

## *Ulrik Langen: En fransk skibskonstruktør i Danmark* – en beretning om emigranten Charles Louis Ducrest og skibet SVAR TIL ALT<sup>1</sup>

*I forbindelse med et forskningsprojekt om franske emigranter i Danmark under den franske revolution, stødte forfatteren på den franske marquis Ducrest og hans meritter. Efter at have gravet lidt i forholdene omkring Ducrest, udfoldede sig efterhånden en fascinerende historie om en noget excentrisk skibskonstruktørs ophold i Danmark og om tilblivelsen af et særpræget maritimt eksperiment. Artiklens forfatter er ph.d. i historie og forskningsstipendiat ved Roskilde Universitetscenter.*

### *Det strandede skib*

Sidst i november 1797 strandede et særpræget fragtskib ved Rubjerg Knude på Vestkysten lidt nord for Løkken. I en indberetning fra den 3. januar 1798 rapporterer amtmanden i Hjørring, Johan Ludvig Lybecker, til Admiralitets- og Kommissariatskollegiet om det strandede skib.<sup>2</sup> Amtmanden fortæller, at han blev underrettet om stranding natten mellem den 28. og 29. november, og skyndte sig at gøre »de behørigte Foranstaltninger«. Da man endnu ikke vidste, hvor skibet kom fra, var det først og fremmest vigtigt at være på vagt overfor smitsomme sygdomme, som skibet kunne bære med sig. Især hvis skibet kom fra Middelhavet eller Vestindien, skulle man være påpasselig. De første par dage var det ikke muligt at komme ombord på

skibet dels på grund af vejret, dels fordi skibet var drevet ind på et sted, der vanskeliggjorde en bording. Den 31. november lykkedes det dog at få to mand ombord i skibet for at undersøge det nærmere. De to mand fandt hverken levende eller døde besætningsmedlemmer. Der var heller ikke nogen last at se. Derimod kunne de se navnet DER VERSUCH skrevet bag på skibet, og de lagde mærke til, at skibet var forsynet med en »særegen Indretning med 2de Roer, et paa hver Side af Bagstavnen«. Amtmanden valgte ud fra omstændighederne at formode, at skibet ikke kom fra Middelhavet eller Vestindien, og derfor formentlig ikke var smittebærende. Af den grund blev det beordret, at alle løse ting i skibet skulle bjerges i land. Blandt de bjergede effekter var en brevtaske, der indeholdt papirer skrevet på henholdsvis fransk og tysk. Ud fra taskens indhold kunne amtmanden danne sig et indtryk af forholdene omkring skibet. Af papirerne fremgår det, at en franskmand ved navn Jaan Fouché har ladet skibet bygge i interessentskab med en anden franskmand, Charles Louis Ducrest, der er den »egentlige Opfinder af den nye Bygningsmåde«. Tilsyneladende er skibet hjemmehørende i Hamborg eller Altona. Papirerne lader vide, at Ducrest har haft myndighed til at bestyre alle de af

skibets manøvrer, som måtte være nødvendige for af afprøve skibets forskellige indretninger under sejladsen. Skibets kaptajn – en Heinrich Frantmann fra Altona – måtte ikke blande sig i Ducrests dispositioner. Han skulle alene sørge for at skibet holdt sin kurs, give de fornødne ordrer til mandskabet og ellers stå Ducrest bi i råd og dåd. Dertil indeholdt papirerne en passus om, at hvis kaptajnen »ikke vilde bekvemme sig herefter, enten formedelst Uduelighed eller Drukkenskab«, var Ducrest bemyndiget til at overgive kommandoen til førstestyrmanden. Om mandskabet melder papirerne, at det bestod af 12 mand, der kom fra så forskellige steder som Altona, de holstenske øer, Charlestown, St. Domingo og Philadelphia. Skibets bestemmelsessted var London. Her skulle skibet sælges – via handelshuset Roosen og Janssen i Altona – til et firma ved navn Persent et Bodecke. Samme sted skulle Ducrest skaffe sig patent på sin opfindelse med henblik på at bygge flere skibe af samme type til interessantskabets fortjeneste.

Der fandtes ingen tegninger eller modeller af skibet blandt de bjergede sager, men selv uden sådanne kunne amtmanden med egne øjne se, at det var et skib, der ikke var lavet som de fleste. Også skibets navn antydede, at der var tale om en eller anden form for eksperiment. Lybecker afrunder sin indberetning med nogle overvejelser om dette:

Jeg veed og ikke, om Opfindelsen, i sig selv, er rigtig eller nyttig; Men, i Betragtning af, at alle Opfindelser i Verden ere gangne fra Barndom til Manddom, – og at

en Idee, skjønt i Begyndelsen raae, og ej endnu moden til Udførelse, har givet Anledning til andre og fuldkomnere Ideere, der tilsidst har frembragt Mueligheder af tilsyneladende Umueligheder; – har ieg ikke turdet undlade, hermed underdanigst og ydmygst at indberette dette Tilfælde...

Efter de filosofiske betragtninger udbeder amtmanden sig en melding fra Admiralitetet om, hvor vidt han skal foretage sig noget i forhold til skibet. Afslutningsvis fortæller han, at skibet står på en grund af blåler og ikke af sten, så man kan håbe, at skibet derfor ikke vil blive smadret af bølgerne lige med samme. Desuden har amtmanden posteret en vagt ved skibet for at hindre tyverier. Den 15. januar skriver Admiralitetet til amtmanden og takker for den interessante beretning, men da Søetaten ikke ejer skibet eller har andel i forsøget, skal Lybecker ikke foretage sig noget videre i sagen.<sup>3</sup>

#### *Den uheldige sejlads*

Marquis Charles Louis Ducrest emigrerede fra Frankrig den 24. oktober 1789. Den direkte anledning til hans beslutning om at forlade landet var de dramatiske begivenheder, der udspillede sig i Frankrig den 5. og 6. oktober 1789. Et optog af vrede parisere drog til Versailles, overnattede uden for slottet og pågreb dagen efter den franske kongefamilie, og bragte den med sig tilbage til Paris. Kongefamilien blev indkvarteret i Tuilerierne som fanger i deres egen hovedstad. Ducrest så i denne handling selve monarkiets undergang og »påbegyndel-

sen af det plyndringernes, svigagtigheder-  
nes og massakrernes system, der i særlig  
grad kom til at kendetegne vor dødbrin-  
gende revolution«. <sup>4</sup>

Ducrest var født i Autun i 1747, gik i en  
meget ung alder i marinen, men skiftede til  
hæren i 1766. Her steg han i graderne, og  
endte som oberst i det kongelige grenader-  
korps (regiment Auvergne). I 1782 fik han  
ved søsterens, den senere kendte forfatter-  
inde Stéphanie-Félicité de Genlis', mellem-  
komst det lukrative embede som kansler  
for hertugen af Orléans, der tilhørte en  
sidegren af den franske kongefamilie.  
Orléans var dog i nærmest åbenlys opposi-  
tion til styret i årene op til revolutionen.  
Efter revolutionens udbrud fik Orléans i  
1792 tildelt navnet *Philippe-Égalité* på grund  
af sine revolutionære sympatier, der trods  
den familiære tilknytning fik ham til at stem-  
me for kong Louis XVI's dødsdom i den  
daværende nationalforsamling, Konventet.

Ducrests søster var fra 1770 guvernante  
for hertugen af Orléans' børn og havde ad  
den vej kunnet gøre sin indflydelse gæl-  
dende til fordel for broderen. Pligterne  
som kansler for hertugen var ikke just over-  
vældende, og Ducrest havde derfor rig lej-  
lighed til at pleje sine interesser for littera-  
tur og videnskab. Han skrev flere små styk-  
ker, der blev opført på tantens, madame de  
Montessons, teater. Hans evner som dra-  
matiker var tilsyneladende ikke overbevi-  
sende, og i Paris og ved hoffet i Versailles  
sparede man ikke på sarkasmen over for  
hans opsætninger. Hans videnskabelige  
arbejde, der især kredsede om hydrauliske  
og skibstekniske studier, førte til, at han  
med Orléans' finansielle hjælp fik mulig-

hed for at konstruere en 40 kanoners fre-  
gat. Efter sigende var skibet hverken ringe-  
re eller bedre end de fregatter, han forsøg-  
te at overgå med sin nye konstruktion.  
Mere held havde han heller ikke som øko-  
nomisk tænker. Igen ved hertugens hjælp  
fik han lejlighed til at præsentere et mémo-  
ire for kongen om, hvordan man kunne  
forbedre de skrantende statsfinanser. Hans  
forslag blev ikke vel modtaget ved hoffet,  
og vist nok lidt ufortjent blev Ducrest mål  
for en del spot i forbindelse med sit skrift.  
Ducrests gode forhold til Orléans stoppe-  
de brat den 3. november 1787, hvor Du-  
crest brød med hertugen – formelt set i  
forbindelse med en økonomisk uoverens-  
stemmelse, reelt nok mere som en konse-  
kvens af intriger i hertugens kreds i *Palais  
Royal*. <sup>5</sup>

Efter at have forladt Frankrig i oktober  
1789 opholdt Ducrest sig resten af året i  
England. Han levede herefter en periode i  
Holland, tog tilbage til England og endte i  
1797 i Hamborg. Her fik han en kreds af  
handelsfolk interesseret i et projekt om-  
kring konstruktionen af et skib bygget af  
hele planker i stedet for mindre træstykker.  
Ducrest havde i årevis arbejdet med sine  
teorier om en ny form for skibskonstrukti-  
on, der efter hans eget udsagn ville revolu-  
tionere europæisk skibsbyggeri og søfart i  
det hele taget. Under sine ophold i Eng-  
land og Holland havde han forsøgt at ska-  
be opmærksomhed og støtte for sine pro-  
jekter, men uden synderligt held. Nu så det  
ud til, at han endelig havde fundet nogle  
folk, der kunne hjælpe ham med at realise-  
re sin plan om bygningen af en speciel type  
fragtskib. En kreds af 15 interessenter i

Hamborg tegnede anparter i projektet, og man kunne den 19. oktober 1797 påbegynde byggeriet i Altona.<sup>6</sup> Når amtmand Lybecker i sin indberetning nævner en franskmand ved navn Jaan Fouché som Ducrests partner, var det således kun én af i alt 15 anpartshavere.

Det specielle ved Ducrests skib var, at skroget alene bestod af hele planker, der bøjedes og lagdes i fem lag. Antallet af tværbjælker forøgedes væsentligt for at undgå en for stor elasticitet i de lange planker. Denne indretning skulle give skibet en større sejlhastighed og begrænse indsivningen af vand. Dertil havde Ducrest givet sit skib en ny form ved at flytte hovedspantet længere frem mod forstævnen end normalt. Han mente på denne måde at kunne minimere vandmodstanden, blandt andet på grund af formens indvirkning på skibets dybgang. Desuden havde Ducrest udstyret skibet med to ror i stedet for et. Skibet var bygget til at kunne bære en last på 400 tons.

Næsten inden byggeriet af skibet var gået i gang blev projektet mødt med kritik og hovedrysten både i Hamborg og Altona. Tvivlen på projektet begyndte også at nage nogle af anpartshaverne, og tre af dem begyndte endda at intrigere direkte mod Ducrest. Og da DER VERSUCH, som skibet kom til at hedde, endelig stod færdig, var der flere, der end ikke ønskede skibet i vandet. Tilsyneladende ønskede man ikke, at Ducrest skulle få lejlighed til at bevise brug og holdbarheden af sine teorier. Uviljen mod ham var endda så stor, at man ligefrem var rede til at sabotere skibet.

Dette er i hvert fald Ducrests egen ud-

lægning.<sup>7</sup> Men på trods af de »kriminelle og ondsindede kabaler«, der havde formet sig mod ham i Hamborg, kunne DER VERSUCH snart søsættes. Men fra det øjeblik skibet ramte vandet skabte intrigemagerne hindringer for ham. Hans fjender havde – stadig ifølge Ducrest selv – formået lodserne til at afkræve uhyrlige honorarer for at føre DER VERSUCH ned ad Elben, da man vidste, at Ducrest ikke var i stand til at betale alt for store summer for lodsarbejdet. Det endte da også med, at Ducrest og besætningen måtte sejle ned ad floden uden lods. Ikke nok med det. Man havde fået en engelsk kaptajn overtalt til at påsejle der Versuch med et fartøj, der var dobbelt så tungt som Ducrests. Målet var ganske enkelt at kuldsejle det forhadte skib. Men sabotageforsøget var forgæves; DER VERSUCH fik ikke en eneste skade. Dermed var modgangen dog ikke forbi. Dagen efter skulle den mand, der i mangel af bedre fungerede som lods, vise sin uduelighed ved at styre skibet ind i en sandbanke, der var hård som sten. Her stod skibet en hel ebбетid igennem, kom så endelig fri, men kun for ved lodsens ubegribelige ubehændighed at gå på grund igen. Ved et af disse uheld fik skibet en læk, og da man senere ude på åbent hav kom ud i hårdt vejr, begyndte vandet at sive ind til baglasten. Denne udgjordes af sand, som hverken var pakket i kasser, sække eller på anden måde indskærmet. Det indsivende vand begyndte nu at opbløde og flytte sandet. Uheldigvis fungerede pumperne heller ikke ordentligt, fordi sandet havde sat sig i dem. Og da alt dette hændte ved nattetide, var det ikke til at danne sig et overblik over skaderne i

mørket. Da vandmængden tiltog blev sandet ført mod forstævnen, der sank ned i vandet, mens agterdelen lettede så meget, at rorene til sidst ikke kunne bruges. Det var ikke mulig at stille noget op. Skibet var blevet vinden og bølgerne bytte, og faren for at skibet skulle forlise var overhængende. Efter at have befundet sig i denne kritiske situation i næsten to døgn fik besætningen den 27. december 1797 øje på et skib i det fjerne. Man afsendte et nødsignal, der heldigvis blev opfanget. Snart nærmede sig en engelsk fregat, BEAULIEU, under en kaptajn Fayermans ledelse. Fayerman og en underofficer gik ombord på DER VERSUCH og konstaterede, at skibet ikke ville kunne holde sig oppe længere end et par timer endnu. Det gjaldt altså om i al hast at redde besætning og materiel. Snart kunne Ducrest og hans undsatte besætning stå i sikkerhed på den engelske fregat og se der Versuch kæmpe sin ensomme kamp på det oprørte hav.

Men DER VERSUCH var mere sejlivet end de havde troet. Skibet holdt sig oven vande, drev i de følgende to døgn op langs den jyske vestkyst og strandede ud for Rubjerg Knude.

#### *SVAR TIL ALT*

Trods fiaskoen med DER VERSUCH opgav Ducrest ikke ævret, og han var urokelig i sin overbevisning om konstruktionens brugbarhed. Havde DER VERSUCH ikke udstået det engelske skibs påsejling uden en skramme? Havde skibet ikke vist sin holdbarhed, da det første gang var gået på grund på sandbanken? Og da det andet grundstød var en realitet, viste lækagen sig

ikke at være af en mindre alvorlig – og primært indvortes – karakter? Skyldtes problemerne ikke primært en uforsigtig lastning fremfor en konstruktionsmæssig fejl? Havde skibet ikke holdt sig oven vande længe efter besætningen havde forladt det?

