste Resolution af 21. Maj 1837 er bestemt:

1) at den Protection, som i Følge Cabinets Ordre af 2. August 1779 — optaget i Anhanget til Søekrigsartiklerne under Nr. 3 — blev at give alle saavel fremmede som danske Matroser, som fra fremmede Krigsskibe desertere eller søge Tilflugt til et dansk Krigsskib, for Fremtiden ikkun bliver at give Matroser, der ere Hs. May. Kongens egne Undersaatter, naar de, som tjenende paa fremmede Nationers Krigsskibe eller Handelsskibe, melde sig derom paa et dansk Krigsskib, dog saaledes, at den undvegne Matros ikke kan paastaae at faae sin tilgodehavende Hyre, uden forsaavidt Rejsen før hans Undvigelse var fuldført, men at det bliver fremmede Skippere uforment, om de finde for godt, og de undvegne Matroser dertil have givet Anledning, at lade dem tiltale, for at erholde Dom over dem, og Dommen paa lovlig Maade exequeret, derimod overlades det til Cheferne for de danske Krigsskibe i ethvert enkelt Tilfælde at afgøre, hvorvidt de maatte finde tilstrækkelig Anledning til at modtage og beskytte eller til at nægte Modtagelsen af Desertører fra bemeldte Krigsskibe, som maatte udgive sig for Kongens Undersaatter.
2) at den 67 § i Søeindrollerings Forordningen af 8. Januar 1802, maae for Krigsskibschefernes Vedkommende forandres derhen, at det i Fredstid, og naar det ikke ved speciel Befaling bestemmes anderledes, kun paaligger Cheferne for danske Krigsskibe i danske Havne og paa danske Rheder at fratage fremmede Handelsskibe de Matroser, af Kongens Undersaatter, der maatte være deserterede fra danske Krigsskibe.

§ 20.

Vagtskibschefen skal lade sin Chaluppe med en Officer fare paa Siden af alle de Krigsskibe, som passerer, og fornemme, hvorfra de ere, og hvorhen de sig agte.

§ 21.

Dersom Tilfælde skulde møde, for hvilke i denne Instrux ikke er givet Forholdsregler eller Vejledning til at handle efter, saa maae det i saadanne Tilfælde, hvis Beskaffenhed ikke tillader først at indhente Collegii Resolution, overlades til Dem at bruge saadan Conduite, som er meest passende efter Omstændighederne og Tilfældets Beskaffenhed, og som De agter at forsvare.

§ 22.

Helsingørs Lodser ere paalagte uvægerligen at give Vagtskibets Chef hvad Underretning, han maatte forlange og som ved Lodscontoret eller blandt Lodserne maatte haves, om Krigsskibes Ankomst med videre dertil hørende.

§ 23.

Dagligen sender De med Posten Rapport til Collegiet, om end intet mærkværdigt er passeret. Men skulde fremmede Orlogsflaader eller Escadrer eller Noget af megen Betydenhed forefalde, afsender De strax Rapport derom Expresse.

§ 24.

Naar Proviant behøves, hidsendes Proviants-Løjtnanten og Proviants-Regnskabsføreren for her at modtage og nedbringe, hvad der behøves.

§ 25.

Iøvrigt retter De Dem som Skibschef efter Krigsartiklerne og øvrige Anordninger.

§ 26.

Naar Vagtskibet i sin Tid igen er indlagt, afleverer De denne Instrux i Admiralitetskontoret.

Holsten, Schønheyder, Kinck, Wiborg, Uldall.

/ Stiernholm.

Den 26. Marts 1846 ændredes § 15 og fik følgende Ordlyd:

Saalænge Veirliget tillader det, skal Vagtskibet altid føre Kongevimpel fra Toppen.

Indtil videre tages ingen Notits af fremmede Nationers Skibes Vimpelføring, hvorimod Anordningen om danske Coffardiskibes Flag og Vimpelføring af 6. December 1776 overholdes.

Endvidere tilføjedes til den gældende Instruks 4 følgende Paragraffer:

1) Hans Majestæt har under d. 13. December 1842 allernaadigst resolveret som følger:

»Uagtet det som hidtil paaligger Commandantskabet paa Cronborg at iagttage Vor Høiheds Ret over Sundet ved at tvinge de Søfarende til at tone Flag for Fæstningen, finde Vi, at Inddrivelsen af hvad de skarpe Skud, som maatte være løste, koste, vilde medføre Vanskeligheder og Ulemper, som ei staae i Forhold til Genstandens Ubetydelighed for Vor Casse, og skal desaarsag denne Betaling ikke mere fordres«.

Derimod bliver Vagtskibets Assistance at benytte ved Opbringelsen af Skibe, som, uagtet der maatte være skudt efter dem, ei tone Flag.

2) De har at yde Karantænevæsenet i Helsingør behørig Assistance, naar saadant i et enkelt Tilfælde skulde være fornøden, i hvilket Fald Regning over de derved foraarsagede Omkostninger bliver at indsende hertil for at de kunne søges refunderede.

3) Det er ved allerhøieste Resolution af 23. Marts 1844 allernaadigst befalet, at der dagligen fra Vagtskibet i Sundet saalænge samme det er paa Station, ved en nedfaldende Kugle skal tilkendegives Øieblik da Middelmiddag indtræffer i Greenwich, for at Skibsførerne derved kunne komme til Kundskab om Standen af deres Uhre. Til den Ende skal Vagtskibet stedse være forsynet med gode Chronometre, til hvis Regulering der hyppigen bør tages Observationer. Enhver Skibsfører der maatte ønske det, skal derhos gives Adgang til paa Vagtskibet at corrigere Gangen af sit Uhr.

De fornødne Chronometre og Instrumenter ville blive Dem udleverede fra Søkaartarkivet, naar De derom henvender Dem til dets Directeur Commandeur-Captajn Zahrtmann og de til Signaliseringen fornødne Redskaber ville blive udleverede fra Holmen, naar De desangaaende henvender Dem til Overeqvipagemesteren.

Efter Hs. Mayestæts Befaling af 12. November 1845 skal det paa Volden af Cronborg Fæstning anlagte Observatorium benyttes for de befalede daglige Tidssignaler fra Vagtskibet i Sundet, og Tidsbestemmelsen overdrages en af Skibets Officerer.

Observatoriet staar under det kgl. Søkaart-Arkiv, og dettes Directeur, Commandeur-Captain Zahrtmann, foranstalter det, naar Vagtskibet har indtaget sin Station, overleveret til Dem og har De atter førend Bortgangen fra Stationen at foranstalte Observatoriet med Tilbehør tilbørligen sikret for Vinteren efter Directeurens nærmere Bestemmelse.

Efter endt Togt indberetter de til Collegiet, hvilken Officer Tidsbestemmelsen har været overdraget, og hvorledes han har giort dette Hverv Fyldest.

4) Vagtskuddet fra Helsingørs Vagtskib skal affyres: Fra April til Oktober Maaneder (begge inclusive):

om Morgenen Kl. 4 og om Aftenen Kl. 10

og i November og December Maaneder:

om Morgenen Kl. 6 og om Aftenen Kl. 8.

*

Vagtskibschefsposten i Sundet var i hele denne Periode vanskelig at opfylde paa en for alle Parter tilfredsstillende Maade. Allerede i 1814 efter Krigen var Intrigerne begyndt og voksede Aar for Aar, skønt Admiralitets-Collegiet, som det ses, jævnligt foretog formildende Indgreb i Vagtskibschefens Instruks og i særlige Skrivelser.

Uberettigede Klager til det kgl. Departement for udenlandske Sager over Vagtskibets Optræden og Afgørelser ved forskellige Lejligheder bortforklaredes paa bedste Maade, saaledes at Sagerne ad diplomatisk Vej fik »en lykkelig Udgang«, der kun sjældent var i Vagtskibschefens Favør, og de fremmede Staters Konsuler var solidariske, naar det gjaldt om at negligere dansk Højhed over Sundet ved Helsingør, Vagtskibschefens Jurisdiktion sammesteds og ikke mindst Sundtoldens Inddrivelse. Alt dette voldte baade Collegiet og Vagtskibscheferne mange Kvaler, fordi sidstnævnte havde den Opgave »nøje« at følge Instruksen samtidig med, at der skulde handles efter Konduite uden at støde de fremmede Skibsførere, som afleverede store Summer til den kgl. danske Kasse.

Og ved Udgangen af denne Periode skinnede det allerede tydeligt igennem, hvor det bar hen med Sundtolden, som var de fremmede Nationer en slem Torn i Øjet.

*

Af nævneværdige Episoder og Begivenheder under Vagtskibsperioden i Sundet skal anføres følgende:

Den 11. August 1819 om Aftenen forefaldt et heftigt Sammenstød mellem Løjtnanterne H. B. Dahlerup og Tegner fra Vagtskibet og Løjtnant v. Mansa af Landetaten som Vagtkommandør paa Helsingør Hovedvagt. Foranledningen var Spørgsmaalet om, hvor vidt Vagtkommandøren kunde formene Officererne fra Vagtskibet Adgang til Skibsbroen efter Vagtskud uden speciel Tilladelse af Vagtkommandøren.

Den paagældende Aften kom Løjtn. Dahlerup fra Land og vilde gaa gennem Laagen, der førte fra Byen til Skibsbroen, hvor Briggens Fartøj laa for at hente ham og andre af Skibets Officerer; Skildvagten ved Porten nægtede ham Passagen, forinden han havde henvendt sig hos Vagtkommandøren, hvilket Dahlerup ikke fandt sig beføjet til, eftersom han var i Uniform og maatte være kendt som hørende til Vagtskibet og derfor gik gennem Porten, trods Skildvagtens Protest. Vagtkommandøren kom ud, og han og Dahlerup kom i en heftig Ordstrid, hvorunder begge trak blank, og hele Vagten blev kaldt ud og stod med fældet Bajonet omkring Officererne, men heldigvis kom det ikke til Blodsudgydelser. Begge indgav Klage til deres respektive Overordnede, hvilket resulterede i, at der ifølge kgl. Parolbefaling af 16. August blev nedsat en Kommission, bestaaende af Oberstløjtnant Zeppelin af Kronens Regiment, Chefen for Vagtskibet, Kaptajn C. Grove, og konstitueret Auditør, Krigsraad R. Møller, for at undersøge Sagen. Kommissionen ansaa Premierløjtnant Dahlerup for den mest skyldige, men indstillede, at Sagen blev afgjort ved kgl. Resolution, da en Krigsret, der skulde dømme efter Krigsartiklerne, maatte idømme en strengere Straf, end Kommissionen

ansaa Sagen for værd. Generalauditøren og Kollegiet sluttede sig hertil, og sidstnævnte udtalte i sin Forestilling til Kongen:

»... Her er ikke Spørgsmaal om nogen Forsømmelse i Deres Majt.s Tjeneste, om nogen Skade eller Fornærmelse tredie Mand tilføjet, men Sagen har, for saa vidt Hovedpersonerne (Dahlerup og Mansa) angaar, rejst sig af en ilde anbragt Iver for at vise deres gensidige Myndighed, hvilket har udartet til Chikaneri fra begge Sider, hvorved Mansa har det forud for Dahlerup, at han var Vagtchef, hvilket Dahlerup ikke nok har vogtet sig for. Idet Kollegiet altsaa med Generalauditøren maa anse dem skyldig begge to, er man tillige enig med Generalauditøren i, at Sagen bedst afgøres ved Deres Majestæts allerhøjeste Resolution med en arbitrær Straf.«

Kongen resolverede d. 1. December, at Løjtnant Dahlerup skulde have en Maaneds Arrest paa *Nyholms Vagt,* naar Kommandoen var strøget i Vagtskibet, og at Løjtnant Mansa skulde af Kommandanten paa *Kronborg* gives en Irettesættelse, fordi han som Vagtkommandør ikke havde vist den rette Konduite. De andre i Sagen implicerede Personer frifandtes.

Den dybere Grund til denne Sag maa vistnok søges i et spændt Forhold, der var kommet mellem Politimesteren i Helsingør, Justitsraad Mariboe, og Vagtskibet, fremkaldt ved Kompetencespørgsmaal, særlig om Jurisdiktionen paa Søen; under den langvarige Krig havde Militæret naturligvis haft Kommandoen over det hele, og nu vilde den civile Myndighed have sine Rettigheder tilbage.

Mærkværdigvis omtaler Dahlerup ikke denne Begivenhed i sine berømte Memoirer.

I 1822 forefaldt et Par Episoder, som ligeledes fortjener nærmere Omtale. En Dag kom Kaptajnen for det engelske Skib *The Ann of Shields* om Bord i Vagtskibet og bad Chefen, Kaptajn A. Cederfeld, om at straffe et Par af hans Matroser, som havde været opsætsige, øvet Vold mod Styrmanden og truet Kaptajnen. Kaptajn Cederfeld nægtede først at indlade sig herpaa, men den engelske Kaptajn insisterede paa det og paaberaabte sig, at i Reval havde Myndighederne gjort det, og han turde ikke sejle videre med Skibet, før Besætningen havde faaet en Revselse, hvorfor Kaptajn Cederfeld føjede ham. Kaptajnen for det engelske Skib med Baadsmanden og 2 Matroser som Vidner samt de to anklagede Matroser kom om Bord i Vagtskibet, hvor de sidstnævnte hver fik 27 Slag Tamp, og Dagen efter afsejlede *The Ann of Shields.*

Den 9. September indsendte Departementet for udenlandske Sager i Anledning af det passerede en Note til Admiralitetet fra den engelske Gesandt angaaende de to paa et dansk Orlogsskib afstraffede engelske Matroser med Anmodning om Vagtskibschefens Erklæring i Sagen, hvilken blev afsendt

samtidig med Admiralitetets Udtalelse om, at Vagtskibschefen ingen Hjemmel havde i sin Instruks for sin Fremgangsmaade. —

I Oktober Maaned henvendte de klarerende Huse i Helsingør sig til Chefen med Anmodning om at gøre, hvad der stod i hans Magt for at afhjælpe den Uskik, at Kadrayere fra Helsingør og Omegn solgte Brændevin til Besætningerne paa Skibene, medens Kaptajnerne var i Land for at klarere, og da Besætningen ingen Penge havde, brækkede de Lasten op og stjal af denne; naar vedkommende Kaptajn kom om Bord, kunde han finde Besætningen saa drukken, at han ikke kunde sejle med Skibet.

Vagtskibet udsendte da Patrouiller for at efterspore denne Sag, og da et Fartøj med Brændevin om Bord blev opsnappet, blev dets Besætning paa 4 Mand bragt om Bord i Vagtskibet; to af dem fik hver 27 Slag Tamp, de to andre noget mindre, da den ene af dem var en gammel Mand og den anden en Dreng.

Efter at have modtaget Chefens Rapport om det forefaldne, tilskrev Kollegiet denne under 31. Oktober:

»Kollegiet kan paa ingen Maade billige Hrr. Capt. Konduite, med at have ladet Folk, som ikke hører under Deres Jurisdiktion afstraffe ombord i den anfortroede Brig; hverken i Krigsartikel Brevet, eller i Instruksen finder De Hjemmel dertil. I den 14. § i Instruktionen staar, at De har at ansee Dem som Fredsdommer, og, hvilke Sager, De ikke kan bilægge, henviser De til den Civile Øvrighed iland. At Vagtskibet ikke er en Straffeanstalt, og, at De ingen Hjemmel har haft til at lade 2 Matroser af en fremmed Nation straffe ombord hos Dem, har man i Anledning af denne selvtagne Myndighed maattet erklære til Vedkommende. Det endelige af denne Sag er endnu at vente, og skulde enten disse nu *sidst* (Kadrejerne) afstraffede, som De ommelder i Deres Rapport af 28. Okt. (Nr. 625 Indkom. Sag til *Adm. Koll.) eller Øvrigheden iland, indkomme med Besværing over det Passerede,* kan De paa *ingen* Maade vente nogen *Medhjælp* fra Collegii Side. — Deres Pligt havde været at sende de paagældende med en Officer til Politimesteren, med Forklaring om deres Brøde.

Adm. og Commissariatets Coll. d. 10. Oktober 1822.
Bille. Grove. Holsten.«

I Helsingør vakte denne Affære meget Røre. Fiskerne afgav Klage til Politimesteren, og Sagen blev behandlet ved Politiretten i Helsingør; hverken Politiet, Toldvæsenet eller andre Myndigheder kendte noget Forbud mod at handle med spirituøse Drikke paa Søen. Admiralitetet sendte Sagen til General-Auditør Møller, som anbefalede at lade den paadømme ved kombineret Ret, da Fiskerne efter hans Mening var uskyldig dømte og afstraffede. Men i

kombineret Ret blev af Stiftamtmanden i Hillerød fremlagt en Politi-Plakat af 15. Oktober 1816, der indeholdt absolut Forbud mod Salg af Spiritus paa Helsingør Rhed, foraarsaget ved Klager fra England over denne Trafik, hvilket bevirkede, at Kaptajn Cederfeld ved Dom af 23. Januar 1823 kun fik paalagt en Bøde af 1 Maaneds Gage til Søkvæsthuset, fordi han ikke havde overleveret Fiskerne til Politiets Afgørelse i Sagen.

Politiet i Helsingør ønskede, at Vagtskibet i Sundet skulde paalægges Overvaagningen af Spiritusforbudets Overholdelse paa Helsingørs Red, men i en Skrivelse af 23. Juni 1823 til det danske Cancelli udtalte Admiralitetet, at dels laa en saadan Virksomhed aldeles udenfor Vagtskibets Omraade, dels kunde Vagtskibet ikke paatage sig flere Opgaver, end det havde med den nuværende Besætning; endelig var det under en Officers Værdighed at blive udsat for de Ubehageligheder, som den Tjeneste, det intenderede Tilsyn udfordrede, saa let kunde føre med sig. Vagtskibet skulde derimod altid være rede til at assistere Politiet med at arrestere Personer, som havde overtraadt Forbudet.

I Aaret 1826 fik Vagtskibet tilstillet kgl. Resol. af 30. April s. A. angaaende Forbudet mod Kaperes og Prisers Adgang til danske Havne med Tilføjelsen, »at i det Tilfælde, at noget fremmed Krigsskib skulde ankomme der med nogen Prise, vil De iagttage, at det fremmede Krigsskibs Chef paa høfligste Maade betydes at stryge det erobrede Flag, saasnart Skibet er kommet til Ankers og fortøjet«.

Under 1. Juni 1827 indstillede Chefen for Vagtskibet, Kaptajnløjtnant Klaumann, til Kollegiet, at der maatte blive anbragt 3 Tønder paa *Lappegrunden,* 1 paa Syd-, 1 paa Nord- og 1 paa Østpynten, samt en Kost paa det saakaldte *Blokhus,* en Stenhob midt paa Grunden.

I Aaret 1825 havde 16 Skibe været paa Grund der, og i den forløbne Del af Aaret 1827 havde allerede 6 Skibe været paa Grund, og de som kom af ved Færgefolkenes Hjælp, var nødsaget til at betale disse overdrevne Priser; derefter udtaler Kaptajnløjtnant Klaumann:

»— — — skønt dette ikke kan være overensstemmende med Lodsers og Færgefolks Interesser, tror jeg det dog saa meget mere ønskeligt, som Skibene for at klare Sundtolden som oftest er nødsaget til at holde sig nær den danske Kyst og derfor mere udsatte for at komme paa Lappegrunden, som og fordi flere Nationer gerne ville være befriede for at betale Sundtolden og give da de hyppige Havarier dem ofte Anledning til Klage og Besværinger.«

Kollegiets Svar herpaa var Ordre til Vagtskibet om, naar dets øvrige Tjeneste tillod det, at opmaale det Stationen omliggende Farvand, særlig *Lappegrunden,* hvilket ogsaa blev gjort i Løbet af Aaret med Fartøjsassistance fra Helsingørs Lodseri. — Afmærkningen af *Lappegrunden* blev udført i 1828.

Fra 15. Jaunar 1829 skete der en Ændring i et aarhundredgammelt Ceremoniel paa Søen, som lettede Vagtskibets Tjeneste i nogen Grad.

Ret til at fordre Hilsen saavel af Krigs- som Koffardiskibe, naar de passerede *Kronborg Fæstning,* hørte til den Højhed, Danmark hævdede i Sundet, og var bestemt ved Traktater. Hilsenen bestod i Strygning af Vimpel samt af Top- og Mærssejl.

Efter at det i en Traktat med Rusland af 30. Oktober 1730 var fastsat, at Krigsskibe ikke skulde stryge Flag, Vimpel eller Topsejl, bestemtes i Reglementet af 3. April 1756 de almindelige Regler for Strygningen i Sundet, der gik ud paa, at Strygning af Bramsejlene helt og Mærssejlene halvt i 5 Minutter skulde ske »medens den nordligste Kirke i Helsingør gaar ind eller skjuler sig bag Slottet, baade naar de kommer Nord og Sønden fra, saa at Strygningen ej skeer, førend Kirken gaar ind bag Slottet, og er sket, førend Kirken kommer udenfor Slottet igen.« Derimod skulde Salutten ikke afgives ved vanskeligt Vejr og Strøm, naar saadant tilkendegaves ved et Signal fra Flagstokken paa Fæstningen eller fra Vagtskibet. Reglementet bestemte, »at Skibe, som forsømte at vise Honnøren, skulde, overensstemmende med Søkrigsartikelsbrevet § 848, derom erindres ved Kanonskud, først foran Skibet, derefter agter og endelig efter Midten. I saadant Tilfælde var Skibsføreren eller i hans Sted Styrmanden med tvende af Skibets Mandskab forpligtede til at gaa i Land, for i det anstillede Forhør at give Forklaring. Fordredes Ed for at der i rette Tid og paa rette Maade var strøget, og den aflagdes af ham og hans Folk, var han fri for at betale de efter ham gjorte Skud, men trøstede de sig ikke til at gøre Eden, bødedes for hver gjort Skud. — Sejlede Skipperen bort uden at gøre Rede for sig, blev Bøderne, naar det kunde bevises, hvem Skipperen eller Skibet havde været, afæskede den, der paa Toldkammeret havde klareret for ham.«

Den 15. Januar 1829 afsluttedes en Konvention med Rusland om at ændre de i Traktaten af 1730 gældende Bestemmelser om Salutering af Krigsskibe »i Betragtning af, at dette for virkelig Nytte blottet Ceremoniel er almindelig gaaet af Brug mellem de europæiske Magter, og desuden overbeviste om, at ifølge de Venskabsforhold, som forener de tvende Magter, vil Ophævelsen af en Del af disse Formaliteter ikke kunne formindske den Agtelse, som de stedse have vist deres respektive Flag.«

Konventionen gik ud paa at afskaffe Salutten mellem de to Magters Krigsskibe af samme Grad, hvorimod det var tilladt en underordnet Kommanderende at salutere et Admiralsflag, og Fæstninger og Batteriet skulde vedblivende gensidig saluteres.

Desuden bestemte Konventionens Art. 4, at Handelsskibe fremtidig fritoges for at stryge deres Top- og Mærssejl, naar de passerede *Fæstningerne Kronborg, Nyborg* og *Fredericia.*

Otte Dage forinden Afslutningen af denne Konvention, befalede Kongen d. 8. Januar 1829, at Strygning af Top- og Mærssejl af Koffardiskibe, saavel indenlandske som fremmede for Fremtiden skulle ophøre, »da det ofte skal være vanskeligt at udføre dette, naar Vinden er løj og Strømmen imod.«

Tilbage blev kun Forpligtelsen til ligesom for alle andre Fæstninger at tone Flag under Forbisejlingen. Forsømtes dette, blev der fra Fæstningen skudt efter det paagældende Skib, først med løst, siden med skarpe Skud, og for at inddrive Betalingen for disse Skud, hvis Beløb var bestemt ved et Reglement til 2 Rdl. Sølv for et løst og 3 Rdl. Sølv for et skarpt Skud, havde Kommandanten paa *Kronborg* truffet Overenskomst med Chefen for Vagtskibet om at lade eftersætte saadanne Skibe, og naar de kunde indhentes, da stoppe dem, indtil de havde betalt Skuddene eller stillet antagelig Sikkerhed. Mulkt for at have forsømt at tone Flag fordredes ikke.

Forretningen med at inddrive Pengene for Varselsskud hos Skipperne udsatte Vagtskibet for saadanne Ubehageligheder, at Chefen i 1840 henstillede til Kollegiet, at Vagtskibet maatte blive fritaget derfor, og ved kgl. Resol. af 20. Maj. s. A. bestemtes, at den Officer, som udsendtes fra Vagtskibet fremtidig kun skulde fordre en Anvisning paa det Handelshus, som klarerede for Skibet. Da selv denne Form gav Anledning til Bryderier, der ikke stod i Forhold til de ubetydelige Summer, det drejede sig om, blev ved kgl. Resol. af 13. December 1842 bestemt, at Betalingen for afgivne Varselsskud ikke mere skulde opkræves; derimod skulde Vagtskibet vedblivende assistere med at opbringe Handelsskibe, som trods Varselsskud ikke havde tonet Flag.

D. 7. Juni 1839 befaledes, at Signaliseringen af de i Taksten for Helsingørs Færgelaug af 10. Maj 1836 § 1 anmeldte Kulingsgrader — der var bestemmende for Færgetaksten — fremtidig skulde ske fra Vagtskibet i Sundet, og at den Højestkommanderende paa Vagtskibet ved Kulingsgraders Signalisering skulde tage Hensyn saavel til, naar Kulingen paa Disken og østligere i Farvandet syntes stærkere end den, hvor Vagtskibet laa, som til de øvrige lokale Omstændigheder, der kunde have Indflydelse paa Kulingsgradernes Bestemmelse. Signalerne bestod af hvide Flag med sortmalet Kugle, og et hvidt Flag med rødt Kors, naar Farvandet var usejlbart.

I Aaret 1843 fremsatte Kontreadmiral Michael Bille Forslag til Admiralitetet om at oprette en Navigationshalle i Helsingør til Udsalg af Ure og Instrumenter, meteorologiske Observationer, Afgivelse af Tidssignal m. m.

Admiralitetet indsendte Forslaget til Kongen med Anbefaling; under 14. Juli resolverede Kongen, at Sagen skulde nærmere undersøges af en Kommission, men at der til Nytte for Skibsfarten indtil videre fra Vagtskibet i Sundet daglig skulde gøres Signal for Middelmiddag i Greenwich.

Næste Aar fremkom Kommissionens Betænkning, der varmt anbefalede Oprettelsen af Navigationshallen, men i sin Forestilling om Sagen udtalte Kollegiet, at Marinen ikke havde Midler til at bekoste dens Oprettelse. Under 23. Marts 1844 resolverede Kongen, at Navigationshallen ikke skulde oprettes, men at Vagtskibet i Sundet vedblivende ved en faldende Kugle skulde give Signalet for Middelmiddag i Greenwich; Skibet skulde være forsynet med de bedste Søure, og at enhver Skibsfører, som maatte ønske det, skulde have Adgang til at korrigere Gangen af sit Ur, hvilket skulde bekendtgøres for de Skibsførere, der klarerede paa Øresunds Toldkammer.

Aaret efter blev der anlagt et Observatorium paa Volden af *Kronborg Fæstning,* forsynet med alt til nøjagtig Tidsbestemmelse fornødent Apparat, som skulde benyttes til de fra Vagtskibet daglige afgivne Tidssignaler. Observatoriet skulde ligge under Direktøren for Søkortarkivet, men skulde overdrages til Chefen for Vagtskibet, saasnart dette havde indtaget sin Station. (Kgl. Resol. af 12. November 1845).

I 1837 strandede Vagtskibet Briggen *Møen* med Kaptajn Ellbrecht som Chef den 1. November om Aftenen i orkanagtig sydlig Storm paa Helsingørs Havnemole, idet Tømmen paa Fortøjningerne sprang. Briggen faldt vest efter, hvorfor man forsøgte at styre den ind i Helsingør Havn, men den tog Grunden udfor nordre Arm af Helsingør Havn. Roret huggede sig af, og Rorpinden knækkede, hvorefter der blev bragt Kabeltov i Land. Lodsen kom ombord, og det blev forsøgt med Forestænge Stagsejl at komme af Grunden, men uden Resultat, og man gik derefter igang med at stryge baade Underræer og Fastestængerne.

Dagen efter blev Sejlene slaaet fra, og Desarmeringen begyndte. Bjærgningsarbejderne ledede af Kommandørkaptajn P. M. Tuxen. Fra Helsingørs Garnison sendtes 4 Underofficerer og 50 Mand til Assistance ved Arbejderne med at bringe Kanoner og Rapperter iland. Arbejderne med Desarmeringen fortsattes indtil den 19. November Dag og Nat ved Pumperne med Assistance af indtil 100 Mand fra Garnisonen foruden frivillige Fiskere fra Lejerne, især fra Snekkersten. Fra *Holmen* assisteredes med en Dunkraft og Fartøjer, og der blev anbragt Sejl under Skibsbunden for at lænse Skibet med Pumperne. Masterne blev taget ud, og først da Skibet var skaaltomt, lykkedes det endelig at faa Briggen flot den 20. November. Da Soldaterne og Arbejdsfolkene var gaaet i Land, bugseredes Briggen til København af Dampskibet *Wilhelmine* og fortøjede den 21. November paa *Gl. Holm,* hvorefter den kom paa Bedding for Reparation, men ifølge Kgl. Resolution af 4. Februar 1838 blev Briggen kasseret og ophugget, efter at Bortsalg forgæves var forsøgt.

Den 15. Januar 1838 nedsattes en Generalkrigsret med Viceadmiral Johansen som Præses.

Chefen idømtes den 24. Marts 2 Maaneders Arrest i *Nyholms Hovedvagt* i

Anledning af Strandingen, hvorefter Dommen stadfæstedes ved Kgl. Resolution den 30. Marts.

Tiltalen lød paa:

1) Chefen holdt ikke Skibsraad.
2) Han stak ikke paa Tømmerne.
3) Han havde ikke Kabeltoug som Reservefortøjning for Tømmen.
4) Stagfokken var ikke underslaaet.
5) Stængevinderebet var ikke iskaaret, hvorfor Rejsningen ikke blev strøget.
6) Bougankrene var ikke klare.

VAGTSKIBSCHEFEN

Posten som Chef for Vagtskibet i Sundet var som tidligere nævnt ingen Senecurepost, bl. a. fordi han havde at gøre med saa mange Autoriteter: Helsingørs Magistrat, Kommandanten paa Kronborg, Øresunds Toldkammer, Karantænevæsenet, Færgelauget, Kystpolitiet m. m., som, naar noget gik forkert, gerne vilde skyde Skylden paa Vagtskibschefen, der, skiftende hvert Aar, var den mindst bevandrede i Sagerne; men man maa sige, at Vagtskibscheferne klarede sig godt.

Et af Stridspunkterne var saaledes Spørgsmaalet om Jurisdiktionsmyndigheden paa Rheden. I Aaret 1818 rejste Borgmesteren i Helsingør, paa given Foranledning, Spørgsmaalet, om han eller Chefen for Vagtskibet havde Jurisdiktionen paa Rheden ved Helsingør. I Skrivelse til det danske Kancelli hævdede Admiralitetet, at ifølge Instruktionen var det Vagtskibschefen, som havde Jurisdiktionen paa Søen, og heri var Generalauditøren enig.

Men trods Vanskelighederne ved Posten var den meget eftertragtet paa Grund af de gode Indtægter, der var forbundet med den, idet Chefen for Vagtskibet oppebar 24 Skilling af hvert Skib af en vis Størrelse, som klarerede ved Øresunds Toldkammer. Oprindelsen hertil kan kun gives efter følgende Oplysninger, som findes i General-Toldkammerets Skrivelse til Admiralitets-Kollegiet af 13. Oktober 1821:

»... De Sportler, som erlægges til Vagtskibet, have deres Oprindelse fra private Overenskomster mellem Cheferne og de Handelshuse, som besørge Sundklareringer, og vare oprindelig kun bestemte til 4 Skill. eller efter de nugældende Regler til 16 Skill. Repræsentativer, men ere Tid efter anden forhøjede indtil de nuværende 24 Skill. Tegn (Kobbermønter).«

Sportlerne udbetaltes direkte til Vagtskibschefen af Handelshusene uden nøjagtigt Regnskab, saaledes at Beløbets Størrelse var noget afhængig af, hvorvidt vedkommende Chef var yndet eller ej. Dette Forhold fandt Kaptajn M. Lütken i 1821 ikke passende og indstillede til Toldkammeret i Helsingør,

at dette vilde lade udfærdige en Liste til ham over de betalende Skibe, saaledes at han derved kunde blive i Stand til at kontrolere Beløbets Størrelse; men Toldkammeret mente ikke at kunne paalægge nogen af sit Personale et saadant Arbejde.

Kaptajn Lütken indberettede Sagen til Kollegiet, som derefter i en Skrivelse til General-Toldkammeret begærede, at de Vagtskibschefen tilkommende Afgifter maatte sammen med de øvrige Afgifter erlægges paa Øresunds Toldkammer og derfra tilstilles Chefen, eller at en summarisk Liste paa de ekspederede Skibe maatte maanedlig meddeles ham med Oplysning om, ved hvilket Handelshus Ekspeditionerne var besørgede.

General-Toldkammerets Svar lød paa, at da Afgiften til Vagtskibschefen ikke var hjemlet i Traktater, kunde det ikke engang tillade, at den indfordredes ved Kassereren, som kun maatte befatte sig med de Afgifters Indklarering, hvortil Rettigheden tilfulde kunde hjemles, og med Hensyn til at paalægge Toldkammerets Betjente det, maatte det bemærkes, at man saa meget som muligt søgte at undgaa at paalægge Betjentene ved Øresunds Toldkammer Arbejder, som ikke direkte vedkom de klarerende Skibes Ekspedition, hvis hurtige Gang er af Vigtighed.

Vagtskibschefens Indtægt ved denne Afgift varierede fra Aar til Aar efter Antallet af klarerede Skibe; men efter at Skibsfarten ved Fredens Indtræden i 1814 igen var kommet i normal Gang, regnedes den aarlige Indtægt for Vagtskibschefen til mellem 3000 à 4000 Rbd. og kunde endda overstige dette Beløb. Da der ikke er noget offentlig Regnskab for Indtægten, kan den ikke konstateres for hvert Aar; men Dahlerup opgiver den for sit Vedkommende i Aaret 1830 til 3000 Rbd. (Bd. II S. 124).

Efter Krigen fortsatte man med den hidtil anvendte Skik, at Vagtskibsposten indehavdes to Aar i Træk af samme Person; men fra 1821 gik man over til at tildele den ældste Kaptajnløjtnant Posten. Derved hændte det i Aaret 1832, at da Vagtskibschefen fra 1831 ikke var avanceret, fik han Posten igen i 1832; da det samme vilde gentage sig i 1834, mente Kollegiet, at i de pengeknappe Tider talte Billigheden for, at den økonomiske Fordel, som Vagtskibsposten medførte for dens Indehaver, blev tildelt saa mange af Marinens Officerer, som Omstændighederne vilde tillade, og indstillede derfor til Kongen, at Kaptajnløjtnant Findt, som havde haft Posten i 1833 og endnu ikke var avanceret, ikke skulde have den igen, men den Officer, som stod nærmest efter ham. Under 15. Marts 1834 resolverede Kongen, at Kaptajn Findt skulde have Posten igen i Aar, men for Fremtiden skulde ingen Kaptajnløjtnant have Posten mere end een Gang — en Afgørelse der vakte megen Tilfredshed i Marinen. (Se T. f. S. 1838 S. 140).

Men alle kunde jo ikke faa den, og navnlig var det en stor Skuffelse for dem, som stod for Tur og som ved Avancement til Kaptajn umiddelbart for-

inden gik Glip af den. For at bøde paa disse Forhold indgav Kaptajnløjtnanterne i Aaret 1846 Ansøgning til Kongen om, at enhver Officer maatte sikres denne Post, hvilket foranledigede Kongen til d. 25. Januar 1847 at paalægge Kollegiet at give sin Betænkning om denne Sag.

Kollegiet udtalte i sin Betænkning af 4. Marts, at Tanken med at sikre enhver Officer Vagtchefsposten i Sundet ikke kunde lade sig udføre, da Resultatet deraf vilde blive, at Posten efterhaanden vilde gaa over til ældre og ældre Officerer og ganske gaa fra Kaptajnløjtnantsklassen, og endda vilde mange ældre Officerer ikke faa den. Derimod mente Kollegiet, at det store Misforhold i Fordelingen af de økonomiske Goder til Officererne kunde afhjælpes ved, at Vagtskibschefen afgav $^1/_3$ af sine Indtægter af Sundtoldvæsenet til Kollegiet for deraf at danne et Fond, hvoraf enhver Officer, der avancerede til Kaptajn uden at have haft Vagtskibsposten i Sundet, skulde udbetales indtil 1000 Rbd. Til de nævnte Officerer skulde ikke henregnes de, som var ansatte i Etatens videnskabelige Fagmandsposter, Officerer som stod i andre Poster, og som frivilligt havde givet Afkald paa at blive udkommanderede, og endelig Officerer, der efter meget lang Permission eller henstaaende à la suite kommer til Tjeneste, netop naar de staar for Tur til Vagtskibsposten.

Med Kongens Tilladelse blev Kollegiets ovennævnte Forslag forelagt Kaptajnløjtnants-Klassen til Udtalelse, som i en Samling med overvejende Majoritet udtalte sig til Gunst for Kollegiets Forslag, og efter at Kongen havde approberet dette d. 13. Marts 1847, fik Kaptajnløjtnant Krenchel, som det Aar skulde være Chef for Vagtskibet i Sundet, Meddelelse derom, men med det mærkelige Paabud om ikke at bringe det til andres Kundskab.

Sagen var imidlertid sivet ud blandt Publikum, hvor den synes at være mødt med Uvilje, og Kaptajnløjtnant Krenchel beklagede sig til Kollegiet over, at han kom til at staa i et daarligt Lys, naar han benægtede Forholdet, samtidig med at han sendte Penge med Posten til Kollegiet. Der blev derfor truffet en anden Form for Pengenes Aflevering til Kollegiet; men Utilfredsheden blev ikke hævet, og da Ordningen efter den fri Forfatnings Indførelse ikke var praktisk, blev den igen ophævet i 1850.

Om Vagtskibschefen boede i Land fremgaar ikke tydeligt af Journaler og Kommandoprotokoller saaledes som for Vagtskibschefen paa Elbens Vedkommende, men Dahlerup siger i 1819 (Bd. II S. 65), at »Chefen boede i Land efter den Tids Sædvane«; i et Brev af 13. Oktober 1827 til en Kollega skriver Kaptajnløjtnant Klaumann: »... Nu begynder desværre den Aarstid, som gør Stationen ubehagelig; thi naar det stormer, har man kun Valget mellem at kede sig om Bord, eller være urolig i Land.«

Officererne i Vagtskibet havde lavere Diæter end i Skibe paa Togt; de havde saaledes ikke Søtillæg, og Messen havde ikke Inventariepenge; derimod havde de tre Officerer, der skiftedes til at gøre Inspektionstjeneste paa

Helsingørs Skibsbro, 9 Mark daglig i Diætpenge, men gik til Gengæld ud af Skibskost; Næstkommanderende, som ikke deltog i denne Tjeneste, havde ingen ekstra Fortjeneste.

Efter endt Station i 1845 indstillede Kaptajnløjtnant Polder til Kollegiet, at Messemedlemmers økonomiske Forhold i Vagtskibet forbedredes af Hensyn til, at Helsingør var et dyrt Opholdssted.

Kollegiet billigede Forslaget og indstillede til Kongen, at Messen fik Inventariepenge og dens Medlemmer Søtillæg som i Skibe paa Togt, mod at Diætpengene for Inspektionsofficererne paa *Helsingør Skibsbro* nedsattes fra 9 til 6 Mark, hvilket fik kgl. Approb. d. 1. Februar 1846.

VAGTSKIBETS VIRKSOMHED

Vagtskibets Plads var ved *Snekkerstens Pynt* i V. S. V. $^1/_4$ V. og *Kronborgs* højeste Taarn i N. N. V. i 11 Fv. Vand. Skibet laa fortøjet med to Ankre, som stod i S. t. Ø. og N. t. V. med Bøje paa begge Ankre (henholdsvis med 100 og 90 Favne Kæde); det var et ret besværligt Arbejde at holde Fortøjningerne klare, og det hændte ikke sjældent, at Vagtskibet blev paasejlet, navnlig af Skibe under Letning eller Ankerliggere, som drev for deres Ankre.

Daglig Tjeneste. Naar det almindelige Skibsarbejde var udført, forfærdigede Mandskabet Maatter, Sejsinger, Platting, Skibmandsgarn, Stropper af Brandgods m. m., hvilke Sager blev afleveret til *Holmen* mod ny Levering af Brandgods.

Af og til øvedes Lodhivning og Kanonekscersits; Skydning efter Maal med Gevær og Pistol; Træffere belønnedes med ekstra Brændevin.

Om Morgenen i Magsvejr blev Bovenbramstængerne sat omhoug og Bram- og Bovenbram-Ræer optagne og strøget igen for Natten. — I haardt Vejr blev hele Rejsningen strøget; Mærseræerne til Dæks; Fastestængerne strøgne og Underræerne lagt paa Lønningen.

Fartøjerne hejstes om Aftenen og sattes i Vandet igen næste Morgen.

Vagtskud blev i Begyndelsen afgivet til følgende Tider samtidig med, at Fyret paa *Kronborg* slukkedes og tændtes:

	Morgen	Aften.
April og September Maaned	3	9
Maj—August	2	10
Oktober—December	4	8

Forinden Vagtskuddet om Morgenen og efter Skuddet om Aftenen maatte intet Skib passere Toldlinien.

Den 12. Juli 1828 gav Kollegiet efter Anmodning fra Karantænevæsenet

Ordre til at skyde »af Vagt« Kl. 4 Fm., for at Karantænevæsenets Betjente kunde vide, at de til dette Tidspunkt skulde møde til Tjeneste ved Toldklareringen, der begyndte Tjenesten paa dette Tidspunkt.

Generaltoldkammeret ansaa det imidlertid i Aaret 1838 for tjenligt, at Vagtskuddet paa Vagtskibet i Sundet affyredes paa de Tider, Klareringen begyndte og ophørte paa Toldkammeret (indkommen Skrivelse til Admiralitetskontoret Nr. 816 af 15. December 1838), og fra den Tid blev Vagtskuddet afgivet i Maanederne April—September begge incl. Kl. 4 Fm. og 10 Em., den øvrige Tid af Aaret Kl. 6 Fm. og Kl. 8 Em.

I Journalen noteredes daglig de passerende Sejlere, der naturligvis vekslede stærkt med Aarstiderne; de var størst i Maanederne Maj—September, ikke sjældent over 100 pr. Dag.

Morgen og Aften noteredes Strømmens Sætning og Fart, samt om Kronborg Fyrs Klarhed.

Provianten kompleteredes en Gang hver Maaned. 1 Officer, Proviantforvalteren, 1 Underofficer og 1 Mand tog ind til Helsingør, lejede en Vogn og kørte til Proviantgaarden i København, hvor Provianten lastedes i en Kongebaad, som førte alt til Briggen.

Baaden *Helsingør* tog af og til til København med tomt Fadeværk og kom tilbage med Brændsel; Officererne skiftedes til at føre den og fik sig derved en lille Sommerferie.

Landlov for Mandskabet gaves kun om Søndagen fra Middag til Kl. 6—8 Aften.

De Skibe, som laa i Karantæne, blev hyppigt inspicerede af Patrouillefartøjet ført af en Officer fra Vagtskibet for at forhindre utilladelig Handel.

Vagtskibet assisterede endvidere Flaadens Skibe, naar de laa opankret paa Rheden for udgaaende, paa forskellig Maade; saaledes med Vandforsyning, Erstatning af Mandskab, der var bleven sygt eller agterudsejlet, Postbesørgelse m. m.; udgaaende Skibe bragte det ofte tjenstlige Skrivelser fra Kollegiet m. m.

Vagtskibet i Sundet blev desuden af Kollegiet ofte brugt som et Slags Forsøgsskib for Nyindretninger i Marinen, saaledes med ny Slutholter til Bramstængerne i 1814—15, med Patentglas i Dækkene; med Marinens nybyggede Rofartøjer til Skibene m. m., og naar Forholdene tillod det, foretoges som nævnt Opmaalingsarbejder i Sommerens Løb af Sundet efter Admiralitets-Kollegiets Bestemmelse af Vagtskibets Officerer og Mandskab med Fartøjer fra Vagtskibet, og dette Arbejde bidrog i væsentlig Grad til Afveksling i den daglige, ret ensformige Tjeneste ombord, hvor Tiden ofte kunde falde lang.

Om Vagtskibet ved Helsingør findes iøvrigt Beskrivelse i:

1) H. B. Dahlerup: Mit Livs Begivenheder 1815—1848, Side 121.
2) Zahrtmann: Admiral C. C. Zahrtmann. — En Mand og en Slægts Historie (1927, Side 106).
3) A. G. Drachmann: Svundne Tider. Min Rejse gennem Livet. Anden Del Side 43.

Vagtskibsstationen i Store Bælt

Ved Odenseforliget mellem Danmark og Hansestæderne i Aaret 1560 maatte Stæderne erkende Forpligtelsen til at anlægge »Bælttold« (Strømtold), og fra den Tid har der sikkert været stationeret Krigsskib i Store Bælt for at vaage over Overholdelsen af Forpligtelsen. H. G. Garde udtaler (D. d. n. Sømagt 1535—1700 S. 102), at i Tidsrummet 1571—88 holdtes næsten stadigt et Vagtskib i Øresund og et i Store Bælt, ligesom der ofte sendtes disse Forstærkning af flere Skibe for at forhindre de ikke sjældne Forsøg af Handelsskibe paa at passere uden at erlægge Told.

Men der var en anden Grund til ogsaa udenfor Krigstid at holde et fast Orlogsfartøj i dette Farvand, og det var dels at bevogte den alfare Rejserute over Bæltet til de sydlige Dele af Riget for de kongelige Personer og vigtige officielle Sendelser, dels at have et saa hurtigsejlende Fartøj som muligt, for at Overfarten kunde ske i den kortest mulige Tid.

Det har dog altid, undtagen i urolige Tider, været mindre Fartøjer, der stationeredes her; ser man Opgivelserne igennem fra 1720, er det som Regel en Snau, Hukkert eller Kongejagt, der er opført som Vagtskib i Store Bælt.

I Aaret 1802 blev det af Hensyn til Besparelse ved kgl. Resol. af 12. Marts approberet, at for Fremtiden skulde Vagtskibstjenesten i Store Bælt alene besørges af en af de nye Lodsbaade under en Søofficers Kommando med et paapasseligt Mandskab.

Tjenesten besørgedes fra Aaret 1814 paa Grundlag af:

Instruks for Vagtskibschefen paa Bæltet.

§ 1.

Med det til Vagtskibs-Posten i Bæltet hørende 2 Fartøjer, nemlig Dæksbaaden og 16 Aarer Chaluppen skal han anligge ved Knudshoved, som det nærmeste Sted, for i Tilfælde at være i Activitet i Farvandet paa Bæltet.

§ 2.

Han skal tilholde alle igennem Bæltet passerende Skibe at sætte paa Nyborg Rhed, for paa Nyborg Toldkammer at clarere og erlægge Hans

Majestæt Told og Rigtighed, dog paaagtes at de Skibe, som komme Norden fra, eller fra noget Østlig eller Vestlig Nordenfor Knudshoved beliggende Sted og hvis Toldsedler og Papirer vise at de ikke passerer den Linie, som trækkes fra Knudshoved, Sprogøe og Halskov Rev, men er destinerede til Steder Norden for denne Linie — og omvendt de Fartøjer som sejle i Farvandet Synden for Knudshoved, Sprogøe og Halskov Rhed, og hvis Papirer vise at de komme fra Stæder beliggende Synden for denne Linie, hvad enten Østlig eller Vestlig, og destinerede til Stæder Synden for denne Linie, behøve ikke at melde sig paa Nyborg Strøm Toldkammer.

§ 3.

For at forekomme al Underslæb haver han at holde over at alle Skibe, naar de ere clarerede, foreviser ham deres Toldsedler.

§ 4.

Han skal i Almindelighed have Opsyn med alle de i Nyborg Fjord passerende og landsøgende Baade og Fartøjer, og naar Formodning haves, at der med Contrebande og Toldforsvegne Varer søges at i Landbringes eller at udføres, lader han samme reqvirere og om deslige Varer antreffes, da dem til Confiscation at anholde.

§ 5.

Især skal han have Indseende med Slipshavn, at der ej ulovligt med Contrebande og Toldforsvegne Varers Ind- eller Udførsel bliver foretaget, og naar saadant formodes, da deslige ved Eftersøgning befindende Contrebande og Toldforsvegne Varer til Confiscation at lade anholde.

§ 6.

Ved saadan Anholdelse er fornøden, at de som med deslige Varer attraperes, tillige bliver anholdte, efterdi saadanne ikke alene staar til Ansvar i Mangel af Ejermanden, men og som Medhjælper i Toldsvig, efter Told-Ordonancen, ere strafskyldige.

§ 7.

Hvad saaledes af Contrebande og Toldforsvegne Varer antreffes, henbringes til Nyborg Toldbod for derudi hans egne eller dertil Committeredes Overværelse at vorde aabnet, efterset og eftermaalt, hvorefter Fortegnelse forfattes og af vedkommende Officer og Toldofficianter underskrives, hvoraf Officeren meddeles et ligelydende Exemplar, som tilligemed hans Relation om Tildragelsen indsendes til det Kongelige Generaltoldkammer.

VAGTSKIBSCHEFERNE I STORE BÆLT

				Kommandoen hejst.
1814	Lodsbaaden	»Grimstad«	Kaptajn J. A. Suenson (Premierløjtn. T. E. Rosenørn)	1/5—12/12
1815	—	»Høgen«	Kaptajn J. A. Suenson (Premierløjtn. T. E. Rosenørn)	13/3—20/11
1816	—	—	Kaptajnløjtn. C. Grove (Premierløjtn. O. C. Lange)	1/4—24/11
1817	—	—	Kaptajnløjtn. C. Grove (Premierløjtn. O. C. Lange)	1/4—20/11
1818	—	—	Kaptajnløjtn. C. H. L. Donner (Premierløjtn. C. Gran)	2/4—19/11
1819	—	—	Kaptajnløjtn. C. H. L. Donner (Premierløjtn. P. W. J. Havn)	1/4—15/11
1820	—	—	Kaptajnløjtn. C. Lütken	9/4— 1/10
	—	—	— P. W. J. Havn (Premierløjtn. O. F. Lütken)	1/10—19/11
1821	—	—	Kaptajnløjtn. P. N. Skibsted (Premierløjtn. O. F. Lütken)	4/4—17/11
1822	—	—	Kaptajnløjtn. P. U. Bruun (Premierløjtn. R. Braag)	4/4—17/11
1823	—	—	Kaptajnløjtn. P. U. Bruun (Premierløjtn. J. P. Findt)	3/4—13/11
1824	—	—	Kaptajnløjtn. C. J. F. Hedemann (Premierløjtn. A. G. von Ellbrecht)	1/14—17/11
1825	—	—	Kaptajnløjtn. P. W. J. Havn (Premierløjtn. A. G. von Ellbrecht)	1/4—17/11
1826	—	—	Kaptajnløjtn. H. G. Garde (Premierløjtn. H. Fisker)	2/4—19/11
1827	—	—	Kaptajnløjtn. H. G. Garde (Premierløjtn. H. Fisker)	1/4—15/11
1828	Skonnerten	»Delphinen«	Kaptajnløjtn. H. G. Garde (Premierløjtn. A. C. Kierulff)	3/4—15/11
1829	—	—	Kaptajnløjtn. H. B. Thomsen (Premierløjtn. A. C. Kierulff)	1/4—15/11
1830	—	—	Kaptajnløjtn. O. F. Lütken (Premierløjtn. A. C. Kierulff)	1/4—15/11
1831	—	—	Kaptajnløjtn. C. F. Wilkens (Premierløjtn. E. C. Walterstorff)	3/4— 8/12
1832	—	—	Kaptajnløjtn. C. F. Wilkens (Premierløjtn. E. C. Walterstorff)	1/4—15/11
1833	—	»Pilen«	Kaptajnløjtn. A. G. von Ellbrecht (Kaptajnløjtn. J. Langemarck)	1/4—15/11
1834	—	—	Kaptajnløjtn. A. G. von Ellbrecht (Premierløjtn. M. Meyer)	3/4—16/12
1835	—	—	Kaptajnløjtn. A. G. von Ellbrecht (Premierløjtn. M. Meyer)	2/4—15/11

1836	Skonnerten	»Pilen«	Kaptajnløjtn. F. A. Paludan (Kaptajnløjtn. P. C. Bruun)	3/4—16/11
1837	—	»Delphinen«	Kaptajn H. C. Bodenhoff (Kaptajnløjtn. P. C. Bruun)	1/4—16/11
1838	—	—	Kaptajnløjtn. F. A. Paludan (Premierløjtn. J. A. K. Næser)	17/4—15/11
1839	—	—	Kaptajnløjtn. P. T. Grove (Premierløjtn. P. C. Bruun)	3/4—17/11
1840	—	—	Kaptajnløjtn. J. G. Schneider (Kaptajnløjtn. E. W. Normann)	1/4—15/11
1841	—	—	Kaptajnløjtn. H. Fæster (Premierløjtnant J. L. Gottlieb)	1/4—15/11
1842	—	»Pilen«	Kaptajnløjtn. J. A. K. Næser (Premierløjtn. H. Steenbach)	3/4—16/11
1843	—	—	Kaptajnløjtn. J. A. Meyer (Premierløjtn. E. Wulff)	1/4—16/11
1844	—	—	Kaptajnløjtn. M. N. Suenson (Premierløjtn. C. M. Meinertz)	1/4—16/11
1845	—	—	Kaptajnløjtn. M. E. Raffenberg (Premierløjtn. C. A. Meyer)	11/4— 3/11
1846	—	—	Kaptajnløjtn. H. C. Polder (Premierløjtn. F. C. Feilberg)	2/4—15/11
1847	—	—	Kaptajnløjtn. F. R. E. M. Dirckinck Holmfeld (Premierløjtn. H. J. A. Hagen)	2/4—14/11

De i ( ) nævnte Officerer var Chefer for Stationen om Vinteren.

§ 8.

Den Person eller de som med Contrebande og Toldforsvegne Varer antreffes, indbringes til Nyborg Toldbod, paa det Tolderne enten af saadanne kan fordre og bekomme Caution og Forsikring, for hvad Ansvar af Sagen kan flyde eller, og til Undgældelse paa Kroppen efter Anordningen at lade saadanne arrestere.

§ 9.

Confiscationen selv bliver ved Nyborg Toldkammer at behandle og afgiøre efter Anordningerne.

§ 10.

Naar Vind og Vejrlig tillader det, lader han Dæksbaaden og Chaluppen flittig krydse imellem Knudshoved og Sprogøe og idelig have Opsyn under Sprogøe for desbedre at oppasse de igennem Bæltet passerende Skippere.

§ 11.

Naar han selv med det ene af Fartøjerne maatte være fraværende, da skal den ham underlagte Løjtnant forblive tilbage ved Slipshavn eller Knudshoved

for at beobagte alt det, som er befalet om Strøm Toldens Klarering, som og at forevise Toldsedlen, naar den er klareret.

§ 12.

Skulle Strand Inspekteuren reqvirere noget Fartøj samt Krudt og Kugler, da haver han at assistere ham, som og med det reqvirerede Krudt og Kugler imod Qvittering, hvis Forbrugelse siden med Regning maa bevises.

§ 13.

Saalænge Vejrliget det tillader, skal han altid føre Konge-Vimpel fra Toppen og ikke tillade, at nogen fremmed Nations Coffardi Skib fører Flag eller Vimpel fra Toppen. Til den Ende skal han nøjagtig holde over Forordningerne om Flag og Vimpel Føring, som i Placaten af 6. Dcbr. 1776 ere indrykkede, dog iagtages hvad nærmere i den 15. Post befales.

§ 14.

Skulde det indfalde, at noget af Vagtskibets Mandskab enten behøves at arresteres eller passere igennem Toldbod Porten, haver han i første Tilfælde at hensende Arrestanten til Raadstuen og i sidste Tilfælde hos Commandanten i Nyborg at reqvirere fri Passage igennem Porten for den eller de af Skibets Mandskab, som skal passere.

§ 15.

Vagtskibs Chefen paalægges hermed at give Transportforvalteren og alle andre, der have med Postens Overfart fra Nyborg til Corsøer at bestille, hans Raad og Formeening (naar samme forlanges ellers ikke) i tvivlsomme Tilfælde, om Posten efter Vind og Vejrs og øvrige Omstændigheders Beskaffenhed rimeligvis kunde befordres paa den Tid eller ikke, ved hvilken Vagtskibs Chefens Formeening eller Raad vil have fritaget ham for Ansvar i Henseende til Følgerne. — Ligeledes naar den kongelige General-Post-Direction forlanger saadant, meddele samme hans Betænkning om Postens Overfart paa en eller anden Tid var efter Omstændighederne mulig eller ikke, paa det velbemeldte General-Post-Direction med desto større Vished kan skønne, hvorvidt de af Transportforvalteren til Postens Forsendelse anbringende Aarsager kunde være antagelige, ved hvilken Betænkning Vagtskibs-Chefen og skal være uden Ansvar, allene at han i den sædvanlige Logbog og Journal lader antegne alle Omstændigheder af Vind og Veir, Kuling m. m. og er Os ansvarlig for sammes Rigtighed og deraf i Tilfælde, naar det maatte forlanges, kan opgive disse Omstændigheder og derpaa grunde hans Formeening; videre maa Vagtskibs Chefen ikke melere sig i denne Sag eller paa nogen Maade befale eller forcere Transportforvalteren eller øvrige

vedkommende at overføre Posten endskiønt Vagtskibs-Chefen efter Omstændighederne og sit Skiønnende formeener Overfarten paa den Tid var mulig. — Videre melder han Os ugentlig hvad Skibe, hvorfra og hvorhen, der passerede Bæltet og øvrigt mærkværdigt.

§ 16.

Da Hans Majestæt ved allerhøjeste Befaling af 2. August 1779 har behaget saaledes at befale og anordne:

1) At alle de Matroser, være sig af Vore Undersaatter eller andre, som fra fremmede Krigs-Skibe deserterer, eller søge deres Tilflugt til et af Vore Krigs-Skibe eller en af Vore Havne, skal modtages og nyde Beskyttelse, med mindre det Krigs-Skib, de ere bortrømte fra, tilhører en Nation med hvilken Vi kunde have indgaaet et Cartel.

2) Ligeledes ville Vi at alle Matroser, som fra andre Nationers Coffardi-Skibe gaar over paa et af Vore Krigs-Skibe eller en af Vore Havne for der at søge Skyts og Tilflugt, hvad enten bemeldte Matroser ere Vore Undersaatter eller fremmede, skal modtages og (uden at afgive andre i de saaledes bortrømte danske Matrosers Sted, hverken i Freds- eller Krigs-Tider) gives Protection; dog bliver det de fremmede Skippere uformeent, om de finder det for godt og dertil have gyldig Aarsag, at lade de saaledes fra deres Coffardi-Skibe bortrømte Matroser tiltale, for at erholde Dom over dem til deres Hyre-Contrakters Opfyldelse og at lade Dommen imod dem paa lovlig Maade exeqvere; men ifald en saadan bortrømt dansk Matros er indrolleret til Vores Tieneste og er uden Tilladelse eller Pas gaaet bort at tiene paa fremmede Skibe, da kan ingen Tiltale af Skipperen efter Lands Lov og Ret have Sted imod ham; ligeledes kan ei heller slig Tiltale tilstaaes, naar den danske Matros, som haver Frihed at fare med fremmede Handels-Skibe, lovlig kunde bevise, at han havde løbet Fare for at blive presset til fremmed Krigs-Tieneste, og at flere af hans Landsmænd har haft saadan Skiæbne paa den Nations Coffardi-Skib, fra hvilken han er bortrømt.

3) Skulle der findes Nationer, om hvilke man med Vished veed, at de har antaget det Principium, altid og bestandig at udlevere de fra fremmede Coffardi-Skibe bortrømte Matroser, saa skal med saadanne Nationers Coffardi-Skibe i Vore Havne paa samme Maade forholdes, saalænge som bemeldte Nationer derudi hos dem ikke giøre nogen Forandring, til hvilken Ende derom tilforladelig Efterretning besørges igennem Vort udenlandske Departement fra Vore Consuler, og samme skal vorde Collegii meddelt.

4) Hvad endelig Vore indrollerede Matroser angaar, som enten ikke haver Pas at tiene hos fremmede eller hvis Tid er udløbet, da skal de fratages en fremmed Skipper, og tvinges til at forlade ham, saasnart erfares at de ere ombord paa hans Skib. — Saa haver Chefen af Vagtskibet paa

Bæltet nøjagtig at observere denne Hans Majestæts allernaadigste Villie i forefaldne Tilfælde.

§ 17.

I Henseende til Skibe, som maatte komme fra smittede eller mistænkelige Stæder, haver han nøje at paasee, at de Foranstaltninger, som enten ere eller herefter giøres for Qvarantainen, nøje overholdes. — Han tiltræder Qvarantaine-Commissionen i Nyborg som Medlem.

§ 18.

Da Logbogens Indhold skal tiene som en uimodsigelig og sandfærdig Oplysning om det passerede, saa haver han nøje at paasee, at den føres nøjagtig og ordentlig og daglig eftersees og attesteres af Lieutenanten.

§ 19.

Chaluppen forbliver Vinteren over ved Posten; til Efteraaret vil han derfor faa nærmere Ordre, naar han selv skal forlade Stationen og da instruere den efterblivende Officer.

§ 20.

Udi alle Ting bruger han saadan Conduite og Sømandsskab, som han agter at tilsvare og være bekendt.

Admiralitets- og Commissariatets Collegio, d. 10. Maj 1814.

Wleugel. Grove.

Den 22. Marts 1847 ændredes Instruksen og fik følgende Ordlyd:

§ 1.

Chefen skal tilholde alle gennem Bæltet passerende Skibe at sætte paa Nyborg Fjord, for at klarere Strømtolden, enten paa Nyborg Strømtoldkammer eller paa Kontoret i Slipshavn; dog bemærkes, at de nordfra kommende Skibe, hvis Toldsedler og Papirer vise, at de ere bestemte til Steder nordenfor Toldlinien mellem Knudshoved og Halskov, ikke behøve at Strøm-Toldklarere; og at ligeledes de sydfra kommende Skibe, der ere bestemte til Steder sønden for bemeldte Toldlinie, heller ikke behøve at klarere Strømtolden.

§ 2.

Vagtskibet skal tage Station i Slipshavn og, naar der sættes til med Iis ved Nyborg, paa hvilken Post, det forbliver indtil anden Ordre gives. Dæksbaaden eller et andet Fartøj skal jevnligen holdes krydsende under Sprogøe, for derfra desto bedre at oppasse de gennem Bæltet passerende Skibe.

§ 3.

Vagtskibet skal af og til, naar Vind og Vejr tillader det, krydse paa Toldlinien mellem Knudshoved og Halskov. Naar dette er Tilfældet, skal Dæksbaad eller et andet Fartøj forblive ved Slipshavn under en subaltern Officers Commando, for derfra at oppasse de passerende Skibe.

§ 4.

Ved Overtagelsen og Fratrædelsen af Commandoen har De at gøre Melding derom til Guvernementet over Fyens Stift.

§ 5.

Paa Toldvæsenets Forlangende, yder De saavidt muligt, al den Assistance som i nødende Tilfælde maatte begæres til den kgl. Tjenestes Tarv.

§ 6.

Ved Deres Ankomst til Nyborg tiltræder De den derværende Karantæne Commission, og De har at yde Karantænevæsenet behørig Assistance, naar saadant i nødende Tilfælde skulde være fornødent, i hvilket Fald Regning over de derved foraarsagede Omkostninger blive at indsende hertil, for at de kunne søges refunderede.

§ 7.

Saalænge Vejrliget tillader det, skal Vagtskibet altid føre Kongevimpel fra Toppen.

§ 8.

Hvad der indeholdes i Placaten af 6. December 1776 om danske Coffardiskibes Flag og Vimpelføring søges overholdt, hvorimod der indtil videre *ikke* tages Notice af Vimpelføringen paa fremmede Nationers Skibe.

§ 9.

Salut maa ikke fordres eller besvares af Vagtskibet, uden at dette særskilt saluteres af de i Bæltet kommende fremmede Nationers Krigsskibe, der salutere Nyborg Fæstning og derfra blive betakkede.

§ 10.

Skulde nogen fremmed Orlogsmand undlade at salutere Nyborg Fæstning, har De at forhøre om Aarsagen dertil og strax derom at afgive Rapport hertil Collegiet.

§ 11.

Ved allerhøjeste Resolution af 21. May 1837 er bestemt:

1) at den Protection der ifølge Cabinets Ordren af 2. August 1779 (optaget i Anhanget til Søkrigsartikelbrevet under Nr. 3) blot at give alle saa-

vel danske som fremmede Matroser der fra fremmede Krigsskibe desertere, eller søge Tilflugt til et dansk Krigsskib for Fremtiden *ikkun* bliver at give Matroser, der ere Hs. Mayestæt Kongens egne Undersaatter, naar de som tjenende paa fremmede Nationers Krigs- eller Handelsskibe melde sig derom paa et dansk Krigsskib, dog saaledes at den undvegne Matros ikke kan paastaa at faa sin tilgodehavende Hyre, uden forsaavidt Reisen før hans Undvigelse var fuldført, men at det bliver fremmede Skippere uforment, om de finde for godt og de undvegne Matroser dertil have givet Anledning, at lade dem tiltale for at erholde Dom over dem og Dommen paa lovlig Maade exeqvere, derimod overlades det til Cheferne for de danske Krigsskibe i ethvert enkelt Tilfælde at afgøre, hvorvidt de maatte finde tilstrækkelig Anledning til at modtage og beskytte eller til at nægte Modtagelsen af Desertører fra fremmede Krigsskibe, som maatte udgive sig for Hs. Mayestæt Kongens Undersaatter.

2) at den 67 § i Forordningen angaaende Søindrolleringsvæsenet i Danmark, dateret den 8. Januar 1802 maa for Krigsskibschefernes Vedkommende forandres derhen, at det i Fredstid, og naar der ikke ved speciel Befaling bestemmes anderledes, kun paaligger Cheferne for danske Krigsskibe i danske Havne og paa danske Rheder at fratage fremmede Handelsskibe de Matroser af Hs. Mayestæts Undersaatter, der maatte være deserterede fra danske Krigsskibe.

§ 12.

Det anbefales Dem at paase, at Logbogen i Overensstemmelse med den Formular, der under No. IX er vedføjet Søkrigsartikelbrevet, kommer til at indeholde Rubrikker for Dybde og Grundart, samt at Lodskuddene, naar Vagtskibet er under Seil, indføres tydeligen hver for sig.

§ 13.

Lærlingerne af Corpsene bør undervises og øves i Alt, hvad der kan gøre dem dygtige til Tjenesten, og der bør i det Hele føres nøie Tilsyn med deres Opførsel.

§ 14.

I ethvert Tilfælde, hvor nogensomhelst Straf uden Dom anvendes ombord i Vagtskibet, bør der i Justitsprotokollen gøres Tilførsel om den begaaede Forseelse, den derfor anvendte Straf, og naar denne paa Stedet er blevet fuldbyrdet, om Aarsagen til den i saa Henseende tagne Beslutning, da ingen arbitrær Straf over 6 Slag Tamp maa uden speciel Grund exeqveres førend Dagen efter, at Forseelsen er begaaet og nøie oplyst.

§ 15.

Naar De efter nærmere Ordre afgaar fra Vagtskibsstationen, instruere De den efterblivende Højestcommanderende Officer ved Stationen om, at han saalænge Vejrliget tillader det, holder begge Stationens Fartøjer mobile og et af dem i Activitet, for at oppasse de igennem Bæltet passerende Skibe.

§ 16.

Det anbefales Dem at sørge for at den Rulle, som De efter Søkrigsartikelbrevets Nr. 202 ved Togtets Ende skal indgive til Hvervningen, indeholder Oplysning for de Værnepligtiges Vedkommende saavel om dem der formenes qvalificerede til at forfremmes i Befarenheds Caracter, som om dem, der antages at have været udcommanderede med for høi Befarenhed.

§ 17.

De sender ugentlig Rapport hertil, hvori optages de nogenlunde paalidelige Efterretninger fra Søen, som skønnes at kunne interessere Collegiet og hvormed bør følge Udtog af Journalen over Veir og Vind. Skulde noget af Betydenhed forefalde, afsender De straks Rapport derom.

§ 18.

Som Chef for Vagtskibet retter De Dem efter Krigsartiklerne og øvrige Anordninger. — Dersom Tilfælde skulde møde, for hvilken i denne Instrux ikke er givet Forholdsregler eller Vejledning til at kende efter, er det naar disses Beskaffenhed ikke tillader først at indhente Collegiets Resolution, overladt til Dem at bruge saadan Conduite, som er meest passende efter Omstændighederne og Tilfældets Beskaffenhed, og som De agter at forsvare.

§ 19.

Denne Instrux forbliver beroende ved Vagtskibets Station.

Holsten — Schønheyder — Kinck — Wiborg.

/Suenson.

Stationsfartøjerne bestod som nævnt i Instruksen af en Søllingsk Lodsbaad og en armeret 16 Aarers Chalup; deres Hovedopgave var at krydse i Søen og opbringe Fartøjer, som vilde unddrage sig Klareringen i Nyborg; men desuden anvendtes Chaluppen til i stille Vejr enten at afhente kgl. Personer under deres Overfart paa Bæltet eller til at bugsere det Fartøj, hvorpaa disse befandt sig, ind til eller ud af Havn. — I Aarene 1815—1819 og 1820—1823 var desuden det letsejlende Fartøj *Husum,* bygget i 1813 som Parlamentærfartøj mellem Ejderen og Helgoland, attacheret Stationen

i St. Bælt for at anvendes ved de kgl. Herskabers Overfart her og tillige mellem Fyen og Als; men efter at Dampskibet *Kiel* var anskaffet i 1824, ophørte dets Virksomhed. Paa et Par Mand nær, som ansattes fast til at passe Fartøjet, bemandedes det af Vagtskibspostens Mandskab.

Efterhaanden som Farten i Aarenes Løb tiltog gennem St. Bælt, tilfredsstillede Stationsfartøjerne ikke, saaledes som det fremgaar af efterfølgende Skrivelse fra Generaltoldkammer og Kommerce-Kollegiet af 2. September 1826:

»Foranlediget ved at flere Skibe nu end forhen gennemsejle Store Bælt uden at klarere Strømtoldrettighederne ved Nyborg, og da det med Hensyn til Sund- og Strømtold-Herlighederne er af Vigtighed, at fortsætlig Unddragelse fra sammes Erlæggelse, saa meget som muligt opdages og paatales, har Collegiet ladet sig oplyse Beskaffenheden af det Tilsyn, som Vagtskibet i den Henseende for Tiden fører med Farten gjennem Store Bælt.

Man er derved blevet underrettet om, at der til Vagtskibsstationen for nærværende Tid kun hører en Dæksbaad af de saakaldte Søllingske, der i Almindelighed er beliggende ved Slipshavn Broe og kaldes Vagtskib. — — Den bruges i Følge Meddelelse kun sjældent til Krydsning i Bæltet, da den skal være meget slet sejlende, hvorimod dette ene foretages med en, til Stationen endvidere hørende, armeret Chaluppe, paa 16 Aarer, som skal være et vel sejlende Fartøj, men som dog kun bruges, naar Vind og Vejr er passende. — Det synes herefter, som om Gjennemsejlingerne i Store Bælt ere mindre vel paaagtede, dels fordi de netop ere blottede for Tilsyn, naar de meest skulde være det underkastede, nemlig naar Gjennemsejlingen formedelst rask Kuling er begunstiget og dels fordi Chaluppen, formedelst sin afsides Beliggenhed ved Slipshavn hos Vagtskibet, har i godt Vejr for langt at sejle, førend det kan naae Skibe, som under Sjællands Kyst foretage Gjennemsejlingen.

Strømtoldinspektøren Commandør Captajn Wilde har derfor efter Collegiets Opfordring, foreslaaet enten at en armeret Chaluppe gives saaledes som før Krigen var Tilfældet, stadig Station paa Sprogøe eller som han anser for gavnligere, at der til Stationen hørte et hurtigt sejlende Dæksfartøj af saadan Størrelse og Bygning, at det kunde holde Søen uden Hensyn til Vejret, naar uanmeldte Gjennemsejlinger foretages.

Farten gennem Store Bælt tiltager aarligen og det i den Grad, at der nu om Aaret bliver klareret over 2000 Skibe, medens der de første Aar efter Freden kun passerede 4 à 500. — Da der desuden blandt disse Skibe er langt flere fremmede end før, saa er det nu af saa meget mere Vigtighed, at de tilholdes at klarere, som Farvandets Vidtløftighed begunstige Gjennemsejlingerne.

Collegiet maa derfor ved herom at underrette tjenstligt overlade Admi-

ralitets og Commissariats Collegium at træffe saadanne Foranstaltninger, som maatte findes passende til at forebygge uanmeldte Forbisejlinger, og til, at de Skibe og Fartøjer, som forsøge derpaa, saameget som muligt blive tvungne til Klareringspligtens Opfyldelse.«

Admiralitetet indhentede Chefen for Vagtskibet i St. Bælts Udtalelse i Sagen, hvoraf skal anføres:

»— — Den 1. April blev den her ved Stationen oplagte Lodsbaad *Høgen* udlagt paa sit sædvanlige Sted i Slipshavn, hvor og Mandskabet paa den ligeledes til Stationen hørende armerede 16 Aarers Chaluppe, ligesom de foregaaende Aar, naar dette Fartøj ej bruges i Bæltet, er indkvarteret i de til Batteriet der hørende Huse. I Lodsbaaden kan de ikke være, da den er meget for liden dertil.

Fra Slipshavn og den tæt derved beliggende Knudshoved Pynt, hvorfra hele Farvandet kan overses, bliver der, saavelsom her fra Byen ved udsatte Udkig holdt den nøjagtigste Opsigt over ethvert i Sigte kommende Skib, og saasnart noget mistænkeligt er bemærket, som ved Signaler meldes fra Posterne, er den altid klarliggende 16 Aarers Chaluppe uopholdelig gaaet ud for at observere de mistænkelige og jage og opbringe dem, som maatte ville sejle forbi uden at klarere.

Foruden dette almindelige Opsyn er, som Instruktionen af 10. Maj 1814 § 10 byder, enten med Lodsbaaden eller Chaluppen krydset i Bæltet saa ofte som Omstændighederne tillade det, især har jeg i disigt Vejr og om Natten, naar Bæltet ej kan overses, flittigt lade krydse.«

Chefen anbefaler dernæst, at hvis der i Stedet for Lodsbaaden, som er i maadelig Tilstand, meget slet sejlende og ikke skikket til Krydsning i Bæltet, da den driver af, blev bygget et velsejlende Dæksfartøj, saaledes indrettet, at Mandskabet kunde leve om Bord, saa vilde det være muligt hermed næsten stedse at holde krydsende i Bæltet, især mellem Sprogø og Sjælland, hvor det er, at Forbisejling finder Sted.

»Ganske at forebygge Forbisejling i det 4 Mil brede Farvand er ganske umuligt, selv om man havde dobbelt saa mange velsejlende Fartøjer til Disposition, da det med stiv Kuling og om Natten vil være umuligt at forhindre det; derimod skulde Mulkten for Forbisejling forhøjes, da den nu er saa lav, at den frister Fartøjer til at unddrage sig Klareringen.«

Foranlediget heraf byggedes i Aaret 1827 et særligt Fartøj til Vagtskibsstationen i St. Bælt, som skulde være hurtigsejlende, saaledes at det i paakommende Tilfælde kunde bruges til Depèche og Efterretningstjeneste, og det blev Skonnerten *Delphinen,* til hvis Konstruktion Fabriksmester Schifter søgte Forbillede i Bermudas Skonnerterne, om hvis fortrinlige Sejlegenskaber man havde gode Erfaringer fra den vestindiske Station.

Da *Delphinen* trængte til Reparation, blev den i Aaret 1833 afløst af Skonnerten *Pilen,* der to Aar i Forvejen var bygget som Depechefartøj. Under en Sejlprøve med den nybyggede Kutter *Helsingør* i Svendborgsund d. 12. August kæntrede *Pilen* og sank paa 7 Fod Vand »under en Hvirvelvind, der pludselig blev til en Vandoase«. To Dage efter var Skonnerten bragt til Ankers ved Troense; ingen Mennesker omkom, og Skonnerten havde ikke lidt nogen Skade af Betydning paa Skroget.

I 1837 kom *Delphinen* igen til Tjeneste paa Stationen i St. Bælt efter at have gennemgaaet en større Reparation, hvorunder bl. a. Dækket var blevet løftet nogle Tommer for at give Skonnerten større Stivhed.

I Aaret 1836 foreslog Kaptajnløjtn. F. A. Paludan, at der i Stedet for Chaluppen skulde anskaffes en saakaldt *Bæltbaad med Dæk* til Stationen, da en saadan i de fleste Tilfælde stedse vilde opfylde sin Hensigt, men først i 1846 blev Dæksbaaden *Lærken* anskaffet til Stationen.

Vagtskibsstationens Besætning bestod fra Begyndelsen af:

Om Sommeren af	Om Vinteren af
2 Officerer	1 Officer
1 Forvalter og Skibssekretær	1 Regnskabsfører (fra 1829 Styrmanden)
1 Styrmand	12 Mand
2 Underofficerer	ialt 14
1 Tømmermand	
21 Mand	
ialt 28	

Der skete ingen Forandring, da Lodsbaaden blev erstattet med en Skonnert; derimod foreslog Stationschefen i Aaret 1836, at Forvalteren skulde forblive hele Aaret ved Stationen, hvilket Kollegiet bevilgede, saaledes at Vinterbesætningen blev 15 Mand.

Stationschefen i St. Bælt havde ifølge Forholdenes Natur ikke de Indtægter, som Stationschefen i Sundet; men nogen ekstra Indtægt havde han dog.

En kgl. Resol. af 16. Sept. 1740 bestemte, at de af Vagtskibets Mandskab paa St. Bælt, som assisterede Strandinspektøren, skulde nyde $^1/_{10}$ af alle Konfiskationer, efter at alle Omkostninger var fradragne, og den 20. Marts 1744 bestemtes, at Mandskabet skulde have $^2/_3$ af Konfiskationer, som de selv havde angivet.

I Henhold til Forordningen af 21. Juli 1802 tilfaldt Vagtmandskabet paa Vagtskibet Mulkter af de Fartøjer, som opbragtes for Forsøg paa at snige sig over Toldlinien. I Begyndelsen af dette Tidsrum opkrævede Stationschefen selv disse Mulkter; men i 1822 resolverede Kollegiet, at Mulkterne skulde bestemmes og opkræves af Toldvæsenet.

Den 27. Februar 1821 forespurgte Generaltoldkammeret Admiralitetet,

om ikke Chefen for Vagtskibet i Bæltet kunde tilstaas 24 Rbsk. Tegn af hvert klarerende Skib med Undtagelse af Baade under 5 Læster og svenske Fartøjer under 10 Læster, saaledes som for Vagtskibschefen i Sundet er anordnet, for at ikke den vilkaarlige Sportuleren efter Skippernes Godtbefindende skal give Anledning til Klage. — Kollegiet bifaldt i Skr. af 6 Marts 1821 med Glæde Forslaget, men udtalte Ønsket om, at Sportlen maatte blive opkrævet paa Toldkontoret og afleveret maanedsvis til Stationschefen; hvorimod Toldkammeret ønskede, at det skulde ske paa samme Maade som i Sundet, hvorved Vagtskibschefen desbedre sattes i Stand til at paase, at Skipperen havde klareret.

Men i Aaret 1838 indgav en Del indenlandske Skippere en Ansøgning til Kongen, hvori de klagede over det Ophold i Rejsens Fremme, de led ved at skulle melde sig til Stationschefen i Nyborg, og i Skr. af 10. November s. A. foreslog Toldkammeret, at Sportlen skulde ske paa den Maade, som Admiralitetet havde foreslaaet i 1821, hvilket dette naturligvis med Glæde gik ind paa.

Fra Aaret 1819 var Stationschefen Medlem af Sundhedskommissionen i Nyborg.

Stationsofficeren var tillige Indrulleringsofficer i Nyborg.

Styrmanden var den samme hvert Aar; indtil 1836 var han tillige Karantænebetjent; derefter overtog Forvalteren denne Virksomhed.

Stationstjenesten. Som det vil fremgaa af Instruksen var Vagtskibsstationen i St. Bælt etableret hele Aaret rundt, kun med reduceret Besætning om Vinteren, hvor Stationsfartøjet oplagdes i Nyborg, medens *Husum* om Efteraaret sejledes til København medtagende Sommerbesætningen.

Stationsbesætningen var indtil Aaret 1836 fordelt paa følgende Maade:

1) I *Slipshavn* til Udkig fra Knudshoved efter hvad der passerer i Bæltet og til at modtage Signaler derfra			5	Mand
Disse havde Kvarter i Landetatens Hus i Batteriet, hvor der tillige kogtes for dem.				
2) *Om Bord i Skonnerten* Styrmanden, 3 Regnskabsførere og 10 Md. ialt			14	—
8 af disse Mænd og een af dem i Slipshavn besatte Chaluppen, naar den skulde ud.				
3) I *Nyborg.* Til Vagt paa Broen og paa Volden Nyborg ved Signaliseringen	3	Mand		
og 3 Officersoppassere	3	—		
Desuden 2 Officerer og 1 Proviantregnskabsfører	3	—	9	—
		Ialt	28	Mand

Indtil Aaret 1828 oplagdes Stationsfartøjet omkring Midten af November; men i Skr. af 25. Oktober d. A. henstillede Generaltoldkammeret til Admiralitetet, at Vagtskibet i St. Bælt, nu da Stationen havde faaet et Fartøj, der var skikket til sildigt om Efteraaret og tidligt om Foraaret at paaagte Forbi-

sejlingerne, maatte holde Stationen lige saa længe som Vagtskibet i Sundet, samt for bedre at kunne forhindre Forbisejling gives Station paa et andet Sted end *Slipshavn* eller endog holdes krydsende i Farvandet. Admiralitetet svarede imødekommende, og Stationen fik Ordre til at holde de to til Stationen hørende Fartøjer mobile og i Aktivitet, saa længe Frost, Is eller Vejret ikke forhindrede det — men der blev ikke gjort nogen Forandring i Besætningens Størrelse, saaledes at fra Midten af November var kun Vinterbesætningen til Disposition.

Saaledes som Mandskabet var fordelt til Tjenesten, kunde begge Fartøjer ikke bemandes samtidigt paa kort Varsel, idet det tog 1 Time at faa de 6 Mand, som udfordredes dertil, fra *Nyborg* til *Slipshavn.* For at afhjælpe denne Mangel og i det hele taget gøre Stationen mere effektiv foreslog Stationschefen i Aaret 1836, Kaptajnløjtnant F. A. Paludan, at hele Stationen skulde forlægges til *Slipshavn,* hvilket kunde gøres ved at opføre et Bindingsværkshus til Beboelse for de to Officerer, Proviantregnskabsføreren og 11 Mand.

Kollegiet vilde ikke gaa med til at bekoste Opførelsen af en Bygning i *Slipshavn;* men Stationen fik Tilladelse til at istandsætte 2 Værelser, som Landetaten stillede til Disposition, saaledes at de kunde tjene til Beboelse for de Officerer, som saa skulde have fast Station der, i Stedet for i *Nyborg;* der blev indrettet fast Fortøjningsplads ved *Slipshavn* for Skonnerten, og Kvarteret for de 6 Mand i *Nyborg* blev opsagt. Om Vinteren blev herefter Skonnerten oplagt enten i *Nyborg* eller *Slipshavn,* efter Isforholdene.

Stationens Opgaver ifølge Instruksen var:

1) At forhindre Skibe i at unddrage sig Sundtolden ved at gaa gennem St. Bælt;

2) at notere alle Fartøjers Navn, Nationalitet m. m., som passerede Bæltet og ugentlig indsende Rapport herom til Admiralitetet;

3) at føre Journal over Vejrliget til Kontrol for Postens Overførelse over Bæltet.

Men desuden havde Stationen en Virksomhed, som mærkværdigvis ikke staar omtalt i Instruksen, og som for Officerernes Vedkommende endda gik frem for alt andet, nemlig Pligten til altid at følge med, naar nogen af de kgl. Personer overførtes paa Bæltet. Der var Tilfælde, hvor begge Officererne samtidig var borte fra Stationen i denne Tjeneste, ja, endog at Stationsfartøjet beordredes andetsteds hen for at overføre kgl. Personer, saa kunde Skibene passere Bæltet lige saa meget de vilde.

Naar Overfarten ikke fandt Sted med de kgl. Fartøjer, tog Stationschefen Kommandoen over Postsmakken, og han skulde sørge for, at der var Fartøjer disponible paa de forskellige Steder til at bringe Personer og Bagage i Land.

Skulde de kgl. Herskaber sydpaa, fulgte han med og tog Kommandoen over Postbaaden Bøjden—Mommark. — Benyttede de kgl. Personer ikke selve Stationsfartøjerne til Overfarten ledsagede disse ofte Postfartøjerne, selv efter at man var begyndt at benytte Dampskibe til Postfarten. Denne Virksomhed tiltog i høj Grad, efter at daværende Kronprins Frederik i 1840 blev Guvernør paa Fyn med Bolig i Odense, og fra 1843 fik Vagtskibschefen Ordre til at melde sig til Guvernementet.

I Aarenes Løb fik Stationen forskellige Ekstrahverv at udføre, hvoraf skal anføres:

I Aaret 1824 fik Stationschefen Ordre til nærmere at undersøge den nyopdagede *Snavegrund* ved NO Siden af Fyn.

Efter at Kaptajnløjtnant Zahrtmann var blevet Direktør for Søkortarkivet, fik han sat Fart i Opmaalingsarbejdet af de danske Farvande, og Stationsskibet i St. Bælt fik sin rigelige Part heraf. I Aaret 1827 fik Stationschefen en ganske kort Ordre til at opmaale Farvandet omkring Stationen, forsaavidt det ikke var til Hinder for Tjenesten, og indsende Resultaterne til Søkortarkivet. Men Aaret efter fik han en længere Instruks paa 5 Punkter, hvis Hovedindhold var, at Arbejdet fra ifjor skulde fortsættes, begyndende ved Refsnæs og fortsætte sydefter i Bæltet; »under Sejlads skulde Loddet altid holdes gaaende, og Chefen skulde i sin Rapport over Arbejdet udtale sig om de Foranstaltninger med Hensyn til Varder, Vagere, Lodsindretninger etc., man maatte tro, der paa forskellige Steder kunde gøres, endelig alt, som kan have Interesse for den tænkende Sømand.« Dette Arbejde fortsattes indtil Aaret 1832 incl. — I Aaret 1836 fik Stationschefen Ordre til nærmere at undersøge *Elefantgrunden* og til at opmaale Grundene omkring Sprogø, naar Tjenesten tillod det.

Samme Aar fik han Ordre til at besejle St. Bælt med Nyborg Lodserne og gøre dem bekendt med de Grunde, som efter de seneste Opmaalinger var aflagt i Bæltkortet. I sin Rapport om Foretagendet udtalte Chefen, at han havde fundet, at Bæltkortet var nøjagtigt, og at Lodserne var vel kendt med dette; men anbefalede dog at fortsætte disse Øvelser i Fremtiden, særlig nordefter gennem Sejrødybet, og han ansaa det for ønskeligt, at en Tønde blev udlagt paa *Bolsaksen* og *Elefantgrunden,* hvilket ogsaa skete.

I 1842 anvendtes nogen Tid til Opmaaling mellem Sjællands Rev, Hjelmen, Vejrø og Sejrø, og i 1843 var Stationschefen fra den 19.—30. Juli paa Opmaaling i Sejrøbugten og Svendborg Havn.

Endvidere foretoges i 1844 Opmaaling mellem Onsevig og Ravnsholtshage samt Kastagerhage.

Vagtskibet paa Elben

Som alle Grænsefloder har ogsaa Elben givet Anledning til mangen Tvist og Strid gennem Aarenes Løb.

Mellem Danmark og Hamborg kan man vistnok sige, at Grundlaget for Stridighederne, paa det Omraade, som her behandles, var det af Kejser Ferdinand II. den 24. Maj 1628 til Hamborg udstedte saakaldte *Elbprivilegium.* Ved dette bestemtes, at ingen maatte bygge Fæstninger ved Elben fra Hamborg og ud til Havet, at ingen maatte lægge Krigsskibe paa Elben, der kunde hindre eller skade Hamborgs Handel, og at ingen maatte kræve nogen Told paa Elben fra Hamborg til Havet.

Til Gengæld skulde Hamborg beskytte Floden mod fjendtlige Skibe og hævde Handelens Frihed paa den.

Dette Privilegium var særlig rettet mod Kong Christian IV., som i Aaret 1620 havde paabegyndt Anlægget af *Fæstningen Glückstadt* ved Elben, som han vilde gøre til en Stabelplads for Handelen der. Da Kongen ikke var blevet underrettet om Elbprivilegiet forinden dets Udstedelse, følte han sig fornærmet i sine Rettigheder, og som Modtræk forstærkede han i Aaret 1630 Fæstningsværkerne ved *Glückstadt* og lagde Krigsskibe paa Elben her, der skulde tvinge de forbisejlende Skibe til at stryge deres Sejl for Fæstningen, og fremvise deres Pas samt vaage over Højhedsretten. Den 9. April 1630 udstedte Kongen en Forordning, som paabød alle de Skibe, som sejlede forbi *Glückstadt* at standse, Skipperne skulde melde sig hos Guvernøren og betale Told af Varerne.

Dette førte til en mangeaarig Strid mellem Danmark og Hamborg, som først bilagdes ved Forliget den 25. og 26. Maj 1643 og dernæst ved kgl. Resolution af 17. November 1645, hvis samlede Resultat var, at Danmark fik Ret til at anlægge Fæstninger ved og holde Krigsskibe paa Elben til Værn for dets Højhedsret, mod at Kongen frafaldt Retten til at kræve Told paa Elben, hvorved Toldfriheden her igen var godkendt.

Dermed faldt Grundlaget bort for Danmark til at holde Vagtskib paa Elben, og til Aaret 1774 har der ikke været fast stationerede Orlogsskibe paa

Elben med Undtagelse af Aarene 1702—1709, hvor der blev stationeret Vagtskibe paa Elben (og Weseren) for at afværge Kaperiet dèr under den spanske Arvefølge-Krig. Derimod var der i den senere etablerede Havn (Bassin) ved *Glückstadt* som Regel oplagt Krigsskibe, mindre Fregatter, ekviperede eller afrustede efter Omstændighederne.

I Aaret 1774 foreslog en Kommission, der skulde give Forslag om hele Rigets Søforsvar:

»I Henseende til *Glückstadt,* da kunne vi ikke tilraade at henlægge Fregatter der, da Bassinet er saa opgrundet og tilmudret, at Fregatter ikke kunne have deres Leje der, og ved at ligge udenfor samme vilde lide for meget ved Forandringerne af Ebben.

I deres Sted foreslaas til at henlægges ved Glückstadt: 1 *Snau* og *Bombardergalioth*, hvilken, naar dens Indretning som Bombarder var borttagne, kunde anses som en liden Fregatte, der i Henseende til dens Styrke er et af de bedst skikkede Fartøjer til at ligge paa Elben.

Disse Fartøjer kunde da paa Elben anvendes til hvad Brug Eders Majestæts høje Tjeneste og Omstændighederne maatte gøre dem fornødne og vilde deres aarlige Bekostning beløbe sig til 3400 Rdl., som saaledes i det udkastede Reglement er bleven anført.«

Forslaget blev approberet den 19. Maj 1774, og i Løbet af Aaret kom Snauen *Fama* og Bombardergaliothen *Dristigheden* derned, og sidstnævnte blev dette og de følgende Aar udlagt som Vagtskib paa Elben. Fra Aaret 1787 fungerede Skonnerten *Støren* som Vagtskib.

Indtil Aaret 1793 var det Skibe af samme Størrelse, som ovenfor nævnte, der stationeredes ved *Glückstadt,* men i nævnte Aar bestemtes det, af Hensyn til den forestaaende almindelige Søkrig, at der ved *Glückstadt* skulde stationeres en Fregat og en Skonnert, hvoraf kun sidstnævnte i Fredstid skulde ekviperes til Vagtskib og bemandes af Glückstadt Ekvipagens faste Mandskab.

Paa Grund af de urolige Forhold under Revolutionskrigene blev det nødvendigt at stationere et Vagtskib saavel ved *Altona* som ved *Glückstadt,* og Fartøjernes Antal forøgedes derfor efterhaanden, saaledes at der i Aaret 1802 paa Elben fandtes: 1 Brig, 2 Kanonerbaade, 1 Snekke og 3 Skjøtbaade, hvilket vedblev saaledes indtil Krigen 1807—14, hvor Stationen indgik i den almindelige Rokanonbaads-Armering.

Skibene paa Elben var ikke Vagtskibe i samme Forstand som i Sundet og Store Bælt; de skulde kun vogte over de kgl. Rettigheder paa Elben; da Kollegiet i 1817 skulde udarbejde en Instruks for det da etablerede Vagtskib paa Elben, skrev det i sin Forestilling derom til Kongen, at det i Arkiverne ikke havde kunnet finde tidligere Instrukser for et saadant, kun at Skibene var tillagt Ordre til at iagttage de kgl. Rettigheder paa Elben.

VAGTSKIBSCHEFERNE PAA ELBEN

1817	Briggen »Møen«	Kaptajn	J. C. A. Bielke	1/4—10/11
1818	— —	Kaptajnløjtn.	H. D. B. Seidelin	1/4— 2/11
1819	Skonnerten »Atalante«	—	C. Lütken	10/4— 5/11
1820	— —	—	A. C. de Cederfeld	18/4— 3/11
1822	— —	—	J. W. C. Krieger	1/4—27/12
1823	— —	—	L. de Coninck	3/4— 2/1
1824	— —	—	L. de Coninck	30/3—15/12
1825	— —	—	H. C. Garde	15/4—27/12
1826	— —	—	M. C. Klaumann	4/4—27/12
1827	— —	—	W. F. Ravn	5/4—17/12
1828	— —	—	A. D. Schultz	4/4— 8/1
1829	— —	—	J. Seidelin	8/4—13/12
1830	— —	—	C. F. Wilkens	8/4—27/12
1831	— —	—	R. Braag	9/4—28/12
1832	— »Elben«	—	O. F. Lütken	7/4—24/12
1833	— —	—	H. C. Bodenhoff	7/4— 2/12
1834	— —	Kaptajn	H. C. Bodenhoff	7/4—26/12
1835	— —	—	H. C. Bodenhoff	5/4—23/12
1836	— —	Kaptajnløjtn.	C. C. Zahrtmann	1/4—26/12
1837	— —	—	F. A. Paludan	1/4—26/12
1838	— —	—	H. Aschehoug	17/4—22/12
1839	— —	—	P. E. Sletting	2/4—19/12
1840	— —	—	C. L. von Ellbrecht	30/3—17/12
1841	— —	—	M. P. Secher	5/4— 3/12
1842	— —	—	J. A. Meyer	3/4—17/12
1843	— —	—	H. E. Krenchel	6/4—12/12
1844	— —	—	J. A. K. Næser	1/4—14/12
1845	— —	—	M. N. Suenson	16/4—14/12
1846	— —	—	F. R. E. M. Dirckinck Holmfeld	1/4—13/12
1847	— —	—	C. L. Prøsilius	1/4—14/12

Efter Krigens Afslutning i 1814 forespurgte den kommanderende Søofficer i Hertugdømmerne, Kommandørkaptajn Holsten om, hvad der skulde gøres med Fartøjerne paa Vestkysten, i hvilken Anledning Kollegiet indstillede til Kongen, at Kanonsnekken *Tønningen* maatte bringes til *Glückstadt* for at tjene som Vagtskib paa Elben; men under 20. Marts resolverede Kongen: »Hvad angaar Vagtskibets Udlægning igen paa Elben, ville Vi nærmere bestemme saadant, naar dette ved Skibsfartens Aabning nærmere bringes Os i Erindring.«

Efter at Kanonsnekken *Tønningen* var blevet bragt til *Glückstadt,* og Skibsfarten paa Elben igen var kommet i Gang, indstillede Kollegiet i August Maaned til Kongen, om nævnte Fartøj nu maatte udlægges som Vagtskib paa Elben; men under 14. August resolverede Kongen: »Da Omstændig-

hederne have forandret sig saaledes, at et Vagtskibs Udlægning paa Elben anses unødvendigt, kunne Vi ikke approbere Kollegiets Indstilling. Om der i Fremtiden maatte behøves 1 à 2 armerede Chalupper paa Elben til Patrouillering paa Kysten for at vedligeholde Politiorden, vil nærmere vise sig og har Kollegiet derfor næste Foraar at bringe Os Sagen paany i Erindring.«

I Henhold hertil forespurgte Kollegiet i Juli 1815 Kongen, om 1 à 2 armerede Chalupper skulde stationeres paa Elben til Patruljering paa Kysten for at vedligeholde Politiorden, men under 7. s. M. resolverede Kongen, at Sagen skulde udsættes til nærmere Befaling; denne kom først et Aar senere grundet paa følgende Forhold:

Ved Fredsslutningen efter Krigen 1807—14 var Forholdene ved Elben blevet en Del forandrede. Ved Erhvervelsen af Lauenborg fik Danmark Kyststrækning ved Elben sønden for Hamborg paa den højre Elbbred, og paa den venstre Elbbred havde det til Genbo faaet (fra 1810) i Stedet for det dengang allierede Frankrig det genopstandne Kongerige Hannover, som var i Personal-Union med England. Samtidig havde Hamborg faaet sit Omraade noget forøget, og nu stræbte Staden ogsaa efter at udvide sit Omraade paa Elben, hvor dens Ønsker bl. a. gjaldt at faa inddraget den saakaldte *Rummelhafen* under Hamborgs Toldomraade, og Hamborg begrundede sin Ret til dette Skridt ved at hævde, at *Rummelhafen* var Hamborgs *Yderhavn,* og at Staden derfor var berettiget til at opkræve Told dèr.

