

Søforhørene efter Alexander Nevskijs forlis 25. september 1868 St. Petersburg, 21. oktober 1868 – 25. februar 1869

”Annal over forlis og andre ulykker blandt den russiske flådes krigsskibe”, St. Petersburg, 1874 (trykt oversigtsværk)

Oversættelse fra russisk 2005-2006 ved Jon Kyst (s. 256-269) og Trine Søndergaard (269-293 og 323-338).

Søfartsmæssige korrektioner ved kommandør Poul Grooss. 2005-2006.

(I teksten anvendes dels den julianske, dels den gregorianske kalender. Strandingsdatoen angives derfor som henholdsvis den 13. og den 25. september).

[s. 256]

Fregatten Alexander Nevskijs forlis

Den 13. september 1868 forliste fregatten “Alexander Nevskij”, som sejlede under fløjadjutant, kommandør (kaptajn af 1. grad) Kræmers kommando. Forliset fandt sted ved Jyllands kyst, mens skibet var på vej hjem fra Middelhavet med kurs mod Kronstadt. Udover skibets mandskab havde fregatten tronfølgeren, storfyst Aleksej Aleksandrovitj ombord, i følgeskab af general-adjutant Possiet.

Den første meddelelse om fregattens forlis var følgende telegram, afsendt den 14. september, stilet til Hans Højhed General-Admiralen:

“Fregatten er forlist på den danske kyst. Alle er reddet, undtagen Zarin, Yxkull og fire matroser”.

I et andet telegram, sendt samme dag til Hans Højhed, meddelte general-adjutant Possiet:

‘Ved Guds nåde har alle nu fået husly; fregatten gik på grund på Jyllands vestkyst. Besætningens opførsel er eksemplarisk. Anmoder om dampskib til Nyborg”.

Den 17. september afgik dampskibene “Smelyj og “Rjurik” efter befaling fra Marineministeren mod Århus for at hente fregatten “Alexander Nevskijs” besætning. Med assistance fra den danske fregat “Jylland” blev besætningen bragt til Kronstadt. Sammen med 12 menige blev løjtnant Tudeer efterladt på stedet for forliset med henblik på at bjærge, hvad bjærges kunne fra fregatten. Den 30. september meddelte kontreadmiral af hans Kejserslige Majestæt Tsarens suite Likhatjev (militærattaché for udlandet) følgende om fregattens tilstand i et telegram til Marineministeren:

[s. 257]

“Efter tre dages grundig besigtigelse og i overensstemmelse med lokale eksperters vurdering er det aldeles umuligt at bjærge skibet på denne årstid. En bjærgning vil være mulig til foråret, hvis skibets skrog forbliver uskadt. Gallionsfiguren, nogle få kanoner og en mængde forskellige genstande er bjærget. Arbejdet fortsætter med lokale midler. Rejser straks til Petersborg. Eventuelle ordrer kan sendes til ambassaden i Berlin”. *Likhatjev.*

Admiral Possiets rapport

Den 13. september redegør general-adjutant Possiet kortfattet for fregattens forlis i en meddelelse til Hans Kejserslige Majestæt Tsaren:

“Deres Kejserslige Majestæt! Det er min tunge forpligtelse at tilstille Dem en beskrivelse af den store ulykke, der ramte os:

Natten mellem den 12. og 13. under vores sejlads fra Nordsøen til Skagerak skete den fejl i beregningerne, der skulle blive årsag til den ulykkelige afslutning på vores sejlads.

Løjtnant Lang, en af de officerer, der udmærkede sig under redningsaktionen, vil fremlægge alle ulykkens detaljer. Jeg skal for mit eget vedkommende allerunderdanigst meddele, at det ved stedet for forliset viste sig, at fregatten på grund af en usædvanlig stærk strøm var afvejet fra sin fastlagte kurs i langt højere grad, end den forsigtige kurs, jeg havde valgt, som var blevet beregnet på grundlag af al information, der var tilgængelig i kortene og i lodsboøger.

Den korte afstand til land, skibets kraftige slag mod bunden, den kraftige søgang samt brændingen krævede, at der uden tøven skulle træffes radikale forholdsregler, og jeg gav snart ordre til at kappe masterne; de faldt over bord, uden at der opstod vanskeligheder. Hele morgenen gik med vores forsøg på at oprette en forbindelse til land, og her oplevede vi den ulykke at miste to glimrende og eksemplariske unge mænd - løjtnanterne Zarin og Yxkull. Den eneste grund til, at løjtnant Lang ikke var med dem, var, at der ikke var plads til ham i båden. Fra kysten blev der gjort forsøg på at sende en line ud til os ved hjælp af raketter; de to første forsøg mislykkedes, tredje gang nåede raketten heller ikke helt ud til os, men blev så grebet af en matros, som sprang i vandet efter den, og denne raket gjorde, at forbindelsen til land blev etableret. Det første fartøj, der nåede hen til fregatten ca. kl. 1 midt på dagen, var en redningsbåd, som var blevet sendt fra den nærmeste [s. 258] redningsstation, men så opstod der en skade på båden, og den viste sig ikke mere. Alle officerer og øvrigt mandskab blev bjærget af tre fiskerbåde og en chalup. Aleksej Aleksandrovitj ville under ingen omstændigheder lade sig redde i land i det første fartøj, og blev sejlet i land sammen med bl.a. Herr Schilling på den 3. båd; samtlige bådslaster, fra og med den første og til og med den sidste, blev på deres vej ind mod stranden gang på gang dækket af søer i brændingen. Redningssarbejdet afsluttedes inden klokken 7 aften, og jeg anser det som min pligt allerunderdanigst at bringe Deres Majestæt vidnesbyrd om, at dette heldige udfald så afgjort skal tilskrives kaptajnens koldblodighed og lederskab, de Herrer officerernes beredvillighed og uselviske optræden samt mandskabets eksemplariske opførsel i løbet af hele den for os så forfærdelige dag.

Danskerne ydede fuld hjælp i forbindelse med redningen og trods det meget store antal officerer og underordnet mandskab lykkedes det endnu den første aften at finde husly til alle i små huse langs en 14 verst [knap 15 kilometer. O.a.] lang kyststrækning regnet fra det sted, hvor fregatten nu ligger.

Fregattens forfatning og stedet, hvor den ligger, betyder efter min mening, at den ikke vil kunne blive trukket fri og bjærget, selv ikke ved de allermest effektive midlers hjælp.

Fra i morgen påbegyndes transporten af besætningen til Århus på Jyllands østkyst, og vi er blevet lovet, at denne transport vil være gennemført på torsdag. Netop på torsdag håber jeg, at det dampskib, som jeg i et telegram har anmodet Hans Højhed General Admiralen om, vil anløbe Århus. Kaptajnen vil rejse med sidste hold, ligesom han forlod fregatten med den sidste fiskerbåd.

Aleksej Aleksandrovitj rejser sammen med de Herrer Schilling, Veselago, Metin og undertegnede i morgen tidlig klokken 7.

Med den allerdybeste respekt og min ubegrænsede hengivenhed har jeg lykken af at forblive Deres Majestæts allerunderdanigste
Konst. Possiet”

General-adjutant Possiet udfærdiger en mere detaljeret redegørelse for forliset i den følgende rapport til General-Admiralen:

[s. 259]

“Idet jeg den 15. september forlod stedet for “Alexander Nevskijs” forlis for efter Hans Majestæt Tsarens ordre at ledsage Storfyrst Aleksej Aleksandrovitj til Berlin og Warszawa og i dag sammen med Hans Højhed igen er i Como, har jeg først nu fået mulighed for at

fremlægge den følgende redegørelse for Deres Højhed med en beskrivelse af den ulykke, som det behagede Det Nådige Forsyn at lade ramme os. Efter at vi hele vejen fra Sortehavet til Atlanterhavet havde mødt modvind og vindstille og efter 30 dages sejlads fra Algier til Plymouth, sejlede vi gennem den Engelske Kanal for dampmaskine med først og fremmest ØNØ frisk modvind. Vi gik ind i Nordsøen, den 10. klokken 4½ efter middag pejlede vi vores position, og den 11. kl. 8 slukkede vi for kedlerne, selvom der var ganske vindstille på det tidspunkt. Under hensyntagen til den sene tid på året vurderede jeg nemlig, at det stille vejr ikke ville kunne blive ved længe, og sandelig, i det samme vi havde sat sejlene, blæste det op med først en let, siden en jævn VNV (sand) vind, således at fregatten, med en kurs NNØ (sand) i løbet af hele dagen sejlede med en hastighed på 4 til 8 knob. En observation ved middag gav resultatet 53° 26' nordlig bredde, 3° 25' 24" østlig længde, hvilket var i overensstemmelse med vores gisning, som sagde 53° 26' nordlig bredde, 3° 24' østlig længde. Den loddede dybde ved middag var ligeledes i overensstemmelse med den på kortet angivne. Den 12. om morgenen løjede vinden pludselig af, hvorfor jeg foreslog kaptajnen at bjerge sejlene og fyre op under kedlerne, såfremt vi ingen vind skulle få klokken 2 middag. Det fortsatte med at være vindstille, og på det aftalte tidspunkt blev der tændt for kedlerne. Men der skulle ikke gå mere end en halv time, før VNV-vinden fra før blæste op påny, hvorfor sejlene igen blev sat, ilden under kedlerne slukket og fregatten snart igen gjorde en fart på op til 8 knob for læsejl. Om morgenen lå vi stille sammen med nogle handelsskibe, som også havde kurs mod nord, og i løbet af dagen mødte vi mellem 10 og 20 sådanne fartøjer, som sejlede sydpå modsat vores kurs. Ved middagstid var vores beregnede position 56° 39' nordlig bredde, 4° 58' østlig længde. Der blev ingen observationer gjort den dag. Hen imod aften begyndte det at blæse i vindstød, himlen dækkedes næsten helt af skyer, og klokken 6 rebede vi sejlene for natten. Ældste styrmandsofficer ville bestemme vores breddegrad ud fra Nordstjernen, men den kom ikke til syne [s. 260].

Da vi havde forladt Doggerbanke og begyndte at nærme os indsejlingen til Skagerak, skulle vi nu enten fortsætte på NNØ kurs og sejle mod Skagen, når Lindesnes-fyret kom i sigte; ellers skulle vi ændre vores kurs og sejle ind mod Hanstholm Fyr på Jyllands nordvestpynt, indtil det kom til syne og med kursen fastsat herudfra sejle ind i Skagerak. Under de forhold, der på det pågældende tidspunkt havde fulgt os på vores sejlads, syntes begge disse veje lige sikre, men den sidste havde den fordel, at den, idet sejladsen mod Skagen forkortedes med 30 mil, gav mulighed for at se Skagen næste dags aften, mens det endnu var lyst. Hverken vindstyrken eller vindretningen var på det tidspunkt, endsige havde på noget tidligere tidspunkt siden vi gik ind i Nordsøen, været af en sådan art, at man skulle forvente nogen særligt stærk strøm i nogen retning.

Hen imod 8 aften bad jeg om at tale med den ældste styrmandsofficer, og jeg beordrede ham til at bestemme vores position på kortet og med udgangspunkt heri fastlægge en kurs, der ville bringe os ind under Hanstholm Fyr, som kan ses i en radius af 20 mil. Herr Khokhlov bestemte vores position på kortet og fastlagde nu en kurs mod NØ kurs 54°, som kom til at gå 4 mil uden om cirklen, det vil sige 24 mil fra fyret. Herunder mente Herr Khokhlov, at det muligvis ville være bedre at ændre kursen med kun én streg på kompasset, hvortil jeg bemærkede, at vi, hvis vi ændrede vores kurs på den måde, hverken ville komme ind under Lindesnes eller Hanstholm Fyr, og således ville komme ind i Skagerak uden at kende til vores position.

På det engelske kort over Nordsøen fra 1853, som vi sejlede efter, er såvel for Nordsøens vestlige som for dens østlige dels vedkommende angivet retning og styrke på tidevandets bevægelser på forskellige tidspunkter. Her angives det, at tidevandet i kvadratur er op til ¼ og i syzygierne [ved nymåne og fuldmåne] op til ¾ knob og middelforsætningen skulle lade fregatten drive mod NØ. Endvidere hedder det i lodbogen over Nordsøen "The North

Sea Pilot" fra 1863, at strømmen [s. 261] langs Jyllands kyst nord for Bovbjerg i vestenvind opnår en hastighed på op til 2 knob, og at den med en kraftig SSV vind kan blive så stærk som 3 knob. Mellem Jyske Banke og Norges kyst går den som oftest i vestlig retning, selv i vestenvind; samtidig drejer den så på selve banken i østlig retning. I nordlig og nordvestlig vind vil den gå mod syd langs den norske kyst, passere den Jyske Banke og langs med Jyllands kyst til Helgoland. I en frisk vind er denne strøm så stærk som op til 1 ½ eller endda 2 knob.

For at bestemme graden af sikkerhed på vores nye kurs antog jeg, at strømmen hele tiden siden middagstid dagen før og indtil den forestående midnatstime, altså i løbet af 36 timer, havde bevæget sig og ville bevæge sig ikke med ¼ knob, som den burde i overensstemmelse med månens på det tidspunkt første kvarter, men derimod med ¾ knob, og at vi følgelig var drevet 27 mil ikke mod NØ, men direkte mod Jyllands kyst. Til disse 27 mil, som vi var blevet forsat mod øst, fra den gissede plads kl. 8 om aftenen, tillagde jeg 3 mil på grund af søens bevægelser, som kunne forsætte os lidt til styrbord, til kurs 54, som således ville føre os frem mod en påkommende plads 7 sømil klar af Hanstholm Fyr, herunder skulle vi dog få dette fyr i sigte betydeligt tidligere, end vi skulle komme ind i en sådan afstand af det.

I disse 30 mil, som jeg antog vi havde bevæget os siden dagen før - hvor der, ifølge vores observationer ikke havde været nogen strøm - indregnede jeg de 3 eller 4 mil, som den mod syd gående strøm langs den jyske halvø kunne have bevæget os, som vi, med udgangspunkt i fregattens hidtidige sejlads, kun kunne have været påvirket af i højst 2 eller 3 timer.

Derpå antog jeg, at der som følge af vindens påvirkning før vores indsejling i Nordsøen, ville være en strøm, hvorved fregatten drev mod nord, mod den norske kyst, og efter at have sejlet yderligere 30 mil i den retning lagde vi den samme kurs NØ 54°; denne for os gunstige kurs skulle have bragt fregatten op i 12 mils afstand fra det norske fyr [s. 262]. Da jeg således var blevet overbevist om, at den valgte kurs var ufarlig, bad jeg kaptajnen om at komme, og meddelte ham min hensigt om at ændre kursen og sammen med ham at diskutere de ovenfor angivne omstændigheder. Fløjadjutant Kræmer gjorde sig grundige overvejelser om den foreslåede kurs og havde intet at sige imod den; derfor lagde fregatten klokken otte kursen mod NØ 54°; snart opnåedes en fart på 8½ knob. Omkring kl. 10 lod jeg kaptajnen meddele, at jeg anmodede om, at dybden ville blive loddet fra kl. 4; han havde (hvad jeg senere erfarede) af forsigtighedshensyn afgivet befaling om, at dybden skulle loddet fra kl. 3. Da natten oprandt, begyndte blæsten at ruske stærkere, undertiden ledsagedes den af regn, og den del af horisonten, som vinden blæste fra, blev dækket af sorte skyer. Imidlertid kunne disse forhold, sammen med barometeret, som viste 29,50 [målt i engelske tommer på højden af kviksølv søjlen], ikke skabe tvivl om det ufarlige i vores kurs, og jeg lagde mig til køjs kl. 1 nat, idet jeg ventede, at vi inden dag gry ville kunne se Hanstholm Fyr.