Ducrest var ikke alene om troen på konstruktionens potentialer. Én af de 15 partshavere, der havde muliggjort projektet, var villig til at bekoste en reparation af det forliste skib. Med håndværkere, en bygmester, en tolk og en portion penge begav Ducrest sig til Rubjerg, fast besluttet på få DER VERSUCH til søs igen. Men ved nærmere undersøgelser viste det sig, at skibet var revnet i bunden. Man regnede på om det kunne betale sig at istandsætte skibet, og fandt frem til, at de omfattende skader, samt de mange lokale vanskeligheder i forbindelse med en istandsættelse, ville medføre langt større udgifter end det ville koste at bygge et helt nyt skib. Og det var netop, hvad man så besluttede; at bygge et nyt skib. Manden bag dette arrangement var den hollandskfødte handelsmand, etatsråd Frédéric de Coninck. Det var ham, der havde udstyret Ducrest med folk og penge i forbindelse med den eventuelle istandsættelse af DER VERSUCH. Og det var ham, der nu tilbød Ducrest at komme til København og bygge et nyt skib.<sup>8</sup>

Handelsmanden Frédéric de Coninck var en af den såkaldte florissante periodes (1778-1807) mest markante skikkelser. De Coninck var født i Holland, kom i 1763 til København, hvor han slog sig ned som grosserer. Hans virksomhed, der primært befattede sig med skibsudredning og handel med oversøiske varer, voksede hurtigt,



Storkøbmand og reder Frédéric de Coninck (1740-1811) på sit landsted Dronninggaard ved Furesøen. De Coninck var parat til at skyde penge i en evt. istandsættelse af DER VERSUCH, og da en sådan blev opgivet, var det ham, der stod bag bygningen af SVAR TIL ALT og derved blev en mindre heldig mæcén for Charles Louis Ducrest. (Malet i London 1799 af Daniel Orme (1766-1802). Maleri og foto på H&S)

*Merchant and ship owner Frédéric de Coninck (1740-1811) at his country estate Dronninggaard by the lake Furesøen. De Coninck was ready to invest money in the repairing of the boat DER VERSUCH, and when this idea was abandoned it was he who was behind the building of the SVAR TIL ALT and thus became the not so lucky patron of Charles Louis Ducrest. (Painted in London 1799 by Daniel Orme, 1766-1802. Painting and photo at DMM)*

og på et tidpunkt havde han hele 64 skibe og fartøjer i fart. Han var medstifter af Grosserersocietetet, ledede en af landets mest omfangsrige virksomheder, der mod

slutningen af århundredet tillige var Københavns femte største rederi. Hans firma hjemførte med syv store skibe varer fra Vest- og Ostindien. Dertil sejledes slaver fra

Guinea til Vestindien. De Coninck var en meget velhavende mand, og havde købt lystslottet Dronninggaard ved Furesøen og det moltkeske palæ i Bredgade, så han kunne føre sig standsmæssigt frem.<sup>9</sup> Han var ikke ked af at kaste sig ud i projekter, hvor han kunne øjne et potentiale for nyskabelse – og ikke mindst økonomisk gevinst. Det skulle Ducrest komme til at nyde godt af.

Efter at Ducrest havde været en tur i Hamborg for at udrede sagen omkring DER VERSUCH med de øvrige anpartshavere, installerede han sig med sin familie i København. Snart kunne Ducrest påbegynde konstruktionen af et nyt skib. De Coninck trådte til med store pengebeløb, og overlod Ducrest den fuldstændige kontrol med byggeriet; den daglige ledelse af arbejdet, ansættelse af håndværkere og udvælgelse af materiale. De Coninck afholdt uden at blinke alle udgifter i forbindelse med arbejdet, og gav oven i købet Ducrest en etableringssum på 1000 rigsdaler og en personlig gage på 200 rigsdaler om måneden. Det var en fyrstelig behandling. Det lader til at de Coninck har haft fuld tillid til Ducrests evner, og i det hele taget har syntes godt om franskmændene og hans familie. I sine erindringer omtaler Ducrests datter, hvordan hendes forældre havde deres gang på landstedet Dronninggaard hos familien de Coninck, der portrætteres i smigrende vendinger.<sup>10</sup> Fru de Coninck nævner i sin dagbog, at Ducrests hustru ofte glædede selskaberne på Dronninggaard med sin sang.<sup>11</sup> Fru Ducrest var datter af en kendt violinist, var selv en glimrende pianist og harpespiller og havde en smuk sangstemme. Familien Ducrest synes

i det hele taget<sup>12</sup> at have været en fast bestanddel i de Conincks selskabskreds under opholdet i Danmark. Ducrest var ikke den eneste franske emigrant i de Conincks omgangskreds. I årene efter den franske revolutions udbrud havde de Coninck ydet forskellige former for støtte til en betydelig del af de emigranter, der søgte til Danmark efter at være flygtet fra forfølgelser i deres hjemland.

Den 28. juni 1799 var skibet SVAR TIL ALT klar til at blive sat i vandet med henblik på at afprøve skrogets tæthed. Der var tale om et skib, der byggede på samme principper som DER VERSUCH – blot større og med en række modifikationer skabt på baggrund af de spinkle erfaringer, Ducrest havde gjort med sit forrige skib. SVAR TIL ALT målte 300 fod i længden, 27 i bredden og 17 i dybden midt på. Skibet var bygget til at kunne føre omkring 500 tons. SVAR TIL ALT var udelukkende bygget af hele fyrreplanker formet i konvekse linier. Som med DER VERSUCH havde Ducrest flyttet hovedspantet længere frem mod forstævnen end man kendte det fra andre fragtskibe af denne type. Det bredeste sted på skibet var placeret  $\frac{1}{5}$  af skibets længde fra forstævnen. For at bevare tyngdepunktet så nær midten af skibet som muligt, var rummeligheden af agterdelen øget. Man gik således væk fra en konstruktion med en egentlig indknibning i agterdelen. Med Ducrests solide agterdel kunne et traditionelt ror ikke anvendes, fordi et sådant kun ville virke i kølvandet og ikke have ordentlig kontakt med vandlinierne. Dertil stak skibet ikke særlig dybt på grund af den særegne form. Ducrest havde bevidst arbej-



det hen mod at skabe et skib, hvis dybgående skulderformindskes med mere end en fjerdedel i forhold til traditionelle skibe af denne type. Derfor havde Ducrest konstrueret en indretning med to skråhængende

ror henholdsvis fæstet styrbord og bagbord, der skulle opveje problemerne med et for højt siddende enkeltror. Ducrest havde endvidere forsynet SVAR TIL ALT med nogle »svømmefinner« (nageoires), der



Vestindiefareren, fregatten SVAR TIL ALT, blev for regning af etatsråd de Coninck & Co. bygget 1798-99 på det tidligere østersøisk-Guineisk Kompagnis plads. For den usædvanlige og krævende trækonstruktion stod skibsbygmester Lars Larsen og tømmermester Friedr. C. G. Koop. Den i vore øjne lidt voldsomme flagning blev brugt før og omkring 1800 for at markere en glædelig anledning eller for at hylde en højt æret gæst om bord. Glæderne var få under forsøgsskibets sejlads, så måske har den ukendte tegner i 1812 næsten på trods villet sætte SVAR TIL ALT et positivt minde.

(Original på Bornholms Museum/foto på H&S)

*A Westindiaman, the frigate SVAR TIL ALT was built in 1798-99 at the former Østersøisk-Guineisk Kompagni's (Baltic-Guinea Company's) yard and paid for by titular Councillor of State de Coninck & Co. Master Shipbuilder Lars Larsen and Master Carpenter Friedr. C. G. Koop were responsible for the unusual and demanding wood construction. The show of flags, which seems rather exaggerated in our eyes, was used in the period before and around 1800 to mark a joyous occasion or to salute a highly honoured guest on board. There was not much joy during the sailing trials of the experimental ship, so perhaps the unknown artist in 1812 almost in defiance has tried to create a positive monument to the SVAR TIL ALT.*

(Original in Bornholm Museum, photo at DMM)

målte 46 fod i længden, 18 tommer i bredden og var monteret næsten lodret på skibets sider under vandgangen. Svømmefinnerne skulle afhjælpe den betydelige afdrift, som Ducrest forudså at skibets ringe dybgående ville afstedkomme. Adskillige andre mindre forsøg blev afprøvet i konstruktionen.

Så snart skibet kom i vandet, viste det sig at trække vand i betydelige mængder.<sup>13</sup> Ducrest var straks klar med en række forklaringer. Først mente han, det måtte skyldes, at man ikke havde været præcis nok

med fyrreplankernes bøjning under konstruktionen. Men Ducrest forsikrede, at når plankerne kom under vand ville de udvide sig og gøre skibet vandtæt. Da skibet efter adskillige dage stadig tog vand ind, mente han, at årsagen var, at kølen og den inderliggende range var lavet af egetræ og derfor var længere tid om at udvide sig. Man ventede atter nogle dage, men pumperne blev stadig brugt flittigt. Flere begyndte nu at mistænke selve konstruktionen for ikke at være stærk nok til at klare presset fra vandet. Det ville Ducrest ikke høre tale om. Han pegede i stedet på, at utætheden måske kunne skyldes en forkert placering af naglerne i kølen, selv om alle vidste, at man havde ofret megen opmærksomhed, tid og penge på netop kølbyggeriet.

Ducrests årsagsforklaringer virkede ikke overbevisende. Hvorom alting er, dukkede SVAR TIL ALT under stor bevågenhed onsdag den 17. november 1799 kl. 10 op på Københavns Red armeret og rigget. Mange – derimellem en del søofficerer – havde samlet sig for at overvære skibet gøre et par slag og afprøve sine sejl. Ombord på skibet var, foruden den almindelige besætning, konstruktøren og de Coninck, søofficerne Johan Frederik Bardenfleth, Peter Norden Sølling og ikke mindst kontreadmiral Johan Peter Wleugel. De to sidstnævnte havde nære kontakter til de Coninck. Sølling havde sejlet flere af de Conincks skibe, mens Wleugel via sin datters ægteskab med de Conincks bror, Jean, var i familie med handelsmanden.

Meget gik galt ved denne første sejlads. Under sejlsætning påsejlede SVAR TIL ALT

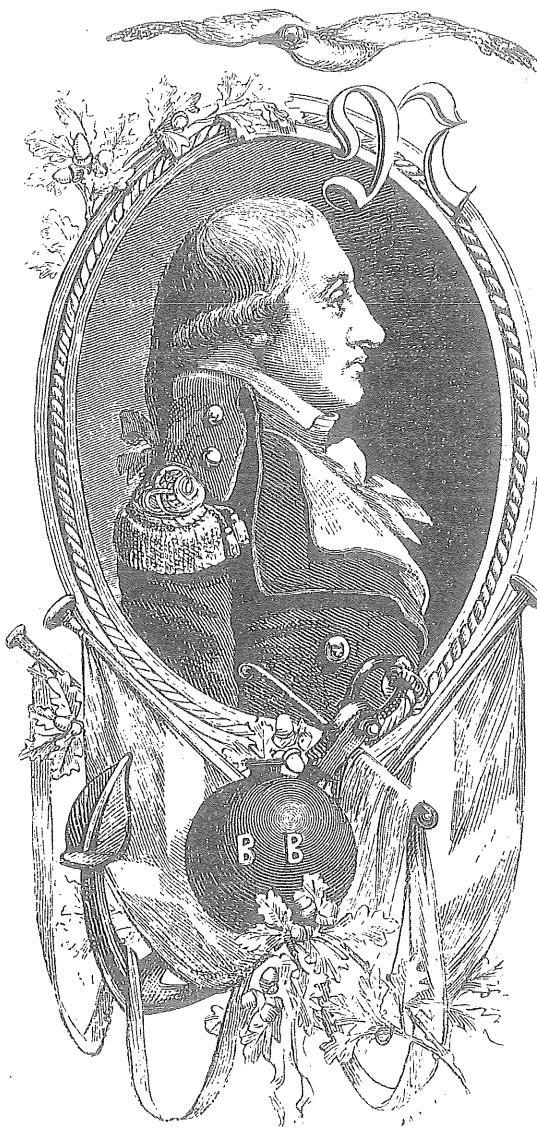
Peter Norden Sølling (1758-1827), commandeur, waterschout, ridder og stifter af sømandsstiftelsen »Bombebøssen«, er også kendt og berømt for sine forbedringer af lodsskøjterne langs Norges vestkyst. Sølling, der havde ført flere af Frédéric de Conincks skibe var sammen med andre søofficerer om bord på SVAR TIL ALT som observatør på skibets første prøvesejlads.

(Stik fra O. C. Nielsen: Peter Norden Sølling. Udg.: A. Busck, Kbh. 1936)

*Peter Norden Sølling (1758–1827), commandeur, waterschout, knight and founder of the seaman's trust »Bombebøssen«, is also famous for his improvements to the pilot-boats along the west coast of Norway. Sølling, who had been master on many of Frédéric de Coninck's ships, was on board the SVAR TIL ALT together with other naval officers as observer on the ship's first sailing trial.*

*(Engraving from O. C. Nielsen: Peter Norden Sølling, published by A. Busck, Copenhagen, 1936)*

en forankret kystsejler og ødelagde dens bovspryd. Dertil var skibets afdrift betydelig, hvilket dog nødvendigvis ikke skyldtes konstruktionen; blandt andet havde skibet tre chalupper på slæb. Styrmandene havde svært ved at kontrollere de to ror, hvis evne til at styre var betydelig reduceret, når skibet løb op i vinden. Trods skibets stærke luggerighed kunne man ikke få det til at gå over stag i modvind. Man gjorde adskillige forsøg uden resultat. På grund af den store afdrift og den begrænsning, der lå i kun at kunne gå over stag med vinden agterind, kastede man ved halvfemtiden anker adskillige mil i læsiden fra det sted, hvorfra sejladsen var påbegyndt. Besætningen måtte gå i chalupperne og ro den lange vej tilbage til byen i strid modvind. Kol-



de og gennemblødte nåede folkene først København ved midnat. Nogle var endda gået i land et stykke op ad kysten, og måtte spadsere tilbage til byen. Det har nok ikke været en misundelsesværdig oplevelse for

Ducrest efter den mislykkede sejlads at sidde omkring 7 timer i en chalup i strid mod vind med en håndfuld stærkt misfornøjede søkyndige iagttagere.