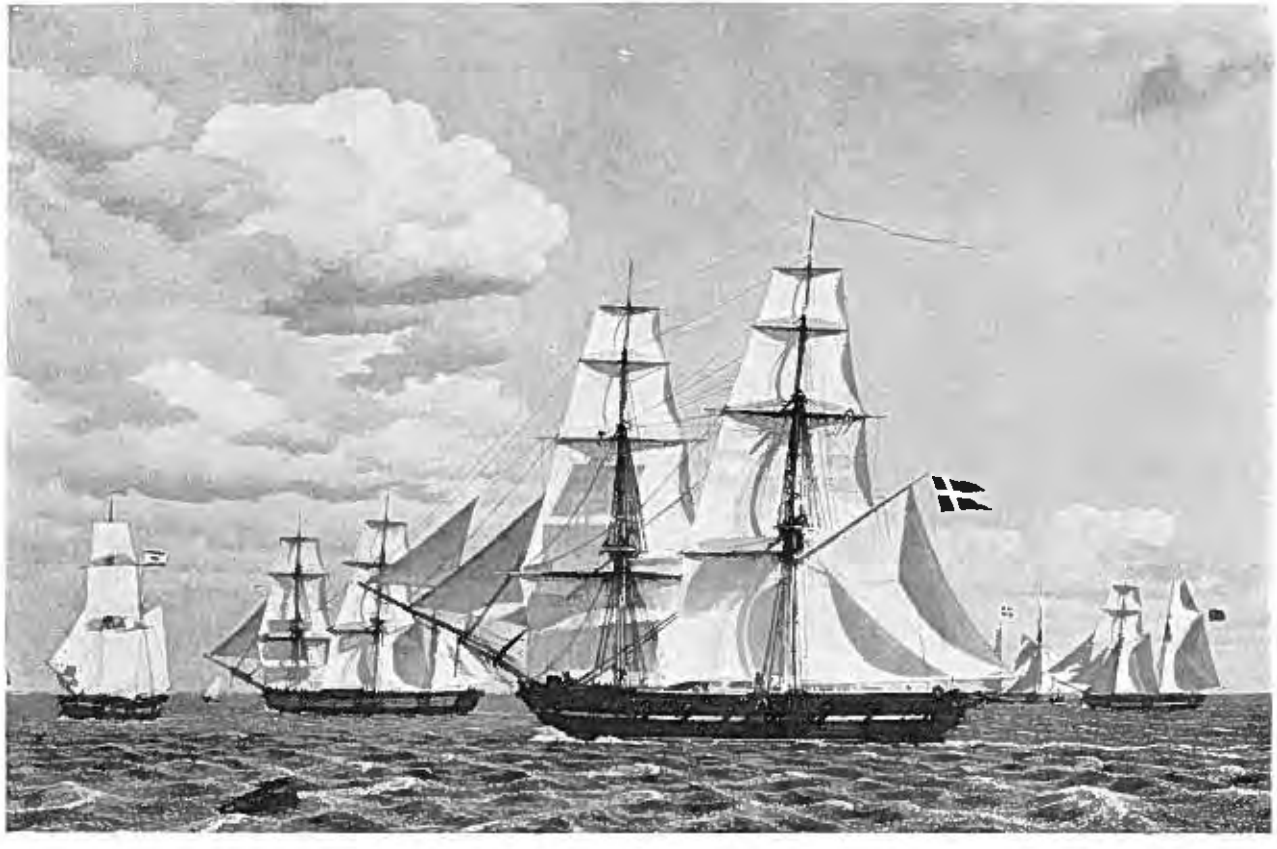
Rummelhafen var en meget benyttet Ankerplads, hvor der til Tider kunde ligge hundrede Skibe, og navnlig benyttedes den som Af- og Indskibningssted for Altonas Handelsmænd, for hvem det vilde blive en betydelig Byrde, om *Rummelhafen* skulde blive inddraget under Hamborgs Toldomraade. Dertil kom, at Hamborg den 2. November 1814 havde udstedt en ny Toldforordning, hvorved den for at simplificere Toldens Opkrævning havde slaaet alle de tidligere opkrævede forskellige Toldsatser sammen til een; men da den derved krænkede Artikel II i den mellem Danmark og Hamborg den 27. Maj 1768 indgaaede Overenskomst, hvorved Altonaerne sikredes deres gældende Rettigheder paa Elben, blev der straks fra dansk Side protesteret herimod, hvilket Hamborg besvarede med at *postere et bevæbnet Skib i Rummelhafen til at hævde sine Rettigheder.*

Saalænge Wienerkongressen stod paa, ønskede Regeringen imidlertid ikke dette Spørgsmaal draget frem i den offentlige Diskussion, og for at faa saa solidt et Grundlag som muligt til Protester mod Hamborgs nye Toldforordning blev der nedsat en Kommission til at gennemgaa hele Elbspørgsmaalet.

Efter at denne havde afgivet sin Betænkning, resolverede Kongen den 31. Juli 1816, at der skulde tilsendes det hamborgske Senat en Skrivelse med Fremstilling af de Ankepunkter, den kgl. Regering havde mod Toldforordningen af 2. November 1814, og under 10. August fremsendte Departementet

Øverst:
En Fregat under Sejl (formentlig Nymphen).
Efter Maleri af C. W. Eckersberg 1832.

Derunder:
Kadetskibet, Briggen Møen.
Efter Maleri af C. W. Eckersberg 1823.



Adskillige Kobmandsskibe, som krydser med alle Sejl. I Forgrunden en dansk Orlogsbrig. Efter Maleri af C. W. Eckersberg 1827.

for de udenlandske Sager en saadan Skrivelse, hvori der under Pkt. 5 og 6 blev paastaaet:

»... at ingen Toldrettigheder maatte for Fremtiden fra Hamborgs Side udøves i Henseende til saadanne Varer, som for kgl. Undersaatters Regning blev indladede i fremmede Handelsskibe beliggende i den saakaldte Rummelhafen« og

»... at det maatte være de Handlende i Altona uforment med deres egne Fartøjer, Evere og Pramme at losse og lade de paa Elben liggende Skibe uden at saadanne Fartøjer først mærkedes i Hamborg.«

Desuden blev det tilkendegivet det hamborgske Senat, at saafremt de i Skrivelsen fremsatte Fordringer ikke blev opfyldte, vilde Danmark tage alvorlige Forholdsregler for at hævde dets Undersaatters Ret.

Under 24. August 1816 reskriberede Kongen Admiralitetet:

»Da det kan blive nødvendigt, at Vi maatte have armerede Fartøjer paa Elbstrømmen for at haandhæve Vore Rettigheder mod Hansestaden Hamborg, har Vort Kollegium til Os at afgive dets skriftlige Formening om følgende Punkter:

1) Paa hvad Maade kunde slige armerede Fartøjer til fornævnte Øjemed bedst stationeres paa Elben, nemlig paa den mest hensigtsmæssige og mindst bekostelige Maade, og

2) ere Kanonchalupper eller en Orlogsbrig bedst skikkede til fornævnte Øjemeds Opnaaelse?«

Under 24. August indsendte Kollegiet sit Svar, som gik ud paa, at en Brig maatte, selv om den ikke var det mindst bekostelige Fartøj, anses som det mest hensigtsmæssige og at foretrække for Kanonchalupper, eftersom det Fartøj, der skulde stationeres for at haandhæve Kongens Rettigheder mod Hamborg, maatte kunne imponere saavel de derværende Koffardiskibe som Hamborgerne selv. Skulde en Kanonchalup have sin fulde Besætning som Rofartøj, 60 Mand, vilde Forskellen i Bemandingen paa den og en Brig ikke blive saa stor, og den vil aldrig kunne imponere. Derefter redegjorde Kollegiet for, hvilken Brig der maatte vælges, eftersom Vagtskibsbriggen paa Elben skulde oplægges der om Vinteren eller vende tilbage til København.

Under 26. August resolverede Kongen, at naar Kadetbriggen *Falster's* Togt var endt, skulde den beholde sine Master og oplægges som i Krigstid, for om behøves hurtigt at kunne sættes i sejlklar Stand og afgaa til Stationen.

Da Senatets Svar paa ovennævnte Skrivelse ikke var ganske tilfredsstillende, foreslog Departementet for de udenlandske Sager i sin Forestilling om Sagen til Kongen, at det i alle Henseender vilde være heldigt til Foraaret at henlægge et bevæbnet kgl. Fartøj paa Elben for at kunne sætte Grænse for Staden Hamborgs Foretagender paa denne Strøm.

Den kgl. Resolution af 27. December 1816 paa denne Forestilling gik ud paa, at der skulde tilskrives Senatet i Hamborg, at da flere af de i Skrivelsen af 10. August 1816 anførte Ankeposter mod Staden ikke var blevet besvarede paa en fyldestgørende Maade, vilde Kongen give Senatet 4 Maaneders Frist til at fremkomme med et mere imødekommende Svar, førend han tog alvorlige Modforholdsregler.

Departementets Skrivelse til Senatet blev afsendt den 18. Januar 1817, og Fristen udløb saaledes den 18. Maj.

Den 23. Februar 1817 reskriberede Kongen Admiralitetet, at en Orlogsbrig skulde afgaa i Begyndelsen af April Maaned for at tage Station paa Elben, hvortil Kollegiet foreslog den Pihlske Brig *Møen* med Kaptajn Bielke som Chef. Briggen hejste Kommando den 1. April og afsejlede fra København den 19. s. A. med en Besætning paa 82 Mand, hvoraf 1 Underofficer og 12 Mand Soldateske, som ifølge kgl. Resolution af 2. Marts 1817 skulde tages af et Regiment i Holsten, udstukket af Generalkommandoen; paa Grund af ugunstig Vind kom den først Sundet ud den 28. April og ankom til *Glückstadt* den 3. Maj; under Sejladsen op ad Elben havde den 10 Aarer ude for at holde Briggen midt i Farvandet. Næste Dag kom Soldatesken om Bord, og derefter optog Briggen den daglige Tjeneste. Den 10. Maj gik Briggen til Altona.

Ved Resolution af 18. Marts 1817 havde Kongen befalet Udenrigsdepartementet, at der fra dette skulde gives Chefen for Vagtskibet en skriftlig Instruks for, hvorledes denne havde at forholde sig i de forskellige Tilfælde, som kunde indtræffe paa denne Station, og den 2. April 1817 approberede Kongen nedenstaaende Forslag til:

Instruktion for Vagtskibe paa Elben.

§ 1.

Captain Ridder Bielke tager først Station med Vagtskibet ved Glückstadt i saa lang Tid, som han ved det kgl. Admiralitets- og Commissariats Collegie, ham tillæggende Instruction bliver paalagt.

§ 2.

Samme Collegium foreskriver ham, hvad han som Chef for den kgl. Orlogsbrig haver at iagtage med Hensyn til det paa Elben ved Stade stationerede kgl. Storbrittaniske Hannoverske Vagtskib, hvis Bestemmelse dog bliver ham aldeles uvedkommende.

§ 3.

Naar Captainen er gaaet til Ankers med Orlogsbriggen paa Højden af Altona, melder han sig hos Over-Præsidenten, som forud er bleven underrettet

om Vagtskibets Bestemmelse og om denne Instructions Indhold. Han beder sig underrettet om noget er forefaldet, som synes at kunne være forbigaaet i Instructionen, og indberetter i saa Tilfælde, om Over-Præsidenten har yttret, at det vil være fornødent, at Briggens Beskyttelse til Bedste for de kgl. Undersaatters Handel og Skibsfart paa Elben maatte gives større Udstrækning end denne Instruction medfører.

§ 4.

Captainen lader sig af Overpræsidenten underrette, om de kgl. Undersaatter — saaledes som Senatet ved dets Svar til mig af 17. September f. A., hvoraf 5. & 6. Punkt i Afskrivt vedføjes — har vedgaaet fra Hamborgs Senat nyde frie Adgang til og fra de i den saakaldte Rummelhafen liggende Handels-Skibe, uden at der ved Ladning og Losning affordres dem Told eller nogensomhelst anden Afgivt eller Angivelse af, hvad de indlade i eller losse af de der paa Elben liggende Skibe.

I denne Friehed maa Captainen ikke taale, at Indgreb gøres. Naar saadant, mod al Formodning skulde finde Sted, og saadant blev ham ved Over-Præsidenten tilkendegivet, eller han selv bemærkede, at det Hamborgske Vagtskib i den Anledning udøvede Tvang eller Vold mod de kgl. Undersaatter eller deres Fartøjer, saa haver han først at opfordre den, der fører Commandoen paa bemeldte Fartøj, til at afholde sig fra slige Voldsomheder, og dernæst ved at bevæbne de til Briggen hørende Roe-Fartøjer at beskytte de kgl. Undersaatters Fartøjer ved deres Samkvem med dem paa den frie Elb-Strøm, hvori indbefattes den saakaldte Rummelhafen, hvilken Hamborgerne uhiemlet give Navn af *Stadens ydre Havn,* saa at de Altonaiske Fartøjer kunne ubehindret lægge til og gaae fra Skibe paa Elben, uden at undersøges eller hindres deri ved Hamborgske Toldbetientes eller nogensomhelst anden Autoritet, Civil eller militære. Captainen haver derfor flittigen at lade de til Briggen hørende Roe-Fartøjer besøge den saakaldte Rummelhafen; og det overlades endogsaa ham der at gaa til Ankers for at vise, at hans Station ikke er indskrænket til Ankerpladsen ved Altona, men at hans Virksomhed udstrækker sig *til hele Elbstrømmen.*

§ 5.

Iøvrigt afholder Captainen sig fra at udøve noget Opsyn over *fremmede* Skibe i Rummelhafen og lader ubemærket, hvad det Hamborgske Vagtskib i saa Henseende tillader sig, naar kun dette eller Hamborgske Toldbetienter ikke befatte sig med Danske Skibe og deres Mandskab.

§ 6.

Det paalægges Captainen *ligesaavel* ved de Forskrifter og Forholdsordrer, hvilke han tillægger dem, han betror, ved Roer-Fartøjerne at beskytte de kgl.

Undersaatters Rettigheder, om saadant fornødent giøres, at forebygge Tvistigheder imellem dem og det Hamborgske Vagt-Skib eller Stadens Toldbetienter, som det bliver hans Pligt ikke at taale, at enten de af ham udsendte Fartøjer eller Handelsfartøjer, tilhørende kgl. Undersaatter, fornærmes eller molesteres. — Man venter, at han i saa Hensende vil bruge en saadan Conduitte, der vil svare til den Tillid, der sættes til hans Klogskab, ved at betroe ham en Commando, som udkræver baade Forsigtighed og Bestemthed.

§ 7.

Captainen har ligeledes at tilkendegive den kgl. General-Consul i Hamborg sin Ankomst, og at indhente hos ham saadanne Oplysninger, som denne maatte finde tjenlige for Captainen i Henseende til Kundskab om den Udstrakthed, som Senattet giver til de i sammes Navn udøvende Rettigheder og Opsyn paa Elben.

§ 8.

Da det er Hs. Majestæts Hensigt, at Briggen skal befare Elben højere op end Altona, for at vise Indvaanerne paa Flodens højre Bred i Hertugdømmet Lauenborg det Danske Orlogs-Flag, saa overlades det til Captainen, efter Aftale med Overpræsidenten og med General Consulen i Hamborg, at føre Briggen op ad Elben til Lauenborg, og der at forblive kortere eller længere Tid, eftersom Omstændighederne og den egentlige Genstand for dens Nærværelse paa Elbstrømmen maatte udfordre det.

Captainen underretter Gouverneuren, Grev Reventlow i Ratzeborg, om sin Ankomst og tilkendegiver ham, naar han agter at vende tilbage til Stationen ved Altona.

§ 9.

Alt hvad der maatte forefalde medens Briggen er stationeret ved Altona, som staar i Forbindelse med denne Instructions Indhold og især med dens 4., 5., 6. og 7. Poster, indberetter Captainen allerunderdanigst directe til Hans Majestæt.

Kongens Resolution herpaa.

Indstillingen bifaldes, dog saaledes, at der ved Instructionens Udfærdigelse iagtages i dens 8. Post, at det kun bliver Roe-Fartøjer, der af Briggens Chef bliver at afsende opad Elben til Strømmens højre Bred i det Lauenborgske, hvilket overlades til ham at foranstalte efter Omstændighederne.

Til Vort Admiralitets og Commissariats Collegium meddeles 1., 2., 3. og 8. Poster af Instructionen.

Kjøbenhavn d. 2. April 1817.

Frederik R.

Fra Admiralitetet modtog Chefen ved Afgangen fra København følgende:

Instruks for Chefen for Vagtskibet.

§ 1.

Haver han, saasnart Briggen *Møen* er expederet fra Holmen, ved første føjelige Vind at afsejle med benævnte Brig til Glückstadt, hvor han modtager den til Briggen bestemte Soldatesque, og forbliver da med Briggen, som Vagtskib, der liggende indtil den 8. eller 9. i næste Maaned, da han derefter sejler højere op paa Elben og ligger sig tilankers udfor Altona, hvor han i alle Tilfælde maa være forinden den 10. Maj.

§ 2.

Under Opholdet ved Glückstadt befatter han sig aldeles ikke med at visitere noget Skib, men hvor Assistance skulde blive forlangt af ham til noget Skib, afgiver han samme forsaavidt han finder, at det er passende.

§ 3.

Det paa Elben ved Stade stationerede Kongelige Storbrittaniske Hannoverske Vagtskib tager han aldeles ingen Notice af; blot iagttager han de sædvanlige Høfligheder.

§ 4.

Iøvrigt retter han sig efter den ham igennem det kongelige Departement for de udenlandske Sager meddelte Instrux, saavelsom og efter Søekrigsartikkelsbrevet, og de samme vedhæftede Tillægge, samt bruger forsvarlig Søemandsskab og Conduite.

§ 5.

Med Posten haver han ugentlig at sende Rapport hertil Collegium om, hvad der maatte være forefaldet paa hans Expedition.

Admiralitets og Commissariats Collegium d. 17. April 1817.

Et Par Aar senere blev denne Instruks ændret paa Grund af følgende indtrufne Forhold:

Den 24. Maj 1819 ankrede Kaptajnløjtnant C. Lütken med Skonnerten *Atalante* i *Rummelhafen*. Havnemesteren dèr forlangte, at *Atalante* skulde aflevere sit Krudt, hvad Chefen nægtede; samtidig kom et Fartøj fra det hamborgske Vagtskib langs Siden og tilbød Chefen en Havneinstruks, som Chefen nægtede at modtage. Den 26. Maj kom Havnemesteren atter om Bord i Følge med en anden Person og sagde til Chefen, at han havde Ordre fra Hamborg

Senat til at meddele Chefen, at det ikke var tilladt bevæbnede Skibe uden foregaaende Rekvisition at anløbe *Rummelhafen,* og at Senatet ønskede, at *Atalante* ved den første Lejlighed igen skulde gaa bort. — Chefen svarede, at *Atalante* var berettiget til at ligge, hvor den laa og vilde endnu forblive her nogle Dage, og da han ikke siden modtog nogen Opfordring fra Senatet om at forlade *Rummelhafen,* afgik han derfra den 29. Maj.

Den 21. Juni gik *Atalante* igen til *Rummelhafen,* og om det derefter passerede indgav Chefen følgende Rapport: »Dagen efter kom Havnemesteren med en anden Person ombord med mundtlig Ordre fra Senatet til at opfordre mig ligesom sidst til at forlade Rummelhafen, hvortil jeg bemærkede, at jeg kun kunde give samme Svar som sidst. Han yttrede, at jeg dengang havde erklæret at have haft Ordre til at gaa til Rummelhafen, hvortil jeg svarede, at jeg ikke havde brugt det Udtryk, men troede at have sagt, at da det Sted, hvor jeg laa, udgjorde en Del af den frie Elb, saa var Skonnerten berettiget til at ligge der uden nogen Rekvisition. Han forlod da Skibet sigende, at Senatet vilde henvende sig til det kgl. Gouvernement. Da siden intet er passeret, er jeg idag d. 25. Juni returneret til Altona.«

Derpaa fulgte Forhandlinger mellem den danske Regering og Hamborgs Senat, der resulterede i, at Instruksen fra Udenrigs-Departementet for Vagtskibet paa Elben for Aaret 1820 kom til at lyde saaledes:

§ 1.

Da Omstændighederne ej gør det fornødent at De tager andensteds Station end ved Altona alene, saa har De med det Dem betroede Vagtskib der at forblive i saa lang Tid som dette bliver Dem paalagt ved den Instruks, De igennem Admiralitets Collegium erholder.

§ 2.

Samme Collegium vil foreskrive Dem, hvad De som Chef har at iagttage med Hensyn til det ved Stade stationerede kgl. Storbritanniske Hannoverske Vagtskib, hvis Bestemmelse dog bliver Dem aldeles Uvedkommende.

§ 3.

Ved Deres Ankomst til Altona, melder De Dem hos denne Stads Overpresident, som forud er bleven underrettet om Vagtskibets Ankomst.

§ 4.

De lader Dem af Overpresidenten underrette, om de kgl. Undersaatter — saaledes som Senatet i Hamborg har vedgaaet i dets Svar til Departementets daværende Chef Statsminister Rosenkrantz, af 17. Sept. 1816, hvoraf 5. og 6.

Punkt i Afskrift vedføjes — fra Hamborgs Side nyde frie Adgang til og fra de i den saakaldte Rummelhafen liggende Handelsskibe, uden at der ved Ladning eller Losning affordres dem Told eller nogensomhelst anden Afgift, eller Angivelse af hvad de indlader eller udlader af de der paa Elben liggende Skibe.

De vil have at være opmærksom paa, om imod Formodning, noget Indgreb skulde gøres i de Rettigheder, som ifølge nysanførte Skrivelse tilkommer de kgl. Undersaatter, og som af Staden Hamborg er formeligen erkendte.

Skulde saadant Tilfælde imidlertid indtræffe, og enten vorde Dem meldt af Overpresidenten i Altona, eller af Dem selv bemærket, maatte De dog *ikke* med Magt have at biedrage til disse Rettigheders Beskyttelse, men blot indsende til *Kongen* eller til Departementet, hvad der i Henseende til mulige Indgreb i de kgl. Undersaatters Handel og Skibsfart, maatte komme til Deres Kundskab. — Ifølge heraf maae der fra Vagtskibet *ikke* sendes Patroille Fartøjer til forbenævnte Rummelhafen, og *endnu* mindre maae De med Skonnerten selv anløbe denne Havn.

§ 5.

Iøvrigt afholder Drs. Velbaarenhed Dem *fra* at udøve noget Opsyn over *fremmede* Skibe i Rummelhafen og lader *ubemærket,* hvad det hamborgske Vagtskib i saa Henseende tillader sig, naar kun dette eller hamborgske Toldbetiente ikke befatter sig med danske Skibe eller deres Mandskab.

§ 6.

Ogsaa den kgl. Generalkonsul i Hamborg har De at tilkendegive Deres Ankomst paa Stationen og hos ham at indhente saadanne Oplysninger, som han maatte finde at være Dem tjenlige i Henseende til Kundskab, om den Udstrækning, som Senatet giver de Rettigheder og det Opsyn, der i Sammes Navn udøves paa Elben.

§ 7.

Man venter, at De i muligen forekommende Tilfælde, hvorom De ikke finder Dem instrueret, vil bruge en saadan Conduite, som svarer til den Tillid, der sættes til Deres Klogskab ved at betroe Dem en Commandoe, som udfordrer baade Forsigtighed og Bestemthed.

Som Følge af det passerede ændres derfor i 1820 Admiralitets Collegiets Instruks § 1 derhen, at Skibet afvekslende skulde opholde sig ved Glückstadt og Altona, og efter at det i Aaret 1822 blev bestemt, at Skibet skulde oplægges ved Altona, kom Instruksen for 1823 til at lyde saaledes:

§ 1.

Med Skonnerten *Atalante* haver han at ligge sig til Ankers ud for Altona og forblive paa denne Station indtil nærmere Ordre.

§ 2.

Han befatter sig aldeles ikke med at visitere noget Skib; skulde hans Assistance til noget Skib blive forlangt, da overlades det til hans Conduite at yde den, hvor han finder det passende.

§§ 3, 4 og 5 var enslydende med de samme §§ som i Instruksen af 1817.

Efter denne Instruks fortsatte Vagtskibet sin Tjeneste, indtil den i 1846 atter ændredes, idet der til § 4 tilføjedes:

Med Hensyn til Bestemmelsen i § 818 af Søkrigsartikelbrevet bliver i Følge kongelig Rescript af 1. August 1843 at iagttage, at der indtil videre *ikke* tages Notice af fremmede Nationers Vimpelføring.

§ 5 udgik og i Stedet tilføjedes nedennævnte §§ 5, 6 og 7.

§ 5.

Det anbefales Dem at drage Omsorg for, at de til Vagtskibet commanderede Lærlinge undervises og øves i Alt, hvad der kan gøre dem dygtige til Tjenesten, og at der i det hele føres nøje Tilsyn med deres Opførsel.

§ 6.

Det maa iagttages at i ethvert Tilfælde, hvor nogensomhelst Straf uden Dom anvendes, skal der i Vagtskibets Justits-Protokol gøres Tilførsel om den begaaede Forseelse, den derfor anvendte Straf, og, naar denne paa Stedet er blevet fuldbyrdet, om Aarsagen til den i saa Henseende tagne Beslutning, da ingen arbitrær Straf over 6 Slag Tamp maa uden speciel Grund exequeres førend Dagen efter, at Forseelsen er begaaet og nøje undersøgt.

§ 7.

Naar noget af Betydenhed maatte forefalde paa Deres Expedition, indsender De strax Rapport derom her til Collegiet, men iøvrigt afsender De Rapport engang ugentligt.

Admiralitets og Commissariats Collegiet d. 26. Marts 1846.

Hoerten. Frederik R. P.

Schønheyder. Kinck. Wiborg,

/ Suenson.

I denne Periode ændredes for sidste Gang Departementet for udenlandske Sagers Instruks af 1820, og den kom til at lyde som følger:

§ 1.

Da Omstændighederne ej gør det fornødent at De tager andet Steds Station end ved Altona alene, saa har De med det Dem betroede Vagtskib at forblive der i saa lang Tid, som dette bliver Dem paalagt ved den Instruks, De gennem Admiralitets-Collegiet erholder.

§ 2.

Samme Collegium vil foreskrive Dem, hvad De, som Chef har at iagttage med Hensyn til det ved Stade stationerede hannoveranske Vagtskib, hvis Bestemmelse dog bliver Dem aldeles uvedkommende.

§ 3.

Ved Deres Ankomst til Altona melder De Dem hos denne Stads Overpræsident, som forud er bleven underrettet om Vagtskibets Ankomst.

§ 4.

Deres Velbaarenhed lader sig af Overpræsidenten underrette om de kgl. Undersaatter, — saaledes som Senatet i Hamborg har vedgaaet i dets Svarskrivelse af 17. September 1816, hvoraf 5' og 6' Punkt i Afskrift vedføjes — fra Hamborgs Side nyde fri Adgang til og fra de i den saakaldte Rummelhafen liggende Handelsskibe, uden at der ved Ladning eller Losning affordres dem Told eller nogensomhelst anden Afgift eller Angivelse af hvad de indlade i eller losse af de der paa Elben liggende Skibe.

De vil have at være opmærksom paa, om imod Formodning noget Indgreb skulde gøres i de Rettigheder, som ifølge nysanførte Skrivelse tilkomme de kgl. Undersaatter, og som af Staden Hamborg er formelig erkendte.

Skulde saadant Tilfælde imidlertid indtræffe og enten vorde Dem meldt af Overpræsidenten i Altona, eller af Dem selv bemærket, maatte De dog *ikke* med Magt have at bidrage til disse Rettigheders Beskyttelse, men blot indberette til Kongen eller til Departementet, hvad der i Henseende til mulige Indgreb i de kgl. Undersaatters Handel og Skibsfart maatte komme til Deres Kundskab. — Ifølge heraf maa der fra Vagtskibet *ikke* sendes Patroille-Fartøjer til forbenævnte Rummelhafen, og endnu *mindre maa De* med Skonnerten selv anløbe denne Havn.

§ 5.

Foruden de i foregaaende Paragraph omtalte Rettigheder, som tilkomme de kgl. Undersaatter i Rummelhafen med Hensyn til *Handel og Skibsfart,*

tilkommer ligeledes de kgl. Undersaatter i Altona, som ernærer sig som Haandværkere, den Ret i bemeldte Havn at drive deres Haandværk. — Dersom der mod Formodning skulde fra Hamborgsk Side blive lagt Hindringer i Vejen for Udøvelsen af denne Rettighed, vil De, efter foregaaende nærmere Anmeldelse for Overpræsidenten i Altona og efter dennes Anmodning, have at foretage saadanne Skridt, som, ifølge bemeldte kgl. Autoritets Skøn, maatte kunne tjene til at bidrage til Beskyttelsen af de Altonaiske Haandværkeres ustridige Ret til at udøve deres Haandtering i Rummelhafen.

§ 6.

Iøvrigt afholder Deres Velbaarenhed Dem fra at udøve noget Opsyn over fremmede Skibe i Rummelhafen og lader ubemærket, hvad det Hamborgske Vagtskib i saa Henseende tillader sig, naar kun dette eller Hamborgske Toldbetjente ikke befatte sig med danske Skibe eller deres Mandskab.

§ 7.

Ogsaa den kgl. Chargé d'Affaires i Hamborg har De at tilkendegive Deres Ankomst til Stationen og hos ham at indhente saadanne Oplysninger, som han maatte finde at være Dem tjenlige i Henseende til Kundskab om den Udstrækning, som Senatet giver de Rettigheder og det Opsyn, der i Sammes Navn udøves paa Elben.

§ 8.

Man venter, at De i muligen forekommende Tilfælde, hvorom De ikke finder Dem instrueret, vil bruge en saadan Conduite, som svarer til den Tillid, der sættes til Deres Klogskab ved at betro Dem en Commando, som udfordrer baade Forsigtighed og Bestemthed.

Det kgl. Departement for De udenlandske Sager, den 23. Marts 1847.

Reventlow. Dankwardt.

Stationschefen. Saavidt det kan ses har der der ikke været forbundet særlige Indtægter for Chefen for Vagtskibet paa Elben, som med de andre Vagtskibsstationer.

Det fremgaar ikke tydeligt af Dokumenterne, om Chefen for Vagtskibet paa Elben under hele denne Periode har haft Bolig i Land; men i Aaret 1837 meddelte Chefen, Kaptajnløjtnant F. A. Paludan, Kollegiet, at han havde taget sig en Bolig i Land, da Apteringen i Skibet var saadan, at der ikke var Logis for Chefen uden at ofre alle Slags Bekvemmeligheder for de resterende Officerer, hvilket tidlig om Foraaret og sent om Efteraaret var

meget føleligt. Da det for Tjenestens gode Udførelse var heldigt, at Officererne befandt sig saa vel om Bord som muligt, ansøgte han Kollegiet om Understøttelse til denne Foranstaltning, hvilket blev bevilget.

Lige saa lidt som for Vagtskibsstationen i Store Bælt staar der i Instruksen for Vagtskibet paa Elben omtalt noget om Chefens Forpligtelse til at modtage og hjælpe kgl. Personer paa den Postrute, der gik over Hamborg-Altona, hvilket fandt ret hyppigt Sted. Naar kgl. Personer opholdt sig i Altona, maatte Vagtskibet afgive Honnør og Salut; i 1833 ankom f. Eks. Kronprins Frederik (senere Kong Frederik VII) til Altona, hvor han aflagde Besøg om Bord, og hvor han blev modtaget med passende Honnør; »efter en passende Frokost med tilhørende Forfriskninger, roede Hans kgl. Højhed op i og rundt om Hamburg med Chalouppen«, rapporterer Chefen.

Som udtalt i Instruksen skulde Stationschefen ikke tage Hensyn til det hannoveranske Stationsskib, og indtil Aaret 1834 fandt der slet ingen Forbindelse Sted mellem de to Skibe; men i nævnte Aar komplimenterede Chefen for Vagtskibet ved Stade det danske Vagtskib i den aabenbare Hensigt at aabne en mere venskabelig Forbindelse mellem de to Vagtskibe, end hidtil havde fundet Sted.

Chefen — Kaptajn Bodenhoff — skriver herom den 23. September d. A. til Admiralitets Kollegiet: »Jeg behandlede Oberstløjtnanten med den mest udmærkede Forekommenhed og roede 8 Dage efter i min Chalouppe ifølge med 1 Officer til Stades Vagtskib, der ligge 5 Mile fra Altona for at retournere Visitten. Jeg blev modtaget med megen Opmærksomhed og med Forsikring om, at dette Galanteri fra det danske Vagtskib skulde blive indrapporteret til Hertugen af Cambridge.«

VAGTSKIBET OG DETS VIRKSOMHED

I Oktober Maaned 1817 forespurgte Chefen Kollegiet, om Skibet skulde returnere til København for Vinteren, og som Svar herpaa udbad Kollegiet sig Oplysning om, hvorvidt Briggen kunde oplægges ved Altona eller et andet Sted i Nærheden. Chefen indberettede, at Briggen kunde oplægges ved Altona og Glückstadt; ganske vist vilde den begge Steder ved Ebbe komme til at staa, men Grunden var saa blød, at det ej kunde skade Skibet. I Altona kunde faas Pakhus billig til Leje af det kgl. Sildefiskeri-Institut, saa at Oplægningen med det fornødne Personel om Bord kun vilde komme til at beløbe sig til 300 Rbd. S. V. pr. Maaned.

Under 21. Oktober bifaldt Kollegiet, at Briggen skulde oplægges for Vinteren ved Altona under følgende Form: Master, Stag og Vant forbliver paa Plads; største Delen af Ballastjernene samt alle Kanoner bringes i Land, medens Rapperterne magasineres i Lasten. Alt andet Gods og Materiel bringes

i Land i Magasinet. Af Personel skulde forblive til Opsyn ved Briggen: 1 Premierløjtnant, Kanoneren, Baadsmanden og 4 Matroser, deraf Hulgast og Dagvagt. Det faste Personel skulde rejse over Land; Soldatesken afleveres til sin Garnison, og det indrullerede Mandskab hjemsendes.

Oplægningen fandt Sted saaledes, at Skibets Besætning kunde gaa derfra ved Aarets Udgang, saafremt ikke Vinterens tidligere Indtræden gjorde en tidligere Oplægning nødvendig.

I Efteraaret 1818 blev Briggen imidlertid kaldt hjem til København, dels for at faa et fornødent Eftersyn og dels for at blive afløst af et mindre kostbart Stationsskib.

Det var Kollegiets Hensigt til denne Station at bygge en Let-Brig, som kunde passere Ejderkanalen, og en saadan blev ogsaa approberet ved kgl. Resolution af 11. Januar 1818; men inden den blev paabegyndt, nødvendiggjorde Fordringerne til passende Skibsmateriel til den vestindiske Station, at der i Stedet for Let-Briggen blev sat en Korvet i Bygning, og i Stedet for Let-Briggen foreslog Kollegiet at anvende Skonnerten *Atalante* til Vagtskib paa Elben, da dens Armering ikke var meget forskellig fra den, som kunde gives en Brig, der skulde passere Ejderkanalen. Ved kgl. Resolution af 14. Oktober 1818 approberedes Tegningen til *Atalante,* indrettet til sin nye Bestemmelse, og fra 1819 til 1831 gjorde Skonnerten Tjeneste som Vagtskib paa Elben, undtagen i 1821, da Kongen den 5. Januar 1821 resolverede, at der dette Aar ikke skulde stationeres noget Vagtskib paa Elben. En medvirkende Aarsag hertil var, at Forhandlingerne mellem Departementet for udenlandske Sager og Elbskibsfartskommissionen vedrørende de brændende Toldspørgsmaal trak i Langdrag, fordi denne Kommission havde nok at gøre med at ordne disse Forhold med de Magter, hvortil Elben og dens talrige Bifloder strakte sig i det meste af Europas Fastland.

Det første Aar, *Atalante* var Vagtskib, blev det om Vinteren 1819—20 oplagt i Altona, ligesom Briggen; men det paafølgende Aar blev det af økonomiske Hensyn om Efteraaret beordret til København for at oplægges her.

Turen til og fra Elben gik gennem den holstenske Kanal og Ejderen til Tønningen. Turen gennem Ejderkanalen varede normalt 8 Dage og foregik dels trækkende med 4 Heste, dels med Besætningen, dels ved Bugsering og Krydsning. Grundstødning hørte til Dagens Orden, hvilket medførte hyppig Uddeling af Ekstrabrændevin. Hele Turen fra København til Glückstadt tog 3 à 4 Uger.

Hjemrejsen foregik paa samme Maade; fra Holtenau fulgte Karantænefartøjet paa Ejderen med Vagtskibet til København.

Imidlertid medførte Forholdene Nytten af, at Vagtskibet paa Elben holdtes i Aktivitet fra den Tid om Foraaret, da Farten begyndte, og indtil den om Vinteren standsede, hvorfor Kongen ved Resolution af 20. Juli 1822 befalede

Admiralitetet, at Skonnerten *Atalante* som Stationsskib paa Elben for Fremtiden skulde oplægges ved Altona paa samme Maade som Briggen i sin Tid. Under Oplægningen skulde forblive om Bord: 1 Løjtnant, Styrmanden eller 1 Underofficer som Regnskabsfører og 4 Matroser; 1 Underofficer og 8 Soldater afgik til Garnisonen i Glückstadt, medens Chefen og det øvrige Mandskab rejste over Land til København.

I 1824 beordredes *Atalante* til København for Eftersyn, men det blev en lang og besværlig Rejse. To Dage efter Afgangen fra Altona den 28. Oktober ankom Skonnerten til Cuxhaven, men den 5. November laa den igen i Altona som Havarist med Forlis af Ankre og Touge, Klyverbommen knækket og Hækjollen knust paa Grund af en forrygende Storm, der havde hærget Farvandene, og hvorunder der paa den holstenske Kyst var totalt forlist 50 Skibe og i Ejderen 10. Chefen anførte i sin Rapport, at *Atalante* havde vist sig at være et godt Søskib. Den 20. November lettede *Atalante* igen fra Altona og ankom til Tønningen den 22., men til Rendsborg først den 7. December paa Grund af Storm og Modvind og ankom endelig til København den 13. December, altsaa 7 Uger efter dens første Afrejse fra Altona.

Efter i Løbet af Vinteren at have været underkastet Eftersyn, afsejlede Skibet den 16. April 1825 fra København og ankom den 19. til Holtenau, men først den 29. April fortøjedes paa Grund af Modvind og haard Kuling ved Altona.

I 1832 solgtes *Atalante* paa Grund af Alder og blev erstattet med den paa Holmen til Tjeneste særligt byggede Skonnert *Elben,* der udførte Vagtskibstjenesten fra 1832 til Udgangen af denne Periode.

Fra 1834 rejste Chefen med Officererne og det faste Mandskab fra København til Kiel med Dampskib, medens Næstkommanderende og Lægen tog over Land til Flensborg, hvor han modtog det til Stationsskibet udskrevne Mandskab. Soldatesken derimod blev modtaget i Glückstadt.

Hjemrejsen foregik over Land, saafremt Dampskibsfarten paa dette Tidspunkt var ophørt; men fra 1840 afleveredes det uskrevne Mandskab fra de holstenske Distrikter, som sendte Mandskabet direkte til Altona, hvorved Transportomkostningerne til og fra Flensborg blev sparet.

Vinterbesætningerne sørgede for, at Skibet var klart til at modtage den om Foraaret ankomne Besætning, saaledes at den ikke skulde have Ophold i Land.

Vagtskibets Ankerplads var saa nær Land, at der kunde prajes til Skibet herfra. Det laa fortøjet for 2 Ankre i Strømmens Retning med 48 Fv. Kæde paa hvert Anker, hvis Kæder var forbundne med en Heks, hvorfra der gik en Tømme gennem det ene Klyds og herfra med Tørn om Fokkemasten. Om Masten var ligeledes Tampen af Pligtankerets Kæde sat fast, saaledes at dette

Anker kunde benyttes og var klar til at falde, hvis Hovedfortøjningen skulde sprænges.

Ved dagligt Vande var der 24 Fod under Kølen.

Det hændte ikke saa sjældent, at Vagtskibet blev paasejlet, og som Regel skete der kun mindre Skader, som vedkommende maatte betale paa Stedet. Men i 1834, da et engelsk Dampskib paasejlede Vagtskibet, blev dettes Baadsmand ved en ulykkelig Hændelse dræbt, i hvilken Anledning det engelske Rederi udbetalte en Erstatning paa 177 Rbd. S.

Foruden Skibets egne Fartøjer var der tillagt Stationen en 23 Fods Chalup, der i Begyndelsen brugtes til Farterne op ad Elben, men efter at disse var ophørt, benyttedes den som tidligere nævnt til Assistance ved kgl. Personers Overfart mellem Hamborg og Altona. En ny Chalup blev i 1832 bygget i Neumühlen, samme Aar som *Atalante* blev solgt med alt Tilbehør.

Foruden Pakhuset, hvori Skibets Gods opbevaredes om Vinteren, benyttede Skibet et Skur til Opbevaring af Skibets Fartøjer om Vinteren og til Reparation og Eftersyn om Sommeren.

I Aaret 1824 forefaldt følgende Sag, som vakte ikke saa lidt Opmærksomhed. En Evert laa og lossede ved et Slæbested i Altona. Lederen af den kgl. Fiskeri-Institution, Kaptajnløjtnant Ely, kom til med sit Fartøj og varskoede, at Everten skulde flyttes straks, og da dette ikke skete hurtigt nok, lod han dens Fortøjninger kaste los. Imidlertid kom Kaptajnløjtnant de Coninck til med sit Fartøj, bragte Skipperen om Bord i sit Fartøj og lod ham tildele 13 Slag Tamp. Skipperen klagede til Admiralitetet, som derefter anmodede Overpræsidenten i Altona om en Udtalelse i Sagen, der skal gengives her som et typisk Tidsbillede.

»— — — Efter Vidneudtalelser af Chalouppens Matroser har Klageren, Claus Reimer, ved grov og fornærmelig Opførsel selv forskyldt sin Afstraffelse; jeg kan dog ikke undlade at bemærke, at det vilde have været heldigere, om denne Afstraffelse ikke havde fundet Sted, men at den skyldige for sin Insultering var blevet afleveret til de stedlige Myndigheder til Afstraffelse, hvad han absolut vilde være blevet; thi enhver Insultering af kgl. Militære og det kgl. Flag vil ifølge Loven straffes alvorligt.

At den Klasse Mennesker, hvortil Klageren hører, benytter sig af grove og fornærmelige Udtryk er almindelig bekendt, og at de kgl. Officerer, hvis Opgave det er at holde deres Stillings Ære højt og ikke tillade eller finde sig i, at Æren krænkes, er kun deres Pligt. At give efter ved saadanne Lejligheder er svært og aabenbart skadelig for den kgl. Interesse. Hele Spørgsmaalet egner sig ikke til vidtløftig Retsundersøgelse. Klageren er afstraffet for sine Insulteringer, maaske ikke ganske formelt rigtigt, men væsentlig paa en Sagen passende Maade.

Til Slut maa jeg tilføje den Bemærkning, at de Coninck i al den Tid, han

har opholdt sig her, har vundet almindelig Agtelse for sin Beredvillighed til at hjælpe og bistaa de stedlige Embedsmænd ved enhver Lejlighed, hvorfor han fortjener Tak. Denne Beredvillighed har han navnlig vist ved en Lejlighed, hvor en Skipper, der sejlede ned ad Elben, og hvis Besætning i Forbindelse med Lodsens Hjælp havde planlagt Mytteri; de Coninck greb ind her, forhindrede Mytteriet og arresterede Lodsen, der blev straffet ved Dom.

Jeg kan derfor ikke andet end udtrykke det Ønske, at Sagen bortfalder, idet en Retssag kun vil give til Resultat, at Klageren udsætter sig for yderligere vidtløftige Ubehageligheder.«

Altona, Over-Præsidiet, den 14. Januar 1825.

Bülow.

Efter at Generalkonsulen i Hamborg 2 Gange i 1826 havde sendt danske Koffardifolk, som havde vist Ulydighed om Bord i deres Skib, til Vagtskibet med Anmodning om at forhøre og straffe dem, fik den ene 27 Slag Tamp, og den anden blev frigivet paa sin Kaptajns Anmodning, da denne frafaldt Klagen, fordi han var tilfreds med at have vist sin Matros, at han kunde faa ham straffet, hvis han ønskede det.

Denne Sag foranledigede imidlertid General-Toldkammeret til under 19. August 1826 at forespørge, om der kunde tillægges Vagtskibschefen Instruks om at afstraffe opsætsige Koffardi-Matroser, der af Hamborgs Generalkonsul forlangtes afstraffet, og Kollegiet svarede herpaa den 28. August 1826, »at private Søfolk kunde ikke afstraffes i Vagtskibet, men dette kan være Fredsdommer.«

Ligesom de andre Vagtskibsstationer fik Vagtskibet paa Elben ogsaa i Aarenes Løb forskellige specielle Hverv.

I Aaret 1831 fik Vagtskibet særlig Virksomhed ved at deltage i de Foranstaltninger, Regeringen traf for at forhindre den i Riga udbredte Koleraepidemi i at komme til Altona med de fra østersøiske Havne kommende Skibe, og den 13. Juni modtog Chefen direkte Ordre fra Kongen om at krydse i Mundingen af Elben fra Brunsbüttel for at paase, at Karantæne-Anordningen paa det nøjagtigste blev overholdt, og at indsende direkte Rapport til ham, saalænge han opholdt sig i Hertugdømmerne.

Fra 18. Juni til 12. September havde Skonnerten derfor Station i Mundingen af Elben, hvor den arbejdede sammen med *Karantænevæsenet i Cuxhaven,* der beordrede smittede Skibe til *Karantænestationen i Christianssand,* medens mistænksomme Skibe blev holdt i Karantæne paa Elben; for at gøre saa lidt Afbræk som muligt i Skibsfarten paa Hamborg slap de Skibe, som var blevet visiteret i Cuxhaven, for at visiteres af det danske Vagtskib, naar de havde Lods om Bord og førte et aftalt Signal. Det var dog med stort Besvær, at *Atalante* kunde bestride denne Virksomhed, thi Skibet var i en elendig Forfat-

ning. Overskibet var saa brøstfældigt, at Rejsningen ikke kunde give den fornødne Støtte, og Sejlene var saa medtagne, at Chefen udbad sig et nyt Sæt, da han blev beordret til at tage Station ved Brunsbüttel, men det blev ikke tilstaaet. Adskillige Gange maatte Skonnerten saaledes søge længere ned paa Elben, fordi den ikke kunde holde Stationen under daarligt Vejr.

Den 4. September tilskrev Kongen egenhændigt Chefen for Vagtskibet:

»Fra Central-Karantænestationen i Kiel er officielt indmeldt, ligesom saadant fra flere Steder har stadfæstet sig, at der paa Størstrømmen forlængst skal have været drevet en stærk Smughandel, som skal være fuldstændig organiseret og drives med Baade, som havde bevæbnet Mandskab ombord og med Magt modsætte sig enhver Foranstaltning fra Toldvæsenets Side til at hæmme denne utilladelige Handel, hvisaarsag den skal drives uforstyrret til stor Skade for Vore Intrader, men for Tiden til endnu langt større Skade, idet den med saadant Smugleri saare let kan indbringe Smitsotten *cholera morbus* i Vort Land.

Vi ville derfor absolut have denne skændige Smughandel hævet, og til den Ende befale Vi Dig allernaadigst herved, at Du med den Dig anbetroede Skonnert begiver Dig til Indløbet fra Elben til Støren og tager en saadan Station der, at Du kan spærre Indløbet for enhver Baad, som driver Smugleri, thi Du skal være Os ansvarlig for at sligt hæves, og skulde disse Baade ej ville lystre Dine Befalinger, eller endog være saa dumdristige at ville sætte sig til Modværge, da bemyndiger Vi Dig herved til at bruge den Dig anbetroede Magt til at bringe de Strafskyldige til Lydighed ved skarpe Skud.

Du har i denne Henseende at gøre den fornødne Aftale med Toldvæsenet langs Støren og in specie med Toldforvalter Lassen i Wevelsfleth, da han bedst vil kunne give Dig Oplysning om, hvorledes dette Smugleri drives, og hvorledes det bedst kan hæves, og har Du i enhver Henseende, naar forlanges, at outinere Toldvæsenet i dets Funktioner. — Da Du paa Din hidtil hafte Station ved Brunsbüttel har staaet i Forbindelse med de hamborgske Autoriteter i Ritzebüttel, saa har Du at underrette disse om, at Du forlader Brunsbüttel og tager Station ved Mundingen af Størstrømmen. Dette tjener til allerunderdanigst Efterretning og nøjagtig Efterlevelse.«

Frederiksberg Slot, d. 4. September 1831.
Frederik R.

Fra 13. September til 21. November havde *Atalante* derfor direkte Station i Mundingen af Støren, hvor den om Natten havde sine bevæbnede Fartøjer paa Patrulje; men i Begyndelsen af Oktober udbrød Koleraen i Hamborg og nogle Uger senere i Altona; ved kgl. Ordre af 18. Oktober ophævedes derfor Karantæneforanstaltningerne paa Elben og Støren.

Om Bord paa Stationsskibet blev flere af Mandskabet angrebet af Sygdommen, og Chefen laa en Maaned paa Hospitalet i Glückstadt, i hvilken Tid Næstkommanderende, Premierløjtnant Stampe, førte Skibet, men der forefaldt intet Dødsfald. Ved Hjemrejsen maatte Besætningen underkaste sig 10 Dages Karantæne i Flensborg.

Paa Chefens Indberetning om Skibets Tilstand ved Togtets Slutning indstillede Overekvipagemesteren til Kollegiet, at *Atalante* maatte blive kasseret, da den ikke mere kunde være til nogen Brug for Marinen, og ved kgl. Resolution af 15. Januar blev det approberet, at Skonnerten skulde sælges paa Stedet. Det meste af Inventaret var ved Togtets Slutning blevet kasseret som aldeles værdiløst.

Atalante blev erstattet med den til Tjeneste paa Elben særligt byggede Skonnert *Elben* med samme Besætning som *Atalante*, der dog fra 1837 blev formindsket med 3 Mand.

I Aaret 1834 assisterede Skonnertens Besætning paa en meget effektiv Maade ved Slukning af en Ildebrand i Land; foruden en varm Tak sendte den stedlige Myndighed 160 Rbd. S. til Fordeling blandt Mandskabet.

Fra 5.—28. Juni 1835 assisterede Vagtskibet ved Undersøgelsen af Ebbe og Flod paa Hertugdømmernes Vestkyst.

I 1836 paabegyndte Stationsskibet at assistere Postvæsenet med at bringe og afhente Posten fra og til Altona hos de engelske Postskibe, naar de passerede Stationsskibet. Der var to Slags Postskibe, dem fra London, som stod i Postvæsenets Tjeneste, og dem fra Hull, som af Velvilje medtog Post. Med de førstnævnte var der ingen Vanskeligheder, men derimod med de sidstnævnte, da de ikke vilde vise Signal for, om de medbragte Post eller ej; af 10 engelske Dampbaade, som sejlede paa Hamborg, var 4 Postskibe fra London og 6 postførende Dampskibe fra Hull.

For Vagtskibets Vedkommende var det besværligt altid at ligge paa Spring til at sende Fartøj ud til de ankommende Dampere, oftest med uforrettet Sag og udsat for at blive sejlet ned ved Nattetid i det stærke Strømfarvand, og Chefen klagede over, at Mandskabet ikke fik tilstrækkelig Søvn.

I 1837 og 1838 fortsattes denne Tjeneste, men Rivningerne mellem Vagtskibet og Hull-Baadene blev efterhaanden saa stærke, at Generaldirektoratet for Postvæsenet paa Vagtskibschefens Indstilling under 8. Oktober 1838 bestemte, at Postmesteren i Altona fremtidig skulde besørge Postsækkene til og fra Hull-Baadene ved private Jolleroere fra Altona, hvorimod Vagtskibet skulde fortsætte Besørgelsen til London-Baadene.

Men foruden ovennævnte Vanskeligheder voldte de engelske Dampskibe desuden Bryderier ved den Hensynsløshed, hvormed de med fuld Fart passerede Altonas Havn, hvorved Smaafartøjer udsattes for at beskadiges og synke. Følgerne blev, at Overpræsidenten i Altona den 8. Maj 1838 udstedte et

Dekret, hvori det bestemtes, at for Fremtiden vilde de paagældende Dampskibe ikke alene komme til at betale den anrettede Skade, men ogsaa blive idømt Pengebøder.

I 1837 assisterede Vagtskibet med Opmaalinger paa Elben, idet det afgav 3 Mand til en Evert, der blev købt i Altona til Brug ved Opmaalingerne; disse fandt i dette Aar Sted fra Blankenese til Hittler Skanse.

I Aaret 1836 havde Byen Altona ansøgt om at maatte faa en Udvidelse af Havnen i en Afstand af 180 Fod fra Strandbredden, da det nuværende Rum i Havnen var for lille til den forhaandenværende Trafik. I den Anledning fik Vagtskibschefen i 1837, Kaptajnløjtnant F. A. Paludan, sammen med Inspektøren for de slesvig-holstenske Kanaler, Major Lund, Ordre til at undersøge Forholdene for en saadan Udvidelse af Havnen. Deres Undersøgelse resulterede i, at de ikke fandt den foreslaaede Udvidelse tilraadelig, dels fordi Anlægget var for stort og Vedligeholdelsesomkostningerne for kostbare, dels fordi Farten under Flodtid op ad Elben vilde blive meget forsinket. De foreslog derfor en mindre Havneudvidelse paa 80—100 Fod fra Strandbredden, men først og fremmest Opmudring af Havnen og et bedre Havneparti.

Altonas Magistrat var imidlertid ikke tilfreds med den trufne Afgørelse og ønskede stadig en større Udvidelse af Havnen, i hvilken Anledning Kommerce-Kollegiet fandt det rigtigst at fortsætte den afbrudte Undersøgelse, navnlig i Retning af, hvor langt Udbygningen overhovedet kunde gøres uden Gene for Skibsfarten, og tilskrev Stationschefen i 1839, Kaptajnløjtnant Sletting, om paany at undersøge Sagen og gøre alt muligt for paa den ene eller anden Maade at opnaa en Løsning, der kan tilfredsstille, og den 23. November indsendte Kaptajnløjtnanten sin udførlige og motiverede Beretning om den Undersøgelse, han havde foretaget i Sagen.

I 1839 fik Stationschefen Ordre til at undersøge om velpakkede Provisioner af saltet Oksekød, haardt Brød og røget Flæsk kunde anskaffes i Hamborg og sendes med gode velsejlende Skibe til Briggerne i Vestindien, hvilket ogsaa blev udført.

I Aaret 1841 fik Vagtskibet Ordre til at foretage nogle Opmaalinger paa Elben og i Størens Munding samt anstille Observationer her om Høj- og Lavvande. Skibet maatte ikke være mere end 8 à 12 Dage borte fra Stationen ad Gangen og kun efter Aftale med Overpræsidenten i Altona, og Aaret efter var Skonnerten paa Opmaaling i Helgolandsbugten fra 6. Juli til 1. August.

Vagtskibet deltog i dette Aar paa en heldig Maade i Bekæmpelsen af den store Ildebrand, som udbrød Natten mellem 4. og 5. Maj Kl. 2 F. M. i Hamborg og først blev standset den 8. Maj om Eftermiddagen, ved hvilken Lejlighed en Femtedel af Byen blev lagt i Aske. Den 6. Maj afsendtes Travaillen med 1 Officer, 2 Underofficerer og 12 Mand medførende 200 ℔ Krudt til at sprænge Huse i Luften med, hvilket antoges at være det eneste

Middel til at standse Brandens videre Fremgang, og Lørdag den 7. Maj blev 2 Underofficerer og 12 bevæbnede Mand afsendt til Hamborgs Vagtskib for at bevogte Fanger.

Ifølge Chefens Rapport til Kollegiet nedbrændte følgende Bygninger: Nikolaj Kirke, Raadhuset, gamle Børs, Banken, Petri Kirke, St. Gertruds Kapel, Tugthuset, Spindehuset og alle Hotellerne ved gamle Jungbergstig; over 2500 Huse var brændte, og mellem 25 og 30.000 Mennesker blev husvilde.

Tjenesten om Bord. I det store hele var Skibstjenesten den samme som Stationsskibenes i Almindelighed, og om den daglige Virksomhed paa Stationen faar man et godt Begreb af Skibschefen, Kaptajn H. G. Garde's Instruks for Skibstjenesten i 1825. Den lød saaledes:

Instruks.

§ 1.

Under Sejl gaar Vagten i 2 Kvarterer.

§ 2.

Tilankers gør en Officer stedse Inspektionsvagt, som hver 24 Timer alternerer; denne daglige Tjeneste besørges af ham, han er ansvarlig for, at alt er i Orden, og af ham forventer jeg Melding om det passerede.

§ 3.

Tilankers gør Styrmanden Dagvagten.

§ 4.

Mandskabet inddeles tilankers i 4 Skifter, som hver forestaaes af en Underofficer, nemlig Canoneren, Baadsmanden, Undercanoneren, Qvartermesteren og Soldatunderofficeren, og gaar Vagten stadig fort baade Nat og Dag saaledes, at der stedse er en vagthavende Underofficer paa Dækket til hvem Off. kan holde sig.

§ 5.

Firdeelen af Soldatesquen er stedse paa Vagt, naar dette er 2 Mand staar een ved hvert Faldereb med skarpladte Geværer.

§ 6.

Haandværkere, Kok og Koksmath, Dagvagt, Hulgast og Oppassere ere frie for Ankervagt.

§ 7.

Ved Solens Opgang hejses det lille Flag, som i slet Vejr vajer hele Dagen.

§ 8.

Hvis Vejret tillader det optages Kl. 8 Bramræer, Flag og Vimpel skiftes.

§ 9.

Ved Solens Nedgang nedtages Bramræerne, Flag og Vimpel stryges, og Nattevimplen heises. Der gøres klart Skib — dog uden at exercere og Mandskabet mynstres hver til sin Post; efter at den vagthavende Officer har fundet det i Orden, ophører Klart Skib.

§ 10.

Hver Aften og Morgen skydes Vagtskud fra den Side, som vender fra Land, nemlig:

I Maj Maaned	Kl. 9	Aften	og	Kl. 4	Morgen
I Juni & Juli	Kl. 10	»	»	Kl. 3	»
I August	Kl. 9	»	»	Kl. 4	»
I Septbr. & Oktbr.	Kl. 8	»	»	Kl. 5	»
I Novbr.	Kl. 8	»	»	Kl. 6	»
I Decbr.	Kl. 8	»	»	Kl. 7	»

§ 11.

Saluteres Vagtskibet af Koffardi-Mænd besvares der

for 3	Skud	.....	med	1	Skud
» 5	»	.....	»	3	»
» 9	»	.....	»	5	»

§ 12.

De almindelige Skaffetider for Mandskabet bestemmes til Kl. 8 Frokost, Kl. 12 Middag og Kl. mellem 7 og 8 Aftensmad; naar intet særdeles Arbejde haves, gives Mandskabet 1 Time til Frokost og Aftens og 2 Timer til Middagsmad, under 1 Time til Middag og ½ Time til Frokost og Aftensmad maae de kun ved absolute Lejligheder have. — Skafningen skeer paa Dækket, kun i meget slet Vejr maae den finde Sted om Læ. — At Bakker og Kander vel rengøres og hensættes paa de befalede Steder, saavelsom at der rengøres hvor Mandskabet har aadt og skaffet, maae den vagthavende Officer nøje overholde.

§ 13.

Naar Intet nærmere befales, bliver Udpurringstiden Kl. 5 de Dage som skures Dæk ellers Kl. 6. Til Kl. 8 maa Dagvagtens Arbejde være endt og Skibet i fuldkommen Orden. — Een Time efter Aftenskafningen nedtages Køjerne.

§ 14.

Efter at Køjerne er needpebet, bruges Vagtsfolkene til Fartøjerne.

§ 15.

Fartøjernes forsvarlige Fortøjnnig maae nøje visiteres om Aftenen ved Solens Nedgang.

§ 16.

Efter Næstkommanderendes nærmere Bestemmelser bliver Mandskabet ved enhver given Lejlighed exerceret med Canoner, Haandgevær, Sejlenes og Fartøjernes Manøvrering samt Lodning.

§ 17.

Mandskabet deles i 2 Divisioner, hvoraf hver Officer har sin. Saasnart muligt, maae Mandskabets Tøj efterses, nummereres og Listerne derover mig tilstilles. — I det mindste engang maanedligt maae Officererne efterse deres Mandskabs Tøj; Mandskabet maae tilholdes strax at mælde hvad Forandring med deres Tøj. Den første Søndag i hver Maaned forventer jeg mundtlig Melding desangaaende og hver 3. Maaned nye Lister.

§ 18.

Engang ugentlig forelæser Canoneren Mandskabet noget af Krigs Artiklerne især fra § 531 til 648, hvorved der maae gøres Umage for, at de, som ei forstaar Dansk, faar det oversat af deres Kammerater.

§ 19.

Proviantkisterne maa hver anden Dag visiteres af Underofficer og engang ugentlig af Officer, hermed er det nøjeste Tilsyn og Renlighed særdeles vigtig.

§ 20.

Engang ugentlig visiteres Køjerne af Underofficer og hver Maaned af Officer.

§ 21.

Engang ugentlig og naar det er varmt 2 Gange ugentlig maa Mandskabet skifte Linned og visiteres.

§ 22.

De i §§ 17, 19, 20 og 21 bestemte Visitations Tider ere de færreste, der bør finde Sted og over hvilke mig mældes, men jo flittigere Tilsyn og Visitation foretages af Off. og Underoff. jo kærere vil det være mig, da

jeg anser denne for særdeles nødvendig og væsentlig til Ordenens Vedligeholdelse.

§ 23.

Køjerne surres alle efter et Maal og saaledes at No. kan sees i Finkenettet. Hvert Qvarteer har sin Side. I godt Vejr holdes Finkenetterne aabne, at Køjerne kan luftes vel.

§ 24.

Banjerne hvidtes. Køjerne og Poserne vaskes saa ofte det behøves, hvilket nærmere bestemmes af Næstkommanderende, men i det mindste eengang maanedlig maae det skee. — Alt Folkenes Tøj og Kister maa ogsaa luftes i det mindste eengang maanedlig.

§ 25.

Hver tredie Maaned rengøres Lasten, alt optages til Jernene og luftes.

§ 26.

Mandskabet gives en Dag ugentlig, som nærmere bestemmes af Næstkommanderende til Vaskedag, da de erholde det fornødne *varme* Vand; det paases, at Tøj ophænges paa de dertil bestemte Joller.

§ 27.

At alt vaadt Tøj tørres snarest muligt paa dertil bestemte Joller, og at det indtil dette kan ske, henlægges i dertil bestemte Tønder og ingenlunde bjerges i Kister, Poser, Køjer eller paa Banjerne maae nøje overholdes og bliver især den vagthavende Officers Pligt at have Tilsyn med.

§ 28.

Forseelser revses strax med til 15 Slag Tamp, begaaes Forbrydelser, sættes Forbryderen i Bøjen og Sagen meldes mig.

§ 29.

Forbrug af Vahregodset, maae skee saa oeconomisk som mueligt, og ej uden efter Næstkommanderendes Ordre, af hvem jeg forventer Melding derom.

§ 30.

Naar 4 Vandtønder ere tomme fyldes de for at holde Skibet paa Amning. — I Ranzonfadet maae stedse være Drikkevand til Mandskabet.

§ 31.

At Regnskaberne holdes til Dato maae nøje paases af Regnskabsofficeren.

§ 32.

Hver Søndag holdes Parade, efter denne forelægges mig Regnskaberne og Journalen.

§ 33.

Batteriet holdes stedse ladt og klart til Salut. Falkonetterne skarpladt.

§ 34.

Ethvert forbipasserende Skib skal tone Flag for Vagtskibet; skeer det ej, og praies det derom, og hjælper det ej skydes først med Gevær; de Falkonette Skud, som skydes, skal betales efter Reglementet, og Skipperen gives Bevis for, hvormeget han har betalt. Vises Uartighed eller Trods tvinges Skibet til Ankers, Skipperen arresteres ombord og det passerede mældes mig.

§ 35.

De passerende smaa Fartøjer skal ved at sætte paa deres Sejl honorere Flaget; men blot naar man bemærker dette undlades af Trods eller Uartighed, tvinges de dertil.

§ 36.

At ingen Fornærmelser imod Flaget taales er en Selvfølge, skeer dette arresteres Fornærmeren og Sagen mældes mig.

§ 37.

Passerer Orlogsmænd gaar den vagthavende Officer der ombord og complimenterer Chefen, tilbyder Assistance og optegner Skibets og Chefens Navn.

§ 38.

Ethvert Skib eller Fartøj som er i Ulempe ydes uopholdelig alt mueligt Assistance fra Vagtskibet.

§ 39.

Af forestaaende behage Dhrr. Officerer at tage Copie og paategne dette, som mig tilbageleveres.

Orlogsskonnerten ved Altona d. 5. Maj 1825.

Garde.

Allerede samme Aar skete der en Forandring for Tjenestens vedkommende, idet Kaptajnløjtnant Garde indstillede til Kollegiet: »Søkrigsartikkels Brevet § 848 og 867 befaler, at Koffardifartøjer, naar de passerer Vagt-

skibet, skal honorere ved at sætte paa Sejlene. Det er dog en kendt Sag, at denne Honnør hyppig ikke finder Sted enten af Uvidenhed eller Trods. At tvinge de genstridige er vanskeligt i dette snævre Farvand, idet man ved Skydning risikerer at træffe Fartøjer eller Personer iland, og sætter man efter Fartøjet, hænder det, at det først naas paa Hamborgs Havneterritorium; jeg foreslaar derfor, at man her, ligesom i Sundet lader vaje et blaat Flag fra Fortoppen, der fritager de forbipasserende Skibe for Honnøren.« — Under 4. Juni bifaldt Kollegiet Forslaget og anbefalede i det Hele taget Vagtskibschefen i alle Tilfælde at behandle de Søfarende især fremmede Nationers paa den lemfældigste Maade.

Skibschefens Instruks af 5. Maj 1825 var den gældende indtil 1841, da Chefen, Kaptajnløjtnant Secher, den 13. April ved Kommandoens Hejsning udstedte en »Ændret Instruks for Skibstjenesten«, der ligeledes fortjener at nævnes i denne Forbindelse.

Den havde følgende Indhold:

Foruden de almindelige Regler for Tjenesten ombord som Søkrigsartikkelbrevene byder, skal jeg anføre nogle specielle Bestemmelser, som jeg ønsker tagne til Rettesnor.

1.

Da Skonnerten ved Altona ikke alene liggende nær Land men tillige hyppigt besøges af Fremmede, er der foruden den almindelige Nødvendighed at holde en Orlogsmand vel organiseret, en forøget Opfordring dertil; jeg skal derfor bede mine Herrer assistere mig af bedste Evne til at Skonnerten saavel med Hensyn til Organisation som Udseende, maa være, hvad den bør. Mandskabet maa behandles godt i enhver Henseende. Begaar en Mand større Forbrydelse, da bestemmer jeg selv Straffen. Mindre Forbrydelser straffes arbitrært af Næstkommanderende, ikke over 10 Slag Tamp og Melding derom gives mig ved Paraden den paafølgende Søndag. Underofficererne forbydes det at straffe paa egen Haand. Enhver Afstrafning sker alene paa Dagvagten.

2.

Officererne skiftes til at have Inspektions Vagt fra Kl. 8 F. M. til næste Dag Kl. 8 F. M. Den Vagthavende Officer bærer Uniform. Han maa være bekendt med hvad passerer paa Elben i Sigte af Vagtskibet. Forefalder Ting af Vigtighed udbeder jeg mig strax og til enhver Tid Melding derom. — Saavel ved Arbejde som ved Exersit er den vagthavende Officer tilstæde paa Dækket, ligeledes ved Fartøiers Afgang fra, eller Ankomst til Skibet, for at paase at intet Utilladeligt bringes fra eller til Borde.

3.

Den Officer der ej har Vagt er det tilladt at være fra Borde, naar anden Tjeneste ikke gør hans Nærværelse nødvendig. Naar Vejret er godt gives det ½ Mandskab Landlov Søndag E. M. Videre udstrakt Landlov forbeholder jeg mig nærmere at bestemme. Den vagthavende Officer paaser at Landgangsfolkene ere ordentlige paaklædte. Forsildig Mødende og Beskænkede, der ikke ved deres Opførsel qvalificeres til strængere Straf, faa Karantæne for kortere eller længere Tid, som bestemmes af Næstcommanderende.

4.

Til Vagttjeneste til Ankers deles Mandskabet i 4 Skifter, een Underofficer (hvortil Konstabler regnes) tilligemed 1 Skifte har altid Vagt og maa ikke forlade Dækket. Udkigsmanden tilholdes det strængt at være opmærksom. Ligeledes den vagthavende Underofficer især at have Udkig med ethvert Vagtskibet nærmende Fartøj, og i Tide give Melding derom til den vagthavende Officer om der kan være Formodning at det vil rage Vagtskibet ombord.

5.

Styrmanden iagttager Tiden for Flaghejsning og Strygning og Vagtskuds Skydning og gør almindelig Dagvagt, istedet for en Underofficer indtil Udpurring.

6.

Efter Rengøring holdes Frokost, hvortil gives en god ½ Time, derefter pudses, hver Mand sit, efter den Fordeling Næstcommanderende gjør. Al Uddeling og Udvægt til næste Dag sker Kl. 11 à 11½. Kl. 12 skaffes og Mandskabet gives efter Omstændighederne enhver 2 Timers Roe. Kl. 7 E. M. uddeles Brændevin. Kl. 8 opsættes Vagten og Køjerne nedtages. Underofficererne vexler Tur ved Udvægt, Opbakning og Eftersyn af Spisebakkers Rengøring (disse udkoges i Lud hver Lørdag E. M.). At Mandskabet under Maaltiderne og uden Nødvendighed ikke forstyrres er en Selvfølge.

7.

Tobaksrygning tillades under *ingen* Omstændigheder nede i Skibet.

8.

Hver Søndag efterses Mandskabet for Renlighed, de Herrer Officerer ville behage at forblive ombord til Efterretning haves, om jeg kommer ombord for at holde Parade.

Saasnart som muligt forfattes Lister over Mandskabets Tøj, der forevises mig af Næstcommanderende. Det smudsige Tøj lægges i Blød Søndag og vaskes Mandag Morgen, hvis Vejret tillader det. Vaadt Tøj ophejses altid paa Joller mellem Vanterne og fra 1. Maj til 1. September skiftes Køjer hver 14. Dag, og Finkenetklæderne oprulles naar Vejret tillader det.

9.

Last og Hellegatter rengøres hver anden Maaned. Næstcommanderende er ansvarlig for saavel Tørring og Luftning af de Sejl der haves ombord som for Conservationen af de Ting der ligger i Pakhuset, hvortil han har Nøglen, og Ingen tilstedes Adgang uden en Officer er nærværende.

10.

Da et Skibs Fartøjer er dets Repræsentanter, og man af deres Udseende drager Slutning til den Orden, der hersker i dette, maa disse altid holdes i complet Stand og Folkene være ordentlig paaklædte, naar de sendes fra Skibet. Fartøjerne maa derfor behandles med yderste Forsigtighed. Jævnlig Øvelse gives Folkene i at sejle med Fartøjerne; dog tillades Intet Fartøj uden Officer at fjerne sig over ¼ Miil fra Vagtskibet undtagen min Ordre eller Tilladelse (herfra undtages det Fartøj, der med Styrmanden sendes med den engelske Post til Hamborg).

11.

At hverken Folk eller Fartøjer udlaanes til privat Brug uden min udtrykkelige Tilladelse, er en Selvfølge.

12.

1 à 2 Timers Øvelse saavel F. M. som E. M. gives Mandskabet dels i Canon og Geværexersits, dels i Bajonet-Fægtning, Manøvrering med Sejl, Fartøjer etc. naar ej andet Skibsarbejde forhindrer dette. Med disse Øvelser vil Næstcommanderende lade afvexle efter Omstændighederne. Øvelsen i Canonexersit maa ikke udstrække sig over 1 Time ad Gangen. Hvorvidt Indskrænkning i disse Øvelser kan finde Sted, forbeholder jeg mig nærmere at bestemme.

13.

Vagtskud skydes Morgen og Aften med indtil videre 1 ℔ Krudtladning uden Forladning, Morgen *fra,* Aften *mod* Land, den største Forsigtighed iagttages med Speilene.

Tiden for Vagtskud er:

April	Kl.	5	F. M.	og	Kl.	8	E. M.	
Maj	»	4	»	»	»	9	»	
Juni—Juli	»	4	»	»	»	10	»	
August	»	4	»	»	»	9	»	
Sept.—Okt.	»	5	»	»	»	8	»	
Nov.—Dec.	»	6	»	»	»	8	»	(Efter Aften Vagtskudet slaaes Tapto).

14.

Ved Falderebet mod Land placeres en Skildvagt af Soldatesken med Gevær og i Uniform, naar Flaget er hejst, ellers med Huggert og Hue. Skildvagten holder tillige Udkig — 2 løse Skud affyres ved Flagets Strygning.

15.

For Fremmede af Distinktion træder Soldatesken i Gevær; Soldat Underofficeren er frie for Nattevagt; han forestaar Gevær Exersitsen for hele Mandskabet samt Bajonetfægtning for Soldatesken, og han paalægges at holde skarp Tilsyn med Soldaternes Tøj, der maa holdes i ligesaa god Orden, som det skeer i Land.

16.

Salutter af Orlogsmænd besvares Skud for Skud. Af Coffardiskibe besvares med 1 Skud for 3 — 2 Skud for 5 — 3 Skud for 7 til 14 — 5 Skud for 15 og derover.

Til Salutskud bruges samme Krudtladning som til Varselsskud, og Vagtskibet besvarer kun slige Salutter, naar de gives i dets Nærhed. Orlogsmænd som ankre i Nærheden af Vagtskibet complimenteres af en Officer i Uniform og tilbydes Assistance. Melding derom gives mig strax, selv om Orlogsmanden passerer til Hamborg.

17.

Det er mit Ønske, at der forfares lempelig imod Alle, men i Tilfælde af virkelige Fornærmelser imod vort Flag, da stoppes det paagældende Skib om muligt, kan dette ikke skee, da søger man at erfare Skibets og Skipperens Navn, eller hvem Lods der er ombord, og det meldes mig strax. Skibe der kunne antages at have Flag, er pligtige at tone det for Vagtskibet ved Forbisejling naar Vagtskibets Flag er hejst; hvis det undlades praies Skibet, og Opfordring skeer; Gentagen Opfordring ledsages af et løst Falconet Skud. Skibet stoppes imidlertid ikke, men man seer at erfare dets Navn og melder mig det.

18.

Arbitrær Straf maa under ingen Omstændigheder udøves, selv ikke om nogen Skipper sligt forlange. Skulde Vagtskibets Assistance forlanges i Stridigheder mellem Skippere og deres Mandskab, da søges Forlig bragt tilveje med det Gode, hvis ej da henvises Parterne til Politiet, dog udbeder jeg mig forinden Melding derom.

19.

Skulle Skippere komme i Strid formedelst Paasejling eller af andre Aarsager, og de frivilligen underkaster sig Vagtskibets Kendelse, da beder jeg mig strax underrettet derom; — men skulde jeg ikke være Nærværende og Sagen ingen Ophold taaler, da afgør den vagthavende Officer Kendelse, men kun under den udtrykkelige Betingelse, at de Paagældende dermed Begge ere tilfredse, hvis ej, henvises de til Retten i Land.

20.

Da Vagtskibet kan være udsat for Paasejling af andre Skibe, maa jeg bede mine Herrer at være yderst opmærksomme for om muligt at forebygge dette. Hager maa derfor bestandig holdes klar, desuden kan ved slige Lejligheder ofte forekommes Havarie ved at hjælpe med Roret, Brasning af Ræer, Stikning paa Tømmen etc. Finder Ombordragning Sted, og Vagtskibet lider noget Havarie, da befales Skipperen at ankre, vil han det ikke, sendes Fartøj ombord for at bringe ham dertil, dog maae Magt ei bruges, men Skibets, Skippers og Lotsens Navn noteres og Skades-Erstatning paastaaes, som jeg selv ønsker at bestemme, hvis Skaden er betydelig. Er Skaden ubetydelig, saaledes at den strax kan vurderes, og Skipperen tilbyder at deponere Penge, da modtages disse, og Skipperen kan strax fortsætte sin Rejse, men tilholdes senere at komme ombord i Vagtskibet for at erholde Rigtighed for sit Depositum. Skipperen advares at bære sig bedre ad for Fremtiden, i en bestemt men rolig Tone, at Officeren ikke skal udsætte sig for Ubehageligheder ved at indlade sig i Klammeri og Skænderi med en maaske grov og uopdragen Person.

21.

Hurtig Hjælp med Alt, hvad der staar i vor Magt, gives ethvert Fartøj i Ulempe. En af Underofficererne maae altid sendes med Folkene ved saadan Lejlighed og tilholdes strængt ingen Godtgørelse at fordre for den Hjælp, man har ydet. Byder man ham noget frivilligt, da kan han tage derimod og aflevere det til Næstkommanderende, der modtager alle Drikkepenge til Fordeling ved Togtets Slutning (Ende). Da det jævnlig hænder paa Elben,

at Smaafartøjer kæntre, maa man fra Vagtskibet holde godt Udkig med saadanne for om muligt at komme dem til Hjælp.

22.

I Tilfælde af Ildløs i Altona By eller Havn eller nær Elben i 1 Mils Afstand fra Vagtskibet sendes Assistance med 1 Officer og Folk samt Skibets Sprøjte, hvis Ilden ei er saa nær, at den kan være nødvendig ombord i Skonnerten. Melding derom sendes mig til enhver Tid.

23.

Dampskibene maae kun passere Vagtskibet med ½ Fart; da det imidlertid ikke altid bliver iagttaget, og det Tilfælde er indtruffet at ladte Pramme i Altonas Havn paa Grund heraf ere sunkne, saa maa den vagthavende Officer ombord i Vagtskibet drage Omsorg for hver Gang et Dampskib passerer at lade bemærke, om det løber med fuld Fart, og naar det skeer, da anmærke det og give mig Melding derom, at jeg kan paatale denne Uorden.

24.

I uforudsete Tilfælde bedes Officererne handle efter Conduite; det anførte giver Begreb om den Orden, jeg ønsker indført, hvori jeg beder mine Herrer at være mig behjælpelige.

Til D'Herrer Søofficerer Løjtnanter Wulff og Bielke.

Altona, den 13. April 1841.

sign./Secher.

Kadetskibene

Før Krigen havde Sneedorff ved sin Energi og Ihærdighed arbejdet Kadetskibet op til at blive et Linieskib, og som omtalt i 1. Del, (S. 72) stod han stejlt paa dette Standpunkt under Hohlenbergs Forslag om at lade den dobbelte Fregat træde i Stedet for Linieskibet som Kadetskib.

Men saa kom 1807 og Krigen derefter, som satte Fordringerne ned af sig selv, og i dette Forhold viste Sneedorffs Karakter sig fra en af de største Sider; til Trods for, at han fra et Linieskib maatte gaa ned til en Brig som Kadetskib, brugte han det Redskab, han fik at arbejde med paa saa fortræffelig en Maade til Kadetternes Uddannelse som Sømænd, at de unge Søofficerer fandtes kapable til at føre Skibe i Koffardifarten. I 1808 anvendtes den erobrede engelske Brig *Turbulent,* i 1809 den erobrede engelske Brig *Tigress;* i 1810 først samme Brig og derefter Briggen *Lolland* og fra 1811 Briggen *Falster* som Kadetskib.

Under disse Forhold forløb Øvelserne paa den Maade, at Kadetterne var ombord i tre Hold i Briggen, der laa paa Københavns Red og manøvrerede her eller under gunstige Forhold paa Yderreden; Kadetterne kom ombord om Morgenen og gik i Land om Eftermiddagen. Kadetskibets Togt varede i 21 Uger; Kadetchefen deltog hele Tiden i Togtet.

I det første Aar efter Krigen foregik Øvelserne paa samme Maade, blot at Skibet paa Slutningen af Togtet gjorde et 14 Dages Kryds ned i Østersøen rundt Bornholm med 12 af de ældste Kadetter, det Antal, der kunde være om Bord.

I 1815 udvides Søfarten med først et 3 Ugers Togt til Nordsøen, derefter Manøvrering paa Rheden og til Slut et 3 Ugers Togt til Østersøen.

Ved Ordningen af Marinens fremtidige Forhold af 1. September 1815 fastsattes Antallet af Kadetter til 10 ældste og 30 yngste, hvorimod Kadetskibet ikke var berørt heraf; men da Kongen i Reskript af 13. November 1815 forlangte Indskrænkninger i det af Kollegiet fremsatte Forslag til Betalingsreglementet, foreslog Admiralitetet i sit Svar herpaa af 21. December s. A. bl. a.:

KADETSKIBSCHEFERNE 1814—48.

1814	Briggen »Falster«	Kaptajn P. F. Wulff	18/4—24/9
1815	do.	do.	17/4—15/9
1816	do.	do.	13/5—31/8
1817	do.	do.	12/5—26/8
1818	do.	do.	9/5—19/8
1819	do	do.	8/4—19/8
1820	Briggen »Møen«	do.	4/5—29/8
1821	do.	do.	11/5— 6/9
1822	do.	do.	9/5—26/8
1823	do.	do.	9/5—28/8
1824	Fregatten »Freja«	do.	8/5—27/8
1825	Briggen »Møen«	Kaptajnløjtn. P. C. Kinck	9/5—27/8
1826	Korvetten »Najaden«	Kommandørkapt. P. F. Wulff	13/5— 1/9
1827	do.	Kaptajn P. C. Kinck	12/5—30/8
1828	do.	Kaptajnløjtn. J. C. Grove	14/5— 2/9
1829	do.	Kaptajn P. C. Kinck	30/4—19/8
1830	do.	Kaptajnløjtn. J. C. Grove	30/4—19/8
1831	do.	do.	30/4—19/8
1832	Fregatten »Nymphen«	Kaptajn M. Lütken	28/4—17/8
1833	Korvetten »Najaden«	» T. J. Lütken	29/4—17/8
1834	do.	» A. C. de Cederfeld	1/5—6/8
1835	do.	Kaptajnløjtn. C. C. Paludan	1/5—6/8
1836	do.	» E. Blom	2/5—19/8
1837	Korvetten »Flora«	Kaptajn C. C. Paludan	2/5—19/8
1838	do.	» H. B. Thomsen	7/5—25/8
1839	do.	» C. C. Paludan	4/5—23/8
1840	do.	» do.	1/5—12/8
1841	do.	» J. P. Findt	8/5— 6/8
1842	do.	» C. C. Paludan	29/4—28/7
1843	do.	» F. A. Paludan	1/5—28/7
1844	do.	» St. A. Bille	1/5—30/7
1845	do.	» C. C. Paludan	2/5—31/7
1846	do.	Kaptajnløjtn. C. E. van Dockum	1/5— 7/8
1847	do.	Kaptajn C. L. von Ellbrecht	1/5—30/7

»Kadetbriggens Ekspedition, som nu foraarsager en Del unødvendige Bekostninger, kan ske paa en mere besparende og for Marinen i det hele mere hensigtsmæssig Maade. Vi formener saaledes, at Briggen ikkun behøver at være ude i 15 Uger, istedetfor at den i de senere Aar har været 21 Uger ude, i hvilke 15 Uger, der kan gives 2 Ture til Søs, og efter hver Tur haves 14 Dages Øvelser paa Rheden for de hjemmeværende Kadetter; at Briggen bør kommanderes af en Kaptajn udenfor Kadetkorpset, som tillige kan være Meddommer; at der ligesom i forrige Tider kun behøves een Kadetofficer, som tilligemed de fornødne Lærere kan gaa ombord med Kadetterne og igen afgaa med dem ved hvert Togts Ende.

Herved spares: Diætpenge til ialt c. 900 Rdl. S. M., og desuden vindes, at Kadetterne blive vante til at lyde flere Chefers Kommando; at flere af Marinens Officerer faar Lejlighed til at komme til Søs.«

I Resolutionen af 22. Januar 1816 bestemte Kongen:

»Vort Kollegiums Forslag om Kadetbriggen approberes saaledes, at den skal være 16 Uger til Kadetternes Øvelse. I Henseende til dens Kommando m. v., medens den er Kadetbrig, ville Vi, at det forbliver uforandret som hidtil.«

Kadetchefen, Admiral Sneedorff, stillede sig med Hænder og Fødder imod Indskrænkningen af Kadetskibstogtet, men fik ikke Medhold denne Gang; derimod blev der gjort den Forandring, at medens Briggen hidtil kun havde haft Plads til 12 Kadetter ad Gangen under Togt, blev der nu indrettet Plads til 18, og derefter blev følgende Form for Togtet approberet ved kgl. Resolution af 7. April 1816:

1 Uge	efter Udlægningen her paa Rheden.
4 Uger	Søtogt i Nordsøen, saaledes at Kadetskibet krydser 3 Uger i Nordsøen og den 4. Uge i Kattegat med Tilladelse til at ankre imellem Fladstrand og Sæby, alt til Kadetternes Øvelse.
2 »	stille her paa Rheden (under Kadetternes Eksamen).
2 »	Øvelse her paa Rheden.
4 »	Togt til Østersøen, hvoraf 3 Ugers Kryds østenfor Bornholm, og 1 Uge i Køge Bugt til Øvelse i Letning og Ankring.
2 »	Øvelse her paa Rheden.
1 Uge	til Desarmering.
16 Uger.	

I Aaret 1818 fik Kadetchefen ændret Bestemmelsen om de 4 Ugers Øvelse i Østersøen derhen, at den sidste Uge maatte foregaa paa Sjællands Østkyst fra Stevns til Helsingør.

I Forestillingen til Kongen om Kadetskibets Togter for Aaret 1822 skrev Kollegiet: »— — vi intenderer at beordre Chefen for Briggen, saalænge Øvelserne varer, ikke at løbe indenfor 3 Kroners Batteri, da derved mødte det Uheld ifjor, at Briggen stødte paa Grund, hvilket bevirkede Ophold og Omkostninger.« Men i sin Resolution herpaa traf Kongen den Bestemmelse, at Kadetskibet i Stedet for at tilbringe 14 Dage her paa Rheden, i Aar og fremdeles skal anvende disse 14 Dage til Ankrings- og Letningsøvelser enten i Bælterne, paa Købebugt, mellem København og Helsingør eller efter Omstændighederne i andre af vore Farvande, saaledes at Togtets Forløb blev 1 Uge paa Rheden, 6 Uger i Nordsøen, 2 Uger paa Københavns Rhed (Eftersyn og Eksamen), 6 Uger i Østersøen, 1 Uge Desarmering. Ialt 16 Uger.

Dernæst befalede Kongen, at der skulde sørges for, at flere Kadetter kunde komme med Briggen, saaledes at Halvdelen af dem kunde komme med hvert Togt, hvilket ogsaa blev udført. Meddommeren skulde for Fremtiden, som det før i Tiden havde været Skik, følge med paa Togterne.

Da Kadetkorpsets Chef ved den ny Ordning for Kadetskibets Togter ikke kunde faa de Diætpenge, som ellers tilkom ham, naar han her paa Rheden overværede Øvelserne, skulde han have en Dusør paa 300 Rbd., hvilket dog kun skulde gælde for Kontreadmiral Sneedorff.

I Aaret 1824 blev den første af Fabrikmester Schifter byggede Fregat *Freja* anvendt som Kadetskib for paa den Maade at komme paa Besejlingstogt. Her kunde alle Kadetterne være om Bord, og for at kunne udstrække Togtet saa langt som muligt blev det bestemt, at der kun skulde være 1 Uges Ophold paa Rheden, medens Kadetternes Eksamen skulde afholdes om Bord.

Da man næste Aar igen fik en Brig til Kadetskib, bibeholdtes denne Ordning, saaledes at Togtet i Nordsøen blev bestemt til 7 Uger.

Da Briggen *Falster* ikke mere var tjenstdygtig til Stationsskib i Sundet, skulde Briggen *Møen* anvendes til denne Tjeneste, og da de vestindiske Brigger dels var for smaa, dels stadig i Virksomhed paa den vestindiske Station, maatte man tage en Korvet til Kadetskib, og fra Aaret 1826 anvendtes en saadan som Kadetskib med Undtagelse af Aaret 1832, hvor Fregatten *Nymphen* blev anvendt for at besejles sammen med Fregatten *Havfruen*. I Korvetten kunde alle 40 Kadetter være om Bord.

Med det større Skib besluttedes det at udstrække Togtet til Atlanterhavet, og dets Anvendelse blev derfor fastsat saaledes:

8 à 9 Uger til Krydstogt i Nordsøen og Spanskesøen, samt paa Returen derfra at gaa gennem Kanalen.

I Uges Ophold paa Rheden for at proviantere m. m.

Resten af de 16 Uger anvendes til Kryds i Østersøen, saaledes at de sidste Dage anvendes til Desarmering indenfor Bommen.

Denne Form for Kadetskibstogtet varede til 1841, da Kollegiet, af Hensyn til den Reduktion, som paa det Tidspunkt fandt Sted i alle Statsudgifter, foreslog, at Kadetskibets Øvelsestogter for Fremtiden skulde gøres uafbrudt i 13 Uger i Stedet for som hidtil i to Togter paa tilsammen 16 Uger, hvilket approberedes af Kongen den 19. Januar 1841.

For at bøde paa den Indskrænkning, Kadetskibstogtet hermed havde faaet, bortfaldt Fartøjssejlads paa Togtet, og i Stedet for bevilgede Kollegiet under 6. Juli 1841 paa Kadetchefens Indstilling, at Kadetkorvettens Travaillechalup ved Korvettens Desarmering overlades til Akademiets Disposition hen paa Efteraaret til Øvelse for Kadetterne.

I hvilken Udstrækning, der blev lagt Vægt paa Kadetternes praktiske Uddannelse om Bord, ses af de aarlige Indberetninger, der er nogenlunde

enslydende i den omhandlede Periode, og her skal eksempelvis anføres Aaret 1829, da Korvetten *Najaden* som Kadetskib var under Kaptajn P. C. Kincks Kommando med Kaptajnløjtnant I. P. Findt som Meddommer, med en Besætning paa ialt 136 Mand, hvoraf 40 Kadetter.

Kadetchefen indberetter d. A. efter Togtets Slutning:

1) »Kadetterne har alle øvet sig i at spledse, knobe, giøre Stik, lægge Bændsler og skibmande. De have alle staaet tilrors under styret Cours og under Manøvre. De have alle logget, loddet, peilet og holdt Journal; hver især har sin til Dato. De have alle observeret og beregnet Bredden ved Middagshøjden, og de, der har været saa vidt avancerede, ved to Højder, Misvisningen, Klokkeslet og Længde.

De har *alle* manøvreret med Canoner, surret og været ved dem i »Klart Skib«. De have alle skudt til Maals med Flinter og Pistoler, Batteri Canoner samt Merse-Falkonetter og kastet Granater.«

2) I Recommandationslisten indberettes samme Aar for ældste Klasses Vedkommende:

»De vide Takkelads og Paalægning, vide at vende for og ved Vinden i godt og ondt Vejr, stikke bi, holde af, sætte Sejl til og bierge dem i godt og ondt Vejr, ankre, lette og fortøje, varpe og klare Toug. De vide, hvorledes et Skib eqviperes fra Begyndelsen af til det er sejlklart, hvad der skal efterses, inden man gaar tilankers og naar man er kommen tilankers. De vide Precautionerne i haardt Vejr og i Tordenvejr, tilankers og tilsøs. De vide, hvad der hører til »Klart Skib« og hvorledes et Skib skal desarmeres saavel i Krigs- som i Fredstider. De kunne betroes Vagt eller Qvarter i Søen og sættes til Næstkommanderende paa en »Snaur« eller noget andet lige Skib, og anseer vi dem dygtige til at forrette en subaltern Officers Tieneste.

Ingen har givet Tegn til at feile imod Subordinationen, og de have alle opført sig saaledes, som det kan være unge Mennesker tilladt, der i Tiden skulle være Søofficerer.«

Man faar desuden et godt Overblik over hele Uddannelsen i Kadetskibet i Kaptajn C. Paludans Beretning i 1842 i »Nyt Archiv for Søvæsenet« 1843 (Side 69), hvoraf Uddrag gengives her:

Til Øvelse for Cadetterne foranstalter Collegiet aarligen udrustet et Skib, sædvanlig en Corvet. Dette Skib har i flere Aar vexelviis været commanderet enten af Cadetchefen eller Cadetcorpsets Næstcommanderende — eller af en Officier der ikke hørte til Academiet.

Ved Kongelig Rescript af 19de Januari 1841 er det befalet, at Cadetskibets Øvelsestogt skal herefter være et uafbrudt Togt paa 13 Uger, Desarmeringen iberegnet.

Dette Skibs Equipering begynder i April, saa betids, at den kan være til-

endebragt og Skibet seilklart i de første Dage af Mai. De Cadetter, der have Tilladelse til at angive paa det forestaaende Søtogt Equipering og Desarmering, bivaane Equiperingen, for at lære dennes Praxis, og giøres tillige bekiendte med de kongelige Værfters Organisation og Disciplin. Ledsagede af en Cadetofficier føres de hen, hvor der er noget at see eller lære, eller sendes afdelingsviis til Holmens forskiellige Magasiner og Værksteder, for at see paa egen Haand og at vænnes til at afgive skriftlig eller mundtlig Rapport om det, de saaledes have seet.

De to ældste Cadetunderofficierer commanderes med Skibet som yngste Skibsofficierer og have som saadanne fortrinlig Leilighed til at lære at kiende en subalterne Officiers Tieneste ombord.

Naar Cadetskibet commanderes af en Chef, som ikke hører til Academiet, udcommanderer Collegiet sædvanligvis tre af de ved Academiet ansatte subalterne Officierer til Lærere i Sømandskab. Chefen af Skibet er da, i Forening med de to ældste af disse Cadetofficierer, den Comitee, der bedømmer Cadetterne saavel paa Togtet, som ved den efter samme afholdende Examen. Men er Cadetchefen, eller Academiets Næstkommanderende, Chef for Cadetskibet, blive undertiden kun to af de ved Academiet ansatte subalterne Officierer udcommanderede. I saa Fald bliver en udenfor Academiet værende Officier udcommanderet til som Meddommer, at giøre Cadetskibstogtet og at tiltræde Examinations og Bedømmelses-Comiteen. Foruden foromtalte fire Officierer bliver een af Academiets Lærere i de mathematiske Videnskaber beordret til at være Lærer ombord i Navigation. Skibsofficierernes Antal retter sig efter Skibets Størrelse; er dette en Corvet er der kun Een, som da sædvanligvis bliver Skibets Næstcommanderende. I de senere Aar har Collegiet foranstaltet, at der ved Søtouren er opnaaet flere vigtige Øiemed for Cadetterne.

1. Ved at lade Cadetskibet udgaae i Følge med et eller flere Krigsskibe, hvorved der gives nogen Leilighed til at indøve de tactiske Regler, at signalere og telegraphere, at lære Cadetterne, hvorledes man forholder sig, for at holde samlede om Natten og i Taage, hvor nødvendig en yderligere Agtpaagivenhed er, naar man seiler i Escadre, o. m. a.
2. Ved at lade det i forskellige Retninger befare egne Farvande, og de fremmede i vor Nærhed, saasom Canalen og Løbet imellem Ørkenøerne og Shetlandsøerne, begge vigtige fordi de føre til Danmarks fierne Colonier.
3. Ved at lade det anløbe fremmede Havne, hvor der, hvad enten en saadan har et Orlogsværft eller ikke, altid er mangfoldige nyttige Ting at see og lære, deels ved Opholdet der, deels ved Anduvningen af fremmede Kyster, o. m. a. som jeg har omtalt i mine Beretninger om Cadet-

corvettens Togter i 1840 og 42 (see Archiv for Søvæsenet 13de Bind Pag. 40 og Nyt Archiv for Søvæsenet 1ste Bind Pag. 457).

4. Ved at indrette Togtet saaledes, at der, foruden den Øvelse der gives Anledning til ved Seilads fra Sted til andet, hvilken især gavner de ældre Cadetter, tillige gives den fornødne Tid til daglig Manøvre, som er vigtig og gavnlig især for de Yngre.

Som en Følge af de forskiellige Omstændigheder, der kunne være tilstede, nemlig, om der seiles Cours fra et til andet Sted, eller man ligger i et eller andet Farvand, for at manøvrere, er den daglige Beskiæftigelse ombord ligeledes forskiellig; men der sørges stedse for, saavidt Veiret tillader det, at Tiden anvendes saa nyttigt som muligt ved Exercits, Klartskib og Skydning med Løst og Skarp, ved Underviisning i Sømandskab, ved at tage og beregne Observationer, ved at lære hver enkelt Cadet Tienestens Detail o. m. a.

De Cadetter, der giøre deres første Togt, behøve nogen Tid inden de vænnes til Sølivet og blive hiemme i Skibet; de Ældre anvende nogen Tid nyttigt, ved, endog uden speciel Beskiæftigelse, paa Dækket, at være opmærksomme paa eget eller andet Skibs Manøvrer, paa Veirforandringer, naar Land sees, da paa, dettes Fortoning og kiendelige Gienstande, om Natten paa Fyrer o. m. a. At vænne vordende Søofficierer til at have Øie for saadant, er ligesaa vigtigt, som at lære dem Theorien; thi dersom de ikke vinde Interesse for Skibet og Sølivet med alle dets Eiendommeligheder, blive de hverken dygtige Søofficierer eller Sømænd.