Imidlertid skulle situationen vise sig at udvikle sig anderledes. Klokken 2½ mærkedes der et kraftigt stød, derefter et til, og så et tredje... efter få sekunder styrtede jeg op og så, at fregatten lå for halvvind, fokken og storsejlet var bjerget og topsejlets skøder ladet gå op. Oppe i vinden kunne vi ganske nær ved os se kystens lave, sorte stribe. Søerne slog om fregatten, som nu stod næsten helt stille, ramte siden af skibet og overskyllede igen og igen det øverste dæk; mellem fregatten og stranden tordnede brændingen.

Fregattens øverstkommanderende kunne meddele mig, hvad der var gået forud for det kraftige stød: Cirka 10 minutter før stødet viste der sig forude til bagbords side et hvidt lys; kaptajnen var forblevet på broen hele natten og havde antaget, at der var tale om mastelanternen på en damper, så meget desto mere, som at både det fyrtårn, vi skulle få i sigte, og Lindesnes-fyrtårnet var af den roterende type; endvidere bevægede det lys, man

så, sig op og ned. Til trods for dette gav han ordre til at mindske sejlføringen og at ændre kursen først to, siden med endnu en streg, hvorefter han, da han fik kysten i syne, beordrede roret lagt i borde til styrbord, og i det øjeblik fregatten adlød roret og drejede op i [s. 263] vinden, fulgte det stød, som viste det uheldsvangre i vores situation. Herefter gav kaptajnen ordre til at tænde op under kedlerne.

Stødene fulgte det ene efter det andet, den friske vind og søgangen, som slog ind mod bagbords side, flyttede fregatten ind mod kysten, som lå højst en tredjedel sømil væk; vi modtog meldinger om, at skibet tog vand ind på ballastdækket. Alt dette betød, at vi ikke skulle gøre os håb om at føre skibet ud på dybere vand; det eneste, der var tilbage at gøre, var i største hast at tage alle forholdsregler for at undgå, at skibet skulle blive ødelagt, og for at redde dets besætning. Jeg gav snart ordre til at kappe masterne for at lette fregatten og for at undgå deres ødelæggende virkning på skibets bund, samt for at undgå, at de selv skulle falde som følge af de gentagne stød. Denne ordre blev udført med stor hast. Stormasten, og siden fokkemasten, faldt overbord til styrbords side uden at ramme et eneste besætningsmedlem. Stormasten satte sig med sin nederste del fast i havbunden, mens dens top i nogen tid blev hængende fast i takkelagen. For at undgå at skibet skulle blive drevet ud havet, hvis strømmen ændrede sig, foreslog kaptajnen at affire et anker, og ankerkæden gik ud i sin fulde længde.

Den agterste mast var selv knækket en halv favn over dækshøjde, men inden den blev kappet, blev begge chalupper firet af fra skibets sider. Admiralchaluppen i styrbords side forblev uskadt, mens den bagbords, som hang til luvart, kæntrede og knustes mod skibssiden. Efter masterne var faldet, begyndte vi at skyde med kanonerne for at gøre beboerne opmærksomme på vores ulykkelige situation. Samtidig med dette begyndte arbejdet med at etablere en forbindelse til land. Samtidig betjentes samtlige pumper af maskiner og mandskab; for at lette fregatten begyndte man at skubbe kanonerne over bord, og man forberedte sig på et eventuelt totalhaveri ved at bygge flåder. Der blev udkommanderet officerer til at lede alle disse arbejder.

Skydningen med kanonerne fortsatte indtil daggry, hvorved fregattens placering i brændingen også blev oplyst ved lysglimtene fra eksplosionerne. Et af skuddene fra en kanon skete før forventet, hvorved armen blevet revet af den matros, der havde ladet kanonen, og han blev kastet over bord. Løjtnant Zarin, som var til stede, da matrosen blev kastet over bord, lod et reb blive bundet fast om sig, og kastede sig ud efter den sårede matros, helt uden at kunne svømme. Zarin fandt matrosen [s. 264] hængende over vandet i et tov, gik ned under ham og løftede ham op på sine skuldre, hvorved han reddede den ulykkelige uden at vide noget om sin egen nært forestående død. Sammen med Zarin var yderligere to matroser sprunget i for at redde deres kammerat. Den sårede, som blev indbragt på lazarettet, fik efter en time armen amputeret over albuen af doktor Kudrin og hans assistenter. Denne operation var vellykket til trods for, at den blev foretaget i utilstrækkeligt lys og under de allerstærkeste slag og kraftigste bevægelse i skodderne omkring lazarettet. I vandet havde vi på dette tidspunkt admiralchaluppen og en seksårers båd, som var blevet firet af fra stævnen. Vores øvrige fartøjer var enten blevet slået i stykker, da masten knækkede, eller var tilbage i stævnen. Ved daggry begyndte vi at gøre admiralschaluppen klar for at denne skulle bringe en line ind til land, hvilket blev pålagt underløjtnant Osteletskij. Osteletskij begav sig ind mod stranden med en fuldtallig besætning roere ombord på chaluppen, da den høje sø først lagde båden på tværs og truede med at kæntre den, og siden, længere inde mod stranden, tog båden vand ind og bølgerne slog hårdt mod den. Hvis ikke Osteletskij havde været snarrådig nok til at kappe tovet, hvorved båden kunne blive skyllet op på stranden, så var han utvivlsomt omkommet. En af roerne blev ved denne lejlighed kastet ud af båden, og da han blev trukket op af vandet, var han allerede død. Således var der nu kun én seksårers båd tilbage på

fregatten.

Da det blev helt lyst, kom der sandbakker til syne på den ellers flade strand og hist og her også små bondehuse, og at dømme efter pejltrækket stod det klart, at fregatten til stadighed flyttede sig frem og sidelæns ind mod stranden. Af denne grund sprængtes snart den ankerkæde, som gik ud i retning mod styrbord modsat fregattens forstavn; nu var der ikke mere end 150 favne ind til land.

Omtrent på dette tidspunkt viste der sig på stranden en redningsbåd på hjul; dog skulle der gå ganske lang tid, før den blev sat af vognen og taget i brug. I mellemtiden blev den første raket skudt af fra land, som dog pludselig afveg fra den kurs, den havde, da den blev affyret, og faldt ned bag fregattens hæk. Her meldte løjtnant Yxkull sig til at forsøge at bringe tovet ind på bredden i "sekseren", og efter at have fået tilladelse hertil, begyndte han at klargøre båden sammen med de roere, der frivilligt havde meldt sig til at deltage, som også løjtnant Zarin bad om tilladelse til at [s. 265] slutte sig til. Denne båd blev klargjort i fregattens styrbords side, og kaptajnen forestod personligt arbejdet hermed. Mens denne båd var ved at blive gjort klar, blev den anden raket affyret fra land. Den nåede ikke helt frem til fregatten, men faldt ned ud for sekserens stævn. Så gav kaptajnen ordre til, at sekseren skulle sejle ud og forsøge at få fat i raketten i vandet, men inden man nåede frem til den, begyndte folkene på land at trække den tilbage igen. Efter at der blev afgivet ordre om, at de skulle vende tilbage til fregatten — denne ordre hørte de muligvis ikke — bad både Zarin og Yxkull med tegn og fagter om tilladelse til at ro ind til stranden. Eftersom der hermed blev åbnet mulighed for, at vi kunne få kontakt med land, gav kaptajnen dem tilladelse hertil, men efter få minutter blev båden løftet op af en høj bølge, drejet tværs i søen og kæntrede.

Begge disse glimrende unge mænd omkom under udførelsen af deres pligt og i selvpofrelse til det fælles bedste. Sammen med dem blev to matroser opslugt af bølgerne; de to andre nåede fregatten efter en langvarig kamp med strømmen og bølgerne, den femte blev kastet op på stranden, ligeledes i live. Det var nu ved at være middagstid, og den tredje raket blev affyret. Også den faldt i vandet uden at nå helt hen til fregatten, men da kastede matros Maslennikov sig i søen fra hækken, svømmede frem til den og fik den bragt op på fregatten. Dette var øjeblikket, som forekom os alle epokegørende, og fra dette tidspunkt fødtes håbet om, at vi skulle blive reddet.

For at styrke besætningen og give den varme — de fleste besætningsmedlemmer var gennemblødte — blev der fløjtet til vin, og hver fik et halvt glas. På omtrent samme tidspunkt blev redningsbåden sat i vandet og flere gange prøvede man at få den til at sejle fra land. Den blev imidlertid hver gang kastet tilbage på stranden igen, indtil det endelig lykkedes for strandboerne og roerne ved en samlet indsats at give båden tilstrækkelig fart gennem søerne. Da redningsbåden nåede vores fregat, tilbød jeg storfyrst Aleksej Aleksandrovitj at sejle ind til land sammen med dem, der ville få ordre hertil; Aleksej Aleksandrovitj ønskede dog ikke at være blandt de første til at forlade fregatten, og bad [s. 266] derfor indtrængende om lov til at vente og sejle ind med en af de følgende både. Jeg værdsatte denne beslutsomhed og storfyrstens beredvillighed til at dele den fælles ulykke, og idet jeg først og fremmest stolede på Skaberens nåde, gav jeg ordre til, at redningsbåden skulle sejle uden storfyrsten. Løjtnant Tudeer, idet han kunne svensk, stabskaptajn Khokhlov med logbøgerne, kortene samt en række syge: i alt otte personer. Da de med held, omend med besvær, var blevet bragt i land, forsøgte redningsbåden nu to gange at sejle ud igen til fregatten, men den var blevet kastet op på stranden, og herved viste den sig at være blevet beskadiget i sine luftkasser og derved blev den sat ud af spillet.

På dette tidspunkt besluttede de lokale fiskere at komme os til hjælp, og først én fiskerbåd, og senere en til, og siden en til, havde mod til at sejle fra land ud mod fregatten.

Da det i mellemtiden var lykkedes at bringe raketten med linen op på fregattens dæk, kunne en række trosser blive bragt ind til bredden, til sidst også en 8-tommer tyk trosse, som blev fastgjort både på fregatten og på land. Men de tynde liner, som skulle muliggøre bådens transport langs trossen, blev bragt i uorden til trods for, at de var lavet af manillatrosse. Da fik løjtnant Tudeer, som nu var på land, den lyse idé igen at tage fregatchaluppen i brug, og prøve at lade den sejle frem og tilbage mellem stranden og fregatten ved hjælp af to yderligere sådanne liner, og uden hjælp fra ottetommertrossen. Dette forsøg kronedes med held. Selvom chaluppen hver gang sejlede i en stor bue, og til trods for, at den hver gang fyldtes med vand til stor fare, lykkedes det den at redde over halvdelen af besætningen ved at foretage omkring 15 sådanne ture, hvor den tog imod fra 20 til 30 mand hver gang. Underløjtnant Osteletskej ønskede ikke at forlade den chalup, der var blevet stillet under hans kommando, og sejlede vistnok elleve gange frem og tilbage mellem stranden og fregatten, idet båden til stadighed blev overhældt med søer, og han selv to gange blev kastet overbord. På den første af disse ture med chaluppen blev Storfyrst Aleksej Aleksandrovitj, fløjadjutant Schilling, de herrer Veselago, Metjin, intendanturløjtnant Gessen med pengekasten og bøgerne, en såret [s. 267] kanonkommandør og fjorten matroser bragt i land. Da var klokken omtrent halv tre eftermiddag. De mænd, som stod på øverste dæk, og som var i færd med at bygge flåder, var kravlet op i nettet og fulgte med i chaluppens tur ind mod land. Da de så, at storfyrsten var blevet bragt ind på stranden, tog de deres huer af og slog korsets tegn. Da de så, at chaluppen nu havde held med at bringe folk ind til land, holdt de inde med deres forsøg på at bygge andre midler til at bringe os ind på land. Således begyndte man også at hale en redningsstol frem og tilbage mellem fregatten og stranden, som også var blevet tilvejebragt af redningsbådsmandskabet; men ved det første forsøg gik den ende, der var fastgjort til land, i stykker, og vi blev meget glade, da det lykkedes os at trække søkadet Prianishnikov og matros Maslennikov, som allerede var nået halvvejs frem til land fra fregatten, tilbage til fregatten, og som var blevet udsat for stor fare, da de faldt ud af den. Vi prøvede ligeledes at bygge en drage for at få en line bragt i land, men dette mislykkedes. Matros Zhmurko meldte sig til at bringe linen ind til stranden og begyndte at svømme ind mod land. Men strømmen trak ham til siden, og han blev trukket tilbage til fregatten. Hele denne tid fortsatte vinden med at blæse med uændret kraft, og bølgerne, som brød mod fregatten, medførte at der trængte vand ind gennem kanonportene, og besætningen blev uafsladeligt overskyldt. Bølgeslagene mod fregatten fortsatte, og fregatten blev rystet i hele sin konstruktion, og begyndte at give sig på langs af skroget. Disse vridninger i skibet blev til sidst så kraftige, at vi begyndte at frygte for, om fregatten ville knække over i to dele. Skibet blev ved med at tage vand ind, og der var nu også vand i maskinrummet. Omkring klokken tre ankom på fregatten til vores ikke så ringe forbavselse på en af fiskerbådene assistenten for chefen for redningsstationerne i Vestjylland, Herr Andersen; han var overbevist om, at inden det blev nat, hvor man ville skulle indstille overførslen, ville ikke mere end halvdelen af besætningen være reddet, og derfor var han kommet for at råde os til at bruge alle forhåndenværende midler for at lade fregatten krænge med dækket ind mod land, idet han sagde, at efter hans tidligere erfaring ville fregatten lægge sig [s. 268] med dækket vendt mod havet, hvorved alle mand uundgåeligt ville blive skyllet over bord, og fregatten blive slået endeligt i stykker, idet netop dækket først ville blive knust, da det er svagt sammenlignet med skibets øvrige skrog. Inden da var besætningen begyndt at smide kanoner overbord fra skibets bagbords side, for at de ikke skulle rovse om i skibets styrbords side, hvorved vi allerede delvist var begyndt at følge dette nyttige råd. Men ved Guds nåde aftog vinden efter klokken 3, og transporten kunne nu foregå mere effektivt. Omkring klokken 5 var der højst 200 mand tilbage på fregatten, og der var ikke mere end 100 favne til land. Da opstod der håb om, at

alle ville nå land til natten. Den lille barkasse, som var blevet firet af fra stævnen ved løjtnant Dekas snarrådighed og snilde, gennemførte kun en tur ind til land, idet det første forsøg viste, at det var risikabelt at sende to fartøjer ind i for tæt afstand til hinanden. Seks af flåderne, som var blevet fremstillet af personel af lavere grader og officerer, blev ikke anvendt, og kun fire blev kastet over bord. Efter at chaluppen klokken halv syv for sidste gang var sejlet fra fregatten, inspicerede jeg sammen med kaptajnen og ældste officer alle skibets dæk. Det var hårdt at gennemføre denne sidste inspektion af denne på alle måder glimrende fregat, og det var sørgeligt at skulle tage afsked med den, selvom den var tom og halvvejs ødelagt. Ud over os satte de to bådsmand sig i den sidste båd, hvilke fik ordre til at tage flaget agter, og vi nåede stranden også efter at være blevet overskyldt af søer, og kom i land med hjælp fra lokale beboere og matroser, som kom os løbende i møde. Kort herefter begyndte mørket at falde på. Efter således at være kommet godt i land, afholdt vi straks en taknemmelighedsbøn i strandkanten, hvorefter vi holdt en mindehøjtidelighed for vore druknede kammerater. For natten kunne de lokale beboere, modsat hvad vi forventede, finde nattely i de små huse til alle besætningsmedlemmer, såvel til officerer som til underordnet mandskab. På den måde endte denne så hårde dag for os. Til sidst regner jeg det for min forpligtelse overfor Deres Højhed at bevidne, at successen i redningen af mandskabet skal tilskrives koldblodigheden og snarrådigheden hos fregattens kommandant, fløjadjudant Kræmer, beredvilligheden og selvpofrelsen hos ældste officer, næstkommanderende kaptajnløjtnant Jermolaev og alle de herrer officerer, samt det [s. 269] underordnede mandskabs eksemplariske opførsel i løbet af hele denne dag, som begyndte klokken tre nat, og som sluttede ved solnedgang den 13. Løjtnanterne Zarin og Yxkulls død, disse fremragende officerer og glimrende unge mænd, udgør for os og for vores flåde et uvurderligt og tungt tab.