De ubehageligheder, der var forbundet med denne kolde og våde afslutning, har sikkert været medvirkende til den hårde medfart Ducrest modtog efterfølgende. Alt omkring hans skib og hans dispositioner under sejladsen blev kommenteret og kritiseret. Det er i den forbindelse værd at lægge mærke til, at den franske forfatter til et skrift om disse hændelser, kommenterer kritikken af Ducrest med disse ord: »Pendant la construction et l'armement, toutes les actions, tous les propos n'avoient pas été réglés par la modestie; on s'en vengea«. <sup>14</sup> Kommentaren tegner et billede af en nok lidt overmodig mand med en prætentios tro på sine teoriers værdi. Men den siger også noget om hans danske kritikere, der formodentlig har set en tilfredsstillelse i at »hævne sig« på den ubeskedne franskmand. Kritikken var nådesløs, og rettede sig ikke kun mod SVAR TIL ALT, men også mod DER VERSUCH, hvilket i sig selv er lidt underligt, eftersom kun de færreste kan have haft et egentligt kendskab til dette skibs konstruktion. Det er vel næppe nødvendigt at nævne, at Ducrests kundskaber og duelighed blev betvivlet i allerhøjeste grad. Som for at føje spot til skade viste det sig endvidere, at den kystsejler, SVAR TIL ALT indledningsvis havde påsejlet og beskadiget, tilhørte ingen ringere end præsidenten for Admiralitets- og Kommissariatskollegiet, Frederik Christian Rosenkrantz. Dette uheldige sammentræf har sikkert heller ikke mildnet luften for Ducrest.

Den følgende søndag ville Ducrest sejle SVAR TIL ALT tilbage til reden, denne gang alene med sin besætning uden officererne fra Søakademiet ombord og uden det store opbud af interesserede. Sejladsen tilbage foregik uden nogen problemer, og man var gået over stag i modvind hele tre gange. På baggrund af den positive oplevelse, og for at forsvare sin konstruktion overfor den massive kritik, indrykkede Ducrest en annonce i *Adresseavisen* den 22. november 1799.<sup>15</sup> Annoncen indledes med en beskrivelse af konstruktionens nyskabelser, og der fortælles herefter om den første mislykkede sejlads. Ducrest skriver, at sejladsen gik galt blandt andet fordi sejl og redskaber ikke blev betjent ordentligt, og fordi rorgængerens »ikke kunde finde Rede i begge Rorenes Styrelse«. Derefter forklares om den vellykkede sejlads søndagen efter, hvor skibet gik over stag tre gange, endda »med overmaade stor Lethed, og hver Gang med et usædvanligt stort Opskud«. Næsten henrevet af den positive oplevelse fortælles det endvidere, at skibet førte sine sejl godt, og lystrede sine ror så godt, at styring af dem var så uproblematisk, at »en eneste Mand har regieret begge ligesaa mageligen som Roret paa en Barkasse«. Optimismen fejlede ikke noget hos Ducrest, der kunne gøre opmærksom på, at den lille læk, som skibet havde gjort, ville blive udbedret ved en reparation, der ville »giøre Skibet aldeles uigennemtrængeligt«. Afslutningsvis erklæres det, at formindskelsen af skibets dybgående var »en ubetalelig Egenskab, især for Danmarks Orlogsflaade; i Betragtning af Østersøens og Kattegats udybe Favrænde, og af Kiøbenhavns redes og Havns

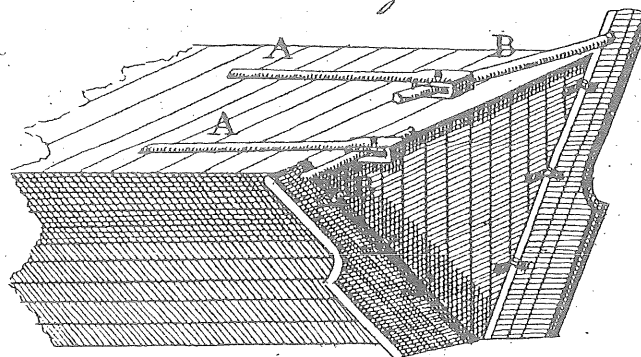
bestandige Tilskyllelse«. Ducrest håbede nok på, at de kritiske søofficerer ville glemme de kedelige erfaringer fra den første sejlads, og indse potentialet i hans opfindelse.

Annoncen synes dog ikke at have haft nogen effekt i forhold til den vedholdende kritik af SVAR TIL ALT. Adskillige søofficerer havde den 13. november været vidner til skibets store vandindtag og problemer med at gå over stag i modvind. Ingen havde været tilstede den følgende søndag, hvor skibet ifølge Ducrest havde klaret det uden problemer. Desuden troede man ikke på Ducrest beretning om den gunstige sejlads den 17. Hvorfor skulle alle fejlene pludselig have rettet sig? Kritikerne henholdt sig til, hvad den kendte engelskfødte svenske admiral og skibskonstruktør F. H. Chapmann, som Ducrest selv havde udbedt sig en bedømmelse fra, sagde om skibet: Ducrests konstruktion var intet værd. I slutningen af december 1799 blev skibet lagt på siden og kølen lagt klar af vandet, og i løbet af januar 1800 istandsattes en forhudning.

#### *Omgivet af fjender*

Med udgangspunkt i sine teorier og erfaringer fra byggeriet af SVAR TIL ALT forfattede Ducrest i 1799 to små værker: *Notice de l'expérience faite à Copenhague pour le compte de M.M. de Coninck d'un vaisseau construit en planches, et de plusieurs autres découvertes d'une haute importance, toutes relatives à la navigation*, der udkom inden den uheldige søsætning, og *Nouvelle théorie de la construction des vaisseaux*, der sendtes på gaden i måneden efter SVAR TIL ALTs første sej-

Fig. 8.



Udsnit af konstruktionstegning til SVAR TIL ALT der viser den ejendommelige rorindretning med de to skråt hængende ror henholdsvis fæstet styrbord og bagbord, og som i øvrigt var vanskelige at styre. Dobbeltroret skulle opveje problemerne med et for højt siddende traditionelt enkelror, som kun kunne virke i kølvandet grundet SVAR TIL ALTs solide agterdel.

(La Coudraye: Den ualmindelige Bygningsmaade af Skibet Svar-til-Alt... i Videnskabernes Selskabs Skrifter, 1801, 1. del, 2. hæfte, s. 261-289)

*Section of a construction drawing for the SVAR TIL ALT showing the peculiar rudder arrangement with the two rudders hanging diagonally and fastened to the starboard and port sides respectively. They were also difficult to steer. The double rudder was supposed to compensate for the problems caused by a traditional single rudder sitting too high up and which could only function in the wake because of the ship's solid stern.* (La Coudraye: Den ualmindelige Bygningsmaade af Skibet Svar-til-Alt... in Videnskabernes Selskabs Skrifter (the Scientific Society's Publications) 1801, pt. 1, booklet 2, pages 261– 289)

lads. Begge skrifter udkom hos bogtrykker Karl Henrik Seidelin i Pilestræde. Selv om begge skrifter beskæftiger sig med SVAR TIL ALTs konstruktionsmæssige fortrinlig-

heder er der tale om to meget forskellige tekster. Mens det andet skrift, *Nouvelle théorie*, er en udførlig teknisk beskrivelse af skibet forsynet med illustrationer og grundige forklaringer, er det første skrift, *Notice*, en mærkværdig blanding af personligt forsvarsskrift og skibsbygningsteknisk forklaring. Skriftet falder i to dele. Den første del er - ud over nogle panegyriske passager om Frédéric de Coninck - en opremsning af al den modgang, forfølgelse, nid og jalousi, Ducrest har mødt både i forbindelse med bygningen af DER VERSUCH og SVAR TIL ALT. Dette er vel at mærke skrevet *inden* søofficerernes lammende kritik. Den anden del af skriftet er primært helliget en forklaring af SVAR TIL ALTs konstruktionsmæssige principper og redegørelse for de mange uheld, der forfulgte DER VERSUCH på dets jomfrurejse. I den særprægede første del af *Notice* skriver Ducrest, at det altid er store opfinderes lod at blive hånet. Men den modvilje han er blevet mødt med var mere massiv end de sædvanlige kritiske røster. I Hamborg havde flere af hans tidligere støtter ladet sig føre på vildveje af perfide insinuationer, og havde således »ofret deres egne interesser til fordel for hans fjenders nedrigheder«, som det lidt kryptisk hedder. Ducrest holder omtalen af disse nedrigheder i meget generelle vendinger, og det er ikke helt til at få rede på hvem, der har forfulgt ham, og på hvilken måde han er blevet generet. Men han skriver, at ikke alene plager denne ondsindede modvilje ham personligt, men den hindrer også menneskeheden i at nyde frugterne af hans mange års arbejde. Heldigvis findes der fremsynede mænd som Frédéric de

Coninck, der ikke lader sig gå på af smålig forfølgelse, men derimod besidder en uimodståelig trang til at hjælpe alle foretagender, der udviser sand storhed. Ducrest kan næsten ikke finde ord for sin taknemmelighed over for de Coninck og hans »dydige og følelsesfulde hustru« - ja, hele hans respektable familie.

De Conincks patronage skånedes dog ikke Ducrest for videre forfølgelser, og i København fandt han hurtigt nye modstandere. Onde tunger talte om, at Ducrest med vilje forhalede færdiggørelsen af SVAR TIL ALT, så han på den måde kunne hive flere penge ud af de Coninck.<sup>17</sup> En række andre intriger synes også at have taget form mod ham, og Ducrest undrer sig over, hvad det er han har gjort, siden han skal være mål for så meget had og misundelse. Perfide insinuationer og uretfærdige anklager svirrer i luften. I forbindelse med sit forsvar overfor anklagerne føler Ducrest sig kaldet til at redegøre for sit forhold til hertugen af Orléans. Ducrests fjender, der tilsyneladende tæller flere unavngivne udenlandske gesandter, har åbenbart gjort hans forbindelse til hertugen til et anklagepunkt. Som bekendt havde Orléans støttet revolutionen og stemt for kong Louis XVI's dødsdom. Hertugen blev selv henrettet den 6. november 1793, men det ændrede ikke ved det faktum, at han med sin revolutionsbegejstring havde lagt sig for had blandt de kontrarevolutionære. Ved at fremhæve Ducrests forbindelse til hertugen, har man muligvis søgt at mistænkeliggøre ham og så tvivl om hans royalistiske sindelag. Ducrest understreger, at han brød definitivt med hertugen den 3. december 1787 - altså 18

måneder før den franske revolutions udbrud. Siden havde han ikke haft nogen forbindelse med ham. Hans tidligere velgører var blevet hans værste fjende, sådan som hans »ubrydelige hengivenhed for min konge og mit lands retsmæssige regering var den eneste årsag til alle de ulykker, som jeg i ti år har været offer for«. <sup>18</sup> Emigranttilværelsens hårde kår bringes således på bane af Ducrest. Økonomisk ruin og politisk forfølgelse havde gjort den tidligere så velhavende og sorgløse adelsmand hjemløs og ulykkelig.

I *Notice* skriver Ducrest, at hvis man vil dømmе ham, bør det ske på baggrund af hans handlinger *efter* revolutionen, og ikke hvilke forbindelser han stod i flere år før dens udbrud. Man vil intet som helst kunne finde, der på bare den mindste måde kan sætte ham i forbindelse med revolutionen. Tværtimod. Han har frasagt sig sin ejendom og værdier, og har levet som emigrant i trofasthed overfor »den gode sag«, det vil sige overfor de kongetros forhåbninger om en genetablering af monarkiet i Frankrig. Selve afrejsetidspunktet i forbindelse med hans emigration bringes også frem som et argument i sig selv. For en bestemt gruppe af emigranterne var emigrationstidspunktet af stor betydning. Man målte hinandens loyalitet ud fra afrejsetidspunktet. Jo tidligere afrejse, jo større prestige. Ducrest understreger, hvor tidligt han faktisk emigrerede i modsætning til hans kritikere, men at deres uretfærdigheder mod ham ikke skal få ham til at slå alle over én kam. Han er rundt om i Europa blevet modtaget med åbne arme af mange franske adelsmænd, der har været i samme

situation som ham, delt hans følelser og haft den samme tro på den gode sag. På samme måde er han blevet godt modtaget mange andre steder, ikke mindst her i København, hvor hans velgører har ydet ham den retfærdighed, han fortjener. Faktisk mener han, at alle de ondsindede insinuationer, under hvilke man forsøger at få ham til at bukke under, kan føres tilbage til en enkelt person. Han ville gerne tro, at denne person er forledt af nogle overdrevne aristokratiske idealer, og ikke styret af had til ham. Hvis denne person kendte til konsekvenserne af vedkommendes opførsel overfor Ducrest, ville den pågældende sikkert gøre alt for at rette op på fortrædelighederne. Men hvem er det, Ducrest taler om? Han sætter ikke navn på sin fjende, men lader os vide, at det er en mand, der har en stor indflydelse i det diplomatiske korps. Selv om ophavsmanden til de mange fortrædeligheder ikke afsløres, får vi gennem Ducrests tekst et ganske god fornemelse af de interne modsætningsforhold og intriger, der herskede blandt gruppen af franske emigranter i København. Samtidig viser den, at Ducrest tydeligvis – og forståeligt nok – har været påvirket af den kritik, der rettedes mod ham, mens byggeriet stod på. Han har været nødsaget til ikke bare at forsvare sig mod kritik af hans arbejde, men også mod personlige angreb. Et ikke helt godt arbejdsklima.

#### *Retsagen*

Nævnes hans største fjende ikke ved navn, bliver en anden person med navns nævnelser omtalt i lidet smigrende vendinger. Det drejer sig om fabrikmester og søofficer

Frantz Christopher Henrik Hohlenberg, der var den kongelige flådes øverste skibs-konstruktør. I *Notice* skriver Ducrest:

Aussi tous les vaisseaux qu'on lance sont-ils sujets, malgré les soins qu'on vient de prendre pour bien fermer tous ses joints extérieurs, à faire tout de suite de l'eau, et souvent (telle que la frégate construite et lancée ici en dernier lieu par M. Hohlenberg) en un volume très considerable.<sup>19</sup>

[Tillige er alle skibe, der søsættes, tilbøjelige til, uagtet den omsorg man viser for at tætne alle åbninger, at trække vand straks efter, og det ofte (som fregatten konstrueret af hr. Hohlenberg, der sidst løb af stabelen her) i en meget betydelig mængde.]

Og i *Nouvelle théorie* udbygger han kritikken af Hohlenberg:

M. Hohlenberg premier constructeur du Roi à Coppenhague, a construit dernièrement une corvette qu'on n'a jamais pu venir à bout de déterminer à virer de bord vent devant. Si ce jeune homme (qu'on assure cependant avoir du talent) avoit plus médité les principes de son art, il ne se seroit peut-être point exposé au désagrément qu'il a éprouvé, celui de voir rentrer son vaisseau dans le port, comme incapable de suivre sa destination.<sup>20</sup>

[Hr. Hohlenberg, kongens førstekonstruktør i København, har for nylig konstrueret en korvette, som man ikke har kunnet bringe til at vende ved vinden (gå over stag). Hvis denne unge mand (som

man dog forsikrer at have talent) i højere grad havde gennemtænkt principperne for sin kunst, havde han sikkert ikke udsat sig for den ubehagelighed, han har oplevet ved at se sit skib indlægges i havnen igen, som værende ude af stand til at fortsætte til sit bestemmelsessted.]