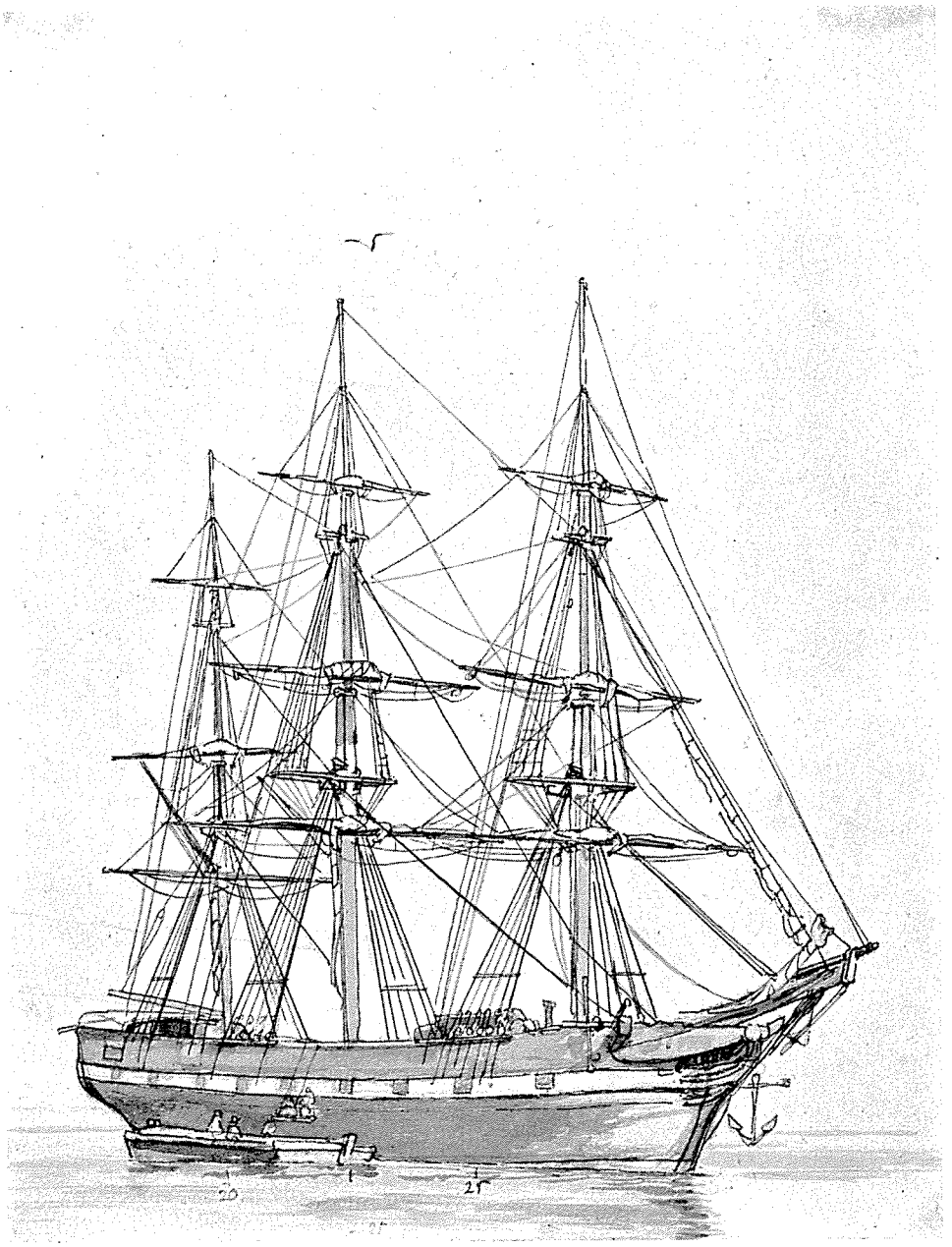
De 6 ældste Cadetter ere Underofficierer og Qvarteerchefer; til dem ere de øvrige Cadetter fordeelte.

Et Qvarteer ad Gangen har Vagt. Under en Officiers Opsigt commanderer Qvarteerchefen agter, og hans Næstcommanderende paa Bakken, alle forefaldende Manøvrer, saavel Dag som Nat. Seilene paa Krydsreisningen giøres los, rebes og beslaaes i al Slags Veir af Cadetterne. Til alle Tider, naar Mandskabet kaldes op, kaldes tillige Cadetterne op for at assistere paa de dem anviste Steder.

En i Cadetlukafet ophængt Instrux tilkiendegiver nøiagtigt den daglige Orden og Enhvers Pligter saavel nede som naar de have Tieneste paa Dækket. Alle Cadetterne paa det Qvarteer som har Vagt, holdes beskiæftigede, Qvarteerchefen og den Næstcommanderende, som sagt med Commandoen, den sidstnævnte tillige med Bestikket, hvilket han ved Slutningen af hver Vagt udregner og, naar det er efterseet og befundet rigtigt af den vagthavende Officier, afsætter i Kaartet; de øvrige Cadetter paa Qvarteret passe Logning, Styring, Udkig o. m. a.

Cadetterne lære desforuden at tegne Landtoning, at logge, lodde, peile,

Kadetunderofficer af 1. Klasse, 1843.
Efter Tegning paa Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg af Heinrich Ditlef Mitreuter.



Korvetten Flora under Ekvipering til Kadettogtet til Island 1845.
Efter Tegning af Em. Larsen. (Tilh. Søofficersskolen).

styre, holde Bestik, holde Udkig, spledse og knobe. Et Qvarteer tourviis udregner Middagsbestikket, samt afsætter dette i Kaartet, tilligemed de af et andet Qvarteer ligeledes tourviis foretagne og udregnede Observationer, ved hvilke Skibets Plads verificeres. Naar Bestik og Observationer ere efterseete af Læreren i Navigation og af ham attesterede, forevises de Chefen.

Hver Cadet holder sin egen Journal, i hvilken han dagligen indfører, efter den paa Vagten holdte Logbog, det foregaaende Etmaal.

Endelig vaages over, at Qvarteercheferne giennemgaae, hver med sine Cadetter, det af Lærerne i Sømandsskab foredragne, ligesom ogsaa at Cadetterne selv ere flittige, naar de have Tilladelse at være nede.

Endnu staaer tilbage at omtale, hvorledes Tiden er inddelt, naar Cadetskibet ligger paa en eller anden Station for at manøvrere.

Om Morgenen Kl. 5½ purres ud. Fra 6 til 7 faae Cadetterne The. Fra 7—8 gives Underviisning i Sømandskab; fra 8—9 manøvreres; fra 9—9½ er Frokosttid; fra 9½—11½ manøvreres, ligesom atter fra 2—3 og fra 5—6½ eller 7. Fra 11½—2 er Spise og Hviletid for Mandskabet. Cadetterne udregne Bestik eller Observationer, indføre Journaler eller læse. Fra 3—5 er Spisetid for Officierer og Cadetter. Naar Manøvren ophører, faae Cadetterne The og Aftensmad, og Kl. 9 Koierne ned; det staaer da dem, der have Frivagt, frit for at gaae til Kois, naar de selv ville.

I denne daglige Orden skeer kun Undtagelse, naar der ikke kan manøvreres og om Søn- og Helligdagene.

Hver Søndagmorgen paraderer Mandskabet ordentligt paaklædte for Chefen, derefter holdes Gudstieneste. Med Undtagelse af de fornødne Manøvrer er denne Dag en Fridag baade for Cadetter og Mandskab, som hver for sig tilbringe Tiden med anstændig Munterhed, undertiden til Kl. 9½ om Aftenen; efter denne Tid maa der være tyst ombord.

Saa ofte jeg har været med Cadetterne paa fremmede Steder, har jeg, efter at være kommen tilsøes igien, ladet dem afgive skriftlig Beretning om det, de have seet, hvilket, idet det giver en nyttig Beskiæftigelse, vænner dem til at see med Opmærksomhed og lærer dem at nedsætte deres Tanker skriftligt.

Man forsømmer aldrig at hendrage Cadetternes Opmærksomhed paa fremmede Kyster; de mærkeligste Gienstande paa samme paavises; Landtoninger tegnes, naar Omstændighederne tillade det, og man giør dem saavidt muligt bekiendte med de forskiellige Farvandes Localiteter.

Tilankers, men især efter Cadetskibets Hiemkomst, øves Cadetterne i at seile og roe med Fartøier.

Da Cadetterne efter de giældende Bestemmelser blive admitterede ved Begyndelsen af Cursus paa Academiet, og erholde Underviisning i Sømandsskab fra medio October til Søtouren begynder, saa komme de ombord med

nogen Kundskab i Theorien; men uagtet Academiet er forsynet med gode Modeller og man jevnligen fører Cadetterne ud paa Holmen, for at see Skibe og Alt til disse hørende, faae de dog først det rigtige Begreb om enhver Ting, naar de komme ombord og see Anvendelsen.

De yngre Cadetter faae ikke Tilladelse til at udføre nogen Manøvre, ved selv at commandere, førend de ved en Examen have giort fuldstændig Rede for Takkelagens Fart og Paalægning, og for Theorien af en Vending, almindelig en Stagvending.

Manøvrerne til Øvelse for Cadetterne udføres altid af tvende, af hvilke den Ene commanderer agter, den Anden paa Bakken, hvor den yngste Cadetofficier bedømmer og paa Stedet nedskriver Charakteer for hver enkelt Manøvre, samt paaseer, at ingen Feil, som kunde have skadelige Følger, indløber. Paa Skandsen censureres Cadettens Manøvre paa samme Maade af den tidligere omtalte Examinations- og Bedømmelses-Comitee.

Manøvrerne dirigeres af Cadet-Chefen, naar han er ombord, hvis ei, da af den ældste ombordværende Cadetofficier. Da det er vigtigt, tidligen at vænne unge Mennesker til selv at have Øie for Manøvrens rigtige, og saavidt mulige hurtige Udførelse, lader man ham gaae sin egen Gang, undtagen hvor Feil kunde være skadelig; men efter hver Manøvre giøres Cadetten opmærksom paa de indløbne Feil, ligesom og paa hans mulige mangelfulde Commando eller Dristighed i at see de givne Befalinger efterkomne.

Efter endt Søtogt afholdes Examen i Overværelse af Examinations-Comiteen, som da, efter Examens Udfald og de practiske Færdigheders Udførelse, classificerer Cadetterne efter følgende Regler:

De der have præsteret det i 1ste Afdeling fordrede komme i Godtveirsclasserne.

De der have præsteret det i 2den Afdeling fordrede komme i Ondtveirsclasserne.

De der have præsteret det i 3de Afdeling fordrede komme i Eqviperingsclasserne.

De der have præsteret det i 4de Afdeling fordrede komme i Desarmeringsclasserne, eller erholde Officiersattest, det vil sige: de erklæres istand til at forrette subalterne Officiers Tieneste.

Men da naturligvis ikke Alle præstere det fordrede saaledes, at de kunne sættes i første Classer og derved faae Tilladelse næste Togt at lære det, den følgende Afdeling indeholder, saa deles ovennævnte Classer igien i Underafdelinger, f. Ex. 1ste, 2den og 3die Godtveirs-, 1ste eller 2den Ondtveirs-, 1ste eller 2den Equiperings-Classe o. s. v.

Ofte hænder det, at de Cadetter, som giøre deres første Søtogt, ikke præsterer den Examen, som udfordres for at komme til at commandere Ma-

nøvre, hvilken Examen har beholdt det gamle Navn »Rufsexamen«, fordi den blev afholdt paa Ruffet over Cadetlukafet, i saa Fald sættes de i de saakaldte Fart- og Taklingsclasser.

Ved at give en Cadet Officiers-Attest, tages særdeles Hensyn til:

1. Om han som Qvarteerchef eller Næstcommanderende har forsvarligen opfyldt de Pligter, som paaligge den Vagthavende.
2. Om han forstaaer at tage og beregne paalideligen alle nautiske Observationer, samt at holde ordentligt og rigtigt Bestik og at udregne dette til enhver Tid.
3. Om han er paalidelig i at efterkomme givne Befalinger.
4. Om han stedse er militairisk subordineret og forstaaer at behandle de Undergivne med Humanitet forenet med Alvor.
5. Om han færdigen forstaaer Kanon- og Geværexercits, samt Skydning til Maal.

Af Foranførte sees, at det var muligt, at en Cadet kunde blive færdig til Søes ved at giøre fire Togter; men dette skeer saa at sige aldrig; thi de Fleste giøre deres første Togter i Barndomsalderen, og om de endog kunde lære Theorien, saa ligger det i Sagens Natur, at de ikke saa tidligen kunne erhverve sig den saa høist fornødne Praxis og Paalidelighed i at handle paa egen Haand, hvortil udfordres mere moden Forstand og Dømmekraft. Sædvanligen giøre Cadetterne sex eller syv Togter førend de faae Officiers-attest.

Nogle ville maaskee indvende: Hvorfor udsætter Academiet da ikke at antage Aspiranterne indtil de bliver ældre? Hertil svarer jeg, at Academiet, saavel med Hensyn til den theoretiske som den practiske Dannelse, er i Almindelighed bedst tient med at faae Eleverne i den yngre Alder, især for saa tidligt som muligt at vænne dem til Søen. Et andet vigtigt Hensyn er, at Academiet, ved at admittere de unge Mennesker i en Alder af 11, 12 à 13 Aar, bliver istand til at bedømme, om de ere skikkede til at gaae frem paa den begyndte Bane eller ikke, førend de bliver saa gamle, at de vanskeligere kunne bane sig en anden Carriere, ifald de efter egen Tilbøjelighed eller nødtvungne maatte forlade Corpset.

Paa Togterne er Cadetterne uafbrudt under deres militaire Foresattes Veiledning og Omsorg. Om disse ikke i Alt kunne erstatte de kiærlige Forældres Omhu, saa har Søtouren dog sin store Nytte; thi foruden at Ynglingen paa Søen erhverver sig den practiske Duelighed, uden hvilken han ikke kan blive Søofficier, udvikles hans physiske Egenskaber, hans Helbred styrkes; ved dagligen Omgang med Kammerater afslibes mange Smaaegenheder; han lærer at omgaaes Andre end sine Nærmeste; at stole paa egne Kræfter, naar

han skal arbeide tilveirs; han lærer Subordination, at behandle Undergivne retteligen, uforsagt og med Aandsnærværelse at bekæmpe Elementerne og ved det moralske Mod, som dette giver, modnes han til, ogsaa uforsagt at møde sit Fædrelands Fiende. Kort, han lærer Meget, som unge Mennesker i de fleste andre Stillinger i Livet først lære i en senere Alder, i Livets og Erfaringens store Skole.

All Opdragelse maa være forenet med Opmuntring eller Belønning og Advarsel eller Straf. Til Grund for begge Dele maa ligge Retfærdighed og Upartiskhed; saavidt muligt bør man undgaae at anvende strenge Correctionsmidler; men ikke-heller ved altfor megen Lemfældighed skade den gode Tone, som det er saa saare vigtigt at vaage over. Ved Anvendelse af Correction tages Hensyn til, om det er en første Gang begaaet Forseelse eller en gientagen, samt til den Paagiældendes større eller mindre Ømfindtlighed ved at blive straffet. Jeg har altid fundet, at det kraftigste Middel til at virke paa unge Mennesker er, at vække deres bedre Følelser og især Ambitionen; men hos nogle slumrer denne i Ungdommen, hos andre kan den vanskeligen vækkes, og i saa Tilfælde maa der gribes til andre Midler.

Usandhed og Subordinations-Feil, om de endog ere nok saa ubetydelige, straffes altid med een eller flere Timers Arrest, eller anden Tvang. Corporlig Straf er hverken forbuden eller afskaffet; men den anvendes yderst sielden, og i alle Tilfælde kun for uconfirmerede Cadetter. Skulde det hænde sig, at en ældre Cadet forsaae sig i den Grad, at Forseelsen ikke kunde afsones uden ved corporlig Straf, vilde han blive indstillet til Afsked.

I Hovedtrækkene har man bibeholdt ovennævnte Retningslinier for Uddannelse langt op i Tiderne i Kadetskibe med Sejlrejsning saa langt som til Briggen *Ørnen's* sidste Togter med Kadetter i 1904, og at denne Uddannelsesmetode i sømandsmæssig Henseende har været yderst gavnlig, kan bevidnes af nulevende Søofficerer.

KADETSKIBSTOGTERNE

1814. Briggen *Falster.*

Kadetskibets Togt forløb til at begynde med som de foregaaende Aar, hvor Kadetterne som tidligere omtalt var ombord i 3 Hold i Briggen, der laa paa Københavns Rhed og manøvrerede eller under gunstige Forhold paa Yderrheden. Kadetterne kom ombord om Morgenen og gik fra Borde om Eftermiddagen. Men til Forskel fra de foregaaende Aar foretog Briggen fra 15. August til 7. September et Kryds ned i Østersøen rundt Bornholm uden at anløbe nogen Havn.

Kommandostrygning d. 24. September.

1815. Briggen *Falster.*

Kadetskibet foretog dette Aar et Togt til Nordsøen fra 25. April til 18. Maj og et til Østersøen fra 7. August til 26. August uden at anløbe nogen Havn. Resten af Tiden manøvrerede den paa Københavns Rhed.

Kommandostrygning d. 15. September.

1816. Briggen *Falster.*

Kadetskibet gjorde ligesom forrige Aar et Togt i Nordsøen og Kattegat fra 20. Maj til 19. Juni; Ophold paa Kjøbenhavns Rhed til 16. Juli; Togt til Østersøen østen om Bornholm 17. Juli til 11. August, og til Slut Ophold paa Kjøbenhavns Rhed til 28. August.

Kommandostrygning d. 31. August.

1817. Briggen *Falster.*

Kadetskibets Togt skulle have forløbet paa samme Maade som det foregaaende Aar, og det første Togt til Nordsøen og Kattegat gjorde det ogsaa; men inden Skibet skulde gaa paa det andet Togt til Østersøen, fik Admiral Sneedorff udvirket Tilladelse af Kongen til, at Briggen igen maatte gaa til Nordsøen og paa Vejen bringe hans Datter, Fru v. Anker til Frederiksværn. Kollegiet har næppe været tilfreds med denne Ordning, og har udtalt sig derom til Kongen, thi under 12. Juli udstedte denne et Rescript, hvori stod, »at ingen af Besætningen maatte gaa iland og Skibet ikke opholde sig længere i Frederiksværn end behøvedes til at debarquere Fru Anker, f. Sneedorff, hendes Følge samt medhavende Bagage, thi derefter skal Briggen straks gaa tilsøs for at fuldføre det i Nordsøen til Cadetternes Øvelse bestemte Krydstogt.« Opholdet i Frederiksværn d. 16. Juli blev kun af 4 Timers Varighed.

Endvidere havde Kadetchefen faaet udvirket, at den sidste Uge af Togtets Ankrings- og Letningsøvelser maatte foregaa i Sundet mellem København og Helsingør i Stedet for i Køgebugt.

Kommandostrygning d. 26. August.

Det russiske Kadetskib, Briggen *Phoenix,* Chef Kaptajn Doctoroff, aflagde Besøg i København fra 23. August til 13. September. Under 31. Juli havde Kongen rescriberet Kollegiet at foranstalte, at det vistes al mulig Velvillie og Høflighed samt at beordre Kontreadmiral Sneedorff at bidrage til de russiske Officerer og Kadetters gode Modtagelse ved at vise dem Holmen, Slottene og alt øvrigt, hvad de maatte ønske at se, saavelsom i enhver Henseende at bidrage til at gøre dem deres Ophold her behageligt.

Desuden havde Kongen mundtligt meddelt Sneedorff, at Russerne skulde gives adskillige Féter, hvilket ogsaa maa være bleven gjort i rigelig Maale-

stok, thi efter indsendt Regning var der ialt medgaaet 6055 Rbd. 2 Skill. S. V. dertil. Den 26. August var samtlige Officerer og Kadetter til Taffel hos Prins Christian og Gemalinde, og d. 31. August var der Bal for dem paa Skydebanen, hvor Prins Ferdinand beærede den talrige Forsamling med sin Nærværelse (Dagen d. 2. September 1817).

1818. Briggen *Falster.*

Kadetskibets første Togt til Nordsøen forløb paa programmæssig Maade; ved det andet Togt til Østersøen skete den Forandring, at Chefen i sin Sejlordre fik Tilladelse til at anløbe en Havn i Hertugdømmerne, dog maatte Opholdet der ikke strække sig ud over 1 à 2 Dage. Denne Tilladelse benyttede Chefen sig af til at anløbe Kiel fra 26. til 28. Juli, hvor Kadetterne som Opmuntring paa Togtet aflagde Besøg paa Fæstningen Friederichsort.

Kommandostrygning d. 19. August.

1819. Briggen *Falster.*

Kadetskibet hejste dette Aar Kommando en Maaned tidligere end sædvanligt, idet der ved kongelig Resolution af 17. Februar blev bestemt, at det i Woolwich skulde afhente den af den engelske Regering til Anvendelse for Gradmaalingen i Danmark, til Disposition stillede Zenithsektor.

Briggen afsejlede fra København d. 15. April og fortøjede efter specielt indhentet Tilladelse i Woolwich Krigshavn d. 24. s. M. efter først at have afleveret al sit Krudt ude paa Floden.

Den 4. Maj blev Zenithsektoren bragt ombord af Løjtnant Zahrtmann, som var sendt over til England for at modtage den; den 8. Maj forlod Briggen Krigshavnen, fik sit Krudt ombord og afsejlede til Altona, hvor Zenithsektoren d. 16. s. M. bragtes i Land.

Derefter fortsatte Kadetskibet sit Togt paa sædvanlig Maade, først i Nordsøen derefter i Østersøen, hvor Kiel blev anløbet for at begrave en Matroslærling, der var død ombord.

Kommandostrygning d. 19. August.

Løjtnant Zahrtmann havde faaet Kongens Befaling til at følge Zenithsektoren til alle de Steder i Danmark, hvor den skulde anvendes til Gradmaalinger, der udførtes af Professor Schumacher, og i hvilke Zahrtmann deltog, hvilket Arbejde varede til d. 21. December 1821, da det højtbeskattede Instrument afleveredes til Professor Gauss i Gøttingen. I Bogen om Admiral Zahrtmann staar (side 44): »Dens (Zenithsektorens) Rejsefærd fulgtes af Zahrtmann i hans Dagbog næsten som var den en fyrstelig Højhed med ham til Adjudant og hele seks Soldater til Vagt.«

1820. Briggen *Møen.*

Kadetskibet fik dette Aar Ordre til at bringe Zenithsektoren fra København til Frederikshavn paa Vejen til Nordsøen paa dets første Togt, og til at afhente Instrumentet og bringe det til København, inden Briggen paa sit 2. Togt gik til Østersøen, hvorved Tiden for de forskellige Perioder blev noget omlagt.

Under Togtet i Østersøen var Skibet to Etmaal til Ankers paa Warnemünde Rhed, hvor Storhertugen af Mecklenborg kom ombord og foretog et Par Timers Sejlads med Briggen; han blev saluteret 3 Gange med 21 Skud.

Kommandostrygning d. 29. August.

1821. Briggen *Møen.*

Af Bekvemmeligheds Hensyn blev fire af de lange 18 ℔ Kanoner ombyttet med fire korte.

Ved Resolution af 15. April bestemte Kongen, at Kadetbriggen i Aar først skulde gaa til Østersøen og til sidst til Nordsøen for paa dette Togt at bringe Zenithsektoren til Altona, hvor den skulde afleveres efter Professor Schumacher's nærmere Bestemmelse, hvilket blev udført d. 28. Juli.

Under Øvelserne paa Københavns Rhed imellem de to Togter kom Briggen under en Vending paa Grund og stod i fire Timer, hvilket foranledigede Kølhaling og Eftersyn inden Togtet til Nordsøen.

Kommandostrygning d. 6. September.

1822. Briggen *Møen.*

Kadetskibet paabegyndte dette Aar den forandrede Plan for Togterne, hvorefter det ikke mere holdt Øvelser paa Rheden, hvorimod Togterne til Nordsøen og Østersøen hver blev forlænget med 2 Uger, hvilke dog maatte tilbringes i de indre Farvande, saa at de kunde anvendes til Ankrings- og Letningsøvelser for Kadetterne. — Ved at der var skaffet Plads til flere Kadetter i Briggen, kunde alle Kadetter komme til Søs, fordelt paa to Hold.

Kommandostrygning d. 26. August.

1823. Briggen *Møen.*

Kadetchefen havde anmodet om, at Kadetbriggen maatte anløbe Christianssand paa dets Togt til Nordsøen, hvortil Kollegiet med Kongens Approbation svarede: »Kadetskibet maa paa dets første Togt i Aar anløbe Christianssand eller en anden norsk Havn, naar saadant anses nødvendigt og ikke varer over 24 Timer; i modsat Fald maa Kadetskibet ligesom ifjor fortsætte Togtet i Nordsøen og benytte Tiden alene til det, som er det vigtigste, nemlig Kadetternes Øvelse.«

Kommandostrygning d. 28. August.

1824. Fregatten *Freja.*

Ved Resolution af 22. November 1816 havde Kongen befalet, at naar den første af Fabrikmester Schifter's Fregatter var færdigbygget, skulde den som en ny Type prøves og bedømmes, og da Fregatten *Freja* nu var færdig, og Kollegiet i sin Forestilling om Udrustningerne for Aaret 1824 henviste til ovennævnte kongelige Resolution, resolverede Kongen under 16. Januar 1824, at Fregatten skulde sendes paa Prøvetogt i Aar som Kadetskib i Stedet for Briggen *Møen.*

Kadetskibets første Togt bestemtes at skulle gaa til Nordsøen og den biscayiske Bugt, og for at Skibet skulde kunne komme saa langt bort som muligt bestemtes, at den ene af de to Uger, som hidtil havde været anvendt til Ophold ved København mellem de to Togter, skulde lægges til det første Togt, som saaledes blev paa 7 Uger, men saa skulde til Gengæld Eksaminerne afholdes ombord.

Dette Fregatten *Freja's* første Togt blev omfattet med stor Interesse i alle maritimt interesserede Kredse, hvilket bl. a. fik sit Udtryk deri, at Hs. H. Prins Christian (senere Chr. VIII) anmodede Kongen om og fik Tilladelse til at blive overført med Fregatten til Bornholm paa Fregattens Togt til Østersøen.

Fregatten kom paa sit første Togt ikke udenfor Nordsøen, men ellers intet at bemærke.

Den 11. Juli lettede Fregatten fra København med Prins Christian med Suite ombord, der næste Dag blev sat i Land i Nexø. — Den 25. Juli blev Prins Christian med Suite afhentet i Gudhjem, hvorfra der sejledes til Christiansø, hvor Prinsen gik i Land, men kom ombord igen samme Aften. Den 28. Juli blev Prinsen med Suite sat i Land ved København.

Kommandostrygning d. 27. August.

1825. Briggen *Møen.*

Kadetskibet var paa hele Togtet kun 2 Dage i Havn paa Christiansø for at fylde Vand.

Kommandostrygning d. 27. August.

1826. Korvetten *Najaden.*

Kadetskibet var i Aar for første Gang en Korvet, og i den Anledning fik det Ordre til at udstrække sit første Togt til Atlanterhavet og at gaa hjem gennem Kanalen, saafremt Forholdene tillod det. Togtet gik norden om Skotland, vesten om Irland, gennem Kanalen og derefter Ophold i Nordsøen til Tiden for det første Togt var udløbet, uden at nogen Havn blev anløbet.

Under det andet Togt i Østersøen opholdt Korvetten sig fra 6.—11. August paa Kielerfjord, væsentlig med Ankrings- og Letningsmanøvrer, men

der var ingen Forbindelse med Land. Gik derpaa gennem Store Bælt norden om Sjælland til Sundet.

Af Journalen fremgaar det, at Kadetterne kun var een Gang i Land ved Vedbæk for at skyde med Gevær og Pistoler.

Kommandostrygning d. 1. September.

1827. Korvetten *Najaden.*

Kadetskibet kom dette Aar ikke ud i Atlanterhavet til den biscaiske Bugt, da det fik Ordre til paa dets første Togt at anløbe Færøerne for at anstille Observationer til Nytte for Søkortarkivet, der medgav Chefen følgende Anvisning i saa Henseende:

»— — — Foruden Længdeforskellen mellem København samt den absolute Bredde af det Sted paa Færøerne, De anløber, vil det endvidere være Archivet særdeles nyttigt at erhverve enhver anden nautisk Efterretning om dette os ubekendte Archipelag, f. Eks., hvad Misvisningen er dèr; om der i de senere Aar er optaget nogetsomhelst enten General- eller Specialkort over Øerne; om de bedste Havne- og Ankerpladser, samt Holdebunden i dem; om Løbene mellem Øerne ere vanskelige for Ukendte paa Grund af Strømmen, saaledes som vi skildrer dem, eller aldeles uden Vanskeligheder, hvilket de engelske paastaar; hvorvidt Ebbe og Flod der ere regulære; hvad Voldsomhed Strømmen har i disse Løb, og hvilke Fænomener, de muligen frembyde; hvorvidt Munken ligger paa Archivets Kort rigtigt mod Suderøen, og hvorvidt Løbet der imellem er aldeles rent og uden Farer; om man kender Højden af Øernes højeste Fjeldklippe; om her gives Lodser, om disse have Baade, hvormed de kunne møde Skibe i haardt Vejr, og om de gøre dette; om Øboerne ere dygtige Søfolk, og hvem man der i Fremtiden bedst kunde henvende sig til om Oplysninger etc.; overhovedet enhver Efterretning af mere Fuldstændighed end de, der indeholdes i Archivets Beskrivelse — — —.« Desuden ønskede Arkivet Lodskud, hvor de kunde faas, specielt saadanne, der kunde fastsætte Kanten af Jydske Rev.

Kadetskibet opholdt sig i Thorshavn fra 26. Maj til 1. Juni, men paa Grund af usigtbart Vejr fik de ikke paalidelige Observationer, og længere Tid mente Chefen ikke at kunne ofre paa den ham paalagte Opgave af Hensyn til Togtets Hovedøjemed: Kadetternes Uddannelse.

Kommandostrygning d. 30. August.

1828. Korvetten *Najaden.*

Kadetskibet fik dette Aar Ordre til paa det første Togt at sejle sammen med Briggen *St. Thomas* til Spanske Søen for at undersøge dette Skibs Sejlegenskaber. I Nordsøen optoges Lodskud til Verifikation af Nordsøkortet. Den 3. Juni, paa 48° 40' N. Br. og 6° 10' V. L. skiltes Skibene, hvorefter Korvetten

gik Vesten om Irland, passerede Fair Hill d. 22. Juni, opholdt sig derefter i Nordsøen til 6. Juli og ankrede paa Københavns Rhed d. 11. Juli.

Det er første Aar, at man ser Kadetskibet paa dets andet Togt foretage en indgaaende Besejling af Bælterne; Skibet afsejlede fra København d. 8. Juli; fra 20. til 28. Juli i Store Bælt; fra 1. til 3. August i Lille Bælt, som skulde have været gennemsejlet til Østersøen, men paa Grund af kontrair Vind maatte den gaa norden om Fyn og gennem Store Bælt. Kadetterne var i Land i Nyborg, Kallundborg, paa Romsø og i Fredericia.

Kommandostrygning d. 2. September.

1829. Korvetten *Najaden.*

Første Togt gik til Spanske Søen og Nordsøen samt Island. Andet Togt til danske Farvande og Østersøen. Efter Kommandohejsning den 30. April rundedes Skagen den 4. Maj, og Opholdet i Reykjavik varede fra d. 20. til 24. Maj. Dover passeredes den 8. Juni og under Krydsning i Nordsøen opmaaltes, naar Forholdene tillod det, »Hvide Flak«. Fra 2. til 8. Juli provianteredes i København.

Paa andet Togt krydsedes i Østersøen og Store Bælt, ligesom Lille Bælt besejledes. I Store Bælt havde Korvetten Sejlprøve med Skonnerten *Delphinen,* »som i stiv Kuling med Bramsejl i smult Vand viste en Fartoverlegenhed paa ¾ Mil i Luven i 3½ Timers Kryds, hvorimod den under 8 Stregers rumt Sejlads ingen mærklig Fordel havde.« Ankom til Sundet d. 9. August.

Kommandostrygning d. 19. August.

1830. Korvetten *Najaden.*

Begge Togter gik til Nordsøen. Første Togt varede ca. 8 Uger fra d. 30. April, og der foretoges Opmaalinger fra Helgoland langs Vestkysten til Horns Rev og Dogger Bank. Proviantering i København fra d. 16. til 27. Juni, hvorefter Korvetten igen gik til Helgolandsbugten og krydsede i Nordsøen til d. 20. Juli.

Andet Togt afsluttedes med Besejling af danske Farvande indenfor Skagen gennem Lille Bælt til Østersøen.

Kommandostrygning d. 19. August.

Det bestemtes dette Aar, at Kadetternes dobbelte Køjer *uden* Madras, som hidtil havde været benyttet, og som tog saa megen Plads op, at de ikke kunde stuves i Finkenetterne, men maatte opbevares paa Banjerne: »til Skade for Lys, Luft og Plads her«, skulde erstattes af enkelt Køje *med* Madras i Lighed med Mandskabets. Der kom dette Aar Bestemmelse om, at »Kadetkorpset successive indskrænkes til 30 Kadetter, saaledes at naar 4 afgaar som Officerer, skal kun 2 admitteres, indtil Antallet er formindsket med 10«.

1831. Korvetten *Najaden.*

Begge Togter gik til Nordsøen. Paa første Togt af ca. 8 Ugers Varighed foretoges Opmaaling paa Lille Middelgrund. Efter en usædvanlig haard og kold Rejse blev Thorshavn anløbet fra d. 17. til 24. Maj. I Slutningen af Juni provianteredes i København.

Andet Togt begyndtes d. 28. Juni og gik Syd om Sjælland gennem Lille Bælt til Nordsøen, hvor der afholdtes Manøvrer fra d. 14. Juli til 12. August.

Kommandostrygning d. 19. August.

1832. Fregatten *Nymphen.*

Begge Togter gik til Nordsøen. I Sejlordren hed det: »Kommandoen hejses d. 28. April. Udlægning finder Sted samme Dag, og Fregatten *Nymphen* underlægger sig Fregatten *Havfruen*'s Chef, Kaptajn C. Lütken's Kommando. Den 30. April embarqueres Kadetterne, hvorefter begge Fregatter afsejler d. 1. Maj til Nordsøen for at besejles med hinanden; samtidig øves Kadetterne. Krydspladsen bliver mellem Skudesnæs og Hetland. Dette Krydstogt maa være endt om 6 Uger — den sidste Uge i Kattegat. Derefter provianteres *Nymphen* ved København og afsejler paa et nyt Togt til Nordsøen med Kadetterne og retournerer saaledes, at den kan være desarmeret og stryge Kommando 16 Uger efter Vimplens Hejsning.«

Første Togt afsluttedes d. 8. Juni, hvorefter *Nymphen* gik til København og provianterede inden andet Togt, som paabegyndtes d. 18. Juni. Andet Togt gik Syd om Gjedser gennem Store Bælt til Nordsøen, hvor der krydsedes paa Dogger Bank i meget uroligt Vejr. Den 26. Juli forekom under Sejl i Skagerak en Kanonsprængning; herom indberettes: »Kl. 4½ om E. M. under Kadetternes Skarpskydning med dobbelt Skarp sprang Kanon Nr. 5 om Bgb., dens Rappert var »Marschall«s Konstruktion. Rapperten brak tværs over, men Agterdelen blev staaende. 4 Kadetter og 6 Matroser blev saarede af smaa Jernstykker og noget forbrændte; de fleste Saar er ubetydelige, dog er 2 Matrosers Tilstand ej uden Fare; det bortsprængte Stykke af Kanonen — omtrent 1/8 — mellem Fænghullet og Tapperne sprængtes og splintrede 2 Planker i Kobryggen, beskadigede Travaillen og gik Agterud udenom Store og Mesanvantet. Det paa Batteriet tilbageblevne Jern udgør kun nogle faa Pund.« Paa Slutningen af Togtet afholdtes Letnings- og Ankringsøvelser.

Kommandostrygning d. 17. August.

1833. Korvetten *Najaden.*

Første Togt gik til Nordsøen. Andet Togt til Østersøen og Bælterne.

Paa første Togt, der paabegyndtes d. 29. April, stod *Najaden* sammen med Korvetten *Galathea* og Briggen *Allart,* der begge var underlagt Kadetskibet, til Højden af Cap Finis-Terre, hvor de skiltes efter undervejs at have

afholdt Sejlprøver, hvorom det hedder: »*Galathea* i Plat og helt rumskøds med en Fart af indtil 3 à 4 Mil er lig *Najaden's*, men fra 5—10 Mil kunde den spare sine Læsejl og undertiden Fokken. Med 7 à 9 Mil 2 Streger rumskøds, smult Vande og samme Sejlføring som *Najaden* vandt den ½ Mil i 4 Timer — under lignende Omstændigheder med 8 à 10 Mil, men i temmelig svær Sø, havde den kun liden Fordel for *Najaden* —. I Sejlads ved Vinden, som der kun var lidt af, havde den stedse meget kendelig Fordel i Fart og noget i Luven.

Allart er i Plat og rumskøds fra 2 til 9 Mil med smult Vande ganske lig *Najaden*. Derimod taber den noget i svær Sø og 8 à 10 Mils Fart med 2 Streger i Sejlene. Under Vinden vandt den lidt i Fart for *Najaden*, men meget betydeligt i Luven.«

Sejlprøverne strakte sig over 19 Eetmaal.

Proviantering i København fra 29. Juni til 7. Juli.

Paa andet Togt besejledes Østersøen, Christiansø og Bælterne.

Kommandostrygning d. 17. August.

1834. Korvetten *Najaden*.

Kadetskibet blev dette Aar underlagt Linieskibet *Dronning Maria*, Chef Kommandør Schønheyder, i Tiden fra 6. Maj til 6. Juni paa Besejlingstogt paa sit første Togt til Island, hvor der gjordes Ophold i Reykjavik fra 31. Maj til 5. Juni. Den 6. Juni fik Kadetskibet fri Manøvre og krydsede derefter i Nordsøen til den 23. Juni og fortsatte andet Togt fra d. 5. Juli efter at have provianteret i København til Østersøen. I denne Periode krydsedes der i Nærheden af Bornholm til den 25. Juli, hvorefter Korvetten tog Station i Sundet, og Kadetterne gik i Land allerede den 6. August, fordi Korvetten den 10. August skulde paa selvstændigt Togt til Island for at afhente H. K. H. Prins Frederik (Frederik VII), der ombord i Linieskibet *Dronning Maria* havde gjort Rejsen til Island paa Besejlingstogtet og var gaaet i Land med Følge i Reykjavik d. 31. Maj.

Den 31. August ankom Korvetten til Reykjavik og den 1. September gik Prinsen med Følge ombord efter at have foretaget Rideture bl. a. til Thingvalla og Nordlandet. Den 2. September lettede Korvetten fra Reykjavik og ankom til Fredericia efter en haard Overrejse den 14. September, hvor Prinsen gik i Land. Følget bestod af Premierløjtnanterne Irminger og Prøsilius, Livlæge Høbner og 6 Tjenere.

Kommandostrygning d. 19. September.

1835. Korvetten *Najaden*.

Kommandoen hejstes den 1. Maj, hvorefter Kadetskibet i Henhold til Sejlordren krydsede nogle Dage i Sundet og stod derefter sammen med Fregat-

ten *Bellona* gennem Kanalen underlagt Kaptajn de Coninck. Skibene fulgtes til den 17 Maj, hvorefter Korvetten gik til København og ankom hertil den 20. Juni efter at have krydset i Nordsøen siden den 25. Maj.

Andet Togt fra den 2. Juli gik til Store Bælt og Østersøen. Flensborg blev anløbet den 11. Juli og Kastrup Rhed den 31. Juli, hvor 4 Kadetter blev sat i Land, fordi de var angrebet af Kopper. Paa Grund af Koppeepidemien afsluttedes Togtet tidligere end normalt, og den afsluttende Eksamen afholdtes i Land.

Kommandostrygning den 6. August.

1836. Korvetten *Najaden.*

I Henhold til Sejlordren »krydses ligesom sidste Aar fra Togtets Begyndelse i Sundet, hvorefter Kadetskibet støder til Linieskibet *Skjold,* Kommandør Krieger, og begge Skibe fortsætter til Nordsøen, hvor der holdes samlede Krydsningsøvelser i Nærheden af den store Fiskebanke, hvorefter der krydses i Nordsøen, indtil de 8 Uger er omme. I København provianteres, hvorefter andet Togt gaar til Østersøen, ligeledes i 8 Uger«.

Kommandoen hejstes d. 2. Maj og d. 5. Maj blev København anløbet paa Grund af Havari paa Krydsraaen. Den 23. Maj tilskriver Admiralitets-Collegiet Chefen for Linieskibet *Skjold:* »Da nordlige Vinde i ugevis har gjort det umuligt at krydse Sundet ud nordefter, haver Kommandøren at sejle sydpaa og efter Vindens Beskaffenhed at gøre Krydsturene sammen med *Najaden* i Østersøen eller gaa nordefter gennem Sundet eller Store Bælt til Nordsøen og derefter retournere, naar Tiden efter Deres medgivne Ordre er udløben, dog saaledes, at Store Bælt kun een Gang passeres paa dette Togt.« Aarsagen hertil var, at Linieskibet og Kadetskibet i samfulde 17 Dage laa for Modvind paa Helsingørs Rhed, af hvilke dog de 2 Dage var medgaaet til forgæves Forsøg paa at komme Kattegat ud. Efter 16 Dages Kryds i Østersøen forlod Skibene hinanden, hvorefter Kadetskibet krydsede i bornholmske Farvande »for ikke at spilde Tiden med at gaa til Nordsøen«. Den 27. Juni ankom Kadetskibet til København, hvorefter det d. 5 Juli begyndte sit andet Togt til Nordsøen. Vejret var gennemgaaende saa haardt i Nordsøen, at det var vanskeligt at holde Manøvrer. Ankomst til Frederikshavn d. 1. August og til København d. 14. August.

Kommandostrygning d. 19. August.

1837. Korvetten *Flora.*

Det nye Kadetskib, der var søsat i 1826, var armeret med 20 Stk. 18 ℔ Kanoner og 6 Stk. 4 ℔ Haubitzer. Bemanding: 138 Mand.

Ifølge Sejlordren »hejses Kommando den 2. Maj. Næste Dag skal Skibet afsejle og manøvrere i Sundet mellem København og Helsingør, indtil der

stødes til Korvetten *Galathea* (Chef Kommandørkaptajn M. Lütken). Skibene fortsætter sammen igennem Kanalen til Højden af Cap Finis-Terre og tilbage, indtil *Galathea* detacherer Korvetten, der derefter kan anløbe Brest eller Cherbourgs Havn for at bese Skibsværftet m. m. Derefter holdes krydsende i Nordsøen, og efter 8—9 Ugers Forløb fra Afsejlingen afgaar Korvetten til København og modtager her Ordre for andet Togt«.

I samme Sejlordre lægges megen Vægt paa den nøjagtige Føring af Observationsprotokollen, og det indskærpes at foretage hyppige Observationer (ogsaa Distanceobservationer for at erfare om Urenes Gang), ligesom omhyggelig Føring af Logbogen indskærpes. »Det paalægges Skibschefen at foretage omhyggelige Lodskud, især naar Sorte Rende passeres, Opmaaling af Store Middelgrund, Kummel, Tøndebjerg Banker og Lodskud og Bundart i Kattegats nordlige Del. I Nordsøen ønskes Oplysning om Sorte Banke, Dybder i Østsiden af Hoofden samt begge Sider af jydske Vallen Syd for Hanstholm over mod skotske Vallen«.

Underlagt Korvetten *Galathea* afsejlede Kadetskibet sammen med Korvetten *Diana* og Briggen *St. Thomas* i Begyndelsen af Maj til Nordsøen, hvor der foretoges forskellige Evolutioner til Øvelse, hvorefter Skibene stod Kanalen ud og skiltes fra hinanden d. 26. Maj. (*St. Thomas* fortsatte til Vestindien, *Galathea* og *Diana* afgik til Plymouth).

Den 29. Maj ankrede Kadetskibet paa Brest's Rhed efter at være detacheret d. 26. Maj. Chefen indberetter, at han efter at have saluteret Fæstningen med 15 Skud, som besvaredes, hilste paa Marine-Præfekten, Viceadmiral Grevel samt paa Værftchefen Kontreadmiral Latende og Ekvipagemester Capitain de vaisseau Keegrist. Den 30. Maj var Værfterne lukket i Anledning af den franske Kronprins Formæling, og først d. 31. Maj fik Kadetterne Adgang til Værfterne. Chefen indberetter herom:

»De 2 sidste Dage benyttedes helt og holdent til at bese dette prægtige Værft og det vigtigste af, hvad seværdigt denne fremmede Orlogshavn havde at frembyde for Sø-Officererne, og jeg tør nok sige, at vi fik alle Nytte af, hvad vi saa«.

Den 3. Juni afsejlede Korvetten til København og begyndte sit andet Togt d. 5. Juli, som gik gennem Store Bælt til Nordsøen. Ankomst Helsingør d. 5. August.

Kommandostrygning d. 19. August.

Paa Togtet blev gennemprøvet et nyt Loggeapparat fra Metalstøber Buttler i Hamborg samt en ny Haubitzlaas, der blev anbefalet.

1838. Korvetten *Flora.*

Sejlordre: »Kommandoen hejses d. 7. Maj; Udlægning samme Dag. Den

8. Maj embarqueres Kadetterne, hvorefter Afsejling finder Sted. Der krydses mellem København og Helsingør til Samling finder Sted med Fregatten *Rota,* Chef Kaptajn Dahlerup, hvem De underlægges og samlet sejler gennem Kanalen til Højden af Cap Finis-Terre, indtil Kaptajn Dahlerup detacherer Dem og retournerer til Nordsøen; paa Vejen hertil maa De anløbe Cherbourg Havn, hvor De i nogle Dage lader Officerer og Kadetter faa Adgang til Marineetablissementerne dersteds. Derefter krydser De i Nordsøen saalænge, at De 8—9 Uger efter Afsejlingen fra København kan være tilbage her paa Rheden for at proviantere og modtage nærmere Bestemmelser om andet Togt«.

Ifølge Chefens Rapport af 23. Maj samledes *Flora* med *Rota, St. Croix* og *Allart,* der alle var underlagt Kaptajn Dahlerup's Kommando Syd for Hveen. Efter at have passeret Skagen fik Skibene tiltagende østlig Storm med stærkt Barometerfald, hvorfor alle 4 Skibe klodsrebede og bjærgede Fore-Mærssejl samt drejede under; i tiltagende Kuling med Snefog tabte *Flora* Føling med de øvrige Skibe. *Flora* blev liggende nordover, men da den ved Middagstid frygtede for at komme for klods Landet, vendte den sydover og holdt senere op mellem Norge og den jydske Kyst. Arbejdet med Sejlene gik kun smaat, fordi Sneen frøs i Sejlene. Den 15. Maj var *Flora* ved Lindesnæs, hvor der manøvreredes i 3 Dage for at vente paa de andre Skibe. Den 18. Maj sattes Kurs mod Kanalen. Den 23. Maj passeredes østenom Goodwinsand. Turen var saaledes baade haard og kold; Morgentemperaturen 2°, og Middagstemperaturen kun 4°. Samme Nat passeredes Dover, og der fortsattes til Cap Finis-Terre. Den 28. Maj paa 28° N. Br. 11½° V. Lgd. manøvreredes i Haab om at faa de andre Skibe i Sigte, hvilket dog ikke lykkedes, hvorfor Korvetten den 4. Juni ankom til Cherbourg, hvor den blev i 6 Dage. Rapporterer herfra d. 6. Juni at have gjort Marine-Præfekten sin Opvartning. »Ved Admiralens Forekomst har Officerer og Kadetter beset Værfterne, Forterne, Diget og Skibene paa Værftet og paa Rheden. Det er min Pligt at melde, at vi overalt har mødt megen Artighed. Den 12. Juni afsejlede *Flora* fra Cherbourg« til Nordsøen, hvor de sædvanlige Øvelser afholdtes.

Ankrede d. 3. Juli paa Helsingørs Rhed og ankom til København d. 5. Juli og laa her i de Dage H's. Kejserlige Højhed Storfyrsten af Rusland var i København, i hvilken Anledning den gjorde Honnør paa Kejserens Navnedag og ved Storfyrstens Afrejse d. 12. Juli.

Korvetten gik i Henhold til Sejlordren d. 13. Juli norden om Sjælland og opholdt sig ved Nyborg fra 15.—17. Juli, gik derfra sønden om Lolland til Østersøen og ankom d. 11. August til Drogden og fulgte d. 13. August en svensk Eskadre, bestaaende af 1 Linieskib, 1 Fregat, 1 Korvet og 1 Skonnert, paa dennes Sejlads mellem Hveen og Middelgrunden.

Efter Ankomsten til København blev Kommandoen strøget d. 25. August.

1839. Korvetten *Flora.*

Sejlordre: »Kommandoen hejses d. 4. Maj; samme Dag sker Udlægningen, og Dagen derpaa embarqueres Kadetterne, ialt 49. Derefter afsejles og manøvreres i Sundet indtil Samling der med Korvetten *Galathea,* (Chef Kaptajn Seidelin), hvis Kommando *Flora* underlægges. Samlede afsejles gennem Kanalen til henimod Cap Finis-Terre, indtil *Galathea* detacherer Dem, hvorefter De gaar norden om Skotland og søger Krydsstationer i Nordsøen. Det tillades Dem at anløbe Edinbourg. Derefter krydses i Nordsøen saalænge, at De efter 8 Ugers Fraværelse kan være i København, proviantere og klargøre til andet Togt. I Arkivkontoret vil De modtage 1 Eksemplar af Kommandørkaptajn Rohde's Signalsystem, der ønskes prøvet med andre Skibe, som er forsynede dermed.«

Den 14. Maj blev Kadetskibet skilt fra Korvetten *Galathea* og Briggen *Mercurius* i Skagerak.

Korvetten *Flora* passerede Dover d. 23. Maj, nogle Timer før *Galathea,* der gik vesten om Irland og Skotland nordenom og løb d. 13. Juni ned til Leith, hvor den forblev til d. 20 Juni. Under Opholdet aflagdes Besøg i Edinbourg. Chefen skriver herom til Adm. Collegiet: »Med udmærket Forekommenhed blev vore Landsmænd modtagne allevegne, hvor de kom; ved et Besøg i Teatret spilledes den danske Nationalsang »Kong Christian stod ved højen Mast« med flere danske Melodier, og det hele Publikum hilste vore Landsmænd med et tre Gange gentaget Hurra. Skotternes bekendte gæstfri Karakter lagde sig allevegne for Dagen og forhøjedes ved det nationale velvillige Sindelag mod de Danske, med hvem de havde saa mange Erindringer fra Oldtiden, saa meget i Sprog og Sæder tilfælles. Kadetterne var ofte i Smaapartier af to og tre indbudne til forskellige Familier, og deres belevne Opførsel blev allevegne vel omtalt og rost«.

Den 20. Juni forlod *Flora* det gæstfri Skotland og ankrede, efter nogen Omkrydsen i Nordsøen, d. 2. Juli paa Københavns Rhed. Den 9. Juli gik den ud paa sit andet Togt nord om Sjælland gennem Store Bælt til Østersøen, hvor der krydsedes til d. 7. August; ankrede d. 16. paa Københavns Rhed og blev derefter aftaklet og oplagt.

Kommandostrygning d. 23. August.

1840. Korvetten *Flora.*

Sejlordre: »Kommandoen hejses d. 1. Maj; samme Dag sker Udlægningen, og Dagen efter embarqueres Kadetterne, 38. Den 3. Maj afsejles sammen med Briggen *St. Croix,* Kaptajn H. Fisker, der underlægger sig *Flora's* Kommando. Skibene følges ad ind i Canalen, hvor *Flora* detacherer Briggen, for at den kan anløbe Falmouth, hvilket maa være sket inden d. 15. Maj. Under den samlede Sejlads foretages saadanne Evolutioner og Øvelser, som tilbydes,

dog uden at sinke Rejsen, ligesom Sejlprøver afholdes, og der prøves, hvilken Sejlføring begge Fartøjer have, Krængning og øvrige Egenskaber. Skilles Skibene, maa de gaa hver sin Kurs. Kadetskibet fortsætter sin Krydstur efter Detacheringen, gaar vesten om England gennem den irske Kanal og kan her anløbe Liverpool, hvorefter den gaar Nord paa og anløber Reykjavik, saaledes at De 8 Uger efter Afsejling fra København kan være her paa Rheden for at proviantere og afsejle til Østersøen, hvor Cronstadt kan anløbes. Dette Krydstogt begrænses saaledes, at Desarmering kan være færdig, naar de 16 Uger er forløbet. Det paalægges Chefen personlig at føre Tilsyn sammen med een af Deres Officerer — med Espingolerne og Alt, hvad dertil hører, herunder *specielt* Ladning af dette Vaaben og maa *ikke* under den af Dem aflagte Troskabsed meddeles eller overværes af nogen somhelst.«

I »Archiv for Søvæsenet« 1841 (Side 40) har Chefen for Kadetskibet, Kaptajn C. Paludan, beskrevet »Cadetcorvettens Togter i 1840«, som gengives i dette Afsnit, fordi denne udførlige Beretning foruden at omhandle selve Sejladsen er et ypperligt Tidsbillede fra svundne Dage, som kun ligger ca. 100 Aar tilbage i Tiden.

Cadetcorvettens Togter i Aaret 1840. (Uddrag):

1ste Togt.

Den 1ste Maj halede Corvetten ud af Bommen; den 2den om Eftermiddagen gik jeg ombord med Cadetterne og sejlede ud i Renden, hvorfra jeg Morgenen efter afsejlede nordefter, i Følge med Capitain Fisker, som med Briggen St. Croix var underlagt min Commando. Om Aftenen ankrede jeg paa Helsingørs Rhed, lettede igen den følgende Morgen og krydsede Sundet ud. Den 6te passeredes Skagen. Den 9de fik jeg Lots ombord, da vi vare paa »Sorte Banke«; Taage og Stille foraarsagede at vi først passerede Dover den 12te Mai Kl. 2 E. M. D.

Briggen var i taaget Veir kommen af Sigte. Jeg saae den igien tvers for Northforeland; men da det blev Nat kom den igien af Sigte indtil Dagen efter, da vi ved Krydsning traf sammen under Øen Wight; jeg detacherede da Capitain Fisker, som skulde anløbe Falmouth for at afhente General Scholten.

Nordlige Vinde nødte mig til at staae længere vestud, end jeg ellers havde haft isinde, og jeg fik først den 21de Mai Irland i Sigte. Her begyndte den interessante Sejlads i St. Georges Canalen; Vejret var godt, Vinden føjelig, og det var derfor uden ringeste Vanskelighed, at jeg om Morgenen tidlig den 23de Maj kom til Nordenden af Anglesey, ledet ved de fortræffelige og let adskillige Fyre Tuskar, South-Stack og Skerries.

Lotserne, som bringe Skibene til Liverpool, holde krydsende under Nordenden af Anglesey, og denne Øes nordøstlige Pynt »Linus« bør man anløbe

for at træffe Lots; dette kan saameget lettere giøres, som Landet er højt og Kysten reen.

Jeg fik Lots fra en Lotskutter, hvilke Fartøjer ere kiendelige ved Malingen, lys med sort Gang og hvid Bund, samt ved Taklingen, uden Stang, men Gaffeltopseil med lang Raa. Med gunstig Vind og klart Veir løb Lotsen os tæt forbi Bell Beacon, en flydende Varde med en svær Klokke, som ved Søens Bevægelse ringer og kan tiene til Vejledning i Taage. Løbet, vi kom igiennem, kaldes Victoria Channel og er mærket med røde Bøier om Styrbord og sorte om Bagbord, naar man seiler ind, samt ved to Fyrskibe.

Paa Varden er med kiendelige Bogstaver (S E t E ½ E) betegnet Coursen, som skal styres indefter.

Kl. 3 E. M. D. kom vi tilankers paa Liverpools Rhed, i Floden Mersey; den bedste Ankerplads er imellem Rock Ferry og Birkenhead paa den vestlige Side af Floden, og paa dette Sted, som kaldes Sloyne Rhed, fortøiede Corvetten.

Ved Ankomsten til Liverpool, denne Englands næststørste Handelsstad, forbauses man ved den Mængde Skibe, der ligge i de talrige og rummelige Dokker, ved den Mængde Dampbaade, Kystfarere og Flodfartøjer, der krydse hinanden i alle Retninger, og ved de mangfoldige Fabrikanlæg, saavel i Staden selv, som i de paa den modsatte Side af Floden liggende Byer. Alle Fabrikkerne drives ved Dampmaskiner, og disse i Forening med Røgen fra Dampbaadene foraarsager, at Byen er indhyllet i en tyk Kulrøg, som i stille Veir maa være meget ubehagelig, især for Fremmede, der ikke ere vante til at indaande en saa ureen Luft.

Vandet stiger og falder med Springtid omtrent 21 Fod her; Strømmen er følgelig stærk; dette i Forening med Færdselen paa Floden giør denne vanskelig at passere med Rofartøjer, hvorfor ogsaa alt dagligt Samqvem imellem Byerne paa begge Flodbredder skeer med Dampfærger, som ideligen krydse hinanden fra Morgen til Aften.

I Dokkerne laae en stor Mængde Skibe af alle Nationer, men af Fremmede især Amerikanere, der bragte den iaar ualmindelige rige Bomuldshøst til Liverpool, hvorfra den paa Floden, ved Kanaler og ved Jernbaner bringes til de omkring Liverpool liggende Fabrikstæder, iblandt hvilke den mærkværdige store Stad Manchester indtager første Rang.

Man kan giøre sig et Begreb om Handelen i Liverpool, naar man betænker, at der aarligen klareres omtrent 14000 Skibe der, et Antal der svarer til det, der i et godt Handelsaar passerer Helsingør til alle Havnene i Østersøen tilsammen.

Bomuld udgiør Hovedindførselen; Tobakshandelen er ubetydelig. Udførselen er fornemmeligen Salt, Fabrik- og Manufacturvarer.

Iblandt Skibene i Dokkerne vare der nogle New York Paketter, der især udmærkede sig ved smuk Construction, Takling og Udrustning; men disse

bleve dog overtrufne i Elegance af de store pragtfulde Dampbaade, der gaae til Amerika, iblandt hvilke vi saae *President,* som er bygget i London, og *United States,* bygget i Liverpool; denne sidstes Indretning var især smuk. Jeg har ikke disse Dampbaades Dimensioner; men de ere større en *British Queen,* som har 500 Hestes Kraft, er 275 Fod lang og 40 Fod bred imellem Hiulkasserne, har 223 Fod lang Kiøl, stikker 16 Fod dybt med fuld Ladning; hvis Maskineri, Kiedler og Vand veier 500 Tons, Kul til 20 Dages Forbrug 600 Tons, og som kan føre 500 Tons Gods. Diameteren af Hiulene er 31 Fod; Diameteren af Cylinderen 77½ To.; Stempelslaget 7 Fod.

Hverken *President* eller *United States* havde været ude, med Undtagelse af den Første, der var seilet rundt fra London, for at indtage sit Maskinerie, som blev forfærdiget i Fawsleys og Prestons Jernstøberi i Liverpool. *United States* forekom mig at være den smukkeste.

Foruden Dokkerne, hvor Skibene ligge flot, uafhængig af Ebbe og Flod, ere der ogsaa flere Dokker til at reparere eller bygge Skibe i (graving docks) overmaade solide og smukt byggede af Steen. I nogle af disse kunne staae to eller tre Skibe, og der kunde sættes Sluser eller Porte for, imellem hvert Skib.

Den engelske Regiering har etableret en daglig Paketfart imellem Liverpool og Dublin med store smukke Dampbaade, der føres af Søofficierer.

Paa et Sted, hvor Ebbe og Flod er saa betydelig som i Liverpool, savner man ikke heller de Indretninger til at sætte Skibene tørre med Ebben, hvilket Vandets Falden og Stigen giør saa anvendeligt. En Bedding af denne Slags, jeg besaae, var anbragt langs Foden af en høi Muur, og havde en Hældning ud imod Floden. Paa denne Bedding hales Skibet saa højt op, som dets Dybgaaende og Høivandet tillader, og naar Vandet falder, staaer det da enten heelt tørt eller næsten saa. Naturligvis maa Skibet forstøttes fra at falde omkuld, ved Stræbere imod Muren og ved Gier fra Masterne til Ringe eller Pæle iland.

Hr. John Laird's Værft, hvor der bygges Dampbaade af Jern, fortiener høiligen at tages i Øiesyn. Dette Værft ligger i North Birkenhead. Eieren forærede mig nogle Tegninger af Dampbaade og gav mig en Fortegnelse paa 36 Dampbaade byggede paa hans Værft, fra 1833 til 1840. Af denne sees, at Bygning af Jernfartøier især er kommen igang siden 1838.

Fordelen ved Jernfartøier er: 1) de koste mindre end Træskibe af lignende Drægtighed, 2) de stikke ikke nær saa dybt, som andre Skibe af lignende Størrelse, 3) troer man dem at være varigere; men herom ere Meningerne deelte, og det er kun Tiden, der kan rigtigen afgiøre dette.

Medens Jernfartøier ere nye, ere de meget solide og give sig meget mindre ved Søbevægelse, end almindelige Skibe; men Rust maa indvirke paa Nitnaglerne ligesom paa alt andet Jern, og naar dette skeer, saa er det et

stort Spørgsmaal, om Jernfartøjer ikke ville blive utætte i Sammenføiningerne.

For at formindske Faren ved Lækage vare nogle af de Dampbaade, jeg saae paa Hr. Laird's Værft, afdeelte ved vandtætte Skillerum i fire Afdelinger, tverskibs.

To af disse Dampbaade, bestemte til at føre hver to 32pundige Kanoner, havde en Slags glidende Kiøle. Disse vare 7 Fod lange og kunde nedføres 5 Fod under Kiølen, i vandtætte Koggerser; de forhindre naturligviis Afdrift og skulle ogsaa støtte i Slingring. Paa Roret var ligeledes en Klap, der vandrede paa en Bolt igiennem Rorets Underende og kunde ved en Kiætting hales op og fires ned for at formindske eller formere Rorets Kraft. Hver Dampbaad havde to Glidekiøle eller Sværd omtrent paa Trediedelene af Fartøiets Længde. Kiættingen, hvorved de ophaledes og nedfiredes, var taget om et lille Spil, anbragt ovenover Kisten eller Koggerset, i hvilken Sværdet vandrede op og ned; Sværdene ere af Træ, beslagne med Jern. Kiølsviin, Dæk og Skandæk vare af Træ.

Jeg kan ikke andet troe, end at Jerndampfartøier maatte være hensigtsmæssige i vore Farvande, fornemmeligen formedelst deres ringe Dybgaaende og tillige fordi Vandet er mindre saltholdigt her end i de tropiske Farvande, hvorved Jernet ikke ruster saa stærkt.

For Sømænd har Liverpool, i det hele taget, noget højst Interessant; det hele maritime Liv, der hersker der, giver Anledning til megen Eftertanke; og at see, hvorledes de i dette snævre Farvand tumle med Lethed, saavel store Seil- som Dampskibe, er meget lærerigt.

Da det ofte kan være nyttigt at bruge Dampbaade til Buxering, især naar man skal ud fra Liverpool, hvilket vanskeliggiøres deels ved de herskende vestlige Vinde, deels ved at man som oftest maa gaae ud med Ebben, for at have Strømmen med, har der dannet sig et Compagnie (steamtug company) til at besørge disse Buxeringer. Dette Compagnie havde 7 Dampbaade, nemlig 3 paa 100, 1 paa 70, 1 paa 50 og 2 paa 40 Hestes Kraft og disse komme til Skibenes Assistance ved at give Signal, hvilket her er: Flag i Siouv fra Stortoppen. Det er en Fornøielse at see dem manøvrere med disse Dampbaade; kun idelig Øvelse kan give Færdighed heri, som i al anden Søfart. Jeg havde Compagniets Dampbaad *Mona* paa 70 Hestes Kraft, til at buxere Corvetten ud til Bell Beacon, for den, for Bruget af denne Dampbaad fastsatte Betaling, 12 Pd. Sterl.

Noget længere oppe i Floden laae et gammelt Linieskib og 2 Fregatter uden Master fortøiede; disse Skibe tiente til Oplagssted for Ladningen fra de Skibe, der skulle lægges under Qvarantaine, og saadanne Skibe bleve da anviste Ankerplads i Nærheden. Til Overholdelse af Qvarantaine-Anordningerne vare der nogle Mand under en Officiers Commando, ombord i en tæt ved Orlogsskibene stationeret gun brig.

Noget af det Vigtigste der er at see i Liverpool er Jernbanen, der sætter denne Stad, paa en hurtig og lidet bekostelig Maade, i Forbindelse med Manchester, Birmingham, London og mange flere Stæder og mindre Byer. En Beskrivelse af Jernbanen er det ikke min Hensigt at give, da jeg kun har befaret den, der gaaer imellem Liverpool og Manchester; men jeg vil blot antyde, at Ingen som første Gang kommer til Liverpool maa forsømme at giøre denne Tour. Man maa beundre den Indsigt, der er lagt for Dagen ved Anlæggelsen af Jernbanen, og hvorledes de have forstaaet at overvinde alle Vanskeligheder. Den første der frembød sig var at bringe Karetherne fra Byen op over den tæt østenfor Byen liggende Edgehill, som efter Sigende er 90 Fod høiere end Stedet, hvor Banen begynder i Byen (the Railway office). For at iværksætte dette er udhugget en Tunnel igiennem den solide Klippe, og denne Tunnel, som er 1 engelsk Miil lang, gaaer under en Deel af Byen; den er saa bred, at to Vogne kunne mødes, og har to Rader Jernspor; men man tillader dog ikke et Train at afgaae, førend det andet er igiennem Tunnelen. Da Banens Hældning paa dette Sted er saa stærk, at Locomotiv Dampkraft ikke kunde bringe Karetherne op, skeer dette ved en Dampmaskine, der er anbragt paa Edgehill. Imellem Sporene paa den ene Side er anbragt en Rende; i denne løber et Toug paa Ruller, ligesom Kabellaringen ombord, og til dette Toug fastgiøres den forreste Kareth; de andre Karether skrues fast i Rækken, den ene bag den anden, og naar Alt er færdigt gives Signal til Dampmaskinen, som da sættes i Bevægelse og trækker Vognrækken (Trainet) igiennem Tunnelen. Signalet gives ved at præsse Luft igiennem et smalt Rør, der ligger langs den ene Side i Tunnelen, hvorved frembringes en pibende Lyd. Paa Tilbageveien fra Edgehill til Liverpool løbe Vognene ned ad den hældende Bane uden Dampkraft. For at tilkiendegive, at Banen er røddelig, og at man er beredt til at modtage Trainet, er ved Banens nederste Ende anbragt en Lygte; naar Lyset i denne brænder med almindelig Farve, er alting klart; men skulde der være noget i Veien, skydes et rødt Glas for Lyset og de ankommende Vogne maa da standses paa Banen. Dette skeer ved en Præsse, der kan skrues sammen omkring Vognaxlen og derved formere Frictionen.

Den øvrige Deel af Jernbanen imellem Liverpool og Manchester har intetsteds mere Hældning, end at den forspændte Dampmaskine kan trække Vognene op; men for at faa Banen saa nær vaterpas som muligt, har Giennemgravning paa nogle Steder og Opfyldning paa andre været nødvendig, ofte til en meget betydelig Dybde eller Høide. Banen krydser Bridgewater-Kanalen, over hvilken ere byggede Buer, som Jernbanen hviler paa; et andet Sted krydser den under en Landevei. Men en af de største Vanskeligheder har været at tilveiebringe et fast Underlag igiennem den betydelige Mose »Chat moor«, hvor der næsten overalt er et dybt Morads. Ved Faschiner og Tømmerlag

med Jord ovenpaa er opfyldt saalænge indtil Grunden blev fast. Nu er Veien fuldkommen solid og beplantet med Buskvæxter paa Siderne; men udenfor Veien er dybt Hængedynd. Entrepreneurerne i Anlægget af Jernbanen vilde gierne have undgaaet denne Mose, men kunde ikke faa Grundeierne til at afstaae Grund til Veianlægget, og maatte derfor benytte det Terrain de kunde erholde. Man fortalte mig, at Hertugen af Bridgewater, som var Eier af det Land Jernbanen skulde lægges paa, i Førstningen ikke vilde give sit Samtykke, da han frygtede for at Jernbanen skulde giøre ham Afbræk ved hans Kanal, og at Actiehaverne maatte indrømme ham gratis 1000 Actier, hver paa 100 Pd. Sterl., forinden han vilde afstaae Grunden. Det har imidlertid nu viist sig, at Vare-Transporten paa Kanalen har tiltaget saaledes, at Indtægterne ved Kanalen ere lige saa store som før. Den forbedrede Fabrikindretning og den lettere Communication imellem Stæderne har formindsket Omkostningerne og forøget Productionen, og Varerne finder større Afsætning, fordi de nu kunne sælges billigere end før.

Langs Veien boe Folk paa hver anden, tredie engelske Miil; disse Mennesker have Opsigt med at Sporveien altid er røddelig, og det paaligger dem tillige at lægge Sporene tilrette paa de forskiellige Steder, hvor de kunne ledes hen til en anden Retning, s. F. Ex. hvor Sporveien til London gaaer af fra den til Manchester.

Afstanden imellem Liverpool og Manchester er 32 engelske Miil, og disse tilbagelægges i 1¼ Time. Almindeligvis var Farten, paa jevn horizontal Vei, en engelsk Miil i 2½ Minut; men troværdige Folk fortalte mig, at med et ringe Antal Vogne kunde Farten være en engelsk Miil i hvert Minut.

Paa Tilbagetouren fra Manchester trak Dampmaskinen et Train af 13 Vogne med 18 Personer i hver; paa et Sted hvor Veien gik noget opad, skiød en anden Dampmaskine bag paa; man mærkede ikke denne Tilvæxt i Kraften til at bringe Trainet frem, og vi vidste intet deraf, førend da man ved Banens Ende fortalte os derom.

Man skulde troe, at Lufttrækket maatte være ubehageligt, formedelst den store Hastighed man kommer frem med; men dette er ingenlunde Tilfældet.

Det er meget morsomt at komme saa hurtigt fra det ene Sted til det andet; men man seer kun lidet af de Gienstande man passerer nær forbi, hvorimod de længere bortliggende kunne oversees som ellers naar man kiører.

Ved et behageligt Bekiendtskab, jeg Dagen før havde giort med Hr. Yates i Liverpool, havde vi den Fornøielse, at have hans Selskab paa Touren til Manchester, hvilket tillige var meget nyttigt, da vi ved hans Foranstaltning fik meget at see, som vi ellers som Fremmede ikke kunde have faaet Adgang til.

Iblandt Seeværdighederne i den berømte, gamle Fabrikstad Manchester, var fornemmeligen Bomuldsspinderierne det der tiltrak sig min Opmærk-

somhed. Man saae her, hvorledes Bomulden renses og spindes til de fineste Traade, og man maa beundre den menneskelige Opfindelsesevne, naar man seer hvorledes Dampmaskinens Kraft fordeles til de utallige Maskiner til forskielligt Brug, der findes i disse store Fabrikbygningers mange Stokværk.

Der er stor Forskiel paa Liverpool og Manchester i mange Henseender. Den Første, en af Verdens største Handelsstæder, beskæftiger alle Hænder; Enhver som vil arbeide kan fortiene sit Udkomme. Dette er ikke Tilfældet i Manchester; derfor vrimler Gaderne af fattige, smudsige Mennesker, der ofte ere sygelige, som en Følge af det usunde, aandssløvende og moralsk fordærvende Fabrikliv, de næsten alle fra den tidligste Ungdom have levet. Naar Bomuldsfabrikkerne ere i fuld Drift gaar det endda an; men naar dette ikke er Tilfældet maa der være megen Nød paa Færde.

Manchester er ligesaa folkerig som Liverpool, men langt fra ikke saa smuk; Gaderne ere smalle og krumme, Bygningerne langt fra ikke saa smukke og Kulrøgen endnu tættere end i Liverpool; den hele By har et mørkt Udseende. I Forbigaaende besaae vi Stadens Arresthuus, der bestod af mange Bygninger. Cellerne indrettede til to Arrestanter, vare luftige og reenlige. Den i England almindelige Trædemølle fandtes ogsaa der; den kunde drive en Maskine, men som oftest er den i Gang blot som Straffemiddel for Forbryderne. I Retssalen vare vi overværende ved Forhandlingerne der, en kort Tid. Ligeledes besaae vi Raadhuset, Vaisenhuset og Mechanical Institution. Her var en temmelig betydelig Samling af Modeller, iblandt andet en smuk Model af den berømte Bangor Bro, som forener Anglesey med Fastlandet. Jeg havde gierne giort en Tour med en Dampbaad fra Liverpool til Bangor, for at see ommeldte Kiædebro; men Tiden tillod det ikke.

Efter at have brugt Tiden saa godt som muligt og beseet det Mærkværdigste i Manchester, gik vi til Railroad office, hvor der med en paafaldende Hurtighed blev sat to Karether til det Train der skulde afgaae, for at give Plads til mit 44 Personer stærke Følge, og nogle Minutter efter vare vi i fuld Fart ad Liverpool til, hvor vi ankom efter 1 T. 20 M. Forløb.

Paa det Sted, hvor Husskinson blev saaret, staaer ved Siden af Veien en smuk Marmorsteen med Indskrift til hans Minde. Man giør et kort Ophold ved Newton, hvor Maskinen forsynes med Vand og Kul.

Kl. 7 om Aftenen var jeg atter ombord med alle mine Cadetter, og jeg kan med Sandhed sige, efter at have tilbragt en Dag, som jeg aldrig glemmer.

Om Aftenen, naar Lygterne ere tændte i Liverpools Gader, har man et prægtigt Skue fra Havnen; foruden Gaslygterne sees ogsaa Ilden flamme ud af de 100—200 Fod høie Skorstene ved de mange Fabrikker.

Fra Birkenhead anlægges en Jernbane til Chester; man fortalte os, at hver engelske Miil kostede at anlægge 30.000 Pd. Sterling.

Medens vi laae ved Liverpool kom adskillige Fremmede ombord for at see

Corvetten, og den sidste Dag havde vi Besøg af vore Venner fra Rockferry og Birkenhead.

Løverdagen d. 30te Mai om Morgenen tidlig lettede jeg og lod en Dampbaad buxere Corvetten ud; Vinden var vestlig. Da Ebben løb, vare vi snart ude ved Bell Beacon og her kastede Dampbaaden los. Heldigvis var Vinden saaledes, at vi kunde lægge Sydenden af Øen Man forover. Om Aftenen saae jeg samme og styrede da med gunstig Vind nordefter igennem St. Georgs Canalen. Veiret var saa sigtbart, at vi saae alle Fyrene, og da det blev Dag vare vi imellem Raughlin Island og Mull of Cantire. Her blev det Stille, og med Floden, som kom stærkt imod, da det netop var Springtid, drev Corvetten tilbage, indtil Strømmen atter kom med. Dette er med Daglys og godt Veir en ligegyldig Sag; men med Mørke og ondt Veir maa denne Deel af St. Georgs Canalen være meget vanskelig at befare, især formedelst den stærke Strøm og det dybe Vand, hvorfor man ikke kan ankre. Det er derfor almindeligt, at Ubekiendte tage Lots, for at kunne søge Havn, saasom Loch of Belfast; jeg fik en saadan i Liverpool, en Mand som egentlig var Lots paa Ørkenøerne, men som var kommen til Liverpool med et preussisk Skib, der var kommen norden om Skotland. Jeg accorderede, at han skulde have 12 Pd. Sterl. ud igiennem Canalen, og at jeg vilde giøre mig Umage for at faae ham iland under Nordkysten af Irland, s. f. Ex. ved Londonderry. Men da jeg Søndag Aften kom der, var det næsten Stille og svær vestlig Dynning; under disse Omstændigheder var det ikke raadeligt at komme Landet for nær; og da det om Natten, i Sigte af Insterhull Fyr, tog til at blæse temmelig haardt af vestlig Vind, maatte jeg forcere ud fra Landet, hvorved jeg blev nødt til at beholde Lotsen ombord, indtil jeg paa Tilbagereisen fra Island, fik ham sat i Land under Hetlands Sydpynt.

Jeg bør ikke undlade at omtale den danske Consul i Liverpool, Hr. Engel, en Preusser. Han havde den Godhed at ledsage os omkring for at vise os Byens Mærkværdigheder og at beværte et Par Gange mine Officierer og mig.

I Samtalens Løb med Capitain Mac Donnald erfarede jeg, at vi for 30 Aar siden havde havt en Rencontre under Norge; han var dengang ombord i den engelske Fregat *Tribune,* med hvilken fire danske Brigger og iblandt disse *Alfen,* hvor jeg var ombord, havde en ubetydelig Affaire. Jeg stiftede nu, under fredeligere Betingelser, et for mig behageligt Bekiendtskab med denne vakkre Mand.

Dagen efter Ankomsten til Liverpool var det Dronning Victorias Fødselsdag; men da det var Søndag blev den først celebreret Dagen efter. I den Anledning blev jeg indbuden til Lord-Mayorens Dinée; men da Veiret var meget uroligt denne Dag, og da ingen af mine Officierer vare inviterede, undskyldte jeg mig.

Om Middagen saluterede jeg i Anledning af Dagens Høitidelighed med

27 Skud, om Eftermiddagen maatte vi tage Bramræerne til Dæks og stryge Bramstængerne. Reisen fra Liverpool til Island var temmelig langvarig; i Førstningen var det altid vestlige Vinde og ofte haardt Veir, som dog kun varede nogle Timer ad Gangen. Paa Grund af de omtalte herskende vestlige Vinde var det min Hensigt at gaae synden og vestenom de blinde Fugleskiær; men da vi vare disse paa en halv Snees Miil nær, faldt Vinden nordlig og senere østlig, hvorfor jeg forandrede min Beslutning og anduvede Landet imellem Vestmanø og Reikanæs, dette sidste kiendeligt ved den tæt under Landet liggende isolerede Karlsklippe, der ser ud som et Kastel med et Taarn paa. Natten imellem den 10nde og 11te Juni passerede vi imellem bemeldte Karlsklippe og Meelsækken, en anden høi Klippe med steil Dybde rundtom. Løbet imellem disse tvende Klipper er omtrent en Miil bredt og fuldkommen reent. Det er let at kiende og søges derfor almindeligt af de til Faxe Bugten bestemte Skibe. Om Middagen den 11te fik jeg Lots ombord fra Reikavig, hvor jeg snart efter kom til Ankers.

Da jeg eengang tidligere havde været i Reikavig morede det mig at træffe fordums Bekiendtere igien efter sex Aars Forløb, især Islands vakkre gamle Biskop Hr. Steingrim Johnsen og den videnskabelige Landphysicus Hr. John Thorstensen.

Dagen efter Ankomsten tilkiendegav Stiftamtmanden mig, at han ønskede at gaae til Kiøbenhavn med Corvetten; men at han ikke kunde blive færdig førend den 14de om Aftenen. Jeg lovede at blive saalænge, og benyttede Tiden med at lade Cadetterne besee Mærkværdighederne omkring Reikavig, nemlig Vidø, hvor en Mængde Edderfugle laae paa Reden, de varme Kilder paa Logarnæs, Bessestads Latinskole og Havnefiord, til hvilke Steder vi havde en Cavalcade, der morede Cadetterne overordentlig. I Havnefiord fik vi, ligesom i Reikavig, en giæstfri Modtagelse af de der boende Factorer Iversen, Tergesen og Flere; det er behageligt at see hvor disse Familier have det hyggeligt i deres afsondrede Opholdssted; Alt vidnede om Tilfredshed og Orden; og deres Exempel maatte nødvendigvis have en meget gavnlig Indflydelse paa de indfødte Islændere, ved at give dem Smag for Orden og Reenlighed, Noget de høiligen kunde trænge til at faae mere Sands for, især Almuen.

Samme Dag jeg kom til Reikavig kom en fransk Orlogscutter ogsaa ind. Den franske Regiering holder aarligen to Cuttere paa Stationen under Island, deels for at danne en Art Politie over de 30 til 40 franske Fiskere der fiske under Syd- og Ost-Kysterne af Island, og deels for at forsyne disse Fiskere med hvad de maatte behøve, som Folk, Proviant o. a. d. Disse Fartøier commanderes naturligviis af Officierer og opholde sig under Island fra Begyndelsen af Mai til medio August. Kort førend min Ankomst til Island havde den franske Corvet *la Recherche* været tre Uger i Reikavig, paa dens Tour i viden-

skabelig Hensigt i de nordlige Farvande, og benyttet Tiden til at foretage adskillige Observationer til Berigtigelse af Kaarterne over Farvandet der.

Den 14de Juni om Aftenen kom Stiftamtmand Bardenfleth med Frue og Børn ombord, ledsaget af Islændernes bedste Ønsker om en lykkelig Reise og Tak for de Aar han havde virket gavnligt i sit hæderlige Kald iblandt dem. Der var en almindelig Sorg i Reikavig, da det blev bekiendt at deres Stiftamtmand vilde forlade dem; thi ogsaa i selskabelig Henseende vilde Bardenfleths savnes. Indbyggerne i Reikavig saluterede med 9 Skud fra det lille Batterie ved Byen, og fra Corvetten hilsedes Stiftamtmanden med 7.

Mandagen den 15de om Morgenen Kl. 3 lettede jeg og seilede med gunstig Vind ud fra Reikavig og ud af Faxe Bugten. Den smukke Sneefieldsjøkel saaes klart paa 13—14 Miles Afstand; men det saae meget truende ud i S. O., og om Eftermiddagen Kl. 2, da vi vare nær Løbet imellem Karlsklippen og Meelsækken, sprang Vinden om til S. O. med stiv Kuling, som hurtigt tiltog, hvorved Søen tillige blev saa høi, at jeg ikke uden Risico kunde seile med Vind og Sø tvers (hvilket jeg borde, for at gaae ilæ af de blinde Fugleskiær), men maatte holde plat af, indtil jeg var saa langt i Læ at jeg med Sikkerhed kunde dreie til med Bagbords Halse og vide mig fri af bemeldte Skiær. Dette skete Kl. 8 om Aftenen, og det var en Fornøielse at see, hvorledes Corvetten *Flora* laa bi for begge Gaffelseilene, Fokkestagseil og Stormmesanen; den lændsede ligesaa ypperligt og løb 10 Miils Fart for Fokken, uden voldsom Slingring. Næste Morgen blev det igien seilbart Veir og Seiladsen hiemefter fortsattes; men formedelst ugunstig Vind fik vi ikke førend den 24de Juni Hetlands-Øerne i Sigte. Under Cumburghead fik jeg Lotsen fra Ørkenøerne sat ombord i en Fisker, og den 26de om Morgenen vare vi allerede under Lindesnæs, hvorfra vi med gunstig Vind og smukt Veir fortsatte Reisen igiennem Skagerrak og Kattegat. Den 28de om Middagen maatte jeg ankre lidt nordenfor Kronborg, da Strømmen satte os tilbage. Kl. 12 blev holdt Gudstienste, og efter samme blev saluteret med 27 Skud, i Anledning af Deres Majestæters Kroning. Da der igien kom saamegen Vind at vi kunde avancere imod Strømmen, lettede jeg og passerede Kronborg; men da det atter blev stille, lod jeg Dampbaaden Prindsesse *Vilhelmine* spænde for, og buxeret af denne kom jeg om Aftenen tilankers indenfor Trekroners Batterie.

Det var mig en Fornøielse paa denne Reise at have Stiftamtmand Bardenfleths ombord og derved at giøre Bekiendtskab med denne vakkre Familie. Pladsen ombord var vel temmelig indskrænket, men dog altid bedre end de Beqvemmeligheder, der kunde bydes Passagerer med de smaa Fartøier, der fare paa Island.

2det Togt.

Sejlordre for andet Togt: »Ved Rescript af 1. Juli er det tilladt Prins Alexander Nicolai, Søn af Landgreve Carl August Philip Ludvig til Hessen, Philipsthal Barchfild, at gøre Rejsen med paa andet Togt i Aar med Kadetskibet mod at betale sin Kost ombord. 6. Juli embarqueres Kadetterne og samme Dag afsejles; der krydses her i Nærheden indtil nærmere Ordre gives. Kadetskibstogtet forkortes i Aar nogle Dage, som lægges paa næste Aars Togt. Af samme Grund udsættes Kadetternes Eksamen i Aar og afholdes paa selve Academiet. 8. Juli skal Kadetskibet være her paa Rheden, udtage Krudt og indlægges straks. Soldatesken gaar i Land, og de Indrollerede afgives til Hvervningen«.

Kaptajn Paludans fortsatte Beretning i »Archiv for Søvæsenet« lyder i Uddrag saaledes:

Cadetcorvettens andet Togt var i Østersøen med Tilladelse at anløbe Cronstadt. Den 6te Juli kom jeg ombord med Cadetterne, manøvrerede denne og næste Dag i Sundet, og tidlig om Morgenen den 8de passerede jeg Dragør; samme Dags Aften vare vi under Christiansø, og den 11te om Morgenen allerede ved Mundingen af Finske Bugt. Med føielig Vind og klart Veir seilede vi med rask Fart indefter fra den ene Landkiending til den anden. Foruden de ypperlige Landmærker og Fyrtaarne, der ere i Finske Bugt, ere mangfoldige Vagere udlagte paa Grundene. Farten er derved sikker i klart eller sigtbart Veir; men da man ikke kan have synderlig Veiledning af Lodskuddene, er Seiladsen vanskelig i tykt Veir.

Mandagen den 13de Juli om Morgenen var jeg ved Indløbet til Cronstadt, hvor vi havde det smukke og imposante Skue af den paa Rheden liggende russiske Flaade, bestaaende af 9 Linieskibe, 4 Fregatter, 5 Corvetter og Brigger, nogle Skonnerter, samt en Lugger. Jeg braste bak tæt udenfor Vagtskibet, en Corvet, og Chefen af samme havde den Godhed at sende mig en Lots, som bragte os til Ankers indenfor Flaaden. Saluter for Fæstningen og Flaaden, hver med 15 Skud, bleve respective besvarede. Den danske Vice-Consul, Hr. Winberg, kom snart efter ombord, og senere kom Lieutenant Tobiesen, Adjutant hos Gouverneuren i Cronstadt, Vice-Admiral Grev v. Bellinghausen, for at complimentere mig og tilbyde hvad Assistance jeg maatte behøve samt Disposition over et af de Keiserlige Dampfartøjer. Jeg aflagde samme Formiddag mit Besøg hos Gouverneuren, for at takke for den mig beviste Opmærksomhed. I Anledning af Keiserindens Navnedag blev saluteret med 27 Skud fra Corvetten, strax efter at Flaaden og alle Batterierne havde saluteret. Min næste Visit var til Flaadens Chef, Vice-Admiral Grev v. Plater, en smuk og meget fiin Mand paa omtrent 55 Aar. Admiralskibet, en Tredækker ved Navn St. Georg, Seiervinderen, paa 130 Kanoner, var et smukt

Skib og pragtfuldt udrustet; der herskede Orden og Reenlighed overalt og det var mig derfor meget kiært, at saavel Admiralen, som Skibets Chef indbøde mig at komme ombord med alle mine Cadetter, hvilken Indbydelse jeg senere afbenyttede. Med Gouverneurens Tilladelse stod Adgangen til Værftet i Cronstadt os aaben, og veiledet af Lieutenant Tobiesen og Consulen giorde jeg med alle Cadetterne en meget interessant Tour om Eftermiddagen omkring paa Værftet, hvor især det prægtige Tøihuus og de steensatte Dokker tiltrak sig min hele Opmærksomhed. Ruslands Flaade i Østersøen bestaar af tre Afdelinger, hver paa 9 Linieskibe, foruden Fregatter og mindre Krigsskibe; to Afdelinger ere aarligen udrustede til Øvelse deels tilsøes, deels tilankers; een Division tager Vinterhavn i Reval, en anden i Sveaborg, den tredie i Cronstadt. Mandskabet forbliver i hver sin Station Vinteren over, indqvarterede paa de respective Steder i Kaserner, hvilke i Cronstadt ere prægtige Bygninger, og de øves, medens de ere i Land, i Exercits og Garnisonstieneste. Hvert Skibs Besætning eller Equipage er under Commando af de Officierer der hører til samme Equipage. De forbliver i Tienesten i 20 Aar.

Uagtet $^2/_3$ af Flaaden var udrustet, var Tøihuset fuldt af alle Slags Vaaben. Der var ogsaa Bombekanoner, og af disse har hvert Linieskib tvende paa hver Side paa underste Batterie.

Foruden de allerede færdige Dokker var en meget stor under Bygning. Istedet for Porte eller Sluser, havde de til Hensigt at lukke for Dokken ved en Pram-Sluse, der, medens den var tom, skulde sættes i Aabningens tilsvarende Falser og ved at fyldes med Vand nedsænkes til Bunden. Forsøg hermed blev foretaget den sidste Dag vi vare i Cronstadt, men Slusen var ikke fuldkommen tæt; imidlertid veed man ved Forsøg paa andre Steder, at det lader sig iværksætte. De fleste af de oplagte Skibe vare forsynede med Tage, og havde Undervant og Stag paa, ligesom vore, oplagte i Krigstid.

Medens jeg saaledes var beskiæftiget, tilligemed Cadetterne, med at besee Værftet, beæredes Corvetten med et Besøg af Ruslands Marineminister Fyrst Mentzikoff, ledsaget af Flaadens Admiral og Gouverneuren; disse høie Herrer blev saluterede med 13 Skud. Jeg beklagede meget at jeg ikke selv havde den Ære at modtage dem.

Strax efter Corvettens Ankomst blev ved Telegraphen givet Beretning herom til Keiseren, som den Dag var paa Petershoff. Keiseren forlangte opgivet Navnene paa alle Officierer og Cadetter og tillige Underretning om Hensigten med Corvettens Besøg, hvilket alt blev besvaret igiennem Telegraphen.

Om Aftenen spadserede vi i en Have, som er Cronstadts offentlige Promenade, og her var, efter Gouverneurens Foranstaltning, Musik, saalænge vi vare der.

Deels for at retournere Fyrst Mentzikoff's Besøg, deels for at anmelde

min Ankomst til den danske Chargé d'affaires, Kammerherre Grev Rantzau, og med ham at aftale det Fornødne for at bevirke Tilladelse til at lade Cadetterne besee det Mærkværdigste i Petersborg, giorde jeg den følgende Dag en Tour derhen, med Dampbaaden fra Cronstadt, og Capitain Prøsilius var med Cadetterne iland for yderligere at lade dem besee Værftet og Skibene, iblandt hvilke den nye Tredækker *Russia,* paa 136 Kanoner, udmærkede sig Dette Skib er, ligesom alle de andre, bygget i Petersborg og bragt, ved Hiælp af de saakaldte Kameler, over Grundene ved Nevaflodens Udløb. Paa Værftet i Cronstadt ere ingen Beddinger. Selve Cronstadt frembyder ellers ingen Mærkværdigheder; men Fæstningsværkerne omkring samme, fornemmelig imod Søsiden, ere formidable, især naar Træbulværkerne remplaceres af Steenmure, med hvilket Arbejde, der giøres rask Fremgang.

Farten med Dampbaaden fra Cronstadt til St. Petersborg, hvorhen Capitain Bodenhoff og min Broder fulgte med, var meget morsom. Vi traf en Oberst af Ingenieur-Corpset og en Lieutenant af Artilleriet, begge Finlændere, to meget vakkre Mænd, som med Kyndighed og Forekommenhed gave os Underretning baade om hvad vi saae og hvad vi ellers ønskede at vide.

Vi passerede Petershoff, hvor der laae stationeret fire smaa Skibe, taklede som Fregatter, og to Brigger; disse Skibe vare under Seil, til Øvelse for de yngre Cadetter, som i Sommermaanederne bestandigen ere ombord.

Med spændt Opmærksomhed nærmede vi os den store Hovedstad, som med sine mange Taarne og forgyldte Spirer sees langt ude. Hvor Farvandet bliver smallere, ligger et lidet Fyrskib og røde Tønder paa den ene, hvide paa den anden Side af Løbet, som gaaer i betydelige Bugtninger og har kun Dybde for 11 Fods Fartøier. Paa venstre Flodbred er i den vestlige Kant af Byen anlagt et stort Jernstøberi, tæt derved Marinens Saugmølle, begge med Dampmaskinerier; paa højre Flodbred ligger en Corvet en miniature, som Vagtskib, og nu aabner den smukke Neva en herlig Udsigt over Staden. Paa begge Sider af Floden ere Steenquaier og brede Gader med prægtige Bygninger, iblandt hvilke Søcadet-Academiet, Biergværksinstitutet og Toldboden udmærke sig paa høire, og Husene over Linieskibsbeddingerne samt den engelske Quai paa den venstre Flodbredde. Flaadens Skibe bygges som sagt alle i Petersborg, enten i Huse over Beddingerne eller med Tag paa Skibet selv. Husene, under hvilke Linieskibene bygges, ere rummelige og næsten elegante.

Længere oppe i Floden, forbi den engelske Quai, er Isacs Broen, ligefor den under Bygning værende pragtfulde Isacskirke, som bliver en af Petersborgs største og mest fremragende Bygninger. Tæt ved Broen er Peter den Stores Monument. Broen selv flyder paa store Pontons og er meget bred. Strax ovenfor Broen er Admiralitets-Bygningen, fra hvis Kuppel man har et deiligt Panorama over Staden og Udsigt langs igiennem flere Hovedgader, der gaae ud fra dette Sted som Radier i en Cirkel. Lidet længere oppe er

det, formedelst hurtig Opførelse efterat være afbrændt i 1838, berømteVinterpalads, hvis ene Facade vender imod Neva Floden og den anden imod en aaben Plads, prydet med den store Alexander-Søile, dannet af en eneste Granitblok. Ligeoverfor Hovedindgangen til Slottet er anbragt et meget smukt Monument forestillende Seiersgudinden, kiørende med Stridsheste i fuld Galop mod Slottet.

Disse ere de Mærkværdigheder, der ved Ankomsten især falde den Fremmede i Øinene. Man kunde behøve flere Dage, ja Uger, for at see alt hvad her er værd at see; men jeg maatte lade mig nøie med at faae en Idee om denne verdensberømte Hovedstad, og alene dette var en Nydelse, som jeg paaskiønner, at der blevet givet mig Leilighed til at faae.

Fyrst Mentzikoff var ikke i Petersborg; jeg aftalte derfor med Grev Rantzau, at vi Dagen efter vilde søge ham paa Petershoff, og jeg gik samme Dags Eftermiddag med Dampbaaden til Cronstadt.

Dagen efter var jeg med Cadetterne ombord i det russiske Admiralskib. Admiralen modtog os med megen Artighed og ledsagede os selv hele Skibet rundt. Da vi ikke have Tredækkere i vor Flaade, var dette Skue meget nyttigt for de unge Mennesker.

Da Dampbaaden kom fra Petersborg, havde jeg den Ære at faae Besøg af Grev Rantzau, som blev saluteret med 7 Skud. Kl. 1 gik vi med en keiserlig Dampbaad til Petershoff; alle Cadetterne vare med, og vi havde megen Fornøielse ved at besee Slottet og Peter den Stores Sommerbolig, men endnu mere ved at spadsere omkring i Omegnen, hvor der i Nærheden var en Leir, hvor omtrent 300 Cadetter, hørende til Armeen, øvedes i deres Metier, og ved at gaae ombord i et af Cadetskibene, der netop vare komne tilankers, da vi vilde vende tilbage til Cronstadt. Saavel i Leiren som ombord var det behageligt at see Sundhed og Tilfredshed være tilstede imellem de mange unge Mennesker, og paa begge Steder herskede Orden og Reenlighed. Vore Cadetter stiftede snart Bekiendtskab med de russiske, iblandt hvilke flere kunde tale Fransk eller Tydsk, og nogle enkelte Finlændere Svensk. I Mørkningen kom vi atter ombord.

Den følgende Morgen fik vi Besøg af flere af de russiske Søcadetter, som, ledsagede af nogle Officierer, vare komne med en Dampbaad fra Petershoff. De fornyede det Dagen før stiftede Bekiendtskab med vore Cadetter og vare gierne blevne længere hos os, men de skulde være tilbage i Petershoff førend Keiseren kom dertil.

Kl. 12 kom Keiseren med en Dampbaad fra Petershoff til Cronstadt. Da han passerede Corvetten førend han kom til Flaaden, saluterede jeg med 27 Skud, havde russisk Flag paa Fortoppen og Mandskabet paa Ræerne, hvilken Salut blev besvaret fra Hs. Keis. Majestæts Dampbaad med 7 Skud og Dansk Flag fra Fortoppen. Keiseren gik ombord til Vice-Admiral Grev Plater. Efter

omtrent en Times Forløb kom han tilbage og fik samme Salut som før fra Corvetten.

Jeg havde hørt, at Keiseren vilde beære min Corvet med et Besøg; men dette skete ikke. Da jeg siden kom i Land, sagde Hs. Excell. Grev Bellinghausen mig, at Keiseren i Virkeligheden havde havt til Hensigt at gaae ombord i den danske Corvet, men da det uheldigvis blæste saa stærkt op, at der blev temmelig høi Søgang paa Rheden, havde Keiseren forandret sin Bestemmelse. Hertil troer jeg kom endnu, at Hs. Majestæt, da han roede fra Admiralskibet til Dampbaaden, var meget nær ved at blive paaseilet af en af de fire Fregatter, der havde faaet Signal for at gaae under Seil, og dette bidrog maaskee ogsaa til, at Keiseren forandrede sit Forsæt.