Danskerne, som bebor fiskerlejet Harboøre, viste os stor deltagelse og megen næstekærlighed og fandt husly til alle, ganske uagtet det store antal officerer og folk af lavere rang. Hele besætningen blev indlogeret i de stedlige indbygges huse over en strækning af 14 verst [1 verst er 1,067 km] fra det sted skibet forliste. Desværre er fregattens beliggenhed og tilstand en sådan, at det næppe vil være muligt at få den fri og bjærge den selv ved de yderste anstrengelser og midler”.

Kaptajn Kræmers rapport

Fregatten Alexander Nevskijs øverstkommanderende, fløjadjudant, kommandør Kræmer skriver i sin rapport til Hans Kejserslige Højhed Storfyrst [Konstantin] Generaladmiralen:

”Den 21. september stod den mig betroede fregat ud fra Plymouth, og snart fik vi en stærk vind fra NØ, som tog yderligere til den følgende nat. Vi nåede Dover kl. 2 om eftermiddagen, og om aftenen den 10. sejlede vi forbi fyrskibet Galoper og satte kursen mod Nordsøen; om morgenen den 11. slukkede vi for kedlerne og fortsatte for sejl i medvind.

Ved middagstid den 11. (23.) september befandt fregatten sig i Nordsøen, ifølge bestikket på 53°26´ nordlig bredde og 3°24´ østlig længde, og observationer udført samme dag viste, at den sande bredde var 53°26´ N og længden 3°25´34´ Ø, følgelig var unøjagtigheden i beregningerne kun 4 mil mod Ø [Fejl i den trykte russiske rapport: Der er kun ca. 0,8 sømil mellem de to nævnte positioner og ikke 4 sømil]. Dette forhold, som mindede om omstændigheder, der havde forekommet gentagne gange under hele sejladsen, særligt ved indsejlingen til den Engelske Kanal, da vores observationer, efter 7 dages krydsning ved frisk vind og overskyet vejr, sluttelig viste en fejl i beregningerne på kun 20 mil, overbeviste mig om, at deviationen var beregnet korrekt, og at loggen viste rigtigt, og som følge deraf også om selve beregningen af skibets kurs.

Den 12. blev der ikke foretaget observationer på grund af overskyet vejr, og i løbet af et døgn's sejlads, som hele tiden fulgte den samme kurs for sejl, blev der [s. 270] tilbagelagt 143¼ mil. Vores gissede plads var 55°39' nordlig bredde og 4°58' østlig længde og dybden loddet til 23 favne, hvilket var i overensstemmelse med kortet. Da der på dette tidspunkt var vindstille, beordrede admiralen, som ønskede hurtigst muligt at vende tilbage til Østersøen, at fyre op under kedlerne, men som følge af en snart derefter opstået agterlig vind gav han ordre til at slukke igen, og således fortsatte vi for sejl og skød en fart på mellem 8 og 10 knob. Det var den første medvind, vi havde haft lige siden Sortehavet, og vi fandt det utilstedeligt ikke at benytte os af den; imidlertid tog vi om aftenen to reb i mærssejlet, idet vi kunne forvente frisk vind om natten. Vinden var NVtV, og kursen NØtN på kompasset og NØ 22° på kortet.

Kl. 8 om aftenen kaldte admiralen mig til sin kahyt og sagde, at han havde i sinde at foretage en kursændring mod styrbord; efter at have taget alle lodsbøgernes og kortenes (hvorpå der var aftegnet strømforhold) angivelser i betragtning besluttede generaladjutant Possiet og jeg i fællesskab at afstikke kurs ØNØ på kompasset eller 54°40' NØ på kortet. Denne beslutning tog vi, idet vi tillod en mulig fejlberregning på op til 30 mil mod Ø, det vil sige den størst mulige, og til den for os mest ugunstige side – en fejl i de beregninger, som jeg imidlertid, som jeg allerede har haft den ære at anføre tidligere, i alle fald havde stor tiltro til, især i dette konkrete tilfælde, hvor der kun var forløbet 32 timer siden de sidste observationer, og sejladsen fulgte den samme kurs.

Idet vi forudsatte, at fregattens fart ville øges med en knob, det vil sige op til 10 knob, hvis vi gik 3 streger ned på kompasset, antog vi, at vi – hvis beregningerne stemte – ved daggry ville gå forbi Hanstholmfyret, til hvilket der var 110 mil tilbage, i en afstand af omtrent 25 mil, og at vi i tilfælde af den af os tilladte fejlberregning på 30 mil mod Ø ville få det samme fyr i sigte tidligere og opnå en passageafstand på 7 mil. Ved den samme tilladte fejl i en hvilken som helst anden retning, undtagen SØ, ville kursen være endnu sikrere, men også i et sådant tilfælde skulle vi få fyret i sigte.

Derfor besluttede vi fra kl. 8 at følge den ovenfor anførte kurs indtil daggry i fuld tillid til dens sikkerhed og med den hensigt at standse ved daggry, hvis der skulle være dårlig sigtbarhed. Hele natten blæste det i stærke vindstød med regn, og tætte [s. 271] mørke skyer dækkede fra tid til anden fuldstændig himlen og horisonten; skibets fart steg op til 11 knob ved vindstødene, og søgangen var allerede temmelig betydelig.

Ved midnat natten mellem den 12. og 13. september meldte sig på vagt løjtnant Zelenoj, underløjtnant Osteletschikij og søkadet Vonljarskij, og på det tidspunkt, som man kan læse ud af logbogen, var omstændighederne følgende: Vinden NVtV (9), himlen overskyet og fra tid til anden vindstød med regn, kursen på kompasset ØNØ, farten 10½ knob. Af sejl var hejst mærssejl med 2 reb, bramsejl, fokkesejl og storsejl, klyver og forstagesejl. Den beregnede bredde var 56°45', længden 6°20'.

Kl. 2 rantes skibet af et stærkt vindstød med regn, og jeg gav ordre til at bjerge bramsejlet; bovenkrydssejlet var revet i stykker. Idet jeg havde tilbragt hele natten på broen, og eftersom der ikke var nogen lys i sigte, gik jeg efter vindstødet for en kort stund ned i min kahyt efter at have givet ordre om at gøre klar til lodskud samt undlade at hejse bramsejl uden ordre derom. Men jeg havde næppe nået at sætte mig i min kahyt, da den vagthavende søkadet kom for at sige, at der var et skib i sigte til bagbord. Jeg løb straks op på broen og så virkelig til bagbords side, omtrent 2 streger fra kursen et hvidt lys, som jeg antog for at være en dampers mastelanterne, ikke desto mindre sendte jeg med det samme vagthavende styrmandsofficer sekondløjtnant Levitskij af sted for at undersøge, om der på vores vej skulle være et permanent fyr, mens jeg selv blev på broen i forventning om snart at se enten damperens røde eller grønne lys og i overensstemmelse hermed beslutte til hvilken side kursen skulle drejes for at undgå et sammenstød. Snart

kom Levitskij tilbage med den melding, at Lindesnes og Hanstholm Fyr begge var roterende og Oksøys med blinkende lanterne; dette beroligede mig imidlertid ikke, eftersom det lys, vi havde i sigte, på trods af, at det bevægede sig op og ned, alligevel havde ringe lighed med en skibslanterne og nærmede sig langsomt, mens det samtidig var for lavt og lille til at være lyset fra et fyr. Derfor befalede jeg at ændre kursen to streger til bagbord og gik selv hen til kortet for endnu engang at se efter, hvilket fyr vi kunne tænkes at få i sigte, og idet jeg ikke fandt et eneste, undtagen Agger, ønskede jeg endnu engang at se efter, om [s. 272] ikke det var en damper, før jeg vækkede admiralen. Derfor gik jeg op på broen og beordrede at ændre kursen med endnu en streg til bagbord for at få lyset på styrbords side, mens vi orienterede os; således ville det være sikkert, selv hvis det var et fyr på den jyske kyst. Samtidig befalede jeg at bjerge storsejl og fokkesejl for at reducere farten og ikke lægge dem på vanterne, idet jeg havde i sinde at sejle for bidevind på bagbords hals, for derefter selv at hente admiralen. Mens fokkesejlet blev bjerget, så jeg pludselig til styrbords side under de tætte, sorte skyer en mørk stribe ikke langt fra fregatten og gav straks kommandoen: "styrbord helt over", med risiko for at miste topstængerne, men i samme øjeblik stødte fregatten hårdt imod med stævnen, og søen, som ramte hele bagbords skibsside, skyllede mod skanseklædningen. Da gav jeg straks ordre til at sætte mærsefaldene og beordrede alle mand på dæk – og befalede at fire robådene af og tænde under kedlerne. Dette fandt sted præcis kl. 1/23 om morgenen den 13./25. september, og fra det øjeblik vi første gang fik lyset i sigte, gik der næppe omtrent 10 minutter.

Efter det første stød fulgte det andet, som var endnu stærkere, og derefter det tredje. Admiralen, alle officerer og besætningen styrtede øjeblikkeligt op på dækket, og jeg gav ordre til at finde reb frem. Stødenes kraft, vindens pres mod skibssiden og kystens nærhed efterlod fra første øjeblik ingen tvivl om, at fregatten var gået på grund i en grad, så der ikke var det mindste håb om at få den fri, og det eneste, der stod tilbage at gøre, var uden tøven at forberede de nødvendige midler for at redde besætningen og drage forholdsregler, for at fregatten i tilfælde af, at vinden eller strømretningen skulle skifte, ikke ville drive ud på dybt vand med hele besætningen og ødelagt bund, derfor gav jeg ordre til at affire bagbords luvartsanker, idet jeg dog befalede at holde stopperen åben, således at kæden ikke ville sprænges i tilfælde af, at fregatten skulle dreje sig ved vindens pres.

Stødene var så kraftige, at der med fuld udrigning var fare for, at masterne selv ville vælte eller lægge fregatten over på siden, derfor måtte vi give afkald på tanken om at affire robådene fra stævnen, og admiralen gav øjeblikkeligt ordre til at kappe masterne. Dette blev udført så behændigt, at stormasten et kvarter senere fløj over bord, og derefter også fokkemasten, idet kun en person fik klemt en [s. 273] finger, og endda uden at tovværket blev nævneværdigt beskadiget. Mesanmasten fik lov at blive stående for indeværende, så det var muligt at fire bådene ned, eftersom disse ville forsvinde, hvis masten faldt, idet de havde taljeløberne fra daviderne fastgjort på denne.

Admiralchaluppen i styrbords læside blev firt af uden vanskeligheder, men luvsidens blev slået i stumper og stykker på få øjeblikke. I mellemtiden svingede mesanmasten frem og tilbage og var ved at brække dækket op, hvorfor den blev kappet, og lige så heldigt som de andre. Vandet begyndte snart at strømme ind i fregatten med stadig større kraft; stødene mod styrbords side og under stævnen var så heftige, at kedlerne i maskinen satte i bevægelse, og maskinrammen sprang, mens skrueakslen gik ud af den korrekte stilling. Der var fare for, at kedlerne ville sprænges og dampen derved forbrænde mange mennesker, og eftersom maskinen af de ovenover anførte årsager ikke kunne være til nogen som helst nytte, blev der slukket for kedlerne.

I mellemtiden, for at gøre opmærksom på vores ulykkelige situation inde på land, blev der skudt med skarpt fra kanonerne, og under dette forehavende blev matros Bobrov, idet han var ved at lade kanonen, som følge af for tidlig affyring kastet over bord

med en afrevet højre arm under albuen og med brækket venstre arm og afrevne fingre. I en sådan tilstand, og oven i købet var han faldet i vandet i luvsiden, måtte han nødvendigvis drukne, men løjtnant Zarin kastede sig med den for ham karakteristiske dristighed øjeblikkeligt over bord og fik trukket matrosen op af vandet. Samtidig har jeg den ære at forklare, at det, som følge af det på dækket herskende kaos af takkelage og rester af mastearrangementet, ikke havde været muligt at skubbe kanonerne tilbage for at lade dem, men at det blev nødvendigt at gøre dette, så vi lod en mand lade kanonerne ude over skibssiden.

Fregatten huggede stadig mere voldsomt som følge af, at søerne bevægede den nærmere mod land; ankertovet gik over bord lidt efter lidt, og da den nåede helt til indenbords ende, sprængtes det med det samme, hvoraf man kan udlede, at fregatten var drevet i hvert fald 100 favne tættere på land, efter at ankeret var blevet firet af. Så blev et andet anker firet af, med såvel det formål [s. 274] at lette stævnen, som med det samme formål, med hvilket det første blev kastet.

Nu var der tilbage at lette fregatten og forberede sig på en overførsel af mandskabet, som det imidlertid ville være ufornuftigt at inkludere sig på før daggry, idet vi ikke vidste, hvor vi befandt os, og hvilken beskaffenhed kysten havde. For at opnå det første begyndte vi at kaste kanoner overbord agterfra til luvart, for at fregatten under ingen omstændigheder skulle krænge væk fra land; samtidig kastede vi kanonkugler og granater overbord. Der blev i alt bortkastet 9 kanoner, heriblandt en riflet 8-tommers – alt foregik uden uheld, ikke en eneste person kom til skade takket være de herrer artilleriofficer sekondløjtnant Derjazjinskijs og løjtnanterne Deks og Tudeers samt baron Yxkulls lederevner. Forberedelserne til redningen af mandskabet bestod i at klargøre en chalup med bugter af tynde liner; at bygge store flåder af overskydende master og stænger, forskellige stumper, luger og ankre; samt at affire "sekseren" fra stævnen. Der var udpeget officerer til hvert fartøj og hver flåde, og én officer, nemlig baron Yxkull, blev udpeget til pumperne med ordre om løbende at rapportere til mig personligt om lækkens omfang, som voksede hele tiden, især gennem stævnørøret. I mellemtiden fik skibets intendanturløjtnant Gessen ordre om at bringe en del af provianten og ankre med vand op på dækket for at stille besætningens sult i det tilfælde, at det skulle vise sig umuligt hverken at få adgang til proviantlasten eller nå ind til land; ligeledes skulle han kontakte alle regnskabsførere og bringe alle bøger op på dæk, mens ældste styrmand fik ordre om at bringe logbøger, kort og instrumenter på dæk; de to læger var på dette tidspunkt i færd med at foretage en amputation på matros Bobrov på grund af en voldsom opstået blødning.

Da alle de ovennævnte ordrer var udført, fik besætningen lov til at gennemføre morgenskafningen.

I mellemtiden kom det længe ønskede daggry, og vi fandt os selv næsten i brændingen, i 2½ kabellængders afstand af en lav odde, bag hvilken man kunne se havet; senere fik vi at vide, at vi var gået på grund ved fiskerlejet Knopper, at havet, vi havde udsyn til, var Limfjorden, og følgelig, at det vuggende lys, vi havde haft i sigte, var fyrskibet i Agger Kanal i indsejlingen [s. 275] til Limfjorden, hvis oplysningsradius i beskrivelsen af eksisterende fyr opføres som 9 mil. Vi stod i en afstand af omtrent 7½ mil fra det, følgelig havde vi tilbagelagt omtrent 1½ fra det øjeblik, vi havde fået det i sigte første gang, hvilket stemmer overens med mine antagelser om, at der fra det øjeblik gik omtrent 10 minutter, idet farten var 10 knob.

Med vores nuværende kendskab til stedet, hvor vi forliste, og idet vi fører sejladsen tilbage med udgangspunkt i dette sted, viser der sig følgende: 1) At vi, kl. 8 om aftenen, da vi ændrede kursen, i virkeligheden befandt os 40 mil mod SØ fra den beregnede position, og at vi igennem 32 timer var blevet ført så langt væk af strømmen, hvilket er fuldstændig i modstrid med lodsboernes anvisninger, men ikke overrasker de

lokale indbyggere det mindste, idet de fortæller, at de altid efter en storm fra SØ forventer skibsforlis, og sjældent tager fejl (engang i oktober for nogle år siden gik 14 skibe på grund ved deres kyst på én gang), eftersom en sådan storm driver vandet sammen, og i tilfælde af efterfølgende frisk vind fra N stiger vandet i en grad, så hele odden, ved hvilken fregatten gik på grund, oversvømmes. Det er forunderligt, at der med en sådan tingenes tilstand på dette sted ikke er bygget et stort fyr med kraftig lysstyrke.