De to passager i *Notice* og *Nouvelle théorie* gjorde Hohlenberg så oprevet, at han anlagde sag mod Ducrest ved Hof- og Stadsretten. Forståeligt nok var han vred over at måtte se sin faglige kompetence beklippet af Ducrests kommentarer, og det var ikke heldigt for landets førende skibskonstruktør at blive trådt over tærne med den slags insinuationer. Den nyudnævnte søkriksprokurator Conrad Weidemann påtog sig at føre sagen for Hohlenberg. Som det hedder i prokuratorens indledende skrift til retten, havde Hohlenberg fundet, at Ducrest med disse skrifter havde »tillagt hans Arbejde for den kongelige Tjeneste væsentlige Mangler og Fejl« og »beskyldt ham for Forsømmelse af hans fornemste Embedspligt«. <sup>21</sup> Derfor ville Hohlenberg nu have Ducrest dømt efter forordningen af 27. september 1799 om trykkefrihedens grænser. I forordningens § 10 står der, at hvis en embedsmand beskyldes for »Uretskaffenhed i hans Embedsførelse«, har han pligt til lade beskyldningerne tilbagevise ved dom. Det pålagdes dertil den beskyldende part at bevise sine beskyldninger. Da man mente, at Ducrests beskyldninger kunne »lædere Sitantens [Hohlenberg, U.L.] Agtelse som Embedsmand«, ønskede anklageren oprejsning for Hohlenberg. Ved en kongelig resolution af

den 28. januar 1800 gives Hohlenberg fri proces i sin anlagte sag.<sup>22</sup>

Prokurator Weidemann henvender sig i begyndelsen af februar til bogtrykker Klaus Henrik Seidelin for at komme i kontakt med Ducrest, så man efterfølgende kunne indstævne ham for retten. Den 13. februar skriver Seidelin til retten, at Ducrest i en måneds tid har opholdt sig i Hamborg, og at han har i sinde at blive dér en rum tid. Dertil meddeler Seidelin, at han ikke har tænkt sig at benytte sig af sin ret til at begære Ducrest arresteret, da han ikke kan se nogen grund til en så drastisk foranstaltning. I hans øjne er der intet at udsætte på Ducrests pjecer.<sup>23</sup> Fordi Ducrest ikke længere opholdt sig i landet, måtte Seidelin selv holde for. I forordningen om trykkefrithedsens grænser – § 17 – hedder det: »Forlæggeren og Trykkeren af et Skrift skal ogsaa begge indestaae for, at den derpaa navngivne Forfatter er den sande, samt at han, dersom Skriftet paatales, er og forbliver tilstede, saa at han ved Lovmaal og Dom kan drages til Ansvar og Undgiældelse for dets Indhold. Brister saadan Hiemmel ham, da skal de staae i Forfatterens Sted, og dømmes til at lide den Straf, som vilde have rammet ham, ifald han havde været tilstede«. Derfor måtte Seidelin møde i Hof- og Stadsretten den 24. februar, og stå til ansvar for Ducrests skrivelser.

Weidemann understreger i sin anklage mod Ducrest/Seidelin beskyldningernes alvorlige karakter. Dertil forøges alvoren af den kendsgerning, at beskyldningerne er fremsat i skrifter, der ikke blot læses i Danmark, hvor enhver kan blive overbevist om beskyldningernes usandhed. Skrifterne vil

muligvis cirkulere i hele Europa, og vil sikkert blive læst af enhver, der interesserer sig for skibskonstruktion. Det er altså Hohlenbergs internationale omdømme, der står på spil. Derfor kræver Weidemann, at Seidelin i forfatterens sted dømmes for at have fremført »fornærmelige Udladelser« og »usande Beskyldninger« mod Hohlenberg, og straffes ved at skulle betale en passende mulkt til fattigkassen og desuden afholde sagens omkostninger.

Som et led i sagen mod Seidelin indhentede prokurator Weidemann en række ekspertudtalelser, der skulle styrke Hohlenberg mod Ducrests hentydninger. Kommandør og senere kontreadmiral Ole Andreas Kierulff måtte i sin egenskab af overekvipagemester på Holmen afgive skriftlige attester om Hohlenbergs nyeste skibe. I et brev bekræfter han overfor retten, at Hohlenberg i det foregående år kun har arbejdet med skonnerten SVANEN. Det må således – ifølge Weidemann – være dette skib Ducrest hentyder til, når han i *Nouvelle théorie* skriver, at Hohlenberg for nylig har lavet et skib, der ikke kan gå over stag. I samme forbindelse forelagdes retten et uddrag af en indberetning fra kommandørkaptajn Lorentz Henrik Fisker til Admiralitetet om SVANENs gode sejlegenskaber ved de prøvesejladser, som Fisker har foretaget med fartøjet.<sup>24</sup> Efter at have gjort prøvesejladser ved Københavns red, i Køge Bugt og i farvandet mellem Stevns og Falsterbo i forskelligt vejr kan Fisker fortælle, at SVANEN »fører sit Roer got; vender got og hastigt ved Vinden« og i det hele taget »ikke vil blive noget umageligt Søe-Fartøj«.

I Kierulffs anden attest erklærer han, at



fregatten HVIDE ØRN, der løb af stabelen i 1798, ikke har været utæt efter afløbningen, og at der ikke havde været meldinger om noget sådant.<sup>25</sup> Ifølge prokurator Weidemann kunne man ved læsning af Ducrests skrifter kun få det indtryk, at hans beskyldninger i *Notice* var rettet mod HVIDE ØRN, eftersom denne fregat var den seneste af Hohlenbergs konstruktioner, der var løbet af stablen. Det var magtpåliggende for Hohlenberg at få afklaret dette punkt. HVIDE ØRN var nemlig ved juletid 1799 forsvundet i Middelhavet uden nogen overlevende. Hvis Ducrests kritik kunne sættes i forbindelse med svagheder ved HVIDE ØRNs konstruktion, ville man kunne pege på inkompetence og grov embedsforsømmelighed som en indirekte årsag til det ulykkelige forlis. Både før og efter retsagen mod Seidelin var Hohlenberg faktisk blevet angrebet i nogle anonyme skrifter i forbindelse med HVIDE ØRNs forlis, hvilket dog ikke havde nogen forbindelse til Ducrest.<sup>26</sup>

Bogtrykker Seidelin var en mand, der ikke let lod sig kyse. Den 10. marts mødte han for retten og fremlagde et indlæg, som han henholdt sig til i sit forsvar. Weidemann måtte bede retten om 14 dages udsættelse for at sætte sig ind i Seidelins promemoria. Retten bevilgede 8 dages udsættelse.<sup>27</sup> Seidelins indlæg strutter af polemisk ihærdighed. Foruden nogle indledende overvejelser om det ubehagelige i at blive slæbt i retten uden forståelig grund, om sagens principielle karakter og om tolkningen af forordningen om trykkefrihedens grænser, fremfører han adskillige pointer, der er velgennemtænkte og ikke uden juridisk substans. For det første

hæfter han sig ved ordlyden af § 10 i trykkefrihedsforordningen. I følge denne burde en embedsmand af Hohlenbergs slags i første omgang søge at få sagen afklaret ved Forligskommissionen og ikke ved Hof- og Stadsretten. For det andet forklares det i § 10, at en embedsmand kan kræve retslig oprejsning, hvis der rettes »beskyldninger for uretskaffenhed i hans embedsførelse« imod ham. Seidelin mener, at Hohlenberg og Weidemann definerer ordet "uretskaffenhed" forkert:

Uretscaffenhed er synonymt med Uærlighed, Svig, Falskhed, men ingenlunde med Uvidenhed eller Udygtighed. Den Fabriksmester, der ikke bygger Kongens Skibe saa godt som det er ham muligt, med anvendelse af den Kundskab han besidder i Konstruktion, den Fabriksmester, der begaaer Underslæb, eller er med Vidende eller Villie ødsel i sine Bygninger, han er uretscaffen i sin Embedsførelse.<sup>28</sup> (Seidelins understregninger)

Sammenholdes Ducrests kommentarer med denne definition, står det klart, at forfatteren ikke beskylder Hohlenberg for uretskaffenhed, men blot bemærker, at han ikke bygger skibe efter samme teorier som ham selv. For det tredje peger Seidelin på, at de i retten fremlagte oversættelser af passagerne fra Ducrests skrifter er ukorrekte. Flere steder vælges en oversættelse af vendinger, som sagtens kan forstås anderledes end det foreslås af oversættelsen. Dertil henviser Seidelin til flere steder i Ducrests skrifter, der forklarer, at Ducrest selv har haft samme type problemer med sit eget

skib, som han mener at kunne se hos Hohlenberg. Det er således umuligt at kunne finde antydningen af beskyldninger om uretskaffenhed i de passager i Ducrests skrifter, der danner grundlag for sagen.

Den 12. maj møder Seidelin i retten og forklarer, at han i forbindelse med udarbejdelsen af sit følgende indlæg i sagen, anser det for nødvendigt at føre vidner om de frembragte fakta om Hohlenbergs skibe. Han havde derfor skrevet til Ducrest, der på denne tid opholdt sig i Amsterdam, for at få opgivet vidner og for at få Ducrests erklæring om, hvilke af Hohlenbergs skibe det var, han hentydede til i sine skrifter. Som dokumentation for at han havde afsendt brevet, fremlagde Seidelin en kvittering fra postvæsenet, og bad om seks ugers udsættelse med henvisning til den tid, det kunne tage for et brev at nå fra Amsterdam til København. Weidemann protesterede, og retten bevilgede tre ugers udsættelse. Men det ser ikke ud til at svaret fra Ducrest er nået frem i tide – hvis det overhovedet er blevet afsendt.

Hen over året finder adskillige retsmøder sted, og adskillige udsættelser fik sagen til at strække sig helt hen til 22. december, hvor retten optager sagen til kendelse eller dom. I voteringsprotokollen konkluderes det: »De paaankede mod Citanten brugte fornærmelige Udladelser og giorte Beskyldninger bør døde og magtesløse at være og ikke komme ham til Fornærmelse i nogen Maade, hvorimod Indstævnte bør bøde 50 rd til Kiøbenhavns Fattigvæsens Hovedkasse. At efterkommes inden 15 Dage«. <sup>29</sup>

Det hele endte altså med, at Seidelin måtte bøde 50 rigsdaler til fattigkassen. Sagen

gav anledning til nogle overvejelser om rækkevidden af trykkefrihedsforordningen. Seidelin påpegede således i et brev til Danske Kancelli det uforholdsmæssige i, at »en Bogtrykker, der for en i de bedste Familier anseet Mand trykkede i et fremmed Sprog en algebraisk Bog burde, om endog deri indeholdtes en virkelig Injurie, dømmes ligesaa haardt som den allerfrækste Forfatter selv...«. <sup>30</sup> Tydeligvis mente Seidelin, at man havde misbrugt trykkefrihedsforordningen ved at slæbe ham i retten og idømme ham en bøde for at have trykt et skrift, der ikke med rette kunne anses for at være krænkende. Men Seidelin skulle komme til at opleve det, der var værre. I 1805 blev han fradømt sit bogtrykkerprivilegium på grund af nogle kritiske artikler i hans to blade, *Politievennen* og *Dagen*. Han fik dog på visse betingelser sit privilegium tilbage i 1811 – tre dage før sin dødsdag.

#### *Chevalier de La Coudraye*

Tager man hele denne misere i betragtning, kan man undre sig over, hvad der egentlig lå til grund for Ducrests kommentarer om Hohlenbergs skibe. Ligger der intriger bag det hele – intriger, som vi kun kan få færten af ved at læse de forskellige tekster, men som vi er afskåret fra at kende? I sit indledende anklageskrift i sagen gjorde Weidemann sig nogle overvejelser om, hvad der havde fået Ducrest til at rette beskyldninger mod Hohlenberg. Weidemann forsøger at give et svar:

Man vil næppe kunde finde andet muligt Motiv, end lyst til at skade Sitanten [Hohlenberg, U.L.] og nedværdige hans arbejde som Konstruktør; thi om Forfatteren havde været nok saa meget indtaget af sin Theorie i Skibsbygningskunsten, om han havde troet nok saa fast, at hans Planeskib (der dog mislykkedes til ikke lidet Tab for den, der bekostede Bygningen) var det uforligneligste Værk, saa kunde han have skrevet herom og pralet, saa meget han vilde, samt tillagt sit Arbejde al mulig fortienlighed fremfor alle andres, uden at han derfor kunde finde allermindste Føje til eller Undskyldning for, at digte aabenbare Usandheder om Sitantens Arbejde og dermed paa det ømfindtligste gjøre Beskyldninger imod ham...<sup>32</sup>

Det kan prokuratoren have ret i. Alligevel er det bemærkelsesværdigt, at Ducrests eget arbejde bringes på bane, og at det samtidig betegnes som mislykket og omkostningsfuldt. Selv i prokuratorens indlæg skinner intrigerne igennem. Man må nok forestille sig, at Ducrest og Hohlenberg har været i besiddelse af hver deres kæmpegeger. Ducrest har måske kunnet virke fremfussende og bedrevidende. Et sted siges det om ham, at han havde »en bestemt tone« over for sine omgivelser.<sup>33</sup> En nutidig karakteristisk af Hohlenberg nævner, at han med sit arrogante væsen havde det med at støde folk fra sig.<sup>34</sup> Hohlenberg har muligvis set Ducrest som en konkurrent, mens Ducrest sikkert i sin iver og overdrevne tro på sit eget projekt har virket irriterende på sine danske omgivelser.

Ducrest omtales i et fransk værk som en

mand af mange geniale idéer, der dog havde »tabt sin formue i spil, og sit helbred i forlystelser«. <sup>35</sup> Denne karakteristik må nok tages med et gran salt, og den stemmer ikke rigtig overens med de konturer af manden, som kilderne optegner. Men man kan ikke lade være med at tænke på, at Ducrests stil ikke altid er faldet i hak med danske temperamenter, og at der således kan ligge kulturelle modsætninger til grund for stridighederne. En af Ducrests barndomsvenner, der selv var emigrant, så en del til Ducrest under opholdet i Hamborg, og giver følgende beskrivelse af ham: »Jeg genså marquis Ducrest, som jeg havde set meget til i min barndom. En passioneret musikelsker, mere kunstner end adelsmand, der manglede en hel del i værdighed helt ned til sine klæder, der var mere end afslappede. Men han var en meget elskelig person med en stor viden, megen ånd og genialitet, der brugte det meste af sit liv på opfindelser og projekter«. <sup>36</sup> Og i en senere skildring beskrives Ducrest som en boheme med en stærk personlighed og uafhængighedsfølelse, der gjorde det svært for ham at indordne sig under det pæne selskabs normer.<sup>37</sup>

Men havde Weidemann ret i, at SVAR TIL ALT havde »mislykkedes til ikke lidet Tab for den, der bekostede Bygningen«? Tager man udgangspunkt i skibets første uheldige sejlads, må man svare ja. Det ville dog næppe være rimeligt at dømme et skibs succes på de første seks timers sejlads, hvor alt materiel ombord er nyt og hvor manøvringens må foregå under hensyntagen til alle de uforudsete komplikationer, som et splinternyt skib kan afstedkomme. Man

må nok gå ud fra, at Weidemann har hørt om den hårde kritik af SVAR TIL ALT efter den første prøvesejlads, og derfor bygger sit udsagn på de meget negative udmeldinger. Det har han naturligvis strategiske grunde til at gøre. Men hvordan sejlede SVAR TIL ALT rent faktisk efter sine første forsøg?