Begge Gange Dampbaaden passerede Corvetten stod Keiseren paa den ene Hiulkasse, og hans høie smukke Figur giorde ham kiendelig. Medens Saluten skete fra Corvetten hilste Keiseren med Haanden til Hatten.

Det vilde have interesseret mig i høi Grad, at have faaet den Ære at tale med denne mægtige Mand; men paa den anden Side frygter jeg for, at dersom Keiseren var kommen ombord i Corvetten, ligefra det luxurieust udrustede Admiralskib, vilde Contrasten have været altfor ufordeelagtig for min lille tarveligt udstyrede Corvette. Sømænd forstaae at vurdere det Reele, og heri stod Corvetten ikke tilbage; men Ikkesømænd see mere paa det Pragtfulde, og heri mangler den meget.

Samme Dags Middag vare vi Alle indbudne til en Dinée hos Gouverneuren. Han viste os her, som hele Tiden under Opholdet i Cronstadt, megen Forekommenhed, og denne gamle vakkre Mand havde i sin Have ladet Alt arrangere meget net for det talrige Selskab.

Den 17de om Morgenen Kl. 4 kom Dampbaaden tilborde, for at bringe os Alle til Petersborg. Ved Ankomsten der, var jeg endelig saa heldig at træffe Fyrst Mentzikoff, som med megen Forekommenhed tillod os at besee Alt til Marinen henhørende, hvilket vi ogsaa besaae i detail, ledsaget af Capitain Bodisko, en vakker Mand, som jeg havde lært at kiende, da han i 1832 var her, paa samme Tid som de russiske Cadetter, da han kom hiem med et russisk Transportskib fra en videnskabelig Reise omkring Verden. Denne Mand, neppe 40 Aar gammel, var nyligen udnævnt til Chef for Linieskibet *Ostrolenka.*

Vi besaae, som sagt, Værftet og Magasinerne, samt Skibene paa Stabelen, byggede for største Delen af Lærke- og Fyrretræ.

I Admiralitetsbygningen traf vi atter Fyrsten. Jeg havde den Ære at præsentere Corpset for ham, og han ledsagede os for at forevise os Modelkammeret med de mangfoldige smukke og kostbare Modeller, alle Bureauerne, de lithographiske og hydrographiske Officiner samt Admiralitets Locale, af hvilket især Senats Salen, prydet med Peter den Stores Portrait i Legems-

størrelse, hængende over hans Lænestol, der staaer ubrugt indenfor et Gitter ved den ene Sidevæg, tiltrak sig min Opmærksomhed.

Der havde jeg tillige den Ære at tale med Admiral Ricord, en af Ruslands hæderlige Orlogs-Véteraner. Fyrst Mentzikoff giorde mig en Present af russiske Søkaart, Flagkaart og nautiske Tabeller.

Formiddagen var destoværre forløben, og da Flere af os havde megen Lyst at see det største Observatorium i Verden, Pulkowa, tillod Tiden ikke at se Biergværks-Institutet og Vinterpaladset, hvilket jeg saa gierne havde ønsket. Imidlertid fortryder jeg dog ikke, at jeg valgte at besee Observatoriet fortrinsviis. Efterat jeg havde giort Cadetterne opmærksomme paa hvad de især skulde søge at see, kiørte jeg med nogle af Officiererne og ledsaget af Grev Rantzau og Capitain Bodisko til det 3 Mile fra Petersborg liggende Pulkowa-Observatorium, hvilket bestyres af Statsraad Struve, en Holstener af Fødsel, berømt som Videnskabsmand, beæret med uindskrænket Tillid af Keiser Nicolai og med Kongen af Danmarks Yndest, bekræftet ved et egenhændigt Brev fra Hs. Majestæt, ledsaget af Commandeurskorset af Dannebrogen, hvilket jeg havde medbragt og afleveret til den danske Chargé d'affaires.

Statsraad Struve modtog os paa en høist behagelig Maade og førte os omkring i Observatoriet, og da han mærkede hvormeget dette interesserede os, fandt han, som han selv sagde, en Fornøielse i at forevise os og forklare alle Instrumenternes Brug en detail. Ved hans smukke og underholdende Foredrag henløb et Par Timer paa en meget behagelig Maade. Det var Aften, da vi kom tilbage til Staden. Ombord i Dampbaaden samledes vi med de andre Officierer og Cadetterne, og begunstigede af deiligt Veir og en lys Sommernat, vendte vi tilbage til Corvetten, efter en for os Alle høist behagelig tilbragt Dag. Nogle havde seet Et, Andre et Andet og Enhver havde nok at fortælle. Det har altid været mig en Fornøielse at bringe Søcadetterne omkring paa fremmede Steder, og jeg har altid havt Grund til at være fornøiet med deres Opførsel og Punktlighed i at efterkomme de dem givne Befalinger.

Medens vi laae ved Cronstadt, var Keiseren undertiden paa Petershoff, men ellers ved Leiren ved Krasnoio-Selo, hvor et betydeligt Armeecorps var forsamlet.

Hvor gierne jeg end havde ønsket at tilbringe i det Mindste een Dag til i Petersborg, fandt jeg dog rigtigst ikke at giøre det, deels paa Grund af de dermed forbundne Bekostninger for Cadetterne, deels for ikke at tage for megen Tid bort fra Cadetternes Øvelse ombord, det egentlige Formaal med Cadetskibs-Touren.

Landet i Nærheden af Petersborg er ikke smukt og kun maadeligt frugtbart. Overalt seer man Spor af et mægtigt og kraftigt Regieringsliv, men ikke

af det travle industrielle Liv, saaledes som det vi vare Vidne til i Liverpool og ifior i Edinburg.

Næste Morgen den 18de Juli, gik jeg iland, for at afgiøre mit ubetydelige Mellemværende med Consulen og at aflægge min inderligste Tak til Gouverneuren, som unegteligen havde bidraget saameget til at Opholdet i Cronstadt havde været os behageligt. Han tilbød mig en Lots og at lade en Skonnert løbe ud med, for at tage Lotsen fra Borde; men da Vinden var saaledes, at jeg ikke behøvede at krydse, var Lotsen ufornøden. Kl. 12 lettede jeg og saluterede med 15 Skud; et Par Timer efter løb jeg agtenom Admiralskibet, hvilket jeg ligeledes saluterede; paa begge Steder blev givet Contrasalut med samme Antal Skud. Flaaden var Dagen før løbet ud og laa tilankers 3 Mile vestenfor Cronstadt.

Om Aftenen faldt Vinden imod, saa vi maatte krydse; dette gik vel smaat fremad; men jeg havde derved Leilighed til at lære Farvandet nøiere at kende. Den 20de om Morgenen passerede jeg Sydpynten af Hogland, og noget vesten for samme mødte jeg to russiske Orlogsdampfartøier, det ene med en Lugger paa Slæbetoug. Jeg har Grund til at antage, at Storfyrst-Thronfølgeren Michael var ombord i dette Dampskib; men da han ikke førte Storfyrstens Flag, maatte jeg respectere hans Incognito.

Om Natten fik vi en herlig Vind, der næste Dags Formiddag bragte os henimod Nargø. Her mødte jeg den anden Division af den russiske Flaade, commanderet af en Contre-Admiral, kommende fra et Krydstogt i Østersøen. Da jeg kom Admiralen nær, saluterede jeg Flaaden med 15 Skud, hvilke bleve besvarede. Strax efter fik vi Modvind og maatte krydse med Vinden stik imod lige til Dragør, hvor jeg ankrede den 4de August om Aftenen. Den 5te manøvrerede jeg paa Kiøge Bugt, og den 6te havde vi en fornøielig Krydsning igiennem Drogden, med Vinden stik imod, men Strømmen med. Om Aftenen ankrede jeg lidet nordenfor Torbek; næste Dag manøvrerede jeg i Sundet, og løb om Aftenen indenfor Trekroner og ankrede.

Saaledes endte denne Tour, som i alle Henseender altid vil være mig i kiær Erindring.«

Kommandostrygning d. 12. August.

Tidsskriftets Redaktør, Kommandørkaptajn H. B. Dahlerup, føjer til ovenstaaende Beretning følgende Bemærkning:

»At saadanne Besøg, til de mærkeligste fremmede Søstæder, i en høi Grad maa bidrage til Søcadettens Dannelse, kan ikke omtvivles: de give ham Leilighed til at erhverve Kundskab og mange nyttige Ting; han giør tidlig Bekiendtskab med fremmede Lande og vinder Menneskekundskab, og alt dette bidrager til at indgyde ham Kiærlighed til sit Kald, netop i Begyndelsen af Banen, hvor dens Besværligheder endnu kunde forekomme ham afskrækkende.«

1841. Korvetten *Flora.*

Sejlordre: »Kommandoen hejses den 8. Maj og Udlægning samme Dag. Dagen efter embarqueres Kadetterne. I Aar afholdes Examination paa Academiet straks efter at Togtet er endt. Afsejlingen sker Syd paa, og der manøvreres i Østersøen paa denne Side af Bornholm, tilbage gennem Sundet ca. 21/22. Maj, hvor De underlægger Dem Chefen for Linieskibet *Christian den VIII* (Kommandør C. Lütken) og følger denne, indtil De detacheres og fortsætter Øvelserne med Kadetterne; afsejler til Island og retournerer her tilbage naar de 13 Uger efter Udlægningen er forløbne«.

Efter at have krydset i Østersøen underlagde Korvetten *Flora* sig sammen med Briggen *Allart* Linieskibet *Christian den VIII* i Slutningen af Maj. Denne Eskadre, som var underlagt Hs. Kgl. Højhed Kronprinsens Overkommando som Viceadmiral, stod samlet ned i Østersøen paa hvilken Tur Hs. Kgl. Højhed besøgte Bornholm og Christiansø, hvorefter Eskadren anløb Warnemünde, hvor Kronprinsen gik i Land for at hente sin Brud. »Eskadren holdt derpaa krydsende i Østersøen under vedholdende stormende Vejr, indtil den efter Formælingen atter vendte tilbage og tog imod de høje Formælede med Følge, som under det heldigste Veir tilbagelagde Hjemrejsen og landede ved Hovedstaden under Folkets jublende Modtagelse« (T. f. S. 1842, Side 108).

Korvetten og Briggen detacheredes, og Kadetskibet stod Sundet ud den 26. Juni. Fairhill passeredes den 2. Juli og Rejsen fortsattes nord- og vestpaa indtil 50 Mil af Island, hvorefter der krydsedes i Atlanterhavet til Højden af Fairhill, som passeredes den 8. Juli. Dagen efter fik Korvetten Linieskibet *Christian den VIII* i Sigte 30 Mil Vest for Lindesnæs. Helsingør passeredes den 26. Juli. Vejret havde gennemgaaende været stormende paa hele Rejsen med Regn og Taage, hvorfor Kadetterne fik en glimrende Uddannelse i Ondtvejrsmanøvrer og maatte tage mange haarde Tørn. Det var første Gang Kadetskibstogterne kun varede 13 Uger, da der kunde spares 1250 Rdl. aarlig ved at indskrænke de to Togter til eet.

Kommandostrygning den 6. August.

1842. Korvetten *Flora.*

Sejlordre: »Saasnart Udlægning er tilendebragt underlægger Korvetten sig Korvetten *Thetis* Kommando og følger dette Skib til Lissabon, hvorfra De detacheres og sætter Kurs mod Nordsøen og retournerer her tilbage, saa at De kan ende Togtet, naar 13 Uger er gaaet siden Kommandoens Hejsning. Paa Retouren fra Lissabon anløber De en engelsk Orlogshavn, for at Kadetterne kan bese Marineetablissementet, dog med saa kort Ophold som muligt. Korpsenes Mandskab — herunder ogsaa Lærlinge — dygtiggøres saa meget som muligt, hvortil benyttes de dueligste og paalideligste af Underofficererne til Lærlingenes Undervisning.

De Søe-Indrollerede, som have taget Navigationseksamen, skal saa vidt muligt af en Officer øves i Observationer. Beregninger skal saa vidt muligt indføres i særlig Protocol til Navigationsdirektørerne.

Anvendes Straf uden Dom skal den tilføres Skibets Justitsprotocol, hvortil Grunden til Straffen anføres, thi uden speciel Grund maa ingen arbitrær Straf *over 6 Slag Tamp* exequeres, førend Dagen efter Forseelsen er begaaet og nøje oplyst. Espingolernes Behandling, Hemmeligholdelse m. m. indskærpes meget nøje. Under klart Skib skal alt, hvad der forefalder i en Bataille udføres og prøves, ligesaa affyres Batterierne nogle Gange i 2 à 3 Lag for at vænne Folkene til Kanonilden, dog uden Anvendelse af skarpt — der dog anvendes af og til af Artillerikorpsets Folk efter en udlagt Tønde og herved vise, hvor mange Skud der kan gøres i 20 Min. paa 600 Alens Afstand. Kadetter og Mandskab øves i Skydning med Gevær og Pistoler. Chefen maa gøre sig nøje bekendt med de to Pladser, han skal anløbe ogsaa hvor autoriseret Lods eller bekendt Mand bruges, thi kommer Skibet til Skade ved disses Upaalidelighed eller Uvidenhed, hvor almen Sømandsskab eller Paapasselighed vilde have forebygget Uheldet, er det en Selvfølge, at Chefen *ikke* er fritaget for Ansvar. Følgende Regler for *Thetis* og *Flora*'s Sejlads til Lissabon følges:

1) Kendingsstander paa Fortoppen: *Thetis* mørk Stander.
2) Mødested m. m. Bagbords Halse holder af for Styrbords Halse under alle Omstændigheder. *Flora*'s Plads bliver normalt paa Læ Laaring af *Thetis*. Afstand 3 Kabel Længder.

   Ved Adskillelse bliver Mødestedet:

   a) 3—4 Mil SE for Oxø Fyr.
   b) Dungeness.
   c) Star Points.

Der ventes imidlertid kun c. 6 Timer, hvorefter det næste Mødested søges og endelig direkte Lissabon«.

Om dette Togt giver C. Paludan i Nyt Archiv for Søvæsenet 1842 (Side 457) i første Bind følgende Beskrivelse, som ligeledes giver et fortrinligt Billede af Datiden og Bestræbelserne for at dygtiggøre Kadetterne. Han skriver (Uddrag):

Cadetcorvettens Togt i 1842.

Den 29de April d. A. blev Commandoen heist ombord i Cadetcorvetten *Flora* og Skibet varpedes ud i Renden; den 30te embarquerede Cadetterne, og den følgende Dags Morgen gik vi under Seil, ifølge Signal fra Fregatten *Thetis,* commanderet af Capitain Zahrtmann, Høistcommanderende for begge Skibene.

Kort efter kom Deres Majestæter Kongen og Dronningen, ledsagede af de Kongelige Prindser og Prindsesser med Suite, ud med Dampbaaden *Ægir,*

og gik ombord i Fregatten. Veir og Vind føiede, og Skibene holdt nordefter.

Efterat den sædvanlige Søndags Andagt var afholden i begge Skibene, forlode Deres Majestæter med Følge Fregatten, for at retournere med Dampbaaden til Kiøbenhavn.

Vi hilste vor Konge med Salut fra begge Skibene og et hierteligt Hurra af Besætningerne, og idet vi holdt af for at fortsætte Reisen, opsteg der upaavirkeligen hos de Fleste alvorlige Følelser. Det efter Gudstienesten paa Skibenes Dæk lydeligt udtalte: »Gud bevare Kongen!« gientoges i det stille Sind, ligesom det inderlige Ønske, at vi, efter vel at have fuldendt det Togt, vi med Glæde og Frimodighed begyndte, maatte samles igien med Hustrue, Børn, Slægt og Venner i det elskede Fødeland. Vort Lev vel til dem sendte vi med nogle Faa, der venligen fulgte os til Helsingørs Rhed.

Kronprindsen, som var ombord i sin Lystcutter *Neptun,* førte, til vi kom udenfor Kronborg, hvor han forlod os.

Om Natten Kl. 12 passerede vi Fyrskibet ved Anholts Knob, og havde derved Anledning til at erkiende Nytten og Hensigtsmæssigheden af dette længe ønskede og iaar udlagte, vigtige Sømærke, hvilket, i Forening med det allerede for flere Aar siden udlagte Fyrskib, ved den farlige Grund »Trindelen« ved Lessø, og de forbedrede og forøgede Fyre paa svenske Kyst betydeligt letter Seiladsen i Kattegat.

Næste Dag, den 2den Mai om Middagen, passerede vi Skagen, og seilede langs jydske Kyst med føielig Vind ud af Skagerrak. Ogsaa dette Farvand er i den senere Tid blevet sikkrere at befare end før, ved det under Christiansand paa Oxøe oprettede Fyrtaarn, og vil blive det endnu mere ved det Fyrtaarn, der nu er under Bygning paa den fremragende Pynt, Hanstholm paa jydske Kyst.

Med forskiellige Vinde fortsattes Reisen sydefter igiennem Nordsøen, uden at noget Mærkeligt hændtes, med mindre jeg vilde omtale et nogle Timers haardt Veir, der, for mange af de unge Mennesker ombord hos mig, var mærkeligt nok, fordi det var det første haarde Veir, de havde oplevet paa Søen.

Fregatten *Thetis* seiler meget bedre end Corvetten *Flora.* Under Krydsningen forbi Goodwinsand vandt den derved et Forspring, men ventede efter os et Par Timer under Dungeness, hvor Capitain Zahrtmann havde bestemt Rendezvous. Efter denne Tid fulgte vi bestandigt i Sigte af Fregatten, der af og til maatte mindske Seil, for at tillade Corvetten, som altid førte Force af Seil, at komme med.

Den 16de Mai, om Middagen, vare vi ved Udgangen af Canalen, og allerede den 19de, om Aftenen Kl. 8, fik vi Cap Rocca i Sigte; men da Mørket faldt paa, dreiede vi udover til henimod Dagningen den følgende Morgen,

da vi styrede mod Land og var Kl. 7 om Morgenen ved Mundingen af Tajo, hvor vi fik Lots ombord.

Man maa ikke vente, i disse Lotser at finde, hvad man ellers pleier, Mænd, der foruden at kiende Farvandet, ere vante til at seile med større Skibe; derfor er det dobbelt nødvendigt, at man iforvejen sætter sig fuldkommen ind i det Farvand man har at beseile, og dette kan man uden Vanskelighed giøre, ved Hiælp af de fortrinlige Kaart og Beskrivelser, hvormed alle danske Orlogsmænd ere forsynede.

Det er altid en af de interessanteste Begivenheder i en Sømands Liv, naar han velbeholden naaer sit Bestemmelsessted, og dobbelt, naar dette frembyder saa mange Seeværdigheder som Indløbet til Lissabon; dette fandt jeg her bekræftet. Ogsaa for Cadetterne var Indseilingen interessant, derom vidnede de i alle Retninger vendte Kikkerter. De unge Mennesker kunde ikke være taknemmelige nok imod deres Konge og øvrige høie Foresatte, for den Leilighed der gives dem, til allerede i Ungdommen at see fremmede Lande, noget der ikkun bliver de færreste unge Mennesker til Deel. Jeg kan ikke omtale dette, uden tillige at yttre den Formening, at saadanne Besøg i fremmede Havne ere til megen og varig Nytte for Cadetterne; om de end ikke Alle vide at høste al den Fordeel de kunde, saa bliver der dog for de Ældre megen Anledning til at udvide og berigtige mange Begreber. Tanken om at see et eller andet fremmed Sted giør, at de gaae ombord med glade Forventninger, og Søreisen bliver dem kiærkommen, Lyst til Søen forstørres, og Lysten driver Værket. Endnu en væsentlig Fordeel ved at komme udenlands er, at Attraaen efter at lære de fremmede Sprog næres; thi de unge Mennesker komme nødvendigviis til Erfaring om, hvormeget den, der kan giøre sig forstaaelig, har forud for den, der er uvidende i det Sprog, der tales. Endelig er selve Lands-Anduvningen, samt Forhold ved Opholdet i fremmede Havne lærerig for Cadetterne.

Ankomsten til Lissabon og Opholdet der.

Ligefor Belem ligger en portugisisk Fregat som Vagtskib; denne modtog og besvarede Saluten fra Fregatten *Thetis,* sendte et Fartøi os imøde for at varetage det Fornødne med Hensyn til Qvarantaine o. a. d., og gav os øieblikkeligen Practica.

De danske Orlogsmænds forventede Ankomst maa have været anmeldt; thi Officieren fra den portugisiske Fregat spurgte om Prinds Friederich af Hessen var med Fregatten, og da dette Spørgsmaal blev besvaret bekræftende, blev der strax saluteret, saavel fra den portugisiske Fregat, som fra et ved Staden beliggende engelsk Linieskib, samt fra en fransk Corvet, hvilke Saluter Capitain Zahrtmann respective besvarede. Imidlertid seilede vi op imod Staden og ankrede omtrent ligefor det kongelige Slot i Lissabons vestlige Deel.

Den danske Chargé d'affaires Grev Luckner og Consul O'Neil kom strax ombord i Fregatten og Corvetten, og velvilligen tilbød os Assistance. Dagen hengik med at modtage Visit af Cheferne for de fremmede Orlogsmænd og med at giengiælde disse Høflighedsbeviser.

Den følgende Dag, d. 21de Mai bleve alle Officiererne præsenterede for Dronningen af Portugal og hendes Gemal, Kong Ferdinand. Audientsen varede meget kort. Dronningen talte meget lidet, Kongen nogle Ord. Slottet var ikke pragtfuldt, men comfortable; Ceremonielet bar et gammeldags Præg. Rigets Dignitairer ere stærkt decorerede; Hertugen af Terceira bar ikke mindre end syv Stierner foruden andre Decorationer.

Efterat Audientsen var tilende, vandrede jeg med Cadetterne ud til den udenfor Byen liggende smukke Vandledning, der forsyner Staden med Vand, som kommer fra Cintra Biergene. Over Dalen Alcantara, tæt uden for Byen, hviler Aquaducten paa fem og tredive Piller, af hvilke den høieste er 210 Fod over Jorden; paa andre Steder gaaer den igiennem Høie. Hvor Vandledningen gaaer over Jorden, er den dækket med Hvælvinger, der ere omtrent 6 Alen høie og saa brede, at man beqvemt kan gaae imellem de ved begge Sider anbragte Render, i hvilke Vandet løber. Sædvanligvis er kun den ene Rende i Brug ad Gangen. Ved Aabninger paa Siderne og ved Kupler foroven bringes Luft og Lys ind i Hvælvingen; udenpaa dennes ene Side er et aabent Gallerie, der yder en behagelig Promenade og, især ved Alcantara Dalen, en pragtfuld Udsigt over frugtbart Land.

Vandet samles i et, tæt ved Stadens vestlige Ende, stort, muret Reservoir, hvorfra det ledes til Fontainer paa forskiellige Steder i Gaderne, og derfra bæres det omkring af talrige Vandbærere, som udelukkende ere Galliciere. Man fortalte os, at disse vindskibelige Spaniere meget ofte fortiene saameget ved dette Arbeide, at de vende tilbage til deres Hiem med saamegen Formue, at de kunne kiøbe sig en lille Eiendom. Ubegribeligt er det, at Portugiserne ikke selv besørge dette Arbeide; de synes at være altfor lade dertil.

Fra Vandledningen vendte vi tilbage igiennem Stadens bedre Deel; men vor Vei førte os igiennem mange ureenlige Gader og Stræder.

Den Deel af Staden, der i 1755 blev ødelagt af Jordskiælv, er gienopbygget med regelmæssige Gader, smukke Bygninger og store regelrette Pladser. Authoriteterne bevise Indvaanerne den Velgierning, at drage Omsorg for bedre Reenlighed her, end i den gamle Deel.

Efterat have beset det Mærkværdigste af Byen, gik vi ombord, og havde fuld Anledning til at sande, at man umuligen kan være udenlands paa en behageligere Maade, end med en Orlogsmand; thi foruden den giæstfrie Modtagelse, Flaget forskaffer, har man den store Behagelighed, at man nogle Øieblikke efterat have forladt det fremmede Land føler sig hiemme i det hyggelige Skib, hvor det Seete giver rigelig Stof til underholdende Samtale.

Den følgende Dag var en Søndag. Efterat have afholdt den simple, men meget opbyggelige Gudstieneste ombord, gik jeg iland, for at see den pragtfulde Gudstieneste i de catholske Kirker. Det er smukt at see saamange andægtige Mennesker; men at Andagten, idetmindste hos Nogle, ikke var oprigtig, bevistes ved, at flere af Cadetterne fandt, da de kom ud af Kirken, at deres Lommetørklæder vare stiaalne.

Under en Officiers Veiledning besaa Cadetterne det øvrige af Byen, samt Fæstningen St. George, der ligger paa det høieste Punkt af Staden.

I Anledning af Hd. D. Prinds Christian af Glücksborgs Formæling med Prindsesse Louise af Hessen vare begge Skibene d. 22de Mai decorerede med Flage, og Capitain Zahrtmann havde en Dinée ombord hos sig, hvortil jeg var indbuden.

Den sydlige Flodbred ligeoverfor Lissabon saae saa indbydende ud fra Skibet; jeg gik derfor derover med Cadetterne; men Illusionen tabte sig, saasnart man satte Foden paa Land: slet vedligeholdte Bygninger, ureenlige Mennesker og smudsige Gader mødte Øiet; dog, Udsigten derfra udover Floden og den ligeoverfor liggende Stad er prægtig, og Ingen, der besøger Tajo for første Gang, bør forsømme at nyde den. Over Floden gaar hver Time en Dampbaad; fra en lille Landsbye Cascillas, gik vi over til Lissabon og passerede tæt forbi de portugisiske Krigsskibe, der ligge i Oplag; iblandt disse vare tvende Linieskibe, af hvilke det Ene var nyt og smukt; men forresten saae det ikke ud til at Skibene vare soignerede; idetmindste ikke saaledes, som vi ere vante til at see dette ved vore kongelige Værfter.

Ledsagede af den danske Consul, Hr. Jorge Torlades O'Neil, besaae vi Marinens Etablissement. Man seer ved første Øiekast, at alle Magasiner og øvrige Bygninger ere indrettede for en langt større Flaade end Portugal nu har. Beholdningerne vare ubetydelige, Værkstederne ligesaa. Landet eier fortrinlige Steenbrud til Bygningsmateriale; Beddinger og en Dokke vare af Steen. Denne Dokke havde endnu ingen Porte og var egentlig kun et Basin; men man var betænkt paa at giøre den færdig. Det er iøvrigt forunderligt, at der ved en Søstad som Lissabon, hvor Vandet ved Flod og Ebbe stiger og falder 21 Fod, ikke haves en eneste Dokke. Med den nuværende Handel i Lissabon kunne de vel undværes; men tidligere, da Handelen var betydelig, vilde de have været til megen Nytte.

Den portugisiske Marine eier ialt 30 større og mindre Krigsskibe, af hvilke Størstedelen ere Corvetter, Brigger og Skonnerter. De have et Corps af 100 Cadetter; de, der ere hiemme, undervises i et rummeligt, smukt Lokale, der bestaaer af en eneste stor Sal, hvor der haves gode Modeller til Veiledning og Øvelse. Om Underviisningen i Land fik jeg ingen fuldstændig Underretning; derimod fortalte man mig, at med hvert Krigsskib, der udsendes, bliver udcommanderet et Antal Cadetter, efter Skibenes Størrelse, fra 2 til 6. Dette

kan nu være meget godt; men at man ligeledes udsender 2 à 3 Cadetter med Handelsskibe er sikkert urigtigt; thi kyndige og paalidelige Mænd i Lissabon sagde mig, at i Almindelighed stode de private portugisiske Skibsførere paa et meget lavt Dannelsestrin, og som Følge heraf bleve Skibene slet navigerede, ligesom Disciplinen ombord kun er maadelig. En saadan Skole kan altsaa ikke være gavnlig for unge Mennesker, der skulle dannes til Officierer; de kunne vel lære hvorledes Søtienesten *ikke* skal være; men denne Underviisningsmaade er naturligvis høist mislig.

Armeens Arsenal, hvilket vi ligeledes besaa, er forsynet med Vaaben for 80 à 100.000 Mand, Størstedelen af disse Vaaben ere af gammeldags Construction. Alt bar imidlertid Vidne om en smuk Orden.

Den unge Prinds Friederich var denne Dag Giæst ved det kongelige Taffel; Capitain Zahrtmann og jeg nøde den Ære ligeledes at være indbudne. Taffelet var talrigt, alting pragtfuldt arrangeret, og Tonen og Conversationen i høi Grad behagelig. Et Par Dage efter havde vi ligeledes den Ære at være til Taffels hos Enkekejserinde Amalia Augusta Eugenia Napoleone, Prindsesse af Leuchtenberg, en Datter af den berømte Eugene Beauharnois, Don Pedro's Enke.

Den 24de Mai havde vi en særdeles behagelig Dag. Om Morgenen tidlig kiørte jeg i Selskab med nogle Officierer og alle Cadetterne i 16 Vogne til Biergflækken Cintra. Paa Veien besaae vi Queluz, et gammeldags, men ret godt vedligeholdt, stort Slot, der har det Mærkværdige, at Don Pedro blev født der, og efter sit omflakkende Liv ogsaa døde indenfor dets Mure. Dette Slot var, efterat Slottet i Belem var afbrændt, den daværende kongelige Families Residents, ligesom det senere var Don Miguels. Henimod Middag kom vi til Cintra, bestege den høieste Biergtop, hvor Kong Ferdinand nu har ladet det fordums Capucinerkloster, kaldet Pena, indrette til et Lystslot. Slottet er kun lidet; men man har fra dets Top en overmaade viid og høist interessant Udsigt over Land og Hav.

I Cintra har den kongelige Familie et Lystslot, som den formedelst dets sunde og kiølige Beliggenhed beboer i de varmeste Sommermaaneder. Vi saae ikke dette Slot indvendigt, da Kongen netop var der paa en Lysttour med Prinds Friederich.

Efterat have spadseret omkring i den yndige Egn, til henimod Aften, kom vi, ikke uden Vanskelighed, igien paa Hiemveien; vore portugisiske Kudske havde ladet sig Vinen smage saa godt, at de ikkun med Nød og Neppe kunde hænge paa Hestene; men de maa være vante dertil, og vi kom til Byen om Aftenen Kl. 11 uden noget Uheld.

Den 26de Mai høitideligholdtes Christi Legemsfest med mange Ceremonier. I de Gader, Processionen passerede, vare Husene udvendigen beklædte med brogede Tøier, det Militaire paraderede i smukke Uniformer, de konge-

lige Herskaber med Følge passerede i brillante Eqvipager til Cathedralkirken, Sé, hvor Gudstienesten blev afholden og hvorfra Processionen udgik og atter vendte tilbage. I Processionen, som var meget talrig, gik Erkebispen med Monstransen under en Baldachin, der blev baaret af Kongen og Rigets Dignitairer, alle med blottede Hoveder. Det Militaire knælede da den passerede, strakte Vaaben og blottede Hovederne. En paa en pragtfuld udsmykket Hest ridende Træmand, som skulde forestille Portugals Skytshelgen, var af de forreste i Processionen; ham fulgte hans Page og mange Afdelinger af Kirkens og Skolens Betiente med Helgenbilleder, Crucifix og Røgelseskar. Den hele Fest lod ikke til at giøre synderligt Indtryk paa de mere Oplyste; men den store Hob sætter Priis derpaa og derfor vilde det vistnok være uklogt, om Authoriteterne afskaffede slige Optog, som forresten ved Munkeordenernes Ophævelse i Portugal have faaet et mægtigt Stød.

Ved Consulens venskabelige Foranstaltning blev jeg anviist Plads med Cadetterne hos en af hans Venner, en engelsk Kiøbmand, Hr. Appleton, og hos ham saaes Processionen meget godt.

Dagen før Afreisen gav Grev Luckner en Dinée til Afsked for Prinds Friederich, hvortil han havde beviist mig den Ære at indbyde mig. Selskabet bestod fordetmeste af Corps diplomatique og var meget behageligt; men især glædede det mig at komme i nærmere Samtale med min Sidemand ved Bordet, Chefen for det paa Tajo stationerede engelske Linieskib, *Indus,* Capitain Sir James Stirling, en aldrende, agtet engelsk Søofficier med et smukt ligefremt Væsen.

Næste Morgen gik vi under Seil, og en Time efter var jeg i Fregattens Kiølvand udenfor Mundingen af Tajo, hvor vi med de bedste Ønsker i Hiertet og et tregange gientaget lydeligt Hurra ønskede vore Venner i den smukke Fregat *Thetis* en lykkelig og behagelig Reise. En frisk Kuling bragte os snart, ved de forskiellige Courser vi havde at styre, ud af Sigte af hinanden og af Portugals høie Kyster.

Seiladsen fra Lissabon til England var temmelig lang, fra 27de Mai til 15de Juni. De herskende nordlige Vinde paa den portugisiske Kyst bragte os temmeligt vestligt; men istedetfor der at træffe vestlige Vinde, fik vi derimod østlige og hyppigen Stille. Ikke førend den 13de fik vi England i Sigte. Med Lots ombord løb jeg den 15de om Middagen igiennem Needles-Passagen, imellem Øen Wight og Landet, ind til den yndigt beliggende By Cowes paa Wight, paa hvis sikkre Rhed vi ankrede om Aftenen, efter en meget interessant Indseiling.

Det Liv, der herskede under den engelske Kyst, ved de talrige Damp- og Seilfartøier, contrasterede stærkt mod det vi havde seet under Portugal; men endnu stærkere falder Contrasten i Øinene, naar man kommer iland, hvor Alt vidner om Orden og Reenlighed i høieste Grad.

Dagen efter Ankomsten gik jeg med en af Officiererne med en Dampbaad til Portsmouth, for, hos den commanderende Admiral, den fra Navarino verdensberømte Sir Edward Codrington, at udbede Tilladelse til at faae Adgang til Værftet den følgende Dag. Denne smukke, 70aarige, men kraftfulde gamle Admiral modtog os med den meest forekommende Artighed, indbød os til sin Familiekreds og anordnede strax det Fornødne.

Paa Trapperne ved hans smukke Bolig paa Værftet i Portsea laae nogle af de Marmorkugler, der udskiødes fra Dardanellerne, og nogle af mindre Dimensioner, der i Slaget ved Navarino vare udskudte fra de derværende Fæstningsværker imod den forenede Flaade.

Efterat have giennemvandret Byen og derved faaet Leilighed til ogsaa her at bemærke de reenlige Gader, de smukke Udsalgssteder, ikke alene af Luxusartikler, men især af Livets Fornødenheder, gik vi med Dampbaaden tilbage til Cowes.

Ved atter at have havt den Fornøielse at besøge en af Englands Søhavne, kunde jeg ikke tilbageholde det Ønske, at Authoriteterne her ret snart vilde foranstalte tilveiebragt rene, godt brolagte Gader, reenlige Udsalgssteder af Kiød, Fisk, Grønt og andre Fødevarer, hvilket man finder i alle engelske Byer af nogenlunde Betydenhed. Naar man har seet dette i Englands større Byer, falde Kiøbenhavns Gader og Torve hæsligt igiennem, hvilket er saameget mere at beklage, som Kiøbenhavn, med dens fortrinlig smukke Omegn, ellers i mange Henseender kan regnes iblandt Europas skiønneste Steder.

Tidligt den næste Morgen gik jeg med et talrigt Følge i en Cutter, jeg havde leiet til Portsmouth, hvor vi ankom Kl. 9. Vor Vei gik strax til Europas største og skiønneste Skibsværft i Portsea. Chefen for dette, Admiral Bouverie, havde den Artighed at sende en Officier med os rundt om i Værkstederne og Magasinerne, og 4 à 5 Timer tilbragtes, meget nyttigt for Cadetterne og høist underholdende for os Alle, med at besee det mærkværdige berømte Blokkedreierværksted; de rummelige, dybe Dokker, hvor Linieskibe stode under Tag; Beddinger af Steen, paa hvilke Linieskibe og Fregatter vare under Bygning, ligeledes under Tag; Værkstedet, hvor Kobber smeltes og dannes under Valser til Plader og Bolte; Reberbanen; Seilmagerværkstedet; Takkelloftet; Ankersmedien; Bøssemagerværkstedet; Baadebyggeriet; Masteværkstedet og m. a.

Beholdningerne i Magasinerne vare overmaade store, og Alt til Skibe henhørende havdes i rigeligt Forråd. I Fartøisskurene vare en Mængde Fartøier ophængte under Loftet i tynde Jernstænger, bøiede efter Fartøiets Dannelse og tagne under dets Kiøl. Man har i den senere Tid, inventeret, at giøre Hiulkasserne til Dampbaadene saaledes, at de i Nødstilfælde kunne bruges som Fartøier.

Der vare ingen større Skibe under Equipering paa den Tid jeg var i

Portsmouth, kun en Corvet og en Brig; men dog saae man med Interesse den travle Virksomhed og den paa alle Steder herskende Orden. Efterat have beseet Værftet, havde jeg den Ære at præsentere Cadetterne for Admiral Codrington, hvis smukke Udvortes og venlige Ord indtoge de unge Mennesker meget for ham.

Derfra gik jeg til Proviantmagasinerne, i den ligeoverfor liggende By, Gosport. Passagen over Floden skeer paa en saakaldet Dampbroe, egentligen en meget stor Dampfærge. Tvende Jernkiættinger, af Førlighed som vore Fregatkiættinger, ere spændte over Floden, disse gaae over Hiulene af en Dampbaad, hvis udvendige Rand har Fordybninger, i hvilke Kiættingens Led passe. Ved Hiulenes Omdreining fremdrives derved Dampbaaden, som paa begge Sider har en Tilbygning, der flyder paa Vandet, som Pramme, og disse ere saa store, at de største Vogne kunne kiøre ned paa dem. Færgen har flere Gange ført 600 Mand Infanterie og 20 Ryttere med fuld Oppakning over Floden paa eengang. De fladtudgaaende Strandbredder tillade Færgen at løbe tæt til paa begge Sider; den er ens for og agter, har Ror i begge Ender og Hiulene kunne gaae begge Veie, saa man altsaa ikke behøver at vende Færgen. Kiættingerne ligge paa Flodens Bund; men for at de tilbørligen stive kunne ligge over Hiulene, enten Færgen er ved en af Siderne eller midt i Floden, gaae Kiættingerne paa begge Flodbredder over svære Ruller og hænge ned fra disse, betyngede med den fornødne Vægt.

Da alle de yngre Cadetter ikke havde seet en Jernbane med dertil hørende Vogne og Locomotiver, førte jeg dem en passant hen til Stationen, hvor Jernbanen, der fører til London, begynder. Med megen Forekommenhed tillod man os at see Alting, og satte et Locomotiv i Bevægelse. Bygninger, Vogne og Locomotiver, Alt vidnede om complet Orden.

Foruden de smukke, rummelige og vel forsynede Magasiner, er det store Brødbageri ogsaa i Proviantgaarden. Deigen æltes, bringes til de forskellige Maskiner og derfra til Ovnen, ved Mechanisme; en lille Dampmaskine, som tillige driver Meelmøller, sætter det hele i Bevægelse. Brødet var særdeles velsmagende; men om det kan conserveres, uden at blive steenløbet, ved jeg ikke.

Marinens Oplag af Viin, Brændeviin, The, Cacao, Sukker o. m. a. var ligeledes der, tilligemed en overmaade stor Mængde Jernvandkasser.

I Havnen laa Tredækkeren *St. Vincent,* hvor Admiral Codringtons Flag vaiede. Chefen for dette Skib, Capitain Codrington, en Søn af Admiralen, sendte os sin Chaluppe, for at bringe os ombord i Admiralskibet, hvilket atter var noget Nyt for nogle af Cadetterne, som ikke før havde været ombord i en Tredækker. Her, som overalt hvor vi kom, viste man os den meest forekommende Opmærksomhed. Efterat have beseet dette smukke Skib, roede vi ombord i Nelsons fordums Admiralskib, Tredækkeren *Victory,* som nu førte Admiral Bouveries Flag. Det var med en høi Grad af Interesse, at jeg be-

traadte dette berømte Skib, paa hvis Dæk en Messingplade betegner Stedet, hvor den navnkundige Nelson faldt i Slaget ved Trafalger, 1805, og paa hvis Banjer en lignende Plade betegner det Træknæ, til hvilken Helten hældede sit Hoved i sine sidste Øieblikke og udaandede sit daadfulde Liv, efterat have tilkæmpet England en vigtig Seier over den forenede franske og spanske Flaade, under den franske Admiral Villeneuves Commando.

Dette gamle Skib er usødygtigt; men det vedligeholdes med Veneration, er Commandoskibet for alle de i Havnen oplagte Krigsskibe, og tiener til en Skole for omtrent 200 Drenge, der opdrages og oplæres til Flaadens Tieneste. Nelsons berømte Signal, førend Slaget ved Trafalgar: »England expects every man will do his duty«, staaer med store Bogstaver over Indgangen til Kahytten. Dette og meget andet i dette ærværdige Skib maa virke fordeelagtigt paa de unge Mennesker.

I Portsmouths Havn ligger *Exellent,* ombord i hvilket foretages Artilleriøvelser af alle Slags; men Dagen var næsten forløben, og jeg maatte derfor nægte mig den Fornøielse, at see dette Skib.

Paa Veien ud til vort Fartøi, roede vi ind til det paa Gosport Sidens yderste Pynt beliggende Haslar Hospital, en vidtudstrakt Bygning, med en, for et Hospital, høist fordeelagtig, fri Beliggenhed tæt ved et Landingssted. Vi besaae flere af Sygestuerne; den der herskende Orden og Reenlighed kunde tiene til Mønster. De Syges Antal var ubetydeligt; men i Krigstid, senest efter Slaget ved Corrunna, havde der været paa eengang 2300 Syge.

Efter en 9 Timers næsten uafbrudt Omvanken, kom jeg, meget tilfreds med hvad vi havde seet, tilbage til Cutteren, med hvilken vi havde en moersom lille Krydsning ud til Corvetten. Denne paa Portsmouth Værft tilbragte Dag vil i alle Henseender stedse være mig i behagelig Erindring, ligesom jeg er overbeviist om, at den var meget nyttig for Cadetterne.

Med høit Vande, ja endog med Halvflod, kan man med Smaafartøier komme op ad Medina Floden til Byen Newport, Hovedstaden paa Wight, en ret net lille By, omtrent en Miil fra Cowes. Med Skibets Fartøier roede vi derop og spadserede ud til den ved Newport beliggende Ruin af »Carysbrook Castle«, mærkværdigt ved at det fordum var den ulykkelige Kong Carl den Førstes Fængsel. Man viste os endnu det Vindue, hvorigiennem han havde giort et mislykket Forsøg paa at undflye sine Bødler.

Ved Cowes er en almindelig Ankerplads og et godt Tilflugtssted for Skibe i stormende Veir. Rheden er sikker, Indløbene ikke vanskelige, Lotserne paapasselige og dygtige. Om Sommeren er Opholdet paa Cowes Rhed interessant; man ligger nær Land, har en viid Udsigt over det smukke Basin imellem Øen Wight og Landet, seer megen Færdsel, især af de ideligen i Bevægelse værende Dampbaade, der løbe imellem Cowes, Rye, Portsmouth og Southampton.

Den 20de Juni om Morgenen seilede jeg fra Cowes osterefter, passerende den smukke lille Bye Rye, som har en meget langt udgaaende Træbro til Dampbaadene. Ved at passere Spithead saluterede jeg Admiral Codringtons Flag og Fæstningen, samt i Anledning af Dronning Victorias Kroningsdag, hvilke Saluter respective bleve besvarede.

Paa Spithead Rhed var man ifærd med at sprænge Vraget af Linieskibet *Royal George,* som sank der i 1782, ved en utilgivelig Uforsigtighed, der kostede mange Mennesker og iblandt disse Admiralen Livet. Den over Grunden værende Deel af Vraget er skaffet bort; men det vil have store Vanskeligheder med den Deel, der er nedsunken i Sandet. Admiral Codrington, med hvem jeg talte herom, meente at det vilde være et mislykket Forsøg, men at Vraget derimod kunde være optaget, naar man endnu mens det var heelt havde lettet det af Grunden. I Admiralens Stue hang et Portrait af den med *Royal George* omkomne Admiral; Rammen til dette Portrait var Træ af Vraget, som blev hans Liigkiste. Det var ønskeligt at det maatte lykkes at optage Vraget, som ligger netop midt paa Rheden og derved indskrænker Pladsen paa dette for Englands Flaade almindelige Rendez-vous.

Vi krydsede nu igiennem St. Helens Løbet, hvor der imellem de til Mærker udlagte Tønder er Plads nok; ved den yderste Ende af Løbet ligger Bembridge Fyrskib; her gik Lotsen fra Borde.

I intet Land i Verden er der giort saameget til Lettelse for Søfarten, som i England, og den Hensigtsmæssighed, hvormed alle Sømærker og Fyrer ere anbragte og indrettede, vidner om at dette vigtige Hverv bestyres med Sagkundskab.

Med smukt Veir og føielig Vind passerede jeg Dover den følgende Dags Eftermiddag, og løb med rask Fart ud i Nordsøen, hvor tre Uger tilbragtes med saameget som muligt at manøvrere og exercere til Øvelse for Cadetterne. Et Par Gange var det temmelig haardt Veir, især et, som varede to Etmaal, hvilket er ualmindeligt om Sommeren.

Den 13de Juli passerede vi Skagen. Ved en Lots derfra erfarede jeg, at Hans Majestæt var ventet dertil og enten var paa Skagen eller i Nærheden deraf; jeg saluterede vor Konge, da jeg, efterat være Revet passeret, var inde under Byen.

Med en meget gunstig Vind og smukt Veir kom vi forbi Frederikshavn, hvis Kastel ligeledes blev saluteret. Paa de udenfor liggende Hirtsholme er for nogle Aar siden anlagt et meget nyttigt Fyr, for Skibe, der enten følge Frederikshavn eller Lessøe Rende. Igiennem denne seilede jeg og var den følgende Morgen under Fornæs, hvor atter et Fyr, anlagt iaar, veileder den Søfarende. Efter en høist interessant Seilads langs jydske Kysten, imellem Seierøe og Veirøe ind i Storebelt, kom jeg om Aftenen tilankers under Knudshoved ved Nyborg. Jeg valgte at giøre Hiemtouren igiennem Storebelt, fordi

det er vigtigt at Cadetterne tillige lære vore egne Farvande at kiende. Søndag den 17de Juli var jeg tilankers i Nyborg Fiord; den følgende Dag seilede jeg videre imellem det smukke Langeland og Laalands lave Kyster, igiennem Fehmersund forbi Giedserodde, og kom den 21de forbi Dragør. Den 22de saluterede jeg Kiøbenhavn, løb indenfor Batteriet Trekroner og ankrede.

Paa ubetydelige Undtagelser nær havde saavel Officierer og Cadetter som Mandskabet været friske paa hele Togtet; dette havde paa forskiellige Maader været nyttigt for Cadetterne og mig i enhver Henseende behageligt. Med Taknemmelighed imod Forsynet, som lod Reisen ende vel og undede mig den Glæde at træffe Alt vel hiemme, vil denne lille Søreise erindres af mig, som en af de behageligste jeg har gjort.«

Kommandostrygning d. 28. Juli.

1843. Korvetten *Flora.*

Sejlordre: »Kommandoen hejses 1. Maj og Udlægning samme Dag; den følgende Dag tages Kadetterne ombord. Cheferne for Briggerne *Mercurius, Ørnen* og *St. Jan* (Kaptajnløjtnanterne Christmas, Polder og Irminger) er beordrede til at underlægge sig Kaptajn Paludan's Befaling.

Saasnart alt er klart afsejler Eskadren til Madeira, hvor Funchal anløbes. Efter et kort Ophold her detacheres *Mercurius* og *Ørnen,* der søger deres Bestemmelsessted Vestindien, medens *Flora* og *St. Jan* retournerer hertil vest om Irland, saaledes, at begge disse Skibe kunne være indlagte og desarmerede, naar de 13 Uger ere forløbne; dog tillades det Kaptajnen paa Retouren at anløbe en eller anden Havn for at anskaffe manglende Proviant. I Tilfælde af, at Skibene skulde blive adskilte, vil Kaptajnen give passende Rendez-vous og bestemme en kort Tid, de skulle oppebie hinanden der.

Sejlprøver og sømilitære Øvelser afholdes paa Togtet saavidt muligt uden at forsinke Togtet.

Efter Detacheringen af de 2 Brigger vil *Flora* og *St. Jan* fortsætte Togtet med Kadetternes Øvelser, Artilleri og Sejløvelser. Paa Deres Retour undersøges saavidt muligt Bankerne i »Fladen« i Kattegat.«

Den 2. Maj tilskriver Collegiet Kaptajn F. A. Paludan:

»Hoslagte forseglede Ordrer aabnes først, naar De har passeret Kanalen, og det skal da ske i 2 Officierers Nærværelse. For at Skibene kan være samlede ved Udgangen af Kanalen, naar den forseglede Ordre aabnes, vil det sidste Rendez-vous være passende at bestemmes til udfor Falmouth. Iøvrigt maa ingen gøres bekendt med, at der er meddelt Dem forseglede Ordre, da det er Kongens Vilje, at denne Foranstaltning ikke maa blive bekendt, førend den er iværksat.«

Den forseglede Ordre havde følgende Ordlyd:

»De beordres til med de Dem underlagte Skibe at anløbe Strædet ved Gibraltar og Tanger og her sætte Dem i Forbindelse med den Kgl. Konsul for at erfare, om noget har tildraget sig ved den danske Skibsfart, som kunde udfordre Assistance, *som da gives;* naar dette er sket, begiver Eskadren sig efter et kort Ophold til Madeira; her vil De detachere Briggerne *Ørnen* og *Mercurius* til deres respektive Stationer og selv fortsætte Rejsen i Forening med Briggen *St. Jan,* som befalet; Gibraltar anløbes *ikke* uden Nødvendighed.

Da der *ingen* Mistanke er om Fjendtligheder ved Tanger, forventes Opholdet her at blive meget kort. Kongen formener ikke ud over 24 Timer. Er Tanger smittet, maa Opholdet der indskrænkes til det højst nødvendige. Skulde Madeira forlange Quarantæneophold, indtager De under denne de nødvendige Provisioner og Forfriskninger og fortsætter efter Deres Sejlordre.

Naar denne Ordre er aabnet i Overensstemmelse med Sejlordren anviser De Skibene Rendez-vous for at Skibene saavidt muligt samlede kan anløbe Tanger. Rapporten om det passerede indsender De til Collegiet.«

Den 4. Maj rapporterer Kaptajn Paludan: »Da Briggen *St. Jan* under stiv Bramsejlskuling i Gaar viste sig læk, saa jeg mig nødsaget til at lade den ankre indenfor Trekroner og straks rekvirere Tømmermand fra Holmen, der formentlig ikke bliver færdig med over Vandlinien i Aften.«

Den 8. Maj rapporteres: »Paa Grund af en større Læk Agter maatte *St. Jan* gaa ind til Flekkerøe i Gaar Morges.«

St. Jan's Skæbne var hermed beseglet. Fra Flekkerøe gik den efter Reparation Retour til Holmen, hvor Kommandoen blev strøget den 3. Juni. Den 26. Juni blev Briggen *St. Jan* ved Kgl. Resolution kasseret til Ophugning.

1. Juni indsender *Flora* fra Tanger følgende Rapport:

»Dags F. M. ankom *Flora* med begge Briggerne tilankers her, og Konsul Markussen kom straks ombord og fik straks Kongens forseglede Ordre, alt i den befalede Form. Konsulen var af den Formening, at Forholdene her i Marokko var saaledes, at de danske Krigsfartøjers Nærværelse var aldeles upaakrævede, hvorfor det er min Agt at sejle herfra den 3. Juni og hurtigst muligt søge Madeira. Da jeg den 15. Maj om E. M. lettede fra Dungeness rørte Korvetten Grunden, der heldigvis var blød, saa Skibet straks skød over Stævn ved fuld Brasning; denne liden Fortræd skyldtes Lodsens Uagtsomhed, der jo burde kende Ebbestrømmens Virkning og Sætning. Jeg kunde have undladet at give denne Melding, men da Rygter kunde naa Collegiets Øre, at Skaden var betydelig, foretrækker jeg at rapportere det som den Ubetydelighed, det i Virkeligheden er, og hvorfor jeg takker Gud. De 3 Skibe har paa Rejsen stadig været i Kontakt med hverandre, skønt Vejret fra vi passerede Dover indtil Højden af Finis-Terre var slet; Modvind, haard Kuling og tykt Vejr. Jeg formener derfor, at Briggernes Officerer fortjener Ros for udvist Agtsomhed og Paapasselighed.«

Den 2. Juni blev en syg Kadet lagt i Land i Gibraltar paa Grund af Bryst Affection. (Han rejste senere hjem over London og Hamborg.) Først den 9. Juni kunde Briggen krydse sig ud af Middelhavet. Den 10. Juni ankredes paa Funchal Rhed.

Den 14. Juni forlod Briggen Funchal, men først 3 Uger efter var den paa Højden af Hetland efter en meget stormende Rejse, hvorefter der kun blev lidt Lejlighed til Manøvrer for Kadetterne. Den 4. Juli sattes Kursen over Nordsøen for at naa Sundet saa betids, at der blev Tid til Manøvrer for Kadetterne.

Kommandostrygning d. 28. Juli.

1844. Korvetten *Flora.*

Sejlordre: »Kommandoen hejses den 1. Maj. Udlægning samme Dag, og Dagen efter embarqueres Kadetterne. Naar Korvetten er sejlklar tages Krydsstationen i Nordsøen saaledes, at Korvetten kan anløbe Thorshavn omkring 1. Juni og afventer her skriftlig Ordre, dog ikke længere end at den kan være indlagt og desarmeret 13 Uger efter Kommandoens Hejsning. Det anbefales Chefen at være opmærksom paa, at Underofficererne ikke ved utilbørlig Medfart svækker Mandskabets Lyst til den kongelige Tjeneste. Det tilkendegives, at Korvetten *Flora* forinden Færøerne anløbes har i den sidste Uge af Maj at anløbe Cromarty i Skotland, hvor den vil træffe Fregatterne *Gefion* og *Thetis,* der medbringer Ordre for Korvettens videre Bestemmelse.«

Den 21. Maj skriver Collegiet til *Flora:* »Naar Kronprinsen i Cromarty er gaaet ombord i *Gefion* melder De Dem til Højstsamme om, hvornaar *Flora* skal indtræffe i Thorshavn for at tage Kronprinsen ombord der. Naar dette er sket og den medfulgte Suite ikke er større end, at Korvettens Formaal — Kadetternes Øvelser — uhindret kan ske, tiltrædes Hjemrejsen direkte til Store Bælt eller Sundet, hvor Kronprinsen vil forlade Korvetten, som derefter fortsætter sit Øvelsestogt i Østersøen. Da Kronprinsen vil rejse in Cognito gives ham ikke Salut paa fremmede Steder, og der føres intet Distinktionsflag paa Toppen hverken i egne eller fremmede Farvande efter Kongens Befaling. Ombord sørger Chefen for det fornødne Bordhold saavel for Kronprinsen som for hans Suite.«

Flora indberetter 28. Maj til Collegiet: »Passerede Skagen 5. Maj. Krydsede i 14 Dage paa Fiskebankerne og foretog Oplodning paa SV-Siden af Doggerbank. 27. Maj ankredes paa Cromarty Rhed, hvortil *Thetis* og *Gefion* ankom henholdsvis d. 4. og 5. Juni. Af *Gefion's* Chef (Kommandørkaptajn H. G. Garde) modtog Kaptajn Bille følgende skriftlige Ordre: »Kronprinsen har befalet mig at indberette Herr Kammerherren om, at Højstsamme ingen Brug har for *Flora* før d. 1. Juli, da han saa ønsker at embarquere i den paa Færøerne.«

Chefen indberetter, at alle i Cromarty og Omegn kom os imøde med en Velvilje og Artighed, som ikke nok kan roses. I Holten's Erindringer nævnes, at Kronprinsens Skaaltale ved en stor Festivitet, som Cromarty holdt til Kronprinsens Ære, blev modtaget med en »hysterisk« Begeistring, da Kronprinsen udtalte »God save the Queen.« Kronprinsen blev hyldet til Æresborger i Cromarty.

Begge Fregatter med Kronprinsen ombord kom ind til Thorshavn d. 22. Juni og *Flora* d. 23. Juni. Da Kronprinsen ønskede at forblive paa Færøerne indtil d. 14. Juli gik *Flora* atter til Søs den 26. Juni og ankom til Thorshavn d. 11. Juli. Samme Dag kom Kronprinsen ombord, hvorefter *Flora* efter at have provianteret i Lerwich d. 18. Juli ankom til Københavns Rhed d. 21. Juli, hvor Kronprinsen gik i Land.

Kommandostrygning d. 30. Juli.

1845. Korvetten *Flora.*

Sejlordre: »Kommandoen hejses den 2. Maj. Udlægning samme Dag. Næste Dag embarqueres Kadetterne, og naar alle de Passagerer, som ifølge Kgl. Befaling skal følge med Korvetten, er kommet ombord, afsejles uden Ophold til Reykjavik. Ifald Passagererne ikke er færdige til d. 3. Maj krydser Korvetten i Sundet, indtil Embarqueringen sker. Efter Debarquering i Reykjavik afsejler Korvetten til Krydsning i Nordsøen, og det tillades at anløbe Bergen. Efter et kort Ophold der retourneres her til Rheden for snarest at tage Vand og Proviant ombord for naar anden Ordre ikke gives, da at afgaa til Østersøen og fortsætter her Øvelserne for Kadetterne og Retour her til Rheden for at modtage nærmere Ordre, naar de 12 Uger er gaaet«.

De nævnte Passagerer var: Kgl. Commissarius ved Althinget Kammerherre, Stiftamtmand Bardenfleth og Kammerherre, Stiftamtmand Hoppe med Familie samt Sekretær. Rapporterer fra Reykjavik d. 18. Maj: »Ankom hertil d. 16. Maj. Allerede d. 10. Maj var jeg ved Reykjanæs, men der fik vi begge Pinsedagene en meget haard vestlig Storm og derefter nogle Dage med uroligt Vejr og skiftende Vinde, der tvang mig vesten om Fugleskærene, hvorved Rejsen forlængedes nogle Dage. Samme Dag der ankredes, blev Passagerernes Gods bragt i Land«.

Efter enkelte Dages Ophold i Reykjavik afsejledes herfra den 19. Maj, hvorefter Korvetten gik vesten om Irland gennem Kanalen inden om Goodwinsand til Bergen med Ankomst hertil d. 15. Juni, hvorefter der manøvreredes i Nordsøen, Sundet og Store Bælt.

Kommandostrygning d. 31. Juli.

1846. Korvetten *Flora.*

Sejlordre: »Kommandoen hejses den 1. Maj. Samme Dag skal Udlægning finde Sted. Dagen efter sker Kadetternes Embarquering, og naar Korvetten er sejlklar sker Afsejlingen til Nordsøen, hvor Kadetternes Øvelser foregaar. Texel anløbes. Retourneringen foretages saaledes, at Korvetten de første Dage i Juli kan være ved København for at modtage nærmere Ordre«.

Rapport fra *Flora* i Texel d. 9. Juni: »Den 5. Maj om Morgenen stod Korvetten *Flora* sammen med Briggerne *Mercurius* og *St. Croix* Kattegat ud. Den 6. Maj paa Højden af Næsset blev Korvetten skilt fra Briggerne. Under Rebning faldt Kadet Giødesen ned fra Krydsraaen, idet Knoben paa Sejsingen, han holdt i, gik igennem Rebhullet; han faldt hovedkuls ned paa Dækket, *bestandig holdende Sejsingen i Haanden.* Det glæder mig at kunne meddele, at han allerede nu kan anses som aldeles restitueret«.

Efter et 5 Ugers Kryds i Nordsøen under hvilket det sydlige Affald af Doggerbanken var blevet oploddet, stod Korvetten den 8. Juni om Morgenen ind under den hollandske Kyst mod Texels Rhed.

17. Juni rapporteres fra Texel: »Efter at have beset Marinens Etablissementer ved Helder afgik jeg med Officerer og Kadetter den 11. Juni til Amsterdam. Rejsen foretoges med »Træskøjter« ad den store hollandske Kanal, et mægtigt Værk, saaledes at selv Linieskibe med Lethed kan naa Hovedstaden. Her fik vi den samme straalende Modtagelse, som vi glædede os til i Nieuve-Diep. Under 3 Dages Ophold blev Værfterne, Jernskibsbyggerier og Byens Mærkværdigheder beset. Den 15. Juni indtraf vi atter ombord efter en lærerig og behagelig Rejse. Korpset paaskønner i høj Grad Kongens Naade, ved hvilken det blev muligt at foranstalte denne højst interessante Tur. Den 16. Juni tog jeg Academiets Officerer til »Modenblick«, det hollandske Søe-Academie 6 Mile her fra Nieuve-Diep. Vi fandt her et meget udviklet Etablissement, blev modtaget med Forekommenhed af Chefen Schoutbynacht Koopmann.

Marineminister Admiral Ryck har indbudt os til Vlissingen, hvor Middelhavseskadren ligger, men af H. t. den fremrykkede Tid m. m. har jeg troet ikke at burde modtage denne Indbydelse, hvor behagelig den end synes at være. Jeg tillader mig personlig at takke Collegiet for dets Tillid ved at indstille mig til Chef for Søe-Kadet Korpset og beder Collegiet forebringe min allerunderdanigste Taksigelse.«

Uagtet det var Bestemmelsen at afsejle den 18. Juni, blev Korvetten liggende ved Nieuve-Diep hele Dagen for at afvente det hollandske Kadetskib Korvetten *Urania's* Ankomst, som af Admiral Koopmann havde faaet Ordre til at afgaa til Texel. Da Korvetten imidlertid ikke kom, og da Opholdet paa Grund af Kadetternes Øvelser ikke kunde forlænges, afsejlede *Flora* fra Texel næste Dags Morgen.

Til Collegiet indberettes 13. Juli: »Den 29. Juni passerede jeg Skagen. Fik *Gefion* i Sigte og saluterede Kronprinsen med 21 Skud. Ankrede d. 30. Juni ved Frederikshavn sammen med *Gefion,* hvorefter begge Skibe d. 2. Juli ankom til Helsingør, hvor jeg modtog Collegiets saalydende Ordre af 2. Juli: »Efter Kongens Befaling skal Fregatten *Gefion,* Korvetten *Flora* og Briggen *Mercurius* samles i »Renden« under Kommandørkaptajn Dahlerup's Kommando og efter Omstændighederne foretage nogle Manøvrer. Stander hejses paa *Gefion,* hvorfra De beordres til at melde Dem til *Gefion's* Chef og underlægge Dem hans Kommando.«

Den 21. Juli afsejlede *Flora* til Østersøen for Manøvrer og retournerede derefter til København.

Kommandostrygning d. 7. August.

I Tiden fra den 8.—14. August blev til Kadetternes Brug udlaant Kutteren *Helsingør* under en Kadetofficers Tilsyn for at foretage Krydsture i Sundet og omliggende Farvande, dels for at øve Kadetterne i Baadens Manøvrering og dels for yderligere at faa Kendskab til Farvandet.

Om Kadetternes Ophold i Holland har Kaptajnløjtnant C. van Dockum i »Nyt Archiv for Søvæsenet« 1846 Side 491 givet en udførlig, interessant Beskivelse, som viser, hvor megen Vægt man i Datiden tillagde Betydningen af at belære saavel Officerer som Kadetter under Opholdet i fremmede Havne.

1847. Korvetten *Flora.*

Sejlordre: »Kommandoen hejses den 1. Maj. Udlægning samme Dag. Kadetterne embarqueres d. 3. Maj. Saasnart Skibet er sejlklart afgaar De paa Øvelsestogt til Nordsøen og kan anløbe Plymouth. De retournerer hertil saa betids, at Korvetten kan være indlagt og desarmeret, naar de 13 Uger er forløbne.

På Togtet skulde fortrinsvis opmaales Sorte Rende og Dybderne fra Hanstholm ud til Kanten af Renden.

Ifølge Kgl. Befaling af 27. Marts maa Prins Wilhelm af Hessen-Philipsthal for praktisk Uddannelse følge med Kadetskibet iaar. Han følger i Alt efter Kadetkorpsets Regler. Der tilstaaes ham Kadet-Messepenge uden Udgift for Staten. Prinsen maa ombord bære blaa Trøje med Ankerknapper, opstaaende Krave samt Munderingskasket. Kongen bifalder, at Prins Wilhelm ledsaget af en Officer fra *Flora* (Lnt. Gottlieb) maa foretage en kort Rejse fra Plymouth til London — dog maa Korvettens Togt ikke forsinkes.«

Rapport fra Plymouth d. 15. Juni:

»Korvetten stod Sundet ud d. 3. Maj og ankom til Plymouth den 5. Juni efter Kryds i Nordsøen. Jeg har faaet den højstkommanderende Admiral

West's Tilladelse til at bese Værfterne, Arsenaler, Skibe, Dokker og hvad iøvrigt vedkommer Marinen her, baade for Officerer og Kadetter. Alle Autoriteter her har imødekommet os med den største Forekommenhed. Prins Wilhelm og Lnt. Gottlieb afrejste d. 6. Juni til London. Den 4. Juni har Prinsen fremstillet sig til Ruffs-Eksamen, gjort Rede for Fart, Takling og Stagvending; naar vi atter kommer tilsøs skal han manøvrere. Under Opholdet her er alt Seværdigt taget i Øjesyn; en kort Udflugt med Dampskib op ad Tanner Floden, har beset de oplagte Orlogsmænd og den bekendte Tunnel, der fører op til Byen Taristock. Den kommanderende Admiral Sir John West har vist os stor Forekommenhed paa enhver Maade.

Prinsen er efter et behageligt Ophold i London ankommet her ombord d. 13. Juni, hvorefter han har faaet Lejlighed til at bese Værfterne m. m. Her ligger Tredækkeren *Caledonia,* 120 Kanoner og *Queen,* 110 Kanoner, som er Admiral West's Flagskib; begge disse Orlogsskibe har vi beset. Admiralen har holdt et stort Middagsselskab med Bal for Prinsen, hvortil alle Officerer og Kadetter var indbudt. I Gaar var der i *Queen* Middagsselskab for Prinsen, Officererne og Kadetterne, hvor *Queen's* Officerer var Værter. Afgang fra Plymouth d. 17. Juni.«

Da Kadetskibet ved Afgangen passerede *Queen* prajedes derfra følgende smukke Ønske: »May much success attend your flag wherever you go«.

Efter 3 Ugers Krydstogt i Nordsøen ankom *Flora* til Frederikshavn d. 6. Juli og til Slipshavn d. 10. Juli. Korvetten stod derefter Nord om Sjælland til København. Prins Wilhelm gik i Land d. 23. Juli efter at have været ombord i 82 Dage.

Kommandostrygning d. 30. Juli.

Om Opholdet i Plymouth findes i »Nyt Archiv for Søvæsenet« 1847 Side 378 en detailleret Beretning af Premierløjtnant Møller.

Det følgende Aar skulle *Flora* igen have været ude med Kadetterne med Kaptajnløjtnant C. van Dockum som Chef, men da Oprøret i Marts var en Kendsgerning, blev Kadetskibets Udkommando annulleret. De fleste af de ældste Kadetter blev fordelt i de udrustede Skibe, og Resten blev fra 6. Maj—4. August tilkommanderet Jagten *Karen Knuth* med Premierløjtnant C. H. Møller som Chef. Sejladsen foregik med en Bemanding paa 10 Mand i Sundet, Store Bælt, Smaalandsfarvandet og Kattegat, og Øvelsestiden varede fra Kl. 7 Morgen til 7 Aften.

Besejlingstogterne

Disse Togter gik hovedsagelig til Østersøen, Kanalen og de nordlige Farvande. Periodevis var nogle af Kadetskibene og Skibe til Vestindien underlagt Cheferne paa Besejlingstogterne for sammenlignende Sejladsprøver og for at indøve Eskadresejlads, og der blev under disse Sejladser ofte stillet store Krav til Besætningernes Agtpaagivenhed og Udholdenhed, fordi det i al Slags Vejr gjaldt om at holde Skibene sammen længst muligt.

1832. Fregatten *Havfruen.*

Denne med Kaptajn C. Lütken som Chef og Kadetskibet Fregatten *Nymphen* blev i Aar udsendt paa Besejlingstogt i Nordsøen paa Kadetskibets første Togt. For *Havfruen*'s Vedkommende varede Togtet fra den 28. April til den 22. Juni, hvorimod Kadetskibet alene fortsatte sit andet Togt, som paabegyndtes den 18. Juni, i Østersøen og Nordsøen (se Kadetskibstogtet 1832).

Efter Frederik den VI's Ønske deltog H. K. H. Prins Frederik i *Havfruen*'s Togt, hvor han var ombord fra den 1. Maj til den 10. Juni, for at gøre sig bekendt med Orlogstjenesten.

Premierløjtnant Irminger var Prinsens Lærer i Sømandsskab paa Togtet, og desuden ledsagedes han af Kommandøren for den militære Højskole Major von Fibiger og af sin Adjudant, Kammerjunker, Premierløjtnant von Holstein. Foruden den reglementerede Besætning fulgte 2 Lakajer, 1 Tjener og 3 Musikanter og i særlig Skrivelse fik 4 indskrevne Cadetter, Obelitz, Holck, Roepstorff og E. Krieger efter Forældrenes Anmodning Tilladelse til at følge Togtet. Ifølge Bemandingsreglementet bestod den reglementerede Besætning af 276 Mand.

Den 12. Marts tilskrev Admiralitets-Coll. Kaptajn C. Lütken saaledes:

»Han beordres til at overtage Fregatten *Havfruen* som Chef til Besejling med Fregatten *Nymphen,* hvis Chef underlægges Dem i de 6 Uger, Besejlingen varer. *Havfruen* besørger De ekviperet fuldstændigt og udlagt efter nærmere Ordre. Om det fornødne paa Holmen forhandler De nærmere med Ober Ekvipage Mesteren«.

Foruden den reglementerede Besætning var som Special Officerer Kaptajnløjtnant C. C. Paludan (Tachelmester) og Premierløjtnant Michelsen (Under-Tøjmester) tilkommanderet *Havfruen,* og Besejlingskommissionen bestod, foruden af de 2 Skibschefer med Kaptajn C. Lütken som Formand, af de to Skibes Næstkommanderende.

Forinden Kommandoens Hejsning blev der d. 16. April tilstillet Besejlingskommissionen en Instruks for Besejling, som havde følgende Ordlyd:

Instrux.

»Da Øjemedet hermed er at faa Skibene prøvet og bedømt, samt i Henseende til deres Egenskaber i det Hele, som i Særdeleshed hvorvidt de kunne ansees for at være gode Søe- og Krigsskibe, samt hvad Fordeel det ene af dem har for det andet, saa haver Besejlingskommissionen at søge følgende Punkter paa det nøjeste besvaret:

§ 1.

For at besvare Skibenes Qvaliteter bliver at observere:

a) Hvorledes enhver af dem lystrer sit Ror og fører det i alle Kulinger og øvrige forefaldende Tilfælde, saavel naar det fører Sejl efter Kulingen, som naar det ligger for smaa Sejl.
b) Hvorledes det i forskellige Kulinger og med forskellige Sejl *vender* baade *ved* og *for* Vinden, samt hvor længe det ligger i Vendingen.
c) Prøver at anstille i Sejladsen *ved* Vinden saavel i Henseende til Farten, som i Skibenes Luvholdningsevner.
d) Ligeledes i Sejladsen *for* Vinden og forskellige Streger Rumskøds, saavel i frisk som i løj Kuling.
e) Hvorledes ethvert af dem, naar det ligger paa sin *Amning,* haver de mellemste Porte paa Batteriet fra Vandet, hvilket af dem, der siden ved Prøverne, fører sit Batterie bedst; med hvad Kuling og tilsvarende Sejlføring, deres Canoner kunne bruges; — hvorvidt der med stærkere Krængning kan skydes *Vaterpas,* uden at generes i sin *recul,* baade med Luv og Læ Batterier.

   Krængningen observeres, efter Signal, samtidig paa begge Skibene og anføres i Besejlingsprotokollen.
f. Hvorledes Skibene arbejde *ved* Vinden og Rumskøds, hvorledes ethvert af dem ligger *Bie* og med hvilke Sejl, samt hvilken Afdrivning det da har mod det Andet.

§ 2.

Bestemthed i Udfaldet af Skibenes Egenskaber er Hovedsagen ved Besejlingen, og bør saa vidt muligt er søges opnaaet.

FORTEGNELSE OVER BESEJLINGSTOGTERNE

1832	Fregatten »Havfruen«	Kaptajn C. Lütken	28/4—22/6
1834	Linieskibet »Dr. Maria«	Kommandørkapt. U. A. Schönheyder	1/5—31/7
1836	» »Skjold«	Kommandør A. Krieger	3/5—13/7
1837	Korvetten »Galathea«	Kommandørkaptajn M. Lütken	3/5— 7/9
1837	» »Diana«	Kaptajn H. Garde	3/5— 7/9
1841	Linieskibet »Christian d. VIII«	Kommandør C. Lütken	11/5—24/8
1843	Briggen »St. Jan«	Kaptajnløjtnant Irminger	1/5— 6/6
1845	» »Mercurius«	» Prøsilius	11/7—13/9
1846	» »St. Croix«	» E. Suenson	1/5—16/9
1846	Fregatten »Gefion«	Kommandørkaptajn Dahlerup	4/5— 3/9
1847	Korvetten »Valkyrien«	Kaptajn Schneider	1/5—20/9
1847	Briggen »St. Thomas«	Kaptajnløjtnant M. Suenson	1/5—20/9

§ 3.

Alt, hvad der *observeres* under Besejlingen denne Angaaende, bør indføres i Besejlingsprotokollen, og denne paa enhver af Fregatterne daglig underskrives af Skibs-Besejlingscommissairerne.

§ 4.

I det Tilfælde, der gaaes tilankers, bør det observeres, hvorledes ethvert af Skibene *rider* i Forhold til det andet.

§ 5.

Naar Lejligheden tillader det, forsamle begge Fregatternes Besejlingscommissairer sig i en Commission, og afgøre da de anstillede Prøvers Rigtighed.

Dersom der da skulle opstaae Tvivl om Dommen over nogen Prøve, bør denne, efter Mulighed, foretages paany.

§ 6.

Skulde der under Prøverne indløbe en eller anden Omstændighed, paa Prøvens Bestemthed, saa overlades det til de respektive Chefer ved Signal at tilkendegive samme, da Prøven derved ansees som endt.

§ 7.

Naar Besejlingen er tilendebragt, forsamler Commissionen, og de ved Stemmeflerhed bestemmer for enhver af Fregatterne om den er: a) en god Sejler, b) en god Luvholder, c) et godt mageligt Søskib, d) *stiv, for stiv* eller endnu er *rank,* e) godt lystrer sit Ror, f) rider godt for sit Anker, g) et godt Batteriskib, h) hvorledes den *vender* med forskellig Kuling og Sejlføring, i) hvad Fart den gør i forskellige Kulinger og i forskellig Sejlads, samt dens Afdrift m. m., naar den gaar ved Vinden, k) hvilken af dem der i ethvert af de foranførte Tilfælde anses for at have Fortrin for den anden.

Resultaterne heraf indføres i Besejlingscommissionens Protokol saavel ogsaa i en Rapport herom til Collegiet, og tillige opgives, hvilke Foranstaltninger eller Forbedringer der paa enhver af Fregatterne ansees for nyttige og tilraadelige, saaledes som i Søekrigs Artikelbrevets § 195 er paalagt Skibschefen.

Dersom nogen af Commissionens Medlemmer skulde være af en særskilt Mening, bliver denne med Grundene for samme ligeledes at anføre, saavel i Protocollen som i Rapporten til Collegiet.

§ 8.

Endvidere have Besejlingscommissairerne at anstille de Forsøg, efter medfølgende Opgave og afgive Betænkning over de *Marshalske Rapperter,* der medgives Fregatten, saavelsom over det Mere Artillerie og Tachelvæsenet vedkommende, der til Forsøg er anbragt i disse 2 Skibe; Alt efter de nærmere Bestemmelser, som Commissionen vil af Holmens Over Ekvipage Mester blive meddelt.

§ 9.

Denne Instrux bliver af Besejlingscommissionens første Medlem at communicere dens øvrige Medlemmer til Efterretning samt at indføre i Besejlingsprotocollerne.

Admiralitets og Commissariats Collegium, d. 16. April 1832.

Bille. Holstein. Schönheyder. Kinck.

En fuldstændig Ekvipering i Sejlskibenes Tid var meget omstændelig, og *Havfruen's* Ekvipering varede saaledes fra den 29. Marts til den 27. April.

Af Logbogen fremgaar det, at Ekviperingen stod paa i 23 Arbejdsdage, og at der hermed var beskæftiget daglig 13 Underofficerer, 26 faste Folk og 61 »Siouere«.

Den 24. April befalede Kongen Admiralitets-Coll.:

»Ifald *Havfruen* paa sin forestaaende Krydstour i Nordsøen, imod Forhaabningen bliver nødsaget til at anløbe en fremmed Magts Havn, og der gives Forbindelse med Land, da er det *Vor Villie,* at Prinds Frederik skal være »*incognito*« og følgelig gives *ingen* Salut eller anden ham tilkommende Æresbevisning, naar han gaar fra eller til Borde.

Naar *Havfruen* har endt sit Krydstogt i Nordsøen og gaaer tilbage, da skal Frederikshavn anløbes, og der landsættes Prindsen, hans Adjutant, Domestikker og Sager, og Prindsen skal fra Frederikshavn følge med *Os* paa *Vor Rejse* i Jylland.

Major Fibiger forbliver i *Havfruen* og fortsætter Rejsen med den til København.«

Den 25. April fra Admiralitets-Coll. til *Havfruen's* Chef (Uddrag):

»Skibenes egentlige Krydsplads bliver Nordsøen mellem Skudenæss og Hetland. Efter 6 Ugers Forløb skal Krydstiden være endt. *Havfruen* indlægges og oplægges strax. Den sidste Uge opholdes i Kattegattet, og der ankres under Jylland, hvor Prindsen formentlig forlader *Havfruen.*«

Den 30. April tilskriver Admiralitets-Coll. *Havfruen* saaledes:

Efter Kongens Befaling Dags Dato:

»Da det er muligt, at *Havfruen* kommer tilbage fra sit Krydstogt, inden *Vi* kommer til Frederikshavn, idet *Vi* ikke kunne forlade Aarhuus forinden den 16. Juni, saa ville *Vi,* at hvis Fregatten returnerer fra Nordsøen til Højden af Frederikshavn *inden* 16. Juni, da skal Prindsen *ikke* sættes i Land der, men derimod fortsætter Fregatten sin Cours til Store Belt, løber saa langt ind i Aarhuus Bugten, som Farvandets Dybde tillader, kaster Anker, og sætter Prindsen med Adjutant og Domestikker iland i Aarhuus Bye, hvorefter Fregatten fortsætter sin Tilbagerejse hertil.«

Paa Togtet skulde endvidere foretages Opmaaling i Kattegat og Nordsøen, og Søkortarkivet bestemte i Skrivelse af 27. April følgende:

»1) *I Kattegattet:* at bestemme Kummel- og Tønsberg Bankerne, som i Kattegats Kaartene er bestemt ved *Udsagn,* disse Bankers Udstrækning og nøjere Beliggenhed ved Hjælp af Fyrskibet *Trindelen,* og endvidere ønskes Lodskud i Opgangen af Kattegattet mellem Skagen og Marstrand, da disse kun ere tagne af svenske Kaart.

2) *I Nordsøen:* En skarp Bestemmelse af Kanten af det jydske Rev, Nord efter, parallelt med Norges Vestkyst. Lodskud overalt i dette Farvand paa Flakket Østen for Hetland, thi i Kaartet findes kun faa Lodskud her — i Dybet under Norge skal efter Fiskernes Udsagn findes adskillige Banker og interessant at finde Bund paa enkelte Steder i dette Dyb, Vesten for Næsset, som Orlogsskibet *Sejeren* i sin Tid fik Østen for Næsset.«

Kommandoen hejstes den 28. April, og den 1. Maj kom Kronprinsen med Følge ombord i *Havfruen* for at følges med Skibene op gennem Sundet, men da det faldt i med Stille, gik Kronprinsen med Følge i Land udfor Svanemøllen samme E. M.

Først den 8. Maj kunde Skibene paa Grund af Stille og Modvind passere Helsingør, og de sammenlignende Prøver mellem Skibene tog deres Begyndelse. Chefen for *Havfruen* rapporterer den 8. Juni fra Skagen under Sejl til Admiralitets-Coll.:

»Begge Fregatter har i Nordsøen mødt noget ondt og *meget* ustadigt Vejr, hvorfor Besejlingsprogrammet indskrænkedes en Deel. Jeg tvivler dog *ikke* om, at Commissionen vil kunne affatte en tilfredsstillende Rapport. — Under en Storm af Nordlig fra d. 8. til 12. May og de paafølgende Dages stive Kuling og *vaade* Vejr har begge Fregatter lidt meget af lække Batterie-

Dæk og dels fra Lækage ved Metal Banjerportene; Køyetøy, Klæder m. m. var i den Periode fuldstændig *vaadt;* denne Uheldighed lykkedes det *kun* delvis at stoppe ved Kalfatring. Desuden har vi haft meget fugtigt Vejr, hvorfor begge Fregatter har haft en Del Syge. *Havfruen* har 1 Død og *Nymphen* 3 Døde af Forkølelses Feber.

Nymphen har knækket sin Berginer Raae og *Havfruen* sin Forremerse-Raae og skøret Merssejlet, der nu er under Reparation.

I Skagerak er vi opholdt ved Stille, contrær Vind og stiv Kuling, saa vi først i Dag har naaet Skagen.

Jeg har tillagt *Nymphen* Ordre til at afgaa til Sundet for at fortsætte Kadetternes Øvelser. Selv styrer jeg til Aarhus Bugten.

Med Undtagelse af nogle ubetydelige Indispositioner har Hans kgl. Højhed Prinds Frederik befundet sig vel paa Rejsen.

Havfruen har kun Brød, Smør og Brændevin til 5 Dage, hvorfor jeg *idag* har sat Ranzonen ned til det *halve,* dog har vi andre Artikler ombord som Erstatning, undtagen for Smørrets Vedkommende, hvorfor jeg har lovet Penge som Erstatning.«

Den 12. Juni rapporterer *Havfruen* til Ankers ved Aarhus:

»Da Fregatten d. 10. Juni om E. M. var kommen paa Aarhus Bugten, mødte vi Dampskibet *Kiel* med Kongen og hele den kgl. Familie ombord. Efter at Kongeflaget var saluteret, gik Prinds Frederik ombord i Kongeskibet og blev saluteret af Fregatten. Kl. 9 E. M. ankrede Fregatten ved Aarhus.

Igaar fik vi en Del Proviant fra Land, og idag er Vinden *contrær,* men ved første gunstige Lejlighed vil Fregatten, med Kongens Tilladelse, afgaa til København.

Vi har 18 *Syge,* deraf 9 med *Feber,* de øvrige er Reconvalescenter. D'Hrr. Major v. Fibiger og Kammerjunker v. Holstein havde forladt Fregatten — den første for *over Land* at rejse til København.«

Den 14. Juni afgik Fregatten fra Aarhus og ankom til København den 17. Juni, hvor Kommandoen blev strøget den 22. Juni.

Efter Besejlingstogtet indsendtes en vidtløftig Rapport den 23. August om Forandringer og Forbedringer for Fregatten *Havfruen's* Vedkommende, men den forbigaas her, da *Havfruen* i Tidsrummet fra 1832—48 forblev oplagt.

1834. Linieskibet *Dronning Maria.*

Linieskibet, der var udrustet fra 1. Maj med Deputeret i Admiralitets Coll., Kommandørkaptajn U. A. Schønheyder som Chef, havde flere Formaal, dels ifølge med Kadetskibet Korvetten *Najaden* (se Kadetskibstogtet d. A.) at foretage Besejling til Nordsøen og Island med Hs. Kgl. Højhed Prins Frederik (senere Frederik VII) ombord, og dels at foretage Prøver ved København

med Kanonchalupper af en ny Konstruktion, hvorefter det skulde til Østersøen alene paa nyt Besejlingstogt.

Om Linieskibets Togt skriver Samtiden i Archiv for Søvæsenet 1835 (Side 111):

»Af hvad mærkeligt, der i afvigte Aar har tildraget sig i vor Marine fortjener Linieskibet *Dronning Maria's* Besejling under Admiralitetsdeputeret Kommandør Schønheyders Kommando unægteligen først at omtales. Efter at 26 Aar var forløben, siden Danmarks Flag vajede paa et fuldt udrustet Linieskib, maatte Glæden over denne interessante Begivenhed endnu forhøjes, ved dette Skibs udmærkede Skønhed, dels i enhver Henseende ypperlige Udrustning og det tilfredsstillende Resultat af Besejlingen. Et i sig selv ubetydeligt Uheld, som tilstødte det, ved i Beltet at løbe paa en Sten, under Udløbningen fra Nyborg forkortede vel det bestemte Krydstogt et Par Uger, dog uden at de mange Forsøg, som det var bestemt at foretage med Artilleriet og adskillige nye Opfindelser derved blev afbrudt«.

Den 23. April modtog Kommandørkaptajn Schønheyder »Kongelig Udkommando«, og den 24. April følgende Sejlordre:

»Commandoen hejses den 1. May og Udlægning finder Sted samme Dag. Opholdet paa Rheden til 6. May paa hvilken Dag der afsejles til Humlebæk, hvor Embarqueringen af Prindsen med Suite foretages. — Corvetten *Najaden,* som er Kadet Skib, støder hertil og underlægger sig Linieskibets Commando. Herefter sejler begge Skibe til Nordsøen og søger først i Juni Maaned op under Island, indløber til Reykjavik og landsætter Prindsen med Salut. Derefter afsejler begge Skibe sydefter enten Vest om Skotland og Irland gennem Canalen, eller de søger Nordsøen Nord eller Syd om Hetland. Returnering til København sker sidst i Juni eller først i Juli. Her skal Linieskibet bemande de Canon-Chalupper, som er henlagte i Trekroners Havn, og disse vil derefter være at prøve efter en Skibschefen nærmere meddelt Instrux.«

Den 29. April udstedte Admiralitets Coll. Besejlings-Ordre, hvori man ønskede oplyst følgende Spørgsmaal:

»a) en god Sejler,
b) en god Luvholder,
c) et godt mageligt Søe-Skib,
d) er det stivt nok, for stivt eller rank,
e) om det godt lystrer sit Roer og hvorledes samme føres i Bidevinds-Sejlads,
f) hvad Fart det gør i forskellige Kulinger, dets Afdrift i Bidevinds-Sejlads m. v.,
g) om det er et godt Bataille Skib og hvorvidt de agterste Kanoner paa Batterierne kan bruges til at skyde Agterud.

Resultaterne af disse Prøver indberettes til Admiralitets Coll. naar Togtet er endt, tillige opgives her, hvilke Forandringer eller Forbedringer der anses for nyttige og tilraadelige; jævnfør Krigsartiklernes § 195 Chefen vedrørende.

Byder Lejligheden sig til Sammenligningsprøver med *Najaden* observeres dette ligesom Betænkning over de marshalske Rapperter samt over hele Søartilleriet og Takkelvæsenet vedkommende efter nærmere Bestemmelse i Holmens Over-Ekvipagemesters Memorial. Alle disse Observationer indføres i en Observations Protokol«.

I Henhold til Bemandingsreglementet var Besætningen paa 551 Mand iberegnet Soldatesken paa 1 Officer, 3 Underofficerer, 1 Tambour, og 46 Soldater, og Skibets Søofficersbesætning bestod foruden af Chefen af 4 Kaptajnløjtnanter, 6 Premierløjtnanter og 8 Secondløjtnanter.

Endvidere var Undertøjmester, Premierløjtnant Michelsen udkommanderet paa Togtet for at forrette Tjeneste ved Artilleriet.

Med Prins Frederik paa Rejsen til Island fulgte yderligere:

Adjutant, Kammerjunker, Premierløjtnant Irminger.
Premierløjtnant Prøsilius.
Livchirurg Holmer.
Marinemaler Kloss.
1 Kammerlakaj.
1 Lakaj.
1 Rideknægt.
1 Garderobebetjent.
1 Tjener for Premierløjtnanterne Irminger og Prøsilius og
1 Tjener for Livchirurgen.

Ved Togtets Begyndelse fik *Najaden* Forholdsordre for »Rendezvous«, som bestemte, at Skibene i Tilfælde af Adskillelse inden 15. Maj skulde søge hinanden 5 à 10 Mil SW.t.W. for Lindesnæs og fra den 15. Maj til Maaneden ud 8 à 10 Mil Syd for Vestmanna Øerne. Derefter Reykjavik.

Kommandoen hejstes den 1. Maj, og den 6. Maj kom Prinsen med Følge ombord, men paa Grund af Vejrforholdene passeredes Kullen først 11. Maj. Om Rejsen indrapporteres fra Reykjavik den 5. Juni:

»Vi passerede Skagen med sydlig Vind den 12. Maj og var den 14. ved Lindesnæs.

Den 18. under Krydsning var vi ved Fair Hill, passerede langs Østkysten og Nord om Hetland, krydsede imellem Færøerne, Orkney Øerne og Island til den 31. May, da vi benyttede en favorabel Lejlighed til at passere Cap Reikenæs; gik denne Dags Aften til Ankers ved Engøe, og efter Prinsens Ønske landsatte vi herfra Højstsamme med Salut i Reykjavik. Dagen efter den 1. Juni ankrede begge Skibe paa Reykjaviks Rhed. Her landsatte vi Bagagen,

fyldte Vand, satte Vant og Stag, men først idag har Vinden tilladt os at sejle herfra.

Vi have afvexlende haft endel Syge, som dog alle ere restituerede eller paa Vej dertil, selv Lærling A. Lund af Matros Korpset Nr. 177, der for 3 Uger siden faldt ned fra Store Boven Br. Raa, synes ganske at ville komme sig.

Ellers alt vel.«

Den 5. Juni forlod Skibene Reykjavik, hvorefter *Najaden* detacheredes, og den 18. Juni var Linieskibet udfor Dover; Skagen passeredes den 23. Juni, og den 24. Juni ankredes paa Københavns Rhed, hvor Prins Frederik med Følge gik i Land. Linieskibet fik derefter den 1. Juli Ordre til at afsejle til Østersøen og at passere Store Bælt, naar Prøverne med Chalupperne var endt, samt til at afpasse Sejladsen saaledes, at Desarmeringen kunde begyndes den 14. August. Med Hensyn til Prøverne med Kanonchalupperne bestemte Admiralitets Coll. den 23. Juni:

»Inden Linieskibet begynder sit 2. Togt, altsaa medens det ligger paa Københavns Rhed, skal der foretages Prøver med de udrustede i Trekroners Havn henlagte Canon-Chalupper under Commandør-Captain A. Kriegers Commando.

Premierløitnanterne Braëm, Raffenberg og Schierbech skal være Chefer for disse Chalupper.

Under disse Prøver afgiver Linieskibet 60 Mand til hver af Chalupperne deraf 6 Mand af Artillerikorpset til hvert Fartøj, de øvrige Folk afgives uden Hensyn til Befarenhed, kun stærke Folk skikkede til Roening. Den øvrige Del af Besætningen afgives fra Holmen. Folkene medgives Køjer med Tilbehør og udskrives af Skibskosten. Efter Prøverne afgaar alt afgivet Personel til Linieskibet.«

Efter at disse Prøver med tilfredsstillende Resultat var afsluttede stod Linieskibet Nord paa i Sundet og passerede Kronborg den 6. Juli.

I Store Belt tog Linieskibet Grunden den 13. Juni, og Chefen skriver herom den 15. Juni til Admiralitets Coll.:

»Den 13. ds. med rum Vind med frisk Bramsejlskuling passerede vi Grunden imellem Vresen og Sprogø og stødte herved paa en af Vresens Stenpuller men gled over Grunden uden kendelig Standsning af Farten. Lodsoldermanden og Lodsen fra Nyborg var begge ombord, og Lodsen var kort forinden adspurgt, om vi var i det rigtige Mærke, hvilket bekræftedes. Vi styrede derefter Sydefter og ankrede udfor Hou Sand ved Langeland. Vi var Læk, men holdt læns med een af Slagpumperne. Skibet trak 1 Fod i 20 Minutter.

Lodsen paastaar, at det Mærke vi passerede Vresen i, er det han har lært, og det er fornylig oploddet af de stedlige Lodser. Da han aldrig før har lodset saa dybtgaaende Skibe, kan dette tale for hans Undskyldning, men han

burde have styret nordligere, hvor der er dybere og bredere Løb; med rum Vind var der ingen Grund til at gaa Vresen saa nær. Begge Lodserne have de bedste Rygter for Duelighed, men manglede den nødvendige Kyndighed til Vresen, som dog ligger saa nær Nyborg. Jeg henstiller til Collegiet, hvorvidt Lodsen skal tiltales og nu at lade ham forlade Skibet, som han senere har lodset upaaklageligt hertil.

Lækken synes at være ved Sporet til Fokkemasten, og det er nok formaalstjenligt at indløbe til København for nærmere Undersøgelse inden Togtet til Østersøen finder Sted. Herom har jeg hørt de 2 ældste Skibsofficerers Mening«.

Den 16. Juli forespørger fra Køgebugt Chefen Admiralitets Coll. om Linieskibet maa afholde de befalede artilleristiske Prøver i Køgebugt og om Tilladelse til saa vidt muligt at fortsætte Togtet til Østersøen, Chefen tilføjer:

»Smærteligt vilde det være for mig at afbryde Expeditionen nu, da Mandskabet er øvet, og Skibet ellers er i bedste Tilstand, men vedlagte Beretning fra Skibets 2 ældste Officerer, som tilraader dette, er jo det sikreste Valg«.

Admiralitets Coll. resolverede allerede den 17. Juli følgende:

»Naar Artilleri-Prøven er endt, enten i Køgebugt eller paa Københavns Rhed, indlægges Linieskibet inden for Trekroner og Expeditionen anses hermed som endt«.

Ved Togtets Slutning indsendte Kommissionen en meget lang og udførlig Betænkning med Besvarelse af de stillede Spørgsmaal med Hensyn til Linieskibets forskellige Egenskaber, hvorom den detaillerede Oplysning findes i Rigsarkivets Skibs-Journaler Nr. 1031 B.

Kommandoen blev strøget den 31. Juli.

Om Grundstødningen paa Vresen kan betegnes som »et i sig selv ubetydeligt Uheld«, som anført i Archiv for Søvæsenet, faar staa hen, men der hersker ingen Tvivl om, at Skibet ved denne Lejlighed fik en meget kronisk Lækage, idet Lænsepumpningen foregik uafbrudt Dag og Nat fra den 13.—31. Juli. Endvidere blev Skibet stærkt kølsprængt, saa Stødet maa ligefrem have knust Skibsbunden.

Først efter at have henligget 16 Aar i Flaadens Leje blev Skibet rasseret til Fregat og som saadan gik det ud af Dokken den 25. Maj 1850.

I 1857 indrettedes det til Logiskib ved *Elefanten,* og som saadan benyttedes det hver Sommer til 1887. Fra 12. Oktober til 9. November 1889 blev det benyttet som Logiskib for Underofficerselev-Skolen under en Difteritisepidemi og ophuggedes 1896.

1836. Linieskibet *Skjold.*

Linieskibet var d. A. paa Besejlingstogt med Kommandør A. Krieger som

Chef fra den 3. Maj til den 13. Juli sammen med Kadetskibet Korvetten *Najaden* i 3 Uger.

Om dette Togt skriver »Nyt Archiv for Søvæsenet« under Tilbageblik 1837 Side 118:

»Linieskibet *Skjolds* Udsendelse paa et Øvelsestogt danner upaatvivlelig den interesssanteste af dette Aars Begivenheder i Marinen. Men Hensyn til Fuldendtheden af dette Skibs Bygning (hvoraf vi især bemærke dets udmærkede skiønne Dæk, i hvilke det overgaar alle hos os tidligere byggede Skibe) i Forening med Fuldstændigheden i dets Udrustning og Installationer, troe vi ikke at feile, naar vi erklære det for det smukkeste Skib af sin Classe, der nogensinde har været udrustet fra vore Værfter. Dets første Bestemmelse var at gaae nordefter, men da det tilligemed Corvetten *Najaden* havde for Modvind ligget 17 Dage paa Helsingørs Rhed, af hvilke dog de 2 Dage vare hengaaede med et forgiæves Forsøg paa at komme ud, forandredes Planen for Togtet derhen, at det beordredes at gaae Syd paa og ind i Østersøen. Efter 16 Dages Krydsen her, i Selskab med *Najaden,* forlod det denne og løb til Kiel, hvor det imod en stik Modvind krydsede sig Fjorden ind, og ankrede udfor Dusternbrook. Denne Manøvre, i et saa snevert Farvand, som Indseilingen af Fiorden er for et Skib af *Skjolds* Størrelse, vakte i Kiel almindelig Beundring, og den er det bedste Vidnesbyrd for dette Skibs gode Egenskaber som Manøvreskib. Under dets Ophold her, af 5 Dage, strømmede en utallig Mængde Besøgende til, af alle Classer, endog fra længere bortliggende Egne, for at beskue denne herlige Bygning; og der kan ikke være nogen Tvivl om, at dette Besøg af et dansk Krigsskib af 1. Rang — det første efter mange Aars Forløb — jo har efterladt et høist fordelagtigt Indtryk paa vore holstenske Brødre. *Skjold* gik derpaa atter nordefter igiennem Store Belt, løb Kattegat ud, krydsede en 14 Dages Tid i Nordsøen og Skagerak, og vendte efter en Fraværelse af 9 Uger tilbage til Kiøbenhavn, hvor det strax aftakledes og oplagdes. Skibets Egenskaber befandtes ligesaa fortrinlige, som *Dronning Marias* tidligere Besejling havde viist at tilhøre denne Classe af vor fortienstfulde Construkteurs Skibe. Mange militaire og nautiske Forsøg og Prøver blev anstillede paa Togtet, hvorom vi imidlertid savne fornøden Kundskab for videre at kunne omtale dem«.