2) I det øjeblik vi fik fyrets lys i sigte, befandt vi os omtrent 2 mil fra land, og følgelig, havde vi endda (selvom vi ikke havde tilstrækkelig grund hertil) straks lagt om til bidevind – i øvrigt ville vi med vores fart under alle omstændigheder alligevel have fortsat i hvert fald med ½ mil – ville vi være gået forbi kysten i en afstand af 1½ mil, og stærkt underdrejet, og så ville vi alligevel være gået på grund måske en time senere og nogle mil længere nordpå.

3) At hyppige lodskud ville have været nyttesløse, idet dybden på hele fregattens virkelige vej var den samme som på den beregnede, og ved selve kysten er den 15 favne, som også på det beregnede punkt.

Efter at jeg nu har fremført disse bemærkninger, vil jeg fortsætte beskrivelsen af forliset, og her er det mig særligt glædeligt at bringe til Deres Kejserslige Majestæts kendskab alle de heltedige [s. 276] gerninger, som jeg var vidne til. Jeg kan ufortøvet sige, at hver enkelt officer og hver enkelt matros udførte deres pligt og mere endda; hvis nogle navne forbliver unævnt og nogle episoder ubeskrevne, er det kun, fordi jeg ikke vover at gøre denne indberetning for lang.

Ved daggry befandt vi os uden master, med beskadiget maskine, med en kraftig læk og med en dybde på 18 fod rundt om hele fregatten. Kysten var lav og sandet, og en kolossal brænding slog imod den; en enkelt fiskerbåd var trukket op på bredden, og der var enkelte mennesker og huse at få øje på.

Følgelig kunne vi ikke forvente i det mindste hurtig hjælp fra den side, og idet vinden friskede op, var vi nødt til selv at forsøge at etablere en forbindelse til land. Derfor fik underløjtnant Osteletskej, med admiralens samtykke, ordre til at tage af sted i admiralchaluppen med bugter af tynde sammenbundne liner og forsøge at kæmpe sig igennem brændingen ind til land. Denne chalup er bygget i England i 1865, har luftkasser og udmærker sig ved elegance og soliditet.

Underløjtnant Osteletskej udførte opgaven på fortræffelig vis, men ulykkeligvis blev båden bordfyldt af en sø i brændingen, alle årerne blev revet væk og en matros, Sjirov, skyllet overbord, hvorfor han, Osteletskej, var nødsaget til at kappe linen for ikke at miste alle mand. Båden blev derefter kastet ind mod bredden og trukket op på land med hjælp fra nogle fiskere, der var nået frem på det tidspunkt. Matros Sjirov druknede.

Snart opdagede vi, at der var ført en redningsbåd frem på bredden. Imidlertid vovede man ikke at sætte den i vandet; i stedet blev der efter nogen tid inde fra land affyret en raket, som faldt i vandet langt fra fregattens hæk. I mellemtiden bad løjtnant baron Yxkull, hvis høje ædelmod og heltedige dristighed altid har overgået de mest rosende ord, mig om tilladelse til at tage af sted i sekseren med frivillige folk; jeg gav ham til hverv at gøre sekseren klar, idet han skulle surre ankre fast på dens udvendige side og medtage en tilstrækkelig lang bugt [s. 277] af tynd line, men ikke sætte fra fregatten uden min ordre. Mens dette blev gjort, blev der fra land affyret endnu en raket, som faldt i vandet ikke langt fra fregattens stævn; i det øjeblik gav jeg ordre til sekseren om straks at sætte fra fregatten og fange raketens flydende hale. Løjtnant Zarin, hvis heltedige sjæl aldrig har kunnet modstå fristelsen til at kaste sig ud i en hvilken som helst fare, bad mig også nu om tilladelse til at springe i sekseren, hvilket jeg tillod, idet jeg ikke havde i sinde at lade den gå ind til brændingen, mens løjtnant Lang, som var løbet efter en oliefrakke, måtte se sin plads optaget, da han vendte tilbage og kun derfor blev tilbage på fregatten. Junker

Fritjero var også på vej ned i sekseren, men blev overhalet af kvartermester Nikiforov. Således satte sekseren fra med løjtnant Zarin ved roret, med løjtnant baron Yxkull, kvartermester Nikiforov og Odintsov, og med tre matroser ved årerne for at indfange raketten, men desværre begyndte man inde på land at hale den hjem, hvilket ledte båden helt ind til brændingen, hvorfor jeg befalede den at vende tilbage til fregatten. Men de ombordværende officerer bad om tilladelse til at fortsætte, idet de mente, at båden var så langt fra fregatten, at de næppe ville være i stand til at ro tilbage, og at det var nødvendigt på en eller anden måde at etablere en forbindelse med kysten for, inden den følgende nat, at nå at redde i det mindste en del af besætningen. Jeg gav dem tilladelse til at fortsætte, så meget desto mere som båden udviste en vis sandsynlighed for at kunne nå ind til kysten (om Sjiilovs død fik vi først senere besked). Men ikke så snart var sekseren nået ind i brændingen, før den øjeblikkeligt kæntrede og alle mand blev kastet ud af den; løjtnant Zarin gik til bunds med det samme, mens de øvrige kæmpede længe uden noget som helst håb om hjælp, eftersom vi ikke havde en eneste chalup tilbage. Baron Yxkull, kvartermester Odintsev og matros Poljakov druknede til alles sorg; matros Moisejev blev reddet op på land, mens kvartermester Nikiforov og matros Malkov ved søernes og strømmens virkning blev ført ud mod fregatten, hvorefter Malkov blev ført ind mod skibssiden, hvor han blev reddet, mens Nikiforov atter drev ind mod land og endelig blev trukket op [s. 278] i betragtelig afstand fra fregatten efter en meget lang kamp.

Efter dette mislykkede forsøg forsøgte vi at sætte en tyr i vandet med et reb fastgjort til halen, men den blev viklet ind i mastestykker og stumper og gik til bunds. Matros Zjmurka meldte sig til at svømme ind til land med reb, men han blev også ført til den modsatte side, og derfor blev han trukket tilbage til fregatten. Vi forsøgte at sende drager op, og også raketter, men uden held. Imens var løjtnanterne Dek, Vinsjnjakov og Hans Kejserlige Højhed Storfyrst Aleksej Aleksandrovitj og andre officerer i fuld gang med at bygge tømmerflåder, som de var udpeget til at have kommandoen over; og de bad flere gange om tilladelse til selv at afprøve dem, men admiralen og jeg gav ikke tilladelse, da vi var overbeviste om, at de ville kæntre.

Ved middagstid blev der omsider igen affyret en raket, som faldt ned tæt ved hækken; da sprang matros Masljannikov i vandet og fik, til alles glæde, fat i den. Vi fastgjorde straks tampen til fregatten, og idet vi bandt stadig tykkere reb til, kunne vi endelig sende 8-tommers kabeltove ind til land.

Omtrent klokken 1 om eftermiddagen ankom en redningsbåd til fregatten, og eftersom det blev meddelt os, at den ikke kunne tage mere end 8 mennesker, sendte jeg først de syge og løjtnant Tudeer af sted, idet han kunne svensk, med hvilket sprog han kunne tale med fiskerne; men båden blev skadet og sejlede ikke mere. Ved hjælp af de fra os medtagne kabeltove blev der nu etableret en forbindelse med kysten, idet der blev bundet meddelelser fast til rebene, og samtidig blev der afsendt en redningsstol, som løb på et stræktov. De første, som meldte sig til at afprøve denne metode, var søkadet Prjanitjnikov og igen samme matros Masljannikov; de kæntrede midt i brændingen og forhaleren sprang, så trak vi dem tilbage til fregatten, mens de var i stor livsfare.

Der var ét middel tilbage til redningsarbejdet, og det var vores egen admiralchalup, men den havde mistet årerne. Men så fandt underløjtnant Osteletskej på at benytte de til kysten indførte reb og satte båden i vandet med sig selv og underofficer Tarakanov, [s. 279] og vi trak chaluppen ud til fregatten fyldt med vand. Vandet blev pumpet ud, og vi anbragte i båden nogle syge, ældste styrmandsofficer med kort og logbog, samt intendanten med pengekassen og skibets mønstringsprotokoller og sendte dem af sted mod land, hvortil de blev trukket ved hjælp af tovet. Hans Kejserlige Højhed, som generaladjutant Possiet foreslog at sejle ind med båden, nægtede på det bestemteste dette, idet han ikke ønskede at være blandt de første, som forlod fregatten.

Løjtnant Dek bad i mellemtiden om tilladelse til at sætte barkassen i vandet fra stævnen; denne vanskelige opgave fik han tilladelse til og udførte den glimrende uden hverken master eller davider til rådighed.

Så snart alle var sprunget i land fra chaluppen, blev den atter trukket tilbage til fregatten, og klokken 2½ om eftermiddagen indvilligede Hans Kejslerlige Højhed endelig i at forlade fregatten, da det stod klart, at der også var håb om at redde de øvrige.

På dette tidspunkt ankom det første fiskefartøj og efter den endnu én; admiralchaluppen fortsatte med at sejle ud til fregatten uden folk, kun med underløjtnant Osteletskej, som foretog 11 sejlads mellem kysten og fregatten og hver gang blev overskyldt af brændingen og med fare for sit liv, hvis tovet skulle springe. En lignende metode blev forsøgt også med barkassen, men efter den første sejlads sprang tovet, og båden blev skadet og trukket op på land; chaluppen, derimod, sejlede lige indtil aften og medtog hver gang mellem 25 og 30 mennesker uden at få en skade. Antallet af fiskerbåde steg snart til 6 og redningsarbejdet begyndte at forløbe ganske vellykket, om end ikke så komfortabelt, idet båden hver gang blev overskyldt af brændingen og kastet ind mod land, hvorfra andre straks kastede sig i vandet for at redde deres kammerater.

Løjtnant Tudeers tilstedeværelse på land var yderst gavnlig for os, eftersom vi i særdeleshed ahang af ham til at samle fiskerne og organisere redningsarbejdet.

Omtrent klokken 6½ om aftenen var hele besætningen blevet reddet, hvorefter admiralen og jeg inspicerede alle dæk, og da vi af mængden af vand i maskinrummet og ved fregattens øvrige tilstand overbevistes om, at det var nyttesløst at forblive længere ombord, besluttede [s. 280] vi at forlade den. Med os forlod fregatten:

næstkommanderende kaptajn løjtnant Jermolajev, som hele tiden havde været min virksomme medhjælper overalt, idet han havde holdt øje med, at alle befalinger var blevet udført korrekt; især var vi ham den vellykkede kapning af masterne skyldige. Sammen med os forlod fregatten desuden to frivilligt tilbageblevne bådsmand med flagene i hænderne og 1 artilleriunderofficer. På land blev admiralen mødt af indbyggere og besætningen, som stod forrest og hilste ham med hurraråb, og han befalede straks at sige en takkebøn med knæfald og derefter en sjælemesse for de døde kammerater: 2 officerer, 1 underofficer og 2 matroser. Efter dette blev besætningen kontrolleret, og det viste sig, at de døde var: løjtnanterne Zarin og baron Yxkull, kvartermester Odintsov, matroserne Sijilov og Poljakov. Matros Bobrov havde mistet en arm, og matros Kotjanov en finger; de var begge sendt med de andre syge til byen Lemvigs lazaret.

Endelig blev besætningen delt op i hold og taget til sig af landsbyernes indbyggere, som gav dem mad og husly, og det blev befalet at møde op næste morgen ved forlisstedet for at bjærge bagagen.

Om natten løjede vinden af og derfor var det først og fremmest besætningens bagage der blev bjærget den følgende morgen; snart friskede vinden imidlertid igen op, og det blev farligt at sende bådene af sted, men i løbet af hele den næste dag, det vil sige den 15., nåede vi at bjærge alt, hvad der var vådt og tildels ødelagt; i den forbindelse er jeg især kaptajn løjtnant Jermolajev og løjtnant Visjnjakov tak skyldig. Derefter bjærgede vi geværer, ammunition og forskellige andre genstande. Ældste styrmandsofficer nåede at bjærge alle kort, bøger, kronometre og instrumenter.

Fregatten sank i mellemtiden stadig længere ned i sandet, og vandet i den steg for hver dag; i dag viste det sig, at den sad i 11 fod sand, og vandet var nået op til beboelsesdækket. En repræsentant for et bjærgningssselskab, som ankom i dag fra København for at bese fregatten, meddelte, at det er ganske umuligt at bjærge den, hvorom der, til min største beklagelse, ikke hersker den mindste tvivl.

[s. 281] I dag sender jeg det første hold på 200 mand til Århus.

Idet jeg afslutter denne indberetning, skal jeg endnu engang bevidne besætningens udmærkede opførsel i almindelighed og i særdeleshed henlede Deres Kejserslige Højheds høje opmærksomhed på 3 brave bådsmand: Aleksej Ivanov, Aleksandr Bezsonov og Ivan Maksimov, som viste besætningen et eksempel ved deres mod og ved hurtig udførelse af befalinger, samt alle artilleri-underofficerer, som befordrede en så vellykket overbordkastning af kanoner, tildels mens det stadig var mørkt og med ophængte hængekøjer på dækket”.

[Undersøgelseskommissionens spørgsmål til generaladjutant Possiet, fra midten af s. 281, O.a.]

Undersøgelseskommissionen, med vice-admiral Behrens som formand og kommandørerne Golovatjov og Pilkin, som medlemmer, stillede følgende spørgsmål til generaladjutant Possiet: Hvorvidt han havde noget at tilføje til de af ham i rapporten allerede udtalte betragtninger vedrørende følgende forhold:

- 1) Er det korrekt, at kursen blev ændret den 12. kl. 8 om aftenen, således at man lagde sig ind under Hanstholm Fyr for, med det i sigte, at indsejle i Skagerrak?
- 2) Hvorfor blev dybden i løbet af 38 timer efter beregningerne fra det sidste observationspunkt kun loddet en gang, al den stund lodskud dog i mangel på observationer var den eneste metode til at orientere og forvise sig om, at sejladsen var sikker?
- 3) Idet De kl. 8 om aftenen den 12. besluttede at gå ned i Skagerak, og idet De i den forbindelse tillod en mulig fejlberetning som følge af strømmen på op til 30 mil, havde De da ikke derudover særlige betragtninger vedrørende sejladsens hastværk, foruden det i rapporten allerede udtalte ønske om at forkorte sejladsen med 30 mil, for derved at få Skagen i sigte i dagslys?
- 4) I Deres rapport er det anført, at det forestod fregatten, da den nærmede sig indsejlingen til Skagerrak, enten at fortsætte efter kurs NNØ og, når man fik Lindesnes Fyr i sigte, at sætte kurs mod Skagen, eller at ændre kursen tidligere og lægge sig ind under Hanstholm Fyr på den jyske halvø og, når det var i sigte, at gå ind i Skagerak. Hvorfor forekom begge disse kurser, ifølge generaladjutant Possiets forklaring, [s. 282] under de for sejladsen særlige omstændigheder, lige sikre, når man dog ikke havde observationer den 12. og ikke havde taget lodskud, og hvordan kunne man under disse omstændigheder tillade en mulig unøjagtighed i fregattens placering på op til 30 mil? Ifølge lodsøgernes anvisninger ville det sikreste være at gå mod Lindesnes, og, når man var nået til kanten af det 30 favnes dyb, der omgiver Hanstholm Fyr i en afstand af 17 mil, at gå ned i Skagerrak. I lodsøgernes står der ligeledes, at man bør undgå den jyske kyst mellem Blåvands Huk og Skagen under alle vindforhold, undtagen fralandsvind. Ligeledes står der i lodsøgernes, at man, når man er gået forbi den nordøstlige spids af Dogger Banke, bør holde så langt mod vest som muligt, for at modstå virkningen af enhver østlig strøm, for den jyske kyst er lav og først synlig, når skibet er helt tæt på.
- 5) I sin rapport fremfører generaladjutant Possiet, at man ikke på baggrund af den på det tidspunkt herskende vindstyrke eller retning, som havde været således, siden fregatten indsejlede i Nordsøen, kunne have forudset nogen usædvanlig, stærk strøm i nogen retning. Men tog De højde for, at fregatten, da den gik ind i Nordsøen, fik den første vind fra NV¹/₄ efter to ugers vedvarende vind, som havde blæst i retning mellem NØ og SØ i to uger, som det fremgår af logbogen?