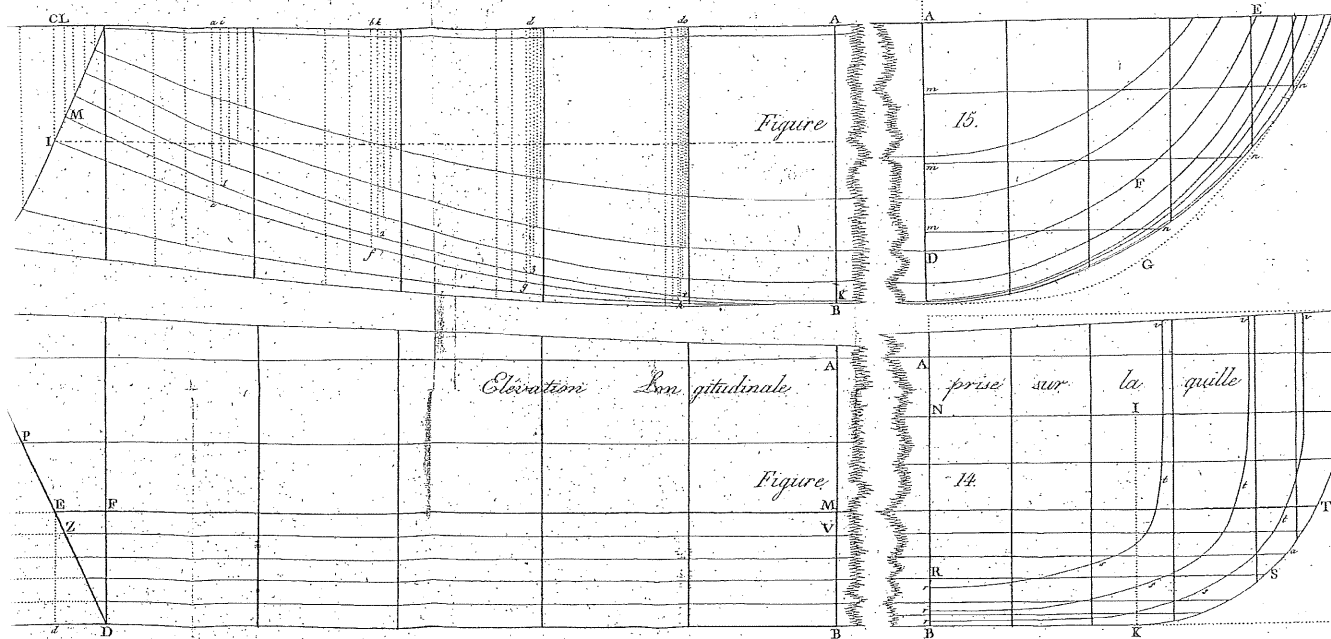
Takket være en anden fransk emigrant kan vi nærme os et svar. François Céléstin de Loynes *chevalier* de La Coudraye var ankommet til Danmark i 1794. Han var født i Poitou 1743, og fungerede ved stænderforsamlingen i 1789 som deputeret for adelen i dette område. Han var uddannet fysiker ved den franske marine, og havde udgivet flere prisbelønnede teoretiske værker om blandt andet bølgernes bevægelsesmønstre. Efter sin flugt fra Frankrig kom han først til Utrecht, men flygtede siden videre til Haag, da revolutionshæren nærmede sig. Her blev han venner med den danske gesandt på stedet, der opfordrede ham til at søge tilflugt i Danmark. Ankomsten her til landet tog han med hjælp fra de højeste kredse i landet hul på en karriere som videnskabsmand og maritimkyndig. I første omgang fik La Coudraye tildelt et 3-årigt stipendie på 300 rigdaler årligt fra *Fonden ad usus publicos* til at understøtte sit videnskabelige arbejde. I Ernst Schimmelmans og C. D. Reventlows anbefalingskrivelse til fonden hedder det, at La Coudraye er »et af de ulykkelige og uskyldige ofre for den franske revolution«, der ved sin flugt fra hjemstavnen mistede »alle sine ressourcer og hele sin formue«. <sup>38</sup> Ansøgningen approberes den 14. januar 1795, i maj 1798 forlænges hans bevilling på yderligere 3 år

og i 1803 forhøjes hans understøttelse til 360 rigsdaler årligt. Denne understøttelse skal ses i forhold til Ducrest, der modtog 200 rigsdaler om måneden af de Coninck.

I begyndelsen af 1795 begynder La Coudraye at undervise på Søkadetakademiet, og går snart i gang med at udfolde sin virksomhed som videnskabsmand. I 1796 tildeltes La Coudraye Det kongelige danske Videnskabernes Selskabs guldmedalje for værket *Théories des vents et des ondes*, der i 1785 også havde udløst en pris fra akademiet i Dijon. <sup>39</sup> To måneder efter tildelingen af guldmedaljen udnævnes La Coudraye til indenlandsk medlem af selskabet. <sup>40</sup> I Videnskabernes Selskab optræder La Coudraye i de følgende år med forelæsninger og præsentationer af udenlandske værker og opfindelser. Blandt andet foreviser han i december 1797 nogle prøver på vandtæt tøj af lærred og papir fremstillet af en grev Coutteau i Amsterdam. Tøjet afprøves af den fysiske klasse, der dog ikke virkede synderligt imponeret over opfindelsen. <sup>41</sup>

Også La Coudraye hørte til i kredsen omkring Frédéric de Coninck. I midten af 1790'erne frekventerede La Coudraye flittigt familien de Coninck, og i fru de Conincks dagbog nævnes han ofte i forbindelse med selskabelighederne på Dronninggaard. Han omtales endda af fru de Coninck som »notre fidèle chevalier La Coudrai«. <sup>42</sup> Det er højst sandsynligt gennem de Coninck, at La Coudraye stifter bekendtskab med Ducrest og hans skibsbygningsprojekt. Måske har han lært Ducrest at kende allerede under byggeriet af DER VERSUCH i Altona. <sup>43</sup> Sikkert har han også hørt om projektet med SVAR TIL ALT

*Plans horizontaux contenant les lignes d'eau.*



Horizontale plantegninger fra konstruktionstegningerne til SVAR TIL ALT med indsatte vandlinier. (Ducrest, Charles Louis: Nouvelle théorie de la construction des vaisseaux. Udg.: K.H. Seidelin, Kbh. 1799)

Horizontal plan from the construction drawings for the SVAR TIL ALT with waterlines put in. (Ducrest, Charles Louis: Nouvelle théorie de la construction des vaisseaux. Published by K.H. Seidelin, Copenhagen, 1799)

gennem sine kolleger på Søkadetakademiet. La Coudraye fatter interesse for Ducrests arbejde, og følger byggeriet på nært hold. I Videnskabernes Selskab fremlægger han den 6. december 1799 en beretning om SVAR TIL ALT.<sup>44</sup> Beretningen oversættes senere til dansk og trykkes i selskabets årsskrift for 1800 under titlen *Den*

ualmindelige Bygningsmåde af Skibet Svar-til-Alt, 500 franske Læster Drægtig, bygget i Kjøbenhavn Aar 1798 og 1799. La Coudraye indleder med nogle bemærkninger om Ducrests forrige skib, DER VERSUCH, de mange kritikere og skibets uheldige færd: »Udfaldet syntes ogsaa fuldkommen at bekræfte Modparties formening; dette Forsög havde

efter al Sandsynlighed for stedse blevet afgjørende imod denne nye Bygningsmaade, hvis ikke Hr. Etatsraadens ædle Karakter, og den dobbelte Ævne, han paa een gang besidder, den nemlig at *ville* gjøre Vel, og tillige at kunne det, havde været«. <sup>45</sup> De Conincks gavmildhed og fremsynede tænke måde prises således endnu engang. Men beretningen er mere end panegyrik; det er en nær analyse af SVAR TIL ALT. Selve konstruktionen beskrives indgående og med sund kritisk distance. La Coudraye må have fulgt byggeriet nøje, for han kan oplyse mange detaljer omkring konstruktionen, som man ikke umiddelbart kan læse ud af Ducrests egne beskrivelser af skibet. La Coudraye er da heller ikke bleg for at stille sig tvivlende overfor nogle af Ducrests idéer. Men grundlæggende lader han til at have tiltro til de fleste af Ducrests nyskabelser. Blandt andet synes Ducrests idé om at flytte hovedspantet længere frem at begejstre La Coudraye. I La Coudrayes øjne var problemet nok snarere, at Ducrests mange innovationer alle var opdyngtet på et og samme skib.

At Ducrest havde mange kritikere fremgår af hans eget skrift *Notice*, og af reaktionerne på SVAR TIL ALTs første sejlads. Men i La Coudrayes beretning fortælles en episode, der vidner om med hvilken heftighed uenighederne om skibskonstruktionen kunne tiltage. La Coudraye fortæller, at man ved bygningen af skibet havde lavet en model af kølen, der ikke skulle bruges på det færdige skib, men som tjente som retningslinie under byggeriet. Modellen havde således intet med det egentlige skib at gøre. Men det kunne de uindviede iagttagere

jo ikke vide noget om: »Et Öjenvidne, som denne Bygningsart mishagede, og var uvidende om at dennne Model ikke virkelig skulde forenes med Skibet, blev saa opbragt af Vrede over, at man vilde sætte Menneskers Liv i Vove paa et saa svagt Bolværk mod Havet, at han styrtede hen mod et af Spanterne, for ved et Spark med Foden at sönderknuse samme. Spantet udholdt Stödet; men man maatte skaffe Mennesket af Vejen, som vilde igjentage sit Forsög«. <sup>46</sup> Hvis opførelsen af skibet er foregået i en sådan atmosfære, er det ikke underligt at Ducrest må have følt sig en smule forfulgt.

La Coudraye afslutter sin gennemgang af skibets konstruktioner med nogle overvejelser om det gavnlige i at afbalancere vurderingerne af skibet. Både skibets dadlere og besyngere synes at være lige ubesindige i deres domme, og kun de kommende erfaringer med skibet kan danne grundlag for en endelig dom og afgøre de teoretiske stridigheder. La Coudraye lover at skaffe sig underretning om skibets videre færd, og »derom aflægge det kongelige Selskab Regnskab i en anden Memoire«. <sup>47</sup>

#### *Med SVAR TIL ALT på rejse*

La Coudraye holdt ord. Otte år efter at han havde oplæst sin første beretning om SVAR TIL ALT, fremlægger han en ny for kollegerne i Videnskabernes Selskab. Beretningen opsummerer indledningsvis omstændighederne omkring den første uheldige sejlads og den efterfølgende kritik. <sup>49</sup> Herefter følger en minutiøs beretning om skibets videre skæbne, der bygger på breve fra skibets kaptajner og på forskellige udtalel-

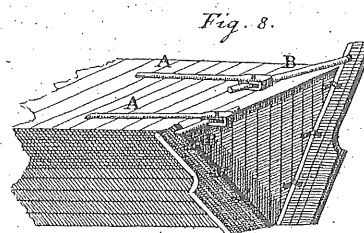
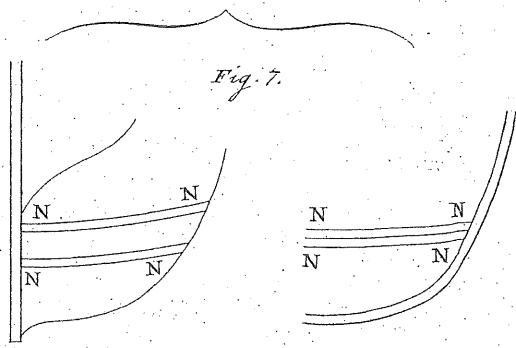
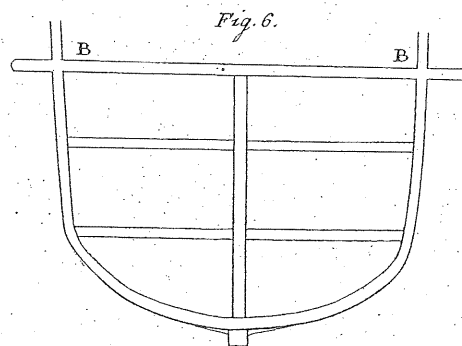
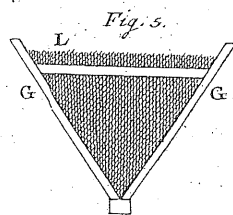
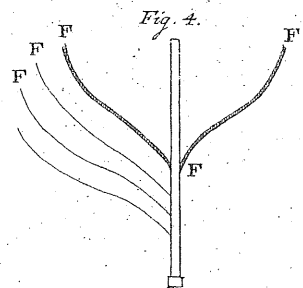
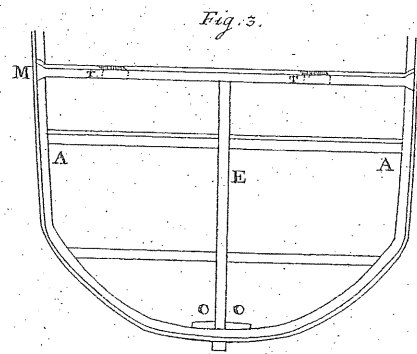
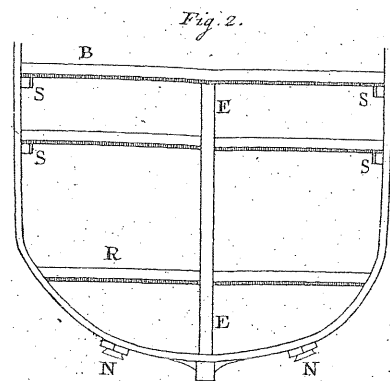
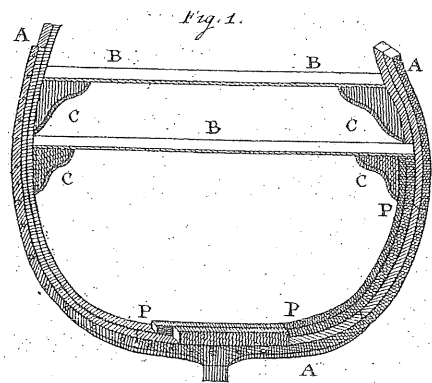
ser om skibets kvaliteter og mangel på samme. Kaptajnernes breve er stilet til skibets reder, Frédéric de Coninck. Denne har altså stillet korrespondancen – i alt 73 breve – til rådighed for La Coudrayes videnskabelige udredning om skibet. La Coudrayes mémoire afsluttes med en længere diskussion af anvendeligheden af skibets konstruktionsmæssige nyskabelser på baggrund af erfaringerne fra sejladserne.