Kommandoen blev hejst den 3. Maj og i Sejlordren hedder det:

»Udlægning den 3. Maj, der ankres paa Rheden samme Dag. Den 7. afsejles til Nordsøen i Forening med Cadetskibet *Najaden.* Begge Skibe holdes krydsende her i omtrent 3 Uger paa eller i Nærheden af den store Fiskebanke, derefter detacheres *Najaden,* og *Skjold* fortsætter Krydsningen indtil 5 Uger efter Afsejling fra København. Derefter returneres gennem Store Belt, Kiel kan anløbes, saaledes at Københavns Rhed kan naaes og finde Sted ca. den 7. Juli.

Ang. Øvelserne: Øvelser i at skifte en Stang eller Merse-Raae ligesom Brandsignal øves om Dagen hver 3. Uge og om Natten hver 6. Uge. — Under *Klart Skib* prøves Tiderne, der benyttes til at være klar til Bataille og især hvor hurtigt Kanonerne med Orden og god Sigte betjenes saavel ved Dublering som naar kun een Side benyttes.

Ang. Espingolerne: Ammunitionens hensigtsmæssige Magasinering, Hemmeligholdelse af hele dette Vaabens Konstruktion, der *ikke* maa fremvises Uvedkommende, og i paakommende Tilfælde, tilintetgøres for ikke at falde i Fremmedes Hænder«.

Efter Udlægningen stod Skibene den 8. Maj sammen Nord paa i Sundet, men de havde ogsaa som foran nævnt mange Genvordigheder med at avancere Nord paa i Kattegat paa Grund af Vindforholdene, fordi de jævnligt maatte gøre Venderejser, og Skibene naaede de første 14 Dage efter flere Gange at være staaet Sundet ud kun at nærme sig Anholt, hvorfor Kollegiet den 23. Maj gav Ordre til at afholde de befalede Øvelser i Østersøen for senere gennem Store Bælt at fortsætte til Nordsøen.

Den 28. Maj detacheredes Kadetskibet og fortsatte sin Krydstur efter den givne Ordre. (Se Kadetskibstogtet 1836).

Den 11. Juni rapporterer Linieskibet fra Kiel:

»Den 24. Maj rapporterede jeg med Lodsen fra Dragør og sejlede til Østersøen Østen for Bornholm; passerede Christiansø d. 26. og saluterede med 3 Skud, som besvaredes. Krydsede mellem Christiansø og Carlscrona. Den 28. detacherede jeg *Najaden.* Krydsede til Øland. Den 4. Juli styrede jeg atter mod Christiansø, som jeg fik i Sigte den 5. Juli, og fik nu svær Taage med laber Br. Sejls Kul., styrede mellem Bornholm og Svenske Kysten. Taagen lettede d. 6. om Aftenen, og vi fik Landkending ved Jasmouth. — Under Taagen kom et svært 3-mastet Skib for Bougen af os, vi slap med at faa beskadiget Jagerbommen, og Coffardiskibet var tilsyneladende ubeskadiget, vi kom strax klar af hinanden og var ude af Sigte i den tykke Taage. Den 7. var vi under Møen og benyttede den gode Lejlighed til at passere Gedser Pynten og fortsatte Rejsen til Kiel. Kl. 3 E. M. passeredes Gedser Rev (Trindelen) Afstand ½ Miil. Lodskuddene passede i Kaartet ligefra Bornholm til Kiel. Den 9. Kl. 8 F. M. fik Lods fra Bulch til Ankerpladsen mellem Holtenau og Kiel. I det smalle Farvand med Vinden blæsende ud af Kielerfjorden maatte vi krydse fra Bulch til Ankerpladsen. Undertiden ved Krydsene kun 2 à 3 Kabellængder imellem Vendingerne, men *Skjolds* fortrinlige Egenskaber fristede mig til at krydse til Ankerpladsen; Lodsen Johan Heinrich Himbrodt er en udmærket duelig Lods.

Om nogle Dage forlader jeg Kiel; ifald Vinden er god, er min Hensigt at søge Nordsøen gennem Bæltet.

Jeg beklager 2 Mands Uheld: ½befaren Constabel 193 Hans Frederik

Frederiksen faldt den 25. Maj F. M. ud af Speilporten paa underste Batterie; da han ikke kunne svømme blev alt gjort for at redde ham, men forgæves. Under Indkrydsning til Kiel faldt Lærling 113 Peter Smith Kl. 12 om Middagen fra Kryds Stænge Saling, slog Hovedet mod Mesan Røstet og faldt i Vandet. Vi løb 7 Miils Fart mellem Grundene, saa vi kunde Intet gøre for hans Redning. ½befaren Constabel Ernst Larsen sprang strax ud for at bjærge Lærlingen, vi kastede Lodsbaaden los, og derved lykkedes det os at faa Ernst Larsen ombord igen, men Lærlingen kom ikke tilsyne mere«.

Den 15. Juni lettede *Skjold* fra Kiel, stod gennem Store Bælt og var den 20ende 6 Mil Nord for Hanstholm, hvorefter der forceredes mod den norske Kyst. Vejret var meget stormende indtil den 26. og den 27. passeredes Skagen for sydgaaende.

Chefen skriver i sin Rapport om denne Periode:

»Vi har løbet 7 Miil i stormende Vejr for Undersejl og 3 reebet St. Mærs Sejl ved Vinden og 1 Stregs Afdrift; og for Fokken og St. Mærs Sejl, Abe og Mesan samt et 3 rebet St. Mærs Sejl 4 à 5 Miil med 2 Stregers Afdrift. Den 25. om E. M. med stiv reebet M. S. Kuling og svær Søe har jeg i ½ Time Plat for Vejret med 1 Reeb i M. S. og Fokken løbet 10 Miil; derefter styrede jeg 5 Streger rumt hen, tilsatte St. Sejlet og fik logget 12 Miils Fart. — Uagtet meget svær Søe var Skibets Bevægelser meget magelige og Slingringen kun 2° til den ene og 4° til den anden Side. — Den 18. var vi i Nærheden af Fladen, en Grund liggende Westen for Viddingen. Vi loddede paa Østkanten 10 Fv. Vand, vendte Wester over 1 Time, derefter søgte jeg den Westlige Kant af Fladen, styrende NW t N og fik flere Lodskud alle paa 10 Favne, den sejlede Distance af omtrent ½ Miil, derefter 14—16 og 27 Favne. Omstændighederne tillod os ikke nærmere at søge Grundens Beskaffenhed.«

Den 3. Juli Rapport til Coll. (Udfor Vedbæk).

»Fra 30. Juni har jeg holdt krydsende i Kattegat til Dags Morgen Kl. 10, da jeg befandt mig i Nærheden af Kullen. Vinden WNW Stiv 2 reebet M. S. Kuling og holdt jeg ned forbi Helsingør og ankrede Nordfor Vedbæk.

Igaar maatte vi formedelst Stille ankre under Wæderøerne, efter 1 Times Ophold med Vestlig Vind. Natten mellem 29. og 30. Juni havde vi svær Kuling af NW.

Ved Sejladsen idag erholdt Kryds Raaen et Bræk i Midten.«

Den 4. Juli Admiralitets Coll. Brev til *Skjold:*

»Ifølge denne Ordre skal *Skjold* hjemsejle og Expeditionen ansees for endt, Soldatesquen debarqueres, Krudtet afgives, og Indlægningen gennem Bommen sker, og Desarmeringen foretages ved Henvendelse til Holmens Over Ekvipage Mester.

Admiralitets & Commissariats Coll., den 4. Juli 1836.«

H. Holsten. Schønheyder. Kinck. Wiborg. Uldall.

Efter Ankomsten til København blev Kommandoen strøget den 13. Juli.

Efter Togtet skriver Chefen den 4. September til Admiralitets Coll. (Uddrag):

Efter § 195 i Søkrigsartikels Brevet indberettes:

1. Sejlads og Luvholden.

Jeg anser *Skjold* for en fortrinlig Sejler og en god Luvholder fordi:

Den ved Vinden har løbet 10 Knob, og at der *rumt* har været logget 12 Knob og den i alle Slags Forhold har været *Najaden overlegen* og alle mødende Koffardiskibe ligeledes været dem overlegne.

2. Skibets Egenskaber som Søeskib.

Ved Bielægning for Stormsejlene ved forceret Sejlføring og i svær Søe har jeg fundet dette Skib prisværdigere end noget andet Krigsskib, jeg har haft Lejlighed til at have Erfaring med. Dets Bevægelser vare stedse mageliige, endskønt Søen var saa svær, at Gallionsfiguren kom i Vandet. Det indtog ingen Søe. I plat og rum Sejlads slingrede det meget mindre end andre Skibe, jeg har faret med. Dets Tilluvning i ondt Vejr skeete med Lethed imellem Søerne. Ved Bielægning for Stormsejl har jeg fundet det anbefalelig sikkert at benytte rebet Storsejl eller 3 rebet Storemærssejl end som Fokken.

3. Skibets Krængning.

Fandt Sted med liden Paavirkning af de første Grader, men naar den havde naaet 8°—10°, med hvilken endnu de Læ underste Batterier kan bruges til Waterpas Skud, da laa det temmeligt støt, dog er i forceret Sejlføring Krængningen steget til 16° til 20°. I frisk Br. S. Kuling ved Vinden med U. S., Mærs S. og Br. Sejl, løbende 9—10 Miils Fart, satte Læ underste Batterie Kanon Nr. 9 i Borde og gjorde et skarpt Skud 2½° over Waterpas, Skibets Krængning 9½°; derefter Klart Skib, bjergede U. S. og satte hele Læ underste Batteri i Borde og gjorde et Skud skarpt med Kanon Nr. 9 paa underste Batterie (Waterpas, Krængning 8¾°, Bøssebænken 2 Fod 6 Tom. over Vandet).

4. Skibets Styring.

Efter Sejlføring og Kulingsgrad saavel ved Vinden som *rumt, udmærket* god, dog var det i løj Kuling og for Smaasejl *ved* Vinden tilbøjelig til *Affald.* Det vendte *ved* Vinden med megen Sikkerhed og beholdt Fart hele Vendingen.

Skjold kom trods Chefens Begejstring for Skibets ypperlige Egenskaber som Søeskib og Kampskib ikke igen udenfor Bommen før 1849.

1837. Korvetten *Galathea.*

De særlige Udrustninger d. A. bestod henholdsvis af Korvetten *Galathea*

med Kommandør M. Lütken som Chef og Korvetten *Diana* med Kaptajn H. G. Garde (underlagt *Galathea*), og begge Togter varede fra den 3. Maj til den 7. September.

Om disse Togter berettes i Archiv for Søvæsenet 1838 under Tilbageblik (Side 133) følgende:

»De extraordinaire Udrustninger, der i det forløbne Aar have fundet Sted til Øvelse for Officierer og Mandskab, bestode i Corvetterne *Galathea* og *Diana.* Den Første havde erholdt en Forøgelse af Skyts, idet 2 Kanoner paa hver Side vare monterede paa Skandsen og 1 paa Bakken, og den gaves en Commandeur-Capitain til Chef, paa Grund af at de samlet udgaaende Skibe, Cadetcorvetten *Flora* og Briggen *St. Thomas* dannede paa en Maade en lille Eskadre. Disse Skibe afseilede i Begyndelsen af Mai til Nordsøen, foretog der adskillige Evolutioner til Øvelse, løb Canalen ud og skiltes fra hinanden, idet *St. Thomas* fortsatte Reisen til Vestindien, *Flora* anløb Brest, og *Galathea* og *Diana* Plymouth. Paa begge disse Steder mødte man vort Flag med den største Forekommenhed og Artighed. Det 5 Dages Ophold i Brest benyttedes til at lade Cadetterne besee det prægtige Værft og det vigtigste af, hvad Seeværdigt denne Frankrigs fornemste Orlogshavn frembyder for Sø-Officieren. Opholdet i Plymouth var længere — 8 Dage, og benyttedes paa samme Maade af vore Officierer til at besøge Værftet, Skibene m. m.; det er os imidlertid ikke bekiendt, at nogen særdeles interessant Nyhed i Indretninger er forekommet vore Officierer paa disse Steder, hvorimod vort Artillerie, især Percussionslaasene, tildrog sig Englændernes Opmærksomhed; vore Skibe selv vare af for ringe en Classe til at frembyde nogen Mærkelighed i Bygning eller Installation. Saavel Englænderne som Vore kappedes om, ved Giæstfrihed og Høflighedsbeviser at lægge begge Mariners giensidige Agtelse for Dagen. Herfra seilede *Galathea* og *Diana* tilbage til Sundet, og efter et kort Ophold paa Kiøbenhavns Rhed, videre, ind i Østersøen op til Cronstadt. Her beæredes vore Skibe med et incognito Besøg af H. M. Keiseren, der med saa megen Iver og Virksomhed arbeider for sin egen Marines Uddannelse; og saavidt vides vandt vore Skibes Tilstand denne ophøiede Monarchs sagkyndige Bifald. Ogsaa her saavelsom i Petersborg bleve mange seeværdige Indretninger tagne i Øiesyn af vore Officierer, der fra alle Authoriteter mødte den største Forekommenhed. Paa Tilbageveien stødte vore Skibe paa en russiks Eskadre af 9 Linieskibe og nogle Fregatter, og denne Leilighed benyttede Com. Capt. Lütken til at foreslaae Admiralen en Seilprøve imellem *Galathea* og en russisk Fregat. Resultatet var tilfredsstillende, idet *Galathea* under visse Omstændigheder vandt noget, under andre tabte ubetydeligt mod et Skib, der naturligviis maa antages at have været den bedste Seiler i Eskadren. Iøvrigt gjordes den Erfaring paa hele Reisen, at *Galathea* var den bedste Seiler af vore i Følgeskab seilende Skibe, der vare sammensatte af 3 forskiellige Classer; *Diana,*

skiøndt af Classe og Tegning med *Flora,* seilede betydeligt ringere end den, medens *St. Thomas* hævdede sit forrige gode Renommée. Ogsaa fandt man, at *Galathea,* uden egentlig at kunne giøre Fordring paa at kaldes et særdeles stivt Skib, bar sine Skandse og Bakskanoner saa vel, at det giorde liden eller ingen Forskiel, om de vare monterede eller nedlagte i Lasten.

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

Som det af det følgende fremgaar, var Instrukser og Rapporter fra dette Togt ret omfattende, og der blev stillet store Krav til Besætningens Udholdenhed og Ydeevne.

Besætningen var paa 187 Mand og bestod foruden af Chefen af

1 Kaptajnløjtnant,
4 Premierløjtnanter og
7 Secondløjtnanter;

desuden fik Secondløjtnant O. Lütken Collegiets Tilladelse til at følge Togtet uden Udgift for den kgl. Kasse. Takkelmester »ad interim« Kaptajnløjtnant G. F. Braëm beordredes til at deltage i Togtet for Takkelvæsenets Vedkommende. Soldatesken bestod af:

1 Underofficerer,
1 Tambour og
12 Soldater.

I *Galathea's* Sejlordre af 29. April hedder det:

Commandoen hejses den 3. May, Udlægning samme Dag, og Afsejlingen bestemmes til d. 5 sammen med Corvetten *Diana* og Briggen *St. Thomas;* disse Skibes Chefer, nemlig Captain H. G. Garde og Captainløjtnant Graah ere beordrede til at underlægge sig *Galathea's* Commando. Samme Ordre er tillagt Chefen for Cadetskibet Corvetten *Flora,* Captain C. C. Paludan, der holder sig krydsende i Sundet.

Samtlige Skibe følges ad og fortsætter gennem Canalen til henimod Højden af Cap Finisterre, hvor Briggen detacheres og søger sin videre Bestemmelse.

Derefter søges igen Canalen og her detacheres Cadetskibet til sin nærmere Bestemmelse. Det tillades *Galathea* og *Diana* at anløbe Plymouth eller Portsmouth Havn for under faa Dages Ophold paa *eet* af disse Steder at besee de derværende Skibsværfter og andet deres Metier vedkommende. Der-

efter afsejles til Nordsøen, krydsende saa nordlig, at Island eller Færøerne faas i Sigte. 8 à 9 Uger efter Skibenes Afsejling hjemmefra returneres til København, hvor nærmere Ordrer meddeles angaaende Skibenes videre Anvendelse.

Saalænge alle disse Skibe ere *samlede* søges at sejle i en af Sejlordnerne og at foretage saadanne Manøvrer, som kunne forefalde i en liden Escadre, dog maa Briggen *ikke* derved sinkes i at naae Vestindien. Naar *Galathea* og *Diana aleene* ere samlede foretages jevnlig de Manøvrer, som forefalde under Slag og Jagt med enkelte Skibe; og under den samlede Sejlads med de 4 Skibe undersøges deres gensidige Fordeele imod hinanden, hvorom hver af Cheferne efter endt Togt har at afgive Rapport, hvilket den Commanderende har at meddele det Fornødne.

Fra Søkaart Arkivet medgives en Instrux om, hvorledes Observations Protokollen skal føres. I den skal Officererne under *Egen* Haand indføre de paa Rejsen astronomiske Observationer, nøjagtig efter Instruxernes Regler, og i Conduite Listerne indføres, hvorvidt enhver af Officererne har bidraget til denne for Skibets Sikkerhed vigtige Genstand.

Det paases efter Søekrigsartikelsbrevets vedføjede Formular i Logbogen indeholdende Rubrikker for Dybde og Bundart, at Lodskuddene tydelig hvert for sig anføres saa, at de kunne tjene til Kaartenes Berigtigelse, navnlig ønskes Sorte Banke i det sydlige af Nordsøen undersøgt, naar Corvetterne returnere fra Canalen.

Coll. Brevet slutter med Anvisning om Mandskabets daglige Øvelser i Vaabenbrug, Rejsningsøvelser af enhver Art, Dag og Nat, Øvelser i »Klart Skib«, Brandøvelser, Skiftning af Sejl, Ræer og Stænger, Skarpskydning, ligesom den daglige Førelse af Øvelses Protokollerne indskærpes. De Dage, hvor ingen Øvelser finde Sted, skal Grunden hertil indføres i Protokollerne under vedkommende Officers Egen Haand.

Den 5. Maj lettede *Galathea* med de underlagte Skibe fra København og stod Nord paa i Sundet. Paa Grund af Modvind ankredes samme Dag ved Helsingør, og her benyttede *Galathea* Lejligheden til at ombytte de Skibet medgivne »Igler, som næsten alle var døde, efterladende en Del Blod, hvilket viser, at de tilforn har været brugte«. Den 8. Maj lettede Skibene igen og naaede til Højden af Anholt, men stormende nordlig Kuling tvang atter Skibene tilbage til Helsingør den 9. Maj, men den 12. tillod Vejret at fortsætte Rejsen Nord paa, saaledes at Skagen kunde passeres den 14.

Den 29. Maj og 5. Juni rapporteres fra Plymouth:

Fra 18. Maj havde vi god Vind til Højden af Cap Finisterre, her beordrede jeg Briggen d. 22. at fortsætte sin Rejse til Vestindien. Den 26. Maj omtrent paa Højden af Brest beordrede jeg Corvetten *Flora* at søge Havn her.

Idag den 29. Maj Kl. 7 F. M. ankom begge Corvetter her til Plymouth. I

Anledning af den engelske Konges Fødselsdag og Tronarvingens Myndigheds Indtrædelse findes her forskellige Festiviteter, hvorfor det fornødne med Salutter og Flagning bliver iagttaget paa de mig underlagte Skibe.

Den 5. Juni fra Plymouth:

I Dagene her fra den 29. Maj har vi beseet de Genstande, som Nærværelsen af en stor Deel af Englands Flaade har frembragt, og til at modtage Høfligheder fra Marinens Officerer.

Den commanderende Admiral Beauclerc har 2 Gange havt danske Officerer hos sig og været ombord i *Galathea.*

Corvetterne vil afsejle endnu idag herfra, naar den mindste Vind tillader det.

Corvetterne passerede derefter den 9. Juni Øen Wight efter i nogle Dage at have tykt contrairt Vejr med stormende Østlig Kuling.

Den 10. Juni sender Lütken følgende Pro Memora til *Diana's Chef:*

§ 1. Ifald Corvetterne blive adskilte Westen for Beachy head, da har Captainen at søge dette Sted 2 à 4 Miil fra Land og oppebie den der i 24 Timer, og hvis den Commanderende ikke indtræffer til den Tid, søger Captainen 55° N. Br. og 3½° Ø. Lgd. og opholder Dem 24 Timer; hvis den Commanderende ikke indtræffer, søges Næsset 3 à 5 Miil af Land og opholder Dem der i 48 Timer. Hvis den Commanderende ikke indtræffer her, har Captainen at søge Kjøbenhavn, efter at have været 8 à 9 Uger i Søen fra den 3. Maj.

§ 2. Skeer Adskillelsen Østen for Beachy head, da søges 55° Nr. Br. og 3½° Ø. Lgd. og derfra Næsset ligesom omtalt i § 1.

§ 3. Skeer Adskillelsen Norden for 55° N. Br., uden at den Commanderende har tilkendegivet, at han vil søge Næsset, da søges sidste Middagsplads, hvor Opholdet er 24 Timer, og derpaa søges Næsset, og er den Commanderende ikke indtruffen efter 48 Timer, da har Captainen at søge Kjøbenhavn som bestemt i § 1. — Har den Commanderende derimod tilkendegivet, at han vil søge Næsset, da søger Captainen strax dette uden at vende tilbage til den sidste Middagsplads og forholder Dem, saaledes som er bestemt i § 1.

Den 27. Juni Rapport til Coll. fra Helsingørs Rhed:

I Overbevisning af at Collegiet har modtaget mine forskellige Rapporter fra England og senest fra Galloperne af 10. Juni, er der kun at tilføje, at vi efter at være kommen mod en næsten uophørlig tyk Taage til 61° N. Br. og Greenwich Lgd. d. 15. Juni søgte Sydpaa uden at søge Sigte af Island eller Færøerne, dels for at komme til et Farvand, hvor mere gensidig Øvelse kunde finde Sted i disse Taage Egne, dels fordi Tiden er saa meget avanceret, at jeg antog ikke at burde fjerne mig for meget.

Kun en høj Grad af Paapassenhed har kunnet holde de 2 Corvetter samlede under den Taage, som bestandig tiltog, jo nordigere vi kom. Jeg skylder

Captain Garde at bemærke, at der paa Corvetten *Diana* blev viist en udmærket Paapassenhed ved den Lejlighed, som ved enhver anden paa Togtet.

I Morges Kl. 1 ankredes paa Helsingørs Rhed. Alt vel paa mindre Skrøbeligheder nær paa begge Corvetterne. Imorgen vil jeg med begge Corvetter søge Kjøbenhavn, hvis Vinden tillader dette.

Skibene anløb København fra den 28. Juni—5. Juli for Proviantering, og her modtog *Galathea* følgende Sejlordre den 3. Juli:

Den 5. Juli afsejler Corvetterne gennem Store Bælt til Østersøen og krydser her navnlig i den østre Deel, saaledes at De den sidste August kan være her tilbage.

Først paa Togtet tillades det Dem at anløbe Cronstadt for under nogle Dages Ophold der at give Officererne Lejlighed til at besee de derværende Skibsværfter og andet deres Metier vedkommende.

Under Togtet fortsættes de Øvelser, som Coll. Ordres af 29. April bestemmer, og begge Corvetters Fart under forskellige Omstændigheder observeres og anføres i de befalede Rapporter, som indgives efter endt Togt. — De sidste Dage af Togtet anvendes saa vidt Lejlighed gives til Oplodning imellem Tornebusken, Dars, Gedser, Speilklinten for at konstatere, om den i engelske Kaart angivne Grund *Plantagenet Bank* virkeligen er til.

Ved Afgangen fra København den 5. Juli tog *Galathea* Grunden udfor Stubben, men kom ved at brase bak og ved at flytte Vægte flot i Løbet af 20 Minutter. Der ankredes samme Aften under Hveen. Næste Morgen krydsedes Sundet ud, men skønt Skibene den 7. Juli naaede udfor Odden Havn, maatte de den 8. gøre Venderejse og ankrede samme Dag paa Helsingørs Rhed.

Den 13. Juli kunde Korvetten ankre ved Refsnæs, hvor Kadetskibet stødte til, og blev paa Grund af Stille liggende her til den 15., hvorefter Skibene samlet søgte Nyborg den 17. for at sætte Syge iland fra *Diana,* som havde faaet flere Tilfælde af Fnat ombord.

Den 20. Juli passeredes Albuen, og fra Cronstadt rapporterer *Galathea* den 3. August:

Den 24. Juli om Morgenen NNW. for Nordenden af Bornholm traf vi det fra Kjøbenhavn kommende amerikanske sløjfede Linieskib *Independence* bestemt til Petersborg. Jeg forlod *Diana* og fulgte Amerikaneren i 6 Timer. — Det var Plat Sejlads fra 5—8 Miils Fart. — 3 Officerer med Instrumenter maalte Amerikaneren. — Efter den Officers Observation, der havde den mindste Fordeel paa *Galathea's* Side, havde *Galathea* vundet 3 à 4000 Fod. Corvetten *Diana* havde tabt henved 1½ Miil. Amerikaner Chefen erkendte, at vi havde rigeligt holdt med ham, men han havde ingen Instrumenter brugt, da de ej vidste, hvorledes man ved disses Hjælp kunde see, om man tabte eller vandt.

Den 28. Juli Kl. 8½ E. M. saluterede vi en russisk Contre-Admiral, som besvarede Salutten (og dette har ved *alle* Salutter fundet Sted, at de besvaredes med samme Antal). — Denne Flaade bestod af 9 Linieskibe, 4 Fregatter og 1 Brig. Vinden var Sydlig, hvorfor *Galathea* gik Sønden om Hogland. — Flaaden rebede og gik Norden for Hogland.

Den 29. Juli Kl. 9½ F. M. ankrede vi ved Cronstadt og saluterede med 11 Skud. Kl. 10 kom en Dampbaad med en Mængde Herrer af 1. Rang, Civile og Militære. — Da det blev nægtet, at Kejseren befandt sig paa denne Baad, hvilket jeg havde al Grund til at formode, gav jeg ingen Salut. Efterat *Galathea* var beseet ½ Time, gik de ombord i Amerikaneren, hvor Kejseren ved sin Bortgang blev kendt og saluteret, hvorved det kejserlige Flag blev hejst paa Dampbaaden. Da denne paa Retouren passerede *Galathea,* saluterede vi med 27 Skud og opstillet Besætning. En nærliggende russisk Fregat med dansk Flag hejst besvarede Salutten efter Signaler fra den kejserlige Dampbaad. Kejseren var den som i Hækken styrede Chalouppen ombord. Han kom *sidst* paa Dækket og sad ved Roret, forinden Suiten var gaaet ned. Medens han var ombord, udtalte han Ønsket om at see en Percussions Laas m. m.

Om Eftermiddagen blev Cheferne inviterede til Middags Taffel den følgende Dag paa Petershoff, og samtlige Officerer til fransk Comedie paa samme Sted, samme Aften, hvilket fandt Sted efter en foregaaende Audience for Cheferne.

De Dage, vi opholdt os her, blive anvendte til at besee Værfterne i Petersborg og her med omliggende Batterier.

Til Cronstadt Stationen hører: 30 Linieskibe, hvoraf 27 sejlklare, deraf 3 Tredækkere, 18 Fregatter, 3 Corvetter, 12 Brigger, 8 Skonnerter, nogle Cuttere og Luggere, samt 9 Transportskibe. De russiske Linieskibe havde næsten alle Karonader eller Kanoner paa Kobryggen.

Om Kejserens Besøg skriver Overskibslægen Dr. A. G. Drachmann i: »Min Rejse gennem Livet« II Del Pag. 23:

Ligesom vi havde faaet Ankeret i Bund og Sejlene beslaaede, saa vi et stort, russisk Fartøj, fyldt med uniformerede, mest ældre russiske Honoratiores, sætte fra Borde fra Amerikaneren *Independence,* og lægge Koursen over til os. Der var otte Sluproer i Baaden, og i Hækken stod en høj, statelig Kvartermester, eller hvad han nu var, og styrede. De kom ganske rigtig ombord hos os, og iblandt dette udvalgte Selskab befandtes Udenrigsministeren, Grev Nesselrode, en Storfyrste, Marineministeren og flere Admiraler. Efter at have opholdt sig nogen Tid paa Dækket, og være bleven komplimenterede af Chefen, gik de ned for at bese Skibet, og blev derefter indbudt i Chefens Kahyt, for at indtage nogle Forfriskninger. Officererne vare alle gaaede ned for at være til Tjeneste for de Fremmede, og jeg befandt mig alene paa Dæk-

ket. Kvartermesteren paa det russiske Fartøj kom da op ad Falderebstrappen, uden at faa Faldreb; thi han havde ingen Officersdistinktioner, ingen Dekorationer, men kun en tæt tilknappet Uniformsfrakke, og en rund, flad Uniformshue paa Hovedet. Han gik omkring paa Dækket og iagttog alt meget nøje, og hvad der især tiltrak sig hans Opmærksomhed, var den paa Dækket opstillede Soldateske, som han inspicerede baade for og bag. Han var en høj, blond, fortrinlig proportioneret Mand, med en græsk Profil og en imponerende Holdning. Jeg gik hen til ham og spurgte, paa Tysk, om han ønskede at bese Skibet, saa skulde jeg følge ham ned paa Batteriet, og søge den vagthavende Officer. Da vi kom paa Batteriet, vare alle de Fremmede forsamlede i Chefens Kahyt, og jeg spurgte ham, om han ikke vilde gaa derind for at indtage en Forfriskning, hvilket han afslog. Derefter traf jeg den vagthavende Officer til hvem jeg overgav ham. Førend de Fremmede gik fra Borde gik han, uden at faa Faldreb, først ned i Fartøjet og agter ud i Hækken, hvor han stod med Haanden til Huen, medens de fremmede gik ned i Fartøjet. Det var Kejser Nicolaus incognito, og den der vovede at bryde dette, og det varede saalænge han havde den flade Hue paa Hovedet, blev straffet, efter Omstændighederne med Degradation eller Fængsel. Fartøjet gik fra os over til det kejserlige Dampskib, der laa os ganske nær. Der saa vi vor Kvartermester blive forvandlet til Kejser. Han gik strax op paa Kommandobroen, dèr bragte en Officer ham en trekantet Hat og modtog Huen; i samme Nu han tog Hatten paa Hovedet, blev det kejserlige Flag hejst, og nu tordnede Kejsersalutten fra hver en Orlogsmand, der laa paa Rheden, samt fra Fæstningerne iland.

Hvilket Indtryk Kejseren havde faaet af vort Skib, fik vi senere at vide, og det havde ikke været det bedste; han havde ikke fundet det i Orden, og fra et kejserligt russisk Synspunkt var det begrundet. Han kom ombord hos os lige fra den luxuriøst udhalede amerikanske Fregat, hvor alting skinnede af poleret Messing og Mahogni, hvor hele Besætningen var uniformeret og det hele anlagt og udstyret i storartet Stil (Fregatten var et raseret Linieskib og overbragte den amerikanske Gesandt). Vort Skib var i alt, hvad der kan kaldes Luxus, tarveligt udstyret (i Frederik d. 6tes Stil); Mandskabet var i dets daglige Skibsdragt, og den var i høj Grad broget, Uniform kendtes ikke og end ikke Officianterne (Læger og Proviantforvalter) havde nogen reglementeret Dragt; Soldatesken saa kummerlig ud; thi ogsaa den var i sin daglige Uniform (gammel rød Trøje, lyseblaa slemt medtagne Buxer med fæle »Knæer«), som maa have skaaret slemt i de kejserlige Øjne, der kun var vant til at se sine egne Soldater og Matroser stramt uniformerede og efter Kejserens Ordre snøret ind om Livet, saa de fik Lighed med Hvepse. Det blev os senere fortalt af russiske Officerer, at en Skibschef, der var hjemkommen fra en oversøisk og lang Rejse, og ikke havde ladet Skibsskroget

male udenbords, førend han kom tilbage til Cronstadt, blev af denne Grund degraderet. Hvorledes det iøvrigt hængte sammen med denne Orden og Pyntelighed, fik vi adskillige Beviser paa under vort Ophold ved Cronstadt.

Den 3. August indsendte Chefen fra Kronstadt følgende underdanigste Pro Memoria til Admiralitets Coll.:

»Da Togtet snart er tilende, finder jeg det passende at fremsende et Ønske fra Messerne i de 2 mig underlagte Skibe. Det har ikke været Officererne muligt at klare sig med deres Gage og Messepenge i de 2 Havne, hvor saamange Søeofficerer var ombord for at besee vore Indretninger, saa at de større og mindre Luncher ikke virkede afstikkende fra de Mariners, vi kom i Forbindelse med (og herved har jeg sikkert ogsaa opfyldt Coll. Ønsker). Desuden er Opholdet i Plymouth og Petersburg langt kostbarere end i de Havne, hvor Coll. har tilstaaet Officererne Forøgelse i Gage og Bordhold. Jeg, som taler mine Officerers Sag, veed vel, at Coll. ved senere Expeditioner har eftergivet denne Officerernes Gæld; men det vilde være os langt kærere, naar de fik det som noget, der tilkom dem, end som et Gratiale, og jeg tvivler ikke om, at Coll. har den samme Følelse.

Mine Officerer paa disse 2 Skibe vil af ovenstaaende Grunde haabe paa, at de paa denne Expedition bliver behandlet som paa et Middelhavstogt, og henleder derfor Opmærksomheden paa *Bilag 1* til Instructionen af 28. Marts 1794, som *ikke udelukker* et forhøjet Bordhold for et Togt, som *Galathea* og *Diana* nu har været ude paa.

Cheferne for disse 2 Skibe vil kunne bevidne, at Messerne har ført et simpelt og økonomisk Liv.

Jeg har ikke berørt Skibschefernes økonomiske Stilling; at denne ikke kan være god, vil Coll. af flere Aarsager erkende.«

Efter Togtet den 12. September meddeler Admiralitets Collegiet Kommandørkaptajn Lütken, at Kongen har resolveret:

»at det Halve af den for Corvetterne paa Togter til Vestindien bestemte Borddusør maae godtgøres Cheferne og Messerne paa Corvetterne *Galathea* og *Diana,* og

at Officererne og de civile Betiente paa disse Corvetter maae godtgøres det *Halve* af de paa Togter til Vestindien reglementerede Tillægsgager, og

at Cheferne paa bemeldte Corvetter maa godtgøres de fulde paa bemeldte Togter reglementerede Tillægsgager.

Alt beregnet i Forhold til den Tid Togtet iaar har været. Hvilket herved meddeles til behagelig Underretning og Bekendtgørelse for Vedkommende med Tilføyende, at Hr. Comd. Captainens Tillægsgage er bestemt til 535 Rdl. S. M. aarlig.«

Men som det fremgaar af følgende Korrespondance med Admiralitets Coll., har Situationen efterhaanden faaet en pinlig Karakter, og det maa siges til

Chefens Ros, at han kæmpede djærvt for sine Officerer, og at han maa have været en modig Mand.

Han skriver den 20. September til Admiralitets Coll.:

»Erkender Modtagelsen af Coll. Brev af 12. September for rette Vedkommende, hvis Gæld til Coll. altsaa bliver *mindre*. Jeg er hverken bemyndiget eller ombedet at omtale Officerernes økonomiske Stilling og endnu mindre i Detaille at ville tilvende mig selv noget, som jeg iøvrigt *ikke* kan modtage. — I Fortiden var Udkommandoer hovedsagelig til Vestindien eller Middelhavet og Officererne her godt aflagte, naar de laa paa Kjøbenhavns Rhed; her provianterede de daglig med en af Skibet bemandet Fiskerjolle, og Chefen fik sine Fornødenheder 2 à 3 Gange ugentlig fra sit Huus, ligesom han med et Par af sine Officerer spiste ombord. At der er stor Forskel ved at holde Bord tilankers og tilsøes, viser Helsingørs Vagtskib, hvor Bordene have rigeligt Udkomme, hvorimod paa de sejlende Skibe komme Bordene betydelig tilkort i vore Farvande.

Jeg veed, at Cheferne paa vore Linieskibe vil bevidne, at de og Messerne, selv med den mest tarvelige Fremfærd, komme tilkort med Indtægterne, selv om disse Skibe ved ikke at have været i udenlandske Havne, hvor Lejlighed og Nødvendighed forøge Udgifterne, maatte kunne leve betydelig lettere end paa dette Togt, hvor Kørsler, Dampskibsfart, Drikkepenge og Værelser i Petersborg vare nødvendige Udgifter, naar det var vigtigt for os Officerer, og desuden jo kun, hvad Coll. ved Befaling for os Søofficerer at see, hvad der var rigtigt for Søe-Etatens Metier.

Det er jo ikke Coll. Villie, at Udgifterne til Kok, Hovmester, Bager skulde spares ved at benytte Skibets Besætning hertil; Lønningen til disse Personer er for Tiden dobbelt saa stor, som den Reglementet giver dem, desuden *maa* disse Personer bespises fra Chefs og Officers Bordene, imodsat Fald blev Øconomien endnu slettere. Togterne i vore egne snævre Farvande kræve mange *Lodser,* disse bespises af Chefen eller Messen; for disse godtgør Coll. *mindre* end for Skibskost.

De knappe Kostpenge bevirker, at ingen Søofficer frivillig overtager Bestyrelsen af Messen. Da der ikke pålægges Chefen Pligt til at indbyde sine Officerer, kan han ved at undlade dette bedre komme ud af det end Messen. Men til Gengæld har Chefen en *Pligt* baade indenlands og udenlands at repræsentere Flaget og Nationen med sin Person. Vises der under Ovenstaaende Forhold Indbydelser og Høfligheder, maa Chefen have Tilladelse til at frabede sig disse og altsaa ei behøve at gengælde. — Det er vidst en daarlig Øconomi.

Den Chef, der gaar tilsøes med ovenanførte Anskuelser, kan maaske balancere. Den, der ikke kan tilegne sig dem, maae lig Undertegnede komme tilkort 500 Rdr. foruden det mig ifølge Skrivelse af 12. September tillagte, for

hvilket, da det er udenfor det bestaaende Reglement, jeg herved underdanigst takker. Coll.

At jeg i denne summariske Beretning om mine Udgifter paa dette Togt har taget Hensyn til Forbruget og Forringelsen af Meublement og Inventarium samt til Nærværelsen af en Passager, skylder jeg at bemærke.«

Den 26. September skriver Coll. til Com. Capt. M. Lütken:

»Coll. ønsker Opgivelse af det Beløb for Dem selv og for Officererne i *Galathea* ved i Overensstemmelse med den Dem givne Ordre at besee under Deres Ophold i Plymouth, Cronstadt og Petersborg, de derværende Skibsværfter, samt andet Deres Metier vedkommende«,

og samme Dag modtog Chefen fra Coll. en saalydende Skrivelse:

»Efter Messens Regnskab i *Galathea* har Messen oppebaaret et Beløb af omtrent 400 Rdl. formeget.

Da Coll. ikke *drister* sig til allerunderdanigst at indstille Messen til mere Godtgørelse end det som allerede er bevilget, saa anmode vi Hr. Com. Captainen at forskaffe Coll. Oplysning om, paa hvilken Maade denne Gæld kan afbetales.«

Den 28. September besvares denne Skrivelse saaledes:

»Angaaende Udgifterne som Chef og Officerer har haft ved at besee Skibsværfterne samt Andet deres Metier vedrørende:

I Plymouth. Her bestod Officerernes Udgifter i ombord ved at vise Artighed mod de Officerer og de mange hørende til de civiliserede Classer, som vare forekommende mod dem, ved at have Værelser til Omklædning, naar de efter at have beseet noget Marinen Vedkommende, vilde søge Steder, hvortil de vare indbundne, eller ikke vare vante til at see Officerer i Mundering. Endvidere ved at gøre en *Roetur* op ad Tayne-Floden, frem og tilbage over 7 Miil, for i Jern-Baade at gaae under en *Tunnel,* sprængt igennem et *Bjerg* over 1/4 dansk Miil lang, hvorved vi vare ledsagede af en Officer og en *Lods,* som maatte betales, samt 30 Chaluproere, der ved denne lange Roetur, blev bespiste af Chef og Officerer; og ved at gøre en Landtur for at besee en Bjerg-Egn.

Selv om disse Udgifter *slet ikke* kan regnes at være *nødvendige,* saa vil det dog være tungt, at naar Coll. sender Officererne til saadanne Marine-Etablissementer, vilde det være urigtigt, at Officererne saa skulde *nægte* at modtage Høflighed af den engelske Marine.

I *Cronstadt* og i *Petersborg* vare vore Officerer *fri* for at vise Høflighed, da der ikke der blev vist *dem nogen,* bortset fra at de paa Værfter og Flaade etc. *tildels* ledsagedes af Officerer.

Til saadanne Opvisninger var sendt Vogne. Hvad Drikkepenge til disse Vogne angaar, mindes jeg ikke — de har næppe været mindre, end hvad lejede Vogne kostede.

Til Petersborg Værftet er der over 4 Miil fra Ankerpladsen, benyttedes Dampbaade. I Petersborg maatte Værelser tages for der at aflægge Rejsetøj og til at spise i. Selv om man tager Vogn og Lejetjener, kan man ikke *een* Dag, besee Petersborg, blot udvendig; vil man see mere, maa man forlænge Opholdet.

Flere af disse Udgifter skyldes ikke Besøg paa Værfter eller andet Metier vedkommende, men det kunde vist ikke være Coll. Ønske: at være ved Petersborg *uden* at besee Byen. Til Svar paa Coll. Skrivelse af 26. September: hvad Officererne angaar skal jeg bemærke: *I England ingen* Udgifter og i Rusland 2 Specier hver ved at gaae med Dampbaad til Værftet udenfor Petersborg og der at oppebie en tilbagegaaende Dampbaad.

Dersom Collegiet derimod vil tage Hensyn til ovenfor berørte Udgifter (uden at jeg derved vil berøre Messens forøgede Udgifter), da kan foruden de nævnte 2 Specier Enhvers Udgifter, blot ved at besee de af mig nævnte Ting, ikke, saa antager jeg, regnes mindre end 8 *Specier* for hvert *Lem* i *Messen.*

Uagtet der ikke er indbuden Nogen til noget Bord under vort Ophold i Cronstadt, var der næppe fra Morgen til Aften noget Øjeblik, hvori der ikke var Besøg, der fordrede Indbydelse til een af Kahytterne, i Særdeleshed i Messen.

Da Collegiets Skrivelse ogsaa byder at berøre mig selv, da vil jeg aabent tilstaae, at jeg havde ventet som ældre Officer ikke at blive aflagt mindre end Captain de Coninck for sit, dels fordi jeg var fraværende i lige lang Tid, og dels fordi vi vare bestemte til langt kostbarere Havne, end den ubetydelige Plads Livorno, hvor Fregattens »Practica«, de mange Forfriskninger, som Skibets Sundhedstilstand gjorde nødvendige og den Omstændighed, at den ingen *Marine* Havn er, gjorde alle Udgifter mindre, og dog vilde Indtægterne ikke have været tilstrækkelige for denne Fregats Chef og Officerer, dersom ikke *Passagerer* havde støttet Underbalancen.

Da min Skrivelse fra St. Petersborg kun for en Deel blev billiget, antog jeg denne økonomiske Sag for endt. Min senere Skrivelse til Coll. var kun oplysende Bemærkninger for at retfærdiggøre den 1. Skrivelse under den udtrykkelige Bemærkning, at jeg fra dette Øjeblik af, for min Person, ikke kunde modtage nogen yderligere Godtgørelse, da jeg viselig ikke uden denne Clausul havde villet berøre en Sag, som jeg havde modtaget Coll. Decision, og da ethvert Skridt uden denne Clausul maatte betragtes som en Begæring om Gratiale ved Hjælp af hvilken, jeg og Officererne vilde forsøge at komme til at tjene ligemed Chef og Officerer paa omtalte Fregat, hvilket hidtil ikke var opnaaet paa den lige Vei.

Den mig givne Ordre dateret d. 26. September besvares saaledes: At af saadanne Udgifter har jeg ingen haft i England, og at en Rejse til Værftet i

Petersborg og nogle Drikkepenge til Kørerne af tilsendte Vogne i Cronstadt ei kan udgøre meere end 6 Specier, hvilke jeg haaber, at Collegiet ifølge mine Yttringer i foregaaende Skrivelse ikke vil give mig Anviisning paa, da det ikke har været min eller mine Officerers Hensigt ved Skrivelse fra Petersborg at erholde Understøttelse for specificerede Udgifter, men nærede den Tanke, at Coll. vil finde det billigt, at vi nød Gage og Dusører, som de der havde været i Livorno.«

Den 28. Oktober skrev Chefen til Admiralitets Coll.:

»Angaaende Maaden paa hvilken Messens Gæld til Admiralitetet tilbagebetales anfører jeg, at Officererne, der vare udkommanderede til *Galathea,* ere saavidt mig bekendt, *Alle* uformuende og have ved foregaaende Lejligheder yttret for mig, at dersom Coll. fordrede deres Underbalance i Messen godtgjort, da haabede de, at Coll. ved successive Afdrag paa deres Gager vilde afgøre denne Gæld. Da Admiralitetet yttrer paa hvilken Maade, at denne Gæld kan afbetales, er jeg skyldig endnu at nævne *Een,* som er den at lade mig afgøre denne Gæld til Coll., som den der har givet Officererne mere, end der tilkom dem; og igen hos disse at erholde Erstatning. I den Anledning bør jeg bemærke, at den Gæld, som Messen havde til forskellige Leverandører, kunde jeg ikke betragte som *privat* Gæld. Mig tykkes, at jeg burde ansee *Galathea's Flag* som et Pant for denne Sum, og jeg fandt, at ingen var nærmere til at indløse dette Pant end Flagets Chef.«

1837. Korvetten *Diana.*

Korvettens Togt i 1837, med Kaptajn H. G. Garde som Chef, formede sig i 2 Dele; som nævnt foran først som Eskadresejlads gennem Kanalen til Atlanterhavet. Den 22. Maj paa 44° 52' N. Br. og 12° 53' V. Lgd. detacheredes Briggen *St. Thomas* for at fortsætte sin Rejse til Vestindien, og den 26. Maj Kadetskibet paa 48° 10' N. B, og 8° 34' V. Lgd. for at afgaa til Brest.

Efter at *Galathea* og *Diana* sammen havde anløbet Plymouth, stod Skibene sammen Øst paa gennem Kanalen. Paa hele Hjemrejsen afholdtes Sejlmanøvrer af enhver Art efter den Kommanderendes Signaler. Vejret var gennemgaaende uroligt med skiftende Vinde Kompasset rundt, og *Diana* blev holdt vaagen baade Dag og Nat; man faar det Indtryk, at Kaptajn Garde's Sømandsskab skulde prøves grundigt.

Fra den 5. Juni til den 26. Juni, da Skagens Fyr kom i Sigte, vrimler Logbogen Dag og Nat med Signaler fra *Galathea* i Storm som i Stille, Tykning og Taage med Blinkfyr, Kanonskud, Klokkesignaler, indeholdende alle mulige Manøvrer, Godt- og Ondtvejr, Rejsningsmanøvrer, Klart Skib, Tilsætning og Bjærgning af alle Sejl, afgivne Stedsbestemmelser, Søurenes Gang, Krængningsmaalinger og Styrlastighedsprøver.

Paa det andet Togt blev der ikke taget blidere paa *Diana,* og naar der

var Mulighed til Stede, manøvreredes der baade Dag og Nat saavel i Sundet som Store Bælt og i Østersøen, undertiden afbrudt af Opmaalingsarbejder, som maa have været en ren Hvile. Efter Ankomsten til Sundet efter Besøget i Kronstadt afholdtes Artilleriskydninger med Kanon, Gevær, Espingoler, Pistol samt Øvelser med Signalblus og Fyrværkeri.

Paa Togtet var det paalagt *Diana's* Chef under den samlede Sejlads med de 4 Skibe at undersøge deres gensidige Fordele imod hinanden og at indsende Rapport herom ved Togtets Slutning.

I Henhold hertil indsendte Garde den 27. September en saalydende Rapport:

»Saavel under den samlede Sejlads som ved tvende rumskøds Sejlprøver (een med Bovenbramsejl og den anden med Bramsejlskuling) samt en 3die Sejlprøve *ved* Vinden med laber Bramsejlskuling viste *Diana* sig som den *sletteste* Sejler af de samlede Skibe. — *Galathea* havde *størst, Flora* næsten ligesaastor og *St. Thomas* den mindste Fordeel over den. — Efterat *St. Thomas* og *Flora* skiltes fra os, har det paa hele Togtet bekræftet sig, saavel ved den daglige Sejlads som ved de forskellige holdte Prøver, at *Galathea* i *rum* eller *plat* Sejlads og *ved* Vinden i godt Vejr havde betydelig Fordeel over *Diana,* men da ingen bestemte Sejlprøver ere holdt i stærkere Kuling end stiv Bramsejls, saa tror jeg dog at have haft saa tilstrækkelig Lejlighed til Erfaring paa Togtet, at jeg tør fremsætte den Mening, at *Diana ved* Vinden, naar *Galathea* var nødt til at føre *rebede* Mers Sejl, kunde holde med den, og naar den maatte indtage 2 eller fleere Reb i Merssejlene, endog havde Fordeel over den.

Diana's stærkeste Fart paa Loggen har været *ved* Vinden 8 Miil og *rumt* i en Byge 11,6.

Corvetten *Diana* styrer med Lethed. Dens fordelagtigste Styrlastighed for Sejladsen har jeg fundet at være 2 Fod, men da er den almindeligviis noget løj paa Roret.

Som Søeskib har jeg fundet den udmærket; den er meget stiv og fører sit Batterie og sin velforstøttede Rejsning godt. — Over Vendingen *ved* Vinden eller stærk *Sakning* har jeg ingen Grund til at klage.«

Chefen indrapporterer videre:

»Skaffeborde og Bænke har paa Togtet været anbragt imellem 2 Brædder som Bænke, et Brædt som Bord, som ved Klamper tilpassedes at ligge mellem Kanonerne paa Rapperterne — Bænken havde som Støtte et Been i Midten. — De forreste Bænke hvilede med den ene Ende paa Rapperterne, havde paa Forenden ogsaa Been, forsynede med Hængsler, som letter Bortstuvningen og klappes sammen. En Bakke (8 Mand) fandt tilstrækkelig Plads mellem 2 Kanoner; foranfor Falderebene paa begge Sider var Plads til 10 Bakker og de resterende 3 Bakker (Underofficers, Haandværkernes og Koksbakkerne)

fik Tilladelse til at skaffe paa Banjerne; de første havde her et Krydsbord. — Hele Pladsen paa Dækket foranfor Falderebene *midtskibs* var der Plads til at placere *Borde* og *Bænke,* der kan benyttes ved større Bemanding. — Dette Materiel opfangedes mellem Banjerbjælkerne i Løbet af 2 Minutter paa Kommandoen: »Borde og Bænke paa Plads«. Dette Materiale er afleveret til Takellagehusene.

Regnsejl: Det her med Skibet medførte var ikke stort nok til at beskytte Vagtmandskabet eller under Skafningen; hertil brugtes Pressenninger til Hjælp mellem Rundholterne og Finkenettet. Jeg foreslaar at Solsejlet over Kulen gøres større, ferniceres og opsat i Tagform sammen med Regnsejlet vil kunne benyttes saaledes, at Skafning paa Dækket stedse kan finde Sted.

Diana's Besætning var paa ialt 120 Mand og bestod foruden af Chefen af

1 Kaptajnløjtnant,
3 Premierløjtnanter og
5 Secondløjtnanter.

Soldatesken bestod af

1 Underofficerer og
8 Soldater.

Desuden havde Kaptajn Findt Tilladelse til at følge Togtet som Passager til Kanalen uden Udgift for den kgl. Kasse.

Til Slut skal eksempelvis her anføres Fordelingen under Skytrulle med Fredsbemanding for en Korvet af *Diana's* Størrelse:

Generalkommandoen: Skibets Chef — 1. (Til Gen. Opsyn eller hvor befales: Kanoner — 1, Qvartermester — 1).

Til Commando paa Batteriet: Næstcommanderende — 1, Officerer — 5, Underkanoner — 1.

Adjutant hos Chefen: Løjtnant — 1.

Adjutant hos Næstcommanderende: Løjtnant — 1.

Til Manøvrering af Kanonerne: Constabler og Matroser } 50.

General Opsyn ved Krudt og Skarplangning: Løjtnant — 1, Underkanoner — 1 og Bødker — 1.

I Krudt Magasin samt til Langningen: Hovmester — 1, Kahyt Kok — 1, Koksmather — 2, Matroser — 5.

Til Signaler fra Batteriet: Tambour eller Hornblæser — 1.

Til Sejls Regeringen: Baadsmands Math — 1, Qvartermestre — 3, Sejlmager — 1, Spillemænd — 2, Matroser — 5, Soldater Underofficer — 1, Soldater — 6.

Til Rattet: Styrmænd — 2.
Paa Banjerne: Tømmermand — 1.
Til Selen: Tømmermand — 1, Matroser — 1.
I Vaabenkammeret: Hulgast — 1.
I Hellegattet: Dagvagt — 1.
I Lasten: Skibmand — 1.
Ved Sprøjten: Matros — 1.
I Storemers: Matroser — 2.
I Forremers: Matroser — 2.
I Krydsmers: Matros — 1.
Paa Sprydet: Matros — 1.
Skildvagt ved Storlugen: Soldat — 1.
— — Forlugen: — — 1.
Hos de Kvæstede og til Deres Nedbringelse: Skibschirurg — 1, Underchirurg — 1, Qvartermester — 1, Matroser — 2.

Ialt 119 Mand (Tømrer-Lærlingen udgaaet).

Ved Ankomsten til Københavns Rhed den 31. August hejste den Kommanderende følgende Signal: »Chefen for Korvetten *Diana* tilkendegives min fuldkomne Tilfredshed med den Virksomhed, der bestandig paa dette Togt er vist. Denne min Tilfredshed bedes meddelt d'Herrer Qvarter Chefer (Officererne).«

Og en smukkere Afslutning paa *Diana's* anstrengende Togt kan man ikke tænke sig.

1841. Linieskibet *Christian den VIII.*

Linieskibet var med Kommandør C. Lütken som Chef paa Krydstogt i Nordsøen fra den 11. Maj til den 24. August. Det blev den 23. Maj underlagt Kronprinsens Kommando og bragte Kronprinsen og Kronprinsessen til København den 21. Juni. »Nyt Archiv for Søvæsenet« skriver herom 1842 (Side 108):

»Med det for Landet høist betydningsfulde Øiemeed med dette Skibs Udrustning, Hiemførelsen af Thronarvingens Brud, giver dets Togt Krav paa en Plads iblandt de mindeværdigste i Marinens Annaler. Indrettet paa en dets Bestemmelse værdig og smagfuld Maade, afseilede det herfra i Slutningen af Mai, ledsaget af en lille Æreseskadre, bestaaende af Cadetskibet Corvetten *Flora* og Briggen *Allart,* samtlige under Hs. K. H. Kronprindsens Overcommando som Vice-Admiral, og efter at have gjort en kort Tour i Østersøen, paa hvilken Hs. K. H. besøgte Bornholm og Christiansø, anløb Eskadren Warnemünde, hvor Kronprindsen gik i Land. Eskadren holdt derpaa krydsende i Østersøen, under et vedholdende stormende Veir, indtil den efter fuldbyrdet Formæling atter vendte tilbage og indtog de høie Formælede og Suite, som

under det heldigste Veir tilbagelagde Hiemreisen og landede ved Hovedstaden under Folkets jublende Modtagelse.

Efter at have embarqueret de for Pladsens Skyld ilandblevne Øverstebatteries halve Antal Kanoner og iøvrigt sat sig istand til et nyt Krydstogt, gik Skibet atter under Seil til Nordsøen, hvorfra det siden anløb Plymouth, for der at afhente nogle for Sø-Etatens Regning der bygte Baade. Henimod August Maaned vendte det tilbage og stødte under Opseilingen fra Helsingør sammen med Fregatten *Bellona* og Briggen *Mercurius,* begge hiemvendende fra deres forskiellige Togter, hvilke samlede krydsede op til Kiøbenhavn og ankrede paa Rheden.

Christian den VIII havde i Østersøen, som ovenberørt, meget haardt Veir og mistede 2 Ankere paa Warnemünde Rhed, ved Ankerkiættingens Sprængning. Veiret var i det Hele ualmindeligt uroligt i denne Sommer, hvorfor der var god Leilighed til at prøve Skibets Egenskaber som Søskib, og der var al Anledning til at være tilfreds med det, ligesom det ogsaa viste sig som en udmærket Seiler.

Kommandostrygning den 24. August.«

1843. Briggen *St. Jan.*

Briggen med Kaptajnløjtnant Irminger som Chef blev udrustet til Nordsøen paa Besejlingstogt og hejste Kommando den 1. Maj.

Da den flere Gange paa Togtet maatte gøre Venderejse, fordi den idelig sprang læk, blev Kommandoen strøget den 6. Juni og ifølge Kgl. Resolution den 24. Juni blev Briggen kasseret og bestemt til Ophugning.

Den Skade, den havde faaet i Skagerak 1839 ved at blive paasejlet af en svensk Bark, forvandt den aldrig.

1845. Briggen *Mercurius.*

For at understøtte Øvrigheden i at haandhæve Orden blandt de fremmede Fiskere, der besøgte Kyster og Fjorde paa Island og Færøerne udrustedes i 1845 Briggen *Mercurius* med Kaptajnløjtnant Prøsilius som Chef paa selvstændigt Togt fra den 11. Juli til den 13. September.

Ved Briggens Ankomst til Island den 3. August laa en fransk Korvet og en Kutter paa Reykjavik Rhed. Chefen paa Korvetten, Captain Robin, var tillige Chef for den franske Station i de nordlige Farvande, der indbefattede Farvandet omkring Island og Færøerne; han havde 4 Kuttere under sin Kommando og havde Ordre til at holde Orden mellem de franske Fiskere, kontrollere, at de ikke gik i Havn undtagen i Nødstilfælde for Proviantering eller i Sygdomstilfælde.

Der var dette Aar ikke mindre end 99 franske Fiskefartøjer i de nævnte Farvande.

Den nederlandske Fregat *Rijn* med Prins Hendrik af Nederlandene som Chef havde opholdt sig ved Island i Juli. De fleste af de fremmede Fiskere var Franskmænd, desuden nogle Hollændere og Belgiere. Belgien havde ligeledes lejlighedsvis et mindre Stationsskib deroppe.

Togtet forløb programmæssigt uden Klager eller Anholdelser af nogen Art.

1846. Briggen *Mercurius* og Briggen *St. Croix.*

Underlagt Briggen *Mercurius* med Kaptajnløjtnant Meyer som Chef udrustedes d. A. Briggen *St. Croix* — Chef Kaptajnløjtnant E. Suenson — fra den 1. Maj til den 16. September.

Ifølge Sejlordren skulde Skibene følges til Reykjavik, hvorefter *Mercurius,* naar den havde landsat nogle Passagerer, skulde anløbe Færøerne og derefter søge København de sidste Dage af Juni forinden Rejsen til Vestindien skulde tiltrædes. *St. Croix* overtog derfor alene Fiskeriinspektionstjeneste ved Island og Færøerne efter *Mercurius'* Afgang fra Island og den 16. September blev Kommandoen strøget i København.

Mercurius skiftede Besætning i København den 5. Juli forinden Afgangen til Vestindien den 26. Juli (se *Mercurius* under Vestindien).

I den Instruks, der var medgivet Skibene for Fiskeriinspektionstjenesten hedder det bl. a.:

»I Tilfælde af fremmede Skibes Anholdelse skal der konfereres med vedkommende Øvrighed, forinden endelig Bestemmelse tages. 4 Miles Grænsen for fremmede Fiskefartøjer ville vi ei have anvendte i den Strenghed som tidligere paabudt er. Vi ville kun have passet, at fremmede Fiskere ei formene danske Fiskeskibe eller Landets egne Fiskere at fiske paa de bequemmeste Steder, være sig indenfor eller udenfor denne Afstand fra Kysten. Vi ville ei, at fremmede Fiskere skulle formenes Samkvem med Landets Indbyggere, hverken i Nødstilstand eller for at forsynes med Provisioner, hvortil de trænge; men Bestemmelserne om fremmede Fiskeres Handel paa Øerne bør overholdes. Vi ville eiheller at Opbringelse eller Confiscation af fremmede Skibe og Ladning mere finder Sted uden i Tilfælde af Opsætsighed eller aabenbar Modstand og bliver Sagens Behandling i alle Tilfælde at overdrage til Stedets Øvrighed«.

Ingen af de nævnte Togter gav iøvrigt Anledning til Anholdelser af nogen Art og Samarbejdet med de fremmede Inspektionsskibe forløb i enhver Henseende tilfredsstillende.

1846. Fregatten *Gefion.*

Fregatten *Gefion* med Kommandørkaptajn Dahlerup som Chef, udrustedes d. A. fra den 4. Maj til den 3. September paa Togt til Nordsøen, Madeira, Cadiz og til Østersøen.

I »Mit Livs Begivenheder« 1815—1848, udgivet af Chefens Sønnesøn, Joost Dahlerup, skriver Chefen bl. a. om dette Togt Pag. 311:

I Foraaret 1846 fik jeg Ordre til at føre Fregatten *Gefion,* som udrustedes til at giøre en Reise til Madeira og Cadiz med H. K. H. Kronprindsen, hvem man paa denne Maade vilde fierne, medens Skilsmissen mellem ham og hans Gemalinde blev afgjort. Jeg fik Ordre til at føre Prindsens Huusholdning paa Reisen hvad Bespiisningen angik. Prindsen, som reiste incognito med hans Følge, skulde nemliig spiise ved mit Bord, og jeg siden indgive Regning. Dette var mig meget imod; thi jeg kiendte altfor vel, hvormegen Anledning til Misfornøielse Passagerer altid finde med Bespiisningen paa en Reise, og hvor let den indgivne Regning udsætter en Mand for slet Omtale. Jeg foreslog, at Oxholm, der var hans Marchal, eller Kammerherre Hedemann skulde gaae med og forestaae Menagen, hvorved jeg jo kunde være Prindsens stadigt indbudne Giæst, men det hialp ei. Ingen af dem vilde gaae med. Jeg maatte altsaa dertil.

Store Indkiøb bleve giorte, Admiralitetet gav Forskud dertil. Foruden mit smukke Sølvservice og Bordservice af fransk Porcellain fra Livorno anskaffede jeg et engelsk dagligt Bordservice, Glas og Dækketøi, Alt smukt og passende. Kahytten blev meget smagfuldt meubleret fra Slottet, og den og Spisesalonen prydedes med herlige Malerier fra dettes Samling. En Hytte blev bygt paa Skandsen og meubleret til Prindsens Følge, der kun bestod af hans Adjutant, Captainlieutenant Irminger, Lieutenant P. Smidth og Doctor Lund, hans Livlæge; foruden Kammertiener havde Prindsen Lakaier, Rideknægt, Jæger og Kok i alt elleve Personer med. Finantsministeren, Grev Molkte-Bregentved, erholdt Kongens Tilladelse til, at hans anden Søn, Joachim, et ungt Menneske paa atten Aar, gjorde Reisen med for sit Helbreed; han logerede og spiiste med Officiererne. En Marinemaler Sørensen, der begyndte at vække store Forhaabninger, fik Tilladelse til paa Regieringens Bekostning, at gaae med for at uddanne sig i sin Kunst. Min Function blev saaledes en dobbelt; Skibschef og Chef for Prindsens talrige Hofstat, af hvilken de søsyge og derfor stedse misfornøiede Tienere vare de værste at tilfredsstille. Et Musikcorps af tolv, sexten udmærkede Musikanter fulgte med paa Prindsens Bekostning.

Paa Afseilingsdagen kom Prindsen med Følge ombord tidlig om Morgenen. Længer op ad Formiddagen kom H. M. Kongen med et talrigt Følge.

Fregatten gik under Seil. Jeg havde besørget en brillant Frokost fra Land, og havde den Ære at have H. M. til Giæst ved mit Bord under Nedseilingen til Vedbæk, hvor Kongen med sit Følge forlod os for i sit Dampskib at vende tilbage til Kiøbenhavn.

Om Reisens Mærkværdigheder er ikke Meget at berette. Jeg var som sæd-

vanligt uden ringeste Instruction med Hensyn til Prindsen, hverken mundtlig eller skriftlig.

Min Stilling var sandelig ikke uden Vanskeligheder: Prindsen var incognito kun for Udlændinge, han var og blev Thronfølgeren, han var desuden Viceadmiral i Marinen og Deputeret i Admiralitetscollegiet. Skulde hans præsumerede Habilitet paa Søen nu ganske oversees, eller skulde jeg melde og giøre Forespørgsel, som naar en høi Søofficier er Passageer? Jeg gik en Middelvei, ved af og til at studere Kaartet med ham ligesom for at overlægge, han fik daglig Bestikseddel, og Meldinger; og naar Ting af større Vigtighed indtraf, meldte jeg ham det selv.

Ved Anduvningen af Canalen havde vi en haard Kuling af Østenvind. Jeg fandt ingen Lots og maatte beslutte mig til at løbe igiennem med den gunstige Vind uden Lots, skiøndt jeg var usikker i mit Bestik. Det var et Moment, der satte mig i stor Spænding, løbende for smaa Seil ti à tolv Miles Fart, med forvildende Lodskud, saa at Nogle troede os for østlig, Andre for vestlig i Farvandet. Omsider i et critisk Øieblik fik vi igiennem den disede Luft et Glimt af Landet, og strax efter af Fyrskibet paa Goodwinsand, og vi bare af ind forbi Dover med en umaadelig Søe og en flyvende Fart. Det var for silde paa Eftermiddagen til at løbe op under Dover at sende Brev iland, og jeg lod derfor staae til for at være Farerne af *Varne* og *Bridge* forbi før Mørket. Ikke heller fandt jeg Lejlighed dertil igiennem den øvrige Deel af Canalen, og først Dagen efter, at vi vare komne Scilly-Øerne forbi, traf vi et norsk Skib, der modtog vore Breve. Over Franskebugten havde vi haardt Veir, indtil trerebet Mersseilskuling. Vinden var S. V. omtrent. Efter at have ligget et Par Dage og stræbt at gnave os lidt Synder efter, besluttede jeg at lade staae til. Fregatten viiste sig at være et fortræffeligt Søskib. Jeg lod derfor, en Morgen jeg kom op, holde godt fuldt Seil og sætte til, Alt hvad Skibet kunde bære i det Haab, at naar vi kom mere sydlig, vilde Vinden efterhaanden trække sig nordligere og tillade os lidt efter lidt at styre Cours, der vilde klare Finisterre. Min Beslutning forbavsede Officiererne men viiste sig endnu samme Dag at være grundet paa en rigtig Beregning.

Vi fløi forbi det ene biliggende Skib efter det andet; Fregatten bar Presset af Seil godt og klarede den svære Søe ypperlig, og hver fierde Time vare vi istand til med meer og meer opbraste Seil at styre en Streg eller to vestligere Cours, saa vi Dagen efter havde rumskiøds Seilads med Coursen lige efter vort Bestemmelsessted, medens de Skibe, vi vare passerede forbi, endnu laae bi, kæmpende med Stormen i den svære Søe. Medens vi laae paa Madeira Rhed kom en engelsk Damper ind, som berettede, at den engelske Evolutionseskadre havde paa Franskebugten havt det samme Veir som vi, den havde lidt svære Havarier og var bleven nødt til at søge Havn i England.

Den gevaltige Knagen og Bragen af Fregattens svære Batterie havde sat

stor Skræk i Tienerskabet, som hvert Øieblik ventede Skibets Undergang. Det roligere Hav og den mildere Luft, vi nu kom mere ind i, giengav dem Modet, og i nogle Dage var jeg æret af dem som deres Frelser.

Vi naaede Madeira Rhed en Søndag Aften, men kom først den følgende Formiddag til Ankers. Prindsen gik strax iland, afhentet af Consul Selby og den portugisiske Havnecapitain. Ved Landstigningen hilsedes han med Kongesalut og alle Autoriteter paa Strandbredden. Ledsaget af disse vandrede vi igiennem en uhyre Menneskemasse til Consulens Huus, der var indrettet til Hs. K. Høiheds Modtagelse. En Æresvagt opstilledes for Huset, Audients blev givet, og de sedvanlige Former iagttaget, hvorefter Æresvagten bortsendtes med Taksigelse, og Alt kom i gemytlig Ro og Stilhed.

Consulen viiste, under det fem, sex Dages Ophold hos ham, Prindsen al tænkelig Artighed, sørgede med overmaade megen Smag og Takt for hans Morskab; Diner'er, Dands om Aftenen, Ridetoure og Udflugter hver Dag, Præsentation og Etiquette som ved det strengeste Hof. Jeg beundrede min gamle Ven Selby og hans Søsters fine Takt. Det maae have kostet dem Meget, de vare Alle flyttede ud af Huset for ganske at stille det til Prindsens Raadighed, og dog havde de kun havt to Dage til at træffe Forberedelser til Prindsens Modtagelse, da Ingen i Danmark havde underrettet dem om hans Komme, undtagen Admiral Seidelin, hvis private Brev herom netop to Dage før vor Ankomst var indtruffet.

Opholdet paa Madeira varede 6 Dage, hvorefter *Gefion* i Løbet af 8 Dage anløb Cadiz, men hverken Consulen eller Gesandten i Madrid havde faaet Underretning om Prindsens Ankomst.

Under Opholdet i Cadiz tog Prindsen med Følge til Sevilla — Chefen blev ombord, da Forholdet mellem ham og Irminger ikke var særlig godt paa Grund af idelige Kompetencestridigheder, der ikke gjorde Skibschefens Tjeneste lettere.

Paa Hjemrejsen ankredes 2 Dage paa Dovers Rhed for at proviantere, og efter Afgangen herfra mødte *Gefion* under Skagen Kadetkorvetten under C. van Dockums Kommando, hvorefter *Gefion* fortsatte til Helsingør og København, hvor Kronprindsen gik i Land. En svensk-norsk Eskadres Nærværelse gav mig meget at bestille, skriver Dahlerup. Jeg fik Ordre til at heise Commandeur-Stander, og Cadetcorvetten *Flora,* Briggen der var bestemt til den vestindiske Station, samt Dampskibet *Hekla* bleve underlagte min Commando, og jeg fik Ordre til at giøre daglige Smaatoure i Sundet og foretage Evolutionsøvelser med min lille Eskadre; en saare mislig Ting med saa forskielligartede Skibe. Kongen og Dronningen og det hele Hof kom en Dag ud paa Dampskibet *Ægir* og lod os manøvrere under Seil for dem. Siden kom Kongen af Sverige med sin Dronning og den hele kongelige Familie over i Besøg hos vor Konge, hvilket atter giengieldtes med et kort Besøg til Helsingborg. Paa

denne Maade hengik næsten tre Uger for mig med Deeltagelse i Ceremonier og Æresbeviisninger.

Kronprindsen havde tilladt mig at benytte Kahyttens Meublement, ganske som han havde forladt det, og først ved hele Togtets Ende aflevere det, ligeledes forblev Musikcorpset ved Skibet for hans Regning, indtil jeg forlod Rheden for at gaae til Østersøen. Jeg var derfor paa den øvrige Deel af Togtet bequemmere og prægtigere logeret end nogensinde i mit Liv. Enkelte Fremmede, som besøgte mig eller kom for at besee Skibet, vare forbausede og henrykte over den Pragt og Smag, de fandt ombord. Dertil kom, at mit Bord var daglig luxurieust besat med Resterne fra det prindselige Ophold; de fineste Vine i alle tænkelige Sorter, mange Retter, fortræffelig Opvartning, en ypperlig Taffelmusik, Alt var næsten fyrsteligt, og jeg erindrer, hvor forbauset blandt Andre Conferentsraad Hansen, jeg en Dag havde indbudt til Middag var over, at man paa et Skib kunde føre et saadant Liv.

Paa Sorgenfri Slot var jeg indbuden til Taffel i Selskab med alle Cheferne fra den svensk-norske Eskadre. Den svenske Prinds Oscar var Lieutenant paa et af Skibene i Eskadren.

Dagen efter dette Taffel aflagde vor Kronprinds Besøg i den svenske Eskadre efter først at have modtaget Besøg af den svenske Admiral, Prinds Oscar og alle de svenske og norske Chefer ombord i *Gefion,* hvor han med Kongens Tilladelse lod viise Admiralflag fra Stortoppen. Disse Visitter og Contravisitter foranledigede en saadan Mængde af Saluter og Contrasaluter, varierende i Skuddenes Antal med den omhyggeligste Nøiagtighed efter Rang og Grad. Salut ved kommende, Salut ved gaaende, Salut ved de udbragte Skaaler, og atter Takkesaluter for hver given Salut.

Efter nogle Dages Ophold gik den svenske Eskadre over til Malmø, og nu aflagde vor Kronprinds i *Hekla* et Besøg til den svenske Konge, som opholdt sig der, og bragte ham vor Konges Indbydelse til det Besøg, jeg allerede har omtalt. Besøget fandt Sted, og ved Bortreisen, der skeete fra Helsingør, var jeg med min lille Eskadre beordret iforvejen op til Helsingør, for der tilligemed det mig for denne Anledning underlagte Vagtskib at salutere den svenske Kongefamilie ved Bortreisen. Vor Konge gjorde et kort Gienbesøg nogle Dage efter i Helsingborg, og omsider var disse Forlystelser og Venskabsbeviiser til Ende, og jeg fik Ordre til at opløse min Eskadre og derefter gaae til Østersøen.

Min Krydstour i Østersøen var uden Interesse. Med uophørlig stille Veir og den stærkeste Varme jeg har oplevet her i Norden, drev og krydsede jeg om Østen for Bornholm, foretagende alle Slags Skibs- og Krigsøvelser fra Morgen til Aften. Det var et yderst monotont Liv. Henimod Slutningen af August seilede jeg tilbage og løb op til Helsingør, hvor jeg blev liggende et

Par Dage og gik saa med Fregatten til Kiøbenhavn, lagde indenfor Bommen og aftaklede. Kommandostrygning den 3. September.

1847. Korvetten *Valkyrien* og Briggen *St. Thomas.*

Om disse Skibes Togter i 1847 beretter Kaptajnløjtnant Chr. Wulff i Nyt Archiv for Søvæsenet 1847, Pag. 484, følgende (Uddrag):

Corvetten *Valkyrien,* der løb af Stabelen paa Nyholm i Sommeren 1846, skulde i Sommeren 1847 første Gang befare Havets Bølger, under Commando af Hr. Capitain Schneider, Ridder af Dannebroge og af Isabella den Catholskes americanske Orden, men i Farvande, hvor man ikke kunde vente Sommerens Blidhed og Ro. Den var nemlig bestemt til den islandske Station tilligemed Briggen *St. Thomas,* der commanderedes af Capt. Lieutenant M. Suenson, men først til at giøre et kort Krydstogt i Østersøen, hvor den skulde holde nogle Seilprøver med Briggen, og hvorfra den skulde være tilbage den 20de Mai, for at overføre den kongelige Commissarius ved Althinget, Hr. Kammerherre Bardenfleth, til Island.

Efterat Eqviperingen var fuldendt, blev Commandoen heist den første Mai. Samme Morgen beærede Hans Majestæt Kongen Corvetten med et Besøg. Det, der især syntes at tildrage sig Hs. Majestæts Opmærksomhed, og hvad der i Virkeligheden var af særlig Interesse og havde beskiæftiget Mange under Eqviperingen, saavel Vedkommende som Uvedkommende, var en ny Art Kabys, der tillige var et Destillations-Apparat for at destillere salt Vand til fersk, en fransk Opfindelse, der var medgivet Corvetten til Prøve. Dette Destillations-Apparat bestaaer af to store Kobberkiedler, hvoraf den ene indeholder det kogende Vand, og derfor har en Ildkasse (der er forbundet med en Bagerovn) under sig. Igiennem et Rør ledes Dampen fra denne Kiedel ind i den anden, der er omgivet af et større Kar, hvori der bestandig holdes koldt Vand, for at condensere Dampen, der da, som fersk Vand, løber ned igiennem et Rør til Vandkasserne i Lasten. Et Indløbsrør gaaer til Apparatet fra Skibets Side om Bagbord 4 til 6 Fod under Vandgangen, og et Udløbsrør paa hver Side lige ved Banjerdækket.

Efterat Hans Majestæt igien havde forladt Corvetten, varpede vi ud af Fregatløbet og seilede for en laber sydlig Vind ud i Renden, hvor vi bleve liggende til den 4de om Eftermiddagen, og skiøndt vi havde havt alle vore faste Folk og de Fleste af de Indrullerede paa Eqviperingen, hvor man havde havt Leilighed til at lære dem at kiende, og altsaa til bedre at kunne fordele dem, var disse tre Dage dog høist gavnlige for at faa Corvetten vel organiseret, og hver Mand til at blive hjemme i Skibet, før man gik til Søes. Da det var ganske stille den Eftermiddag, bleve vi bugserede ud af Dampskibet *Hertha,* og vi maatte ankre lidt udenfor Fyrskibet *Drogden,* saavel for Stille,

som for at vente paa Briggen *St. Thomas,* der skulde udbugseres af samme Dampskib, og som kom ud og ankrede i Nærheden af Corvetten Kl. 10½ om Aftenen.

Morgenen efter, Kl. 5, lettede vi og stode Syd efter med en sydøstlig Bramseilskuling. Samme Dags Eftermiddag, imellem Falster, Rügen og Dars, manoeuverede vi med begge Skibene for at finde Plantagenetgrunden, der er aflagt i Kaarterne, men om hvis Beliggenheds Rigtighed man ikke var overbeviist. Det lykkedes os imidlertid ikke denne Gang at finde den, og i de nærmest følgende Dage var det umuligt at anstille nogen Undersøgelser i denne Retning, paa Grund af den stærke Taage, der næsten bestandig paa dette første Østersøs-Togt forfulgte os. Derimod vare vi heldigere om Eftermiddagen d. 6te. Corvetten, saavelsom Briggen, havde ankret, og deres Pladser bestemtes ved Peilinger af Tornebusken og Barths Kirke. Fartøjer fra begge Skibene bleve udsatte, og ved at roe ud i forskiellige Retninger, fandtes den søgte Grund. Næste Morgen bleve atter Fartøierne udsatte for at lodde op paa og omkring Grunden. Efter fuldendt Arbeide lettede Skibene og krydsede øster efter. Taagen, som ofte skjulte *St. Thomas* for os, nødte os til at ankre om Morgenen den 9de Kl. 5. Efter Lodskuddene troede vi at være temmelig nær inde under Arcona; men da det klarede op, viste det sig imidlertid at vi vare ret Norden for Tornebusken. Briggen var ogsaa i denne Taage kommet temmelig langt fra Corvetten, og vi troede endogsaa længere end Tilfældet var, da Signalskuddene, den gav, ofte løde meget svage igiennem Taagen. Da det imidlertid om Middagen klarede op med vestlig Vind, lettede vi og stode Øster efter imod Hammeren, som vi fik isigte om Eftermiddagen. Under denne Seilads havde vi vor første Seilprøve med Briggen, og det var mærkeligt, hvad Corvetten under disse Omstændigheder vandt fra sin Medseiler. Seiladsen var næsten plat, med Fok, Mersseil, Bram- og Boven-Bramseil, og midt under Seilprøven tilsattes Under-Boven- og Bram-Læseil paa den ene Side. I det hele har Corvetten under dens Seilprøver med Briggen bestandig vundet fra den i Farten. Under Vinden kunde Corvetten ikke holde Luven med den i Begyndelsen; men dette tilskrives at alt Corvettens Gods var nyt, og indtil dens Ræer bleve vante til at skiærpes fuldkomment, og inden alt dets staaende Gods fandt sin rigtige Plads i hverandres Fouter, kunde den naturligviis ikke ligge saa nær Vinden som Briggen, som den senere kunde. Længere hen paa Togtet holdt den bestandig Luven med Briggen, der altid har været bekiendt for en ganske fortrinlig Luvholder, og vandt tillige fra den i Farten.

Om Eftermiddagen den 10de passerede vi Christiansø og stode nu længere ind i Østersøen. Den 13de om Morgenen sprang et af Udløbsrørene paa Destillations-Apparatet læk, og skiøndt vi selv foreløbig kunde standse Lækken, besluttede dog Chefen strax at vende tilbage til Kiøbenhavn for fuld-

stændigt at faae det istandsat inden vi begave os paa vor større Reise i de nordlige Regioner. Den 15de om Morgenen ankom vi til Kiøbenhavn og lagde os indenfor Batteriet, for at Smede og andre Arbeidere lettere kunde komme ombord. Der var Tale om, at man muligvis vilde udtage Destillations-Apparatet af Corvetten, og medgive den en almindelig Kabys; men man fandt dog at Apparatet maatte prøves paa en længere Tour, og besluttede at reparere Skaden. Den 19de vare vi atter færdige til at seile, og den 20de om Morgenen lettede vi; men da Kammerherre Bardenfleth endnu ikke var færdig til sin Afreise, forbleve vi i Sundet i nogle Dage, og anvendte disse til bedre at indøve Mandskabet i Rebning saavel af Mersseilene som Underseilene, i at op- og nedtage Bramræer baade til Ankers og under Seil, i Seils Tilsætning og Bjergning o. s. v. Den 25de om Formiddagen kom Kammerherre Bardenfleth ombord; men formedels haard nordvestlig Kuling kom vi den Dag ikke længere end til Helsingøer. Her laae to hollandske Orlogsdampskibe, og et tredie kom Morgenen efter for at bugsere Kornskibe fra Østersøen. Chefen sendte en Officer ombord i det sidst ankomne Dampskib; men for Resten havde vi intet videre Samqvem med Nogen af dem. Ved Helsingøer maatte vi blive liggende stille hele den 26de, og den 27de om Morgenen lettede vi og krydsede ud med en laber Kuling af Nordvest. Skagen passerede vi den 29de om Morgenen. Iøvrigt gik vor Reise temmelig jevnt uden nogen mærkelige Omstændigheder, næsten altid med Modvind, sjeldnere med god Vind, da den var meget løi, saa man umulig kunde giøre nogen hurtig Reise; ofte med tykke Taager, saa vi let tabte Briggen af Sigte; men vi vare desuagtet saa heldige, at vi aldrig bleve skilte ad. Hver Formiddag og Eftermiddag, naar Veiret tillod det, havde vi Exercits, enten med Kanonerne eller med Haandvaaben, og hver Søndagformiddag Gudstjeneste, naar Regn, Blæst eller Sø ikke forhindrede det. Onsdag og Løverdag Eftermiddag var tilstaaet Mandskabet Frihed; de kunde da efterse deres Tøi — som Matroser altid gierne giøre — og de havde saaledes ingen Undskyldning til at gaae uordentlig klædte, og det blev nøie overholdt, at der ikke blev gjort noget Indgreb i denne deres Frihed, som de sætte saa megen Pris paa, eller i den Hviletime, der er dem tilstaaet hver Dag fra Kl. 1 til 2 efter Skafningen, naturligviis med Undtagelse af naar pludseligt paakommende Uveir og forefaldende Skibsarbeide ellers gjorde deres Tjeneste absolut nødvendig.

Naar to Skibe følges ad, ville de bestandig opholde hinanden, om de ogsaa ere lige velseilende — hvilket dog neppe kan tænkes, da det Ene i Almindelighed har Fordele i een Seilads, det andet under andre Omstændigheder — fordi ofte det Ene maa vente paa det Andet formedelst Vendinger, Manoeuvrer eller af andre uforudseete Grunde. Dette maatte saameget mere være Tilfældet med Corvetten *Valkyrien* og Briggen *St. Thomas,* idet hiin havde en saa afgjort Fordeel i Seiladsen over denne. Derfor besluttede Chefen, da vi den

5te Juni endnu ikke vare komne længer end til Shetlandsøerne, og det var den kongelige Commissarius ved Althinget magtpaaliggende at komme til Island nogle Dage inden dettes Begyndelse, at skilles fra Briggen, hvorfor der blev telegrapheret til den, at Enhver skulde giøre sit Bedste for at naae Reisens Bestemmelse, og vi skiltes saaledes ad for atter at mødes paa Island. Samme Dags Eftermiddag passerede vi tæt under Sumborghead, den sydligste Spids af Shetlandsøerne, og under Fitfullhead, der reiser sin uhyre Klippevæg næsten lodret op af Havets Bølger, og som mindede os om Norna i Walther Scotts »the pirate«, der her havde opslaaet sin eensomme Bolig.

Atter gik det jevnt op imod Island med afvexlende Modvind med stiv Kuling og god Vind med laber Kuling, indtil den 9de om Morgenen, et Par Dage efter at vi havde passeret Færøerne, som vi havde havt Kiending af, og af hvis Stille, Byger og Taager vi havde været under Indflydelse, da det lod til at Vinden vilde blive lidt gunstigere; men det var kun en kort Fornøielse, da det endnu samme Dags Middag begyndte at blæse stivt af Nordvest, saa vi maatte gaae med trerebede Mersseil. Den 10de kunde vi dog igien lægge Cours; men da det bestandigt var tykt med Regn og Taage, og vi ikke kunde faae Kiending af Island ved Ingolfs Høfde eller af Østerjøkelen, vilde Chefen ikke staae ind imod Kap Reikjanæs, men besluttede at gaae udenom de blinde Fugleskiær, hvilket jo rigtignok giør Veien en Deel længere; men hvorpaa man dog aldrig bør betænke sig, naar det ikke er fuldkomment sigtbart. Vi løb saaledes rundt omkring de blinde Fugleskiær med en fuldkommen Storm af SO og OSO, og vi havde derved Leilighed til at prøve Corvetten i al Slags Seilads fra plat til bidevind med meget svær Sø, der temmelig pludselig havde reist sig. Corvetten lændser saa nydeligt som det er muligt at noget Skib kan giøre det, hæver sig smukt med Agterdelen over Søerne, og tager kun lidt Vand ind igiennem de midterste Spygatter ved Slingringerne, som paa ingen Maade er svære. Under Opluvningen, indtil Vinden var henimod tværs, viste Corvetten sig ligesaa rolig. Med Vinden tværs tog den kun to Søer ind, saa vi maatte skalke Lugerne; derimod gik Vandet temmelig ofte over læ Ræling ved Overhalingerne. At lægge bi er Corvettens Triumph; da tager den ikke en Draabe Vand ind, og driver ikke saa meget som mange Andre under lignende Omstændigheder. I Begyndelsen laae vi for trerebet Storemersseil, klosrebede Foremersseil og Krydsseil samt rebet Fok; men senere, da Kulingen tog til, blev Fok, Foremersseil og Krydsseil beslaaede, og Fokkestagseil og Stormmesan satte til, og under begge Seilføringer udviste Corvetten sit fuldkomne Herredømme over Elementerne. Om Morgenen den 13de løiede det af og blev klart, og nu viste Snefieldsjøkelen, der ligger paa den nordvestlige Pynt af Faxebugten, sig i al sin Pragt og Herlighed, bestraalet paa den østlige Side af Morgensolen, og med sine maleriske blaae Slagskygger paa den blændende hvide Sne paa den vestlige Side. Hele den

13de Juni og den største Deel af den 14de nærmede vi os Reikjavik langsomt med omløbende Vinde og laber Kuling, og kom til Ankers paa Reikjaviks Rhed den 14de om Eftermiddagen Kl. 5. Briggen *St. Thomas* var endnu ikke ankommet dertil, hvilket heller ikke var at vente, da Corvetten, medens vi endnu var samlede, havde viist sig saa overlegen i al Slags Seilads.

Dagen efter Corvettens Ankomst til Reikjavik, kom Briggen *St. Thomas.* Den var gaaet inden om Fugleskiærene, og krydset op fra Cap Reikjanæs til Skagen, og havde under Stormen den 12te lidt betydelig ved at tage en Mængde Vand ind. Samme Dag ankom den franske Gabarre *la Prévoyante,* Capt. Maucroix, der tilligemed Briggen *le Griffon,* Capt. Robin du Parc, og 4 eller 5 Kuttere skulde være stationerede ved Island i Sommer for at beskytte deres Nations Fiskerie, der paa de senere Aar er tiltaget betydelig i disse Farvande. Med Officierspersonalet paa *la Prévoyante* levede saavel Corvettens som Briggens Officierer meget venskabeligt og selskabeligt, og vi havde der Leilighed til at lære en Deel unge dannede, livlige Franskmænd at kiende.

Under Opholdet i Reikjavik fik Officiererne Leilighed til at giøre en Reise til Geiser.

Under Corvettens første Ophold ved Reikjavik nedtoge vi Skyde-Bovenstængerne og de korte Bramstænger, og optoge de lange Bramstænger, samt satte alt det staaende Gods, som havde strukket sig betydeligt ved de svære Bevægelser under Opseilingen.

Den 24de Juni afseilede atter begge Skibene fra Reikjavik Kl. 8½ om Morgenen. Vi maatte krydse ud af Rheden imellem Øerne med en nordøstlig laber Brise, men som ude i Faxebugten var os gunstig for at bringe os op til Snefjeldsjøkelen. Det var Chefens Hensigt at krydse Nord paa op imod Issefjorden og Nordcap, for at vise Flaget imellem de franske Fiskere, og, efter Omstændighederne, at løbe ind i nogle af Fjordene paa Vestkysten. Paa dette korte Krydstogt havde Officiererne Leilighed til at lære de forskiellige Pynter og Forbjerge, der adskille de mange Bugter og Fjorde fra hverandre, at kiende; men hver Gang vi vilde løbe ind i en af Fjordene, havde vi bestandig det Uheld, at blive forhindrede derfra af en overordentlig tyk Taage, der som en fast Muur lagde sig imellem Landet og Skibene. Briggen *St. Thomas* forsvandt naturligviis ogsaa ofte for os i disse Taager, men ved fordoblet Aarvaagenhed og Paapassenhed i begge Skibene lykkedes det at holde sammen. Man hørte saaledes ofte en ingenlunde velklingende Concert opført af begge Skibene, bestaaende af Klokkekimen, Trommeslag og Hornblæsen, undertiden ledsaget af enkelte Kanonskud, hvilke dog gjorde en interessant Afvexling i den ellers vel monotone Musik. Hovedhensigten blev dog opnaaet, den, at vise Flaget imellem de franske Fiskere, der ofte ligge i store Mængder paa Bankerne udenfor Fjordene.

Den 2den Juli havde vi atter vendt Stevnen Sydefter, og vare komne henimod Cap Reikjanæs, da der om Formiddagen meldtes, at Overkanten af Ildkassen i Kabyssen var bleven læk, og at Vandet fra den store Kiedel strømmede ned i den, slukkede Ilden, og løb derfra ud paa Banjerne. Chefen nedsatte strax en Commission for at undersøge Skaden og foreslaae Midler til at raade Bod paa den, og efter at Destillations-Apparatet var færdigt og prøvet en Dag, afseilede vi atter fra Reikjavik i Følge med Briggen *St. Thomas* den 9de Juli Kl. 8 om Morgenen, med en laber Bramseils Kuling af Sydvest, som gik om til Syd, da vi vare ved Skagir, og til Sydost da vi passerede Cap Reikjanæs henimod Kl. 12 samme Aften, saa Vinden passede bestandigt paa at dreie saaledes, at vi altid havde den næsten lige i Stevnen. Strax Dagen efter blev vor Modvind saa stiv, at vi maatte beslaae Storseil, Foremersseil og Krydsseil, og ligge bi for Stormmesan, rebet Fok og trerebet Storemersseil, snart over den ene Boug og snart over den anden, og denne stive Kuling holdt os tre til fire Dage indtil den 13de, da det løiede af med omløbende Vind. Den 14de om Morgenen oplevede jeg det interessanteste Øieblik, jeg endnu havde havt paa Søen. Imellem Kl. 4 og 6 havde det været ganske Stille; men Søen gik endnu høit fra Sydost. Kl. 6 kom der en fiin nordvestlig Brise, og da vi længe ikke havde været begunstiget af god Vind, skyndte vi os at drage Nytte af den, og fik Fok, fulde Mersseil og Bramseil til. Luften var temmelig taaget, men aldeles ikke truende, og da det eneste Barometer, der var ombord i Skibet, allerede paa Udreisen var bleven beskadiget, var der Intet at rette sig efter i den Henseende; men aldrig saasnart vare Bramseilene blevne heiste, førend det begyndte fuldkomment at storme fra Nordvest med stærk tæt Regn. Alle Seilene blev strax bjergede: Storseilet, Foremersseil, Krydsseil, Forebramseil og Bovenkrydsseil beslaaede, samt Fok og Storemersseil opgivne for at rebes, og saa løb Corvetten 10 Miils Fart for saa godt som Takkel og Toug imod eller rettere sagt igiennem den endnu meget høie Næsesø, thi Vandet skyllede som en Flod over Bakken ned paa Dækket. Storebramseilet skulde naturligviis ogsaa have været beslaaet; men det var reent umuligt for Topgasterne at faa Bugt med det. Enten Raaen blev brast ind over Styrbord eller Bagbord, stod Seilet saa buet i Veiret, at ikke en Mand kunde komme ud paa Raaen. Endelig maatte vi lade det kappe fra Raaen; men med det samme blev der halet forefter i Buglinerne, saa det fuldkomment helt og holdent blev bjerget over til Forreisningen, hvorfra det senere kom ned. Da Alt var vel overstaaet, maatte alle de, der havde været Vidne til denne pludselige Overgang fra det fuldkomneste Storm, tilstaae, at det havde været et høist interessant Moment i deres Sømandsliv. Naturligviis vedblev Stormen kun kort at blæse med den Styrke den havde begyndt med, men dog stærk nok til at vi længe maatte gaae med rebet Fok og klosrebet Storemersseil. Den sydøstlige Dynning lagde sig snart, eller rettere, den vendte sig og blev til en nordvestlig

Sø. Imidlertid hjalp dette os godt fremad henimod Færøerne, som vi fik i Sigte om Aftenen den 15de, og den 16de om Eftermiddagen ankrede vi ved Thorshavn. Under det svære Veir havde vi været bekymrede for *St. Thomas,* som ganske forsvandt for os i den tætte Regn, skiøndt den kun var et Par Kabellængder fra os, men høiere oppe paa Dagen kom den dog tilsyne igien, kun noget længer borte. Den havde imidlertid i det svære Veir, eller Natten iforvejen knækket sit Spryd lige udenfor Vulingen, hvilken Skade dog blev repareret medens den laa ved Thorshavn, ved at skaale Sprydet forsvarligt.

Vi skulde være saa betids paa Færøerne, at vi kunde have Skibet klart til at afgaae derfra den 20de Juli med den nylig udnævnte Stiftamtmand over Island, Hr. Kammerjunker Rosenørn med Familie, som skulde komme derop med et af den færøiske Handels Fartøier, og derfor passede Chefen at være der nogle Dage i Forvejen, for at have Tid til at giøre de mulig fornødne Reparationer, der ofte ere nødvendige efter en Reise — ihvorvel ikke lang — i hine stormfulde Farvande; men Skonnerten *Havfruen,* med hvilken Stiftamtmanden vilde gaae fra Kiøbenhavn, var endnu ikke ankommet; dog ventede man den hver Dag, hvorfor vi ikke kunde gaae til Søes for at manoeuvrere; thi den her hyppigt indtræffende Taage forhindrer ofte Skibe flere Dage fra at kunne anløbe Færøerne, og vi bleve saaledes nødte til at vente til d. 5. Aug. Denne Tid maatte vi see at faae det Bedste ud af, vi kunde. Foruden de sædvanlige Exercitier, skiød Mandskabet efter Tønde med Kanonerne, til stor Morskab for Færingerne. Vi lode det ogsaa i Land skyde til Skive med Geværer og Pistoler, hvilket ligeledes forskaffede os en stor Mængde indfødte Tilskuere. I denne Tid fraslog vi tillige alle vore Seil for at eftersee dem efter det meget stormfulde Veir vi havde havt, og især for at udbedre alle Rebhullerne, der havde lidt meget ved de idelige Rebninger. Corvetten blev tillige malet her, baade tilveirs, uden- og indenbords, og ved denne Leilighed gjorde vi, troer jeg, en Forandring i Corvettens Udseende til det Bedre. Den hvide Gang blev gjort tre til fire Tommer bredere, og Portene bleve malede sorte ned i Gangen. Herved fik Corvetten et langt anseeligere Udseende. Det har ofte forekommet mig at være en Anomali, at, medens Coffardiskibe bestandig males med Gange og Porte for at see ud som Orlogsmænd, disse males saaledes at de netop see saa smaa og uanseelige ud som muligt.

Officiererne anvendte denne Tid til at giøre forskiællige Udflugter til de andre Øer og længer ind i Stromøen. Jagt og Fiskerie var en meget giængs Forlystelse iblandt dem, og vi havde ofte saavel Fisk som Fuglevildt paa vort Bord ved egne Anstrængelser. Flere af Mandskabet trak sig ofte om Aftenen, efter at Arbeidet var endt, en god Ret Fisk. Den 24de Juli oplevede vi en Tildragelse, der altid har megen Interesse baade for Færingerne og de Fremmede; det var en Grindefangst.