- 6) Hvad angik strømretning og strømstyrke lod generaladjutant Possiet sig først og fremmest vejlede af den på kortet angivne flod og ebbe på forskellige tidspunkter, og antog, at en gennemsnitlig strøm burde føre fregatten mod NØ; imidlertid tog han, for at fastslå kursens grad af sikkerhed, retning ikke mod NØ, men stik Ø, mod den jyske kyst. I lodsøgerne står der ikke desto mindre, at mellem Jyske Banke og den norske kyst løber strømmen som regel mod vest, selv ved vestenvinde, og samtidig løber strømmen mod øst på selve banken; men denne østlige strøm findes kun i Skagerrak og har ingen forbindelse til det sted, hvor fregatten befandt sig på det tidspunkt: Netop på denne lokalitet løber strømmen ved nordlige og [s. 283] nordvestlige vinde mod syd langs den norske kyst, gennem Jyske Banke og ned langs den jyske kyst helt til Helgoland. I lodsøgerne står der desuden, at strømmen i Nordsøen i det hele taget er underlagt vindforholdene.
- 7) Hvorfor fastsatte De ikke den formodede unøjagtighed på 30 mil fra strømmen, som det er almindeligt at gøre vinkelret på SØ; i et sådant tilfælde ville De have sikret Dem mod den jyske kyst med en afstand af hele 30 mil og ville uundgåeligt have set, at kursen førte neden for Hanstholm Fyrs oplysningsradius, direkte ind under Agger Fyrs radius. Desuden sikrede den formodede unøjagtighed på 30 mil i beregningerne fra strømmen stik Ø i realiteten kun op mod 17½ mil fra kursen.

På disse spørgsmål svarede generaladjutant Possiet:

Som tilføjelse til min rapport til Hans Kejsers Højhed generaladmiralen og som svar på de spørgsmål, som er blevet stillet mig finder jeg det nødvendigt at sige følgende:

- 1) Af de til mig stillede spørgsmål må jeg konkludere, at de forklaringer, som jeg fremsætter i min rapport om, hvorvidt den valgte kurs NØ 54° ind i Skagerrak var sikker, forstås som om jeg kl. 8 om aftenen den 12. tillod en unøjagtighed i beregningerne på op til 30 mil og følgelig var i stor uvished om, hvor fregatten befandt sig. Sådant forholdt det sig ikke, og det var ikke det, jeg ønskede at give udtryk for, da jeg talte om de forholdsregler, jeg havde taget. Vi manglede kun observationer for den selv samme dag, vi foretog kursændringen, og siden den sidste astronomiske observation og beregning af bredde og længde, det vil sige siden middag den foregående dag, havde vi hele tiden fulgt den samme kurs under meget gunstige forhold, ved jævn vind agten ind og moderat sø. Eftersom vi således kun havde tilbagelagt ca. 185 mil, havde vi ikke nogen som helst anledning til at antage, at vores position var usikker. Kl. 8 om aftenen kunne vi antage, at vores position var 10 mil til styrbord eller lige så meget til bagbord for den virkelige placering, men ikke mere, og kursen NØ 54°, som vi fulgte kun 6 mil fra indsejlingens midte, hvis fulde bredde er 60 mil, fandt jeg ganske sikker. [s. 284]
- 2) Men eftersom vi skulle gå ind i indsejlingen om natten, var jeg nødt til, for at undgå fare, at tage højde for de værste tænkelige tilfælde, som, med de oplysninger vi havde på det pågældende tidspunkt, forekom ganske usandsynlige.
- 3) Som tilføjelse til de årsager, på grundlag af hvilke jeg fandt det valgte tidspunkt gunstigt for en kursændring og selve kursen sikker, skal jeg yderligere tilføje følgende betragtninger, som jeg ikke medtog i rapporten af frygt for at gøre den overflødig detaljeret. I lodsbogen for 1863 anbefales det ved udstikning af kursen ind i Skagerrak at følge dybdekurven med 30 favne vand. Med den Engelske Kanal

bag os og kurs NNØ¹/₄Ø nåede vi denne linje ca. kl. 8 om aftenen den 12., 85 mil fra den jyske kyst.

- 4) Idet vi ændrede kursen med tre kompasstreger mod styrbord lagde vi os tæt op ad denne linje, men således, at vi skulle gå forbi Hanstholm i en afstand ikke af 17 mil, således som denne karakteristiske linje omgiver det, men af 24. På den anden side anførte jeg i min indberetning, at... "Samtidig antog jeg, at strømmen kunne have ført fregatten mod nord, i retning mod den norske kyst, som følge af de vindforhold, som havde hersket her, før vi sejlede ind i Nordsøen". Dette beroede på følgende antagelser: den herskende strømretning i hele Nordsøen er NØ, og efter vedvarende vinde fra NØ, som vi havde haft i den Engelske Kanal, måtte vi forvente, at strømmen i Nordsøen, som af disse vinde var vendt mod SV, nu, hvor der allerede var forløbet to døgn efter disses ophør, med styrket hastighed nu igen løb mod NØ. Derfor kunne man antage, at vores gissede plads var korrekt, og hvis der blandt de to anførte mulige situationer var én, som kunne regnes for den mest sandsynlige, så var det selvfølgelig nummer to. På dette grundlag måtte vi tage os i agt for, at vi, hvis vi fortsatte kursen mod nord og lagde os ind under Lindesnes, den efterfølgende nat ville komme for tæt på den norske kyst.
- 5) Der blev hevet lod ved middag den 12., og den målte dybde, 23 favne, stemte overens med den beregnede positions dybde. Herefter fulgte vi indtil kl. 8 om aftenen [s. 285] den samme kurs under forhold, der, som jeg anførte i det 1. svar, ikke kunne give anledning til den mindste tvivl vedrørende fregattens position. Kl. 8 om aftenen med en fart på 8 knob og med en formodet position midt mellem Dogger Banke og indsejlingen til Skagerrak, hvor dybden oven i købet kun forandrer sig lidt og uregelmæssigt, forekom det overflødigt at reducere farten og brase op for at foretage lodskud.
- 6) Imidlertid blev vinden kraftigere og med den herskende vindretning var det ikke tilstrækkeligt at reducere fregattens sejlføring ved at tage reb i to mærssejl. Ifølge beregningerne skulle vi nærme os indsejlingen til Skagerrak i den fjerde time efter midnat, og på dette tidspunkt havde vi planlagt at hive loddet. Hvis man imidlertid, trods disse betragtninger, kunne sige, at det ville have været korrekt at reducere farten og kaste lod såvel før som efter kl. 8, så ville det i nærværende tilfælde næppe have tjent os til advarsel, fordi dybden langs den gissede kurs og dybden langs den kurs, som fregatten fulgte til det skæbnsvangre sted på den jyske kyst, var nærlig sammenfaldende.
- 7) Som jeg havde den ære at anføre under punkt 1 af mit svar til det første spørgsmål, forventede jeg ikke en fejlberetning på 30 mil, selvom jeg i mine overvejelser om kursens sikkerhed tillod yderligheder, som dengang forekom usandsynlige, og søgte at sikre mig med antagelser, som ville være de mest ugunstige for os. Det tidspunkt, som blev valgt til at foretage kursændringen og selve kursen NØ 54°, forekom på det tidspunkt, desforuden at den forkortede afstanden til Skagen, på baggrund af de overvejelser, som jeg anførte i punkt 3 i det samme svar, tillige mere sikker end en nordligere og senere taget kurs. Jeg havde ikke andre end de anførte årsager til at forkorte sejladsen. Selvom det allerede var efterår, og jeg ikke regnede med at være i Kronstad tidligere end den 25. september, ville det ikke være have været fornuftigt at forkorte sejladsen, og det kun med 30 mil, ved indsejling i strædet om natten med det ønske at fuldføre sejladsen hurtigere. Hvis jeg havde anset vores position for at være meget usikker og forudset en fejlberetning på 30 mil, så havde jeg fundet begge kurser, såvel den forbi Hanstholms Fyr, som den forbi Lindesnes, [s. 286] lige farlige, og ville i et sådant tilfælde slet ikke være gået ind Skagerrak om natten, men ville have afventet daggy.

- 8) Hvad angår den kurs, som var angivet som sikker ifølge lodsøgerne, så, som jeg fremførte i mit svar på det første spørgsmål, stemte vores handlinger overens med disse anvisninger. Kursen NNØ $\frac{1}{4}$ Ø førte mod Lindesnes, og når vi nåede til grænsen af det 30 favnes dyb, ville vi gå ned i Skagerak og følge en kurs, som skulle føre os 24 mil, og ikke 17 mil fra Hanstholm.

Rådet om at undgå den jyske kyst mellem Blåvand og Skagen under alle vindretninger, undtagen fralandsvind er givet i lodsbogen i beskrivelsen af sejlads langs kysten fra Horns Rev til Skagen, men også vores kurs, som gik kun 6 mil til styrbord for midten af Skagerak, hvis bredde ved indsejlingen er 60 mil, førte os i en afstand af 24 mil fra denne kyst.

I den samme lodsbog af 1863 står der (s. 37), at "det i det hele taget er bedst at holde sig så langt vestpå som muligt for at sikre sig mod enhver østlig strøm og så videre." I den forbindelse tilrådes det at holde sig på den dybdekurve for 30 favne vand, som omgiver Hanstholm i sikker afstand. Vi formodede, at vi kl. 8 om aftenen var 85 mil vest for den jyske kyst og fulgte fra dette tidspunkt den angivne linjes kurs meget tæt.

Om aftenen den 10, ved udsejlingen fra den Engelske Kanal, havde vi efter vedvarende vinde fra NØ $\frac{1}{4}$ og en frisk N, som blæste hele formiddagen den dag, en jævn NV, som stilledede af samme aften, og som om morgenen den 11., da fregatten gik ind i Nordsøen, blev til fuldstændig vindstille. Derefter havde vi i omtrent et døgn VNV og V (sand), derefter havde vi igen vindstille hele formiddagen den 12. indtil kl. 2 om eftermiddagen, og fra det tidspunkt indtil kl. 8 om aftenen igen den tidligere VNV, som gradvist forstærkedes og ved midnat havde karakter af frisk rebmærsejlsvind. Med disse forandringer i vindretningen, afbrudt af perioder med vindstille, var det umuligt at forudse en usædvanligt stærk strøm i nogen retning, og eftersom der, efter de vedvarende NØ vinde, som havde blæst siden vores indsejling i Nordsøen, var gået omkring to døgn, måtte man antage, at den stigning i vandstanden i [s. 287] den sydvestlige del af havet og, som følge heraf, en forstærket nordøstlig strøm, som disse vindforhold kunne have medført, også ville have fortaget sig.

I tilfælde af strømmens eventuelt stadigt forstærkede hastighed antog jeg, at den ville forsætte os med 30 mil, og i dette tilfælde ville vores nye kurs NØ 54° føre fregatten forbi Lindesnes i en afstand af 12 mil.

I lodsøgerne står der, at strømmen ved vesten- og nordvestenvinde løber mod syd, langs med den norske kyst, gennem Jyske Banke og langs den jyske kyst til Helgoland. Heraf må man slutte, at denne strøm dækker en ikke særlig bred stribe, og at den i øvrigt løber langs med kysten. Med fregattens fart på omkring 10 knob antog jeg, at vi ved indsejlingen til Skagerak ville befinde os indenfor dette strømområde i et tidsrum af 2 til 3 timer, og en mulig følgevirkning af denne strøm på 3 til 4 mils afvigelse anså jeg for indregnet i de 30 mil, som jeg havde henlagt mod Ø. Hvis derimod påvirkningen fra NØ-vindene, som havde været fremherskende, siden vi indsejlede i Nordsøen, stadigt fortsatte, så skulle den sydlige strøm formindske den nordøstlige og selv formindskes. Strømmen mellem den norske kyst og Jyske Banke måtte jeg tage højde for, for med den på ny valgte kurs NØ 54°, forestod det os at befinde os indenfor denne strøms rækkevidde, og i mine overvejelser regnede jeg med tiden indtil midnat. Strømmen på selve banken kunne også påvirke kursen, som ville føre fregatten ret tæt på denne banke.

Den mest almindelige strømrretning i hele Nordsøen er NØ og den gennemsnitlige af tidevandets forskellige retninger på forskellige steder er også nordøstlig, derfor var det naturligst at antage, at vi ville blive ført i den selv samme

retning. Jeg antog, at den strøm, vi havde været under påvirkning af i al den tid, fregatten siden middagstid dagen forinden havde fulgt kurs NNØ $\frac{1}{4}$ Ø, og som samtidig førte os nærmest kysten, havde retning mod Ø. Jeg havde intet som helst grundlag for at antage, at strømmen ville løbe vinkelret på den mest sandsynlige strømretning (thi strømretning og kurs var næsten sammenfaldende) [s. 288].

At sikre sig på en sådan måde, det vil sige vinkelret på kursen, bør man vel først og fremmest i farvande, hvor der ikke er nogen strøm, men hvor den findes, der viser dens retning den side, til hvilken man bør sikre sig mod tilfældigheder. Hvis man i dette tilfælde for at bestemme en ny kurs havde henlagt 30 mil på kompasstreg SØ 56°, det vil sige vinkelret på den valgte kurs, og fra dette opnåede punkt trække en linje 7 mil fra Hanstholm, så ville den være ikke NØ 54°, men NØ 48°. På samme grundlag, for at sikre sig mod den norske kyst, burde man have henlagt 30 mil ikke ad kurs NNØ $\frac{1}{4}$ Ø, som jeg gjorde, men på kompasstreg NV 36°, som var vinkelret på den valgte kurs og fra det opnåede punkt trække kompasstreg NØ 48°, som ville have ført langs den norske kyst 8 mil mod Ø fra Lindesnes Fyr, og med denne metode og en farecirkel på 30 mil ville det have vist sig umuligt at gå ind i Skagerak, hvis bredde kun er 60 mil. Havde vi reduceret fareafstanden, men samtidig beholdt den vinkelrette metode, ville det have været nødvendigt at reducere afstanden så meget, at kursen, som da skulle føres mellem de to farecirkler, ville have givet omkring 30 mil parallelt. Thi også i tilfælde af, at jeg havde brugt denne metode, ville fregatten være gået gennem indsejlingen i værste tilfælde kun 7 mil fra den ene bred og 12 mil fra den anden.