I slutningen af april 1800 stævnedes SVAR TIL ALT ud på sine første rigtige sørejse med Jacob Harder, der længe havde sejlet for de Coninck, som kaptajn. Bestemmelsesstedet var Norge, hvor skibet skulle lastes med tømmer, der skulle sejles videre til London. Den 4. juni deklarerer skibet ved toldboden i Dorsgrund, og anløber London 20 dage senere. Kaptajn Harder melder i sine breve fra disse første sejladsere, at han har prøvet skibet i hårdt vejr og med forskellige sejlkompositioner. Der er stadig problemer med at få skibet til at gå over stag. Styringen af skibet er også problematisk; rorene er for små og sidder dårligt, og rorpindene er allerede ved at være løse. Man havde dertil været nødsaget til at lave et hul i materielkammeret, så det overflødig vand kunne løbe ned i lasten. Vandet i skibet er det tilbagevendende problem: »Havde vi gjort som Du Crais [Ducrest, U.L.] vilde have det, at vi skulle kalfatre Vandkisten tæt, da havde vi alle lagt paa Havets Bund, formedelst Vandet ikke havde kommet til Pomperne, da vi har maattet pompe bestandigt fra Norge og hid til Londons Revier«. <sup>50</sup> I øvrigt råder Harder sin reder til at skille sig af med skibet ved given lejlighed; skibet vil ikke kunne

sejle med tør last på længere ture, og som trælastskib vil skibet blive for dyrt i drift. Et andet problem for kaptajnen er mandskabet, der deserterer i stor stil. Skibet har et dårligt ry, og kaptajnen har måttet betale en høj hyre for at kunne få skrabet matroser sammen til den videre færd.

I begyndelsen af august går det tilbage mod Norge for at hente en last tømmer i Frederiksstad, der skal sejles tilbage til London. Det var ikke lykkedes at skaffe en last til Norge. Ankomsten til Frederiksstad foreslår Harder atter sin reder at sælge skibet. Igen er der problemer med at få mandskab. De afmønstrede folk taler tilsyneladende så ilde om skibet, at ingen nye matroser tør tage hyre. Harder skriver endvidere med slet skjult skuffelse, at han havde håbet på at blive afløst i Frederiksstad. Han er ikke rask, og er ikke sikker på, at han kan klare en tur mere. Men Harder overlevede, og kunne skrive til Danmark fra London den 21. oktober. Harder er tilsyneladende blevet foreslået af sin reder at sejle til Frankrig for at få skibet modificeret og forbedret. Harder svarer, at det vil blive alt for dyrt, og det ville være bedre at sejle skibet tilbage til København og ombygge det, så det kun havde *et* rør af den traditionelle slags. Skibet vil så kunne bruges til at transportere mastetræer. I øvrigt melder kaptajnen, at bortset fra problemet med at vandet kommer ind ved rorkopperne, holder skibet tæt.

Nogle dage senere modtager Harder et brev fra København, hvori der efter Ducrests anvisninger foreslås en ændring, der skal kunne afhjælpe problemerne med rorene. De Coninck har åbenbart skrevet



Diverse tværsnit fra konstruktionstegningerne til SVAR TIL ALT samt i nederste højre hjørne et udsnit af det sælsomme dobbelte rør, som skibet var forsynet med.

(La Coudraye: *Den ualmindelige Bygningsmaade af Skibet Svar-til-Alt*)

Various cross-sections from the construction drawings for the SVAR TIL ALT plus in the bottom right corner a section of the strange double rudder that the ship was fitted with.

(La Coudraye: *Den ualmindelige Bygningsmaade af Skibet Svar-til-Alt*)



til Ducrest for at høre hans mening om, hvad der kunne gøres for at forbedre skibet, og har så vedlagt en kopi af Ducrests svar i brevet til kaptajn Harder. Indigneret skriver Harder tilbage til København, at Ducrests forslag ikke kan bruges. Harder kan naturligvis få fat i en mekaniker, der er ligeså god som Ducrest til at smide penge ud af vinduet, men det har han ikke tænkt sig at gøre: han skal nok selv finde på en løsning, der kan tætnes skibet. Hvis Ducrest havde været en lige så habil konstruktør, som Harder er en god sømand, så havde det været i orden at give ham disse råd. Men at »sidde og male noget paa et Papier Hiemme, det kan enhver«. <sup>51</sup> Havde Ducrest været sømand, havde han bygget et skib, der kunne vende og dreje i søen, men det ligger åbenbart uden for hans evner. Nej, Harder har tænkt sig at gribe tingene an på sin egen måde, og frabeder sig råd fra Ducrest. Erfaring giver trods alt bedre oplysninger end at sidde derhjemme ved kakkellovnen og få idéer. Harder afslutter sit forurettede brev med at fortælle de Coninck, at han har forsøgt at manøvrere skibet på alle mulige måder, og at de Coninck »kan være forsikkert paa at det liger meget til min Sygdom, at jeg ei kan bringe Skiibet til Deres Fornøjelse...«. Et par dage efter skriver Harder igen til København, at han ikke har tænkt sig at følge nogle af Ducrests forslag, da de alle medfører for store omkostninger. Men han mener, at skibet godt kan klare en tur tilbage til Danmark. Han er således klar til af rejse, hvis bare det ikke havde været for de stadige problemer med matroserne. Syv af dem har forladt skibet, og det er svært at finde erstatninger for dem.

Fire dage senere skriver Harder, at skibet stadig er i London på grund af mangel på folk: »...der er slet ingen der har Lyst at gaa med da de er alle bange saa snart de seer hende«. <sup>52</sup> Da Harder endelig har fået skrabt en besætning sammen er man så langt henne på året, at det ikke er forsvarligt at gå ned i Kattegat – og slet ikke med den tvivlsomme besætning, han har. Derfor er skibet nødt til at sejle til Norge i stedet for til København.

Vel ankommen til Bulfjord i Norge lader Harder rorene gøre bredere. SVAR TIL ALT ligger i Bulfjord frem til marts 1801, og venter på ordre om sin videre færd. Harder har ikke ønsket at foretage sig noget på egen hånd på grund af den spændte situation med England. Danske fartøjer var i en overhængende fare for at blive kapret af englænderne. Da nyheden om Slaget på Reden når Harder, sejler han SVAR TIL ALT i sikkerhed i en fjord ved Næskulden, hvor skibet ligger frem til maj. Med lasten fuld af brænde til porcelænsfabrikken i København venter Harder nu på gunstig vind, så han kan komme afsted til København. Korrespondancen ligger nu stille frem til slutningen af august, hvor Harder skriver til København fra Viipuri i Den finske Bugt, hvor han har hentet en ladning tømmer. SVAR TIL ALT er altså nået tilbage til København fra Norge uden problemer, og sendt af sted igen på en ny tur, der har Cadiz som destination. Men inden SVAR TIL ALT nåede frem skulle meget ændre sig. Den 10. november når skibet en havn på Scillyøerne efter at have haft store problemer. I et kraftigt stormvejr havde SVAR TIL ALT mistet begge sine ror. Den høje sø

gjorde tillige, at skibet blev overskyldet i faretruende grad. Halvdelen af dækslasten røg over bord, fokkerøstet smadredes og i otte dage lå skibet på søen uden ror. »Vi har næsten seet Døden for Øynene hver Dag«, skrev Harder, da skibet endelig var kommet i havn. Heldigvis havde skibet holdt tæt, selvom både kahytter og lastrum stod under vand.

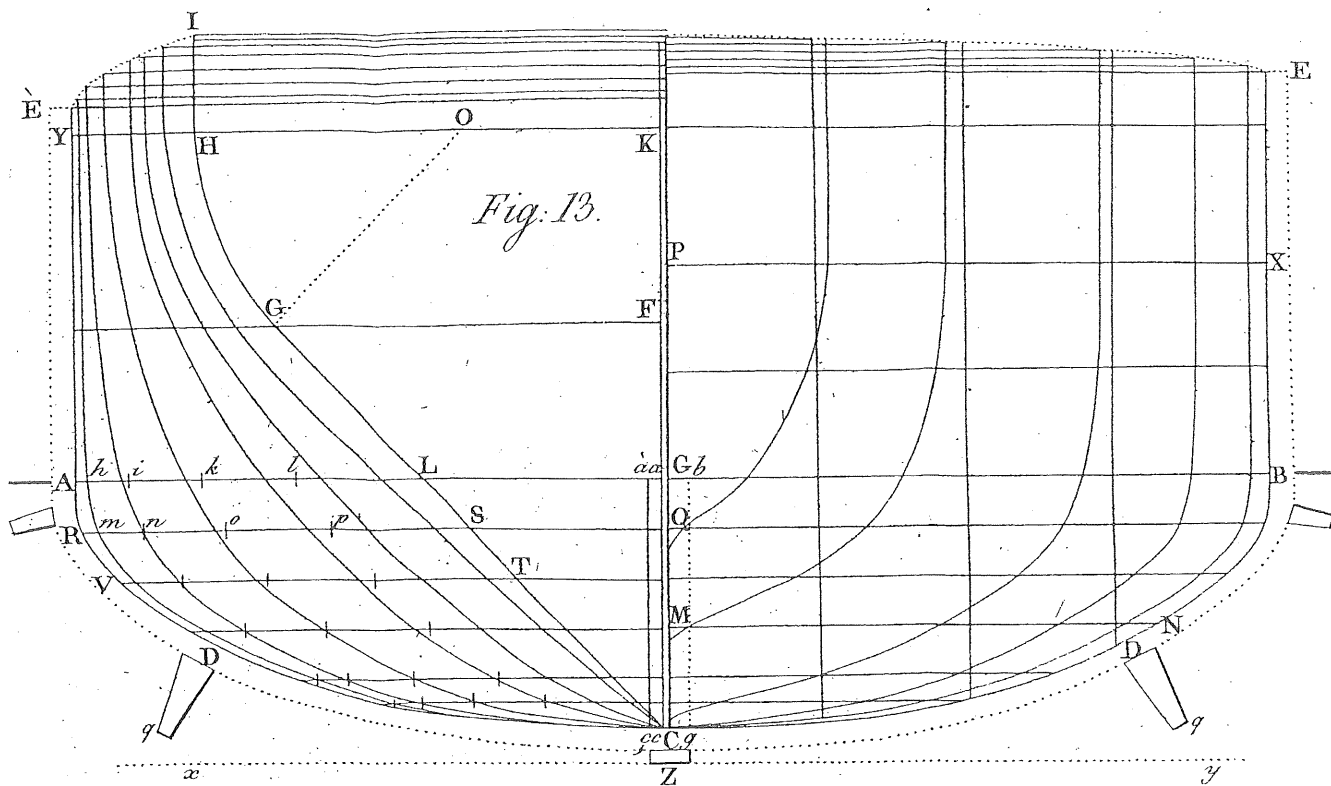
Nu lå SVAR TIL ALT i havn for at få udbedret de mange skader, som uheldet havde forårsaget. Harder havde planer om at fortsætte turen, så snart skibet var sejlklaart, og eventuelt gå til Frankrig eller Biscayen, hvis der skulle opstå problemer igen. Men besætningen var vrede og bange efter ulykken, og var ikke til sinds at sejle videre med SVAR TIL ALT. To matroser havde allerede forladt skibet og Harder tvivlede på, at de ville blive de eneste. Den 22. december 1801 skriver han til København, at han har fået lavet en ordning med de vrangvillige matroser. De havde nægtet at sejle til Spanien med SVAR TIL ALT, men har indvilliget i at sejle med skibet til en havn i England eller Frankrig. Harder mener, at det vil være bedst at tage til Brest eller l'Orient. Mere hører vi ikke fra kaptajn Jacob Harder. I januar 1802 dør han inden afsejlingen.

#### *Delte meninger*

Det fremgår tydeligt af korrespondancen, at Harder fra starten er negativt stemt overfor Ducrests konstruktion. Han opregner konsekvent alle de dårlige sider ved skibet, og kommenterer alene Ducrests opfindelser, når de ikke virker efter hensigten. Det kan man ikke fortænke ham i; han er kap-

tajn og skal sejle skibet og opretholde størst mulig stabilitet og sikkerhed. Alligevel synes en personlig skepsis overfor Ducrest at smitte af på hans breve. Havde han været en begejstret tilhænger af Ducrests idéer, havde hans breve og beskrivelserne af skibets sejlads sikkert set anderledes ud. Hans kritik modsvares da også til en vis grad fra anden side. På den første tur til London var en af Ducrest venner, der i La Coudrayes beretning kun omtales som Baron de B., med ombord på skibet. Hans udlægning er tydeligvis langt mere positiv end Harders. Baron de B. fortæller, at man fra Norge i 10-12 dage havde sejlet i et heftigt stormvejr, der havde problematiseret afprøvningen af skibets muligheder. Sejladsen havde også vist, at man burde modificere rorpindene og rorkopperne. Den anonyme brevscriber havde fremvist skibet til nogle folk fra den franske flåde, der mente at man kunne få stort udbytte af mange af Ducrests opfindelser. Men fremtiden måtte vise, om bagstævnen var solid nok og om den særegne rorkonstruktion ville skabe problemer. Det var disse to forbehold, der opsummerede vurderingen. Han foreslår, at skibet sejles til Holland eller Frankrig for at lade disse ting korrigere under Ducrests ledelse.

Et andet brev går også i en anden retning end Harders skepsis. Det er skrevet af 1. styrmanden Niels Peter Sandgaard til hans hustru den 4. september 1800. Han skriver, at »Nu haver ieg voret længe nok med Skiibet for at kunde bedømme Skiibet. Det staaer som en Soldat paa sin Post; sejler meget vel og er Tæt – naar det kun er baglastet saa vil det ikke vende for naar det



På ovenstående tværsnit af SVAR TIL ALT ses de i artiklen omtalte »svømmefinner« (nageoires), der målte 46 fod i længden og 18 tommer i bredden. Finnerne var monteret næsten lodret på skibets sider under vandgangen, og deres formål var at afhjælpe den betydelige afdrift, som skibets ringe dybgående antoges at forårsage.  
(La Coudraye: *Den ualmindelige Bygningsmaade...*)

The above cross-section of the SVAR TIL ALT shows the fins (nageoires) mentioned in the article. They measured 46 foot in length and 18 inches in width. The fins were mounted almost vertically on the sides of the ship under the waterline, and their purpose was to counteract the considerable driftage that the ship's shallow draught was assumed to produce.  
(La Coudraye: *Den ualmindelige Bygningsmaade af Skibet Svar-til-Alt*)

stevner til at skal igienem vinden falder det af igjen naar der er svær Søe, men naar vi faar det lastet saa er Skibet saa got at ieg ønsker inte at fahre med bedre Skiib«. <sup>53</sup>  
Der findes endnu et brev fra en jagttager,

hvis navn La Coudraye heller ikke vil afsløre. Den unavngivne havde adskillige gange været ombord på SVAR TIL ALT i Norge efter skibet første tur fra England. Kaptajnen havde fortalt ham, at skibet var

lige så godt og tæt som ethvert andet skib. Men på grund af den måde, hvorpå rorene var fastgjorte og rorpindene gik ind i skibet, havde man haft problemer med vandindtagning. Skibet havde også problemer med at falde af og dreje. Den unavngivne brevskriver fortæller endvidere, at kaptajnen var syg. Nogle sagde, at han var blevet syg af ærgrelse over at se sig forpligtet til at navigere dette skib, mens andre kunne fortælle, at sygdommen skyldtes et betydeligt økonomisk tab, som kaptajnen havde lidt, da han havde forsøgt at indsmugle brændevin til England og havde fået det hele konfiskeret! Hvis Harder havde forsøgt at smugle brændevin i forbindelse med SVAR TIL ALTs første sejlads til England, og havde fået konfiskeret smuglervarerne, kan hans forbitrelse måske forklares.