Efter Bestemmelserne skulde Briggen *St. Thomas* være hjemme førend

Udgangen af August, og blev derfor detacheret fra Færøerne d. 1. Aug. til Reikjavik, med Ordre at forlade Island den 12te, hvis Corvetten endnu ikke da skulde være ankommet dertil. Endelig ankom den længe forønskede Skonnert den 3die, og den 5te Kl. 11 om Formiddagen afseilede Corvetten fra Thorshavn med Stiftamtmand Rosenørn og hans Familie med en Bramseils Kuling af Sydost. Samme Eftermiddag havde vi en interessant Seilads imellem store Dimon og Sandøen. Med svære Byger af Nordost fore vi imellem disse høie lodrette Klippemasser, der saae ud som uhyre befæstede Borge, og toge sig høist maleriske og majestætiske, men barske og truende ud i den mørke Belysning, Bygeveiret var Aarsag til. For første Gang havde vi nu en heldig Leilighed, der bragte os op under Ingolfs Høfde den 7de, altsaa to Dage efter at vi havde forladt Færøerne; men her fik vi atter Modvind, og den 9de med saa svær Kuling, at vi maatte lægge bi ved Fugleskiærene for klosrebet Storemersseil, Stormmesan og Fokkestagseil. Her oplevede vi det modsatte af den pludselig paakomne Storm, vi fik den 14de Juli, thi ligesom Kulingen var paa sit haardeste om Middagen, blev det pludseligt aldeles Stille, hvilken Overgang maaskee var nok saa ubehagelig som den første, da Skibet laa og rullede uden nogen Støtte, og maatte lide meget ved de voldsomme Bevægelser. Efter et Par Timers Stille fik vi dog en fiin sydøstlig Brise, der endnu samme Aften bragte os ind imellem Meelsækken og Cap Reikjanæs; men Stille og løi Kuling forhindrede os fra at ankre ved Reikjavik førend den 11te August om Morgenen Kl. 4. Her forefandt vi Briggen *St. Thomas,* som afseilede Dagen efter til Kiøbenhavn. Samme Dag ankom *le Prévoyante* paa Rheden, og det glædede os endnu en Gang at kunne samles med de franske Venner, førend vi skulde skilles, maaskee for bestandigt. Under dette vort Ophold paa Island havde de af Corvettens Officierer, der ikke kunde besøge Geiser første Gang, Leilighed til at giøre en Udflugt dertil. Corvetten skulde her vente til Kammerherre Bardenfleth var færdig med sine Althingsforretninger, og for ikke at ligge saa længe stille med Corvetten, besluttede Chefen at giøre en lille Tour til Havnefjord, for ogsaa at vise Flaget der. Vi lettede den 14de om Morgenen Kl. 8, og kom til Havnefjord lidt efter Middag, hvor vi kun laae nogle faa Dage, og den 17de seilede vi atter tilbage til Reikjavik. Samme Aften bivaanede vi et meget smukt islandsk Bal, som Byen Reikjavik gav til Ære for den kongelige Commissarius og de to Stiftamtmænd, og Aftenen efter havde vi den Fornøielse at deeltage i et lignende ombord i *la Prévoyante,* der forlod Island Dagen derpaa den 19de August.

Den 26de, efterat vore Passagerer, Kammerherre Bardenfleth og den afgaaede Stiftamtmand Kammerherre Hoppe med Familie, vare komne ombord, lettede vi for at forlade Island og søge Kiøbenhavn, og denne Hjemreise var den heldigste Tour vi havde havt hele Sommeren; thi vi løbe fra Cap Reikjanæs til Kattegattet i 5 Gange 24 Timer, og havde i den Tid kun Bramseilene

beslaaede et Par Timer. Skagen passerede vi den første September om Eftermiddagen Kl. 6; men i Kattegattet fik vi vor vante Modvind, som om Nætterne var ledsaget af svære Tordenbyger. Den 3die om Aftenen ankrede vi i Hornbeksbugten, da vi ikke kunde faae Lods; men lettede igien næste Morgen ved Daggry. Vi passerede Kronborg Kl. 7½, og ankrede paa Kiøbenhavns Rhed Kl. 5 om Eftermiddagen. Paa Vagtskibet ved Helsingør laa der Ordre til Chefen fra Admiralitetet, at Corvetten strax skulde afgaae til Kiel. Den Eftermiddag vi vare ankomne blev derfor anvendt til at udskibe alt Passagerernes Gods og complettere vor Proviant, og 12 Timer efter at vi havde ankret, nemlig Kl. 5 om Morgenen den 5te September, lettede vi igien og stode Syd efter med vestlig Vind. Vi kunde styre Cours ned til Falsterbo, men der blev Vinden sydvestlig og sydlig, og Resten af den Dag og hele den følgende Dag maatte vi krydse ned til Synden for Giedser, hvorfra den sydvestlige Vind kunde bringe os rumt op imellem Fehmern og Laaland. Den tredie Dag anvendtes til at krydse ned imod Kielerfjorden og ind ad den, og vi ankrede udenfor Slottet Kl. 3 om Eftermiddagen. Ved Kiel forefandt vi Briggen *St. Thomas,* som ved sin Ankomst til Kiøbenhavn ogsaa havde faaet Ordre at gaae herhen, og Dampskibet *Mercurius,* der commanderedes af Prem. Lieut. Albeck. Hovedhensigten med denne lille Eskadres Sendelse til Kiel var at give den store Masse af Tydskere, der i sin Tid opholdt sig i Kiel i Anledning af Landboforsamlingen, og hvoraf Mange aldrig tilforn havde seet et Krigsskib, Leilighed til at see Nogle. De benyttede sig ogsaa rigelig af denne Leilighed, thi fra det Øieblik Ankret var i Bund, ja endogsaa før det var faldet, til vi afseilede derfra, og fra den lyse Morgen til den mørke Aften, vare begge Skibene overfyldte med Fremmede, og baade Chef og Officierer gjorde sig saavel en Pligt som en Fornøielse af med saamegen Forekommenhed som muligt at vise Alle omkring i Skibet, og at besvare Enhvers Spørgsmaal paa en tilfredsstillende Maade, hvilket undertiden er vanskeligt nok, naar Spørgeren kommer fra det Indre af et stort Continent. Iblandt Andre beærede Deres Durchlauchtigheder Hertugen af Glücksborg, hans Moder Enkehertuginden og hans Tante Enkebaronesse Richthofen, født Prindsesse af Holsteen-Beck, Corvetten med deres Besøg. De bleve ved deres Ankomst og Bortgang saluterede med 15 Skud. Festhallen, hvori Landboforsamlingen om Formiddagen holdt deres Møder, og som var opført midt i Slotshaven og paa det smagfuldeste decoreret af den dygtige Hamborger-Architect Hr. Stammann, blev af Festcommitteen strax aabnet for Skibenes Officierspersonaler, der om Aftenen ofte deltoge i den Dands og Lystighed her fandt Sted. Om Aftenen, den 8de August, da hele Kielerfjorden var oplyst med Tjæretønder, afbrændte Skibene noget Fyrværkeri og nogle Blaalys, hvilke Sidste især henrykkede den talrigt forsamlede Mængde i Slotshaven. Da Mange af de Fremmede aldrig havde seet større Skibe under Seil eller Skydning fra Skibe, og da

Chefen af Festcommitteen blev anmodet om han ikke kunde foretage nogle Manoeuvrer i den Retning, tilsatte og bjergede vi Seil om Morgenen den 11te, og gjorde forskiællige Manoeuvrer dermed, dog uden at lette Ankeret, og derefter havde baade Corvetten og Briggen klart Skib, og skiøde henimod 400 Skud. Dette interesserede ogsaa Tilskuerne, der efterhaanden havde forsamlet sig i store Masser paa Kysten paa begge Sider af Fjorden, overordentligt. Mandskabet, der havde havt Landlov paa alle de andre Steder, Corvetten havde været, var ogsaa i Land her, og beviste ved deres gode Opførsel her som overalt, at de fortjente den Tillid, man viste dem.

Dampskibet *Mercurius,* der i denne Tid havde ligget ved Kiel for at giøre smaa Toure langs Kysten med Landboforsamlingen, afgik fra Kiel den 12te om Morgenen Kl. 5 til Korsør, for der at være til Hs. Majestæts personlige Tjeneste. Corvetten og Briggen afseilede først derfra Kl. 8 for at give de Fremmede Leilighed til at see Skibene under Seil. Commandanten i Kiel, Kammerherre, Oberst Høegh, havde den Artighed at lade Jægerregimentets Musikcorps følge Skibene ud af Fjorden i Fartøier, og lade dem spille »Kong Christian stod ved høien Mast«, og andre nationale Musikstykker.

En herlig Vestenvind med Mersseils Kuling bragte os fra Kiel; men her viste Corvettens Overlegenhed i Seilads over *St. Thomas* sig paa en mærkelig Maade, da den kun kunde gaae med tre Mersseil, for ikke at tabe Briggen af Sigte. Ved Midnat ankrede vi imellem Stevns Klint og Fyrskibet *Drogden,* for atter at lette næste Morgen. Kl. 8 gave vi Batteriet Sixtus vor Hilsen, 135 Dage efter at have forladt Kiøbenhavn første Gang, og ankrede kort efter paa Rheden. Dagen efter lettede vi, seilede ind til Nyløb, halte igiennem det, og vare fortøiede ved Elephanten Kl. 7, hvorpaa vi begyndte Desarmeringen. Mandagen den 20de September om Middagen strøge vi Commandoen paa begge Skibene, der saaledes vare fulgtes ad næsten hele Sommeren, taknemlige mod Forsynet, der lykkelig havde ført os igiennem Storm og Uveir, og forbi Klipper og Skiær uden et eneste Uheld, og taknemlige mod Kongen, der havde givet os Anledning til at tilbringe Sommeren i en saa gavnlig Virksomhed paa et saa herligt Skib, og paa en saa heldig, men kun for kort Expedition. At den var for kort følte vi især den Dag, Commandoen blev strøget, hvilken høitidelige Handling vi ikke kunde overvære uden en vis Veemod over at skilles saavel fra Skibet som fra saamange kiære Reisefæller, og uden en Tomhed, der maa opstaae hos enhver Sømand, naar han saa pludselig bliver revet ud fra den Virksomhed, der er hans egentlige Bestemmelse.

Middelhavet

Om Orlogsflagets Betydning for den danske Søfart paa *Middelhavet* i Slutningen af det 18de Aarhundrede i Tidsrummet fra den franske Revolution til 1801 har Kaptajnløjtnant Steen Bille ydet et meget læseværdigt og betydningsfuldt Bidrag til den danske Marine og Søhandels Historie i Beretningen om sin Fader Admiral og Geheime-Statsminister Steen Billes »Det danske Flag i Middelhavet« (jfr. Archiv for Søvæsenet 1834—39) og han skriver herom bl. a.:

»Det er dette Tidsrum, da det danske Orlogsflag viste sig i de fjerneste Farvande som en beskyttende Genius for Handel og Industrie, hævdende med Kraft og Værdighed dets værgeløse Søsters, Koffardie-Flagets Uantastelighed.

Det er dette Tidsrum som Marinen, og det vel med Ret, som stedse benævnes den gyldne Periode; thi spillede den danske Orlogsmand til andre Tider en mere glimrende Rolle, var han dog aldrig bleven brugt til noget ædlere, for Fædrelandet og Medborgerne mere nyttigt Øiemed«.

Men det vil her føre for vidt nærmere at komme ind paa Enkelthederne i denne Periode, hvor Orlogsmarinen med Kløgt og fornøden Styrke havde Lykke til baade at dæmme op for de barbariske Magter, som paa denne Tid var i deres fulde Kraft og hvis Farer for Skibsfarten altid voksede i samme Forhold som denne deltog og til at skride ind mod uretmæssige Prisedømmelser og de Opbringelser, der florerede under de europæiske Magters Kapersystemer, der var til saa megen Skade for de neutrale Nationers Skibe.

I den Periode, som Begivenhederne i Middelhavet og til Barbareskstaterne omhandler i Tidsrummet fra 1814—48, var det paa Grund af Tiderne forholdsvis faa Togter, der berørte de nævnte Farvande, og det er iøjnefaldende at bemærke, hvor megen Vægt man lagde paa at hjemføre Thorvaldsens Kunstværker fra Italien samtidig med at man selvfølgelig ikke undervurderede Betydningen af fortsat at vise Flaget baade i Middelhavet og Barbareskstaterne.

Viceadmiral C. F. Wandel har i sin Beretning om »Danmark og Barbareskerne 1746—1845« behandlet dette Emne i sin Indledning, hvor der gives

en kort historisk Oversigt over det utaalelige Uvæsen, som Barbareskerne gennemførte ikke blot ved at molestere dansk Handel og Søfart ved Sørøveri, men ogsaa til at erlægge Tribut gennem mange Aar helt op til 1845 ved at formaa den danske Statskasse til at udbetale mange Millioner Kroner selv i de alvorligste og vanskeligste Tider.

Det hedder herom:

»Lige siden det romerske Riges Forfald indtil Franskmændenes Erobring af Algier i 1830 har den Usikkerhed, som Sørøveriet skabte Handel og Søfart i Middelhavet, i 1400 Aar været det normale i dette Farvand, hvis mangfoldige og lukkede Tilflugtssteder, særlig i dets østligste Del, skabte gunstige Betingelser for det nævnte Uvæsen, der først helt ophørte i 1845.

Forholdene forværredes betydeligt ved Maurernes Forjagelse fra Spanien; de slog sig ned paa Afrikas Nordkyst i Tripolis, Tunis, Algier og Marokko, hvorfra de angreb de spanske Handelsskibe, ja endog angreb de spanske Kyster; efterhaanden angreb de alle Nationers Handelsskibe, udstrakte deres Virksomhed langt uden for Middelhavet og angreb de christne Lande, hvor de ikke ventede at finde Modstand.

For Danmarks Vedkommende kan nævnes, at i 1627 bortførte Corsarer fra Algier og Tripolis 300 Mennesker i Fangenskab fra Island, i 1629 30 Kvinder fra Kvalbø paa Færøerne, og i Kirkebogen fra Nordborg paa Als tales der i Aarene 1638, 1650 og 1664 om Indsamlinger af Gaver for at løskøbe Fanger i Barbaresk-Staterne, hvor de var solgt som Slaver og førte en sørgelig, ja ofte umenneskelig Tilværelse, naar ikke formuende Slægt og Venner kunde betale de høje Løsepenge. Det berettes, at i 1582 blev 10.000 Christne solgt som Slaver i Algier.

Europæiske Stater udrustede Expeditioner til Bekæmpelse af Sørøveriet; saaledes kan nævnes Ludvig den Helliges Togt til Tunis, under hvis Hovedstads Belejring han døde 1270, Karl den Femtes Togt til Tunis i 1535 mod Chaireddin Barbarossa, engelske, franske og hollandske Expeditioner i det 17de Aarhundrede; det lykkedes vel ved disse Expeditioner at tvinge Barbareskerne til at holde sig rolig i nogen Tid, men længe varede det sjældent, og den indbyrdes Jalousi mellem de europæiske Stater forhindrede en samlet og varig Optræden mod disse Banditter.

De større Stater lod deres Handelsskibe konvojere, men dette lod sig ikke gøre for al Sejlads, efterhaanden som Trafiken tiltog, og tilsidst maatte de nedlade sig til paa dyre Betingelser at slutte Fred med Barbareskerne, hvad der ikke var nogen absolut Garanti for uhindret Fart, thi Barbareskerne udviste Troløshed og Svig, stillede stedse større Fordringer trods højtideligt indgaaede Forpligtelser, Fordringer som Staterne maatte opfylde, og tidt nedlod de sig til den laveste Smiger for at sikre sig deres Venskab. De smaa Stater maatte følge de stores Exempel, og store Summer maatte Europa aarlig i

næsten 2 Aarhundreder betale til disse Røverstater, og denne aarlige Tribut fik ikke engang sit rette Navn, men skulde kaldes Presenter; som Hovedpart af disse blev forlangt Kanoner og Ammunition, der derefter blev anvendt mod dem, der havde givet dem.

Man regner, at i Almindelighed var den aarlige Sum, Europa betalte til Barbareskerne, ½ Million piastres fortes *), heri ikke medregnet de extraordinaire Summer for at forny Traktater, for Frikøb af Slaver, Udrustning af Krigsskibe til Konvojering og krigerske Foretagender, og disse Penge var en væsentlig Del af Sørøverstaternes Indtægt, thi en Følge af Sørøveriet var Forsømmelse af Agerbruget. Barbareskernes Land, der i mange Aarhundreder, da det hed Libyen og var beboet af Fønicere, Grækere og Romere, var et frugtbart Land, kunde nu ofte ikke brødføde sig selv, selv om der end i enkelte Perioder var Kornudførsel.

Efter Slutningen af det 18de Aarhundrede havde imidlertid Frankrig og England tilføjet Barbareskerne saa store Nederlag, at de som Regel respekterede disse Nationers Skibe, naar ikke europæiske Forviklinger lammede eller gjorde de nævnte Nationer mindre frygtede.

De vanskeligste Aar for Farten paa Middelhavet kom efter 1775, da den nordamerikanske Frihedskrig udbrød, og Frankrig i 1777 og Spanien i 1799 tog Parti for Nord-Amerika; England optraadte da med den største Hensynsløshed mod den neutrale Skibsfart. Det lykkedes Bernstorff ved Traktat med England at faa slaaet fast, hvad der var Kontrabande, men dette satte det sig helt ud over ved den franske Revolutions Udbrud. I 1794 sluttedes det væbnede Neutralitetsforbund, der skaffede den neutrale Skibsfart bedre Kaar fra engelsk Side, men i 1795 blev de franske Kaperes Optræden aldeles uudholdelig og skabte fuldstændig retsløse Tilstande, hvorfor vi lod vore Skibe konvojere. Da Napoleon i 1797 forandrede Frankrigs Politik overfor de neutrale Staters Søfart, ophævede vi ikke Konvojeringen, der som bekendt bragte os i Konflikt med England med de deraf følgende sørgelige Begivenheder.

Mærkværdigt nok blev det Frankrig, der ved Algier's Erobring i 1830 og sin Optræden over for Tunis og Tripolis satte en Stopper for Sørøveriet i Middelhavet, og ikke Havenes Behersker, England, der først i 1845 skaffede Ende paa den sidste Rest af dette Uvæsen. De europæiske Stater var representeret hos Barbareskerne ved Konsuler eller General-Konsuler, der var lovet den Diplomater tilkommende Inviolabilitets- og Exterritorialitetsret, hvilken hyppigt blev krænket i den Grad, at Konsulerne ofte ikke følte sig sikre paa Liv og Lemmer; deres Stilling var dertil vanskelig, særlig for de skandinaviske Konsuler, paa Grund af den lange Tid, ofte 2 til 3 Maaneder, før der kom Svar paa en afsendt Skrivelse, og de saaledes maatte handle paa egen Haand.

*) En piastre forte = c. 3 Kr. 50 Øre.

FORTEGNELSE OVER TOGTERNE TIL MIDDELHAVET OG GUINEA 1814—1848.

1815—1816	Briggen »Bornholm«	Kaptajn U. A. Schønheyder	29/8 —22/2	Derefter til Vestindien.
1817	Fregatten »Minerva«	Kommandørkapt. J. Krieger	1/4 —29/9	— - —
1818	— »Nymphen«	— J. C. Hoppe	1/4 — 4/11	
1825	Briggen »St. Croix«	Kaptajn M. C. Klaumann	14/5 —10/9	For hjemg. fra Vestindien
1833	Korvetten »Galathea«	— I. W. C. Krieger	29/4 —28/9	
1835	Fregatten »Bellona«	— L. de Coninck	1/5 — 5/9	
1838	— »Rota«	— H. B. Dahlerup	9/5 —25/9	
1839	Korvetten »Galathea«	— J. Seidelin	7/5 — 4/9	
1842	Fregatten »Thetis«	— C. C. Zahrtmann	28/4 —15/11	
1844	— »Gefion«	Kommandørkapt. H. G. Garde	8/5 —30/11	
1844	— »Thetis«	Kaptajn H. Aschehoug	8/5 —15/10	
1844—1845	Krigsdampskibet »Hekla«	— C. E. Mourier	7/6 — 7/5	
1844—1845	Briggen »Mercurius«	— J. Christmas	22/7 — 5/6	For hjemg. fra Vestindien.
1845	— »Ørnen«	Kaptajnljt. H. E. Krenchel	4/6 — 3/11	Guinea. Derefter til Vestindien.
1847	— »Ørnen«	— C. L. C. Irminger	14/8 —27/10	— . — - —

Konsulaterne i Barbariet var ligesom de andre danske Konsulater underlagte Commerce-Collegiet i Forbindelse med Departementet for de udenlandske Anliggender indtil d. 2. Maj 1800, da den »Kongelige Afrikanske Konsulat-Direktion« oprettedes; denne opløstes 1830, og Konsulaterne underlagdes Departementet for de udenrigske Anliggender.

I statsretlig Henseende var Regenterne i Barbareskstaterne Vasaller af Sultanen af Tyrkiet, men mere af Navn end af Gavn, idet de kun respekterede de fra Constantinopel kommende Ordrer, naar det passede dem, ja ofte ligefrem nægtede Lydighed.

Forholdene i Barbariet var som i alle østerlandske despotiske Stater, hvor Regenten er Herre over Liv og Ejendom og udskriver Skatter efter sit Hoved, men stort kender vi ikke til Livet; Konsulernes Indberetninger sagde Intet, rimeligvis fordi Konsulerne aldrig fjernede sig fra de Byer, hvor de boede, paa Grund af den herskende Usikkerhed uden for disse, og Indberetninger fra de forskellige Ambassader er rimeligvis gaaede til Geheimekabinettet, hvor de er brændt med saa meget andet ved Christiansborg Slots Brand i 1794, den eneste Maade at forklare de Lakuner, der findes i mange Archivsager denne Sag vedrørende. Vi ved dog, at Udviklingen ligesom i alle Lande var stillestaaende, Levevis, Sæder og Klædedragt var som paa Muhameds Tid, og Konsul Schousboe i Marokko udtaler 1805, at han føler sig hensat i det gamle Testamentes Patriarkers Tid.

Alle Staterne undtagen Marokko havde en tyrkisk Garnison, der ved sine krigerske Egenskaber i Modsætning til de blødagtige Maurer skulde være en Sikkerhedsvagt for Regenten og holde Ro i Landet, men de blev tidt ved deres anmassende Optræden en Kilde til Urolighed, der kunde gaa saa vidt, at de ind- og afsatte Regenten.

Algier havde en Garnison paa 12—14.000 Tyrkere, men dette Tal var ofte langt mindre, naar Tyrkiet selv havde Brug for Soldater.

Aar efter Aar nærlig et Aarhundrede maatte Danmark finde sig i disse Fyrsters Svig, Troløshed og Havesyge, en Skæbne vi delte med de fleste Stater i Europa, ja selv Amerika, et Forhold, der som nævnt skyldtes de store Staters og disses Statsmænds indbyrdes Jalousi og Mistænksomhed.«

MIDDELHAVSTOGTERNE

Briggen *Bornholm,* der oprindelig var bestemt til Vestindien med Kaptajn W. A. Schønheyder som Chef, fik forinden Afgang fra København en særlig Mission til Middelhavet, hvor Barbareskerne til Stadighed truede den danske Skibsfart, og den særlige Anledning til den ændrede Bestemmelse var følgende:

Siden den i Aaret 1797 med Tripolis afsluttede Fred havde ingen Krig med denne Barbaresk Stat fundet Sted; vel havde Pashaen nogle Aar efter gjort Fordring paa at faa de samme aarlige Presenter som Algier, men dette Mel-

ham saa hurtigt som muligt til sin Bestemmelse foreslog Direktionen endvidere, at den til Vestindien bestemte Brig *Bornholm* maatte føre ham derhen, og at en Fregat maatte afsendes til Middelhavet, saasnart Omstændighederne maatte tillade det.

For Legationsraad Nissen foreslog Direktionen, at hans Instruktioner maatte gaa ud paa:

at yde saameget af de forlangte 200.000 Piastres som var nødvendig for Fredens Genoprettelse;

at det paalagdes ham, næst Fangernes Løsladelse, der var at anse som en væsentlig Betingelse for Fredens Afslutning, efter Evne at bevirke de beslaglagte Skibes og Ladningers Tilbagelevering uden dog at gøre dette Punkt til en ufravigelig Betingelse for Freden;

at han imidlertid vel skulde vogte sig ved nogen udtrykkelig Renunciation paa Skibe og Ladninger at give det Udseende af, at de vare anvendte til Fredens Erhvervelse, da man derved senere kunde blive udsat for Reklamationer fra Ejerne, hvorimod det var ønskeligt, saafremt de erholdtes tilbage at faa anført i Conventionen, hvormeget af den ydede Sum, der var anvendt i dette Øjemed;

at Legationsraaden først skulde begive sig til Malta for at indhente Underretning om Stillingen i Tripolis og at Konsul Carstensen, som nu befandt sig paa Malta, maatte beordres til ved Underhandlingerne aldeles at følge Legationsraad Nissens Forskrifter.

Under 25. og 30. August approberede Kongen disse Forslag og derpaa udstedtes der følgende Instruks for Briggen *Bornholm* i September forinden Afgang til Middelhavet:

Instruks hvorefter Vi Frederik den Sjette etc.

allernaadigst ville, at Chefen for Vor Brig *Bornholm,* Os elskelige Kaptajn og Ridder af Dannebroge Ulrich Anthon Schønheyder skal paa det ham anbefalede Togt til Middelhavet og Vestindien sig allerunderdanigst rette og forholde.

1.

Saasnart Briggen *Bornholm* er sejlklar og Legationsraad og Ridder Nissen, som skal følge med den til Tripolis, er kommet ombord, haver Du at afsejle med den til Malta, og dernæst efter bemeldte Legationsraad Nissens nærmere Rekvisition til Tripolis.

2.

Da Paschaen i Tripolis, skønt han ingen Krig har erklæret imod os, dog har ladet opbringe af Vores Undersaatters Skibe, saa maa Du iagttage den samme Forsigtighed, som om vi virkelig var i Krig med ham. Til den Ende

lemværende ordnedes uden krigerske Forviklinger ved Konventionen af 7. August 1802, hvorved der tilstodes ham en ekstraordinær Present af 3000 Piastres samt 5000 Piastres aarlig Betaling mod at Pashaen lovede Fred og Venskab i 5 Aar.

Ved Traktatens Udløb i 1807 forlangte Pashaen 30.000 Piastres og 150 Ctn. Krudt for en Forlængelse af Freden paa 10 Aar; men da Krigen udbrød herhjemme, fandt man ingen Anledning til at ofre Penge paa ekstra Foranstaltninger, da der ikke var nogen Skibsfart at beskytte, saalænge Krigen varede; blot man kunde opnaa at vedligeholde Freden med Tripolis for ikke at faa de store Bekostninger, som en Fredsslutning med en Barbaresk Stat altid medførte, var man tilfreds, og Danmark vedblev derfor at betale 5000 Piastres aarlig til Pashaen af Tripolis.

Pashaen syntes tilfreds med denne Ordning og lod det danske Konsulatsflag vaje, men lod dog forskellige Gange falde Ytringer om, at han ikke havde opgivet sin Fordring af 1807, men at han ved Tid og Lejlighed vilde gøre den gældende.

En saadan Lejlighed frembød sig, da Skibsfarten herhjemme var kommen i Gang efter Fredsslutningen i 1814. Uden at udtale sig til Konsulen derom lod Pashaen i Foraaret 1815 sine Korsarer opbringe en halv Snes danske Skibe, og saasnart de første fem var ankommet til Tripolis, lod han den nysudnævnte og nysankomne Konsul Carstensen meddele, at han som Ultimatum nu forlangte 200.000 Piastres at betale inden 3 Maaneder for Fredens Fornyelse paa 10 Aar paa de gamle Vilkaar og Skibenes og Ladningernes Tilbagegivelse. Desuden optraadte Pashaen saa brydsk overfor Konsulen, at denne fandt sig foranlediget til at nedhale Flaget paa Konsulatet, overlade Forretningerne til den amerikanske Konsul og afrejse til Malta.

Den 30. September beretter Konsul Carstensen fra Malta, at den amerikanske Konsul har meddelt ham, at Pashaen vil slutte Fred mod at beholde Skibe og Ladninger, faa 35.000 Piastres straks og 5000 Piastres aarlig, anerkende den danske Konsul, hvis denne garanterer Ratifikationen, og at ingen danske Skibe vil blive opbragt, indtil Svaret indløber. At Pashaen saaledes betydeligt havde nedstemt sine Fordringer skyldtes sikkert Pression fra engelsk Side, idet Guvernøren paa Malta havde sendt Oberst Hinkly til Tripolis for sammen med den britiske Konsul der at udøve Tryk paa Pashaen til Fordel for Danmark.

Saasnart Konsulens Rapport herom, af 26. Juni 1815, ankom til Danmark, indstillede »den afrikanske Consulats Direktion«, hvoraf Steen Bille var Medlem, for at forebygge den Fare, som truede den danske Skibsfart, saa hurtigt som muligt at sende en Forhandler til Tripolis, og foreslog hertil Legationsraad Nissen, som tidligere havde været Konsul i Tripolis og deltaget i Afslutningen af Konventionen af 1802 sammen med Koefod. For at befordre

maa Du anløbe Tripolis med Parlementair Flag og ikke sende noget Fartøj iland, forinden Du fra Land har erholdt Sikkerhed m. m.

3.

I Middelhavet forbliver Du saalænge Legationsraad Nissen finder det nødvendigt og imidlertid retter Dig efter hans Dispositioner.

4.

Skulde imod Forventning Legationsraad Nissen ikke hos Paschaen af Tripolis kunne tilvejebringe den gode Forstaaelse, som forhen har hersket mellem Os og ham, men Krig derimod maa finde Sted, bliver det en Selvfølge, at Du forbliver i Middelhavet indtil videre, og haver Du da, indtil en større Force herfra kan ankomme, efter Evne og Omstændighederne at beskytte vore Handelsskibe mod Tripolitanerne.

5.

Men naar Legationsraad Nissen ej længer skulde finde Din Nærværelse med Briggen i Middelhavet nødvendig, haver Du at afsejle til Vore vestindiske Øer, hvor Du melder Dig til Vor Generalgouvernør og underlægger Dig hans Kommando, samt meddeler ham Genpart af denne Din Instruks og de Ordrer, som maatte tillægges Dig; dog kun forsaavidt samme angaar Tjenesten i Vestindien.

6.

Forinden Du forlader Middelhavet, indkøber Du i Malaga Vin og andre Forfriskninger til Mandskabet paa Rejsen, hvilket alt maa ske under Karantaine. — Skulde uforudsete Hindringer møde Dig for at faa Vin i Malaga, maa Du anløbe Madeira for der at købe Vin med videre fornødent.

7.

Saavel med Posten som med Skibslejlighed haver Du at sende Vort Admiralitet og Kommissariats Kollegium fuldstændige Rapporter om Alt det, som er forefaldet paa Din Ekspedition.

8.

Iøvrigt retter Du Dig efter Søe-Krigsartikelsbrevet og de samme vedhæftede Tillæg samt bruger forsvarlig Konduite og Sømandsskab.

Givet i Vor Kongelige Residentsstad Kjøbenhavn d. 2. September 1815.

Under Vort Kongelige Segl.

Den 29. August 1815 hejste Briggen Kommandoen for et Togt, som skulde

blive paa over to Aar; den 8. September afsejlede den fra Københavns Rhed; ankrede om Eftermiddagen d. 9. paa Helsingørs Rhed; lettede herfra d. 10. og stod Kattegat ud; men paa Grund af Modvind søgte den Havn i Øster Risør fra 13.—15. September.

Den 19. September passeredes Dover, og Rejsen gik videre gennem Kanalen, men d. 27. September, da Skibet befandt sig 50 Mil SO for Ushant, maatte Skibet vende om og søge ind til Plymouth, hvortil det ankom d. 30. September; Aarsagen hertil skriver Chefen at være: »En af Hagerne paa Røstskinnen og 2 andre Røstskinners Bolte er brækkede agter paa Bagbords Side, saa at kun to Hovedtouge vare til Mastens Støtte. Briggens mere end almindelige voldsomme Overhalinger i de flere Dages haardt Vejr og den svære Rejsning, men især de brede, næsten ved Vandet placerede Røsters Slag i Søen, er Aarsag til at disse Ting ikke har kunnet holde. — Ved Længer gennem 2 af Bougportene forstøttedes Masten saa godt muligt, men ikke saa tilstrækkelig at det vilde være sømandsmæssigt dermed at holde det krydsende. Vi har mistet vor Hækjolle ved at Bommen, hvis Disker begge ere sprungne, faldt ned paa og brækkede Jollebommen; Fartøjet blev vel hængende i sin Brog, men saa løst, at det ved Duvning tog Vandet og efter en Times Forsøg paa at bjerge det, mistedes det. — Røstet har givet sig betydelig opefter. Briggen behøver Kalfatring uden- og indenbords; især forude over Brødkammeret er Dækket læk.«

Chefen søgte Assistance hos det kgl. Værft, men det kunde ikke ske uden stor Tidsspilde, og han maatte derfor gaa til privat Skibsbyggeri.

Foruden at reparere de ovennævnte Skader blev Masterne gjort 4′ kortere i Lighed med, hvad der forhen var sket paa Briggen *Lolland* med et tilfredsstillende Resultat.

Den 20. Oktober forlod Briggen Plymouth og fortsatte Rejsen; anløb Malaga d. 14. til 16. November for Proviantering, hvorefter den fortsatte østefter med skarpladte Kanoner. Under 10. September havde nemlig Kollegiet tilskrevet Chefen:

»Efter indløbne Breve fra Konsul Carstensen i Tripolis, dateret 1. Juli d. A. ere alle den tripolitanske Paschas Korsarer løbne i Søen for at optage danske Skibe. — Bemeldte Korsarer ere 9 i Tallet, alle med Latinsejl undtagen een Korvet paa 16 Kanoner, som er gaaet gennem Strædet ved Gibraltar. Dette undlader man ikke at tilkendegive Hr. Kaptajnen til fornøden Efterretning.«

Paa Vejen fra Malaga til Malta indtraf følgende Begivenhed efter Chefens Rapport: »Mellem Øen Pantelaria og Kap Bon observeredes en tremastet Barbarine Korsar, der tilligemed et Fartøj med Latinsejl laa opbraste omtrent 2 Mil fra os. Vi gjorde Jagt paa dem, og da vi gav et Skud efter dem, hejste den rødt Flag og Vimpel og gav et Skud og flygtede omtrent mod den tunesiske Rhed Hammenet. Vi nærmede os den saa betydelig, at vi efter en Times Jagt

næsten naaede med nogle Skud af Bougkanonerne; men da Kulingen efter den Tid døde af, havde vi ingen Fordel over den og ophævede ved Solens Nedgang Jagten, for uvis om, til hvilken af de tre Barbarine Magter, den henhørte, at undgaa ubehagelig Fejltagelse i den Henseende, som ved at angribe den om Natten lettelig kunde ske — og fortsatte vor Kurs til Malta,« hvortil Skibet ankom d. 27. November.

Her kom Konsul Carstensen ombord, og den 4. December afsejlede Briggen ladende de lange Kanoner med Skraa; d. 10. ankom den til Tripolis under Parlementairflag, og da der fra Fortet ogsaa blev hejst Parlementairflag, ilandsattes Etatsraad Nissen og Konsul Carstensen med Briggens Chalup.

Derefter holdt Briggen krydsende tæt udenfor Havnen til d. 14., da en Storm af Nord, der varede 3 Dage, nødte den til at forcere østefter for at klare Landet. Først d. 23. December befandt Briggen sig igen udenfor Havnen ved Tripolis, og underrettedes da af Etatsraad Nissen om, at Freden var sluttet den 21. December. Da Flaget blev hejst paa det danske Konsulat-Hus, saluteredes det fra Fortet med 21 Skud og derefter af Briggen med lige Antal. Briggen indløb derefter i Havnen, hvor den fra Fortet blev saluteret med 21 Skud, som betakkedes med lige Antal. Samme Eftermiddag saluteredes Konsul Carstensen med 7 Skud.

Freden med Tripolis resulterede i Traktaten af 13. Januar 1816, der lød:

Art. 1.

At regne fra idag og ved Enden af 9 Aar skal der være Fred og god Harmonie mellem hans hellige Højhed Sidi Jousef Pascha Caramanli og H. M. Kongen af Danmark, og den gamle Traktat er fornyet undtagen de herefter tilføjede Bestemmelser.

Art. 2.

Danske Skibe, som mødes i Søen med Tripolis Korsarer, vil i det ovenfor nævnte Tidsrum ikke blive molesterede.

Art. 3.

Ved den Betaling af 30.000 spanske Piastres, som er ydet Paschaen, deri indbefattet den aarlige Tribut paa 5.000 Piastres, er alle Uoverensstemmelser, som eksisterede mellem Regenten og den danske Regering, bilagte i Mindelighed.

Art. 4.

At regne fra Traktatens Dato, d. 13. Januar 1816 skal den danske Regering aarlig betale en Gave af 5.000 Piastres til hans hellige Højhed Paschaen.

Art. 5.

Den danske Regering forpligter sig til og lover ikke at laane sit Flag eller give Pas til saadanne Nationers Skibe, som ere i Krig med den tripolitanske Regering.

Da Pashaen ikke vilde underskrive Traktaten eller frigive de danske Fanger, før de 30.000 Piastres var betalt, fik Konsul Carstensen Ordre til at afsejle med Briggen *Bornholm* til Malta og se at skaffe Pengene tilveje der. Den 28. December afsejlede Briggen og ankom næste Dag til Malta.

1816. Briggen *Bornholm*

laa ved Aarets Begyndelse i Maltas Havn for at modtage de 30.000 Piastres, der ifølge Traktaten skulde betales til Paschaen af Tripolis. Efter at Pengene var komne ombord, afsejlede Briggen d. 6. Januar medtagende Konsul Carstensens Familie. Ankomst til Tripolis d. 11., hvor Pengene samme Dags Aften blev afleverede til Etatsraad Nissen. Ved Ankringen i Havnen tog Skibet Grunden, men kom flot efter en halv Times Forløb.

Under Opholdet i Tripolis havde Chefen og Officerer Audiens hos Paschaen og modtog derefter ombord de sædvanlige Presenter, der efter Brug saluteredes med 3 Skud.

Efter at have endt sine Forretninger indskibede Legationsraad Nissen sig paa Briggen d. 18. Januar om Aftenen tilligemed 6 Skibskaptajner og 40 Matroser, der havde været i tripolitansk Fangenskab.

Næste Dag afsejlede Briggen fra Tripolis til Livorno, hvortil den ankom d. 26. s. M., og to Dage efter gik Legationsraad Nissen og de fra Tripolis medtagne Søfolk i Land.

Den 1. Februar afsejlede Briggen fra Livorno for at gaa direkte til Vestindien, men paa Grund af en contrarig Rejse, anløb den Malaga fra den 19. til 21. Februar for at provitionere, afsejlede Natten mellem den 21. og 22. og paabegyndte derefter Rejsen til Vestindien, hvortil den ankom den 20. Marts.

1817. Fregatten *Minerva.*

Under 24. Januar 1817 havde Kongen resolveret, at en Fregat skulde udsendes til Vestindien til Afløsning af Briggen *Bornholm.*

Til Togtet foreslog Kollegiet Fregatten *Minerva* med Kaptajn Stibolt som Chef og udbad sig Tilladelse til at udkommandere 8 à 10 yngre Officerer, i Stedet for de reglementerede 5 for at give flere Søofficerer Fart. Under 23. Februar approberede Kongen Forslagene med Undtagelse af, at han bestemte Kommandørkaptajn Johannes Krieger som Chef. Denne Bestemmelse

var begrundet i, at Krieger, da han i Januar Maaned hørte, at en Fregat skulde udrustes, indsendte Ansøgning til Kongen om at maatte faa denne Kommando, skønt han egentlig stod udenfor Nummer. Efter i 1811 at have erobret en stor Konvoy paa 48 Skibe havde han tilbudt at give Afkald paa Kompagni og Gage som Officer til Fordel for Marinen, da han ved Prisepengene havde faaet tilstrækkelige Midler til at leve af i Fremtiden for sig og sin Familie, men udbad sig Tilladelse til at beholde sit Nummer og sin Anciennitet i Marinen. Kollegiet, som fandt Tilbudet roesværdigt anbefalede, og Kongen approberede det, og i 1815, ved Reduktionen, blev hans Forhold fastslaaet saaledes, at han blev staaende i Nummer, men uden Gage. Da det i Januar 1817 bestemtes, at en Fregat skulde udrustes, var han en af de ældste Kaptajner og som saadan berettiget til at faa Kommandoen; Dagen forinden han indgav sin Ansøgning, avancerede han til Kommandørkaptajn. Som Motiv for sin Ansøgning gav han, at han ønskede endnu engang at komme til Søs. Da han var en fra Krigen fortjenstfuld Officer, bevilgede Kongen hans Ansøgning, men i den Tid, han var Chef for Fregatten, fik han kun Lønning og Diætpenge som Kaptajn.

For at fremme Ekviperingen bestemtes det, at Vimplen maatte hejses og Køkkenet tændes indenfor Bommen, hvorved man ogsaa slap for at anbringe det til Fregatten indkaldte Mandskab i Land.

Men det gik med Fregatten ligesom med Briggen *Bornholm* i 1815, at inden den kom afsted, fik den en anden Mission før Togtets Begyndelse. Under 4. December 1816 havde nemlig Konsul Carstensen i Tripolis indberettet, at trods de kraftige Forholdsregler, som England i forrige Aar havde foretaget mod Barbareskerne, rustede Tripolis sig øjensynlig til et kraftigt Korsartogt i det kommende Aar, og det maatte hovedsagelig være rettet mod Danmark, hvis Fred med Tripolis hverken var beskyttet af engelsk Garanti eller en Sømagt i Middelhavet; ja man var endog af den Formening, at Danmark slet ingen Sømagt havde; desuden var det Rygte udbredt i Tripolis, at Danmark havde paataget sig at laane Hamborgerne sit Flag til Beskyttelse mod Barbareskerne, hvilket lettelig kunde tjene til Paaskud for Opbringelse af danske Skibe. At der fandtes en Traktat mellem Danmark og Tripolis om Fred i et vist Tidsrum, havde intet at sige, thi Barbareskerne overholdt kun Traktater, saalænge de ikke troede, at der var større Fordel ved at bryde dem.

Sin Indberetning herom til Kongen ledsagede »Den afrikanske Consulat-Direktion« med Forslag om at lade den til Vestindien bestemte Fregat først gaa til Middelhavet saavel for at sikre mod Opbringelser som for at gengive det danske Handelsflag den Kredit, det ellers stedse havde været i Besiddelse af, og under 12. Februar approberede Kongen Forslaget.

Saasnart det var bestemt, at Fregatten skulde til Middelhavet, benyttede den afrikanske Consulat-Direktion Lejligheden til Løsning af en anden Sag.

Ifølge Konventionen af 14. Januar 1816 skulde Danmark aarlig betale 5.000 Piastres til Tripolis; men gentagne Gange havde Pashaen udtalt til Konsul Carstensen, at han meget gerne vilde have 15 à 20 Stkr. 24 ℔ Jernkanoner og 6.000 Jernkugler til et Skib under Bygning, og at han var villig til at tage dem mod Likvidation i den aarlige Present; Direktionen havde hidtil ikke ment at kunne gaa ind paa denne Ordning af Sagen, da Transporten med privat Skib ikke kunde betale sig; men naar den nu kunde faa Kanonerne med Tilbehør frit sendt med Fregatten, saa Sagen anderledes ud, og da Marinen havde et større Antal 24 ℔ Jernkanoner tilovers fra de kasserede Rokanonbaade, og som den velvilligst vilde overlade Direktionen for 34 Rbd. S.V. pr. Skippund, vilde det absolut være et fordelagtigt Foretagende for Staten, som bl. a. undgik Vekselomkostningerne og indstillede derfor, at Fregatten maatte medtage saamange 24 ℔ Kanoner med Tilbehør, som den kunde, og aflevere dem til Konsul Carstensen.

Under 5. Marts approberede Kongen Forslaget; Fregatten medtog 12 Stkr. 24 ℔ Jernkanoner og 720 Kugler, for hvilke der blev likvideret 4.530 spanske Piastres — og Marinen fik 8.492 Rbd. S.V. til en haardt tiltrængt Komplettering af sine Beholdninger.

Fregatten *Minerva*'s Udrustning bød paa to Nyheder. Ved Rescript af 9. Marts 1817 havde Kongen bestemt, at »Espingoler«, et i Nordamerika opfundet Haandvaaben, skulde medgives fremtidige Udrustninger, og paa Kollegiets Forespørgsel bestemte Kongen, at Fregatten skulde have 20 Stkr. 3 løbede Espingoler og desuden skulde den medtage 10 Stkr. Espingoler af samme Slags til hver af de to vestindiske Skonnerter; hver Espingol skulde medgives 15 Ladninger.

Minerva var det første danske Orlogsskib, som medførte Søur, idet Kongen ved Rescript af 13. April tillod Chefen for Fregatten af Kaptajn Steffensen at købe et Brockbanks Søcronometer for 300 Specier, som Kollegiet skulde anvise ham; efter endt Togt skulde Uret afleveres til Søkortarkivet, hvorfra det i Fremtiden kunde udlaanes til Skibschefer, der gik paa Ekspedition.

For Togtet modtog Chefen følgende Instruks:

Instruks.

§ 1.

Saasnart Fregatten *Minerva* er sejlklar, har Du med den at afsejle til Middelhavet og at anløbe alle 4 Stæder i Barbariet, hvor der er kgl. Consulater, nemlig først Tripolis, derefter Tunis, saa Algier og tilsidst Tanger, for at vise det danske Orlogsflag, der i en Række af Aar ei har været seet i Middelhavet, og for at betage Barbareskerne den Tanke at Danmark ei mere har Krigsskibe.

§ 2.

Til Consul Carstensen i Tripolis afleverer Du de Dig medgivende 12 Stkr. 24 ℔ Jernkanoner samt 720 Kugler og modtager Consulens Qvittering for samme, og da det er almindeligt, at Pashaer i Tripolis forlanger Krudt af Krigsfartøjer, som komme paa hans Rhed, saa bliver Fregatten medgivet nogle Foustager Krudt, for i dette Tilfælde at give ham en Present, hvilken dog efter Overlæg med Consulen maa giøres saa sparsomlig som mulig.

§ 3.

Endskiøndt man efter de fra de kgl. Consulater indløbne Rapporter maa holde sig fuldkommen overbevist om, at Danmark for Tiden er i den bedste Forstaaelse med alle barbariske Magter, kan man dog tænke sig Muligheden af, at en eller anden uforudseelig Hendelse heri kunde have frembragt nogen Forandring. — I det Tilfælde derfor, at Du af vedkommende Consul maatte komme til Kundskab om, at danske Skibe vare opbragte uden strax at være friegivne, og at Fredsbrud altsaa var at befrygte, maa Fregatten ei forlade Middelhavet før efter nærmere Ordre, men derimod skal Du med den søge at afgive den Hiælp, som er mulig til Skibsfartens Forsvar, samt efter Overlæg med Consulen, lade Fregatten tage Station eller krydse paa saadanne Steder, hvor det kan ventes at træffe hjemvendende Corsairer.

§ 4.

Naar Du derimod har funden Sagernes Stilling med Hensyn til Barbareskerne saaledes, som man har den fuldkomneste Grund til at formode, nemlig at den gode Forstaaelse finder Sted med dem alle, og Du har ladet Fregatten see paa de i § 1 anførte Steder, er Fregattens Expedition i Middelhavet at ansee som tilendebragt.

§ 5.

Naar Du saaledes kan forlade Middelhavet, har Du strax at tiltræde Rejsen med Fregatten til Vore vestindiske Øer, hvor Du, ved Ankomsten dertil, melder Dig til Vor Generalgouvernør sammesteds, og meddeler ham Gienpart af denne Din Instrux og de Ordrer, som maatte tillægges Dig, dog kun forsaavidt samme angaar Tienesten i Vestindien.

§ 6.

Som bemeldte Generalgouvernør er betroet den øverste Commando over Vore vestindiske Øers Forsvar, saa henvises Du til ham, og som en Følge heraf, intet foretager Dig uden hans Ordre eller med hans Samtykke, forsaavidt dette kan indhentes.

§ 7.

Naar Du under Dit Ophold i Vestindien med Fregatten løber ind i St. Thomas Havn maa Du ei udøve nogen Commando eller Jurisdiction i Havnen, uden Commandantens Samtykke eller Ordre; thi i Generalgouvernørens Fraværelse er den derværende Commandant den Højstkommanderende, saavel paa Øen som i Havnen.

§ 8.

Endskiøndt en Søekrig imellem de europæiske Magter, hverken finder Sted eller er at formode, paalægges det dog Dig i indtræffende Tilfælde aldeles at holde Dig den mellem Rusland og England under 5/17 Juni 1801 sluttede og af Danmark under 8/20 October s. A. tiltraadte Convention (hvoraf følger et Exemplar) efterretlig.

§ 9.

Saavel med Posten som med Skibslejlighed, har Du at sende Vort Admiralitets- og Commissariats-Collegium fuldstændige Rapporter om Alt det, som er forefalden paa Din Expedition.

§ 10.

Iøvrigt retter Du Dig efter Søkrigsartikelbrevet og de samme vedhæftede Tillægge, samt bruger forsvarlig Conduite og Søemandskab.

Givet i Vor kgl. Residencestad Kiøbenhavn d. 12. April 1817.

Under Vort kgl. Seil
Frederik R.

Den 1. April hejstes Kommandoen inde i Flaadens Leje, hvor Skibet allerede havde fornemme Besøg ombord, saaledes d. 6. April af Prinsesse Juliane og den 8. af Admiral Herbst og Admiral Krieger, Broder til Chefen. Iøvrigt forløb Togtets første Del saaledes:

11. April Fortøjede paa Københavns Rhed.
19. — Kl. 6¾ Fm. afsejlede fra København og ankrede Kl. 11 Fm. paa Helsingør Rhed.
23. — Lettede og stod Sundet ud, men gik tilbage til Helsingør paa Grund af Modvind.
28. — Lettede og afsejlede for godt.
4. Maj Downs Rhed paa Grund af Modvind.
7. — Lettede og stod Kanalen ind; om Aftenen c. Kl. 9, mellem Dungeness og Beachyhead, oversejlede Fregatten med Vinden ret agter ind og alle Sejl til, løbende 7 à 8 Mils Fart i diset Vejr en lille Fiskekutter paa 19 Tons, *John & Juete,* af London.

Kutteren laa til Ankers med Sejlene hejst, men blussede ikke; af Skibets Besætning paa 4 Mand druknede Skipperen og 2 Mand, medens den fjerde blev reddet ombord i Fregatten og senere landsat med Lodsen. Fregattens Jagerbom og Pyntenet knækkede.

Samtidig med at meddele Kollegiet om Paasejlingen sendte Chefen en Beretning derom til den danske Gesandt i London, Geheimekonferentsraad Edm. Baucke. Undersøgelsen i England gav som Resultat, at Fregatten *Minerva*'s Chef og Besætning var ganske uden Skyld i Ulykken, da Fiskekutteren hverken havde vist Lys eller blusset, som den skulde. Gesandten mente imidlertid, at det vilde gøre et godt Indtryk i England, om der af kgl. Naade blev tilstaaet Ejeren af Fartøjet, William Hopkin, af Woolwich, og den reddede Matros John Sutten en Godtgørelse for, hvad de havde mistet, hvilket var særlig følelig for Fartøjets Ejer, en Godtgørelse som, efter hvad der var fremkommet, kunde sættes til 345 £ 10 sh. ialt, 320 £ til Ejeren af Fartøjet og 25 £ 10 sh. til Matrosen.

Paa Forestilling fra Departementet for de udenrigske Sager resolverede Kongen d. 4. Juni, at ovennævnte Beløb maatte udbetales, desuden skulde Gesandtens Mening indhentes om, hvad der burde tilstaas den afdøde Skipper William Pearce's uforsørgede Børn (herom er intet siden fundet).

17.—23. Maj i Malaga; Proviantering og Vandfyldning.

31. Maj ankom Fregatten til Tripolis, sin første Station paa den nordafrikanske Kyst; saalænge den opholdt sig paa denne, opsattes Entrenettene hver Aften; »Spejlene« udtoges af Kanonerne, og Skildvagterne havde skarpladte Geværer.

Saa hurtigt som muligt udlossedes de medbragte Kanoner og Kugler, som modtoges af Konsulen, som derefter overleverede dem til Paschaen, der likviderede 4530 spanske Piastres i den traktatmæssige Present for Aaret 1817; desuden fik han af Chefen foræret 6 Foustager Krudt. Chefen med Officerer havde Audiens d. 2. Juni hos Paschaen, som var meget tilfreds med det modtagne, og Fregattens Besøg havde i det hele en meget god Virkning, saa at Chefen den 5. Juni kunde forlade Tripolis med den Overbevisning, at det gode Forhold mellem Danmark og Paschaen foreløbig var i Orden.

9.—16. Juni. Tunis Rhed. En Uges Tid forinden Fregattens Ankomst hertil havde den tunesiske Søminister presenteret en lang og dyr Ønskeseddel for den danske Konsul, Cancelliraad Gierlev, og som omfattede følgende Materiel til en 30 Kanons Fregat:

30 Master og Stænger af forskellig Størrelse,
2 Ankertouge af hver af Dimensionerne 18", 16", 14", 12", 10", 8" & 7",

500 Ctn. Tougværk paa 6" til 1½",
De til en Fregat nødvendige Blokke,
200 Bjelker af 4" Længde og 15" Tykkelse,
200 Ctn. russisk Sejldug,
200 » Beg,
200 » Tjære,
30 Stkr. 24 ℔ Kanoner med Rapperter,
6.000 » » Kugler,
10.000 » 18 ℔ Kugler,
2.000 » Knipler (Lænkekugler).

Motiveringen for at fremsætte dette Ønske var, at den Aaret iforvejen modtagne Present ikke havde været stor nok, og at der var gaaet 8 Aar, siden den forrige Present var modtaget. Konsulen protesterede kraftigt mod Berettigelsen af at stille en saadan Fordring og hævdede, at efter at Danmark havde maattet afstaa Norge til Sverrig, var dets Handel paa Middelhavet bleven meget mindre, saa at den sidst afgivne Present var nøje afpasset derefter. Ved en Samtale med den tunesiske Førsteminister udtalte denne, at han ogsaa fandt de af Søministeren fremsatte Fordringer ubetimelige, og dermed mente Konsulen, at Sagen var bragt ud af Verden.

Kort Tid efter ankom Fregatten, og under en Audiens hos Beyens ældste Søn og Medregent, som Chefen og Officerer havde sammen med Konsulen, blev der paany fremsat de samme Ønsker. Der blev svaret, at Danmark paa Grund af Nødvendigheden af selv at bringe sin Sømagt i Orden ikke kunde afse en saa betydelig Gave af den Slags; men det endelige Resultat af den lange Diskussion om Spørgsmaalet blev, at den tunesiske Regering ønskede, at den danske Konsul skulde skrive hjem til sin Regering om at sende den omtalte Present.

Da man vidste, at tre tunesiske Krydsere var gaaet op i Nordsøen, ja havde strakt deres Togt lige til Mundingen af Elben, og at den sandsynligste Hensigt med dette Togt var at kapre danske og hamborgske Skibe, mente Chefen i Overensstemmelse med Konsulen og i Henhold til sin Instruks, at det vilde være rigtigst, om Fregatten blev i Middelhavet til Kongens nærmere Ordre kunde indhentes, til hvilket Tidspunkt Konsulen vilde kunne skaffe sikrere Oplysninger om den tunesiske Regerings Tænkemaade og vore Forhold dertil. Man vilde da ogsaa sikkert have faaet Efterretning om, hvad de tunesiske Krydsere foretog sig i Nordsøen.

Chefen indberettede derefter til Kollegiet, at han vilde fortsætte Togtet langs den nordafrikanske Kyst, derefter gaa til Gibraltar for at faa Sundhedspas og om mulig Efterretninger om de tunesiske Krydsere og derfra til Malaga for at kalfatre Skibet inden- og udenbords og afvente Ordre hjemmefra.

23.—26. Juni i Algier, hvor Forholdet til Beyen syntes at være i den

bedste Orden, efter at han i Marts Maaned havde faaet sine Presenter, og Audiensen hos Beyen forløb under de venskabeligste Former.

8. Juli i Tanger, hvor Chefen fandt alt i Orden.

9.—12. Juli i Gibraltar, hvor Skibet fik Sundhedspas. Her fik Chefen Underretning om, at den ene af de tre tunesiske Korsarer var undsluppen de engelske Krydsere, og efter at have været baade i Tanger og Gibraltar havde den for 8 Dage siden sat Kurs Vestefter. De to andre Korsarer var blevne optagne af engelske Krydsere og derefter ledsagede Kanalen ud og Anføreren for dem tilkendegivet i den engelske Regerings Navn, at dersom de igen indfandt sig i disse Farvande, vilde det blive anset som Brud paa Traktaten mellem Storbritannien og Tunis.

12. Juli—14. September. Malaga. Efter at den paa Grund af sit i Gibraltar erhvervede Sundhedspas kunde lægge ind i Malaga, paabegyndtes Skibets Eftersyn, som var fuldendt d. 6. August; men først d. 13. September kom den længe ventede Ordre hjemmefra, der gik ud paa, at Kongen under 12. August havde resolveret: Fregatten *Minerva* skal forblive i Middelhavet, indtil Vor Konsul i Tunis har underrettet Fregatchefen om, at Beyen i Tunis har antaget de af Vor afrikanske Konsulat-Direktion i Forslag bragte Punkter — i modsat Fald maa Fregatten blive i Middelhavet indtil nærmere Ordre.

Som Følge heraf beordrede Kollegiet Chefen til straks at afsejle til Tunis og aflevere medfølgende Brev til Konsulen, af hvem han derpaa vilde blive meddelt, hvorvidt han straks kunde tiltræde Rejsen til Vestindien eller skulde forblive i Middelhavet til nærmere Ordre.

Brevet til Konsulen meddelte, at Regeringen overvejede til næste Aar at tilstille den tunesiske Regering en overordentlig Present paa 12 à 15.000 spanske Piastres; men da den fremsatte Ønskeseddels Beløb langt vilde overstige dette Beløb, anmodedes Konsulen om at undersøge, hvilke af de ønskede Artikler, den tunesiske Regering vilde sætte mest Pris paa, og som billigst kunde faas i Danmark.

Den 14. September afsejlede Fregatten fra Malaga og ankom til Tunis Rhed d. 25. September, hvor Brevet til Konsulen straks blev afleveret. Brevets Indhold havde den forønskede Virkning; thi d. 29. September tilkendegav Konsul Gierlev Fregatchefen, at efter det nu forandrede Forhold med den herværende Regering var der aldeles ingen Misforstaaelser mere at befrygte, og fra den Side betragtet var Fregattens Ophold i Middelhavet ikke længer nødvendig, og den fortsatte efter Bestemmelsen til Vestindien.

1818. Fregatten *Nymphen.*

I sin Forestilling til Kongen af 9. August 1817 skrev den afrikanske Konsulat-Direktion: — — »Da Cancelliraad Gierlev imidlertid har haft Lejlighed til at spore, at den tunesiske Regering staar i den Formening,

at Fregatten *Minerva* er den eneste Fregat, Danmark for Tiden ejer, og det for Flagets Skyld vilde være af Vigtighed at bevise denne og de øvrige barbariske Stater det modsatte, tror Direktionen, at det vil være hensigtsmæssigt til næste Foraar at udsende en anden Fregat til Middelhavet.«

Paa dette Grundlag bestemte Kongen omkring Aarsskiftet, at en 40 Kanons Fregat skulde udsendes til Middelhavet, og under 13. Januar 1818 reskriberede Kongen Admiralitetet, at denne Fregat skulde kommanderes af en Kommandørkaptajn som Chef, og desuden skulde der paa samme ansættes en Kaptajn en second og en Kaptajnløjtnant som Næstkommanderende. Kollegiet kunde udkommandere samme Antal Løjtnanter, som var udkommanderede med Fregatten *Minerva.*

Paa Kollegiets Indstilling blev derefter Kammerherre, Kommandørkaptajn Johan Christopher Hoppe udnævnt til Chef for Fregatten *Nymphen*; Kaptajn Jean Jacques Suenson til Kaptajn en second, hvis Pligt det var at overtage Kommandoen af Skibet under Chefens Forfald, og Kaptajnløjtnant Magnus Lütken som Næstkommanderende.

Foruden de 8 Løjtnanter, som udkommanderedes med Fregatten, fik Kaptajnløjtnant M. E. Klaumann til videre Uddannelse i sit Fag Tilladelse til at følge med Fregatten som Passager paa egen Bekostning; ligeledes den 13aarige Kadet Eduard Suenson paa samme Betingelser, fordi hans Fader Kaptajn J. J. Suenson ønskede det som heldigt for hans Uddannelse, og Chefen for Kadetskolen ikke havde noget imod det.

Som civile Passagerer medfulgte Gartner Marius Lange, der skulde afgives til Sultanen af Marokko, og Hr. P. O. B. Carstensen, der ønskede at besøge sin Broder, Konsulen i Tripolis; endelig ansøgte og fik Dekorationsmaler og Kunstner Tilli Tilladelse til at følge med Fregatten til Italien i Familieanliggende, saafremt der var Plads til ham; men der kan intet findes om, hvorvidt han kom med.

Med Gartner Lange forholdt det sig saaledes: I Aaret 1787 havde den daværende Kejser af Marokko efter Begæring faaet en Gartner til Laans af Kongen af Danmark, og overfor Konsul Schousboe havde den nuværende Kejser udtalt, at han ligesom sin Fader gerne vilde have en Gartner fra Danmark. Konsulen anbefalede i en Rapport af 30. Oktober 1817 at efterkomme Ønsket og foreslog, at det skulde være en Gartner, der foruden Kulturen af Blomster og Havevækster tillige skulde forstaa at tegne og udføre Haveanlæg, samt at han blev medgivet de vigtigste Gartnerredskaber og en Samling af alle Sorter Have- og Blomsterfrø. — Gartneren blev ligesom forhen lønnet af Kongen med 600 Rbd. S. V. mod Forpligtelse til at forblive i Kejserens Tjeneste i 6 Aar.

Efter at den afrikanske Konsulat-Direktion havde faaet Meddelelse om, at en Fregat skulde udsendes til Middelhavet, anmodede den Kongen om

Tilladelse til at afsende det resterende Antal af de 20 Stk. 24 ℔ Kanoner med Rapperter til disse og de 12 Stk., som var afleverede til Paschaen af Tripolis i Fjor med Tilbehør, da denne efter Modtagelsen af de første 12 Kanoner ved flere Lejligheder i Samtale med Konsulen havde ytret, hvor megen Pris han satte paa den Tjeneste, der var vist ham derved, og hvor megen Pris han vilde sætte paa at faa de resterende 8 Stk. med Tilbehør, som han ligeledes vilde modtage mod Likvidation i den aarlige Present. — Søetaten skulde godtgøres det leverede Materiel paa samme Maade som ifjor. — Under 4. Februar approberede Kongen Forslaget.

Foruden dette Materiel fik Fregatten Ordre til at medtage 10 ctn. Krudt fra Søtøjhuset til Disposition for Den afrikanske Konsulat-Direktion, saaledes at der skulde afgives deraf, hvad Konsulerne paa de forskellige Steder ønskede. — Desuden medtog Fregatten for nævnte Direktion til Konsul Carstensen i Tripolis et Portræt af Kongen til Konsulatets Modtagelsessal og en Gulddaase som Foræring til en Person ved det tripolitanske Hof.

Under 20. Februar tillod Kongen allernaadigst, paa derom indsendte Ansøgning fra Enkegrevinde Rosencrone, at *Nymphen* fra Neapel maatte hjemføre hendes Faders afgangne Geheimeraad Hjelmstjernes, i Rom af Thorvaldsen forfærdigede Buste, hvilken var bestemt til at opsættes paa det kgl. Bibliotek, og under 16. April, at Skibet maatte medtage en i Universitetets Bibliotek deponeret Kasse med coptiske Haandskrifter, der af den afdøde neapolitanske General Grev Camillo Borgia var sendt til København, hvor nu hans Enke boede.

Fregatten *Nymphen* havde samme Besætning som *Minerva*. Derimod var Armeringen forskellig deri, at *Nymphen* beholdt sine Caronader ombord, saaledes som Kongen havde resolveret det Aaret iforvejen, og ligeledes befalede Kongen, at *Nymphen* skulde medgives 20 Espingoler; Fregattens fulde Armering var:

26	Stk.	12	℔	Kanoner
8	»	8	»	»
6	»	24	»	Caronader
4	»	12	»	Haubitser
2	»	4	»	»
8	»	1	»	Falkonetter.

Instruksen for Chefen for Fregatten *Nymphen* lød saaledes:

Instruks.

§ 1.

Saasnart Fregatten er sejlklar haver Du med den at afsejle til Middelhavet og at anløbe alle 4 Steder i Barbariet, nemlig først Tangier, dernæst Algier, derefter Tunis og tilsidst Tripolis for der at vise det danske Orlogsflag.

§ 2.

I Tangier lader Du afgaa Land-Gartner Lange, der i Henseende til hans videre Bestemmelse har modtaget umiddelbar Ordre, samt overleverer Konsul og Legationsraad Schousboe, eller hvem der i dennes mulige Fraværelse maatte være overdraget Forretningerne, de Fregatten herfra medgivne, som Present for Kejseren af Marokko, bestemte 3 Kasser The, for hvilke Du modtager Konsulens Kvittering.

§ 3.

I Tilfælde af, at Pesten ved Fregattens Ankomst til Algier endnu skulde herske der i Landet, vil Kaptajn og Konsul Holsten der paa Stedet være instrueret til, ved et Fartøj derom at underrette Dig, og i saa Fald maa Du ingen videre Kommunikation have med Landet, men Du skal da blot med al mulig Forsigtighed søge at erholde Konsulens skriftlige eller mundtlige Meddelelse. — Iøvrigt er det en Selvfølge, at Du iagttager samme Forholdsregler ved Fregattens Ankomst til de øvrige barbariske Havne, om Pesten der mod Forventning skulde være udbrudt.

§ 4.

Til Konsul Carstensen i Tripolis afleverer Du følgende, som herfra medgives Dig:

8 Stk. 24 ℔ Kanoner,
20 » Rapperter,
480 Kugler samt Laderedskaber til 20 Kanoner

og modtager derfor Konsulens Kvittering; og da det er almindeligt, at Paschaen forlanger Krudt af Krigsskibe, der ankommer paa hans Rhed, saa bliver Du i Fregatten medgivet nogle Foustager Krudt, for om det skulde udkræves at anvende som Present til Paschaen, hvilket dog efter Overlæg med Konsulen maa ske paa den sparsommeligste Maade.

§ 5.

Endskønt man efter de fra de kgl. Konsulater indløbne Rapporter maa holde sig fuldkommen overbevist om, at Danmark for Tiden er i den bedste Forstaaelse med alle de barbariske Stater, kan man dog tænke sig Muligheden af, at en eller anden uforudseelig Hændelse heri have frembragt nogen Forandring.

I Tilfælde derfor, at Du af vedkommende Konsuler maatte være kommen til Kundskab om, at danske Skibe var opbragte, uden straks at være frigivne, og at Fjendtligheder ere at befrygte, maa Fregatten ikke forlade Middelhavet før efter nærmere Ordre, men Du haver derimod straks at afgive al den Hjælp, som er mulig til Skibsfartens Forsvar, samt efter Overlæg

med Konsulen tage Station eller krydse paa saadanne Steder, hvor det kunde ventes at træffe hjemvendende Corsairer.

§ 6.

Uagtet en Søkrig mellem de europæiske Magter hverken finder Sted eller er at formode, paaligger det dog Dig i indtræffende Tilfælde aldeles at holde Dig den mellem Rusland og Storbritannien under 5/17. Juni 1801 sluttede og af Kongen af Danmark under 8/20. Oktober s. A. tiltraadte Convention efterrettelig.

§ 7.

Naar Du haver fundet Sagernes Stilling med Hensyn til Barbareskerne saaledes, som man har den fuldkomneste Grund til at formode, nemlig at den gode Forstaaelse finder Sted med dem alle, og Du har ladet Flaget se paa de forskellige Steder, er Fregattens Ekspedition i denne Henssende at anse som tilendebragt, og Du haver da derefter:

§ 8.

at sejle til Malta for der at holde Karantaine samt derefter at anløbe Neapel og Livorno for paa begge Steder at medtage de Kunstsager, som de derværende danske Konsuler maatte have at hjemsende, og som godt kunne rummes og konserveres i Fregatten.

§ 9.

I øvrigt overlades det til Dig at anløbe flere Havne i Middelhavet, saasom Genua, Marseille og Malaga, dog kun forsaavidt Tiden tillader det, da Du, naar ikke det i § 5 omhandlede Tilfælde finder Sted for at Fregatten skal forblive i Middelhavet indtil nærmere Ordre, haver bestemt imod Slutningen af førstkommende September Maaned med Fregatten at forlade Middelhavet og retournere hertil.

§ 10.

Endeligen retter Du Dig efter Søe-Krigs Artikelsbrevet og de samme vedhæftede Tillæg, samt bruger forsvarlig Conduite og Sømandsskab.

Givet i Vor kgl. Resident Stad Kjøbenhavn d. 11. April 1818.

Under Vort kgl. Segl
(L. S.) R.

Den 1. April hejstes Kommandoen inde i Flaadens Leje.
Den 16. April lagdes ud paa Rheden.
Den 22. April lettede og ankrede ved Helsingør.

Den 24. April lettede fra Helsingør og stod Sundet ud.

Den 11. Maj krydsede ind i Bugten ved Tangier, skød et Skud og braste bak. Den danske Konsul Schousboe kom paa Siden i Fartøj, fik udleveret de tre Kasser The til Kejseren af Marokko, samt medtog Gartner Lange, hvorefter Fregatten igen gik tilsøs.

12.—14. Maj Malaga for at fylde Vand og proviantere.

Den 18. Maj Kl. 8 Fm. var Fregatten inde paa Bugten ved Algier, omtrent en halv Mil fra Byen og holdt krydsende med smaa Slag; uagtet Fregatten havde Flag paa Fortoppen og Kl. 10 Fm. skød et Skud for at gøre opmærksom paa sin Nærværelse, kom et Fartøj først ud Kl. 2 Em. med et Brev fra Konsulen, Kaptajn Holsten; uden paa Brevet stod: »at dyppes i Eddike«, og efter at dette var bleven gjort, aabnedes det og indeholdt:

»Jeg er taget ned til Byen i den Hensigt at løbe Dem paa Siden for at have den Ære mundtlig at underrette Deres Højvelbaarenhed om Sagernes Tilstand her; da jeg imidlertid ser, at Hr. Kammerherren ligger opbrast saa langt fra Staden, sender jeg dette foreløbigen med ærbødigst Anmodning, hvis ikke særdeles Aarsager skulde forhindre det, at løbe ind paa Bayen og ankre, da Algierne *højst ugerne* ser, at Orlogsmænd fjerner dem herfra uden at have modtaget deres Hilsen. Pesten er her endnu, som desværre vil forhindre Kommunikation, og vort Forhold til Gouvernementet her er af den Natur, at intet Fjendtligt for Øjeblikket er at frygte; ikke destomindre maa jeg gentage, at Deres Højvelbaarenheds Nærværelse paa Bayen vil være af en ganske ypperlig og fortrinlig Virkning, og dette er en Handlemaade, som af Engelskmænd og Americanere, for hvilke man her har skyldig Respekt, beobagtes.

Jeg har den Ære at forblive med særdeles Højagtelse Deres Højvelb. mest hengivne og ærbødigste

A. Holsten.

P. S. Jeg behøver ikke at bemærke, at Bayen er ren lige til Bojen og har god Holdebund.«

Derefter gik Fregatten til Ankers og modtog Salut af 21 Skud, som besvaredes med samme Antal. Kl. 3 Em. kom Konsulen paa Siden i et Fartøj i fuld Uniform med to Dragomaner, en tyrkisk og en kristen, men han fik en temmelig ublid Modtagelse af Chefen, som raabte til ham i en Raaber: »Jeg har lagt her paa Bayen fra Kl. 8, hvorfor kom De ikke ud før; hvorfor sendte De mig Brev og kom ikke selv *straks*; jeg skal melde det til Kollegiet.«

Konsulen følte sig fornærmet i sin Stilling og svarede haardt igen, saaledes at al videre Forbindelse mellem Chefen og Konsulen ophørte; Konsulen fik sine Depecher fra Konsulat-Direktionen smidt ned i Fartøjet, som derefter sejlede til Havnen, efter at Konsulen havde faaet sin Salut paa

7 Skud, og Kl. 4½ lettede Fregatten og sejlede videre. — Konsulen indgav en Klage til Direktionen over Chefens Opførsel imod ham, men man har aabenbart fundet, at der var Fejl paa begge Sider, thi der er ikke fundet noget Resultat paa den.

23.—29. Maj *Tunis.* Efter Konsul Gierlevs Udsigende var der intet i Vejen for Kommunikation med Land. Chefen var i Audiens hos Bejen, der viste ham al mulig Opmærksomhed og gav de umiskendeligste Beviser paa Venskab for den danske Nation. Fregatten blev saluteret med 21 Skud og Chefen ved sin Landgang med 9 Skud. Om Morgenen paa Afrejsedagen sendte Bejen 5 Stude, 10 Faar, Grønt, Frugt m. m. ombord som Present til Skibet, hvilket blev honoreret fra Skibet med 3 Skud. Denne Present var større end den, Fregatten *Minerva* havde faaet Aaret iforvejen, et yderligere Tegn paa Bejens venlige Følelser overfor de Danske.

2.—6. Juli *Tripolis.* Fregatten ankom om Aftenen d. 1. Juli ved Mørkets Frembrud til Tripolis, hvor Konsul Carstensen straks kom ombord med Fartøj fra Land og, efter at have aftalt det fornødne med Chefen, atter gik i Land ledsaget af sin Broder; Fregatten holdt gaaende om Natten og ankrede først næste Morgen paa Rheden.

De medbragte Kanoner, Rapperter og Kugler m. m. afleveredes til Konsul Carstensen. Ved Chefens Audiens hos Paschaen ytrede denne, at han var særdeles velfornøjet med Presenterne, og at han til sin Død skulde erindre det Venskab, der var vist ham af Kongen af Danmark. Fregatten blev saluteret med 27 Skud, 6 mere end det sædvanlige, og ved Bortgangen fra Seraillet saluteredes Chefen med 7 Skud, og han fik en Sabel til Foræring. — Efter Opfordring fra Konsul Carstensen fik Paschaen 4 Tdr. Krudt og nogle Karduser til forskellige Kalibre.

Om Morgenen paa Afsejlingsdagen sendte Paschaen 4 Stude, 4 Faar, Grønt, Frugt m. m. ombord som Present til Skibet, hvilket efter Sædvane blev honoreret med 3 Skud.

Om Eftermiddagen lettede Fregatten, og Chefen skrev i sin Rapport til Kollegiet, at han var »glad ved at slippe fra denne Kyst, da vi bestandig havde haft stiv Kuling og østlige Vinde«.

10.—25. Juni *Malta Havn* for Karantæne, der varede i 12 Dage.

27. Juni—1. Juli *Messina,* hvor Skibet trods Karantænen i Malta først fik Practica efter 2 Dages Ophold.

6.—20. Juli *Neapel.* Paa Grund af Hr. Thorvaldsens Sygdom var der ikke kommet nogen Kunstsager til Generalkonsul Heyelin i Neapel, og der vilde ikke heller komme nogen til Livorno, da Hr. Thorvaldsen var rejst til det toskanske for Rekreation.

I Neapel forlod Kaptajnløjtnant Klaumann Fregatten for at rejse hjem over Land. — Medens Mandskabet ikke havde haft Landlov paa de hidtil

anløbne Steder, fik det nu Landlov i de Byer, Fregatten anløb paa Resten af Togtet.

Paa Vejen fra Neapel døde Overskibskirurg Beyer; han havde i nogle Dage haft en blandt hele Besætningen herskende Diarrhoe, der ellers ikke havde været farlig for nogen; d. 23. Juli om Morgenen havde han været paa Dækket; men 2 Timer efter var han død af Krampe, som mentes at være forvoldt ved, at han ikke vilde holde den Diæt, som han foreskrev for de andre. Skibet var dengang paa Højden af Elba, og næste Dag gik Chefen derfor ind til Porto Ferraio for at faa Lægen begravet der; men da man vilde give Skibet 7 Dages Karantæne, og da det vilde have taget længere Tid at faa den Døde i Jorden, end Chefen turde beholde ham for Varmen, stod han straks i Søen igen og foretog Begravelsen der.

25. Juli—3. August *Livorno.* Konsul Ulrik havde ingen Kunstsager modtaget til Hjemsendelse med Fregatten. Den 2. August modtog Chefen fra Kollegiet et Brev, som først havde været i Neapel, og hvori han anmodedes om i Neapel at købe saa meget Pozzolanojord, som han kunde medtage i Skibet, og som skulde anvendes til Reverteringsmurens Opførelse om Batteriet Trekroner. Som Følge heraf besluttede Chefen at sejle tilbage til Neapel, efter forgæves at have eftersøgt 3 Mand, som var udeblevne efter Landlov.

7.—10 August *Neapel,* hvor der indkøbtes 152 Tdr. Pozzolanojord. Fra Neapel medtoges paa Hjemrejsen som Passager den unge Bertouch, efter Baron Schubarths i Rom indstændige Anmodning.

15.—20. August *Genova.*

27. August—3. September *Marseille.*

Paa Vejen fra Marseille til Malaga lod Chefen til Øvelse d. 9. September afbrænde et Par af Espingolerne, dette ny Vaaben, som ingen af Besætningen havde set før i Funktion, men med det uheldige Resultat, at en af dem sprang, hvorom Chefen beretter: »skønt den største Del af Mandskabet stod der omkring, var det dog meget heldigt, at ingen kom til Skade eller blev truffet af Stykkerne uden jeg, som dog ikke har haft videre Følge, end at jeg endnu maa holde mig i Køjen, men haaber snart at kunne forlade den« — efter smaa to Ugers Forløb var Chefen fuldstændig helbredet.

11.—21. September *Malaga,* hvor Skib og Takkelage blev efterset for Hjemrejsen, samt Proviantering og Vandfyldning.

Medens Chefen hidtil havde rapporteret, at han langs den afrikanske Kyst ikke havde set noget dansk Skib, og i de italienske Farvande kun 2 à 3 Stykker hvert Sted, fandt han i Malaga Havn liggende omtrent 40 danske Koffardiskibe.

26.—27. September *Gibraltar,* hvortil Chefen kun gik ind, efter at han i fem Dage forgæves havde søgt at krydse Strædet ud mod vestlig Vind.

Paa Hjemrejsen havdes Modvind til 10. Oktober, saaledes at Fregatten

på denne Dag kun var naaet til Højden af Lissabon, herefter blev Vinden gunstig, og d. 17. Oktober passeredes Skagen; den 20. Oktober ved Indgangen til Sundet, men var derefter 6 Dage om at faa krydset Sundet ind, saaledes at Fregatten først d. 26. Kl. 3 Em. kunde ankre paa Københavns Rhed. Dagen efter varpedes ind gennem Bommen, og d. 4. November blev Kommandoen strøget.

Efter Fregatten *Nymphen*'s Togt gik der 15 Aar, før en dansk Orlogsmand igen besøgte Barbaresk Staterne paa Afrikas Nordkyst; Briggen *Bornholm*'s Togt i 1815, Fregatten *Minerva*'s i 1817 og Fregatten *Nymphen*'s i 1818 havde gjort deres Virkning. Barbareskerne havde set, at den danske Marine endnu havde gode Krigsskibe, der eventuelt kunde give dem en Lektion, som den Tripolitanerne havde faaet i Aaret 1797, og dette i Forbindelse med Overholdelsen fra dansk Side af de indgaaede Forpligtelser i Retning af Presenter bevirkede, at den danske Skibsfart i den følgende Tid forblev uantastet fra Barbareskernes Side.

For hjemgaaende fra Vestindien 1825 anløb Briggen *St. Croix* som nævnt under Vestindietogterne (Bind IV) Middelhavet fra 14. Maj for at afhente nogle af Thorvaldsens Kunstsager i Neapel og Livorno, og ankom til København den 10. September efter at have anløbet Malaga, Gibraltar og Portsmouth for Proviantering.

1833. Korvetten *Galathea*

hejste den 29. April Kommando med Kaptain I. W. C. Krieger som Chef med en Besætning paa 181 Mand.

I Brev af 3. April til *Galathea* skriver Kollegiet:

»Corvetten skal anløbe Neapel og her indtage nogle Kasser — forsaavidt disse kan rummes i Skibet — med Gibsafstøbninger efter Antikken, bestemt for det kongelige Academie for de skønne Kunster —. I den Anledning vil Kaptajnen melde Dem hos Hs. Kgl. Højhed Prins Christian til Danmark —. Tillige er Corvetten bestemt til Livorno for der at indtage en Deel af Etatsraad Thorvaldsens Kunstarbejder til Christiansborg Slot og Frue Kirke og anmodes De herom at henvende Dem til Slotsbygningscommissionen, hvis første Medlem er Hs. Exellence Hrr. Overkammerherre og Overhofmarschal Hauch.«

Den 16. April skriver Kollegiet:

Commandoen hejses den 29. April og Udlægning sker samme Dag. Herefter underlægger Corvetten sig Fregatten *Najadens* Chef: Kaptajn Th. J. Lütkens Kommando. Fregatten, Corvetten og Briggen *Allart* følges herfra gennem Canalen udi spanske Søen til Højden af Cap Finisterre.

Captajn Lütken er beordret til jævnlig at anstille Sejlprøver for at faa

Kundskab om Skibenes Sejlegenskaber, men Skibenes egentlige Bestemmelse maa *ikke* tilsidesættes.

Fregatten er Kadetskib, og Briggen skal til den vestindiske Station. Bliver Skibene adskilte faar de 24 Timer til igen at samles, opnaas denne Samling *ikke* fortsætter Corvetten sin befalede Bestemmelse efter Instruxen. Indberetning om Sejlprøverne sender hvert Skib til Admiralitets Collegiet ved første Lejlighed eller ved Togternes Afslutning.

Instruksen for Togtet havde følgende Ordlyd:

Instruks.

»Instrux hvorefter Vi Frederik den Siete allernaadigst ville at Chefen for Vor Orlogskorvette *Galathea,* Os elskelig Vor Søe-Captain Johan Wilhelm Cornelius Krieger, Kammerjunker og Ridder af Dannebrog, paa det af ham med bemeldte Corvette til Middelhavet anbefalede Togt sig allernaadigst haver at rette og forholde.

§ 1.

Du anløber med Corvetten *Galathea* Stæderne Tanger og Tunis. Da Striden mellem de 2 Regeringsprætendenter i Tripolis endnu ikke er tilendebragt, saa vil nogen Forsigtighed her være nødvendig, og da det var muligt at denne Tingenes Stilling ved Corvettens Ankomst dertil endnu var uforandret, og at Du med Hensyn til de 2 Prætendenter med hvilke Begge Du let kunne komme i Berørelse, ville blive sat i et ubehageligt Dilemma, saa haver Du ikkun i Tilfælde af, at Du ved Din Ankomst til Tunis erholder af den derværende kongelige danske Konsul sikker Efterretning om, at Krigen i Tripolis er til Ende, at afgaa med Corvetten til dette Sted.

§ 2.

I Tilfælde af, at Pesten eller Cholera morbus ved Corvettens Ankomst til nogen af disse Steder imod Forventning skulde herske der i Landet, vilde de respektive Consuler være instruerede til ved et Fartøj derom at underrette Dig, i saa Fald maa Du ingen videre Communication have med Landet, men skal blot med al mulig Forsigtighed søge at erholde Consulens skriftlige eller mundtlige Meddelelser.

§ 3.

Endskiønt man efter indløbende Rapporter maa holde sig fuldkommen overbevist om, at Danmark for Tiden er i den bedste Forstaaelse med alle de barbariske Stater, kunde man dog tænke sig Muligheden af, at en eller anden uforudselig Hændelse heri havde frembragt nogen Forandring. I det Tilfælde derfor, at Du af vedkommende Konsul maatte være kommen til Kundskab

om, at danske Skibe vare blevne opbragte, uden strax at være frigivne og at Fjentligheder vare at befrygte, maae Corvetten *ikke* forlade Middelhavet før efter nærmere Ordre, men Du haver derimod strax, at afgive al den Hjælp, som er muelig til Skibsfartens Forsvar, samt efter Overlæg med Consulen tage Station eller krydse paa saadanne Stæder, hvor det kunde ventes at træffe hjemvendende Corsarer.

§ 4.

Uagtet der ingen Søekrig imellem de europæiske Magter for Tiden finder Stæd, paaligger det dog Dig i indtræffende Tilfælde aldeles at holde Dig, den mellem Rusland og Storbritannien under 5/17. Juni 1801 sluttede og af Kongen af Danmark under 8/20. Oktober samme Aar tiltraadte Convention efterrettelig.

§ 5.

Naar Du har fundet Sagernes Stilling med Hensyn til Barbareskerne saaledes, som man har den fuldkomneste Grund til at formode, nemlig at den gode Forstaaelse finder Sted imellem dem alle, og Du har ladet Flaget see paa de anførte Steder, er Corvettens Expedition i denne Henseende at ansee som tilendebragt, og Du haver da derefter:

§ 6.

At sejle til Neapel og der at holde Qvarantæne og derefter sammesteds at modtage 4 Kasser med Gibsafstøbninger efter Antikken til det Kongelige Academi for de skiønne Kunster.

§ 7.

Derefter afsejler Du til Livorno og dersteds indtager Du de af Etatsraad Thorvaldsen forfærdigede Kunstarbejder, bestemte for Christiansborg Slot og Frue Kirke.

§ 8.

Hvorefter Du, naar ikke det i § 3 omhandlede Tilfælde finder Sted, for at Corvetten skal forblive i Middelhavet indtil nærmere Ordre, haver med Corvetten at forlade Middelhavet og retournere hertil.

§ 9.

Endeligen retter Du Dig efter Søe-Krigsartikkels Brevet og de samme vedhæftede Tillæg, samt bruger forsvarlig Conduite og Søemandskab.

Givet i Vor Kongelige Residentstad København d. 25. April 1833.

Under Vort Kongelige Segl.

Efter Hans Kongelige Majestæts Allerhøjeste Befaling.
Admiralitets- og Commissariats Collegium.

H. Holsten. Schønheyder. Rothe. Kinck. Wiborg.
sign./Tilge.

---

29. April skriver *Najaden* til *Galathea:*

I Tilfælde af Adskillelse i Nærheden af eller østen for Næsset bliver Samlingspladsen 2 Mil S. W. af Næsset, hvor der fra det første Skibs Ankomst ventes i 24 Timer efter hvilken Tid Rejsen fortsættes. Skulde Adskillelse finde Sted i Nordsøen, da bliver Samlingspladsen ved Deal, hvor ligeledes ventes i 24 Timer. Bliver vi adskilte i Canalen, bliver den sidste Samlingsplads Start-Point, hvorfra Rejsen fortsættes efter 24 Timers Ophold.

Corvetten *Najaden* Københavns Rhed d. 29. April.

sign./Thomas Lütken.

Commandoen hejstes efter Bestemmelsen den 29. April, hvorefter Korvetten stod Nord paa i Sundet, og den 9. Maj rapporterede *Galathea* under Sejl udfor Øen Wight: Den 2. Maj om Morgenen forlod vi samlede Helsingør. Den 3. Maj var vi tværs af Skagen og til den 7. Maj fulgtes vi ad og naaede Højden af Yarmouth. Om Aftenen blev det Tykning, og Skibene holdt Føling for smaa Sejl med Blinksignaler. Taagen holdt sig til næste Dags Middag til tværs af Dungeness, men da hverken Fregatten eller Briggen mere kunde ses, fortsatte Korvetten med Kurs paa Start Point. Under den samlede Sejlads var *Galathea* de 2 andre aldeles overlegen. Rejsen fortsattes derefter til Tanger, hvor *Galathea* den 27. Maj modtog følgende Skrivelse fra Konsul Carstensen:

»Ifald Corvetten vil gøre Observations Karantæne her i Tanger, vil Corvetten have Adgang til Gibraltar og derfra overalt i hele Middelhavet, i modsat Fald vil de paa ethvert Sted i Middelhavet selv i Tunis have Karantæne.

Ifald *Galathea* gør Karantæne her i Tanger, maa Vagten endnu i Dag sendes ombord og hele Karantæne Tiden vil da kun vare 5 Dage, og Praxis vil da blive givet tidlig om Morgenen den 7. Dag. Jeg beder for Formens Skyld om at lade mig vide, om Corvetten har anløbet noget Sted, hvor Colera hersker eller tilsøes har haft Communication med Skibe fra saadanne Steder.«

Den 5. Juni rapporterer *Galathea* til Admiralitets Coll. tilankers ved Gibraltar:

Den 20. Maj Kl. 5 Eftm. paa Højden af Cap Finisterre skiltes vi fra Fregatten og Briggen, og ankrede d. 27. Maj paa Tangers Rhed. General Consul Carstensen kom strax paa Siden og forkyndte Karantænen. Her forsynede jeg mig med 5 Stude for 10 $ pr. Stk. hvortil 2 Maaltider — Fredag Morgen d. 31. fik jeg Practica.

Søndag d. 2. Juni lettede jeg fra Tanger og ankrede samme Dag ved Gibraltar.

Rapporterer d. 17. Juni til Admiralitets Coll.:

Afgik fra Gibraltar d. 5. Juni E. M. og ankrede paa Tunis Rhed d. 12. Juni Kl. 8 F. M. Dagen efter fik jeg Practica. Audiens d. 15. Juni hos Beyen, hvor jeg erfarede, at Premier-Ministeren vilde aflægge Besøg ombord hos mig idag hvilket ogsaa skete; han tog alt i Syne og forlangte Oplysning om alt. Efter at have overværet vor Kanonexercits, Soldaternes Øvelse og Mandskabets Manøvre med Sejlene, forlod han os og gav 100 $ i Drikkepenge.

Da Affærerne i Tripolis endnu ikke var afgjorte, sejler jeg herfra til Neapel i Morgen, naar Lejligheden er dertil.

Den 23. Maj skriver Admiralitets Coll. til *Galathea:*

Kongen har tilladt, at Corvetten *Galathea* maa paa sin Hjemrejse anløbe Malaga for der at modtage Geheimelegations Raad General Consul Carstensen. Skulde denne ikke være ankommen til Malaga, maa Corvetten *ikke* vente, men strax fortsætte Hjemrejsen. — Dersom Chefen kan faa Lejlighed til at underrette General Consulen, hvornaar Corvettens Ankomst til Malaga kan ventes, er dette tilladt; iøvrigt maa Consulens Ophold ombord ikke medføre nogen Udgift for Søe-Etaten.

Den 25. Juni rapporterer til Admiralitets Coll. fra Neapel:

Vi forlod Tunis Tirsdag d. 18. Juni og ankrede ved Neapel d. 24. Kl. 5 Em. Her blev vi underkastede 24 Dages Karantæne, regnet fra vor Afgang fra Tunis.

Rapporterer d. 13. Juli til Admiralitets Coll. fra Neapel:

Efter 2 Dages Ophold her forlangte Myndighederne, at Corvetten skulde gaa til Nizida og holde Karantæne der ligesom Handelsfartøjerne, men da jeg opdagede, at de italienske Orlogsfartøjer holdt Karantæne *under Sejl,* søgte jeg og fik den samme Tilladelse. — Jeg fik Karantænen nedsat til 22 Dage, og den 28. Juni lettede jeg og holdt krydsende til 8. Juli, da vi ankrede paa Neapels Rhed og fik Practica Dagen efter. Jeg haabede at blive expederet paa 8 Dage, men Toldvæsenet her er meget vanskeligt, og da dette intet kender til hvorledes en *Dansk Orlogsmand* skal behandles under disse Forhold, sendes Sagen til Statsraadet for at forelægges Kongen. Etatsraad Voigt mener, at før d. 25. Juli bliver *Galathea* næppe expederet. Igaar blev det sidste jeg skulde modtage her i Neapel indskibet. I Aften, naar Landvinden indfinder sig, agter jeg at afsejle herfra til Livorno.

Den 21. Juli skriver Konsul Eduard Berner fra Muria ved Tunis til *Galathea:*

Fra Tripolis har jeg officielt Efterretning om, at Tilstanden der er uforandret, men General Consul Knudsen siger, »at hvem af de 2 Partier der end sejrer, vilde Tripolis' Forhold til Danmark stadig forblive paa en god Fod. Derfor er der ingen Grund til for Corvetten at forblive længere i Middelhavet.«

Den. 5. August rapporterer *Galathea* fra Livorno's Rhed:

Den 29. Juli forlod Corvetten Neapel og den 3. August Middag ankrede den paa Livornos Rhed. Consul Ullrich har meddelt mig, at alle Thorvaldsens Arbejder nu er ankomne, hvorfor jeg idag begynder at indskibe de 66 Kasser.

Rapporterer d. 12. August fra Livorno:

»Den 7. fik jeg Practica og er i Dag klar til Afsejling. Jeg har ombord 66 Kasser af Thorvaldsens Arbejder tilhørende det Offentlige foruden en Mængde andre Sager Kunstnerne tilhørende.«

Fra Tanger skriver General Konsul Carstensen den 8. August til *Galathea:*

»Efter Ansøgning har jeg forskaffet mig Tilladelse til at rejse til Danmark paa Corvetten *Galathea,* som i Løbet af August Maaned vilde være i Malaga. Men den kongelige Tjeneste her tillader mig *ikke* at benytte mig af denne Tilladelse. Jeg har derfor hos Direktøren for det kgl. Africanske Consulat ansøgt om at maatte med Corvetten afsende afdøde Legationsraad Schousboe's Samlinger af Planter, Skrifter og Medailler, samt nogle Kasser bestemte til Prinds Christian. Disse Sager har jeg nu sendt til Malaga, som her modtages af vor Consul der, som vil besørge Sagerne ombord i Corvetten. Indlagt følger Liste over det Hele, og Cancellieraad Wing vil besørge det Hele i Malaga«.

Om den kgl. Tjeneste her i Tanger har jeg Intet at meddele Hr. Captainen.«

Rapporterer d. 26. August til Admiralitets Coll. fra Malaga:

»Afgik fra Livorno d. 12. og ankrede paa Malagas Rhed d. 21. August, hvor vi fik 4 Dages Karantæne; d. 24. fik vi Practica — General-Consul Carstensen var her ej, men da vor Beholdning af Ærter var ganske uspiselige, maatte jeg i flere Dage give Grød for Ærter, ligesom jeg maa forsyne mig med Viin, da Øllet er sluppet op.

Paa Rejsen hertil brækkede vi Store Merse Raaen; den kan ikke remplaceres her i Malaga. Den 24. fik jeg General-Consul Carstensens Brev; Consulens Kasser — ialt 20 Stk. — er nu indskibet foruden Ærter og Viin for 5 Uger.

Den 26. August lettede *Galathea* fra Malagas Rhed og begyndte Hjemrejsen, som forløb planmæssigt. Den 14. September passeredes Skagen, og Ankomsten til København fandt Sted d. 20. September, hvorefter Kommandoen blev strøget den 28. September.

Efter Togtet skriver Chefen i Generalrapporten den 30. Oktober:

»Korvetten har bevist at være — forsaavidt Omstændighederne have tilladt det at bestemme — et godt Søskib, har tilstrækkelig Stivhed, styrer godt og fører sit Ror som det bør, vender godt, holder godt Luven og løber en god Fart.

Vi har paa denne Rejse ikke truffet paa vores Overmænd i Sejlads.

Jeg kan alt i alt gratulere enhver Officer, der bliver betroet til at kommandere dette Skib«.

1835. Fregatten *Bellona.*

Dette Aar sendtes Fregatten *Bellona* til Middelhavet blandt andet for at hjemføre nogle af Thorvaldsens Kunstværker. Fregatten var udrustet fra d. 1. Maj til den 5. September med Kaptajn L. de Coninck som Chef og havde en Besætning paa ialt 308 Mand.

Paa Rejsen medfulgte med Admiralitets Coll. Tilladelse følgende Personer, som selv skulde bestride Udgifterne ombord:

1) Bogholder i Handelshuset Frølich & Comp. Carl Jensen,
2) cand. theol. Tage Schack,
3) Professor Høyer,
4) Raadmand Etatsraad Mundt.

Den 29. April udstedte Kaptajn L. de Coninck følgende Cirkulære til Fregattens Officerer vedrørende Tjenesten ombord:

»Da jeg har troet det gavnligt at udstede efterfølgende Ordrer vedkommende Tjenesten ombord, saa befales det herved, at ikke nogensomhelst Forandring maa finde Sted med disse uden mit Vidende og Samtykke, tillige at disse Ordrer punktlige opfyldes, saavelsom de, hvilke jeg i sin Tid agter at udstede, til Gavn for Tjenesten.

1.

Mandskabet tilstaaes til	Frokost	Maaltidet	½	Time
	Middags	»	1	»
	Aftens	»	½	»

hvilken Tid tager sin Begyndelse, naar Uddelingen eller Opbakningen er forbi. Medens Mandskabet holder deres Maaltid, maa de ikke forstyrres, undtagen at Tjenesten gør det til en bydende Nødvendighed.

2.

Alle Søgnedage i Ugen, naar Vejret tillader det, foretages Exercering og Øvelser med Mandskabet fra Kl. 9—11 Fm. og fra 4—6 Em., dog undtagen Mandagen, da denne bestemmes til en almindelig Vaskedag; tillige tillades det Mandskabet denne Dag at eftersee og reparere deres Tøy; og Lørdag Em. bestemmes til Haand-Armaturens Pudsning.

3.

Den Næstkommanderende fritages for at gøre Vagt, men naar han er paa Dækket, og jeg ikke er der, da skal den vagthavende Kvarter-Chef udføre

alle de Ordrer og Befalinger, som maatte gives ham af den Næstkommanderende, ligesaa fuldt som om jeg selv havde givet disse.

4.

Naar det er alle Mands Toug, bliver Officererne fordelte som følger:

Næstkommanderende		Agter
3'	Commanderende	Bakken
4'	»	St. B. Kobrygge
5'	»	B. B. Kobrygge
6'	»	Krydsgodset
7'	»	Mesanen og Agter Braserne
8'	»	Forbraserne og Godset Midtskibs
9'	»	
10'	»	Hos Chefen
11'	»	Paa Bakken
12'	»	

Ved Ankring og Letning er 4' og 11' Commanderende ved Touget,
5' » » Underspillet og
6' » » Overspillet.

5.