Hvis man sammenligner stedet, hvor fregatten forliste med dens beregnede position i det øjeblik, den gik på grund, viser det sig, at strømmen i 38½ time havde ført den 41 mil på kompasstreg SØtØ $\frac{1}{2}$ Ø [Syd-Øst-til-Øst-en halv streg Øst]. En sådan kraftig virkning viser, at strømmen ikke kun fandtes langs med kysten, men også i en betydningsfuld afstand fra den. Ifølge indbyggerne langs kysten havde det nogle dage før fregattens forlis stormet vedvarende fra SØ, hvorefter de sædvanligvis venter en stærk SØ strøm og med den en række forlis. På præcis samme måde kunne det forekomme, at det, før skibet endnu var sejlet ind i Nordsøen, havde stormet fra N eller NV, og at en følge af dette havde været en meget kraftig strøm tilbage til N eller NV, som ville have ført skibet i en lige så farlig situation i forhold til den norske kyst [s. 289] med den samme sikkerhedsmargen. I både det ene og det andet tilfælde kan man udlede følgende anvisninger af vores ulykke: kursen NNØ $\frac{1}{4}$ Ø bør følges, indtil skibet ifølge beregninger er indenfor en afstand af 55 mil fra den norske kyst, det vil sige, indtil det befinder sig midt mellem linjerne af det 30 favnes og 50 favnes dyb eller på ingen måde tidligere end den nordlige kant af det 30 favnes dyb, og der tage kursen ØtN indtil Hanstholm Fyr er i sigte. De ekstra 50 mil, der således vil være tilbagelagt på kompasstreg NNØ $\frac{1}{2}$ Ø vil sikre skibet mod den jyske kyst i tilfælde af en stærk sydøstlig strøm, eftersom vores tilfælde, som viste 41 mil på 1½ døgn, kan henregnes til de sjældne, og de øvrige 55 mil til den norske kyst vil sikre mod den anden yderlighed i tilfælde af en stærk nordlig strøm. Kursen ØtN går næsten midt i indsejlingen til Skagerak, og når skibets position således bestemmes efter Hanstholm Fyr, er der kun tilbage at ændre kursen efter de forhåndenværende forhold.

Det store antal rednings- og raketstationer (18) på strækningen mellem fyrene ved Lister Dyb og Hanstholm Fyr beviser, at denne kyststrækning tit er vidne til skibsforlis. I den engelske lods bog af 1863 kaldes denne del af kysten for "iron bound" [omgjort af en jernring]. Imidlertid er der på hele strækningen, som foruden

de to fyrs oplysningsradius udgør 150 mil ikke et eneste midlertidigt fyr. Man skulle mene, at hvis den danske regering anbragte sådanne to: et for at højne sikkerheden ved Horns Rev og et mod den stærke og uregelmæssige strøm på Jyske Banke, så ville den gøre de skibe, som sejler i Nordsøen, en stor tjeneste.

Da vi nu taler om fyrtårne, finder jeg det ikke overflødigt at nævne, at lyset i Agger fyrskib brændte så svagt, i hvert fald fra den retning, hvorfra vi nærmede os, at det også efter, at fregatten var gået på grund og befandt sig 7 mil fra fyret (det skulle kunne observeres i en afstand af 10 sømil), var svært at afgøre, om det var lyset fra en hytte; fra et bål, som nogle fiskere havde tændt på bredden; fra et kystfartsskib trukket op på land af mandskabet; eller netop fra et dårligt lysende fyrskib. [s. 290]

[Herefter følger hvad der tilsyneladende er et **referat af Kræmers forklaring**. Det er ikke angivet, hvem der giver referatet. O.a.]

For undersøgelseskommissionen afgav fløjadjutant Kræmer følgende forklaring: Kl. 8 om aftenen meddelte admiralen ham, Kræmer, at han havde til hensigt at ændre kursen mod styrbord. Efter at have konsulteret alle lodsboernes anvisninger og strømkort, tillod Kræmer en mulig fejlberedning på 30 mil mod Ø, det vil sige den størst mulige til den mest ugunstige side, en fejl i beregningerne, som der imidlertid var stor tiltro til, især i dette konkrete tilfælde, da der siden de seneste observationer kun var gået 32 timer, og sejladsen havde fulgt den samme kurs. Efter disse overvejelser besluttede han i fællesskab med generaladjutant Possiet at følge kurs ØNØ på kompasset eller NØ 54° 40' på kortet. I den forbindelse antog man, at hvis man reducerede med tre kompasstreger, ville farten nå op på 10 knob, og man regnede med, at Hanstholm Fyr, som på det tidspunkt var 110 mil væk, i tilfælde af nøjagtige beregninger ville være synligt ved daggy i en afstand af 25 mil, og hvis den tilladte fejlmargen på 30 mil mod Ø skulle vise sig nødvendig, ville det pågældende fyrtårn være synligt tidligere, og fregatten ville gå forbi det i en afstand af omtrent 7 mil. I tilfælde af samme fejl til en hvilken som helst anden side, undtagen SØ, ville kursen være endnu sikrere, men ville imidlertid også i et sådant tilfælde føre skibet i sigte af fyret. Derfor besluttede han og generaladjutant Possiet fra kl. 8 og indtil daggy at sejle i overensstemmelse med den ovenfor beskrevne kurs i fuld overbevisning om dens sikkerhed, og hvis man ved daggy ikke fik noget i sigte, ville man standse. Hele natten blæste det med stærke vindstød, som førte tætte, sorte skyer med sig, der af og til fuldstændigt dækkede hele himlen og horisonten. Farten blev ved vindstødene øget til 11 knob og søgangen var nu temmelig betydelig. Ved midnat natten til den 13. september trådte løjtnant Zelenoj, underløjtnant Osteletskij og søkadet Vonljarskij på vagt; på dette tidspunkt var forholdene ifølge logbogen følgende: vinden NVtV (9), himlen overskyet, fra tid til anden vindstød med regn, kursen ifølge kompasset ØNØ, farten 10½ knob. Af sejl var hejst 2 mærssejl, bramsejl, foksejl og storsejl, klyver og forstagejl. Den beregnede bredde var 56°45' N, længden 6°20' Ø. Kl. to ramtes skibet af et kraftigt vindstød med regn, og han, Kræmer, befalede at stryge bramsejlene – [s. 291] krydsbramsejlet var revet i stykker. Efter vindstødet forblev han på broen, og da han ikke kunne se noget lys, gik han for en kort stund ned i sit lukaf, efter at have givet ordre til at gøre klar til at foretage lodskud samt ikke at sætte bramsejl uden ordre herom. Næppe var han nået ned i sit lukaf, førend vagthavende søkadet kom for at melde, at der var en skibslanterne i sigte til bagbords side. Han gik straks op på broen og så ganske rigtigt cirka to streger til bagbord et hvidt lys, som han antog for en dampers mastelanterne. Ti minutter senere så han, at der foran fregatten var en lav, sandet kyst, som en voldsom brænding slog imod. Fregatten befandt sig omkring 2½ kabellængder [ca 460 meter] fra

kysten ved en lav odde, bag hvilken man kunne se havet. Senere viste det sig, at der var tale om fiskerlejet Knopper, og at det synlige hav var Limfjorden, og, følgelig, at det vuggende hvide lys var fra et fyrskip i indsejlingen til Limfjorden ved Agger Kanal. Fyrets oplysningsradius er i beskrivelser af fyrtårne angivet til 9 mil, og fregatten gik på grund omtrent 7½ mil fra fyret i sydlig retning, følgelig er fregatten fra det øjeblik, da man først fik lyset i sigte, sejlet omkring halvanden mil, hvilket også stemmer overens med Kræmers antagelse; at der gik omkring 10 minutter fra det nævnte tidspunkt, idet farten var 10 knob. Da man på nuværende tidspunkt kender til det nøjagtige sted for forliset og fra dette punkt har kunnet føre sejladsen tilbage, viser der sig følgende: 1) kl. 8 om aftenen, da kursen blev ændret, befandt fregatten sig i virkeligheden 40 mil mod SØ fra den gissede plads. En så betydelig afstand var skibet blevet ført af strømmen i løbet af 32 timer. Selvom dette er i modstrid med lodsboernes oplysninger, så overrasker det ikke de lokale indbyggere, som ifølge egne udsagn efter hver storm fra SØ forventer skibsforslis og sjældent tager fejl, hvad det angår. Engang i oktober for nogle år siden forliste samtidigt 14 skibe, eftersom SØ presser vandet kraftigt tilbage, og ved efterfølgende stærk vind fra V stiger vandet så meget, at hele odden, som fregatten forliste ved, oversvømmes. 2) I det øjeblik de fik øje på lyset fra fyret, befandt de sig omkring to mil fra kysten, [s. 292] og hvis de følgelig, uden i øvrigt at have tilstrækkelig grund hertil, straks havde lagt om til bidevind, og for øvrigt ville fregatten med dens fart uundgåeligt have fortsat i hvert fald endnu ½ mil, så ville den alligevel være gået langs kysten i en afstand af 1½ mil og stærkt underdrejet, og ville selvfølgelig alligevel være forlist, måske en time senere og nogle mil nordligere. 3) Hyppig lodkastning ville have været nyttesløs, eftersom dybden på hele fregattens sejlads var den samme som på den gissede, også helt inde ved kysten var det som på den gissede plads 15 favne.

[Herefter en gengivelse af **konsul Anthon Andersens udtalelse**. O.a.]

Ifølge lederen af redningsstationer langs den jyske kyst, Andersen, bør man tilskrive denne ulykke den usædvanligt stærke strøm, som havde hersket den senere tid. Ifølge ham forekommer lignende tilfælde af forlis på grund af strømforhold sædvanligvis efter langvarige sydøstlige og sydlige storme, fordi vinden hurtigt går over i N eller NV. Under indflydelse af det sidstnævnte forhold forekommer, ifølge ham, følgende: Vandmasserne, som først blev presset mod nord af den sydlige storm, vender med den ændrede vindretning med fornyet styrke tilbage i den modsatte retning mod syd, hvor vandmasserne på grund af det opståede fald i vandstanden, som er en følge af det store tidevand, finder endnu mere plads og med voldsom kraft løber mod den jyske kyst. Under sådanne forhold er forlis uundgåelige, hvis skibet ikke har observationer siden tidspunktet fra indsejlingen i Nordsøen og drives af stormfuldt vejr i retning mod styrbord, idet det ikke har mulighed for at komme tilstrækkeligt højt op mod vinden uden at ligge underdrejet.

Følgende personer, som gjorde tjeneste på fregatten, og som blev adspurgt under efterforskningen, ændrede i det store og hele ikke ved generaladmiral Possiets og fløjadjudant Kræmers forklaringer, men udtalte følgende: **Næstkommanderende, kaptajnløjtnant Jermolajev**, at kaptajnen i hans [Jermolajevs O.a.] tilstedeværelse på broen, kl. 8 om aftenen den 12. september, gav vagtchefen ordre til at ændre kursen med tre kompasstreger mod ØNØ, men at han ikke hørte nogen betragtninger i forbindelse med kursændringen. Da han havde modtaget kaptajnens [s. 293] ordrer gældende indtil næste morgen, gik han, Jermolajev, ned i sit lukaf, hvor han befandt sig indtil det første stød.

Hans Keiserlige Højhed Storfyrst Aleksej Aleksandrovitj udtalte, at han, efter at være kommet op på dækket, da fregatten gik på grund, befandt sig på skansen, hvor han skulle finde sig ifølge bjergningsrullen, når der var råbt "alle mand på dækket!" Herfra kunne han se lyset fra det øjeblik, fregatten var gået på grund, og det brændte svagt og var af og til svært at få øje på, hvorfor mange opfattede det som et bål. Samtidig antog Hans Højhed, at hvis lyset havde brændt så stærkt, at man fra det øjeblik, man fik det i sigte, kun havde kunnet antage det for at være et fyrtårn, så havde fregatten undgået fare. Øvrige officerers, embedsmænds, konduktørers og junkeres udsagn bekræfter skibets kommandørs udsagn.

Underofficerer: Bådsmænd Bezsonov udtalte, at fregatten gik for fulde sejl, for bagbords halse, og at alle ræerne var fuldstændigt lige. Fra det øjeblik man fik lyset i sigte til det første stød, gik der lidt mindre end ½ time; lyset var lavt og var til at begynde med kun uregelmæssigt synligt i bølgerne. De tilstedeværende gaster på bakken og på broerne, og også signalmændene og rorgængere udtalte, at fra det øjeblik, da de fra bakken fik lyset i sigte og indtil det første stød, gik der omkring en halv time. Desuden forklarede de to matroser, som stod til rors, at endnu før de havde fået lyset i sigte, havde vagtchefen befalet ikke at give sig det mindste til styrbords side.

[Fra side 323 nederst.]

Efter kommandøren [Kræmer. O.a] blev også officerer af andre grader bedt om at forklare sagens omstændigheder: løjtnant Zelenoj, stabskaptajn Khokhlov, sekondløjtnant Levitskij og kaptajnløjtnant Jermolajev.

Vagthavende løjtnant Zelenoj: på kommissionsformandens spørgsmål vedrørende de omstændigheder, der ledsagede forliset, forklarede *[s. 324]* han: Om natten mellem den 12. og den 13. tiltrådte jeg min vagt ved midnat. Forinden gik jeg ind i admiralsbeboelsen for at se på kortet, på hvilket jeg kunne se, at vi havde retning mod Hanstholm Fyr, hvortil den resterende afstand ifølge beregninger skulle være omtrent 70 mil. Altså skulle vi få fyret i sigte enten ved daggry eller lidt før daggry. På broen afløste jeg løjtnant baron Yxkull, som havde haft vagten indtil midnat. Sammen med mig tiltrådte følgende folk vagten: underløjtnant Osteletskej - på bakken, sekondløjtnant Levitskij - i styrehuset, søkadet Vonljarljarskij og junker Kaland på skansen og første matrosvagt. Kursen ifølge kompasset var ØNØ, vinden NVtV, farten mellem 10 og 11 knob, sejl: fokkesejl og storsejl, 2 mærssejl, bramsejl, klyver og forstagsejl. Vejret var overskyet, til tider vindstød med regn. Kaptajnen var på broen. Lidt over tolv kom vagtchefen ud og sagde, at admiralen havde givet ordre til at tage lodskud klokken 4, men kaptajnen gav ordre til at gøre loddet klar tidligere. Klokken to rammes fregatten af et ret kraftigt vindstød med regn, og kaptajnen, som var på broen, befalede at tage bramsejlene ned. Mens de blev taget ned, blev krydsbramsejlet revet i stykker, og kaptajnen gav ordre til at udskifte det. Jeg lod bramræen hejse ned, og mens vi var ved at gøre det nye bramsejl fast, gik kaptajnen ned om læ og gav forinden ordre om at lade ham få besked om ethvert lys og i det hele taget om enhver forandring, som kunne tænkes at finde sted i hans fravær fra broen. Kort tid efter, at kaptajnen var gået ned om læ, blev der råbt fra bakken, at der var lys i sigte ca. 2 streger om bagbord. I det øjeblik kunne jeg ikke se lyset, men lige derefter kom først bådsmænd Bezsonov løbende for at rapportere om lyset, dernæst underløjtnant Osteletskej for at forhøre sig, om jeg havde set lyset. På det tidspunkt så jeg også lyset ca. 2 streger om bagbord og sendte straks søkadet Vonljarljarskij for at rapportere til kaptajnen om lyset, og da underløjtnant Osteletskej kom løbende, så antog kaptajnen, der var kommet op på broen, ligesom jeg, at der var tale om en skibslanterne, men sendte alligevel sekondløjtnant Levitskij hen for at se på kortet, om der på vores vej var et eller

andet permanent fyr. På det tidspunkt var vi ikke det mindste i tvivl om, at det var en [s. 325] skibslanterne, og der var endda nogle, der mente at kunne se andre skelnemærker i form af lys. Sekondløjtnant Levitskij kom tilbage og sagde, at der ikke var permanente fyr på vores rute. Kaptajnen gik ned om læ, efter at han havde givet mig ordre til at gå op i vinden, men ikke røre braserne. Vi nåede kun akkurat at dreje, da kaptajnen kom op igen og spurgte, om man stadig kunne se lyset, hvortil jeg svarede ham, at lyset langsomt kom nærmere, og at der ikke var lys i andre farver i sigte. Så gav kaptajnen ordre til at dreje endnu en kompasstreg samt bjerge fokkesejlet og storsejlet. Vinden var frisk, og da jeg ikke regnede med hurtigt at kunne tage både fokkesejlet og storsejlet ned samtidig, sendte jeg alle folkene hen for at bjærge storsejlet. Storsejlet blev hurtigt taget ned; jeg sendte alle hen for at bjærge fokkesejlet og havde netop givet kommandoen: "bjærg fokkesejlet"; man var begyndt at trække givtovene til sig, da kaptajnen råbte "til bagbord", og i samme øjeblik stødte fregatten på grund. Så befalede kaptajnen at lade gå mæsefaldene og skøderne, men på dette tidspunkt fulgte fregattens stød mod bunden det ene efter det andet stadigt hyppigere og kraftigere, og kaptajnen befalede: "alle mand på dækket; bådene i vandet". Fra det øjeblik, vi først fik lyset i sigte, og indtil det første stød, antog jeg lyset for at være en skibslanterne, eftersom man på dette sted kunne forvente at møde andre skibe. Fra det øjeblik, vi fik lyset i sigte, til det første stød, gik der ikke mere end 10 minutter eller allerhøjst 12.