Ifølge iagttageren havde mange besætningsmedlemmer beklaget sig. Ikke over skibet, men over den behandling de fik ombord. Der løb en del rygter om forholdene. Skibet havde ligget i tre uger i London, inden det kunne få lov til at sejle, mens adskillige andre skibe havde sejlet forbi. Man mente, at det skyldtes, at skibet var dårligt styret. Brevskriveren lader det skinne igennem, at det ikke var på grund af skibet, at man havde svært ved at etablere en fuld besætning, men på grund af kaptajnen. Og at problemerne med at skaffe en last at fragte ikke skyldtes uvilje mod skibet, men kaptajnens dårlige dispositioner. Brevet afsluttes med en kommentar om, at brevskriveren har hørt flere norske skibskonstruktører sige, at man kunne bygge skibe efter SVAR TIL ALTs principper, forudsat at man ændrede bagstævnens form

og forsynede skibet med et almindeligt ror.

De ovenstående udsagn rokker næppe ved, at skibets problemer i vid udstrækning skyldtes konstruktionens svagheder. Men man kan ikke andet end blive en smule mistænksom overfor Harders redegørelser, når de øvrige vurderinger tages i betragtning.

#### *De sidste rejser*

På grund af Harders død overtog 1. styrmand Niels Peter Sandgaard jobbet som kaptajn. Den 23. februar 1802 skriver han til de Coninck fra Cadix. Selvom besætningen havde vægret sig ved at tage til Spanien var man altså alligevel ankommet til Cadix. Det skyldtes udelukkende, at Sandgaard havde bildt matroserne ind, at de var på vej mod Brest. Sandgaard kan endvidere fortælle, at skibet styrer godt med de nye ror, selv om de er mindre end de oprindelige. Hvis skibet skal sejle videre på en længere tur, foreslår Sandgaard at det kølhales og kalfatres. Flere bjælker i rummet er knækkede. I Harders papirer har Sandgaard kunnet se, at der har været tale om at sælge skibet. Men han melder, at det ikke vil blive let. Her i Cadix ligger adskillige andre både danske og svenske skibe, der alle er til salg. I den følgende brevveksling bliver Sandgaard og de Coninck enige om, at skibet skal sejles til Le Havre, hvortil Ducrest vil ankomme, så skibet kan sættes ordentlig i stand under hans ledelse. En hr. de Longuemare i Le Havre vil sørge for at skrive efter Ducrest. Uviljen mod Ducrest var tilsyneladende ikke så udpræget hos Sandgaard som hos Harder. Den 21. juli melder Sandgaard, at SVAR TIL ALT ligger i en fly-

dedok i Le Havre. Ducrest ankommer til Le Havre i midten af august og reparationerne påbegyndes. Ducrest er som sædvanlig overbevist om sine egne evners store rækkevidde og sine idéers fortræffelighed, og forsikrer Sandgaard »at Skiibet skal blive i den Stand at ingen i Europa skal findes bedre, saavel i Styrke, som Seilads og mægtelig Styring«. <sup>54</sup> En del tømmer indsættes i skibsbunden, de knækkede bjælker reparerer, nye vaterbord indlægges og kølen istandsættes. Det ser endvidere ud til, at man har udført reparationer, som Harder i sine breve fra Scillyøerne anså for umulige at lave. Ducrest ønskede endvidere at genforhude hele skibet, hvilket Sandgaard dog mente både ville blive for dyrt og ikke ville styrke skibet væsentligt. Den omtalte hr. de Longuemare giver Sandgaard ret. Om denne uenighed har forurettet Ducrest er ikke til at sige, men pludselig melder han, at han har uopsættelige affærer i Paris, og derfor er nødt til at forlade Le Havre. Sandgaard ser ikke noget problem i dette; reparationerne kan sagtens færdiggøres uden Ducrests tilstedeværelse. I december er skibet ved at være klar, kun rorpinden mangler. Men man kan ikke finde nogen last at fragte. For at hjælpe skriver hr. de Longuemare til Paris for at få en aftale i stand om at fragte franske tropper til St. Domingo. Den 2. februar skriver Sandgaard til de Coninck:

Den fragt til St. Domingo med Troper, blev der ikke af. Der blev en Officer sendt hertil fra Paris allene for at besigte Skiibet, men paa Grund af de to Roer, blev det ikke antaget, uagtet jeg forsikkrede at den

var saa godt som et andet, men alt hialp ikke. Skiibet er nu i alle Deele ganske klar og beqvem til at fortsætte Reisen naar og hvor De behager. <sup>55</sup>

Men Sandgaard og SVAR TIL ALT kom til at vente længe. Helt frem til juli 1803 ligger skibet i Le Havre, hvor Sandgaard i et brev melder, at han er klar til at sejle med den første gode vind. På dette tidspunkt havde han opholdt sig i omkring et år i Le Havre. Siden slutningen af januar havde skibet været klar til afrejse, og hvad det er, der har fået det til at blive i Le Havre i fem måneder mere, er ikke til at sige. Måske har det været umuligt at få en last at transportere. Hvor om alt er, sejler SVAR TIL ALT fra Le Havre den 9. juli 1803. Efter de mange uheld og reparationer har det sikkert været en lise at få skibet på søen igen i en nyistandsat udgave. Der findes ingen korrespondance fra de næste fem måneder, men af andre kilder fremgår det, at Svar til Alt er sejlet tilbage til København. I hvert fald kunne kaptajn Sandgaard og en af hans besætningsmedlemmer låne 619 rigsdaler til 4% rente af hørkræmmer Johan Plenge den 22. september 1803. Et underskrevet gældsbevis fra denne dag viser, at Sandgaard med sikkerhed har opholdt sig i København i efteråret 1803. Af gældsbeviset fremgår det endvidere, at kaptajnen står for at skulle sejle SVAR TIL ALT til Surinam inden længe. <sup>56</sup>

Hen mod slutningen af året havde skibet altså en sejlads til Mellemamerika, og er tilsyneladende rejst fra København i begyndelsen af december. Glæden over det nyistandsatte skib skulle ikke vare længe. Den

16. december skriver Sandgaard fra Dordrecht i Holland, at han har været nødsaget til at søge til denne havn »for at berge Skiib og Liv«. I et frygteligt og langvarigt stormvejr havde skibet mistet en stor del af sine sejl, en del af rigningen samt hele agterendens overbygning. I fjorten dage havde skib og besætning drevet omkring med en stor og faretruende læk i agterdelen. Alle mand havde pumpet nat og dag, »saa vi alle var udmattede og tænkte ikke andet end, at vi ville synke«. Den 5. december havde to fiskere hjulpet skibet i havn.

Den 9. januar 1804 skriver Sandgaard, at det på grund af frosten har taget lang tid at få tømt skibet. Han og hele besætningen har desuden været syge. Lækken er endnu ikke fundet, så man er nødsaget til at pumpe hele tiden. Forstævnen har givet sig, og Sandgaard mener, at den største læk må findes i det nederste skibsrum. Et par måneder senere lader Sandgaard de Coninck vide, at han har konsulteret nogle fagfolk, og at det er blevet foreslået at beklæde hele skibets indre med nyt træværk, at indsætte et enkelt ror i stedet for Ducrests dobbeltrorkonstruktion og at nybygge hele agterdelen af skibet, der er svært ramponeret efter ulykken. En gennemgribende istandsættelse igangsættes, og ændringerne af den oprindelige konstruktion er så omfattende, at »skibet ikke længere med rimelighed kan anses for at være SVAR TIL ALT bygget af hele planker«, som La Coudraye skriver i sin beretning.<sup>57</sup> I juni 1804 er det stærkt modificerede skib klar til at sejle, og Sandgaard skiver optimistisk: »Jeg ligger klar for med første gode Vind at fortsætte Reisen. Skibet er fuldkommen i

god Stand, saa naar Gud i fremtiden vil bevare Skiibet for Ulykker kand det gaae i mange Aar«. <sup>58</sup> Nu bliver oplysningerne om SVAR TIL ALT meget sparsomme. Små fire måneder senere melder Sandgaard sin ankomst til Surinam i et brev til de Coninck. Den 27. november lægger skibet til på St. Croix. I april 1805 melder Sandgaard, at han er klar til at fylde lasten med sukker. SVAR TIL ALT forlader St. Croix i slutningen af august med kurs mod København.

I oktober måned befinder SVAR TIL ALT sig i farvandet omkring Bermuda. Det trækker op til storm fra øst, og da uvejret tager til får skibet en åbning i forstævnen. Skaden er så alvorlig, at faren for at skibet skal dele sig i to er overhængende. Udsigten til at SVAR TIL ALT vil bukke under er åbenlys og havet er så oprørt, at besætningen til sidst må gå i bådene for at redde livet. Fra bådene ser Sandgaard og hans besætning SVAR TIL ALT forlise. I fem døgn med hårdt vejr og stor fare for deres liv driver besætningen modløse og nedbrudte omkring i bådene, da de endelig møder et amerikansk fartøj. De hjælpes ombord, og da amerikanerne senere passes op af et engelsk krigsskib, bliver SVAR TIL ALTs besætning flyttet over til englenderne. Besætningen sejles til London, og Sandgaard sejler tilbage til Danmark for at overbringe de Coninck de dårlige nyheder.

Kort efter sin ankomst til Danmark blev Sandgaard arresteret. Ikke i forbindelse med noget der berørte SVAR TIL ALT, men fordi hørkræmmer Johan Plenge syntes, at han havde ventet alt for længe på en tilbagebetaling af det lån, Sandgaard havde

taget i efteråret 1803. Plenge havde begæret Sandgaards »person og gods« belagt med arrest i forbindelse den uindfriede gæld.<sup>59</sup> Frem til den 7. juli 1806, hvor sagen afgjordes i Hof- og Stadsretten, sad Sandgaard fængslet i stadens civile arresthus. La Coudraye opsøger flere gange Sandgaard i fængslet for at høre nærmere om SVAR TIL ALTs forlis.<sup>60</sup> Beretningen om forliset bygger således på Sandgaards mundtlige fremstilling af begivenhederne afgivet i fængslet.

I øvrigt må det have været en noget blandet fornøjelse at blive budt velkommen med en gældsfordring og smidt i fængsel umiddelbart efter hjemkomsten fra en så dramatisk sejlads, som Sandgaard havde været på. I et brev til retten berører Sandgaard med bitter ironi dette:

Der er bekiendt at ieg er kommen saa godt som Nøgen hiem hertil fra Vestindien som Kapitain med Skibet Svar til Alt, der undergik og forliste i det vilde Hav, og ieg efter lange og mange udstaaede haarde Piinsler og største Livs Fare, biergede kuns Livet – Strax efter min Ankomst hertil blev ieg angrebet af en Creditor, nærværende Citant [Johan Plenge, U.L.], for en ubetydelig Fordring; hvilken Behandling røber hvorledes Betænksomheden og ædel Førelse findes paa Kiøbenhavns Steene...

På baggrund af de indhentede oplysninger fra kaptajnernes breve og de andre iagttagelser om skibet afslutter La Coudraye sin beretning med en længere systematisk vurdering af skibets innovationer. På dette

punkt bærer La Coudrayes beretning tydeligt præg af en modsætning mellem videnskabsmandens teoretiske databearbejdelse og sømandens praktiske erfaringer på søen. La Coudraye vil gerne afprøve og systematisere meddelelserne om skibets adfærd for at kunne teoretisere på baggrund af sømændenes empiriske oplysninger. La Coudraye næsten håner de to kaptajner for ikke at have gjort observationer omkring den teoretiske og praktiske bevisførelse, som har været »selve formålet« med bygningen af skibet. De har ikke gjort sig tanker om de mange forsøg som skibet præsenterede, men har kun brokket sig over de besværligheder, de har haft med at sejle skibet. La Coudraye sår endda tvivl om Sandgaards reelle motiver, da han som førstestyrmand skrev om SVAR TIL ALT i det ovenomtalte brev til sin kone, at »Skibet [er] saa got at ieg ønsker inte at fahre med bedre Skiib«. Sandgaard vidste, at hans omtale af skibet ville blive refereret til hans foresatte hjemme i København. Måske havde han kun skrevet sådan, fordi han var klar over, at kaptajn Harder var syg og ikke havde langt igen, og at Sandgaard med den positive vurdering kunne stille sig godt i forhold til permanent at overtage jobbet som kaptajn efter Harder.

Harder og Sandgaard kan have al mulig grund til at være skeptiske overfor Ducrest og hans projekt, men når alt kommer til alt er det dem, der har sejlet skibet og har måttet klare de uforudsigelige situationer som vejret og skibskonstruktionen i fællesskab kunne skabe. Men La Coudraye vurderer alene skibets betydning som videnskabeligt eksperiment, hvilket konklusionen på hans beretning tydeligt viser:

Når man, efter enkeltvis at have diskuteret de forskellige forsøg, der fandt sted med konstruktionen af SVAR TIL ALT, ser på resultaterne af skibets kvaliteter, finder man et skib, der sejler tilstrækkelig godt til handelsmæssig anvendelse, og som har en god stabilitet men med så hårde bevægelser, at det forårsager brud på masterne, har temmelig stor afdrift, er svært at styre, ofte ikke vil vende og altid kun med stort besvær og tab af sin sejlbane, er så luvgerigt, at det er umuligt at holde kursen i stærk søgang. Man finder et skib med en tilbagevendende indsvivning af vand, selv om der ingen læk findes; et skib, der udmatter besætningen på grund af den evige brug af pumperne; et skib, der er klar til at forlise ved ethvert vindstød; et skib, der har kostet formuer i reparationer, ekstrabetaling til matroserne, forsinkelser og forlængelser af rejserne. Man møder afrevne ror, et mangelfuldt bag-skib, en alt for svag forstævn, skibssider der deformeres af trykket fra vandet, et seks år gammelt skib, der sønderlemmes og synker i dybet [...] SVAR TIL ALT har ikke indfriet en eneste af de forventninger, der blev stillet i udsigt. Ikke desto mindre er dette forsøg bemærkelsesværdigt og kan vende sig til fortjeneste. Det er et forsøg, der er lavet for at tiltrække opmærksomhed og give anledning til nye overvejelser hos skibskonstruktørerne. Ud fra denne betragtning er det utvivlsomt nyttigt at gøre sig bekendt med skibet i alle dets detaljer. Og det er tillige ud fra denne betragtning at vi bør erindre Hr. de Conincks gavmildhed. Han nærrede på intet tidspunkt betænkeligheder ved at

bekoste et sådant eksperiment uden andet motiv end nyttigheden og ønsket om at kaste nyt lys over konstruktionskunsten; en sjælden og beundringsværdig indstilling, der fortjener anerkendelse fra offentligheden og ikke mindst fra sømændene.<sup>62</sup>

Man skal ikke lade sig forblinde af denne lovprisning af Frédéric de Conincks ædle motiver. Vi kan være ganske sikker på, at en mand som de Coninck har haft mere forretningsbetonede bagtanker med sine investeringer i skibet, og etatsråden havde nok gerne set et lidt større udbytte af eksperimentet end de rent videnskabelige og teoretiske overvejelser. Man må nok give prokurator Weidemann ret i, at Ducrests plankeskib havde »mislykkedes til ikke lidet Tab for den, der bekostede Bygningen«.