Naar der manøvreres, maae enhver Officer være ansvarlig for, at der hersker Orden og Stilhed paa den Post, han er ansat til, al Raaben forbydes, der bør aldrig høres nogen Stemme, undtagen de Commanderendes paa Skandsen og Bakken. Officererne have ligeledes at paasee, at de udgivne Ordrer blive udførte med Hurtighed og Activitet, samt rette en eller anden Uorden, der mulig kunne indtræffe.

6.

¼ Time forinden Solens Nedgang slaaes til »Klart Skib«, men hvis den gaar ned efter Kl. 8, da skeer det kl. 7¾; Mandskabet møder ved Kanonerne uden at løsne Surringerne, og efter at Næstkommanderende har faaet Melding fra de forskellige Stationer i Skibet, at alt er i Orden, meldes det mig. Under denne Melding indbefattes tillige at alt, hvad der hører til Brandvæsenet er i Orden og paa rede Haand, saavelsom at Lanternerne ere ophængte paa deres Steder og færdige til øjeblikkelig at kunne tændes.

7.

Naar der meldes 8'Glas om Middagen maa den vagthavende Officer (Kvarter-Chef) tillige melde, om Søeuhrene ere optrukne eller ej. Denne Melding gives tillige til den Næstkommanderende. Endvidere indføres det paa Tavlen, at Uhrene ere optrukne.

8.

Naar Vejrliget tillader det, holdes Gebet om Søndagen, hvorpaa Mandskabet opstilles til Parade med deres Haand-Armature i følgende Orden:

De der have Geværer,
» » » Huggert og Pistol,
» » » Entre-Piker,
» » » Entre-Biler.

9.

Efter Paraden holder Jeg en General-Visitation i Skibet, enhver Officer maa da være paa den Post, han er fordelt til, og være ansvarlig for, at alting er i Orden, Kistebænkene maa i saa Fald staa aabne, saavelsom Lukafer, Kammerdøre m. m. Helle-Gatterne maa være oplyste.

10.

At give Ørefigen eller sparke Mandskabet forbydes paa det strængeste, og det paalægges herved Officererne paa det Alvorligste at have et vaagent Øje med Underofficererne i saa Henseende, at en saa vanærende Fremgangsmaade ikke finder Sted maa der vaages over, at de faste Folk ej mishandle de Indrollerede.

11.

For Vagtforseelser bemyndiges Kvarter-Chefen at afstraffe indtil 6 Slag Tamp; idet Tilfælde, at Brøden ej skulde kunne afsones med denne Straf sættes vedkommende i Bøien og Sagen meldes til den Næstkommanderende. Navnene paa disse Folk opgives mig skriftelig, tilligemed Forseelsen, de have begaaet.

Paa Paraden om Søndagen opstilles disse Folk for Dem selv, og blive mig da særskilte præsenterede.

12.

Alle Meldinger, der angaar Skibets indre Detail, afgives til den Næstkommanderende, der ene er bemyndiget til at give mig slige.

13.

Ingen maa henvende sig til mig om Tilladelse til at gaa iland uden at have meldt sig hos den Næstkommanderende. Naar Skibet ligger tilankers, maa der aldrig være mindre end 3 Officerer ombord.

14.

Naar Tjenesten ej forbyder det, maa Fartøjerne ej være fra Borde i den

Tid Mandskabet holder deres Maaltider, hvilket holdes om Morgenen imellem 7 og 8 — Middagen fra 12 til 1 — og om Aftenen mellem 6 og 7.

15.

Der maa nøje paasees, at der ingen Brændeviin kommer ombord, og Kvartermestrene gøres ansvarlige, hvis der findes slig i Fartøjerne.

Den vagthavende Officer maa endvidere tilholde Kvartermestrene at melde, om der skulde være noget ivejen med Rejsningen, Flaget, Vimpelen, om en eller anden Raae ej hang firrkant, eller om noget utilladeligt hang Udenbords. I Tilfælde, at der ingen Uorden er, meldes Alt i Orden.

16.

Officererne maa af og til eftersee deres Bakkers Klædningsstykker, og strax melde til den Næstcommanderende, hvis der findes nogen Uorden. Officererne er tillige ansvarlige for deres Mandskabs Renlighed, endvidere maa enhver Officer øve sit Mandskab til at møde rigtigt efter Rullerne, saaledes som Fordelings-Sedlen udviser, hvilke sidste enhver Mand bør have hos sig paa Paraden, for at kunne fremvise samme naar det forlanges. I Tilfælde af Uorden holder jeg mig til den vedkommende Officer.

17.

Under Sejl haves stedse Udkig fra Fokkeraaen og fra hver Kran-Bjelke, og 2 Agter. Udkigsmændene afløses hver 2' Glas. Tilankers haves ingen paa Fokkeraaen, men der skal da være en Skildvagt ved hvert Faldereb.

18.

Naar en Officer sendes ombord paa et andet Skib eller i Land for at complimentere, modtage Ordre m. m., bør han være forsynet med et Blyant og en Annotations-Bog for at kunne optegne det Fornødne.

19.

Naar der saluteres, og der er Skibe i Nærheden, maa Forladningerne fratages.

20.

I det Tilfælde, at en Sejler skulde om Natten skyde efter Fregatten, paalægges det den vagthavende Kvarter-Chef at fjerne sig fra samme, men dog ikke længere end at Sejleren holdes godt i Sigte, tillige haver han uden videre at lade øjeblikkelig giøre »Klart Skib«. Ved en Officer lader han mig og den Næstkommanderende melde det Forefaldende, men selv bliver han paa Dækket, og ser til at Alting skeer med Hurtighed og Orden.

21.

De Forbedringer, som enhver Officer troer at kunne anbringe i deres respektive Poster, skulle være mig behagelig at erfare, iagttagende hvad der er befalet under § 12.

22.

Dhr' Officerer have at paategne denne Cirkulaire til Bevis for, at dens Indhold er dem bekendt.

København, April 1835.

L. de Coninck. /Eskildsen.

I Skibets Sejlordre af 28. April hed det:

»Kommandoen hejses den 1. Maj, Udlægning samme Dag, og bliver De liggende paa Rheden 3 à 4 Dage.

Samme Dag underlægger Briggen *St. Jan's* Chef, Captainløjtnant Fisker, og Cadetskibet Corvetten *Najaden's* Chef, Captainløjtnant Paludan, sig begge Hr. Captainens Commando. Hvorefter alle 3 Skibe sejle og følges ad Canalen ud. Derefter søger hvert af Skibene sin Bestemmelse.

Der gives Intet »rendez vous«; skeer der Adskillelse, søger hvert Skib sin Bestemmelse.

Fregatten søger direkte til Livorno, og der indtages de Thorvaldsenske Sager, og Hjemrejsen tiltrædes strax efter. Senere vil Fregatten faa nærmere Ordrer om videre Bestemmelser. — Skulde disse Kunstsager *ikke* komme Fregatten i Hænde senest de første Dage i Juli Maaned, da returnerer Fregatten strax her til København.«

Herefter slutter Coll. Brevet med de sædvanlige Oplysninger og de forskellige Journalers Føring, ligesom Mandskabets daglige Øvelser i Vaabenbrug, Klart-Skibs Øvelser, ved Dag og ved Nat, ligesom Brandmønstringer ved Dag og Nat og Øvelses-Skydning med Kanoner og Haandarmatur. — Søe-Uhrenes Pasning og Kontrol.

»Der lægges særlig Vægt paa den Astronomiske Observations Journals Førelse, at hver enkelt Officer under *egen Haand* opfører de af ham udførte Observationer.

Under Klart-Skibs Øvelserne Dag og Nat skal Dublering, Omskiftning af Kanonernes Plads, Skiftning af Hiul, Broge m. m. hyppigt øves. — Krudt og Skarplangning under Manøvrer med Skibet og Sejlene udføres afvexlende, og særlig Vægt lægges paa den fornødne Orden og Hurtighed under dette Arbejde.

Søkort-Archivets Ønsker om Fregattens Medvirkning til Archivets Nytte imødekommes saavidt Skibets Expedition tillader.

Et kgl. Aabent Brev medfølger her. For at De dermed kan legitimere, at det er et Kongeligt Dansk Krigsskib, De commanderer.«

Den 28. April giver *Holmens* Overekvipagemester følgende Oplysninger om Indskibning og Hidførelse af Marmor-Kunstsagers Indskibning:

»De største og sværeste af Sagerne antages at være over 70.000 ℔, og saa stor en Vægt at anbringe paa Batteri- og Banjerdæk, er utilraadeligt; de maa ned i Storlasten. Endel af Jern-Vandkasserne maa fjernes her og anbringes paa Banjerne mellem Fokke- og Stormasten (imellem Stor- og Forlugen), og bedre Plads i Storlasten findes ved at skove Proviant og Ølfade; iøvrigt er Storlasten meget rummelig. — De lettere Kunstsager maa anbringes i Agterlasten eller placeres paa Batteri og Banjerdækket.«

Kommandoen hejstes efter Bestemmelsen d. 1. Maj, hvorefter Fregatten d. 4. Maj stod Nord paa i Sundet.

Rapporterer den 17. Maj under Sejl i Kanalen udfor Wight til Admiralitets Coll.:

Passerede Skagen d. 8 Maj FM. Tykning og Regn. Dette kolde og ubehagelige Vejr har givet os 20 Syge, en med Kopper, og sandsynligvis vil de alle nok blive smittede — Et Koppe-Syge-Lukaf er indrettet under Skandsen m. m. Skibssekretæren Eskildsen har været saa svagelig, at jeg efter Lægens skriftlige Erklæring har tilladt denne Syge at forlade Fregatten i England. Han foretager Rejsen Hjem for egen Bekostning. Proviant-Forvalteren har tilbudt sig at besørge Sekretærens Forretning. I Nat tabte vi *St. Jan* af Sigte, ved de sidst modtagne Signaler havde *Najaden* 2 ubetydelige Syge og *St. Jan* ingen Syge.

Den 29. Maj nedsatte de Coninck en Commission ombord i Fregatten for at undersøge Ferskvandspumpen med tilhørende Slange, endvidere selve Jern-Vandkasserne for muligvis at kunne opdage Grunden til, at det ferske Vand var saa daarligt og om dette kunde have foranlediget Sygdom mellem Mandskabet.

Commissionens Medlemmer var: Næstkommanderende, Secondløjtnant Suenson, Overlæge Willumsen og Overcanoner Nr. 8 Hans P. Larsen.

I Betænkningen ønskedes Grunden til at Vandet i nogle Jernkasser var fortræffeligt i andre daarligt.

Commissionens Betænkning dateret 1. Juni havde følgende Ordlyd:

Uddrag: I Pompens — som er af Metal — og i alle Slangens Forskrueninger har vi fundet saa store Ophobninger af Ir, at dette maa have en skadelig Indflydelse paa Vandet.

Næstcommanderende bemærker, »at først paa Togtet var Vandet ikke godt, men da jeg lod en Jernkasse pompe helt læns, blev Vandet drikkeligt;

saadan en Rensning maatte dog snart gentages; dog blev ved disse Pompninger brugt salt Vand (fra Søen); kun til Kassens Udskyldning benyttedes fersk Vand. Men alle disse Udrensninger var til ingen Nytte; faa Dage efter havde Vandets Overflade igen fedtet Udseende og Bundfald med Smaadele af Ir. I et Glas Vand blev en Kniv neddyppet Natten over og var da belagt med en Slags Rust. Blev en Kniv neddyppet i et Glas Vand taget direkte fra Vandkasserne, viste der sig ingen Rust. Chefen beordrede da, at fremtidig skulde Vandet ikke pompes, men øses op af Kasserne, og vi maa tiltræde denne fremtidige Maade og formener at Vandet ved at oppompes bliver usundt for Menneskers Helbred, og Overlægen erklærer, at dette Vand ved Pompning og Brug faar metallisk Smag, og naar det filtreres gennem en Flonelspose, blev denne belagt med smaa Stykker Spansk Grønt — og siger Overlægen, at hos de fleste af mine Patienter har jeg konstateret Metal-Forgiftning.«

Secondløjtnant Suenson bemærker om Aarsagen til Vandets ulige Godhed i Jernkasserne, »at disse hjemme fra alle have været fuldkommen rene, alligevel er Vandet i nogle af dem guulagtig, i de øvrige Kasser er Vandet klart, men Bundfaldet er blandet med Rust, dette Bundfald er fjernet og kastet overbord, og Kasserne med det mistænkelige Vand er mrk. med *NB.* for at henlede Vedkommendes Opmærksomhed paa, om der skulde være noget at observere ved Jernets Egenskaber«.

Rapporterer den 8. Juni fra Livorno til Admiralitets Coll.:

»Efter 17. Maj fortsatte Fregatten ifølge med *Najaden* Sejladsen med laber Sydlig Vind indtil Højden af Portland, da Corvetten tabtes af Sigte ved Nattetid.

Den 20. døde, stærkt angrebet af Kopper — Matros Frederik Bjørneboe Nr. 57 — af Matroskorpset. Han var en af vore bedste Matroser og Formand i Forremers. De Syges Antal gik ned fra 20 til 5, men desværre kun for kort Tid.

Den 26. passerede vi Cap Finisterre, Afstand 12 Mil; d. 29. Gibraltar under stiv Kuling af Vest. Passerede temmelig nær til Tanger, hvorfor jeg hejste Flag og Vimpel, hvilken Hilsen besvaredes fra Fæstningen og fra alle Consulernes Boliger.

Fra d. 27. om Aftenen tiltog de Syges Antal daglig i betydelig Grad, og d. 29. meldte Overlægen mig, at alle de syge (50 ialt) havde Symptomer paa en Epidemi, og at Grunden maatte søges i selve Skibet. Jeg henvendte derfor Opmærksomheden paa Vandet, og her opdagede jeg Grunden og nedsatte en Commission (den ovennævnte Commission).

Denne Forgiftning angreb mere eller mindre $^1/_3$ af Besætningen. Alle Officerer (12), undtagen jeg og Løjtnant Lehmann, var syge i flere Dage. Undertiden var der kun 4 Officerer til Tjeneste. Løjtnanterne Schmidt, E. Wulff, Ipsen, Suenson, og Lütken samt Underchirurg Drackmann vare

især haardt angrebne. Da Aarsagen til Sygdommen (Metal Colik), blev behandlet med Forholdsregler, formindskedes i Løbet af faa Dage de Syges Antal, men et andet Onde optraadte ganske uventet, nemlig en stærk Koppe Epidemi, saa at efter 3 à 4 Dages Forløb var der *116* Koppepatienter ombord. Banjerne bleve indrettet til et stort Sygelukaf, og Resten af Mandskabet ligge nu paa Batteriet.

Jeg besluttede mig nu til at søge Havn i Port Mahon, men her blæste det en større Levant, der varede flere Dage, hvorved jeg drev tilbage. Den 3. Juni sprang Vinden til N. W. med stor Kuling, hvorfor jeg besluttede mig til at styre Cours efter Livorno eller Marseille. Igaar Aftes ankrede jeg paa Livornos Rhed.

Kopperne var hos de fleste godartede, og ved den duelige og virksomme Willumsens Anstrengelser (Drackmann var endnu syg) har vi nu en Mængde Reconvallescenter og adskillige Helbredede«.

Her roser Chefen i høje Toner Overlæge Willumsens Virksomhed og Duelighed og anbefaler ham til Collegiets Bevaagenhed. »Han har i Nødens Timer ej allene vist sig som en duelig Mand, men har erhvervet sig *alles* Agtelse og Velvillie. Heller ikke Officerernes Forhold kan jeg undgaa at omtale, især Captainløjtnant Paludan, der som Næstcommanderende har været utrættelig i sin Omsorg for de Syge og for Vedligeholdelse af Orden og Renlighed under slige Omstændigheder.

Hvorledes det forholder sig med Karantænen her, skal jeg med næste Post rapportere til Collegiet.

Der er endnu Intet ankommet her til Livorno af Thorvaldsens Sager.«

Den 10. Juni skriver Chefen til Etatsraad Thorvaldsen i Rom:

Melder sin Ankomst til Livorno. »Min Ordre lyder paa, at længere end til de første Dage i Juli maa jeg ikke forblive her i Livorno, da jeg saa skal sejle hjem med Fregatten. Jeg beder mig meddelt Antallet af Kasserne — deres Lgd. og Bredde og Højde, samt Vægten. Min Konge har paalagt mig at meddele Dem: at hvis De ønsker at sejle hjem til Danmark, er Fregatten *Bellona* til Deres Disposition, og skulle De ønske at landsættes i Canalen, saa er jeg klar til at opfylde Deres Ønsker i saa Henseende.

Faar jeg den Ære at see Dem som Passager ombord i Fregatten *Bellona,* maa De være forvisset om, at det skal blive mig en behagelig Pligt at opfylde, at giøre alt, hvad der staar i min Magt for at giøre Dem Livet ombord saa behageligt som muligt.

I Haab om at Deres Højvelbaarenhed befinder Dem vel, forbliver jeg med den største Højagtelse Deres ærbødige«

L. de Coninck.

Rapporterer til Admiralitets Coll. d. 15. Juni:

Den 10. Juni fik jeg først Bestemmelse angaaende Karantænen. Aarsagen var, at Matros Peter Wilhelm Petersen af 1. jydske Distr. Nr. 28 herombord døde af Kopper. Vi matte begrave ham paa Strandbredden udfor Lazarettet og brænde alt hans Tøj.

Fra Florents kom Ordre til, at *Bellona* ej fik Practica førend alle de Syge var sendt iland paa Lazarettet, og da skulde Karantænen bestemmes til 10 Dage fra den Dag Koppepatienter var ombord.

Paa Lazarettet kan vi erholde 4 Værelser gratis, men Inventar og Sygevagter maa vi leje. Særlig Betaling skal gives Lægen og til Tolk. De Syges Antal er 21, saaledes at Udgiften bliver betydelig.

Alt Syge-Inventar, som kan undværes ombord, sender jeg iland og 2' Doktor følger med herfra Skibet; desuden tilbød 3 af vore Soldater at følge med de Syge iland som Syge-Opvartere. Den 11. kom alle de Syge iland, hvorefter jeg indberettede dette til Karantænekommissionen.

Overlægen gaar daglig i Land og taler med Underlæge Drackmann, og det gaar i det Hele taget meget bedre med de Syge; de ere delte i 3 Afdelinger:

nemlig de haardt angrebne	2
Syge	6
Reconvallescenter	13
Ialt	21

Det øvrige Mandskab ombord ere friske paa nær 2, hvoraf den ene har Febertilfælde, og den anden er Maanesyg — siger Overlægen —. Desuden er der 6 Mand med Fnat nemlig 6 fra Jylland. Folkene har nu faaet de Forfriskninger, som Overlægen anbefalede, og som de haardt trængte til.

Endnu er ingen Kunstsager ankommet hertil.

Den 11. indløb hertil Meddelelse om, at Hertuginden af Toscana var nedkommen med en Thronarving; Fæstningen her saluterede med 101 Skud. Dagen derpaa flagede jeg, hejste Toscansk Flag paa Fortoppen og Østrigs paa Krydstoppen og afgav Kl. 12 Middag 27 Skud Salut. Gouvernørens Adjudant kom ombord og takkede paa Hertugens Navn for Deltagelsen i den lykkelige Begivenhed og meddelte, at Fæstningen vilde besvare de 27 Skud, hvilket skete samme EM. Kl. 2.

Rapporterer til Admiralitets Coll. fra Livorno Rhed d. 29. Juni:

Den 20. erholdt jeg Practica, skønt vi d. 19. havde sendt 2 Koppepatienter iland og skønt ½befaren af Matroscorpset Nr. 141 Lars Lund døde i Lazarettet iland d. 17. — Jeg maa tro, at Grunden hertil er, at Kopperne er udbrudt her i Livorno; dog vil vore paa Lazarettet liggende syge stadig være under Karantæne, og jeg maatte forpligte mig til at sende eventuelt alle indtrufne Koppepatienter til Lazarettet i Land. Siden d. 15. er 20 nye Tilfælde indtrufne; indtil

Dato har vi haft 136 Tilfælde af Kopper. Fra Lazarettet har jeg faaet 12 Mand og haaber at faa flere imorgen.

Paa Lazarettet	13	Mand
Ombord	18	»
Ialt	31	Mand.

De Syge ombord er kun ubetydelig angrebne.

Af Kunstsager er nu ankommen 44 Kasser. Da der hverken er Skrivelse eller Lister medfulgt, har jeg losset en Del for at opmaale Kasserne. Ifald alle Kasserne skal medtages, maa jeg lægge 4—6 Kanoner i Lasten. Vi har uroligt Vejr; i 3 Dage har vi ikke haft Forbindelse med Land formedelst Storm af W.S.W. Hvis Vejret tillader det, begynder jeg imorgen at indtage Kasserne og vil da i Løbet af 4 Dage kunne være sejlklar.

Den 21. Juni aflagde jeg Besøg hos Gouvernøren, som meddelte mig, at Storhertugen havde yttret Ønske om at see mig i Florents. Da man rejser dertil paa 10—12 Timer besluttede jeg mig til at tage Turen sammen med Løjtnant Bruun som min Adjudant.

Den 23. ankom jeg til Florents og Dagen efter fik jeg Audiens hos Storhertugen i Paladset Pitty Kl. 1 EM.; blev modtaget med al Æresbevisning, en Kammerherre paa Trapperne førte mig ind i Gemakket, hvor Hofmarschalen og flere Hof-Cavalerer ønskede mig velkommen. Audiensen hos Storhertugen varede 1 Time, han takkede for Deltagelsen fra dansk Side og anmodede mig om at forblive nogle Dage i Florents, jeg takkede for det ærefulde Tilbud, men forklarede, at min Regering havde befalet mig snarest muligt at afsejle.

Dagen derpaa afrejste jeg fra Florents men maatte blive 2 Dage iland i Livorno, da det stormende Vejr forbød al Forbindelse med Fregatten.

Rapporterer d. 9. Juli til Admiralitets Coll. fra Livorno Rhed: Jeg er først blevet sejlklar idag og venter nu kun paa Vind for at afsejle. Alle de 44 Kasser fra Rom er nu ombord. Ombord har jeg endnu 3 Koppepatienter, som alle er temmelig vel, og Lægen har erklæret, at der ikke fandtes farlige Symptomer hos disse.

Rapporterer d. 15. August til Coll. under Krydsning i Kanalen udfor Dover: Lettede fra Livorno d. 9. Juli, med stille og Modvind kom vi først under den spanske Kyst d. 19. FM. paa Højden af Alicante. D. 22. passeredes Gibraltar og siden til idag har vi havt Modvind, undtagen 24 Timer i denne Uge. I det Hele er Sundheden god ombord, skønt der har vist sig Symptomer til en alvorlig Sygdom. Af Mangel paa Medicin blev jeg nødt til at leje en Baad her, for ved Consulens Hjælp at gøre de nødvendige Indkøb i Dover og forskaffe Mandskabet et Maaltid ferskt Kiød, og nogle Forfriskninger til de Syge. Jeg har talt med flere Lodser her, men ingen kan give Oplysninger om Orlogs-Briggen fra Vestindien.

Den 21. Juli skriver Admiralitets Coll. til *Bellona:*

»Ved Ankomsten til Københavns Rhed ankres der indenfor Trekroner, hvor de medhavende Kunstsager losses.«

Den 31. August tilskriver Holmens Chef *Bellona*:

»Kunstsagerne fra Livorno skal efter Kongens Befaling hensættes paa Søetatens Proviantgaard i et dertil bestemt Lokale, hvad Hrr. Captainen vil behage at foranstalte.«

Søndag d. 30. Aug. begyndte Udlosningen af Kunstsagerne og den 5. September blev Kommandoen strøget.

Foruden Thorvaldsens Kunstværker hjembragtes fra dette Togt ogsaa andre Kunstneres Arbejder — men Thorvaldsen ønskede ikke at rejse med hjem.

1838. Fregatten *Rota.*

3 Aar efter *Bellona*'s Togt udrustedes Fregatten *Rota* fra 9. Maj—25. September for at hjemføre Thorvaldsen fra Livorno med Kaptajn H. B. Dahlerup som Chef.

Besætningen var paa 285 Mand, og i Chefens Instruks af 3. Maj fra Admiralitets-Coll. hedder det (Uddrag):

»Kommandoen hejses d. 9. Maj. Udlægning samme Dag, og Afsejling finder Sted d. 11. Maj tilligemed Briggerne *St. Croix* og *Allart,* hvis *Chefer* Captain-Løjtnanterne Schneider og Ellbrecht underlægger sig Fregatten, og samme Ordre er tillagt Chefen for Cadetskibet, Corvetten *Flora,* Captain Thomsen, der f. T. krydser her i Sundet.

Disse samlede Skibe — som *De* dog ved Adskillelse *ikke* opholder Dem med at opsøge — følges ad gennem Canalen til henimod Cap Finisterre, hvor alle 3 Skibe detacheres og søge deres Bestemmelsessteder, og *De* selv søger til Livorno, med Tilladelse til at anløbe Toulon for at besee denne vigtige Flaadestation, dog maa Fregatten i Slutningen af Juni eller senest først i Juli være i Livorno — for at indtage Thorvaldsens Kunstsager m. m. Dersom Thorvaldsen selv ønsker at følge Fregatten, skal hans Domestikkere og enkelte andre, som han ønsker, medtages med Bagage, og ønsker Thorvaldsen at sættes iland i en eller anden fremmed Havn, som Fregatten passerer, maa Chefen anløbe samme. Er det nødvendig for at skaffe Plads, saa maa nogle Kanoner og Rapperter lægges i Lasten.

Medens Skibene ere samlede, afholdes de militære Øvelser — dog uden at sinke Rejsen.

For saavidt de Sager, som Thorvaldsen hjemsender fra Livorno, tillades det, at Fregatten yderlig indtager nogle Sager til »Academiet for de skønne

Kunster« og til Bissen, uden dog at Skibet belemres. — Det er tilladt Billedhugger Elev Jerichau at følge med Skibet til og fra Livorno, ifald Thorvaldsen indskiber sig i Livorno.«

Den 21. Juni skriver Admiralitets Coll. til Chefen:

»Da Prinds Christian Frederik formener, at Etatsraad Thorvaldsen følger hertil med Fregatten *Rota,* saa anmodes Kaptainen at søge, at Hjemrejsen kan skee for Thorvaldsen paa den for ham behageligste Maade og tiltrædes, saasnart som Omstændighederne tillader det.«

I Archiv for Søvæsenet 1839 (Side 107) skriver Kaptajn Dahlerup om *Rota*'s Togt:

Fregatten *Rota*'s Expedition til Middelhavet danner dette Aars extraordinaire Udrustning. Samtidig med den eqviperede de to til Vestindien bestemte Brigger, *Allart* og *St. Croix,* samt Cadetcorvetten *Flora,* hvilke Skibe, paa Grund af det sildigt indtraadte Foraar, ikke før 11. Maj kom til at afseile herfra, for paa sædvanlig Maade, at fortsætte Reisen i Følgeskab, saavidt Omstændighederne maatte tillade det, til Højden af Cap Finisterre. En Storm af O. N. O. med Sneefog skilte allerede Natten til den 14de Skibene fra hverandre under Norge. Briggerne stødte i Nordsøen atter sammen med Fregatten og fulgtes med den til under Startpoint i Canalen, hvor uroligt og tykt Vejr af S. V. paany adsplittede Skibene, indtil *St. Croix* et Par Dage efter faldt ind med Fregatten og forblev nu hos den til under Cap Finisterre, hvorfra den detacheredes til sin videre Bestemmelse, Stationen i Vestindien. Underveis foretoges to Gange Prøve i Bidevind-Seilads, i hvilke *St. Croix* viste sig ikke *Rota* synderligen inferieur, idet den første Gang i B. 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 Næsesø, vandt den derimod i Fart og tabte i Luven mod *Rota,* men nødtes til at opgive Prøven, der skete med lige Seilføring, og bierge Seil for Søen. Da den bestemte Ordre, der var tillagt Skibene »ikke i Tilfælde af Adskillelse, at opholde Reisen for at gienforenes« forbød udtrykkelige Rendezvousbestemmelser, saa forstyrredes Øiemedet med Skibenes Afseiling i Eskadre, ved ovenomtalte Omstændigheder af Forandring i Vind og Veir.

Rota fortsatte Reisen ind i Middelhavet, krydsede en Tidlang paa Spanskekysten og imellem de baleariske Øer, og løb den 27de ind til Toulon. Den følgende Dag indkom en Division af den i Middelhavet stationerede engelske Eskadre, for i Toulon at feire Dronning Victoria's Kroningsfest; et politisk Galanterie af Englænderne, der gav Anledning til en Række af Festiviteter i de paafølgende Dage. Den engelske Division bestod af en Tredækker med Admiral Sir Robert Stopford's Flag, 3 Linieskibe, 2 Fregatter, 1 Brig og 2 Dampskibe. Vore Officierer erholdt altsaa Leilighed til, foruden at besee Toulons interessante Værft, ogsaa at besøge flere af Skibene i den engelske

Eskadre, hvis fortræffelige Udrustning og indre Orden og Disciplin fuldkommen svarede til, hvad man er vant til at vente sig i den engelske Marine. Ogsaa Besøget i et fransk 84 Kanonskib og nogle mindre Skibe, der laae udrustede, var lærerigt og afgav Beviis for, hvor heldig Frankrig har været i sine Bestræbelser efter at hæve dets Marine til lige Trin med Englands.

Den største Artighed og en virkelig national Velvillie imod de Danske 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 *Rota*'s Chef en personlig Salut af 9 Skud; den franske Marine-Præfect, Vice-Admiral Jurien, aflagde en Stads-Visit i Fregatten, ligeledes de engelske Skibschefer, en af hver Classe, tilligemed Flagcapitainen. Fregattens Artillerie og vor Bajonet- og Landsefægtning tildroge sig især de Fremmedes Opmærksomhed.

Den 2den Juli, ved Midnat, afseilede *Rota* fra Toulon, løb ned til Syd-Enden af Corsica og med en stiv Kuling af Vest stod igiennem det interessante Pas imellem denne Øe og Sardinien, Bonifacio-Strædet, hvis snevre Udløb, imellem de mange smaa Øer paa den østre Side, passeredes med en Fart af over 13 Mile. Seiladsen fortsattes Nord efter imellem Corsica og Øerne Monto 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 Thorvaldsen med to Kunstnere, Historiemaleren Blunck og Billedhuggeren Matthiæ i sit Følge, og ledsaget af Fregattens Chef, der i dette Øiemeed var reist til Rom, ankom den 7de August til Livorno, indskibede sig paa *Rota* d. 8de, og d. 9de om Morgenen lettede Fregatten for at tiltræde Hiemreisen.

Under Opholdet i Livorno indkom dertil en keiserlig østerrigsk 48 Kanons Fregat, der havde en Søn af Erkehertug Carl af Østerrig ombord, Prinds Friderich, en ung Herre med et behageligt Udvortes, paa omtrent 18 Aar, som dannes til Søtienesten. 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-Officierer indgiøde, ved deres udmærkede Dannelse og indtagende Væsen, en særdeles fordeelagtig Mening om denne for os endnu saa nye Marine.

Ds. k. Høiheder, Storhertugen og Storhertuginden 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 Grunden.

Skiveskydning med Kanoner samt Evolutioner og Øvelser med Fregattens armerede Baade foretoges under Opholdet her paa Rheden.

Paa Hiemreisen anløb *Rota* Malaga, for at indtage Forfriskninger, men fik ei Practica, paa Grund af at en af dens Officierer, Second-Lieutenant F. W. Lund, var død faa Dage før, af en hidsig Feber. Strædet passeredes d. 28de August med en frisk Levant og en rivende Strøm ud. Den 6te September anduvedes Canalen, som passeredes i et Etmaal, og først da Wells Banke i Nordsøen var passeret, vendtes første Gang efter Afseilingen fra Malaga. Den 15de maatte Fregatten for Strøm og Stille gaae til Ankers udfor Hammermøllen. Den 17de, da Strømmen sagtnede, bugseredes den Sundet ind, af Dampskibet *Wilhelmine,* og kom om Eftermiddagen Kl. 5 til Ankers paa Kiøbenhavns Rhed, hvor forskellige Deputationer, i festligt udsmykkede Baade, med Sange og Musik modtoge Thorvaldsen, der under sine, i utallig Mængde forsamlede Landsmænds Velkomsthilsen og Fryderaab landede ved Toldboden.

Fregatten halede Dagen efter ind i Flaadens Leje og strøg Kommando den 25. September.

Om Thorvaldsen skriver Kaptajn Dahlerup i sine Erindringer »Mit Livs Begivenheder 1815—1848«:

2 Dage efter vor Ankomst til Livorno (den 11te Juli) reiste Lieutenanterne Flensborg, Wulff og Wilde sammen med Kapelmester Frølich og Billedhuggerelev Jerichau, der havde Tilladelse til at gøre Reisen med, til Rom med Dampskib; de havde 10 Dages Permission. Til Florents gik Lieutenant Buchwald og Hedemann. Med Flensborg skrev jeg til Thorvaldsen og underrettede ham om Fregattens Ankomst samt om den Tid, der omtrent vilde behøves for at giøre sig klar til Hiemreisen. De Sager, der skulde indskibes, indtraf et Par Dage efter Fregattens Ankomst, sex og tredsindstyve Kasser i Alt, hvoriblandt nogle meget store og svære. De to Smaafartøjer, der bragte dem, bleve lagt ind i Havnen, indtil vi kunde modtage dem.

Om Thorvaldsens egen Hiemreise herskede der endnu Uvished. Mange tvivlede om, at han vilde kunne beslutte sig dertil, naar det kom til Stykket. Saaledes var det gaaet ham engang før: Alle hans Sager vare bragte i Orden, hans Reisetøi indpakket og Vognen bestilt, da han pludselig skiftede Sind. Den 18de fik jeg Brev fra Rom, skrevet i Thorvaldsens Navn af en dansk Kunstner ved Navn Bravo, hvori jeg underrettedes om, at Thorvaldsen var færdig til Reisen og vilde indtræffe i Livorno paa den Dag, jeg nærmere vilde bestemme ham. Men paa samme Tid modtog jeg Brev fra Lieutenant Flensborg, hvori han siger mig, at Thorvaldsen var meget vankelmodig, yttrede undertiden stor Frygt for Reisen og gjorde det meget tvivlsomt for alle hans Omgivelser, om han, naar det kom dertil, vilde kunne beslutte sig til at reise.

Jeg raadførte mig med Konsul Dalgas herom og besluttede at tage til Rom for selv at afhente ham, hvori der altid laae en større Æresbeviisning, der maatte have nogen Virkning paa ham, og det vilde da ikke falde ham

saa let at trække sig tilbage. Imidlertid lod jeg Alt sætte i Stand til hans Modtagelse, giøre Indkøb o. s. v. I den agterste Kahyt, som ganske skulde indrømmes ham, blev paa den ene Side, ligeoverfor Fortepianoet, opsat en bequem Seng med et smukt drapperet Omhæng; for mig og Hans (Dahlerups 8aarige Søn, der var med paa Rejsen) var der Køier til at hænge op i forreste Kahyt, og udenfor denne, paa Batteriet, skulde opreises et Kammer til de Herrer, han bragte med sig.

Ombord paa de engelske Skibe havde jeg seet en Indretning optagen paany, som i min tidlige Ungdom fandtes paa alle Linieskibe, men siden var gaaet af Mode, Reposer ved Falderebene nemlig, et Slags Altan eller Udbygning med Bænke, som danner et behageligt Sæde ud over Vandet at sidde i smukt Veir og røge en Sigar; denne Indretning lod jeg giøre paa Fregatten, og den er siden indført i Marinen paa de store Skibe. For at mit Bordservice kunde svare i Elegance til det Hele, kiøbte jeg i Livorno et Stel fransk Porcellain, hvidt med forgyldt Kant, og completterede mit Sølvservice, hvilket jeg vidste, vilde være min kiære Kone en velkommen Forøgelse af vort Huusgeraad.

Faa Dage efter indtraf Storhertugen af Toscana med Hof til Livorno for at tilbringe en Maanedstid og bruge Søbadene. Den 17de, da det omsider var lykkedes Dalgas at faa alt, hvad der hørte til hans Uniform færdig, han var nemligen nylig bleven udnævnt til Consul, var jeg, ledsaget af vor Consul, til Audients hos Storhertugen og blev ogsaa straks efter stædet til Audients hos Storhertuginden. Den Første mindede mig meget om vor Konge, han havde i Person og Væsen meget tilfælles; Storhertuginden var smuk og yndig i Manerer og Conversation; hun saa ud til at være fire og tyve Aar gammel. Begge vare særdeles naadige og tilsagde et Besøg i Fregatten en Dag i den følgende Uge. Dette blev en af Aarsagerne til, at jeg ikke kom til Florents.

Ombord laae vi den hele Tid i et utaaleligt Søle af Maling, Kalkning, Arbeide med Takkelagen og Blankbeidsning og Polering af Kanonerne, Lugekarmene o. s. v., efter Methode vi havde lært af Englænderne i Toulon. Stanken heraf og at maatte sove i denne Dunst angreb min Sundhed.

Tiden var nu saa langt fremrykket, at jeg maatte tænke alvorligt paa at komme til Rom, jeg besluttede derfor at gaae med det første Dampskib, der kom, og lade Næstkommanderende i mit Navn modtage Storhertugen ved Besøget og giøre min Undskyldning, hvilket jeg ogsaa selv giorde før min Afreise igiennem Gouvernøren.

Endelig kom et Dampskib den 28de. Det var *Francesko Imo,* et kongeligt neapolitansk Paketskib, commanderet af en Officier. Jeg forsynede mig med Pas for mig, Lieutenant Kinck og Hans, og Kl. 7 om Aftenen kom Skibet paa Siden af Fregatten, hvorfra vi indskibede os og tiltraadte Reisen. Den næste Formiddag landede vi i Civita Vecchia, bestilte Vogn og efter et Par

Timers Ophold rullede vi rask afsted, med tre Heste for, ad Veien til Rom. Paa Veien er der ikke Noget, der tiltrak sig vor Opmærksomhed, før vi mod Mørkningen, paa Toppen af et Bierg, blev tilraabte af Vetturinen eller Kudsken:

— Ecco la cupola! Det var Peterskirkens Kuppel, vi saae, skiøndt endnu langt fra Staden.

Det var mørkt, da vi kom ind i den evige Stad. Af Beskrivelsen, vi havde faaet af Flensborg og de andre Officierer, gienkiendte vi Colonnaden ved Peterskirken, Castellet San Angelo og andre Steder, vi passerede. Paa Englebroen styrtede en af vore usle Heste, hvilket trak endeel Mennesker omkring os og forøgede min Utaalmodighed efter at komme i Huus, da vi alle vansmægtede af Sult og Tørst, og Aftenen ovenpaa den hede Dag var meget kiølig.

Efter nogen Snakken og Skienden var omsider Hesten bragt paa Benene igien, og nu gik det rask afsted igiennem Gaderne, indtil vi kom til et Sted, hvor der var ligesom en lille aaben Plads; der begyndte atter lidt Uro mellem Hestene, og den ene, Sideløberen, rev sig pludselig løs og galoperede ind ad en Port, Stedet hvor den hørte hiemme. Vetturinen lod sig nøie med at bande og skoggerlee imellem hinanden og kiørte videre, indtil vi naaede det os anbefalede Hôtel Frantz, i Via condotti. Det var da seent paa Aftnen, sultne, trætte og søvnige vare vi Alle, vi fik et herligt Aftensmaaltid og gik til Sengs, første Gang sovende paa, hvad jeg dengang troede var Høvlspaaner, men senere har faaet Grund til at antage var tørrede Maisblade.

Næste Morgen, efter at have besørget mit eget og min Søns Toilette, thi han var endnu for ung til at kunne undvære nogen Hiælp og Tilsyn herved, gik vi ned i en tilstødende Café for at nyde vor Morgendrik, et Glas Melkekaffe med Brød til. Her varede det ikke længe, før vi fandt os omringede af Landsmænd, da dette var det Kaffehuus, de fleste danske Kunstnere søgte. Her var Küchler, Sonne, Blunck, Bravo og flere, Navne jeg nu ei erindrer. Alle yttrede megen Glæde over at see mig og meente, at det var det rette Middel til at overvinde enhver Betænkelighed hos Thorvaldsen.

Det var for tidligt om Morgenen til at besøge Thorvaldsen; for imidlertid at benytte Tiden førte man os hen til det berømte Pantheon eller nu Maria della rotonda, viiste os paa Veien Trajans-Søilen, nogle kæmpemæssige Mure, der vare Levninger af et Kieserpallads, og omsider gik vi til Thorvaldsen, eller rettere kiørte derhen, da man underveis havde engageret en Equipage til mig for den Tid, jeg forblev i Rom, jeg troer til en Priis af fem Scudi om Dagen.

Jeg havde taget min Uniform paa for at viise mit officielle Ærinde og giøre tilbørlig Honneurs for den Mand, Kongen lod afhente med et Krigsskib. Thorvaldsen traf jeg i Skiorteærmer, som han sedvanligt gik om Som-

meren hiemme i sin Stue. Der var Nogen hos ham, og han blev ligesom lidt forlegen ved at modtage mig en déshabillé; han vilde snappe en Kiole i en Hast, men blev paa min Bøn, som han var, og vi vare snart enige om Alt.

Jeg skulde nu først see mig om i Rom i nogle Dage, imidlertid endte han de Smaaforretninger, der endnu vare tilbage at ordne, og saa kunde Dagen jo bestemmes. Han viiste mig om i sit Atelier, hvor jeg fandt min Passageer Jerichau i fuldt Arbeide med at modellere, dengang anede jeg kun lidet, at denne underlige unge Mand skulde vinde den Rang blandt Kunstnerne, han senere har svunget sig op til. Siden besøgte vi et andet, og jeg troer et tredie Atelier, Thorvaldsen havde paa forskiellige Steder i Staden, og endte med at aflægge Besøg hos Kammerherre Paulsen, hans Svigersøn, hvorefter vi kiørte til Via condotti og spiiste til Middag i en Restauration, Lepre, ligeoverfor vort Hôtel. Om Eftermiddagen — vi spiiste stedse tidligt til Middag, jeg troer Kl. 12, og toge derefter en lille Luur paa Sengen, siesta — kiørte vi ud, besøgte Cloaca maxima, som skal være fra Ancus Martius' Tider, en Levning af de uhyre underjordiske Afløbscanaler, denne Konge byggede, saae Guldsmedenes Æresport og flere andre Levninger fra Oldtiden.

Om Aftenen gik vi til et lille Værtshuus, Falconiere kaldet, hvor vi spiste til Aften i Selskab med danske Kunstnere. Thorvaldsen deriblandt, æret som en Fader, ugeneret selv, og generende Ingen. Aftensmaaltidet var som om Middagen, varm Spise, portionsviis efter Spiseseddel eller rettere mundtlig Opregning af, hvad Huset formaaede, dertil en Foglietta Viin, lidt Frugt og ovenpaa en Sigar. Var Heden trykkende, kastede man Kiolen og sad i Skiorteærmer. Kl. henved ti vandrede vi hiem i Selskab og skiltes ad efterhaanden, som enhver kom til sin Dør. Paa denne Maade tilbragte vi i Almindelighed Aftenerne.

Søndagen den 5te August var Afreisen bestemt at skulle finde Sted ved Midnatstid. Thorvaldsens Homme d'affaires eller Agent, en Skotlænder ved Navn Grant, havde lagt Planen, besørget Passer, bestilt Vogne og skulde følge med til Livorno for yderligere at være behiælpelig.

Ved Afskeden omkring Midnat flokkedes alle omkring Thorvaldsen, de Yngre ligesom Børnene om en elsket Fader, den lystige Reinhart omfavnede og kyssede den gamle Ven og Dusbroder og sagde ham et mandigt, hierteligt Farvel. Vi stege i Vognene: Thorvaldsen, jeg, Grant og Hans i den ene, Kinck, Frølich, Blunch og Matthiæ, Thorvaldsens Medhielper, i den anden og under de Omkringstaaendes gientagne Farvel og Ønsker for en lykkelig Reise rullede vi afsted igiennem de øde Gader, over Englebroen, forbi Castellet San Angelo, over Peterspladsen med dens to mageløse Springvande, hvis mægtige Straalebouquetter glimrede i Maaneskinnet, igiennem de prægtige Søilerækker, der cirkelformig indeslutter Pladsen, og hen til den nu tillukkede Stadport, som dog efter et lille Ophold aabnedes for os ved Frem-

viisningen af et »lasciapassare«, der af særdeles Gunst var meddeelt Thorvaldsen og hans Følge. Ude af Staden vare vi, og lystigt fore vi afsted i den kiølige Nat, jeg med Følelser, der ikke var uliig dem, Jason maae have havt, da det var lykkedes ham at komme i Besiddelse af det gyldne Skind.

Een Uge netop havde jeg været i Rom — jeg kom dertil den ene Søndag Aften og reiste den anden — jeg havde været paa Benene fra den tidlige Morgenstund til seent paa Aftenen, havde benyttet Tiden saa godt som muligt til at see Alt, hvad mit korte Ophold der tillod, overfladisk kun, men maaske derfor saa meget mere trættende. Mine Kræfter vare medtagne. Jeg længtes efter Hvile for Siæl og Legeme. En behagelig Forsmag derpaa havde jeg i Vognen, som rullede rask afsted i den deilige, stierneklare Nat. Hans slumrede trygt ligeoverfor mig paa Forsædet, overladende det til mig at holde ham fra at styrte paa Hovedet ud ad det aabne Vindue.

Tidligt om Morgenen skiftede vi Heste ved et Værtshuus omtrent halvveis, der prangede med det pralende Skilt »Grand Hotel«, hvor vi med Nød og neppe fik en Kop Kaffe, medens Hønsene meget fortroligt spadserede paa Bordet, vi sadde ved.

Opad Formiddagen vare vi i Civita vecchia og toge ind i det samme Værtshuus, jeg var aftraadt i ved Ankomsten. Veien havde været overmaade støvet; vi trængte derfor høiligen til at giøre vort Toilette. Da dette var giort, satte vi os ned til en fortræffelig varm Frokost, der blandt Andet bestod af Villinger, stegte i Olie, en ganske ypperlig Spise, som vi ogsaa i Rom oftere havde faaet, de kaldte denne Fisk merluche. En Viin fik vi her, som jeg ikke før havde smagt, Orvietoviin, den er hvid og skummende, i Smag og Udseende meget liig Champagne. Efter Maaltidet lagde jeg mig paa Sengen, de andre Herrer besaae Byen og fordreve Tiden, som de bedst kunde indtil Indskibningen, der omsider, henved Kl. 5, fandt Sted.

Det var samme Skib, som jeg havde giort Henreisen med, *Francesko Imo.* Capitainen modtog os med Spillekaartene i Haanden og satte sig strax hen igien at spille med en af Passagererne Paa dette Italienernes Spilleraserie saae jeg paa Gaden i Rom et Exempel: En Skoeflikker sad og arbeidede ved et lille Bord paa Fortouget, og en Mand stod ved Siden og talte med ham. Pludselig lægger Skoeflikkeren sit Arbeide, tager et Spil Kaart ud af en lille Skuffe, rødder Bordet, og nu begynder de at spille, den Ene staaende, den Anden siddende.

Det blæste frisk, og vi havde Vinden imod os. Et langt Middagsbord stod dækket under Soelteltet, men da vi vare komne ud af Havnen og satte os ned til Maaltidet, der var elegant, med mange Retter, var der af alle Passagererne ingen Andre end Thorvaldsen, Kinck, Hans og Jeg, der lode sig see paa Dækket.

Næste Formiddag, Tirsdagen den 7de August, løb vi ind i Havnen ved

Livorno. Thorvaldsen vilde gaae ombord i Fregatten med mig strax; med Møje fik jeg ham overtalt til at gaae i Land og forblive der Natten over. Selv gik jeg ombord for at erfare, hvad der i min Fraværelse havde tildraget sig. Et Par af Fregattens Fartøier laae ventende paa os i Havnen og kom paa Siden af os for at modtage min og Passagerernes Bagage.

Da mine Sluproere kom over paa Dampskibets Dæk for at bære Tøiet ned i Baadene, udbrød en af Passagererne høit til de Omstaaende:

— Das sind nordische Leute! Das sind recht nordische Leute! med en Begeistring, som smigrede min Nationalfølelse. Manden var en Schweitzer-officier, der med flere andre Officierer og en Snees Invalider vendte tilbage fra Neapel, hvor de havde staaet i Tieneste. Vist var det imidlertid, at mine Sluproere især vare udmærket store og smukke Karle og stak fordelagtigt af imod de smaa og spinkle italienske Søfolk.

Da jeg kom ombord, fandt jeg Fregatten seilklar, der stod kun tilbage at afgiøre Regningerne i Land. Alt var istand til Passagerernes Modtagelse. Under min Fraværelse havde Storhertugen med hele sit Hof været ombord og beseet Skibet. Jeg havde givet Fisker de fornødne Ordrer i saa Henseende. Dalgas havde en Timestid i Forveien indfundet sig, for i fuld Stadsuniform, som diplomatisk Person, at assistere ved Modtagelsen og var ved denne Leilighed bleven saluteret med syv Skud, en Ære han satte megen Priis paa, og som han havde ladet mig forstaae, han havde ventet sig ved sit første Besøg, hvortil jeg da bemærkede, at han dengang var kommen i civil Dragt, naar han kom i Uniform, skulde han faae den ham tilkommende Salut. Nu var han altsaa tilfredsstillet; det er ikke saa meget at undres over, at en Consul i disse sydlige Lande, hvor Ceremoniellet spiller en saa stor Rolle, sætter Priis paa disse høirøstede Æresbeviisninger, de hæve ham i Indbyggernes Øine.

Til Giengiæld havde Storhertugen indbudt Fregattens Officierer til et stort Bal paa Slottet, hvor de havde moret sig meget godt. Hele Hoffet var, et Par Dage før min Tilbagekomst, pludselig reist til Florents paa Grund af et indtruffet Dødsfald imellem de smaa Prindser eller Prindsesser. Herved var Thorvaldsen befriet fra en Frygt, han havde, at Storhertugen skulde beholde ham et Par Dage hos sig, hvortil jeg allerede havde medbragt en Indbydelse.

Jeg gik snart efter i Land for at opgiøre mine Sager, supplere vore Forraad og giøre Resten af de Smaaindkøb til mig selv, som jeg hidtil havde maattet opsætte, indtil jeg var vis paa Thorvaldsen.

Henimod Kl. 12 var jeg færdig, og da Thorvaldsen yttrede stor Utaalmodighed efter at komme ombord, ilede jeg i Forveien for at modtage ham før den næste Dag og var end ikke beredt paa Middagsmaaltidet til det forøgede Selskab. Til Lykke mødte jeg underveis min Underhovmester Tolle, der var en flink Person til i en Hast at finde Udvei, og jeg gav ham de nød-

vendige Instructioner til at have en Diner færdig til passende Tid, hvortil han maatte giøre Indkiøb i Land.

Da jeg kom ombord, lod jeg en Salut og Festflagning giøre klar. Stadsfartøierne bleve indsendte for at afhente vor hædrede Giæst og Følge, hvortil Hr. Grant, Consul Dalgas med sin Viceconsul og en Italiener havde sluttet sig. Da Fartøierne nærmede sig Skibet, blev Flagene heiste, og da Alle vare traadte over Dækket, hvor jeg og Officierer modtoge dem ved Falderebet, medens hele Mandskabet i festlig Dragt var opstillet foranfor, omfavnede jeg Thorvaldsen og bød ham Velkommen paa dansk Grund, hvorpaa jeg vendte mig til Mandskabet og sagde:

— Lad os ønske vor høitberømte Landsmand Velkommen iblandt os! hvilket blev besvaret med et tre Gange gientaget Hurraraab, medens en Salut af ni Skud blev affyret. Denne Modtagelse glædede øiensynlig den herlige Olding. Han var oprømt og ualmindelig glad, paa sin stille Viis, den hele Dag. Til rette Tid var Middagsmaden færdig, og vi satte os ned til Bordet, elegant serveret med mit nye franske Spisestel, Sølvtøi og Tilbehør, til et Maaltid, der, skiøndt i Hast improviseret, dog ikke gav noget slet Forvarsel for Reisen. Champagnen knaldede til langt ud paa Aftenen, en italiensk Sanger med den klareste Quindestemme, jeg nogensinde har hørt, sang for os à la Catalani; Aftenen var skiøn, og vi tilbragte den, røgende vore Sigarer, paa Dækket i Fryd og Gammen.

Thorvaldsens Datter, Fru Paulsen, havde været meget bekymret for, hvad Faderen skulde faae at spise underveis paa den lange Reise til Danmark og vilde gierne have medgivet os Noget, indtil jeg beroligede hende over dette Punkt. Vi vare nu meget vel provisionerede. Foruden levende Faar, Sviin, Ænder, Høns, Kalkuner og Duer havde jeg baade i Toulon og her kiøbt hermetisk nedlagte Sager af mange Slags; vi havde engelske Biscuits, Kex og Tvebakker i Blikkasser, Confiturer og tørrede Frugter samt danske Syltetøier til Dessert, Vine og andre Drikkevarer havde vi rigelig Forraad af i mange forskiellige Slags. Jeg havde dennegang, ligesom paa mine tidligere Reiser, giort rigelige Indkiøb for saaledes med Overskudet at forsyne min egen Kiælder og Huusholdning hiemme.

Den næste Morgen, den 9de August, gik vi iværk med at lette og vare omtrent Kl. 10 under Seil med god Vind og frisk Kuling, men vare ikke komne langt udenfor Gorgona, før Vinden døde af, og nu laae vi og dreve i fuldkommen Havblik i meer end en Uge. Endelig fik vi en frisk Kuling, som feiede os afsted forbi Minorca og til henimod Indgangen af Strædet. Her fik vi et Par Dages Modvind og Storm.

Lieutenant Lund, et godmodigt ungt Menneske, døde her og blev sat overbord med de sædvanlige Sørgeceremonier. Han var syg ved Afreisen fra Livorno, hvor han ved at ligge og fiske i en Baad, paa Silden, hvoraf han var

en stor Elsker, havde udsat sig for den stærkeste Middagshede og faldt i en hidsig Feber, som endte hans Liv. Det længe vedholdende stille Veirs Monotonie, Stormen og Dødsfaldet, havde i Foreening den Indflydelse paa Thorvaldsen, at Begravelsen, eller her Overbordsættelsen i Havet af den Døde, giorde et stærkt Indtryk paa ham, som først Synet af Spaniens majestætiske, uforlignelig skiønne Kyster nogle Dage efter kunde forjage.

Efterat det haarde Veir havde lagt sig, fik vi en behagelig Krydstour langs med Spanskekysten fra Cap de Zate og lige til Malaga, ofte nær under Landet, saa der dog var Noget at betragte og skadesløsholde os for den langsomme Fart.

Jeg troer, det var den 26de August, at vi ankrede paa Malaga Rhed udenfor Fyrtaarnet. Her havde jeg tænkt at recreere mine Passagerer et Par Dage, desværre kom der uventet en Streg i min Regning. Vort Sundhedspas var givet, men ved Anmeldelsen af Lieutenant Lunds Død paa Reisen havde jeg og Lægen begaaet den Uforsigtighed at nævne hans Sygdom med det i Danmark almindelige Navn Typhus. Dette kiendte nu Sundhedscommisionen i Malaga ikke, slog op i et Lexicon og fandt Ordet forklaret med: en smitsom og ondartet Feber, og derfor skulde vi holde otte Dages Quarantaine. Herpaa kunde jeg ikke indlade mig, og vi maatte lade os nøie med at see Byen i Afstand i de to Dage, vi bleve liggende her, deels for Modvind og Stille, deels for at indtage Viin til Mandskabet og Forfriskninger til mit Bord, fornemmelig Frugt, som Viindruer, Valencia-Meloner, frisk nedlagte Figener, Rosiner etc. Det var tre og tyve Aar siden, jeg sidst var i Malaga. Paa min Forespørgsel til Lotsen om alle de Mennesker, jeg dengang havde kiendt, fik jeg hver Gang det Svar:

— Ha muerto! — Han er død!

Anden Dagen efter vor Ankomst lettede vi om Aftenen og fik den næste Formiddag en frisk »Levant« eller Østenvind som førte os med en strygende Fart igiennem Strædet, tæt forbi den malerisk beliggende Bye Tarifa og et Stykke ud i Atlanterhavet, hvor vi mødte Nordenvind og maatte krydse største Delen af vor Vei til Canalen, som vi hurtigt slap igiennem, passerede over Nordsøen, igiennem Kattegattet og fik paa en meget smuk September-Eftermiddag Lots under Gilleleie; denne bragte os op under en Skov i Indgangen til Sundet, Ellekildehage, hvor vi gik til Ankers for Modvind og Storm ved Solens Nedgang.

Samme Aften i Skumringen hørte jeg, som jeg stod under det aabne Skylight, Officiererne paa Dækket udbryde i gientagne Udraab af Beundring, og Fisker kom hen til Vinduet og bad mig om at komme op et Øieblik. Da jeg kom op paa Dækket, stod Thorvaldsen heelt agter ude paa Skandsen omringet af Officiererne og stirrende op imod Himlen, henrykt i stille Beundring. Luften var overalt mørk, næsten sort, det sidste Skiær af Dagslyset var for-

svundet; men over Agterenden af Fregatten, der vendte mod Nord, straalede et Nordlys saa klart, at det syntes at kaste en Glans over de agterude staaende Personer, udbredende sig i en Halvcirkel ned til begge Sider af Horizonten og rækkende op til Zenith; det var som en Glorie, der omgav Fregatten midt i den mørke Nat rundtom. Straalerne funklede og knitrede endnu i nogle Minuter og smeltede lidt efter lidt hen. Jeg kunde ikke afholde mig fra at udbryde til Thorvaldsen, at det var Nordens Genius, der bød ham Velkommen til hans Fædreland. Han svarede, endnu hensunken i Beundring:

— Aa, det er deiligt! Hvor er det deiligt! Jeg har siden, ved Udstilling paa Charlottenborg, seet et Maleri, hvor dette skiønne Syn er skildret.

Den næste Dag, en Søndag, maatte vi ligge stille for Modvind og Strøm. Om Middagen kom et Dampskib ud til os fra Helsingør, propfuldt med Damer og Herrer, som seilede flere Gange rundt om Fregatten og bød Thorvaldsen Velkommen med Musik og Hurraraab. Uagtet han havde beskadiget sin Fod et Par Dage iforveien og maatte gaae med nedtraadte Sko, gik han dog ombord paa Dampskibet for at takke sine Landsmænd og Landsmandsinder for den Ære, de viiste ham. Længer op ad Dagen kom det kongelige Bugserdampskib under Lieutenant Aschlund til os. Zahrtmann, som var Chef for Vagtskibet, havde sendt det for at være mig til Assistance med Bugsering, om det behøvedes.

Om Mandagen — Datum kan jeg her ikke angive, men det maae have været i Midten af September — lod det om Morgenen til, at Omstændighederne nogenlunde vilde føie sig for os, og henimod Middag lettede jeg og lod Dampskibet bugsere os, hiælpende til med vore Seil.

Man var her i Kiøbenhavn underrettet om Fregattens Ankomst, ligesom det allerede fra Livorno var meldt, at Thorvaldsen havde indskibet sig paa den; i et Brev fra Festcomitéens Secretair var jeg anmodet om at passe Ankomsten til Kiøbenhavn saaledes, at den indtraf paa en for det store Publikum bequem Tid paa Dagen.

Fregattens Seilads hele Sundet op var liig et Triumphtog. Alle Skibe paa Helsingørs Rhed flagede, Baade med pyntede Damer og Herrer fra begge Sider af Sundet omgave os, Blomsterkrandse kastedes, Musik tonede rundt om.

Veiret havde forandret sig, det var blevet Taage med nu og da fiin Regn, efter vi var passerede Kronborg, men selv dette gav Festligheden et interessant Anstrøg; saaledes hørte vi pludselig Melodien af Kong Christian spillet meget smukt af et stærkt besat Musikcorps ikke langt fra os, uden at vi kunde øine, hvorfra Musiken kom, før i det samme en Baad brød frem af Taagen med Indvaanere fra Helsingborg og det skaanske Husarregiments Musikbande i. Vi hørte Hurraraab fra usynlige Baade, ja oppe fra Luften, og først da Taagen, som idelig var i Bevægelse, lettede sig, saae vi Baaden eller Skibet med Folk paa Ræerne, hvorfra Hilsenen kom, og som havde den Fordeel over os, at

de saae Fregattens Komme paa dens høie Mastetoppe, der ragede ud af Taagen.

I Førstningen, og saalænge det lod sig giøre, lod jeg Hilsenerne giengiælde ved at lade Fregattens Mandskab raabe Hurra; men det var trættende og drog Opmærksomheden fra Skibets Manøvre, denne uophørlige Larm rundtom giorde mig det vanskeligt nok at passe Skibets Bevægelser. Som vi kom nærmere op mod Trekroner, aftog Larmen dog betydelig og indskrænkede sig kun at komme fra et enkelt til Ankers liggende Skib eller en eenlig Baad fra Kysten. Jeg benyttede Øieblikket til at tage et hurtigt Middagsmaaltid; men før vi vare til Ende dermed, meldte man mig, at vi passerede Trekroner. Strax efter lod jeg Dampskibet kaste los, og Fregatten gled ind efter med den Fart, den endnu havde, og som den conserverede længere og stærkere, end jeg havde troet muligt. Et Varpanker var parat til at falde agter for at stoppe Farten, skiøndt man næppe havde anseet det for fornødent.

I dette Øieblik kom Fisker og Overstyrmanden til mig og meldte, at de troede, Lotsen var bleven gal eller havde drukket sig fuld. Jeg gik forud og fandt rigtignok hans Adfærd mistænkelig, han hviskede Commandoerne for Roret agterud; han sank paa Knæ, slog med Armene og gebærdede sig høist latterligt. Jeg spurgte de to andre:

— Skal jeg tage Commandoen fra ham? Saa siig det strax! De har staaet ved ham hele Tiden og maae have givet Agt paa ham! Det torde de ei raade til. — Pas paa ham da, og er der Fare og Nødvendighed for det, saa commandeer strax Ankeret at falde! sagde jeg til Fisker. Formodentlig har den bedøvende Larm fra de Tusinde Baade, der omgave Skibet, giort Manden confus i Hovedet.

Omsider lød Commandoen tværs af Kastelpynten til at lade Ankeret falde, og strax efter Agtervarpet eller Stopankeret. Paa engang kaldte en Larm og høie Jammerskrig agter paa Skandsen mig fra Falderebet, hvor jeg stod; min første Tanke var Thorvaldsen, men ham saae jeg staae opreist omgivet af nogle Andre, derimod saae jeg nogle af Folkene ligge paa Dækket stønnende og jamrende sig. Det var Agtervarpet, der havde voldsomt løsnet en svær Klampe og knækket en Pullert, hvortil man havde kastet det, og i det voldsomme Ryk havde slynget fem Mand overende, der alle syntes stærkt beskadigede. Jeg lod dem strax bringe ned af Dækket, et Gardin af Seildug opslaae paa Batteriet, bag hvilket Matradser udbredtes, for at lægge de saarede paa, indtil de kunde blive transporterede iland.

Lieutenant E. Wulff og en Baadsmandsmat havde faaet Laarbenet brækket, de Andre havde Contusioner, om hvis Farlighed Lægerne endnu ikke kunde afgive Dom. Dette var en slem Dæmper midt i den Jubel udenfor Skibet og den umaadelige Vrimmel af pyntede Baade med Flage, Faner, Krandse og alle Slags Emblemer.

Et saadant Skuespil som det, der nu viiste sig udenfor og rundt om Fregatten, har jeg aldrig i mit Liv seet. Jeg satte Officierer til at forhindre Baade fra at lægge til Skibet, bad Deputationer, der nærmede sig for at kommme ombord for at byde Thorvaldsen Velkommen, om at vente et Øieblik, indtil Fregatten var kommet ret til Ankers og i nogenlunde Orden. Uheldet, der var indtruffet Øieblikket før, vilde jeg holde skiult. Da Alt var i Orden, indbød jeg de ventende Herrer til at komme ombord, og nu kom Deputationer fra Kunstacademiet, fra Festcomitéen og Flere over paa Dækket og bøde vor Helt velkommen. Han havde hele Tiden staaet oppe paa en Rælingstrappe agter med blottet Hoved og hilst ud til den jublende Mængde.

Klokken var imellem fire og fem. Tiden var altsaa passende og heldig. Endskiøndt Indseilingen var skeet hurtigere, end det kunde forudsees, og det tykke Veir forhindrede i at se Fregatten langt ude, vare dog alle Baade komne netop til rette Tid, og Toldbod, Broer, Holmen og Langelinie vare propfulde af Mennesker, Lave saavelsom Høie, thi de simple Folk kaldte ham deres, da hans Fader havde været en simpel Stenhugger. Godt var det, at Fregatten kom tidligere, end den var ventet; de fornemste til Procession bestemte Baade kom netop ud igiennem Bommen, idet vi ankrede, vare de komne os i Møde længere ude, som Bestemmelsen var, vilde Ulykker neppe være undgaaet. Nu gik Alting af uden det mindste Uheld udenfor Skibet.

Jeg har glemt at omtale, at Thorvaldsen Dagen før, da vi laae ankrede i Sundet udenfor, havde modtaget Efterretning om, at Kongen havde udnævnt ham til Conferentsraad.

Rundtom gientoges Hurraraabet, hvergang Thorvaldsens hvide Hoved med det flagrende Haar saaes over Rælingen, ogsaa mig erindrede Publikum med et hædrende Hurra til Velkomsthilsen.

Baadene blev giorte klare, og Thorvaldsen, jeg og Hans gik i Chaluppen. Nu indtraf der et andet Naturspil, som ogsaa er giort til Gienstand for et Malerie: Regnen hørte op, Taagen fordeelte sig; og pludselig hvælvede den skiønneste og fuldstændigt dannede Regnbue sig ligesom over den store Kunstner, idet han steg ned i Baaden.

Det var ingen let Sag for min store og brede Chalup med sine lange Aarer at bane sig Vei igiennem den myldrende Mængde af Baade, fuldt proppede af pyntede Herrer og Damer. Langsomt og med Forsigtighed, for ikke at beskadige nogen med vore Aarer, skrede vi frem under en uophørlig, bedøvende Jubel og Hurraraab. Da vi kom til Trappen, vare alle Trinene tæt besatte med Mennesker, og hele Pladsen ovenfor mig var en bølgende Skov af Menneskehoveder, som giorde det umuligt for mig at see den i Beredskab holdende Vogn, hvorhen vi skulde rette vore Skridt.

Jeg lod en halv Snees af mine Sluproere springe iland og med Ryggen stemt mod de stedse indtrængende Skarer bane os en aaben Vei igiennem

Folkemassen. Skridt for Skridt gik det, snart i een, snart i en anden Retning, paa Maa og Faa henimod Vognen, som vi ikke kunde see. Sveden perlede ned ad Ansigterne paa mine stærke Sluproere, af Anstrengelse for at holde den bølgende Menneskemasse fra at trænge ind paa os, og det vilde ikke være lykkedes dem, dersom de ikke havde været understøttet af en Snees vældige Muur- og Tømrersvende i gule Skindbuxer, der af alle Kræfter hialp med at stemme Ryggen imod, idet de uophørligt brølede deres Hurraraaab i vore Øren og fyldte Luften rundt om os med Stanken af Brændeviin.

Omsider havde vi naaet Karethen, hvor Conferentsraad Hansen — Architecten — og et Par andre Herrer modtoge Thorvaldsen med Omfavnelser og nogle faa Velkomstord. De stege strax i Vognen, og jeg benyttede Leiligheden til at bringe min Søn i Sikkerhed ved at bede dem forunde ham en Plads i den. Hestene bleve strax spændte fra, og Folket trak Vognen afsted igiennem Gaderne til Charlottenborg.

En Dag eller to efter blev jeg indbuden til Taffels tillige med Thorvaldsen, som nu havde faaet Storkorset af Dannebrogsordenen.

Saasnart Skibet var aftaklet, reiste jeg ud til min stille, lykkelige Bolig i Lyngby, som jeg nu saae mig istand til at forskiønne med mangt et hiembragt Stykke til Prydelse saavelsom til Forøgelse i Bohave og Huusforraad. En rund Sum, saavidt jeg erindrer tolv Hundrede Rbd., blev mig godtgiort for Udlæg til Bespisning og Logisindretning for Thorvaldsen og hans Følge. Min Fordeel bestod i Overskuddet af de indkiøbte Vine og andre Forraadsartikler, samt hvad der af de forøgede Indtægter som Skibschef blev tilovers, hvilket, de anskaffede Smaasager og Serviceartikler fraregnede, kunde udgiøre en lille Sum af to, tre Hundrede Rbd., contant Tilvæxt af mit lille i Sparekassen staaende Reservefond, for mig i mine tarvelige Kaar en ikke ubetydelig Gevinst.

Efter at vi vare komne lidt i Orden efter Reisen, havde jeg Thorvaldsen og et talrigt Selskab, deels fra Staden, deels Honoratioeres fra Lyngby, til Giæst paa Rostenborg ved en brillant Diner. Det var en smuk Efteraarsdag i de sidste Dage af September Maaned. Vi spadserede før Bordet i Sorgenfri Hauge, hvis høie Eier var fraværende. Thorvaldsen viiste os nogle klodsede Steenengle over en Dør paa Slottet og fortalte os, at han som Dreng havde været med at udhugge dem.

Længere hen paa Efteraaret havde jeg endnu en stor og elegant Diner paa min Reises Levninger, et Kammeratselskab. Der var Liv paa Rostenborg det Aar.

I Løbet af Vinteren var jeg ofte indbuden i Selskaber i Kiøbenhavn, som gaves for Thorvaldsen, der naturligvis blev feteret af Alle, og meer maaske end hans Helbred taalte. Han begyndte at skrante og maatte paalægge sig Diæt.

Om hans Liv ombord paa Reisen maae jeg endnu tilføie et Par Ord. Han stod i Almindelighed op imellem 7 og 8, efter at have drukket sin Kaffe paa

Sengen, samtalende med Blunck og Matthiæ, der regelmæssigt indfandt sig. Hans Toilette var snart giort. Det heed sig, at han laae uden Skiorte, kun med en tynd ulden eller Linned Trøie, ja at han end ikke om Dagen bar Skiorte men blot løs Krave, der gik ned over Brystet og blev bundet om Livet. Vist er det, at hans hele Garderobe indeholdtes i et lille Skriin, saa stort som en Reise-Skrivepult. En gammel bruun Frakke og et Par gule Nankinsbuxer var hans Daglig-, en temmelig luvslidt sort Kiole og Buxer hans Stadsdragt, og min Hovmester maatte saa ofte stoppe og lappe paa denne og hans øvrige Klæder, at han for mig beklagede sig over den Nød, han havde med at holde de forslidte og møre Klædningsstykker sammen. I Varmen bar han intet Halstørklæde, men blot den nedfaldne Halslinning, sammenbundet med et sort Baand.

Var Veiret smukt, som det den meste Tid af Overreisen var, spadserede han paa Dækket, sad paa Reposbænken og betragtede Kysterne eller Havet og dets vexlende Naturscener, hvorved jeg bemærkede, at kun det Store, det Ophøiede tiltalte hans Kunstnersands for det Skiønne. Englands og Siællands smilende og frugtbare Kyster havde ingen Interesse for ham: Dovers og Beachy Heads for os andre maleriske Kridtklinter med den smilende grønne Indfatning, sammenlignede han med en Osteskorpe, Norges Fielde var ham flade og uden »Linier«, hvorimod de spanske Kysters storartede »Linier« henrev ham til Beundring.

Kl. 10 samledes vi ved Frokostbordet til et Maaltid bestaaende af varmt og koldt Kiøkken. Efter dette Maaltid drog han sig tilbage til Kahytten, hvor han enten samtalede med sine Reisefæller eller satte sig til at læse i den eneste Bog, han førte med sig eller tog i Haanden. Det var en gammel tysk Græsk-romersk-Mythologie med meget slette Afbildninger i Kobberstik eller Træsnit. Han havde da altid et meget simpelt, grovt Blyant og løse Blade af ligesaa slet Papir ved Haanden, hvormed han udkastede raa Skitzer af Figurer, eftersom Læsningen fremkaldte nye Ideer hos ham; sandsynligvis til Benyttelse ved de nye Arbeider og Compositioner, hvormed hans rige, stedse skabende, Aand gik svanger. Ikke sielden overraskede jeg ham, henfalden i Slummer i et Hiørne af Sophaen, Bogen falden ham ud af Haanden og liggende paa Gulvet.

Ved Middagsbordet geneerte det ham i Førstningen at se den i Krigsskibe sædvanlige Etiquette, at alle møde i fuld Toilette til Chefens Bord som til et Selskab, og han giorde Undskyldning for, at han ikke havde giort det Samme, indtil jeg sagde ham, at dette var en nødvendig Deel af Skibsdisciplinen, som vi Andre ikke kunde undlade, men som ikke vedkom ham det ringeste; han maatte kun ikke lade sig genere deraf og ganske følge sine egne Vaner og sin Bequemmelighed. Han spiste med god Appetit og stærkt, i Betragtning af den liden Bevægelse han kunde giøre sig, og den Uvirksomhed han levede i.

Resten af Dagen tilbragtes paa Dækket, undertiden besøgte han Officiererne i deres Messelukaf. Om Aftenen spillede han Lotterie med Frølich, Blunck, Matthiæ og Hans. Jeg var nemlig bleven underrettet om, at dette var hans Yndlingsspil, og havde derfor i Livorno forsynet mig med de dertil hørende Requisiter.

Af Væsen var Thorvaldsen mild og stille; i Samtalen om almindelige Gienstande, udenfor Kunsten, var hans Tankegang ikke riig eller omfattende, men klar og sund; man hørte hans Mening gierne og med Agtelse, der var i Alt, hvad han talte, den samme ophøiede Simpelhed og Naturlighed, som udtaler sig i hans Kunstværker. Som han gik og stod, som han talede, kunde man tro at see en af Oldtidens Vise for sig. Hans hele Skikkelse, den høie, stærktbyggede og kraftige Figur, det store Hoved med de fulde, flagrende, hvide Lokker, det ædle, fiintdannede Ansigt, et Aasyn straalende af Mildhed og Siælsro, mindede En uvilkaarligt om de Marmorstatuer og Buster, som ere os levnede fra den græske og romerske Oldtid, forestillende Olympens Guder eller hine Tiders store Digtere, Philosopher og Talere.

1839. Korvetten *Galathea.*

D. A. udrustedes Korvetten *Galathea* til Togt i Middelhavet fra d. 7. Maj til den 4. September med Kaptajn Jens Seidelin som Chef. Besætningen var paa 187 Mand.

I Sejlordren bestemtes det, at Kommandoen skulde hejses den 7. Maj, og at der den 9. eller 10. Maj skulde afsejles sammen med Briggerne *Mercurius* og *St. Jan,* hvis Chefer Kaptajnløjtnanterne Mourier og Giødesen skulde underlægge sig *Galathea*'s Kommando, og samme Ordre blev tilstillet Kadetskibet *Flora*'s Chef, Kaptajn Paludan, der holdt krydsende i Sundet. Samtlige Skibe skulde følges ad gennem Kanalen, efter Omstændighederne til Højden af Cap Finisterre, hvor alle 3 Skibe skulde detacheres for at søge deres Bestemmelsessteder.

I Tilfælde af Adskillelse maatte der *ikke* spildes Tid med at opsøge hinanden. *Galathea* havde i saa Tilfælde Ordre til at søge til Middelhavet, hvor der til Officerernes og Mandskabets Øvelser skulde krydses; efter Omstændighederne skulde Marseille eller Genua anløbes, saaledes at Corvetten kunde være i Livorno d. 1. Juli og her indtage alle de Sager, som af Conferentsraad Thorvaldsen var bestemt til at bringes hjem, hvorefter Corvetten skulde returnere til Danmark. Om nødvendigt, kunde nogle Canoner nedlægges i Lasten. Saalænge Skibene var samlede, skulde der foretages Evolutions Øvelser, og den gensidige Sejlads prøves hyppigt, dog uden at sinke Rejsen betydeligt; endvidere skulde der foretages Krængningsforsøg og øvrige Egenskaber ved Sejlføringen. Skibscheferne fik Ordre til at afgive særlig Rapport herom til Collegiet efter Rejsen.

Ligesom foregaaende Aar afsejlede de udrustede Skibe i Følge d. 9. Maj fra København. Den 12. Maj i Dagbrækning, da Eskadren var en Mil nordenfor Skagen, blev Briggen *St. Jan* paasejlet af et tremastet Koffardiskib, hvorved den mistede Sprydet, Forstangen, St. Bramstang og Skægget og maatte søge til Frederikshavn, hvor Dampskibet *Wilhelmine* afhentede den og slæbte den til København; her gik Besætningen ombord i Briggen *St. Thomas*, som derefter afsejlede til Stationen i Vestindien.

De øvrige tre Skibe blev Natten mellem d. 13. og 14 skilt fra hverandre i haard Kuling og Tykning, og enhver af dem fortsatte derefter Rejsen paa egen Haand, da intet Samlingssted var opgivet, eller Venten for Samling var tilladt.

Galathea fortsatte Rejsen og ankom til Genova d. 23. Juni efter at have mødt megen Modvind og Stille paa Rejsen og opholdt sig her i 5 Dage, men havde intet Udbytte i faglig Retning af dette Besøg, da Krigsværftet ikke var tilgængeligt for Fremmede uden speciel kongelig Tilladelse.

Den 29. Juni lettede *Galathea* og gik til Livorno, hvor alle Thorvaldsens Kunstsager, 47 Kasser i Tallet, allerede laa klar til Indskibning. Den 16. Juli tiltraadtes Hjemrejsen, og den 26. August ankrede *Galathea* paa Københavns Rhed, hvorpaa Skibet blev aftaklet og oplagt. — Enkestorhertuginden og to Prinsesser, Døtre af den regerende Storhertug af Toscana, beærede *Galathea* med et Besøg i Livorno.

Kommandostrygning d. 4. September.

1842. Fregatten *Thetis*.

Den 13. Marts 1842 blev Kaptajn Zahrtmann udkommanderet med Fregatten *Thetis*. Kongen gav ham 21. April Instruks om, at *Thetis* skulde løbe ind til Lissabon og besøge Rhedstæderne langs Afrikas Nordkyst, navnlig Tunis for at salutere Beyen med 101 Skud, svarende til den Salut denne havde ladet afgive for Christian den Ottende's Tronbestigelse, endvidere Athen og Konstantinopel samt paa Tilbagevejen Neapel og Livorno for her at indtage Thorvaldsen's Kunstværker; i de forskellige Havnebyer skulde Fregatten vise det danske Flag, støtte Kongens derværende Undersaatter og virke til Fremme af dansk Handel og Søfart. Udenrigsdepartementet stillede Zahrtmann som særlige Formaal: i Lissabon at søge oplyst, om Danmark nød samme Tributlettelser i Marocco som Portugal, i Athen at søge fremskaffet Afslutning af en Handelstraktat med Grækenland, om hvilken var underhandlet 1835, men intet udvirket, i Neapel at faa ophævet den ti Dages Karantæne, som fra Danmark kommende Skibe hidtil var underkastede i de neapolitanske og sicilianske Havne, og i det hele at ophjælpe den stadigt aftagende danske Middelhavsfart og paavise Afsætningssteder for dansk Udførsel af Kød, Smør, Mel, Lys, Øl og Brændevin.

Som Passagerer havde han Sømaler Fr. Th. Kloss og Kongens 21aarige

Søstersøn, Prins Friederich (Fritz) af Hessen Cassel, den gamle Landgreves Søn. Som dennes Kammerjunker gjorde Premierløjtnant Harald Oxholm Tjeneste ved Siden af sin Skibsgerning. Desuden førte Zahrtmann Togtkommando over Kadetkorvetten *Flora,* som under Kaptajn C. C. Paludan ledsagede *Thetis* til Lissabon. Kommandoen hejstes den 28. April.

M. K. Zahrtmann skriver herom i sine Erindringer om Admiral C. C. Zahrtmann Side 139 (Uddrag):

»Afrejsen fra Københavns Rhed gik for sig 1. Maj med Kongehuset om Bord, og Kongen lærte her at kende den rette Zahrtmann paa sit Skibsdæk. Som ydre Tegn paa at Hans Majestæt var Øverstkommanderende, var det hidtil Skik, at Kongens Flagkaptajn tog Kommandoen, saa længe Kongen var om Bord; men denne Uskik fik Zahrtmann hævet; han afgav ikke sin Kommando til Flagkaptajnen, som kun blev Budbringer mellem Kongen og ham som Skibets Chef. Efter en bevæget Afskedstale til Skibets Besætning gik Kongen med Dronningen fra Borde under Hveen; først ud for Kronborg forlod Kronprinsen *Thetis* i sin Lystkutter *Neptun.*

Vindstille i Kanalen tvang Skibene til at lade sig drive med Ebben og dryppe Varpanker imod den modgaaende Flod. *Thetis* sinkedes ogsaa af at maatte vente under smaa Sejl paa det langsommere *Flora.* Dog naaede begge Skibene ud for Lissabon paa nitten, i Stedet for de beregnede atten Dage. Indsejlingen her 20. Maj blev nervepirrende, »ret en Sømands Prøvelses Dag fra Kl. 4 til 10 Formiddag, uroeligt Veir tilsøes, tyk Taage over Land, usselt Fæ af portugisisk Lods, der ikke forstod et Ord af noget andet Sprog, end ikke Spansk, og som valgte det snevre Indløb til Tajofloden i Stedet for Hovedløbet, farlig Indsejling under saa mislige Omstændigheder, at vi tre Gange vendte om, og nu da vi endelig Kl. 11 kom ind, hvilken Forandring! Paa den stille Flod alle portugisiske, engelske og franske Orlogsmænd saluterende og flagende for os, det deilige Prospect af den store Stad og saa de Tusinde Forretninger af ganske anden Art, der strax faldt i mit Lod! Det var endnu meget værre end Afseilingsdagen fra Kiøbenhavn, men det gik godt, og — jeg gik endnu samme Aften i den danske Gesandt, Greve Luckner's Loge i den italienske Opera. I Majestæternes Loge sad Prinds Fritz.«

Opholdet i Lissabon blev en Række Festdage. Zahrtmann præsenterede 21. Maj begge Skibenes Officerer for Majestæterne paa Slottet Necessidades. Selv gav Zahrtmann 22. Maj en Middag for tolv Herrer om Bord.

De følgende Dage gjorde Zahrtmann Udflugter i Lissabons Omegn, først en Køretur med sin Broder til Cintra og Slottet Queluz, den næste Dag med de fleste af Skibets Officerer efter Indbydelse af den danske Generalkonsul O'Neill en Dampskibstur tre Mil op ad Tajo til Alhambra, hvorfra de paa Æsler red op og besaa Wellington's Skytslinjer ved Torres Vedra. Samme Dag, den 25. Maj, var Prindsen og hans Gæster til Kejserindens Taffel.

De skønne Dage i Lissabon, denne noksom beskrevne og noksom forurettede Stad, hvor alt nu tydede paa fremskridende Velstand, gled hurtigt til Ende, og 27. Maj gled begge de danske Skibe ud af Tajo, ved hvis Barre *Flora* skiltes fra *Thetis* for at gaa hjem til Danmark.

Nu begyndte for *Thetis* den spændende Sejlads langs med Afrikas havnløse Nordkyst. Tangers aabne Ankerrhed naaedes 3. Juni, i Gibraltars Havn laa *Thetis* fra 5. til 7. Juni, og fire Dage senere kastedes Anker paa Algiers Rhed. Herfra skrev Zahrtmann til Christian den Ottende: »Her ombord er Prindsen idelig i Virksomhed, staaer tidligt op og tegner, skriver og læser hele Dagen igiennem, recapitulerer i Samtalerne altid de Gienstande, han har seet, ligesom han forbereder sig til dem, han venter at faa at see; jeg har saaledes den fulde Overbeviisning, at det vilde være Prindsens Udvikling særdeles gavnligt, naar han turde vente sit Yndlings Ønske opfyldt, det nemlig at slutte sin Tur med Fregatten med et Ophold Vinteren over i Italien . . . Naar man seer Etablissementet her, hvor Frankrig betaler 70.000 Mennesker, der saagodtsom ikke nyder een i Landet produceret Bid, og hvor ikkun Hunger og yderste Nød bringe Araber-Stammerne til at slutte sig til det, saa synes det høist problematisk, hvad enten Resultatet bliver Africas Civilisation eller Frankrigs Ødelæggelse. Krisen synes imidlertid nu at være indtraadt, og snart vil det vise sig, hvorvidt en ny Cultur kan springe frem i det vel frugtbare, men tillige planmæssigt ødelagte Land.«

Tre Dage laa *Thetis* paa Algiers Rhed, afsejlede derfra 14. Juni og kom til Ankers udfor Tunis, hvis Bey den følgende Dag fik sin store Salut af 101 Kanonskud, uden at et eneste Skud klikkede; endnu samme Dag stod Fregatten atter til Søs.

St. Hansaften fik man det festligt oplyste La Valetta i Sigte og løb ind i Havnen her 24. Juni paa Maltas store Festdag (St. Hansdag fra Johanniterriddernes Tid) for at faa Sundhedspas og Lods. Den engelske Guvernør og Middelhavsflaadens Chef modtog Zahrtmann med stor Imødekommenhed, og paa knapt to Dage blev alle Forretninger fuldførte. »Med en saare knap Leilighed,« skrev Zahrtmann i sin Beretning, »afseilede vi om Aftenen d. 25de fra Ankerpladsen oppe i Havnen, da jeg nødigen vilde benytte Admiralens Tilbud, at buxeres ud af Flaadens Fartøier.« Bag disse faa, korte Pennestrøg laa gemt en ham særtegnende Fremfærd, som han næppe turde tale højt om; thi det holdtes for en dansk Skibschefs første Pligt at undgaa at vove Skibet. La Valettas Havn dannedes af en 700 Favne dyb, snæver Klippefjord, paa hvis Sydside fire mindre Arme skød sig ind som Havnebassiner mellem de fremspringende Klippepynter; engelske Orlogsskibe lod sig altid bugsere ud gennem det vanskelige Havneløb. Zahrtmann vilde lære Englænderne, hvad dansk Skib og dansk Sømandsskab var værd; i en frisk Kuling krydsede han ud ad det farlige Farvand. Skibsdæk og Klippehøjder fyldtes af Tilskuere,

som vilde se, hvor det Kryds vilde ende, og da saa *Thetis* stævnede ud i det aabne Middelhav, fulgtes det af rungende cheers fra de britiske Orlogsmænd.

Om Morgenen 3. Juli stod *Thetis* ind i Havnen ved Piræeus. Zahrtmann tog i de følgende Dage Ophold i Athen for at sætte god Gang i de diplomatiske Forhandlinger om Afslutning af en Handelstraktat, medens Prinds Fritz efter Udflugter til Eleusis og Marathon afrejste 9. Juli med den græske Konges Dampskib til Nauplia og derfra med Postdamper til Konstantinopel. Christian den Ottendes Instruks om, at *Thetis* skulde gaa did, maatte naturligvis ændres, da Dardanellerne var internationalt spærrede for Krigsskibe. Zahrtmann havde 10. Juli de derværende Danske samlede om Bord til Gudstjeneste og derefter Frokost, »som var meget god, og hvor Alle var meget muntre.« Efter endte Underhandlinger var han 13. Juli til Taffel hos Kong Otto, og ved næste Daggry forlod *Thetis* Grækenland.

Til Smyrna kom *Thetis* 17. Juli. Det var Zahrtmann en lille Skuffelse, at alle hans Bestræbelser for at kunne føre Fregatten med Prindsen om Bord ind til Konstantinopel uhjælpeligt maatte strande; han havde stærk Lyst til med egne Øjne at se Sultanens Hof, og dette glippede nu for ham. Som Passager paa Rutedamperen tog han en Udflugt dertil fra 22. til 29. Juli og vendte da sammen med Prindsen tilbage til Skibet. Efter i fire Dage at have fyldt Vand i Vourla forlod *Thetis* 4. August Lilleasiens Kyst. Hjemrejsen var hermed tiltraadt.

En strygende Nordenvind førte *Thetis* hurtigt igennem det græske Øhav, saa at Fregatten 8. August kunde lægge bi udenfor Alexandria, veksle Salut med Paschaen af Ægypten, sende Breve i Land til Generalkonsul Dumreicher og samme Aften sætte Kurs mod Malta. Da Staden var pestsmittet, turde man ikke have Samkvem med den, fordi den deraf følgende Karantæne vilde blive meget langvarig. Under Malta fik Zahrtmann af den engelske Flaadechef tilbudt Bugsering, »et høist opmærksomt Tilbud, dobbelt behageligt derved, at vi hjalp os selv«. Sen Aften 22. August krydsede *Thetis* i Maaneskin ind i La Valettas Havn for der at gennemgaa den sædvanlige tolv Dages Karantæne for Skibe fra Levanten.

Om sine egne og Skibets Forhold skrev Zahrtmann: »Jeg kan ei klage over Mangel paa Uafhængighed, thi endnu har jeg ikke faaet eet Ords Meddelelse fra noget Collegium paa denne Reise, og Gud veed at Instruxerne have lidet tjent til at løse de Spørgsmaal, som ere opstaaede; jeg haaber imidlertid hidtil at have løst dem til Alles Tilfredshed. — De engelske Artigheder vedblive uforandrede og ere overordentlige, da Generalgouverneur Bouverie nødvendigen vil have os til Diner d. 5. September, saa vil jeg først kunne sejle d. 6. om Morgenen. Prindsen gav os d. 28. August en Luncheon inde i Lazarettet, en stor rummelig Bygning, hvor vi havde det meget godt. Iøvrigt have vi det godt her, og det er næsten utroligt, hvor hurtigt Tiden er gaaet i

Quarantainen, selv for Prindsen, der nu klager over, at den bliver for kort til at han kan faae sine Breve færdige. Ogsaa hele Besætningen har havt Hænderne fulde, thi Fregatten er nu smukkere, end da den gik ud og bedre indrettet til en Vinter Campagne, efterseet og pyntet overalt og i Zenith af sin Elegance. Jeg faaer iøvrigt utroligt meget at varetage i de to Dage, vi blive her i Pratiques (efter endt Karantæne), især da den første af dem, d. 4. September, er Søndag og altsaa i en engelsk Colonie er som ikke existerende. Vores Musik gjør Furore her og er ogsaa bedre end nogen af Admiralskibenes.

Ved Afrejsen 6. September fra Malta kunde Zahrtmann ikke undslaa sig fra den engelske Admiral Owen's artige Tilbud af Dampskibet *Medea* til at tage *Thetis* i Slæbetov ud af Havnen. Tre Dage senere stod Fregatten med de yndigste Omstændigheder igennem det skønne Messinastræde og kom i Sigte af den ideligt sprudlende Vulkanø Stromboli; men derefter faldt det i med stærke Vestenstorme, som gjorde Sejladsen langs Kalabriens Kyst langvarig og ubehagelig. Først 16. September kunde man løbe ind i Bugten ved Neapel og lægge Skibet her for to Ankre paa nitten Favne Vand. Saaledes raadede Lodsen ham, saaledes laa hele den neapolitanske Eskadre forankret; men under den første Sydveststorm fortrød Zahrtmann bitterligt paa de to Ankre og fik skyndsomst det ene hjem; han følte sig under de følgende Storme tryggere ved eet Anker med 75 Favne Kæde.

Zahrtmann førte her langsommelige Forhandlinger med Prinds Scylla om Ophævelse af den trykkende Karantæne for fra Danmark kommende Skibe; under disse fandt han en velvillig Støtte i Greve Pignatelli. Prindsen og han blev 21. September forestillede for Kongen; den følgende Dag var Zahrtmann til Middag hos Baron de Rothschild. Selv festligholdt han Christian den Ottende's Fødselsdag 18. September om Bord, hvorefter Prinds Friedrich og Løjtnant Oxholm forlod Skibet for at blive i Neapel til Aarets Udgang.

Thetis gik 23. September fra Neapel, udstod Storme af Vest under Korsika og naaede 26. September Ankerplads paa Livornos Rhed ret langt ude fra Byen. Zahrtmann skrev til sin Hustru 27. September: »Thorvaldsen's Sager ere her, saa at vi imorgen begynde at stuve heraf, men Fatter selv er endnu ikke kommet og kommer vel altsaa neppe.« — Thorvaldsen havde i første Uge af April været fast besluttet paa at sejle hjem med *Thetis*; men fuldt optaget af sit Arbejde i Rom indsaa han i de første Dage af Juli, at han for dets Skyld maatte udsætte sin Hjemrejse til det følgende Aar. Han og Zahrtmann saas slet ikke i Italien; derimod fulgte den danske Kunstagent, senere Konsul Johan Bravo ifølge kongelig Tilladelse med *Thetis* til Danmark. Efter J. M. Thiele's Opgørelse skulde Fregatten i Livorno hente 4 Statuer (Jason, Danserinden), 14 Buster, 26 Reliefer og andre Marmorværker, 8 Blokke Marmor, Gibsafstøbninger, 10 Kister Malerier, desuden Tegninger,

Kobberstik, Mønter, Bronzer, skaarne Stene, Terrakotter, 3 Kister Vaser, 6 Kister Bøger, i alt 70 større og mindre Kister. Inden alt kom om Bord, blev det imidlertid til 120 Kasser.

Zahrtmann skrev 29. September: »Vi have nu alle Thorvaldsen's umaadelig mange Sager lykkeligen ombord, og naar vi først faae dem henstuvede, saa seer jeg ingen Grund til at vente noget Minut længere paa at tiltræde Hjemrejsen ... Jeg lever nu uden Passagerer, hvilket ogsaa convenerer mig, saa at jeg ingenlunde er bedrøvet over, at Papa Thorvaldsen dog ikke kommer, hvorimod jeg iaften venter *Bravo* fra Rom. Her er over Hundrede Kasser, deriblandt nogle umaadelig store med Thorvaldsen's Sager, mere end alle Skibene tilsammen hidtil have ført hjem, og saameget at det grændser til Umuelighed at stuve det hen ombord og ikkun kan skee med stor Gene, da baade Last, Banjer og Batterier blive bestuvede; det er mere end det dobbelte af, hvad jeg havde ventet, dog — det skal gaae!«

Afrejsen fra Livorno fandt Sted 2. Oktober. *Thetis* maatte fra 11. til 14. holde sig bag Gibraltarstrædet i Vindstille og med stærk modgaaende Strøm. Trods stærke nordlige Storme naaedes Skagen 31. Oktober Senaften, og efter en Dag skønnere end nogen siden Sejladsen gennem Messinastrædet, ankrede Fregatten 1. November Kl. 7 Aften paa Københavns Rhed, med Alt vel inden Borde. Et sjældent Held var det, at kun eet af de utallige Kunstværker kom til Skade ved Losningen, Modellen til en Gruppe, der allerede havdes i Marmor, og selv den lod sig nemt restavrere.

Kommandoen blev strøget den 15. November.

1844. Fregatterne *Gefion* og *Thetis*. Dampskibet *Hekla* og Briggen *Mercurius*.

I Foraaret 1844 udrustedes Fregatterne *Gefion* og *Thetis* henholdsvis med Kommandørkaptajn H. G. Garde og Kaptajn H. Aschehoug som Chefer til et kort Øvelsestogt til Østersøen fra den 8.—22. Maj. Efter at *Gefion*, der tog Grunden ved Trelleborg, havde været i Dok, fortsatte Fregatterne underlagt Kommandørkaptajn Garde med Kronprinsen ombord til Skotland og Færøerne, hvor Kronprinsen gik i Land for siden i Midten af Juli at foretage Hjemrejsen med Kadetkorvetten *Flora* (se herom under Kadetskibstogterne 1844).

I Henhold til fortrolig, forseglede Ordre skulde begge Fregatterne efter Opholdet paa Færøerne anløbe Cadiz, hvor Kommandørkaptajn Garde efter Kollegiets Ordre hejste Eskadrechefstander i *Gefion* og underlagde sig *Thetis*, Dampskibet *Hekla* (Kaptajn Mourier) og Briggen *Mercurius* (Kaptajn Christmas) ved dennes Ankomst for Hjemgaaende fra Vestindien. Eskadren tog Station i Gibraltar den 8. Juli for at understøtte Forhandlingerne med Marokko om Ophør af den hidtil siden 1768 betalte Tribut i Samarbejde med

en svensk-norsk Eskadre. Efter Forhandlingernes gunstige Afslutning med Marokko behøvedes imidlertid Fregatterne ikke længere i Strædet, hvorfor *Thetis* sendtes til København og *Gefion* gik til Livorno efter Thorvaldsen's Kunstskatte.

Kommandoen over Stationen overgik derfor til Kaptajn Mourier i *Hekla,* der sammen med Briggen *Mercurius* forblev i Middelhavet til Forsommeren 1845.

I Nyt Archiv for Søvæsen 1845 Pag. 186 skriver Kommandørkaptajn Garde om sine Erindringer fra Fregatten *Gefion*'s Togt i 1844 følgende: (Uddrag.)

Da *Gefion* er bygget efter en ny Tegning og af større Dimensioner, end de Fregatter, den danske Marine tidligere har havt, var det vigtigt for de fremtidige Bygninger, at sammenligne den nye Fregat med de ældre, og det bør taknemmeligt erkiendes, at Danmarks to største Fregatter bleve udrustede i dette Øiemeed. Denne Udrustning blev tillige benyttet til at befordre Kronarvingens Bestræbelser for at lære alle Rigets Dele personligt at kiende, ved at føre ham til Færøerne, efter at have anløbet Skotland. Desuden var der medgivet forseglede Ordrer, som først skulde aabnes, naar Fregatterne havde forladt Færøerne; og denne Bestemmelse, som Skibene derefter erholdt, blev med Hensyn til dens politiske Betydning, den for Staten vigtigste Deel af Togtet.