Formanden. Havde De gaster på salingen?

Zelenoj. Nej, det havde jeg ikke, da jeg ikke forventede at se fyrtårne på dette tidspunkt. Der var 4 matroser på bakken og 2 signalmænd på broen. Desuden blev der under vindstødet anbragt to matroser ud over den reglementerede bemanning til at se forefter, så der i alt var 6 matroser på bakken.

Kontreadmiral baron Taube (medlem af kommissionen). Da De fik lyset i sigte, var bramråen da nede, og var man i færd med at gøre det nye bramsejl fast?

Zelenoj. På det tidspunkt var bramråen næsten klar, og bagefter blev der endda sendt folk til bramfaldet. Men da storsejlet skulle bjerges, sendte jeg alle folkene fra bramfaldet for at bjærge storsejlet, og bramråen forblev nede.

[s. 326]

Viceadmiral Butakov (medlem af kommissionen). Var storsejlet fuldt?

Zelenoj. Ja.

Butakov. Hvor meget var ræerne braset?

Zelenoj. Lidt til bagbords halse, men ikke lige ud. Først da vi gik 3 streger op i vinden, begyndte sejlene at leve.

Formanden til hr. Khokhlov. Hvordan gik De på vagt, skiftedes De med de øvrige vagtchefer, eller skulle De komme på dækket ved enhver foranledning i løbet af en dagssejlads?

Første styrmandsofficer Khokhlov. Nej, det var de yngste vagtchefer, der gik vagten, mens jeg havde opsyn med alt, hvad angik skibsnavigation. På dette tidspunkt havde yngste assistent vagten.

Formanden. Gør rede for sagens omstændigheder.

Khokhlov. Ved middagstid den 11. september, da vi havde bestemt vores position ud fra observationer, fortsatte vi sejladsen på kurs Nordøst en streg til Nord indtil middag den 12. september og tilbagelagde 143¼ mil. Den dag var vejret overskyet og tillod ikke at bestemme skibets position ved hjælp af astronomiske observationer; efter middag fulgte vi den samme kurs NØtN (NNØ) ifølge kompasset indtil kl. 8 om aftenen. Kort før dette tidspunkt blev jeg kaldt til admiralsbeboelsen og fik ordre om at afmærke vores position kl. 8 om aftenen på kortet. Da jeg havde udført ordren, førte jeg fra denne position en kompasstreg NØ 54° 40' (retvisende), under Hanstholm Fyrs oplysningsradius. Denne

kurs gik forbi fyrtårnet i en afstand af 24 mil og var fuldstændig sikker. Selvom jeg var ganske sikker på mine beregninger, ønskede jeg at sikre mig endnu bedre mod den nærmeste kyst, og idet jeg delte admiralens mening fuldstændig, besluttede jeg at indregne yderligere 30 mil fra påvirkning af strømmen mod Ø direkte mod kysten, og førte nu fra dette punkt en ny kurs NØ 54° 40', som i dette sidste tilfælde ville føre os forbi Hanstholm Fyr i en afstand af 7½ mil. Vi ønskede ikke at gå forbi fyret med denne formodede kurs, men havde retning mod dets oplysningsradius og skulle få fyrets lys i sigte langt tidligere, end vi nåede dets meridian. Jeg antog, at vi ville få fyrets lys i sigte tidligst kl. 3½ om morgenen [s. 327], men allerede kl. ½3 mærkede vi det første stød, og fregatten gik på grund.

Formanden. Gør rede for omstændighederne inden stødet.

Khokhlov. Omtrent kl. ¼3 fik jeg besked om det observerede lys; jeg gik straks op, og antog, efter at have undersøgt det, at det var en skibslanterne. Lyset var meget småt og brændte ret svagt, hvorfor det var umuligt at antage det for et fyr. Da jeg havde iagttaget dette lys grundigt, var jeg overbevist om og tvivlede ikke det mindste på, at lyset hørte til et eller andet skib, og med denne overbevisning gik jeg ned igen, hvor jeg befandt mig indtil stødet.

Formanden. De foreslog at ændre kursen med 1 kompasstreg?

Khokhlov. Da jeg fik ordre fra admiralen om fra punktet, som angav klokken 8 aften, at føre en ny kurs 3 kompasstreger til bagbord for den gamle, sagde jeg, om det ikke ville være bedre at ændre kursen med kun én kompasstreg med den tanke at følge denne kurs til Hanstholm Fyrs parallellinje og derfra gå ned i Skagerak. Men admiralen indvendte, at hvis vi foretog en sådan kursændring, ville vi ikke gå ind under hverken Lindesnes eller Hanstholm Fyr, men være i uvished om vores position. Som følge heraf accepterede jeg den anden beregning og holdt fast ved den valgte kurs i overensstemmelse med admiralens mening og ændrede kursen med 3 kompasstreger til bagbord. Men idet jeg ønskede at sikre mig mod kysten, lagde jeg af forsigtighed 30 mil til som en mulig påvirkning fra strømmen, som i værste fald ville få os til at drive mod kysten. Eftersom den jyske kyst næsten følger meridianen, lagde jeg de 30 mil til direkte mod Ø, så meget desto mere som fregattens position ved denne antagelse var tættere ved kysten end ved enhver anden kompasstreg.

Viceadmiral Butakov (medlem af kommissionen). Da De så lyset, faldt det Dem da ikke ind, at det kunne være lyset fra et fyr?

Khokhlov. Jeg havde ikke den mindste grund til at formode, at det var lyset fra et fyrtårn, fordi den unøjagtighed, der senere viste sig at være i beregningerne, var for stor. Jeg [s. 328] havde snarere grund til at formode, at det var en skibslanterne, eftersom vores kurs ifølge beregningerne førte os gennem et farvand, hvor vi kunne forvente et stort antal skibe, altså kunne man snarere tænke sig, at vi ville møde et eller andet skib, fordi vi om dagen havde set mange skibe, som fulgte den modsatte kurs. For øvrigt var lyset, vi havde fået i sigte, meget svagt, hvorfor vi også antog det for at være en skibslanterne.

Handelsskibe sejler ofte helt uden lys og viser først lys, når de kommer ganske tæt på modgående skibe. På grundlag af disse omstændigheder antog jeg, at lyset, vi havde fået i sigte, var en skibslanterne og på ingen måde et fyr.

Formanden. Hvis det virkelig havde været en skibslanterne, hvorfor blev De da ikke oppe for at vente på at få klarlagt, hvilket lys det var?

Khokhlov. Jeg var ikke forpligtet til at blive oppe, når vi mødte andre skibe, det hører under vagtchefens pligter. Hvis jeg skulle være blevet oppe ved ethvert møde med andre skibe, havde jeg været nødsaget til ikke at gå ned om læ hele natten.

Medlem af kommissionen kontreadmiral baron Taube. I lodsbøgerne står der, at strømforholdene i denne del af Nordsøen er underlagt vindforholdene. Eftersom vinden var NVtV, hvorfor lagde De da strømmen til Ø, og ikke vinkelret på SØ?

Khokhlov. Eftersom vinden ifølge kompasset var NVtV, men den sande snarere var VNV $\frac{1}{2}$ V, så regner jeg denne vind til de vestlige og ikke til de nordvestlige vinde. I lodsbøgerne for Nordsøen står der, at strømmen ved vestenvinde går mod Ø og i det hele taget er underlagt vindforholdene, og vi, der havde VNV, skulle på baggrund af det ovenfor nævnte udvise forsigtighed i forbindelse med en østlig kurs.

Medlem af kommissionen viceadmiral Djugamel [Navnet utydeligt. O.a.]. De siger, at De mødte et stort antal skibe?

Khokhlov. Ja, om morgenen mødte vi op til 20 skibe.

Djugamel [Utydeligt. O.a.]. Hvilken type skibe var det: sejlskibe eller dampskibe?

[s. 329]

Khokhlov. Det var både sejlskibe og dampskibe, for resten var der meget få dampskibe, men flere sejlskibe.

Medlem af kommissionen kontreadmiral Perelesjin [Utydeligt. O.a.]. Efter klokken 8 om aftenen mødte De ikke andre skibe?

Khokhlov. Nej.

Yngste vagtchef sekondløjtnant Levitskij. På formandens spørgsmål om sagens omstændigheder forklarede han det samme, som allerede var blevet sagt af de foregående personer, med en tilføjelse vedrørende den af ham modtagne ordre om at se efter på kortet, om der på fregattens rute skulle være et eller andet permanent lys. Det observerede lys antog han for at være en skibslanterne; kursens nøjagtighed, som gik 40 mil fra den jyske kyst, tvivlede han ikke det mindste på, og at befinde sig ved fyret "Agger" var så usandsynligt, at muligheden ikke faldt ham ind, hvorfor han kun oplyste kaptajnen om Hanstholm Fyr og om de to svenske. [Sic. O.a.].

Herefter blev vidnerne kaptajnløjtnant Jermolajev, løjtnant Osteletsikij, bådsmand Bezsonov og elleve matroser ført ind. Efter bekræftelsen af vidnerne's identitet og i forbindelse med spørgsmål om deres alder (*for øvrigt svarede et af vidnerne, at han ikke kunne huske, hvor gammel han var*), hvilke poster de havde indtaget under fregattens forlis, og om, hvorvidt de havde forbindelser til nogen af de i sagen implicerede parter, foreslog formanden statsadvokaten at komme med en betragtning om, hvorvidt vidnerne skulle afgive forklaring under ed.

Statsadvokaten. Nogle af vidnerne har afgivet forklaring under ed under de foreløbige undersøgelser, derfor er jeg af den opfattelse, at disse ikke igen skal aflægge ed, men udspørges med påmindelse om den allerede afgivne. Hvad angår de øvrige vidner, så foreligger der ikke fra domstolens side nogen grund til at afvise dette, hvorfor jeg ville foreslå, at de alle aflægger ed. Under de foreløbige undersøgelser er bådsmand Bezsonov og matros Ants Pelau udspurgt under ed.

Formanden. De herrer i sagen implicerede parter! Har nogen noget at indvende imod, at vidnerne udspørges under ed?

Dette spørgsmål blev besvaret benægtende. Dernæst, [s. 330] i overensstemmelse med statsadvokatens betragtninger, blev alle vidnerne, med undtagelse af de nævnte to, taget under ed, hvorefter de blev ledt ind i et andet lokale, undtagen kaptajnløjtnant Jermolajev, som var den første af vidnerne, der blev udspurgt.

Formanden til hr. Jermolajev. Den af Dem afgivne ed forpligter Dem til for Gud og samvittigheden at sige den virkelige sandhed og kun sandheden, uden at tilføje eller fortie noget om det, De kender til. Jeg vil på min side minde Dem om, at for falsk vidneforklaring under ed straffes den skyldige ifølge loven meget strengt, nemlig med forvisning til Sibirien. Hvis, oven i købet, som følge af falsk vidneforklaring under ed en uskyldig har

måttet udstå en straf, så vil den, som har aflagt falsk forklaring, blive idømt forvisning med straffearbejde.

Fregattens næstkommanderende kaptajnløjtnant Jermolajev. Jeg løb op på dækket sammen med de andre på det tidspunkt, da fregatten allerede var stødt på grund, sejlene var bjærget med givtovene, ræerne braset, fregatten krængede lidt til styrbords side. Til styrbords side kunne man se lyset, som jeg senere fik at vide var fra Agger Fyr. Jeg fik ordre om at sætte fartøjerne i vandet, men der var ikke engang gået 5 minutter, og vi havde endnu ikke nået at bringe topreb og ruller af toplenter op på dækket, da vi fik en anden ordre; at kappe masterne. Jeg lod folkene klatre ned fra mærsene og gav ordre til at kappe vanternes taljereb på bagbords side og pullertrigningen, således at ingen, der befandt sig på dækket, skulle falde i løse bugter.

Først blev stormasten kappet, så fokkemasten, mesanmasten blev stående, men krydsstangen, som var brækket over ved æselshovedet, røg i havet sammen med ræerne. Dernæst fik jeg ordre om sammen med underløjtnant Osteletskij at gøre et fartøj klar til at sejle ind til kysten. Jeg traf aftale med ham om at medtage flag for det tilfælde, at båden skulle blive bordfyldt, og så blev den sendt af sted. Men lige så snart den var gået gennem den første brænding, blev den bordfyldt og kastet op på bredden med bristet reb. Bagefter fik jeg ordre til at kaste bagbords sides kanoner og kanonkugler overbord, dernæst fik jeg ordre om at klargøre styrbords ankertov, fordi bagbords kæde var bristet...

[s. 331]

Formanden. Ordren om at kaste bagbords anker blev givet i Deres nærvær?

Jermolajev. Nej.

Formanden. Hvornår forlod De fregatten?

Jermolajev. Som den sidste. Det blev mig pålagt, i forbindelse med byggeriet af flåder, at sende proviant, kort, instrumenter, logbøger, sanitetsudstyr med videre ind til land. Derefter fulgte redningen af besætningen, som også blev pålagt mig. Således forlod jeg fregatten som den sidste sammen med admiralen, kaptajnen og to bådsmand.

Formanden. Var De bekendt med kursændringen kl. 8 om aftenen?

Jermolajev. Jeg hørte om det, da jeg kl. 8 om aftenen den 12. september aflagde rapport til kaptajn om fregattens tilstand. Jeg hørte, at kommandøren gav ordre til vagthavende kommandant om at dreje 3 streger til bagbord og dernæst foretage lodskud.

Formanden. Da De kom op på dækket efter stødet, så De da lyset?

Jermolajev. Ja, jeg så det til styrbords side.

En af kommissionsmedlemmerne. Kunne De se det tydeligt?

Jermolajev. Jeg kunne se det ret tydeligt, men efter at jeg var løbet op på dækket, fik jeg forskellige ordrer og havde ikke tid til at iagttage det længe.

Løjtnant Osteletskij føres ind som vidne.

Formanden. De er under edsansvar og skal fortælle den fuldstændige sandhed. Vær venlig at svare på, hvad De foretog Dem, da De fra bakken fik lys i sigte.

Osteletskij. Da jeg så lys til bagbords side ca. 2½ kompasstreger om bagbord, råbte jeg: "lys i sigte om bagbord".

Formanden. Fik De øje på lyset i en kikkert?

Osteletskij. Ja. Jeg viste først lyset til Bezsonov, bagefter råbte jeg til skansen, at der var lys i sigte, og sendte i samme sekund bådsmanden af sted for at give besked til vagtchefen. [s. 332] Da bådsmanden vendte tilbage, løb jeg selv på skansen for at overbevise mig om, at vagtchefen havde set lyset. Da jeg løb hen ad skansen, så jeg til luvsiden krydsbramråen, som man var i færd med at fastgøre et nyt bramsejl til, og hørte vagtchefens ord om at sende bud til kaptajnen om lyset, og da jeg gik ned fra broen, var kaptajnen allerede oppe. Dernæst, da jeg var løbet tilbage til bakken, så jeg lyset ret for, og i samme øjeblik blev der givet kommando om at bjærge storsejlet ved hjælp af givtove

og gårdinger. Der var 120 mand om at bjærge storsejlet, og straks efter blev der givet ordre om at bjærge fokkesejlet, men folkene havde ikke nået at trække givtove og gårdinger halvvejs til sig, før skibet ramtes af det første stød. Fokkemasten blev senere under forliset kappet helt.

Formanden. Var De bekendt med kursændringen kl. 8 om aftenen?