Selv om Ducrests forsøg var svært omkostningsfulde og ikke gav svar på alt, havde de en blivende teoretisk værdi for skibskonstruktionskunsten – i hvert fald, hvis man skal følge La Coudrayes ræsonnementer. Men der var tale om dyrte købte teoretiske raffineringer, og bekendtskabet med Ducrest må have udgjort en anselig udgiftspost i de Conincks budget. Alligevel er det bemærkelsesværdigt, at selv efter den mislykkede prøvesejlads, og endda efter at Ducrest havde forladt Danmark, bliver de Coninck ved med at have tiltro til franskmandens evner. Som vi har set korresponderede de Coninck med Ducrest om skibets modificeringer, og Ducrests deltagelse i reparationerne af SVAR TIL ALT i Le Havre foranstaltedes også på de Conincks foranledning. Men hvad blev der egentlig



af den opfindsomme franske konstruktør efter han forlod Danmark i begyndelsen af 1800 kort før retsagen med Hohlenberg? Vi ved, at han opholdt sig en tid i Hamborg og Amsterdam. Han dukker op i Le Havre hen på sommeren 1802. Tilsyneladende er han vendt tilbage til Frankrig. Måske har han benyttet sig af Napoleons amnesti for emigranterne, der udstedtes den 26. april 1802. Med undtagelse af omkring tusind personer kunne alle, hvis navne stod på emigrantlisterne kvit og frit vende tilbage til Frankrig, hvis de svor troskab mod førstestekonsulen. Med andre ord var der ikke længere dødsstraf forbundet med at være emigrant. Adskillige tilbagevendende emigranter havde endda udsigt til at gen erhverve en del af deres ejendomme, der var blevet konfiskeret under revolutionen og endnu ikke afhændet af staten.

Efter sin hjemkomst til Frankrig opholdt Ducrest sig skiftevis i Paris og på sit landsted ved Mehun-sur-Loire, hvor han døde den 8. april 1824. Frem til sin død var han levende optaget af en række nye projekter og planer, og udsendte en stribe skrifter, hvori han redegjorde for sine idéer og forslag til snart det ene, snart det andet.

Han var blandt andet optaget af en idé om at gøre Paris til en dominerende havneby, hvilket han redegjorde for i skriftet *Mémoire concernant le projet de l'établissement du commerce maritime à Paris et à Versailles* fra 1806. Fem år senere udsendte han en videreudvikling af sine idéer om søhandelen under den sigende titel *Nouveau système de navigation ayant pour objet la liberté des mers pour toutes les nations, et la restauration immédiate de notre commerce maritime au sein même de la guerre actuelle*. Dette værk var tilsyneladende kulminationen på en række tidligere skrifter om navigation, handel og hydraulik. I 1816 udsendte han sit sidste skrift, der handlede om, hvorledes Frankrig kunne komme på fode efter de mange års krig – igen med en for hans tænkemåde karakteristisk titel; *Traité de la monarchie absolue et des véritable moyens d'opérer la libération de la France, garantir l'intégrité de son territoire et assurer le bonheur du peuple*. Som et af midlerne til dette foreslår Ducrest, at regeringen skulle betale soldaterne i den franske hær med lotterikuponer!<sup>63</sup>

Der er intet der tyder på, at han nogen sinde kom til at bygge endnu et skib efter SVAR TIL ALT.

## Noter

- <sup>1</sup> Tak til ingeniør Ole Langen for assistance ved udarbejdelsen af denne artikel
- <sup>2</sup> Rigsarkivet: Admiralitetet, indkomne sager 1798, nr. 46
- <sup>3</sup> Rigsarkivet: Admiralitetet, generalkopibog 1798
- <sup>4</sup> Ducrest, Charles Louis: *Notice de l'expérience faite à Copenhague pour le compte de M.M. de Coninck d'un vaisseau construit en planches, et de plusieurs autres découvertes d'une haute importance, toutes relatives à la navigation*, København, 1799, s. 21
- <sup>5</sup> M. Michaud: *Biographie universelle ancienne et moderne*, XI, Paris, 1864, s. 412-413
- <sup>6</sup> Olivarius: *Le Nord littéraire, physique, politique et moral*, III, 1797, s. 271-74
- <sup>7</sup> Ducrest, *Notice*, s. 22-23 og 62-66
- <sup>8</sup> Beretningen om DER VERSUCH bygger på Ducrest, *Notice* og François Céléstin de Loynes de La Coudraye: »Den ualmindelige Bygningsmåde af Skibet: Svar-til-Alt, 500 franske Læster drægtig, bygget i Kjöbenhavn Aar 1798 og 99« i *Videnskabernes Selskabs Skrifter*, 1801, 1. del, 2. hæfte, s. 261-289
- <sup>9</sup> S. Cedergreen Bech (red.): *Dansk Biografisk Leksikon*, III, 1979, s. 479
- <sup>10</sup> Friis-Hansen, Jens B. og Finn Slente: *Frédéric de Coninck og Dronninggaard. En mosaik af tekster og billeder*, Holte, 1987, s. 118-19
- <sup>11</sup> Marie Madelaine de Coninck: *Journal de Marie de Joncourt, épouse de Frédéric de Coninck 1793-1815*, Le Havre, 1984, s. 196
- <sup>12</sup> Comte de Neuilly: *Dix années d'émigration. Souvenirs et correspondance*, Paris, 1865, s. 136
- <sup>13</sup> Beskrivelsen af søsætningen bygger på F.C.L. de La Coudrayes utrykte manuskript *Mémoire sur la navigation, et sur les qualités du navire le Svar-til-alt* fra 1808 (Det kongelige danske Videnskabernes Selskabs arkiv, specialarkiv: manuskripter, nr. 538, 1808)
- <sup>14</sup> La Coudraye, *Mémoire*, s. 5
- <sup>15</sup> Københavns Adresseavis, 22. november 1799, nr. 315
- <sup>16</sup> Ducrest, *Notice*, s. 10
- <sup>17</sup> Ducrest, *Notice*, s. 11
- <sup>18</sup> Ducrest, *Notice*, s. 28-29
- <sup>19</sup> Ducrest, *Notice*, s. 67
- <sup>20</sup> Ducrest, *Nouvelle théorie*, s. 133
- <sup>21</sup> Landsarkivet for Sjælland m.m. (LAS): Hof- og Stadsretten, pådømte sager 1801, nr. 56/1800. Weidemans pro memoria til retten den 24. feb. 1800
- <sup>22</sup> LAS: Hof- og Stadsretten, pådømte sager 1801, nr. 56/1800. Kgl. resolution, 28. januar 1800
- <sup>23</sup> LAS: Hof- og Stadsretten, pådømte sager 1801, nr. 56/1800. Brev fra Seidelin til prokurator Weidemann, 13. feb. 1800
- <sup>24</sup> LAS: Hof- og Stadsretten, pådømte sager 1801, nr. 56/1800. Litra K: »Extract af hr. Commandeur Capitaine Lorents Henrich Fiskers Promemoria til det Kongelige Admiralitets- og Commisariats-Collegium, dateret Orlogskibet Ditmarsken 5. October 1799"
- <sup>25</sup> Dette skib skal naturligvis ikke forveksles med fregatten af samme navn, der i 1759-60 konvojerede danske handelsskibe til og fra Vestindien. Se Ole Feldbæk: *Storhandelens tid 1720-1814. Dansk søfarts historie III*, København, 1997, s. 62
- <sup>26</sup> Topsøe-Jensen, T.A. og E. Marquard: *Officerer i Den Dansk-Norske Søetat 1660-1814 og Den danske Søetat 1814-1931*, I, København 1935, s. 587
- <sup>27</sup> LAS: Hof- og Stadsretten, pådømte sager 1801, nr. 56/1800. Oversigt over retsmøderne
- <sup>28</sup> LAS: Hof- og Stadsretten, pådømte sager 1801, nr. 56/1800. Seidelins promemoria, 7. marts 1800
- <sup>29</sup> LAS: Hof- og Stadsretten, voteringsprotokol, 1. instans, 1799-1801, s. 597
- <sup>30</sup> Den Læsendes Aarbog 1801, s. 72-73
- <sup>31</sup> S. Cedergreen Bech, *Dansk Biografisk Leksikon* (3. udg.) XIII, s. 337
- <sup>32</sup> LAS: Hof- og Stadsretten, pådømte sager 1801, nr. 56/1800. Weidemans promemoria, 24. februar 1800
- <sup>33</sup> La Coudraye, *Den ualmindelige Bygningsmaade*, s. 288

- <sup>34</sup> S. Cedergreen Bech (red.): *Dansk Biografisk Leksikon*, VI, 1980, s. 418
- <sup>35</sup> H. Forneron: *Histoire générale des émigrés pendant la révolution I*, Paris, 1884, s. 404
- <sup>36</sup> Neuilly, 1865, s. 135
- <sup>37</sup> Violet Wyndham: *Madame de Genlis. A Biography*, London, 1958, s. 177
- <sup>38</sup> Fonden ad usus publicos I, s. 160
- <sup>39</sup> Videnskabernes Selskabs arkiv: Forhandlingsprotokol 3, s. 16 (5. marts 1796)
- <sup>40</sup> Videnskabernes Selskabs arkiv: Mødeprotokol 4, s. 5 (6. maj 1796)
- <sup>41</sup> Videnskabernes Selskabs arkiv: Mødeprotokol 4, s. 16 og 18
- <sup>42</sup> Coninck, *Journal*, s. 166
- <sup>43</sup> Comte de Neuilly, 1865, s. 136. Af Neuillys erindringer fremgår det, at Ducrest i Altona og Hamborg fik hjælp til byggeriet af La Coudraye og en hr. de Gimel. Men vi kan ikke være sikre på, at Neuilly ikke kludrer lidt i kronologien.
- <sup>44</sup> Videnskabernes Selskabs arkiv: Mødeprotokol 4, s. 30
- <sup>45</sup> La Coudraye, *Den ualmindelige Bygningsmaade*, s. 264
- <sup>46</sup> La Coudraye, *Den ualmindelige Bygningsmaade*, s. 269
- <sup>47</sup> La Coudraye, *Den ualmindelige Bygningsmaade*, s. 289
- <sup>48</sup> Videnskabernes Selskabs arkiv: Mødeprotokol 5, nr. 538, 22. januar 1808
- <sup>49</sup> Følgende beskrivelse af SVAR TIL ALTs færd bygger på La Coudrayes ovenfor omtalte *Mémoire sur la navigation, et sur les qualités du navire le Svar-til-alt* (se note 10), der indeholder kopier af diverse breve og udtalelser om skibet, samt brevmanuskriptet *Om Søefarten af Svar-til-Alt* af kaptajn Harder og styrmand Sandgaard (Videnskabernes Selskabs arkiv, specialarkiv, manuskripter)
- <sup>50</sup> Harder/Sandgaard: *Om Søefarten*, s. 3
- <sup>51</sup> Harder/Sandgaard: *Om Søefarten*, s. 7
- <sup>52</sup> Harder/Sandgaard: *Om Søefarten*, s. 8
- <sup>53</sup> La Coudraye: *Mémoire*, s. 23 og vedlagte brev fra Sandgaard
- <sup>54</sup> Harder/Sandgaard: *Om Søefarten*, s. 14
- <sup>55</sup> Harder/Sandgaard: *Om Søefarten*, s. 16
- <sup>56</sup> LAS: Hof- og Stadsretten, pådømte sager 1806, 136/6
- <sup>57</sup> La Coudraye, *Mémoire*, s. 28
- <sup>58</sup> Harder/Sandgaard: *Om Søefarten*, s. 18
- <sup>59</sup> LAS: Hof- og Stadsretten, domprotokol 1805-07, s. 374-76
- <sup>60</sup> La Coudraye, *Mémoire*, s. 27
- <sup>61</sup> LAS: Hof- og Stadsretten, pådømte sager 1806, 136/6. Skrivelse fra Sandgaard til retten.
- <sup>62</sup> La Coudraye, *Mémoire*, s. 47. Oversat
- <sup>63</sup> *Bibliographie Universelle*, s. 413 og Roman d'Armat og R. Limouzin-Laamothe (red.): *Dictionnaire de biographie française*, XI, Paris, 1965

## A French Ship Designer in Denmark

### *Summary*

Having left France shortly after the outbreak of the French Revolution the Marquis Charles Louis Ducrest (1747–1824) lived a turbulent life. Before the revolution he had been the Duke of Orléan's Chancellor and had belonged to the leading circles of the old France. But now he was an émigré and he had to make do the best he could with what help he could get from his hosts various places in Europe. In 1797 he arrived in Altona where, with financial help from a group of investors, he got the opportunity to design and build a ship on the basis of what he himself considered to be new and revolutionary principles. However, the ship ran into great problems even on its maiden voyage and had to be abandoned by its crew in open sea.

Despite this fiasco Ducrest was invited to Copenhagen by the merchant Frédéric de Coninck in order to build yet another ship. From the very start of the construction work his project was received with criticism and disapproval, and when the new ship with the optimistic name SVAR TIL ALT (answer to everything) on its first voyage turned out to have great difficulties in manoeuvring Ducrest and his ideas were ridiculed and

attacked by Danish naval officers and maritime experts. However, Ducrest was convinced of the potential of his projects and published a couple of tracts on the splendid qualities of the designs. As ill-luck would have it in the tracts he levelled an indirect criticism against the Danish Navy's leading ship designer, a factory director called Hohlenberg, and so the matter ended in the courts. However, by this time Ducrest had already left Denmark and his publisher therefore had to take his place and ended up paying a fine for defamation of character.

However, Frédéric de Coninck, who was the owner of the SVAR TIL ALT, still believed in the ship's possibilities, and he arranged a number of voyages for the ship in the following years. By means of letters and reports from the ship's captains among other people, we follow this rather peculiar ship on its trips until it disappears in the waves in the waters around Bermuda in 1805. The article presents the circumstances surrounding an experiment in design and the way it was created, but it also tells the story of a rather eccentric French émigré's stay in Denmark at the end of the 18th century.