Efterat Hs. K. H. Kronprindsen med Følge var kommen ombord, lettede Fregatterne *Gefion* og *Thetis* fra Kiøbenhavns Rhed den 23. Maj Kl. 1½ Eftermiddag, og krydsede med løit Veir Nord efter. Næste Aften fik Fregatterne frisk Kuling, og under Krydsningen mellem 18 Fods Grunden og Fladen kom de hinanden om Natten af Sigte. Med den nordlige, til torebet Mersseils Kuling tiltagende Vind, kunde *Gefion* i det snevre Farvand ei vente paa Thetis, før ved det aftalte Rendezvous, Lindesnæs, hvor den ankom næsten 2 Etmaal tidligere end det sidste Skib, der var blevet opholdt i Kattegattet ved et tilstødt Havari paa Mastekiettingen til Storestænge-Pyttingvant. Efterat Skibene igien vare samlede, fortsattes Reisen over Nordsøen, og Beseilingsprøverne, som ledede og bedømtes af en Commission, bestaaende af de paa Fregatterne værende Observateurer, Chefer og Næstcommanderende, toge deres Begyndelse, ligesom de sildigere fortsattes, saa ofte Togtets øvrige Bestemmelse tillod det.

Ved Solnedgang, Tirsdagen den 30. Maj, 8de Dagen efter Afreisen fra Kiøbenhavn, vare Fregatterne udenfor the Firth of Forth; men her skiltes de ad, idet *Gefion* løb op til Leith, for der at landsætte Kronprindsen, der tillands vilde reise til Cromarty, medens *Thetis* strax fortsatte Reisen til dette Sted, som Cadetcorvetten *Flora* ogsaa var beordret at anløbe, for at modtage Hs. Kongelige Høiheds nærmere Ordre om Hiemreisen.

Farvandet op ad Forths Munding er saa vel forsynet med Fyre, at *Gefion*

kunde seile op deraf om Natten, og næste Morgen Kl. 5 ankrede den paa Rheden ved Leith.

Efter at have opholdt sig i Leith nogle faa Dage begav Fregatten sig paa Vej til Cromarty, hvor den om Middagen den 5te Juni ankrede i denne Havn, hvortil *Thetis* først var ankommen Aftenen før, da den maatte krydse sig frem, medens *Gefion* laa ved Leith. Her fandt vi ogsaa Cadetcorvetten *Flora,* som, efter at have modtaget Kronprindsens Ordrer, igien gik tilsøes for at fortsætte Cadetternes Øvelser. Opholdet i Cromarty var meget nyttigt for os til at organisere vore Skibe og exercere Mandskabet, hvortil der tidligere kun havde været liden Leilighed.

Imidlertid var Kronprindsen, under Navn af Greve af Vagrien, reist igiennem Høilandene til Cromarty, og efter Hs. Kongelige Høiheds Ankomst hertil gik Fregatterne den 15de Juni om Eftermiddagen igien tilsøes for at gaae til Færøerne. Den 19de ved Midnat vare vi under Sødeføen; men, da Vinden holdt sig nordlig med løit og disigt Veir, fik vi først den 22de tilstrækkelig Høide til at kunne seile ind i Thorshavn. Lykkeligviis lettede Taagen saameget, at vi netop fik Kiending af den udenfor Strømøen liggende Naalsø og en Lots ombord. Men under Indseilingen til Thorshavn blev Taagen igien saa stærk, at vi erkiendtligen følte Nytten af Amtmand Pløens gode Foranstaltninger og de flinke Færingers Assistance, til i fuldkommen Tykning at lede Fregatterne lykkeligt til Ankerpladsen. Samme Dag, vi ankom, forlod Kronprindsen, som i een Maaned havde gjort *Gefion* til sit Hiem, Fregatten, og efterlod der et Minde, som stedse vil være os Alle uforglemmeligt kiært. Dagen efter kom Cadetcorvetten ind til Thorshavn, for nøiere at erfare, naar Hs. Kongelige Høihed vilde tiltræde Tilbagereisen. Da denne først skulde skee om tre Uger, afseilede den igien den 26de, paa samme Tid som Fregatterne, der, ligesom Corvetten, Dagen før vare blevne beærede med Kronprindsens Besøg og med Vemod havde bragt ham den sidste Hilsen. De faa Dage, vi tilbragte i Thorshavn, gav os ingen Leilighed til see andre af Øerne.

Da vi vare komne udenfor disse, aabnedes de forseglede Ordrer, der befalede Fregatterne at seile til Strædet ved Gibraltar, i Anledning af de Underhandlinger, der førtes angaaende den Tribut, som de nordiske Magter alene vare vedblevne at betale til Marokko, medens alle andre Stater havde ophørt dermed, og som det var forbeholdt Christian den Ottende's Regiering at faae ophævet. Fregatterne skulde med Dampskibet *Hekla,* der fra Kiøbenhavn directe var gaaet til Cadiz, og Briggen *Mercurius,* der ventedes fra Vestindien, danne en Eskadre, der tilligemed den svensk-norske skulde beskytte de nordiske Magters Søfart, hvis Marokko begyndte Fiendtligheder. Coursen sattes derfor mod Syd; udenfor Cadiz, som vi skulde anløbe for at indhente Underretning om Sagernes Stand, blev paa *Gefion,* hvis Chef, som den ældste Officer, førte Commandoen over den danske Eskadre, den ved Krigsartiklerne

befalede Stander heist, og den 8de Juli ankrede vi efter 14 Dages Reise fra Færøerne paa Cadiz Rhed.

Beseilingsprøverne vare nu endte, og D'Hrr. Observateurer reiste derfor over England tilbage til Kiøbenhavn. Paa Grund af Skibenes combinerede Bestemmelse og det gode Veir, vi havde paa Reisen, bleve Prøverne ei saa fuldstændige, som det havde været at ønske. Dog viste det sig tilstrækkeligt, at begge Fregatterne vare udmærkede Seil- og Manøvreskibe, at *Gefion* i Fart og Luvholdning, især naar Kulingen blev stivere, havde Fortrin for *Thetis,* og at den som Batailleskib var den ældre Fregat afgiort overlegen.

Under vort 8 Dages Ophold i Cadiz, bleve vi bekiendte med Forholdene i Marokko, hvis Keiser Muley Abderhaman søgte at forebygge et Brud med Frankrig, uagtet han ikke formaaede at forhindre, at hans Undergivne foretoge fiendtlige Handlinger mod denne Magt. Heraf fulgte, at Frankrig beredte sig til, med Magt at tæmme det marokkanske Krigsparti, og til den Ende var en Eskadre, bestaaende af 3 Linieskibe, 1 Fregat, 3 Brigger, 3 Dampfregatter, 4 Dampcorvetter og 14 mindre Dampfartøier, sendt til Strædet ved Gibraltar. Commandoen var anbetroet den sømandsmæssigt opdragne Kongesøn og 28aarige Admiral, Prindsen af Joinville. Spanien var ogsaa i Strid med Marokko, i Anledning af en Consulatagents Henrettelse og nogle Territorialstridigheder ved Ceuta; det holdt derfor truende en Eskadre, bestaaende af 1 Fregat, 1 Corvet, 2 Brigger, 2 Skonnerter og nogle Kanonbaade ved Tanger, og samlede Tropper paa den ligeoverfor liggende Kyst.

Ved vor Ankomst til Cadiz laa Prindsen af Joinville i Gibraltarbugten ved Algeziras. Men, da alle Fornødenheder der vare vanskelige at erholde, og da det var i Læ af de Dele af den marokkanske Kyst, som det var Hensigten at angribe, hvis Krig ei kunde undgaaes, kom den franske Eskadre den 14de Juli om Aftenen tilankers udenfor Cadiz og den næste Morgen ind paa Rheden. Prindsen selv ankom først noget efter med et Dampskib fra Tanger og heisede da sit Flag paa *Le Suffren,* hvor Anmelderen havde den Ære at giøre Hs. K. H. sin Opvartning og at blive meddeelt flere om Forholdene vigtige Oplysninger. Kort efter beærede Prindsen *Gefion* med et Besøg, og da vi nu havde faaet tilstrækkelig Kundskab om Sagernes Tilstand, seilede *Gefion* og *Thetis* samme Dag til Tanger, hvorhen *Hekla* alt før Fregatternes Ankomst til Cadiz var afgaaet.

Den 16de om Aftenen ankrede vi paa Tanger Rhed. Der fandtes foruden den ovenomtalte spanske Eskadre, 2 britiske fra England ankomne Linieskibe, 1 fransk Brig og 1 sardiniansk Corvet. Nogle Timer før vor Ankomst var ogsaa den norske Corvet *Nordstiernen,* der var sendt forud for de 2 svensknorske Fregatter, med hvilke den var afseilet fra Nordsøen, kommen til Ankers.

Saalænge de venskabelige Forhold bestode med Marokko, var det imidlertid i vore Underhandlingers Interesser, at holde Hovedstyrken fra de Steder, hvor der truedes med Fiendtligheder af andre Magter. Derfor forlode *Gefion* og *Thetis* alt den næste Morgen Tanger og krydsede til Gibraltar, hvor vi ankrede samme Aften, medens *Hekla* lodes tilbage til Generalconsulatets Beskyttelse. Da vi ved Solopgang nærmede os Gibraltar, hilsedes vi med en kongelig Salut til Ære for vor Kronprinds, som man endnu troede ombord i *Gefion,* og en Officier fra den eneste Orlogsmand paa Rheden, den engelske Fregat *Warspite,* kom ombord for at lotse os; men med den flau Kuling og Strømmen imod varede det 2 Timer, før vi naaede ind til den næsten 1 Miil fra Europapynten værende Ankerplads. Snart flokkedes Krigsskibe fra næsten alle europæiske Magter i Gibraltarbugten, og næsten hver Dag ankom et eller andet. Ogsaa en amerikansk Fregat opholdt sig der nogen Tid, og Krigsdampskibe kom og gik under hele vort Ophold. To hollandske Fregatter og en Brig, under Commando af Prinds Heinrich af Nederlandene, havde været her, men vare nogle Dage før vor Ankomst seilede ind i Middelhavet, hvorfra de vare komne tilbage til Gibraltar. Man var kommen overeens om, at hverken franske eller engelske større Krigsskibe skulde opholde sig ved Tanger, saalænge der underhandledes. Derfor havde de to engelske Linieskibe *Albion* og *Caledonia,* som ved vor Ankomst dér havde ligget tilankers paa Rheden, forladt den allerede paa samme Tid, som vi seilede derfra, men de naaede ikke Gibraltar før den næste Dag. Paa Rheden ankom ogsaa den norske Fregat *Freia,* som vilde have været ind til Tanger, men formedelst Stille var dreven forbi med Strømmen. Den svenske Fregat *Josephine,* hvorpaa Eskadrechefen, Commandeurcapitain Ostermann's Stander vaiede, og som havde den 15aarige Kongesøn, Prinds Oscar Frederik, ombord, var det derimod lykkedes at komme ind til Tanger; men efter nogle Dages Forløb kom ogsaa den tilligemed *Nordstiernen* til Gibraltar, saa at nu hele den svensk-norske Eskadre var samlet her. Den 23de ankrede den engelske i Middelhavet commanderende Admiral, Sir Edward Owen, paa Linieskibet *Formidable,* ledsaget af et Krigsdampskib af samme Navn og Størrelse som det danske, i Bugten, hvor han forblev, saalænge vi vare paa Stationen. Den 25de ankom vor Brig *Mercurius;* men, skiøndt Helbredstilstanden var fuldkommen god, kunde den dog ikke erholde Practica, da en Regieringsbefaling forbyder at give noget Skib Adgang til Gibraltar, naar det mellem den 1ste Juli og den 15de November kommer fra de vestindiske Øer eller fra den Deel af det amerikanske Fastland ved det atlantiske Hav, som ligger mellem Æqvator og 34° Nordbrede. Det blev derfor nødvendigt at klare Qvarantainen i Port Mahon, hvortil den 3 Dage efter afseilede, og hvorfra den ei kom tilbage før efter 47 Dages Fraværelse, da *Gefion* havde forladt Gibraltar. Samme

Dag, Briggen afseilede, forlode ogsaa de svensk-norske Fregatter Stationen, da de væsentligen vare udrustede for Cadetternes Øvelser og skulde være hjemme til en bestemt Dag.

Ligesom overhovedet den Tid, vi laae i Gibraltarbugten, benyttedes til hyppige Øvelser for Besætningen til Fuldstændiggiørelse af vor Organisation, saaledes blev ogsaa, tildeels som Demonstration og med Hensyn til at der i Gibraltar opholdt sig en marokkansk Agent, der stadigt holdt Øie med os, et lille Landgangscorps organiseret paa Eskadren. Dette var betænkt at skulle bestaae af: En Artillerisection, hvortil skulde afgives fra

Gefion	1 Officier,	1 Underofficier,	1 Haandværker,	6 Menige
Thetis	1 »	1 »	1 »	6 »
Hekla	1 Læge			
Ialt	2 Off. og 1 Læge,	2 Underofficierer,	2 Haandværkere,	12 Menige,

som skulde betiene 2 Stykker 4pundige Haubitzer, hver Mand bevæbnet med Sabel og 2 Pistoler, samt Haandværkerne, den ene Smed, den anden Tømmermand, hver med en Øxe og Spade.

En Infanteriafdeling, hvortil skulde afgives fra

Gefion	2 Off.,	5 U.off.,	1 Tambour,	72 Soldater og Matroser
Thetis	2 »	5 »	1 »	72 » » »
Hekla	1 »	1 »	1 »	18 » » »
Mercurius	1 »	1 »	1 »	18 » » »
Ialt	6 Off.,	12 U.off.,	4 Tambour,	180 Soldater og Matroser.

De inddeeltes i 10 Sectioner à 18 Mand, 6 Mand Front i 3 Geledder, hver bevæbnet med Gevær med Bajonet og Sabel. Hver af Fregatterne skulde afgive 2, *Hekla* og *Mercurius* hver 1 à 2 armerede Fartøier, som medførte 2 Dages Transportkost til Fartøiernes Besætninger og til Landgangscorpset.

Den sidste Dag i Juli Maaned samledes paa Tanger Rhed følgende franske Skibe: Linieskibene *Le Suffren* (92 Kanoner), *Le Jemappes* (102 Kanoner), *Le Triton* (86 Kanoner); Fregatten *La Belle Poule* (60 Kanoner); Briggerne *Argus, Cascard* og *Pandour* samt 9 større og mindre Dampskibe. Men endnu opsatte Prindsen Angrebet, i det Haab, at Marokkanerne skulde komme til Eftertanke. Endeligen hørtes, d. 6te August, i Gibraltar en stærk og vedholdende Kanonade, og samme Aften erfarede vi Tangers Beskydelse. Da nemlig Maurerne vedbleve at vise samme overmodige Trodsighed, som de vare vante til at byde de Christne, lod Prindsen om Morgenen Kl. 8 Dampskibene bugsere de store Skibe ind under de marokkanske Batterier, der intet Skud løsnede, før den franske Ild begyndte. Da Skibene vare komne paa Plads og Dampskibene udenfor Skudvidde, gav Admiralskibet Kl. 8½ Formiddag Signal til at begynde Skydningen. Snart vare Batterierne paa enkelte

Skud nær bragt til Taushed, og Kl. 2 Eftermiddag bugseredes de franske Skibe igien ud paa Rheden, uden at Tabet paa nogen af Siderne havde været betydeligt, hvilket vel især hidrørte derfra, at Maurerne betiente deres Skyts slet, og at de Fleste forlode Fæstningsværkerne, efterat Kanonerne første Gang vare afskudte. Efterat Prindsen saaledes havde betaget Maurerne den hos dem tildeels af uforsigtige Animositets-Yttringer foranledige Mening, at England ikke taalte nogen Fiendtlighed mod dem, seilede han til Mogador, som blev aldeles ødelagt. Denne Revselse og Slaget ved Isly giorde endeligen Marokkanerne fredeligt sindede, og allerede midt i September vaiede det franske Flag igien fra Generalconsulatet i Tanger. Ved denne kraftige og hurtige Afgiørelse af Fiendtlighederne mellem Frankrig og Marokko, bortrøddedes den Anledning til Spænding mellem den første Magt og England, der, opirret ved den journalistiske Presse, let kunde være bleven farlig for den gode Forstaaelse imellem de 2 store Magter, og den beklagelige Animositet imellem disses Officierspersonaler, som i nogen Tid alene blev holdt i Ave ved Prindsen af Joinvilles og den ærværdige engelske Admirals kraftige og hensigtsmæssige Foranstaltning, havde denne Gang ingen videre Følger.

Efterat det danske og svensk-norske Ultimatum den 12te August var bleven afsendt til den marokkanske Regiering, og det var lykkedes at faae den engelske Generalconsul til at varetage de nordiske Anliggender i Tanger, ansaaes det for sikkert, at vore Generalconsuler forlode Afrika, hvorfor de af *Hekla* og *Nordstiernen* bleve førte til Gibraltar, hvorfra de videre Underhandlinger fortsattes. Da Underhandlingerne i Begyndelsen af September vare saavidt fremmede, at Fregatternes Nærværelse i Strædet ikke mere ansaaes nødvendig, og da *Gefion* havde erholdt Ordre til at gaae til Livorno, for at hente de sidste Thorvaldsenske Kunstskatte, forlod vi den 8de September Gibraltar, hvorfra *Thetis* den 13de — samme Dag, *Mercurius* kom tilbage fra Mahon — seilede til Kiøbenhavn.

Ved at sammenligne vore Skibe med de mange fremmede Orlogsmænd, fandt vi i Realiteten at torde maale os med de Classer, hvortil vi hørte, og i Seilads fik vi Anledning til at antage, at vi vare dem alle overlegne. Vore Folks Ædruelighed, vort smukke Artillerie, Percusionslaasene og Fængrørene, Kistebænkene paa Banjerne og Randslerne til Mandskabets Tøi, vare Gienstand for alle Fremmedes Beundring. Det derimod, hvori de franske, engelske og nordamerikanske Skibe overgik vore, var en fuldkomnere og beqvemmere Indretning. Men, naar man betænker, at disse Nationers Skibe udrustes i Almindelighed paa 3 Aar, hvoraf følger, at baade Officierer og Mandskab længere have Sø-Emolumenter, og at desuden Gageringen tildels er høiere end hos os, saa kan man ikke undre sig over, at vor Installation staaer tilbage, da man i længere Tid og med større Midler naturligviis kan indrette Alt paa en mere hensigtsmæssig og comfortable Maade. De Linieskibe, vi saae paa Sta-

tionen, vare alle af meget større Dimensioner end vore, saa store, at man ikke kan sætte disse i Sammenligning med dem.

Under Corsika høitideligholdt vi vor ædle Konges Fødselsdag, og den 19de September kom *Gefion,* 11 Dage efterat have forladt Gibraltar, tilankers paa Livorno Rhed. Da de Kunstskatte, vi skulde hiemføre, ikke ankom før den 1ste October, havde vi Lejlighed til at see os om i denne livlige, fremskridende og smukke Handelsstad samt dens Omegn.

Da de Thorvaldsenske Kunstsager vare ankomne til Livorno, blev *Gefion* snart seilfærdig, og vi kunde allerede under Seil udenfor denne Stad høitideligholde den 6te October ved det samme Bord, som den høie Giæst, paa hvis Velgaaende vi saa gierne tømte en Skaal, nogle Maaneder tidligere havde beæret med sin Nærværelse. Allerede under Opholdet ved Livorno havde hyppig Regn og Blæst viist os, at Efteraaret var begyndt, og vi følte det end mere, da vi vare komne tilsøes, hvor en Deel ondt Veir mødte os allerede i Middelhavet. Ved Gibraltar opholdt vestlige Storme os en Uge; ved Indgangen til Canalen havde vi en svær østlig Storm; i Nordsøen laae vi 8 Dage med Stormseil, og efter den 15te November med Bovenbramseil at have krydset Kattegattet ind, til op under Warbierg, maatte vi om Eftermiddagen vende og under Snee og Regn, for et klosrebet Storemersseil og Fokkestagseil, med 12—13 Miles Fart, lændse tilbage forbi Læsø Grundene, indtil en stiv N. V. gjorde det muligt at holde ind igien. Den næste Dags Morgen Kl. 3 vare vi paa Siden af Trindelen, og Kl. 1½ samme Eftermiddag laae den herlige *Gefion,* der i alt Slags Veir ypperligt havde bestaaet sin Prøve, tilankers ved røde Pæl, hvorfra den, næste Dag, 6 Ugers Dagen efter Afreisen fra Livorno, haledes ind til Elephanten paa Nyholm. Efter lykkeligt at have bragt de os anbetroede Kunstskatte tilstede, nedhaledes Commandoen den 30te November med den danske Sømands: »Gud bevare Kongen.«

Til Supplering af Kommandør Garde's Beretning om *Gefion* og *Thetis'* Ekspedition til Middelhavet gengives her yderligere »Uddrag af en Dagbog holden ombord i Dampskibet *Hekla* paa dets Togt i 1844 og 45«, meddelt af Løjtnant G. P. Schønheyder i Nyt Archiv for Søvæsen 1845 Pag 311.

Tidlig paa Aaret 1844 hørtes Tale om, at Krigsdampskibet *Hekla* skulde holdes i Beredskab til en Expedition i Mai eller Juni Maaned. Mange og forskellige vare Rygterne desangaaende. Nogle meente, at Skibet skulde til Marokko i Anledning af den Tribut, som Danmark betalte, medens Andre troede, at det skulde være til vor Krondprinds's Disposition, der sagdes at ville giøre en Tour til England, Færøerne og Island. Men det var ikke før de første Dage af Juni, at Chefen og Officiererne udnævntes, og at Ordre lød paa, at Skibet skulde være færdigt til den 10de Juni. Først den 7de overtog vi

Hekla, og den 10de beærede Hans Majestæt Kongen Skibet med sin Nærværelse, ved hvilken Leilighed Hans Majestæt udtalte til Officiererne, at *Hekla* paa den forestaaende Expedition vilde blive samlet med flere Orlogsmænd tilhørende en Nabostat, og at Han forventede at god Forstaaelse med de fremmede Officierer vilde blive vedligeholdt. Dette gav det førstomtalte Rygte om at *Hekla* skulde til Marokko en Deel Sandsynlighed, hvilket ogsaa senere bekræftede sig.

Den 11te Juni lagde *Hekla* ud paa Rheden, og den 13de tiltraadte vi vor Reise.

Efter et Par Timers Ophold ved Helsingør, hvor vi ombyttede nogle Folk, stod vi ud i Kattegattet, og fik strax en temmelig frisk Kuling af S. V. med tykt Veir, der henad Natten gik om til N. V. med en trerebet Mersseils-Kuling. Imod denne arbeidede vi os frem, og fik Skagen isigte den næste Morgen; men, da det urolige Veir vedblev, besluttede Chefen at anløbe Frederikshavn. Vi fik Lots ombord fra Hirtsholmene, og ankrede paa Frederikshavn Rhed om Middagen, efter at have maattet stoppe et Par Timer for at afhjælpe en Mangel ved Rorpindens Vandring. Om Eftermiddagen tiltog Kulingen til Storm, saa at vi havde god Grund til at glæde os over at være komne i Havn.

Den 16de om Morgenen, da Veiret var blevet roligere, gik vi igien tilsøes, passerede Skagen om Formiddagen, og kom ud i Nordsøen, hvor vi atter fik stiv Kuling fra N. V. Vi førte torebede Skonnertseil og Stagfok. Den temmelig urolige Søe borttog endeel af de læe Dækshuse, og bøjede de forreste Jollebomme, saa at vi stod i Fare for at miste Fartøjet. Allerede tæt synden for Doggers-Bank fik vi Lots ombord fra Yarmouth, der bragte os indenom Gallopperne og Goodwinsand ind i Canalen. Den 20de om Morgenen fik vi Lots fra Portsmouth, løb ind igiennem Løbet østen om Island Wight, passerede paa Spithead Rhed det engelske Admiralskib, og stod op ad Revieret til Southampton, hvor vi ankrede paa 3½ Fv. Vand tæt ved to af de store vestindiske Damppaketter. Til Veiledning ved Indløbet paa Rheden ligger der et Fyrskib med et omdreiende Fyr, omtrent 1 Qvartmiil S. O. fra det paa den vestlige Pynt af Indløbet beliggende Calshot-castle, hvoraf Skibet har Navn.

Efter at være bleven forsynet med Kul, hvis Fyldning medtog omtrent 20 Timer for 105 Tons, samt faaet de forreste Jollebomme paa begge Sider noget høiere og sværere, afgik vi den 25de om Morgenen fra Southampton. Da vi var passeret the Needles, aabnede Chefen i to Officierers Nærværelse den medgivne forseglede Ordre, og vi erfarede da, at vort Bestemmelsessted for det første var Cadiz.

Vi havde en særdeles heldig Reise over Atlanterhavet med ganske stille Veir næsten hele Veien. Natten imellem den 29de og 30te passerede vi Cap St. Vincent, og nærmede os den 30te om Middagen til Cadiz. En halv Miils Vei udenfor Byen fik vi Lots, der bragte os ind i Havnen, hvor vi for-

tøiede paa 4 Favne Vand med den nordlige Pynt af Molen i N. V. ½ V. og Castellet Puntales i Syd, Ankerne staaende i N. N. V. og S. S. V. med 25 à 30 Favne paa hvert.

Tæt ved os laa den franske Orlogsbrig *Le Pandour,* med hvis Officierer vi snart gjorde Bekiendtskab. Den var 84' lang paa Dækket, 26' bred paa Yderkant af Tømmeret, førende 8 Stk. 18 ℔ Carronader og 2 lange 12 ℔ Kanoner.

Efter at have fyldt Kul i Cadiz, og forsynet os med flere Ting, lettede vi den 4de Juli om Morgenen, stode ud af Havnen, løb langs ned med spanske Kysten, og ankrede Kl. 2 om Eftermiddagen paa Tanger Bugten, paa 9 Favne Vand, med Tanger By i N. t. V. ½ N. og Gibraltar-Klippen lidt aaben fra Pynten Malabata, hvilket er den bedste Ankerplads paa Bugten. Ved vor Ankomst laa her en spansk Eskadre, bestaaende af Fregatten *Christian,* 52 Kanoner, Corvetten *Venus,* 18 Kan., en Brig paa 10 Kan. og to Skonnerter, samt den franske Brig *Argus* paa 10 Kanoner.

Lige fra Begyndelsen af vort Ophold paa Tanger Rhed var der bestandig levende med Orlogsmænd, der kom og gik; især vare de franske Dampskibe, som hørte til Prindsen af Joinvilles Eskadre, ofte herinde. Saaledes saae vi f. Ex. den 7de Juli Dampskibet *Le Phare* paa 160 H. K., armeret med 2 Stkr. 80 ℔ Bombekanoner i Sideporte foran Hiulkasserne, 2 Stkr. 30 ℔ i Sideporte agter og 2 Stkr. 30 ℔ i Speilportene. Den 9de ankom den sardinske Corvet *Aurora* paa 20 Kanoner og Dampskibet *Le Pluton,* paa 220 H. K. I det sidste var Hs. K. H. Prindsen af Joinville, som commanderede den franske Eskadre, bestemt til, i fornødent Fald, at agere imod Marokko. Efterat vor Chef havde været ombord for at giøre sin Opvartning hos Prindsen, beærede denne *Hekla* med sin Nærværelse. Det er en høi og velskabt, dog mager og bleg Mand, med et Par særdeles udtryksfulde Øine. Han er rolig, synes lidt tunghør, og taler, maaskee som en Følge deraf meget langtsomt og distinct. Om Eftermiddagen afseilede Prindsen igien. *Le Pluton* er uden Tvivl det smukkeste og maaskee ogsaa det bedste franske Dampskib, vi saae paa den hele Tour. Skiøndt dets Maskiner kun ere af 220 Hestes Kraft, (*Hekla* regnes for 200, men har omtrent 220 Hestes Kraft), er *Pluton* betydeligt større i Skraaget end *Hekla,* fører 2 Stkr. 80 ℔ dreiende Bombekanoner, een for og en agter, samt 4 Stkr. 30 ℔ Kanoner, og er taklet som Skonnert-Brig med Topseil paa begge Reisninger.

Den 11te, 12te og 13de havde vi meget stiv Kuling og tildeels Storm af østlig Vind (Levant), som giorde det umuligt at lande med Fartøierne. Den 15de ankom tre engelske Orlogsmænd, nemlig Linieskibet *Albion,* 90 Kan., Capt. Lockyer; Tredækkeren *Caledonia,* 120 Kan., Capt. Milne, og Fregatten *Fox,* 48 Kan., Capt. Sir Henry Blackwood. Den sidste afseilede igien samme Aften.

Da vor Chef havde erfaret, at Commandeur-Capt. Garde med Fregatterne *Gefion* og *Thetis,* Capt. Aschehoug, var ankommet til Cadiz, og vilde gaae derfra den 15de for at anløbe Tanger, og da Commandeuren den 16de om Morgenen ikke var ankommen, stode vi ud med *Hekla* for at søge Fregatterne. Udenfor Strædet praiede vi den norske Corvet *Nordstiernen,* Capt. Konow, og fik snart efter de danske Fregatter *Gefion* og *Thetis* isigte. Efterat vor Chef havde været ombord paa *Gefion* hos den Commanderende, løb vi tilbage og ankrede paa Tanger Bugten, hvor *Nordstiernen* allerede var ankommen, og hvor vore Fregatter ankrede om Eftermiddagen. Den danske Stander blev saluteret af de paa Bugten liggende fremmede Orlogsmænd. Næste Morgen lettede Fregatterne og stode over til Gibraltar tilligemed de engelske Linieskibe. Samme Dags Aften saae vi den svenske Fregat *Josephine* og den norske Fregat *Freia* staae ind imod Bugten, men da det blev Stille, drev *Freia* indenfor Strædet. Vore Fartøier bleve sendte for at assistere med at bugsere *Josephine* ind; da imidlertid Commandeur-Capitainen meente, at det var for lang Distance at bugsere med Fartøier, og yttrede det Ønske at Dampskibet maatte komme ud at bugsere ham, giorde vi Fyr, og næste Morgen ved Daggry løb vi ud i denne Hensigt, men, da Fregatten paa den Tid fik lidt Vind, kom den ind uden Dampskibets Hiælp.

Efter tre Dages Ophold afseilede *Josephine* og *Nordstiernen* til Gibraltar. Den 23de kom Prindsen af Joinville med Dampskibet *Pluton* ind paa Bugten, og afseilede igien samme Eftermiddag. Strax efter hans Afreise blev ifølge Prindsens Ønske vor Chef anmodet om at komme iland til en Forsamling af de europæiske Magters Consuler, og da han kom ombord igien erfarede vi, at Prindsen, utilfreds med at Marokkanerne ikke indvilligede i den franske Regierings billige Fordringer, havde taget den franske Generalconsul med Familie ombord i *Pluton,* og saaledes afbrudt de fredelige Underhandlinger, men dog tilstaaet Marokkanerne en Frist af 3 Dage, inden hvilken Tid de skulde afgive et tilfredsstillende Svar, da han i modsat Fald vilde begynde Krigsoperationerne, navnligen mod Tanger. Men da en af de franske Consulatsecretairer var af Marokkanerne holdt tilbage, og da der var megen Fare for de i Tanger værende Franskes Liv, naar Krigen begyndte, gik Prindsens Ønske ud paa, at *Hekla* skulde gaae til Larache med den neapolitanske Generalconsul Martino, som midlertidigen havde paataget sig at være Negociateur imellem de Franske og Marokkanerne, for der at underhandle med Paschaen om Frihed for de Franske og om muligen for alle Christne, til at forlade Tanger. Heri indvilligede vor Chef. Om Eftermiddagen var Scenen iland allerede meget forskiellig fra hvad den pleiede at være: Murene vare fulde Mennesker; ved Strandbredden vrimlede det af Maurer, der tildeels vare strømmede til fra Omegnen ved det første Nys om Krigen. Alle vare bevæbnede og med de forskielligste Vaaben; de mere velhavende bar dobbeltløbet Flint, Pistoler,

Sabel og Dolk; den største Deel dog kun den almindelige lange Flint og Sabel, og mange kun en Bajonet paa et Træskaft eller en lang Kniv paa en Stage; selv halvvoxne Drenge bare Vaaben. Flere Steder skiød man til Skive eller prøvede Vaabnene. Om Aftenen kom Herr Martino og den svenske Consulat-Secretair Crusenstolpe ombord, og ved Midnat lettede vi. Paa Grund af stærk Taage kom vi først til Larache den næste Eftermiddag Kl. 4, uagtet det kun er en Distance af 14 Mile. De to Herrer Consuler blev strax satte iland. Igiennem en meget høi Brænding kom vi ind paa den lille Flod ved hvis Udløb i Atlanterhavet Byen ligger. Vi bleve strax omringede af en Sværm Maurer, der ledsagede os igiennem de usle og smudsige Gader op til Paschaens saakaldte Pallads. Efter at være blevne tilstaaet Audients, bleve vi førte igiennem flere mørke Gange ind i et lille firkantet Værelse, der, som sædvanlig, havde en stor Aabning i Loftet, hvilket sidste blev baaret af fire Piller. Gulvet var meget smukt belagt med smaa forskielligfarvede Steen. Hele Meublementet bestod af nogle Stole og 4 store Stueuhre. Paschaen kom ind efter et Øiebliks Forløb; det var en høi smuk Mand, klædt aldeles som Maurerne i Almindelighed med Haïk, Turban og Tøfler; han rakte os Haanden og bød os at sidde; Tolken (en gammel Jøde) kastede sig ned paa Gulvet, kyssede hans Tøfler og forblev liggende under hele Samtalen.

Audientsen, der blev ført paa Spansk og Arabisk, varede omtrent en halv Time, hvorpaa vi toge Afsked. Paschaen var meget naadig, og medgav Consulerne et Brev til Gouverneuren i Tanger, hvilket indeholdt den forlangte Tilladelse for alle Christne til at forlade Tanger. Kl. 6 kom vi ombord igien; der blev strax lettet, og ved Midnat ankrede vi atter paa Tanger-Bugten. Ved første Daggry, d. 25de, gik Chefen og de to Consuler iland for at meddele Udfaldet af Underhandlingerne. Consulerne underrettede strax alle de Christne om den erholdte Tilladelse, og tilraadede dem uden Ophold at afbenytte den, ligesom og Consulerne selv bestemte sig til at forlade Byen. De Fleste udbade sig et Tilflugtssted i *Hekla,* hvilket indrømmedes dem, eftersom der, med Undtagelse af den spanske Eskadre og en fransk Orlogsbrig, paa den Tid ikke vare andre Orlogsmænd paa Rheden end *Hekla.* Alle de af vore Fartøier, der kunde undværes fra Skibet, bleve derfor sendte i Land, og de andre Orlogsmænd giorde ligesaa. Indskibningen begyndte strax og gik nu for sig med megen Iil, af Frygt for at den givne Tilladelse skulde blive tagen tilbage. Hele Formiddagen vare vore Fartøier beskiæftigede med at bringe Personer og Gods ombord. De danske, svenske, hollandske, amerikanske, neapolitanske og sardinske Consuler og Vice-Consuler med deres Tienerskab kom ombord i *Hekla.* De Øvrige kom deels ombord i den spanske Fregat, deels i den franske Brig *Argus.* Jøderne, hvoraf den største Deel ligeledes søgte at sætte sig i Sikkerhed, vare værst farne; ikke nok at der maatte betales to Piastres for hver Mand og 100 for hvert Fruentimmer for at faa Lov at udpassere, men for de Fleste

regnede der ovenikiøbet Prygl og Stød ned af Maurerne, naar de vilde gaae i Fartøierne. Om Aftenen var Briggen *Mercurius,* Capt. Christmas, ankommen hertil fra Vestindien, men vi kunde ikke have nogen Communication med den, da den var under Quarantaine. Den afgik samme Dag til Port Mahon. Om Formiddagen indkom det engelske Dampskib *Hecla* for at modtage de engelske Undersaatter, der vilde forlade Tanger. Den 28de passerede den svenske Fregat *Josephine* og den norske *Freia* Bugten, og stod vester efter for at gaae hiem. Prindsen af Joinville, der den 23de havde lovet Marokkanerne 3 Dages Frist, erklærede, efter denne Termins Udløb, at han endnu vilde vente 8 Dage paa et tilfredsstillende Svar fra Keiseren, hvilket man tildeels ventede bevirket ved den engelske General-Consul Mr. Drummond Hay, der i denne Hensigt var reist til Residentsen, og for hvem man var i temmelig Urolighed paa Grund af hans lange Udeblivelse. Imidlertid kom Hs. K. Høihed igien til Tanger med *Pluton* den 30te, og samme Aften ankom 20 Kanons Dampfregatten *Asmodee* paa 450 H. K. med Fregatten *Belle Poule* paa Slæbetoug. Den sidste løb, efterat Dampskibet havde sluppet den, ombord i den spanske Fregat, uden at dog nogen af dem leed synderlig Skade. I Løbet af den 30te og 31te ankom efterhaanden det engelske Linieskib *Albion,* paa hvilket Capt. Lockyer nu havde heist sin Stander som Commodore, og Fregatten *Warspite,* den amerikanske Fregat *Columbia,* 52 Kanoner, den sardinske Corvet *Aurora* og den norske *Nordstiernen.* De fleste af Consulerne forlode os, og gik ombord i deres respective Nationers Skibe. Den 31te om Aftenen kom de franske Linieskibe *Jemappe* paa 100 Kan., *Suffren,* 90 Kan. og *Triton,* 84 Kan. tilankers paa Bugten. Den 2den August talte vi 26 store og smaa Orlogsmænd omkring os. Den spanske Eskadre lettede og lagde sig længer ud paa Bugten, for ikke at ligge de Franske iveien. I Byen var der betydelig Giæring, uden at der dog foregik nogen Excesser; endeel Kabyler samlede sig fra Landet, men, da Tangers Indbyggere frygtede disse raae Mennesker endnu mere end de Franske, blev det dem ikke tilladt at komme indenfor Portene. I deres Vildskab stak de Ild paa nogle Magaziner af Læder og Bark, og ødelagde Consulernes smukke Hauger, som laae i Stadens Omegn. Landgangsstedet blev forskandset med store Tønder, fyldte med Sand.

Uagtet den truende Stilling, den franske Eskadre havde indtaget, syntes at bebude et Angreb, udsattes dette dog den ene Dag efter den anden over den bestemte Tidsfrist, og man var derfor noget i Tvivl om det vilde finde Sted eller ei. Under disse Omstændigheder, da vi kun havde faa Dages Vand tilbage, lettede vi den 4de August, og løb over til Gibraltar paa den usædvanlig korte Tid 2¾ Time. Paa Rheden laae vore to Fregatter og de engelske Linieskibe *Caledonia* og *Formidable,* det sidste førende Vice-Admiral Sir. E. Owen's Flag paa Fortoppen. Vi provianterede, fyldte Vand og Kul, forlod atter Gibraltar d. 7de, og kom samme Dags Eftermiddag tilbage til Tanger. Her

fandt vi bekræftet, hvad vi allerede i Gibraltar havde hørt tale om, at Franskmændene Dagen iforveien havde beskudt Byen. Vi vare naturligviis alle bedrøvede over at være gaaet Glip af dette interessante Skuespil.

De Franskes Bomber synes dog ikke at have giort fuld Virkning; vi fandt siden mange, der slet ikke vare sprungne, og endeel, der vare flækkede tvers igiennem Brandhullet uden at explodere. Under Slutningen af Bataillen ankom Mr. Drummond Hay fra Keiseren, og medbragte, som man sagde, meget venskabelige Forsikringer.

Den 8de og 9de August afseilede hele den franske Eskadre, og stod vester efter for at gaae til Mogador, som derefter blev Krigsskuepladsen.

Den 9de begave alle Consulerne sig iland igien, med Undtagelse af vor egen og den svensk-norske.

Den 10de kom en af Keiserens mange Sønner til Byen; der blev i den Anledning saluteret fra Batterierne, og dette skete for en stor Deel med skarpe Skud, da Maurerne under Affairen vare løbne fra Batterierne med saadan Iil, at de ikke engang havde givet sig Tid til at skyde Kanonerne af.

Efterat de danske og svenske General-Consuler den 12te havde afsendt deres Ultimater til den marokkanske Keiser, gik vi d. 13de over til Gibraltar, medbringende Geheimelegationsraad Carstensen og Consulatssecretair Marcussen. Den svenske General-Consul samt Secretairen kom over Dagen efter med *Nordstiernen.*

Efter mere end 5 Maaneders Stilleliggende, besluttede Chefen at giøre en Tour til Malaga for at røre og prøve Maskineriet. Vi lettede derfor den 10de Februar, stode ud af Bugten, og løb øster efter langs den smukke spanske Kyst. Om Eftermiddagen ankrede vi udenfor Malaga med Fyrtaarnet og Cathedralkirken overeet, omtrent ½ Qvartmiil fra det første, paa 10 Favne Vand. Efter at have indtaget endeel Proviant løb vi tilbage til Gibraltar den 13de.

Den 26de Februar ankom Mr. John Hay, en Søn af den engelske General-Consul i Marokko, fra Larache, og medbragte den Efterretning, at Keiseren havde invilliget i, for Fremtiden at renoncere paa den hidtil betalte Tribut, og, at det altsaa kun stod tilbage at komme overeens om de nærmere Omstændigheder ved denne Renonciation. Som en Følge heraf bestemte den danske og den svensk-norske General-Consul sig til at vende tilbage til Tanger, og den 20de fortsattes dertil, om Leiligheden skulde være gunstig. Men da Vinden den Dag var contrair og Veiret uroligt, blev intet af Overfarten, hvorimod Chefen tilbød den svenske Commanderende at tage Fregatten *Josephine* paa Slæbetoug naar Veiret blev godt. Næste Dag var dette Tilfældet, hvorfor vi, efterat Generalconsulerne, Secretairerne m. Fl. havde embarqueret sig i deres respective Skibe, lettede, løb forud for Fregatten, fik to Bugseertouge ombord fra den, og Kl. 12½ gik vi an. Det gik rask ud af

Bugten, men, da Lotsen, der var ombord i Fregatten, bevægede os til at gaae temmelig langt uden om pearl rock, var det med Vanskelighed at vi arbeidede os op, imod den stærke Strøm i Strædet, inden vi igien nærmede os Landet. Vinden var vestlig med laber Kuling. Ombord i *Josephine* loggedes stadig 5 à 5½. Maskinerne giorde 16 à 17 Slag i Minuten. Kl. 7 passerede vi Tarifa. Herfra kunde vi sætte Seil; Fregatten tilsatte ogsaa efterhaanden Mersseil, Klyver og Mesan. Det var tæt Bidevind og næsten Stille. Under disse Omstændigheder loggedes i Fregatten 7 Miil; Maskinerne giorde 19½ Slag; 2den Grads Expansion blev anvendt. Kl. 10 slap vi Fregatten, og ankrede tilligemed den paa Tanger Bugten.

Det engelske Dampskib *Flamer,* der havde overført Mr. Hay, laa her ved vor Ankomst. Da Dampskibet paa Grund af dets faa Kanoner ikke saluterede, og det var en Nødvendighed ved Ankomsten til Tanger at salutere og retournere Saluter, saa var Briggen *Mercurius* bestemt til at følge os over til Tanger, og der afgive de Saluter som vedkom det danske Flag; men da nu Vinden var ugunstig, og *Hekla* ikke kunde tage baade Fregatten og Briggen paa Slæbetoug, saa blev det nødvendigt at *Mercurius* blev tilbage, og at Dampskibet selv paatog sig Saluterne. Den 22de om Morgenen gav *Hekla* sin første Salut, den var paa 21 Skud og for det marokkanske Flag.

Kl 11 om Formiddagen gik General-Consulerne og Mr. Hay iland, hver fra sit Skib, tilligemed Cheferne og endeel af Officiererne, under Saluter fra Byens Batterier og de 3 Skibe. Ved Strandbredden bleve de modtagne af alle de øvrige Nationers Consuler i fuld Galladragt, og under et Gallerie tæt udenfor Byens Port sad Tangers Gouverneur, Ben-Abu, for at byde dem Velkommen. Under Bedækning af en Æresvagt begave General-Consulerne sig derpaa til deres Huse, hvor de modtoge Lykønskninger af deres Colleger.

Om Eftermiddagen saluterede saavel *Hekla* som Fregatten med 21 Skud for det engelske, og med ligesaamange for det franske Flag, som Tak for den franske og engelske Regierings Assistance ved Negotiationerne. Vi skiød paa den Dag ikke mindre end 123 Skud.

Den 24de lettede vi og løb ned til Larache paa 6 Timer. Vi ankrede her ved Mundingen af Floden i S. t. O. omtrent 1½ Qvartmiil fra Byen paa 8 Favne Vand, Sandbund. Da Rheden her er aldeles aaben for alle vestlige Vinde, laae vi bestandig med Ild under Kiedlerne i de 4 Dage vi vare her, hvortil forbrugtes i det første Etmaal (ved tillige at brænde Aske og Slak om igien) omtrent 1 Ton Kul, og i hvert af de følgende, 1½ à 2 Tons. Kun eengang om Dagen kunde vi sende Fartøi iland, nemlig medens det var høit Vande, og selv det var ikke uden Fare, paa Grund af den svære Brænding, der altid staaer over Barren. Naturligviis vare vi hver Dag, naar Fartøiet kom tilbage, i spændt Forventning, da vi bestandig haabede at høre om Tractatens Afslutning; men heraf blev der dengang Intet. Der frembød sig

bestandig smaa Vanskeligheder, og den 28de erklærede Paschaen for de engelske og franske Consuler, igiennem hvilke hele Negotiationen gik, at han først maatte afsende en Coureer til Keiseren, for at indhente nye Forholdsordrer, og at Intet kunde foretages før dennes Tilbagekomst. Det blev derfor bestemt, at *Hekla* imidlertid skulde gaae til Gibraltar for at proviantere, medens D'Hrr. Plenipotentiairer skulde blive i Larache. Vi beklagede de ældre Mænd, der i længere Tid skulde tage tiltakke med saa usle Beqvemmeligheder som dem, der her kunde haves. Om Eftermiddagen kom Chefen ombord, og 13 Minuter efter at der var givet Ordre til at fyre op, var Dampen oppe; vi lettede og stode nord i. Efter at have anløbet Tanger, for at landsætte den svenske General-Consul og den danske Consulat-Secretair, der vare fulgte med os fra Larache, ankom vi til Gibraltar den næste Formiddag. Et lille Uheld indtraf med Maskinen paa denne Reise, idet et af Cylinderlaagene fik en Revne. Det blev i Begyndelsen anseet for betydeligere, end det siden viste sig at være, og blev med Lethed afhjulpet under vort Ophold i Gibraltar. *Mercurius, Scout, Flamer* og en engelsk Brig, *Fantom,* af Symond's Tegning, laae i Havnen ved vor Ankomst.

Vi proviantere de, fyldte Kul og Vand, og løb den 5te tilbage til Tanger.

Den 6te April om Morgenen fik vi den glædelige Efterretning, at Underhandlingerne med Paschaen vare sluttede, hvilket senere paa Dagen blev bekræftet af Mr. Hay og Maubuisin, der paa mindre end 7 Timer vare redne fra Larache til Tanger. Dagen efter ankom den danske og den svenske General-Consul med deres Følge. Stipulationerne ved Tractaten vare naturligviis endnu en Hemmelighed; men flere af de fremmede Consuler yttrede, at de maatte efter Omstændighederne ansees for høist favorable for Danmark.

D'Hrr. Geheime-Legationsraad Carstensen og den svenske General-Consul Ehrenhoff, der begge skulde giøre Reisen med os, kom ombord om Morgenen den 12te. Alle de fremmede Consuler kom ombord for at sige os Farvel, og det var en Afsked, jeg er overbeviist om, gik de Fleste af os noget til Hierte. Vi havde i det forløbne Aar havt saamegen Leilighed til at paaskiønne disse Herrers venskabelige Sindelag imod os, at det nødvendigviis maatte giøre os ondt at forlade dem, med den Tanke at vi muligviis aldrig skulde see dem oftere. Kl. 6½ lettede vi og løb over til Gibraltar. Vi fik strax fyldt Kul i Kasserne, og toge desuden omtrent 14 Tons paa Dækket. Tidligt den næste Dag lettede vi, og stode for sidste Gang ud af Gibraltar-Bugten, efterladende Briggen *Mercurius.* Med laber Kuling af vestlig Vind kom vi Strædet ud, passerede om Middagen Cap Trafalgar, og den 14de om Morgenen Cap St. Vincent. Den 15de om Middagen passerede vi Berlingas med en Mærsseils Kuling af N. og N. t. O., der henad Eftermiddagen tiltog til Storm. Imod denne giorde vi i de 24 Timer fra den 15de til den 16de MD. 15 Miil ret op i Vinden. Søen var meget høi. Maskinerne

giorde 9 til 12 Slag. 4de Grads Expansion blev anvendt. Skibet laa særdeles mageligt, men tog temmelig meget Vand over Bakken. Om Aftenen den 16de, da der ikke var Udsigt til bedre Veir, bare vi af, tilsatte Stagfok og rebet Bredfok, og satte Cours efter Lissabon. Søen var meget høi, men *Hekla* lændsede fortræffeligt med omtrent 11 Miils Fart. Det var en temmelig haard Tour for Maskinerne, der undertiden bankede forskrækkeligt, naar Søen løb fra Hiulene, uagtet vi gik med høieste Expansion og Dampventilen mere end halvt lukket. Kl. 3 den næste Morgen passerede vi Berlingas' og Cap Corveira's Fyre; begge ere Blinkfyre med korte Blink, det Første hver 3die, det Sidste hver halve Minut. Vi fik Lods ved den lille By Cascaes tæt indenfor Lissabon Rock, løb igiennem det smalle nordlige Løb mellem Fort St. Juliano og nordre Cashop Sand, holdt Bugio Fyrtaarn paa søndre Cashop om Styrbord, passerede tæt om det i ægte maurisk Stiil byggede Belem-Taarn og ankrede tværs for Byen paa 10 Favne Vand. Seiladsen op ad Tajo Floden er særdeles smuk, og Landet paa begge Sider bærer Præg af en høi Grad af Cultur, og er stærkt bebygget. Den portugisiske Flaade laa for største Delen i Nærheden af os; den bestaar af 2 Linieskibe, 3 eller 4 Fregatter og endeel mindre Skibe.

Den 19de om Morgenen forlode vi Lissabon, og ankom, efter en meget heldig Reise over Biskaia Bugten og Canalen, til Southampton seent paa Aftenen den 23de. Uagtet der saasnart muligt blev bestilt Kul til os, fik vi dog kun en Deel af disse den 25de, og, da det den 25de blæste saa haardt, at Prammene havde Vanskelighed med at komme ud til os, bleve Kullene bragte ombord i en lille Bugseer-Dampbaad paa 80 Hestes Kraft, der det Meste af Dagen løb frem og tilbage imellem Landet og os. Under vort Ophold her, var vor Chef tilligemed Maskinmesteren en lille Tour i London, for at foranstalte os tilbragt et nyt Cylinderlaag, og dette ankom paa Jernbanen om Aftenen den 26de, tilligemed forøgede Vægte til at hænge paa Sikkerheds-Ventilerne, hvorved Damptrykket omtrent vilde forøges med 1 Pd. pr. □ Tom.

Den 27de forlode vi Southampton, passerede Skagen den 30te tidlig om Morgenen, og ankom til Kiøbenhavn om Formiddagen den 1ste Mai, efterat vi ved Helsingør havde stoppet et Øieblik for at ilandsætte General-Consul Ehrenhoff. Dagen efter halede vi indenfor Bommen. Hans Majestæt Kongen havde den Naade at komme ombord og tilkiendegive sin Tilfredshed med Expeditionen. Den 7de Mai blev Commandoen strøgen.

---

26. Juli 1844 rapporterer *Mercurius* fra Gibraltar efter at være ankommet hertil fra Vestindien til Admiralitetet:

Afsejlede den 19. Juni fra St. Croix, norden om Azorerne og fik Cap St.

Vincent i Sigte den 22. Juli. Ankrede paa Tanger Rhed den 24. Juli om Aftenen Kl. 10. Her laa Dampskibet *Hekla,* hvor jeg traf Generalkonsul Carstensen. Paa Rheden laa desuden 7 spanske og 1 fransk Orlogsmand. Den 25. Juli om E. M. ankrede jeg paa Gibraltars Rhed, hvor jeg traf Fregatterne *Gefion* og *Thetis* samt 4 engelske og 2 svenske Orlogsmænd. Underlagde mig Kommandørkaptajn Garde's Kommando. — Briggen er nu under Karantæne og skal anløbe Port Mahon for at faa Practica. Ellers Alt vel ombord.

Videre berettes:

Søndag den 28. Juli lettede *Mercurius* og krydsede i Middelhavet. Ankrede den 10. August i Port Mahon og fik 15 Dages Karantæne. Afsejlede derefter den 28. August til Gibraltar, hvortil Briggen ankom den 13. September og blev her underlagt Dampskibet *Hekla.* Indtil Aarets Udgang forblev Briggen i Gibraltar, uden at der skete noget særligt. Den 1. November sendte *Hekla* følgende Collegieskrivelse af 16. Oktober til Briggens Efterretning:

»Det er Kongens Befaling, at ligesom Sverige-Norges Orlogsskibe assistere danske Handelsfartøjer, der lide Overlast af maroccanske Kapere, saa skal danske Orlogsskibe assistere eventuelle svenske og norske Handelsfartøjer imod Overlast af disse Kapere.

Hekla og Briggen har derfor Station ved Gibraltar, hvorfra de kan løbe ud for at convoyere eller paa anden Maade beskytte danske, norske og svenske Handelsfartøjer, og skal stadig vedligeholde Forbindelse med Generalkonsul Carstensen.

Selv om det ikke forventes, at Kapere vil vise sig, kan det dog blive Tilfældet, at den væbnede Magt skal træde til, og selv om de Intet fjendtligt har øvet, skal de ødelægges eller bringes til spansk Havn. Deres Besætning bruges til Udvexling, eller de bliver senere at landsætte paa maroccansk Gebet. — Dog maa maroccansk Kyst og Handel *ikke* foruroliges *før* efter *nærmere Befaling.* — Befriede svensk-norske Skibe afleveres til svensk-norske Krigsskibe eller til svensk-norske Consuler i Havn.

De Højstcommanderende for henholdsvis danske og svensk-norske Krigsskibes Instruktioner bør gensidig meddeles, ligesom Aftale træffes om Krydstogter til fælles Gavn.

Hekla og Briggen forbliver ved Gibraltar, indtil Generalkonsul Carstensen erklærer, at deres Tilstedeværelse *ikke* længer er *fornøden.*«

Mercurius opholdt sig ved Aarets Udgang endnu ved Gibraltar for at afvente, hvorledes Begivenhederne udviklede sig.

1845. Briggen *Mercurius* og Dampskibet *Hekla.*

Den 25. Januar modtog *Mercurius* i Gibraltar fra Kaptajn Mourier (*Hekla*) følgende Ordre:

»De vil samtidig med Corvetten *Carlscrona* afsejle til Cadiz, paa Vejen

afholdes Sejlprøver. — I Cadiz undersøger De, hvorvidt Rygtet er sandt, at 3 Piratskibe har vist sig ved Cap St. Vincent og rapporterer desangaaende. (Det lykkedes ikke Briggen at konstatere de omtalte 3 Piratskibes Nærværelse). — Ifald Provisioner i Cadiz er billigere end her i Gibraltar, vil De indkøbe saa stort Qvantum, som Briggen kan laste, uden at hindre Sejladsen, hvorefter De retournerer hertil, naar ingen anden Ordre gives Dem. — Ifald en fremmed Orlogsmand søger Strædet samtidigt, prøver De Sejlads med ham.«

Den 10. Februar lettede *Hekla* fra Gibraltars Rhed for at røre Maskineriet og anløbe Malaga for mulig at proviantere der, hvor mange Provisioner var særlig billige. — Briggen blev liggende ved Gibraltar og bevarede stadig Forbindelsen med Generalkonsul Carstensen, ligesom Hans Exellence Guvernøren fik Aarsagen til *Hekla*'s Afsejling at vide.

Den 2. Marts lettede *Mercurius* fra Gibraltar og gik til Malaga for at proviantere og ankrede atter i Gibraltar den 20. Marts. Afgik den 23. Marts til Tanger. Den 2. April fik Briggen Ordre af Kaptajn Mourier til at proviantere for 8 Uger og til at holde sig klar til Hjemrejse, da der var kommet Meddelelse hjemmefra om, at Skibets Nærværelse ikke længere var fornøden paa Stationen i Strædet ved Gibraltar, hvorfor *Hekla* og Briggen hver for sig skulde retournere til København.

Hekla forlod derfor Gibraltar den 13. April medhavende Generalkonsulerne Ehrenhoff og Carstensen, og Briggen stod ud i Atlanterhavet for hjemadgaaende den 30. April.

Den 29. Maj rundedes Skagen, og *Mercurius* ankrede paa Københavns Rhed den 2. Juni.

Kommandostrygning den 5. Juni.

1845. Briggen *Ørnen.*

Ifølge Kongelig Resolution af 1. Juni skulde *Ørnen* hejse Kommando ca. den 4. Juni med Kaptajnløjtnant Krenchel som Chef for at anløbe Gibraltar og Tanger, krydse nogle Uger i Middelhavet, hvorefter den i September skulde anløbe Guinea Kysten og derefter afgaa til Vestindien.

Forholdene i Guinea havde efterhaanden udartet sig saaledes blandt de indfødte, at Regeringen for første Gang i denne Periode sendte et Orlogsskib til Guldkysten, fordi der som senere nævnt var indløbet Meddelelse om, at der den 26. November 1844 i Ursu By — i selve »Christiansborgs Negeri« — havde fundet Menneskeofring Sted af 2 ulykkelige Børn fra Akropong, som var blevet dræbt til Ære for en Fetisch. Dette var dog Regeringen for meget, hvorfor Chefen, naar han kom til Kysten skulde være Præces i en nedsat Undersøgelseskommission og være Guvernøren behjælpelig ved Undertrykkelsen af Uroligheder blandt de Indfødte, ligesom han skulde krydse efter Slavehandlerne.

Forinden Kommandoens Hejsning den 4. Juni fik Chefen Ordre til, at han paa de Lande og Øer, som blev anløbet skulde indkøbe forskellige Genstande for et Beløb af indtil 600 Rdl. til Kunstmusæets etnografiske Samling.

I Skrivelsen fra Inspektøren ved det Kgl. Kunstmusæum skulde de Sager, som *Ørnen* skulde købe paa Guineakysten, bestaa af:

1) Alt, hvad der er bedre end det, som bruges hos os,
2) Alt, hvad der er karakteristisk.

Man har inddelt ethvert Lands Sager i 3 Hovedafdelinger:

a) Hvad der vedkommer Religion og Gudsdyrkelse. Musæet har ikke Fetischpræstens Dragt og andre den hedenske Religion vedkommende Sager.
b) Vaaben, samt hvad der vedkommer Søfart, Jagt og Fiskeri. Musæet har 12 store Blæsehorn af Elefanttænder, men ikke de hertil hørende Beslag, nogle faa Vaaben, Model af Baade, men intet videre.
c) Smykker, Klæder og Husgeraad og alt iøvrigt, som er indbefattet under denne Afdeling. Musæet har nogle Sølvsmykker, men intet af Guld, hvori leveres smukke Arbejder.

Som almindelig Anvisning tilføjes, at Musæet ikke ønsker Modeller, men Ting som virkelig bruges af de Indfødte.

Briggen fik endvidere Ordre til at medtage 3 danske Embedsmænd til Guineakysten som Kahytspassagerer.

Paa Admiralitetets Forespørgsel om Briggen ogsaa kunde medtage en Assistents Hustru til Guinea svarede Chefen:

»Det vilde berøve mig og alle Officererne vort Velvære i lang Tid ved den Gène, som en Dames Ophold uundgaaeligt vilde medføre; er ogsaa at anse som et muligt Moment for Umilitæriskhed; da der aldeles ikke er Plads til hende i Briggen, haaber jeg at have fremført tilstrækkeligt til, at blive fritaget for bemeldte Dames Nærværenhed om Bord«.

Og derved blev det.

Den 28. Maj skriver Generaltoldkammeret til Admiralitetet efter at have faaet Instruksen for *Ørnen* til Udtalelse, at man med Hensyn til Vestindien ønsker at tilføje som nævnt i dets Skrivelse af 10. April 1817, at Skibschefen underlægges det vestindiske Generalgouvernements Kommando. »Med Hensyn til Guinea maa Kollegiet bemærke, at det maa anses hensigtsmæssigt, at Skibet foretager en Tur langs Kysten, saa vidt det danske Territorium strækker sig, samt muligen foretage en Landgang ved flere Punkter der for at befæste Gouvernementets Magt og Anseelse blandt Negrene, hvilket maa anses saameget nødvendigere, da Beretninger, som i disse Dage er modtaget fra Gouvernør Carstensen, oplyser, at en tidligere fra det danske Territorium bortjagen Slavehandler har indfundet sig og finder Tilhold hos Negrene i den østlige Del af det danske Territorium.

Det er særdeles magtpaaliggende, at Chefen instrueres om at foretage

ovennævnte Ture og med Skibet og Mandskabet assisterer Gouvernøren uden at udsætte Skib eller Mandskab for unødvendig Fare«.

Ved Kommandohejsningen fik Chefen tilstillet følgende ved Kgl. Resolution approberede Instruks:

Instruks.

Vi Christian VIII e. t. c. allernaadigst ville at Du Os elskelig H. E. Krenchel, Kaptajnløjtnant i Vor Søetat, allerunderdanigst har at rette og forholde som Chef for Vor Orlogsbrig *Ørnen* paa dens forestaaende Togt til Middelhavet, Kysten af Guinea og Vestindien:

§ 1.

I Overensstemmelse med den Dig af Vort Admiralitet og Kollegium tillagte Seljordre afgaar Du herfra med den Dig anfortroede Brig for at anløbe Gibraltar og Tanger, hvor Du melder Dig hos Vor Generalkonsul. Du holder det derefter krydsende nogle Uger i Middelhavet, og det tillades Dig at anløbe Port Mahon og andre spanske Havne, saavidt Tiden tillader, da Du igen skal forlade Middelhavet saa betimeligt, at Du efter at have anløbet Madeira eller Teneriffa kan indtræffe ved Vore Besiddelser paa Kysten af Guinea i Slutningen af førstkommende September.

§ 2.

Paa Begæring af Vor Gouvernør over disse Besiddelser haver Du med Briggen at besejle Kysten langs det danske Territorium saaledes som Tid og Omstændighederne maatte tillade, ligesom Du med Skib og Mandskab har at yde Vor Gouvernør den nødvendige Assistance i de Foretagender paa disse Ture, som han maatte anse hensigtsmæssige og som Du finder udførlig uden at udsætte Skib og Mandskab for unødvendig Fare. Tilstiller en Afskrift af ovennævnte Skrivelse af 28. Maj fra Generaltoldkammeret, hvis Indhold Du saavidt Omstændighederne tillade det, har at iagttage. Et Ophold af 8 à 10 Dage ved denne Kyst er antaget at være tilstrækkeligt til Udførelsen af de Foretagender, der maatte findes hensigtsmæssige, men det paalægges Dig i ethvert Tilfælde ikke at forlænge Opholdet saaledes, at Mandskabets Helbred derved udsættes for at lide af det mindre sunde Klima.

§ 3.

Naar Du har forladt Kysten Guinea søge Du Vore vestindiske Øer. Saasnart Du er ankommet, melder Du Dig straks til Vort Generalgouvernement dersteds og meddeler samme en Genpart af denne Din Instruks og af de Ordrer, der endvidere maatte være Dig tillagte, dog kun forsaavidt som angaar Tjenesten i Vestindien.

§ 4.

Da bemeldte Generalgouvernement er betroet den øverste Kommando over Vore vestindiske Øers Forsvar, saa henvises Du herved til samme og foretager Dig som Følge heraf Intet uden dets nærmere Ordre eller med dets Samtykke, forsaavidt Omstændighederne tillader at indhente dette.

§ 5.

Naar med Briggen løbes ind til St. Thomas, maa der ikke udøves nogen Kommando eller Jurisdiktion i Havnen sammesteds uden den derværende Gouvernørs Ordre eller Samtykke, da han i Generalgouvernørens eller den i hans Sted fungerendes Fraværelse er den Højstkommanderende saavel i Havnen som paa Øen.

§ 6.

Ligesom der ved allerhøjeste Resolution af 4. November 1782, hvoraf Genpart til Din Efterretning vedlægges, da det ikke maa bekendtgøres, er tilstaaet alle Nationers Handelsskibe Tilladelse til at føre Vimpel, naar de er indløbet til St. Thomas og St. Jan, saaledes ville Vi allernaadigst have den samme Frihed tilstaaet Handelsskibe i Almindelighed i de danske vestindiske Farvande og ved de vestindiske Øer og med Hensyn til Bestemmelsen i Søkrigsartikelbrevet af 8. Januar 1752 § 818 instrueres Du herved om indtil videre ikke nogensteds at tage Notits af fremmede Skibes Vimpelføring.

§ 7.

Det paalægges Dig nøje at paase, at ingen af det under Din Kommando værende Mandskab paa nogen Maade krænker andre Nationers Territorialhøjheder paa Øerne i de vestindiske Farvande.

§ 8.

I Henhold til, hvorledes der skal forholdes med Vore Krigsskibes Chefers Jurisdiktion i Sager, der maatte opstaa mellem nogen af Vore Krigsskibes Mandskab og Søfolk, der hører enten til fremmede Nationers Skibe eller til Vore egne Koffardiskibe, retter Du Dig efter den allerhøjeste Resolution af 4. Marts 1818, hvoraf Genpart medfølger.

§ 9.

Den imellem Rusland og Storbritannien i Juli 1801 sluttede og af Danmark Oktober s. A. tiltraadte Konvention holder Du Dig i indtræffende Tilfælde aldeles efterrettelig.

§ 10.

Med Hensyn til Skibe, som drive eller er mistænkte for at drive Slavehandel,

da retter Du Dig efter den Ordre, der af Vort Admiralitet og Kommerce Kollegium bliver der meddelt.

§ 11.

Den i allerhøjeste Kabinetsordre af 2. August 1779 optaget i Anhanget til Søkrigsartikelbrevet under Nr. 3 bestemte Protection, giver Du kun de Matroser, der er Vore egne Undersaatter, naar de som tjenende paa fremmede Nationers Krigs- eller Handelsflaade melde sig derom, dog saaledes, at den undvegne Matros ikke kan paastaa at faa sin tilgodehavende Hyre, uden forsaavidt Rejsen før hans Undvigelse var fuldendt, men det bliver de fremmede Skippere uforment, om de finder for godt, og den undvegne Matros dertil har givet Anledning, at lade ham tiltale for at erholde Dom over ham og lade Dommen paa lovlig Maade exequere. Derimod overlades det Dig i ethvert Tilfælde at afgøre, hvorvidt Du maatte finde tilstrækkelig Anledning til at modtage og beskytte eller til at nægte Modtagelsen af Desertører fra fremmede Krigsskibe, der udgiver sig for Vore Undersaatter.

§ 12.

Den i Søindrulleringsforordningen af 8. Januar 1802 § 67 givne Bestemmelse at fratage fremmede Nationers Skibe Søfolk af Vore Undersaatter, der befindes paa disse og ikke er forsynede med vedbørlige Passe dertil, gøres der ikke Brug af undtagen:

1) naar Tab af en stor Del af Briggens Mandskab skulde gøre det særdeles nødvendigt paa denne Maade at faa Besætningen kompletteret og
2) mod Dessertører fra danske Krigsskibe.

§ 13.

Naar Du i Vestindien samles med Ældre af Vore Skibschefer, underlægger Du Dig for den Tid saadan Samling varer, hans Kommando og retter Dig i saa Henseende efter den 205 § i Søkrigsartikelbrevet.

§ 14.

Saa ofte som muligt sender Du saavel med Posten som ved Skibslejlighed fuldstændig Rapport til Vort Admiralitet om alt af nogen Betydning, der er forefaldet paa Din Expedition.

§ 15.

Iøvrigt retter Du Dig efter Søkrigsartikelbrevet og de samme vedføjede Tillæg samt øvrige Anordninger og bruger forsvarlig Konduite og Sømandsskab.

Endvidere bemyndigedes Skibschefen til eventuelt at visitere franske og storbritanniske Skibe, der var mistænkt for at drive Slavehandel, idet der den 26. Juli 1834 var tiltraadt en Overenskomst mellem Danmark, England og Frankrig om samlet Optræden mod Slavehandlerskibe.

Opbringeren skulde have 65 % af Skibets Værdi, og de opbragte Skibe skulde afleveres til den Nation, under hvis Jurisdiction de hørte. Fra dansk Side krævedes af de Allierede, at danske Priseskibe skulde afleveres henholdsvis ved Fortet Christiansværn ved Christianssted i Vestindien, Christansborg i Guinea og ved Dansborg ved Trankebar.

Under 16. Juni meddelte Generaltoldkammeret endvidere Admiralitetet kgl. Resolution af 4. Juni i H. til hvilken Chefen havde Befaling til Gouvernøren over de guinesiske Besiddelser om, saasnart *Ørnen* var ankommet dertil, at nedsætte en Commission bestaaende af *Ørnens* Chef som Præces og saadanne Gouvernøren underordnede Embedsmænd i Besiddelserne, som dertil maa anses for skikket som Assessorer og en af disse som Actuarius.

»Commissionen skal undersøge det Mord eller Menneskeofring, som i Ursu By Natten til 26. November 1844 skal være udøvet paa 2 fangne Børn fra Byen Akropong i Aquazindlandet samt dømme Hovedanstifterne eller Gerningsmanden af denne Udaad til saadan Straf, som almindelig Ret under tilbørlig Hensyn til Landets Sæder og Delinquenternes Religions- og Oplysningstilstand maatte tilsige. Ligeledes skal denne Commission undersøge og efter de befundne Omstændigheder paakende den ulovlige Slavehandel, som i Ursu By skal være foretaget. Commissionens Dom eller Domme kan ikke appelleres.

Der udfærdiges et allerhøjeste Reskript til Gouvernøren til i Kongens Navn at stadfæste eller formilde Commissionens Domme samt foranstalte dem exekverede. Dog tilkendegives det Gouvernementet, at eventuel idømt Livsstraf ikke skal exekveres, men denne Straf skal formildes til Frihedsstraf eller Deportation. Saafremt sidste 2 Straffe ikendes, da skal Vedkommende overføres til Vore vestindiske Øer for enten der at udstaa Straffen eller, hvis Gouvernementet der anser det for tilraadeligt, da overføres til Danmark.

Endelig skal *Ørnen* efter Gouvernørens Begæring udføre Ture langs Kysten af vort Territorium og bistaa Gouvernementet navnlig til Slavehandelens Forhindring og Slavehandelens Ophævelse uden at udsætte Skib og Mandskab for unødvendig Fare.«

6. Juni: Hejste Kommando. Fortøjet ved Elefanten. Kongen med Følge besaa Briggen. Havde Folk paa Ræerne. Ankrede derefter paa Rheden. 9. Juni stod Nord paa i Sundet. 16. Juni Ordre fra Admiralitetet til at ligge udfor Trekroner for at honorere ved Kongen af Preusens Ankomst d. 18. Juni.

21. Juni fik Chefen Ordre til at afsejle den 23. Juni eller saasnart han

var sejlklar efter denne Dato. *Ørnen* skulde anløbe Cadiz og derfra overføre Geheimeetatsraad Generalkonsul Carstensen til Tanger, og hvis der ikke af denne blev lagt Beslag paa Briggens Assistance, skulde Briggen blot anløbe Gibraltar og en Havn i Portugal eller Spanien vest for Strædet, dog saaledes, at *Ørnen* Ultimo September kunde ankomme til Guineakysten.

Forinden Briggens Afsejling fra Elefanten mandedes Ræer i Anledning af, at Hans Majestæt Kongen aflagde Besøg om Bord. Den 9. Juni stod Briggen ud i Sundet, og ankrede den 16. Juni ved Trekroner for at paradere ved Kongen af Preusens Forbipassage den 18.—20. og 22. Juni.

Den 25. Juni afgik Briggen fra Sundet og ankom til Cadiz den 19. Juli, hvor den opholdt sig til den 8. August.

7. August rapporteres til Admiralitetet, at Generalkonsul Carstensen ankom til Cadiz den 25. Juli, og samme Dag ankom svensk Generalkonsul i Tanger Ehrenhoff.

Chefen roser i høje Toner Briggens Sejladsevne. »Det er en Fornøjelse at kommandere en saa herlig Brig«. Paa Højden af Finisterre faldt en Mand fra Forebramraa ned i Mærset uden at komme tilskade, og i Cadiz Havn faldt en Mand, som ikke kunde svømme, overbord, men Briggens flinke Baadsmand Haug sprang straks overbord og bjergede ham.

6. August fik en Kasse med 100.000 Piastres Guld ombord fra Generalkonsul Carstensen og den 7. August en Kasse med Guldmønter fra Generalkonsul Ehrenhoff.

9.—15. August Tanger. 15.—22. August Gibraltar. 22. August—8. September Tanger. 15.—19. September Funchal.

16. August rapporterer Chefen til Admiralitetet at være afsejlet den 8. August fra Cadiz med begge Generalkonsuler og Pengene til Tanger. Ved Ankomsten hertil blev de begge modtaget af Gouvernøren med store Æresbevisninger af en Æresvagt paa Kysten og Salut fra Byen ved Landstigningen med 11 Skud hver; disse Salutter besvaredes fra *Ørnen.*

Efter Generalkonsul Carstensens Ønske forblev *Ørnen* i Tanger indtil Paschaen, som var i Laroche, havde kvitteret paa Kejseren af Marokkos Vegne for de modtagne Penge og Ratificationer.

Efter Aftale med Generalkonsul Carstensen blev *Ørnen* i denne Tid i Gibraltar og vilde paa Grund af det forlængede Ophold i Cadiz og Tanger gaa direkte til Madeira.

26. August rapporteres videre til Admiralitetet, at man var i Færd med at optage Vraget af det amerikanske Orlogsdampskib *Missouri,* som for 2 Aar siden kom i Brand i Gibraltar Bay og blev sænket. Arbejdet gik meget langsomt og lovede et meget slet Resultat for Entreprenørerne. Det meste af Lasten var optaget og bestod af ca. 6000 Slavejern »en Artikel, som man ikke

havde ventet at finde ombord i en Orlogsmand«. Fik straks efter Tilbagekomsten til Tanger 22. August Levanten, som vedvarer. Paschaen ventedes hver Dag.

8. September rapporterer Chefen til Admiralitetet, at da Levanten d. 27. August var ophørt, gik han i Land og raadførte sig med Generalkonsul Carstensen om hans Ophold. Denne gentog, at det vilde være godt, om *Ørnen* kunde blive indtil Freden med Marokko var ratificeret, men det var ikke nogen absolut Nødvendighed, hvorfor Chefen efter sine Instruktioner selv maatte træffe Afgørelsen herom. Det blev overvejet at opsøge Paschaen i Laroche, men senere indløb Meddelelse om, at Paschaen var undervejs til Tanger. Straks herefter kom der imidlertid Efterretning om Røveri og Mord paa en Kristen tæt udenfor Byen, og om at Paschaen havde kaldt Gouvernøren i Tanger til Assistance i en Strid mellem ham og nogle oprørske Stammer. Paa Grund af disse Uroligheder saa Chefen det an med Briggens Afrejse i nogle Dage, men da det imidlertid lod til, at Kejseren havde faaet Bugt med Rebellerne, og da en fransk Orlogsbrig var ankret paa Rheden, vilde Briggen afrejse ved første gunstige Brise.

17.—19. September rapporteres til Admiralitetet fra Funchal at have gjort forskellige Indkøb af Proviant og Brændsel bl. a. 1 Ton Kul.

16.—17. Oktober Fort Elmina (hollandsk) Ashantis Kyst.

17. Oktober Cap Coast Fort (engelsk) samme Kyst.

18. Oktober Christiansborg Fort.

19.—22. Oktober Quitta.

23. Oktober—4. November Christiansborg.

2. November rapporterer Chefen til Admiralitetet fra Rheden udfor Christiansborg at have faaet Pasaten, men meget let; straks efter Afgangen fra Madeira havde man saa megen Varme, at adskillige af Mandskabet, særlig Kahytspersonalet, blev syge; huggede derfor 2 Luger i Dækket og indrettede Kulsejl til Kabyssen; paa 10° N. Br. (gik Øst om de kapverdiske Øer) fik Briggen Stille i 11 Dage og derpaa frisk vestlig Brise. Ankrede d. 16. Oktober ved det hollandske Fort St. Jago Elmina, som saluterede; næste Dag ankredes ved det engelske Fort Cap Coast, som ligeledes saluterede og ved Ankomsten til Christiansborg Rhed 18. Oktober saluteredes det danske Flag med 11 Skud. Generalkonsul Carstensen kom straks ombord og saluteredes med 9 Skud. Han underrettede Chefen om, at en Affære med en Slavehandler i Way var hævet, men senere havde der fundet andre Misligheder Sted ved Way, Augna og Quitta (Ruinerne af Prindsensten). Opsynsmanden her havde nemlig optaget 62 Slaver, som transporteredes tæt forbi Prindsensten fra Way, men »da han udgjorde hele Garnisonen« sendte Gouvernøren Vagtchefen fra Christiansborg med 10 Mand derhen. Da Forstærkningen ankom, havde Opsynsmanden set sig nødsaget til at give efter for Negrenes

Trusler og udleveret Slaverne. Paa Grund af disse Uroligheder fra Negerbyer, som hidtil havde anerkendt Kongen af Danmarks Højhed, anmodede Gouvernøren mig om at gaa til Quitta for at bringe denne Sag i Orden. Det blev bestemt at afgaa straks, og Gouvernøren forblev ombord med Suite; endvidere medfulgte en Købmand fra Quitta som lokalkendt, Tolken, 2 Underofficerer, 30 Soldater, 15 Indfødte med en Kano og 2 Feltkanoner med Tilbehør. Paa Nedsejlingen bordedes vi af 2 Kanoer, som vi søgte at beholde, dels for i Negrene fra dem at have Gidsler fra Byerne, hvortil de hørte, og dels ogsaa for at forhindre, at Efterretninger skulde komme til Byerne Way, Augna og Quitta om, at en dansk Orlogsmand var under Opsejling. Den ene Kano fra Way lykkedes det at beholde, men den anden fra en By, Fike, ved Way undslap efterladende kun 1 Mand, da man ikke vilde bruge Magt imod den.

Ved Ankomsten om Aftenen til Quitta landsattes Landmilitæret fra Christiansborg, 1 Underofficer og 3 Mand fra Briggen, som alle blev underlagt 1 Officer fra Briggen, der fik Ordre til at besætte Fort Prindsensten. Den næste Morgen landsattes Feltkanonen, og Chefen og flere Officerer gik i Land. Paa Udrejsen var desuden organiseret et Landgangskorps paa 2 Officerer, 2 Underofficerer og 40 Mand i armeret Fartøj, som der dog ikke blev Brug for, da Landingen gik meget roligt af. Derefter sendtes Officerer fra *Ørnen* med Folk til Augna og Way for at indstævne Cabuserne og Grander til straks at møde for Gouvernøren paa Prindsensten eller senere paa Christiansborg, og om Aftenen returnerede Officererne og Folkene med Besked om, at Regenten af Augna, som ogsaa var Overhoved for Way, næste Dag vilde sende nogle Grander til Gouvernøren. Den følgende Dag aflagde Cabuserne og Grander fra Quitta paa negervis Kongen af Danmark Hyldningsed paa Sværdet og besvor at ville følge hans allerhøjeste Befalinger om Slavehandel. En Herr Hansen, som var bosat Købmand i Quitta, blev udnævnt til civil Kommandant paa Fortet Prindsensten, hvilket blev bekendtgjort for Negrene. Om Middagen kom fra Regenten i Augna en Deputation til Gouvernøren med Budskab om, at om 2 Maaneder vilde Regenten sende en Ambassade til Christiansborg, som i hans Navn kunde aflægge Hyldningsed til Kongen af Danmark, og tilfreds hermed affærdigede Gouvernøren Deputationen med nogle Foræringer. Efter i Fortet at have efterladt Herr Hansen, 1 Landofficer, 8 Soldater og 2 Feltkanoner gik alle ombord; *Ørnen* lettede om Aftenen for Landbrisen og krydsede tilbage til Christiansborg paa 29 Timer »til alles Forbavselse, da man ellers bruger 3 à 5 Dage mod Strømmen, der løber med næsten 2 Mils Fart«.

Chefen indberetter videre: »Expeditionen mod disse danske Negre forløb saaledes meget heldig og uden Magts Anvendelse og uden Sygdom blandt Hans Majestæts Folk. Æren herfor tilkommer Gouvernør Carstensens Beslut-

ning om straks at afgaa med Briggen, hvorved Efterretning om dens Ankomst ikke blev udbredt, saaledes at Negrene ikke fik Tid til samlede at tage Beslutninger. Forbindelsen med Land er meget besværlig paa Guineakysten fra Skibet, der ligger ca. ½ Mil fra Land, og naar det lykkedes den første Dag paa 10 Timer at landsætte 3 Passagerer med Gods og at ombordtage baade Styrken og Godset til Quitta, (hver Kano kunde kun tage 4 Passagerer og maatte 10 ud og ind gennem særlig svær Brænding), og naar Hensyn tages til, at Gouvernør Carstensen ikke selv var i Land men sendte sine Ordrer fra Skibet til en ung Mand, som for 2 Aar siden var paa Underofficersskolen i København, og at Kanofolkene var bange for at komme ombord af Frygt for at blive taget med til Quitta til Brug ved en forestaaende Landgang, ses det klart, at Gouvernør Carstensen har indført god militær Orden paa Christiansborg. Alene Briggens Ankomst gjorde straks Indtryk paa Negrene, thi da de aldrig havde set et dansk Krigsskib før, var de af den Mening, at Hans Majestæt Kongen ikke ejede Krigsskibe og troede, at Briggen var laant af England eller Frankrig; men denne Tro forandredes snart, da Remidorerne hørte, at alle ombord talte dansk, og da flere af de ældre genkendte Chefen som den, der havde udbragt »det lille Skib« (en Toldjagt 1828); denne Begivenhed erindredes, fordi Jagten var usædvanlig lille imod andre fremmede Skibe, man havde set; enkelte blev ligeledes overbevist, fordi de fik Lejlighed til at se ind i Kahytten, hvor de genkendte Hans Majestæt Kongens Portræt, som er ophængt i Gouvernementssalen i Christiansborg.

Da vi var kommet tilankers, gik Gouvernøren, jeg og nogle Officerer i Land, hvor vi blev modtagne med mange Æresbevisninger, hvorfor Briggen saluterede med 9 Skud«.

23. Oktober blev Undersøgelsescommissionen nedsat bestaaende af Chefen, Kammerraad Schumacher, Overkrigskommissærerne Richter og Lulteradt og Assistent Bergenhammer, og den 31. Oktober blev Dommen afsagt af Commissionen i de af Kongen befalede Sager.

I Sagen om det Mord, som fandt Sted i Ursu By 26. November 1844 dømtes Hovedstifteren og Gerningsmændene fra Livet, hvorimod Commissionen i en anden Sag angaaende den Slavehandel, som i samme By havde været drevet med nogle fangne Negre, fandt sig »efter Omstændighederne være beføjet til at fritage Deltagerne d. v. s. næsten alle Indvaanerne i Ursu By, Labodi, Thusug og Ningoa for videre Straf«. Som Motivering herfor anførtes endvidere, at de Penge, som var blevet betalt for Slaverne var blevet afleveret til Gouvernøren, og at en Del af Ursu straks var bleven brændt som Straf for Indbyggernes Deltagelse i Mordet og Slavehandelen. Sidstnævnte Dom afsagdes efter Commissionens Anmodning i Overværelse af Gouvernøren, og det blev blandt andet her bestemt, at det ved Trommeslagning skulde bekendtgøres i Ursu og de andre ovennævnte Byer, at det var Hans

Majestæts allerhøjeste Vilje, at hans Undersaatter i Afrika skulde afholde sig fra at deltage i Slavehandel, og at Overtrædelse heraf vilde blive straffet.

Imedens Sagen stod paa, boede Chefen i Land hos Gouvernøren, fordi Brændingen i flere Dage var saa stærk, at Forbindelsen med Briggen var umulig. Dommens Afsigelse udsattes derfor til al Forbindelse var genoprettet, for at de dømte straks kunde bringes ombord i Briggen; der kunde saaledes ikke blive Tid for de dømtes Tilhængere til at gøre Forsøg paa at befri dem.

Den 31. Oktober om F. M. oplæste Chefen i Fortet Dommen for Forbryderne i Overværelse af Commissionens Medlemmer, Garnisonen under Gevær, 1 Officer, 2 Underofficerer og 20 velbevæbnede Mand fra Briggen og en Del andre Personer, hvorefter Gouvernøren forkyndte Hans Majestæts allernaadigste Formildelse, og samme F. M. blev Dommen gentaget udenfor Fortet, efterat Gouvernøren havde tilsagt Cabuserne og Grander fra Ursu til at give Møde her; tillige underrettedes Tilhørerne om, at de Domfældte allerede var bragt ombord i Orlogsskibet.

»Ved at handle paa denne Maade blev alle Uroligheder undgaaet, thi da Negrene hørte, at de Domfældte allerede var bragt ombord, vidste de, at alle Forsøg paa at befri dem var til ingen Nytte; de gik derfor rolig fra hinanden.

Hele Dagen i Forvejen havde der været meget Røre blandt dem. En Deputation af Cabusere og Grander fra hollandsk Aura, til Ursu havde fundet Sted, og da Gouvernøren og jeg ved Solens Nedgang kørte fra engelsk Aura til Christiansborg, mødte vi adskillige geværbevæbnede Negre, noget man, naar alt er roligt, ellers aldrig ser. Havde disse Negre været determinerede Folk, kunde de med megen Lethed have taget os, der begge var ubevæbnede, tilfange og derved været kommet i Besiddelse af et Middel til at faa Forbryderne udleverede; men de gjorde intet, tvært imod luskede de bort for om mulig at forblive usete.

Har sat de dømte Negre i Bøjen ombord men vil lade dem komme paa fri Fod under Skildvagt, naar vi kommer tilsøs.«

Den 3. November afgik Briggen til Vestindien, hvortil den ankom den 6. December.

1847. Briggen *Ørnen* (Chef Kaptajnljt. C. L. C. Irminger).

For anden Gang udsendtes Briggen *Ørnen* til Togt i Vestindien og skulde paa Vejen anløbe Guineakysten, hvor Forholdet til Negerstammerne ikke havde bedret sig. Fort Prindsensten var efterhaanden meget forfaldent, og skønt det i 1846 blev underkastet Reparation, og det fra Hovedfortet Christiansborg ved Aarets Udgang havde faaet tilsendt en lille Garnison paa 16 Negersoldater (Ursuer) og 20 Arbejdsnegre til Undsætning under den heltemodige Løjtnant Svedstrups Kommando, var det langtfra tilstrækkelig til at holde Negrene i Ave. Slavekaravanerne fortsatte deres Virksomhed som

hidtil med større Eskorte og lagde ugenert Vejen forbi Fortet om Natten. Slavetransporten eskorteredes af geværbevæbnede Krigere, og da Negersoldaterne vægrede sig ved at gaa frem imod Overmagten, var Tilstandene efterhaanden ganske uholdbare. De danske Negre tog det tilmed meget ilde op, at der fra Prindsensten blev gjort alt, hvad der med smaa Midler kunde gøres for at hindre eller vanskeliggøre Slavetransporterne. Inden Fortet var fuldt opbygget og armeret i 1847, brød derfor Fjendskabet aabentlys ud, og det var paa høje Tid, at Briggen blev sendt ud for at hjælpe det betrængte Fort.

Rejsen og Begivenhederne formede sig som følger:

Efter Sejlordren afgik Briggen *Ørnen* den 15. August fra København. Anløb 6.—11. September Funchal. 10. Oktober Elmina. 11. Oktober Christiansborg.

7. September rapporterer Chefen til Admiralitetet fra Funchal at have passeret en russisk Eskadre bestaaende af 9 Linieskibe, 4 Fregatter og Korvetter og 1 Dampskib den 16. August ved Trindelen. Saluterede det russiske Viceadmiralsflag med 9 Skud. Paa Madeira var alt roligt igen. 1 fransk og 3 engelske Orlogsmænd har ligget her i flere Maaneder, men i de sidste 14 Dage var der kun en portugisisk Brig som Vagtskib. Nøden i Land var stor. Det danske Orlogsskib blev særdeles godt modtaget af den ny Gouvernør Ribeiro.

Den 14. Oktober rapporteres fra Christiansborg Rhed, at *Ørnen* d. 6. Oktober passerede Cap Palma og ankrede d. 10. Oktober ved Fort Elmina (hollandsk), hvis Gouvernør meddelte, at Negerstammerne i Nærheden af det danske Fort Quitta i længere Tid havde vist sig fjendtlige mod det danske Flag. Gik derfor straks til Christiansborg, hvor Gouvernør Schmidt, som havde afløst Gouvernør Carstensen, der var rejst til Danmark, meddelte, at Augna Negrene i henved 3 Maaneder havde holdt Quitta Fortet indesluttet, og at det var nødvendigt, at Briggen snarest assisterede for at hævde Flagets Ære. Fyldte derfor Vand, og gjorde sejlklar saaledes at Briggen, naar Gouvernøren kom ombord, straks kunde afgaa til Quitta.

2. December rapporteres videre om Begivenhedernes Forløb paa Guineakysten: 3. Juni d. A. opstod der i Anledning af Leverance af Bygningsmaterialer til Fort Prindsensten nogle Stridigheder mellem Negrene og Kommandanten, Løjtnant Svedstrup (en rask, uforfærdet ung Mand), som blev overfaldet men befriet af tililende Soldater. 1 Neger dræbtes. Flere Tusind bevæbnede Negre fra Augna samlede sig kort efter ved Prindsensten, som ligger i Augnalandet, hvorefter de indesluttede og forsøgte at udhungre Fortet. Sidst i Juni stak Negrene Ild paa Byen Quitta for at afbrænde Fortet, hvilket dog ikke lykkedes dem, men hele Byen gik op i Luer. De 3000 Indbyggere flygtede til de nærmeste Byer.

Paa dette Tidspunkt blev Gouvernør Schmidt assisteret af den franske Orlogsbrig *l'Abeille,* som efter Løjtnant Svedstrups Anmodning flere Dage

skød paa den forsamlede Mængde ved Quitta, ved hvilken Lejlighed mange Negre blev dræbt. Da Briggen ikke kunde blive længere, maatte Gouvernøren returnere til Christiansborg ude af Stand til at tage Offensiven mod den store Overmagt og efterlod Løjtnant Svedstrup i Prindsensten. Siden har Augnaerne næsten bestandig belejret Fortet, forhindret Tilførsel, og fanget 3 af Kongens Negre, som de skar Hovederne af. Saaledes stod Sagerne til, da *Ørnen* kom.

Afsejlede d. 15. Oktober fra Christiansborg med Gouvernør Schmidt, havde 2 store Kanoer paa Slæb og 26 Remidorer til Brug ved Landgang gennem Brændingen. Passerede om Natten Mundingen af Volta Floden, hvor Augnaernes Land begynder, og som har en Kyststrækning paa ca. 8 Mil til Kiddy, der er den sidste Negerby under dansk Overhøjhed, ¾ Mil N. Ø. for Prindsensten. Ved Daggry lykkedes det at afskære en Kano fra Land og at tage 11 Augna Negre til Fange. Sendte paa 8—900 Alens Afstand skarpe Skud ind i Byen Teberg og saa tydelig Kuglerne slaa ned i Hytterne. Ankrede 16. Oktober ved Prindsensten, hvor Løjtnant Svedstrup kom ombord og meddelte, at Augnaerne for kort Tid siden havde hævet Belejringen, men at Indbyggerne i Kiddy og navnlig Cabuserne havde forhindret venligtsindede Negre fra at proviantere Fortet og viste sig meget fjendtlig stemt. Det blev derfor bestemt som et advarende Eksempel for de andre Byer, at give Byen Kiddy en alvorlig Tugtelse.

18. Oktober lettedes for Landbrisen ved Daggry, og Briggen holdt hen mod Kiddy, hvor en stor Del af Quittas Befolkning havde søgt Tilflugt, saaledes at Kiddy paa dette Tidspunkt havde ca. 2.500 Indbyggere. Byen ligger paa en lav Landtunge og er bygget tæt ved Stranden. Briggen løb ind paa mellem 4 og 5 Favne Vand, og paa ca. 800 Alens Afstand aabnedes Ilden mod Byen og rettedes særlig mod Cabusernes Huse. Briggen løb langs Landet under Skydningen, og da Byen var passeret, gjordes et Stræk udefter, hvorefter den atter gik ind og gentog samme Manøvre. Der blev skudt 27 Stk. 18 ℔ Granater, 8 Skraasække og 91 Stk. 18 ℔ Kugler. »Kanonerne betjentes med en Hurtighed og Sikkerhed som intet lader tilbage at ønske, og skønt der var temmelig megen Rulning,« skriver Chefen, »tør jeg paastaa, at næsten intet Skud blev forfejlet i at gøre den ønskede Virkning. Vi saa, at mange Granater sprang i Byen, og at Kuglerne rammede udmærket.« Chefen erfarede senere, at Cabusernes Huse og mange Negerhytter var blevet ødelagt, samt at Kokostræerne ved deres Fald havde knust mange Hytter, ligesom mange Kanoer var gennemskudte. Angrebet havde haft stor moralsk Virkning blandt Negrene, men det kunde ikke afgøres, hvor mange Negre der var bleven dræbt. Efter Journalen forløb Beskydningen af Kiddy saaledes: Tværs for Kiddy By brastes Bak, skød 27 Granater, 8 Skraasække, og 70 Kugler ind i Byen, ankrede for Dagligankeret i 6 Favne, skød 21 Kugler ind i

Byen. Soldaterne fra Land konvojeret af 2 af Briggens Fartøjer roede ind mod Byen og beskød den. Kl. 11½ kom Fartøjerne ombord.

Kl. 1 krydsede Vest efter til Prindsensten.

Efter Aftale med Gouvernør Schmidt blev det nu bestemt at gøre Landgang, hvis Augnaerne ikke sluttede Fred. Men allerede næste Dag d. 19. Oktober indfandt sig flere Sendelser for i Augna Lands Navn at bede om Fred. Gouvernørens Fredsvilkaar var følgende:

1) Augna skulde som Straf betale 1500 spanske Piastres.
2) De forskellige Byers Cabuser og Grander skulde bede om Tilgivelse i Fortet Prindsensten, og aflægge Troskabsed til Kongen af Danmark.
3) Alle Veje gennem Augna mellem Christiansborg og Prindsensten skulde aabnes og være sikre, og
4) Negrene maatte ikke befatte sig med Slavehandel.

Da Fristen for Forhandlingerne var udløbet, og alt var klar til Landgang d. 23. Oktober, forkyndte 2 Skud fra Prindsensten, at Freden var sluttet, samt at Augnaerne var gaaet ind paa alle Betingelserne, og at Cabuserne og Grander havde aflagt Troskabseden. Chefen mente ikke, at denne Tugtelse vilde faa Augnaerne til længe at holde sig rolige, da Prindsensten er dem meget til Hinder for deres Slavetransporter, som i Almindelighed udskibes fra lille Papo i Beninbugten.

Ørnen afgik d. 24. Oktober til Christiansborg med Gouvernøren, som gik i Land her sammen med den Soldatereskorte, som havde garnisoneret paa Prindsensten og d. 27. Oktober afsejlede Briggen til Vestindien, hvortil den ankom d. 27. November (St. Croix).

For sidste Gang havde en dansk Orlogsmand anløbet vor Koloni i Afrika.

Det er sørgeligt iøjnefaldende for denne Periodes Vedkommende i hvor høj Grad Regeringen hjemme forsømte at understøtte de danske Besiddelser i Guinea paa Guldkysten, hvor Gouvernørerne blandt andet havde mange Vanskeligheder at kæmpe med baade med de oprørske Negerstammer og med Slavehandelen.

I Tiden fra 1814—1848 blev der saaledes kun 2 Gange udsendt Orlogsskib dertil, skønt det ikke havde manglet paa indtrængende Anmodninger derom, og i begge Tilfælde blev det Briggen *Ørnen* i 1845 og 1847, der paa Vejen til Vestindien i korte Perioder anløb Guineakysten.

Forfatteren Kay Larsen skriver i sin Bog »De Danske i Guinea« meget betegnende om Tilstandene i 1848:

»Regeringen var efterhaanden blevet træt af Kolonierne i Afrika. Det blev snart klart, at der i en overskuelig Fremtid ikke var nogen Udvikling at vente af Forbindelsen mellem Danmark og Guineakolonien; hverken for den ene eller den anden Part var der Gavn eller Glæde af Samhørigheden.

Dødeligheden mellem de Danske derude paa Kysten var stadig afskrækkende, og i Danmark var der ingen Lyst blandt de Besiddende til at søge at bringe noget ud af Kolonihandel eller Plantageanlæg eller blandt Menigmand til at gaa ud som Kolonister.

Der var en Tid, hvor Kolonierne i Asien og Afrika blev betragtet som et unaturligt Vedhæng til Moderlandet, taabelige Luksusgenstande, som burde afskaffes. De ostindiske Kolonier blev solgt 1845 og Nikobarøerne vederlagsfrit afstaaet nogle Aar senere. I 1849 var det de afrikanske Koloniers Tur. De blev tilbudt den engelske Regering ved Gesandten i London og denne tog sig af Sagen.

Netop som Gouvernør Carstensen meldte sig rede til at gaa ud til Guinea (han var i April 1847 rejst hjem med en engelsk Brig for at anmode Regeringen om at udsende et Orlogsskib i Anledning af alvorlige Uroligheder derude blandt Negrene) kom der Meddelelse om, at den engelske Regering havde taget mod Tilbudet. Uventet hurtigt var Sagen en Kendsgerning. Samtlige Forter, Loger og Grundrettigheder i Guinea blev solgt for 10.000 £ Sterling. Overdragelsesprotokollen blev undertegnet i London den 31. December 1849.«