Osteletskij. Ja, jeg var bekendt med kursændringen, men kendte ikke til nogen detaljer i den henseende.

Formanden. På hvilket tidspunkt så De lyset?

Osteletskij. Jeg kan ikke sige det nøjagtige tidspunkt, men antager, at det var mellem 4. og 5. vagtglas. Jeg tror, at det var omkring kl. 2, da skibet blev ramt af et kraftigt vindstød, og man var ved at tage bramsejlene ned. For øvrigt var krydsbramsejlet revet så meget i stykker, at det var nødvendigt at udskifte det. For at gøre det måtte man surre det fast, føre råen tilbage og få fat i et nyt bramsejl, som skulle hentes i sejlkammeret. Senere, da jeg var på vej for at rapportere om lyset, var man allerede i færd med at fastgøre det nye bramsejl. Derfor antager jeg, at der fra det øjeblik, da jeg først fik lyset i sigte, til det første stød rystede fregatten, ikke gik mere end 12, allerhøjst 15 minutter.

Formanden henvendte sig til de involverede i sagen om, hvorvidt de havde spørgsmål til vidnet.

Løjtnant Zelenoj. Var skibsklokken på bakken?

Osteletskij. Nej, der var ingen klokke, fordi der var fastgjort et fokkestagesejl, hvis line gik gennem stagene.

Formanden. Hvor befandt klokken sig?

Osteletskij. Den var på batteridækket.

Formanden. Og derfra kunne man høre klokken på bakken?

[s. 333]

Osteletskij. Kun nogle gange, men ikke altid, fordi klokken var i stykker og hørtes dårligt; underofficererne på bakken, hver på deres kobrygge, kunne af og til høre klokken og således sende matroser til vagtskiftet.

Formanden. Det vil sige, at der som regel blev sendt bud fra skansen, når der blev slået glas?

Osteletskij. Ja, fra skansen.

Formanden. Hvor ofte afløste matroserne hinanden på vagt?

Osteletskij. Hver time.

Formanden. Lyset, som De fik i sigte, hvad antog De det for at være?

Osteletskij. Først forekom det mig at være et grønt lys, men bagefter, da jeg kiggede nærmere efter, fik jeg indtrykket af et svagt lys, og derfor troede jeg, at det var lyset fra et handelsskib, som var placeret agterude, sådan som handelsskibe gør, når de ser, at et andet skib er ved at overhale dem.

Formanden. Hvem sendte De for at rapportere til vagtchefen om det observerede lys: signalmanden?

Osteletskij. Nej, jeg sendte ikke signalmanden, jeg sendte bådsmænden, og bagefter gik jeg selv, fordi jeg havde pligt til at give besked om lyset. For at forvisse mig om, at meddelelsen var overbragt til den vagtchefen, løb jeg selv af sted.

Bådsmænd Bezsonov føres ind som vidne.

Formanden. Du har aflagt ed i denne sag, derfor skal du fortælle den rene sandhed uden at tilføje eller fortie noget. Hvem fortalte dig, at der var lys i sigte?

Vidnet. Hr. Osteletskij.

Formanden. Så du selv lyset?

Vidnet. Ja, det gjorde jeg, og bagefter blev jeg sendt af sted for at rapportere til vagtchefen.

Formanden. Hvordan så lyset ud?

Vidnet. Det var lidt til bagbords side.

Formanden. Troede du, at det var en skibslanterne?

Vidnet. Ja, jeg troede, at det var en skibslanterne.

[s. 334]

Formanden. Hvor lang tid gik der, fra du løb af sted til vagthavende kommandant, og indtil det første stød?

Vidnet. Det husker jeg ikke. Jeg løb meget hurtigt. Lige så snart jeg havde sagt det til kommandanten, kom hr. Osteletskij selv løbende.

Formanden. Nej, det var ikke det, jeg mente. Hvor lang tid gik der, fra lyset kom i sigte, til det første stød?

Vidnet. Lidt mindre end en halv time... Jeg kan ikke sige helt nøjagtigt, om der gik længere eller kortere tid.

Formanden. Matrosen, som havde udkigsvagten på bakken, var han under din kommando?

Vidnet. Ja, matroserne på dækket er altid under min kommando.

Formanden. Kunne man høre klokken på bakken?

Vidnet. Nej, det kunne man ikke. Klokken var i stykker.

Formanden. Så der blev råbt glas nedefra?

Vidnet. Ja, der blev råbt, når der var blevet slået glas.

Formanden. Hørte du ikke, da der blev slået fire glas?

Vidnet. Nej, det hørte jeg ikke.

Formanden. Hvorfor tror du så, at der gik en halv time?

Vidnet. Da der var vagtskifte, da kunne man allerede se lyset... Om der gik mere eller mindre end en halv time, det ved jeg ikke.

Ants Pellau føres ind som det næste vidne. Formanden har forinden mindet ham om edens hellighed, som han også har mindet alle de andre vidner om.

Formanden. Hvad er du så?

Vidnet. Signalmand.

Formanden. Hvor stod du, da lyset blev observeret?

Vidnet. På agterste bro.

Formanden. Hvad så du så? Hvordan så lyset ud?

Vidnet. Lyset var lille og lavt.

Formanden. Gav du nogen besked om lyset?

Vidnet. Nej, jeg sagde det ikke til nogen. På broen var der to signalmænd, og den anden sagde det før mig.

Formanden. Gik der lang tid, fra du så lyset til det første stød?

[s. 335]

Vidnet. Det husker jeg ikke særlig godt... sådan, omkring en halv time.

Formanden. Hvorfor tror du, at der gik en halv time?

Vidnet. Fordi der var slået 4 glas. Jeg kan ikke huske, om der blev slået 5 glas eller ej.

Ratkov-Rozjnov (medlem af kommissionen). Hvordan ved du, at der var slået 4 glas, da lyset kom i sigte?

Vidnet. Der blev råbt, hver gang der blev slået glas. Der var slået 4 glas.

Gubtjits (medlem af kommissionen). Var der vindstød med regn på det tidspunkt?

Vidnet. Ja, det var der.

Korotkov føres ind som vidne.

Formanden. Hvor befandt du dig, da du fik øje på lyset?

Vidnet. På forreste bro, til bagbords side.

Formanden. Hvem fortalte dig, at der var observeret lys?

Vidnet. Hr. Ostelets kij kom og fortalte, at der var observeret lys.

Formanden. Kunne du se det tydeligt.

Vidnet. Nej. Utydeligt.

Formanden. Hvad tror du, hvor lang tid gik der, fra du fik øje på lyset, til det første stød.

Vidnet. Sådan omtrent en halv time, jeg ved ikke hvor mange minutter.

Butakov (medlem af kommissionen). Hvornår fik du øje på lyset?

Vidnet. Klokkeren 2. Der var slået 4 glas.

Butakov. Hvor mange glas skulle du stå?

Vidnet. Indtil der blev slået 5 glas.

Dusjegubov føres ind som vidne.

Formanden. Hvor stod du, da lyset blev observeret?

Vidnet. Til rors.

Formanden. Hvem fortalte dig, at der var set lys?

Vidnet. Vagtchefen.

Formanden. Kunne du selv se lyset fra roret?

Vidnet. På ingen måde, jeg hørte kun tale om, at der var set lys, det kom der folk og sagde.

Formanden. Og var det hurtigt herefter, at fregatten stødte på grund?

Vidnet. Nej, nogen tid efter.

Baron Taube (medlem af kommissionen). Hvornår fik du ordre om at lægge om til styrbord?

[s. 336]

Vidnet. Før fregatten gik på grund.

Baron Taube. Hvor lang tid gik der, fra du fik at vide, at der var set lys, til det første stød?

Vidnet. Det ved jeg ikke, det har jeg glemt; lige efter, at der var slået 4 glas.

Formanden. Før fregatten stødte på grund, mærkede du ikke noget usædvanligt ved roret?

Vidnet. Nej, roret drejede uden hindringer.

Nazarov føres ind som vidne.

Formanden. Hvilken post indtog du?

Vidnet. Jeg var lodhiver.

Formanden. Hvornår blev der kastet lod?

Vidnet. Jeg husker ikke tidspunktet.

Formanden. Var fregatten allerede gået på grund, da der blev kastet lod?

Vidnet. Ja, fregatten var gået på grund.

Formanden. Hvem fortalte dig om lyset?

Vidnet. Jeg var ikke på vagt.

Formanden. Hvornår gik du op på dækket?

Vidnet. Da fregatten var gået på grund.

Zakharov føres ind som vidne.

Formanden. Hvor stod du på vagt?

Vidnet. I bagbords side.

Formanden. I hvilken retning holdt du udkig?

Vidnet. Jeg så ret for.

Formanden. Kunne du så se lyset?

Vidnet. Ja.

Formanden. Hvordan så det ud?

Vidnet. Det var utydeligt.

Formanden. Gik der lang tid inden det første stød fra det tidspunkt, da du så lyset?

Vidnet. Det ved jeg ikke, det kan jeg ikke huske.

Formanden. Et glas eller mindre?

Vidnet. Mindre.

Formanden. Hvornår tiltrådte du vagten?

Vidnet. Fra klokken 1.

[s. 337]

Formanden. Hvor lang tid havde du været udkigsvagt?

Vidnet. Jeg havde stået siden 3. glas.

Martjanov føres ind som vidne.

Formanden. Hvor befandt du dig inden forliset?

Vidnet. På bakken.

Formanden. I hvilken side?

Vidnet. I bagbords side.

Formanden. Fik du selv øje på lyset, eller var der nogen, der sagde det til dig?

Vidnet. Det sagde hr. Osteletskij.

Formanden. Hvor lang tid tror du, der gik inden det første stød?

Vidnet. Det ved jeg ikke.

Formanden. ¼ time eller mere?

Vidnet. ¼ time, ikke mere.

Formanden. Så du, at hr. Osteletskij gik hen for at rapportere om lyset?

Vidnet. Nej, det så jeg ikke.

Borovikov føres ind som vidne.

Formanden. Hvor stod du?

Vidnet. På bakken.

Formanden. I hvilken side?

Vidnet. I bagbords side.

Formanden. Hvornår så du lyset?

Vidnet. Der var slået 4 glas, det var på det femte.

Formanden. Straks efter 4. glas? Hørte du, da der blev slået 4 glas?

Vidnet. Det ved jeg ikke.

Formanden. Hvor lang tid gik der inden det første stød?

Vidnet. Omkring en halv time.

Riznikov føres ind som vidne.

Formanden. Du var på post som udkig?

Vidnet. Ja.

Formanden. Hvor stod du?

Vidnet. På bakken i styrbords side.

Formanden. Og du kunne ikke se lyset?

Vidnet. Jo, det kunne jeg. Hr. Osteletskij sagde det til mig.

[s. 338]

Formanden. Gik der lang tid inden det første stød?

Vidnet. Det husker jeg ikke.

Formanden. Angav du i Kronstad en halv time eller et kvarter?

Vidnet. Et halvt glas.

Sidorov føres ind som vidne.

Formanden. Hvor befandt du dig?

Vidnet. På bakken, som udkig.

Formanden. Fik du selv øje på lyset, eller var der nogen, der viste dig det.

Vidnet. Hr. Osteletskij viste mig det.

Formanden. Gik der lang tid, før fregatten stødte på grund? ¼ time eller ej?

Vidnet. Det husker jeg ikke.

Formanden. Hvor meget angav du i Kronstad?

Vidnet. Det husker jeg heller ikke.

Vasiljev føres ind som vidne.

Formanden. Hvor befandt du dig, da du fik øje på lyset?

Vidnet. På bakken, i styrbords side.

Formanden. Fik du selv øje på lyset, eller var der nogen, der viste dig det?

Vidnet. Hr. Osteletskej viste mig det.

Formanden. Syntes du, at lyset så ud til at stamme fra et fyr eller et skib?

Vidnet. Jeg troede, at det var en skibslanterne.

Tikhanov føres ind som vidne.

Formanden. Hvor befandt du dig?

Vidnet. På vagt som udkig.

Formanden. Hvor lang tid før det første stød havde lyset været synligt?

Vidnet. Det ved jeg ikke.

Kontreadmiral Gorkovenko (medlem af kommissionen). Hvornår ramte det første stød?

Vidnet. Efter 5. glas.

Efter hver vidneforklaring henvendte formanden sig til de i sagen implicerede og spurgte, om de ønskede at stille spørgsmål til vidnerne, men der var ingen, der ønskede dette.

Derefter blev de fraværende vidners vidneforklaringer læst højt. Den retslige undersøgelse afsluttedes klokken 4.

Dommen

Ifølge oplysninger i bogen "Från Hav och Hov" (Helsingfors 1931) fastslog retten den 26. februar 1869, at admiral Possiet, kaptajn von Kræmer og stabskaptajn Khokhlov havde gjort sig skyldige i uforsigtighed i forbindelse med kursændringen klokken 8 om aftenen den 24. september. Possiet blev idømt en tilrettevisning i dagsordenen, von Kræmer en måneds og Khokhlov to ugers arrest i højvagten.

Dommen blev af mange opfattet som særdeles uretfærdig. Den blev debatteret i udenlandske aviser og fagtidsskrifter, og Casimir Ehrnrooth skrev til von Kræmer i et brev den 3. marts 1869: *Det gør mig ondt at høre at dommerne har anset dig som den mest skyldige – at slutte efter den idømte straf – skønt al militærisk subordination burde hvile på den enkle forudsætning: Jo højere kommando, jo større ansvar. I særdeleshed mener jeg, at det havde været nyttigt med en lektie for alle højere befalingshavere, som direkte blander sig i sager, som ligger i deres subordineredes kompetence.* Casimir Ehrnrooth var finsk og en fremtrædende russisk militærperson.

Kaptajn von Kræmer skrev i et brev til sin ven Axel Boje: *Hvad slutdommen angår, så er dens uretfærdighed og partiskhed så iøjnefaldende, at den har vakt alle menneskers harme, og givet mig til og med mine misunderseres sympati, thi ingen kan begribe hvorfor og på hvilken baggrund jeg skal bære den hårdeste straf, når det af dommerne er konstateret, at admiralen havde den største skyld og det største ansvar. For øvrigt er dommen endnu ikke godkendt af kejseren, men hvis den bliver det, så må jeg vel, efter afsluttet arrest, søge mig et andet virksomhedsfelt, og Gud ved om det ikke også kan tjene til mit bedste.*

Dommen blev nu forelagt kejser Alexander II, der selv havde en særdeles positiv opfattelse af sin fløjadjudants karakter og duelighed, og som havde rådført sig med storadmiral Konstantin, marineminister Krabbe og andre højtstående fagfolk fra flåden,

som alle straks havde taget afstand fra rettens domskendelse. Da dommen den 22. marts blev forelagt kejseren, forordnede han i stedet følgende:

I betragtning af generaladjutant Possiets og fløjadjutant von Kræmers særlige, for mig personligt fremviste fortjenester, og dernæst påskønnende de heltemodige bedrifter og den virkelig tapre pligtopfyldelse, parret med selvopofrelse, som uden undtagelse er blevet lagt for dagen af såvel befaling som mandskab på fregatten, befaler jeg, at de anklagede i sagen vedrørende fregatten Alexander Nevskijs forlis ikke skulle underkastes nogen straf.

En uge efter blev von Kræmer udnævnt til befalingshaver på korvetten Varjag, og den 21. maj blev han udnævnt til eskadremajor hos kejseren – en forfremmelse, som var eftertragtet af enhver fremadstræbende søofficer. Kejserens hensigt med udnævnelsen var alt for tydelig til at kunne misforstås. Blandt dem som havde håbet på posten var kaptajn Fedorovskij, medlem af krigsretten i Alexander Nevskij-sagen. Han havde været kaptajn på Alexander Nevskij før von Kræmer, og de havde på flere togter helt tydeligt konkurreret om advancementer, ordner og kejserlig bevågenhed, sådan som det var almindeligt i et militært hierarki.

I et brev til vennen Axel Boje skrev von Kræmer, at Fedorovskij *naturligvis har troet, at man ville foretrække dommeren frem for den dømte.*