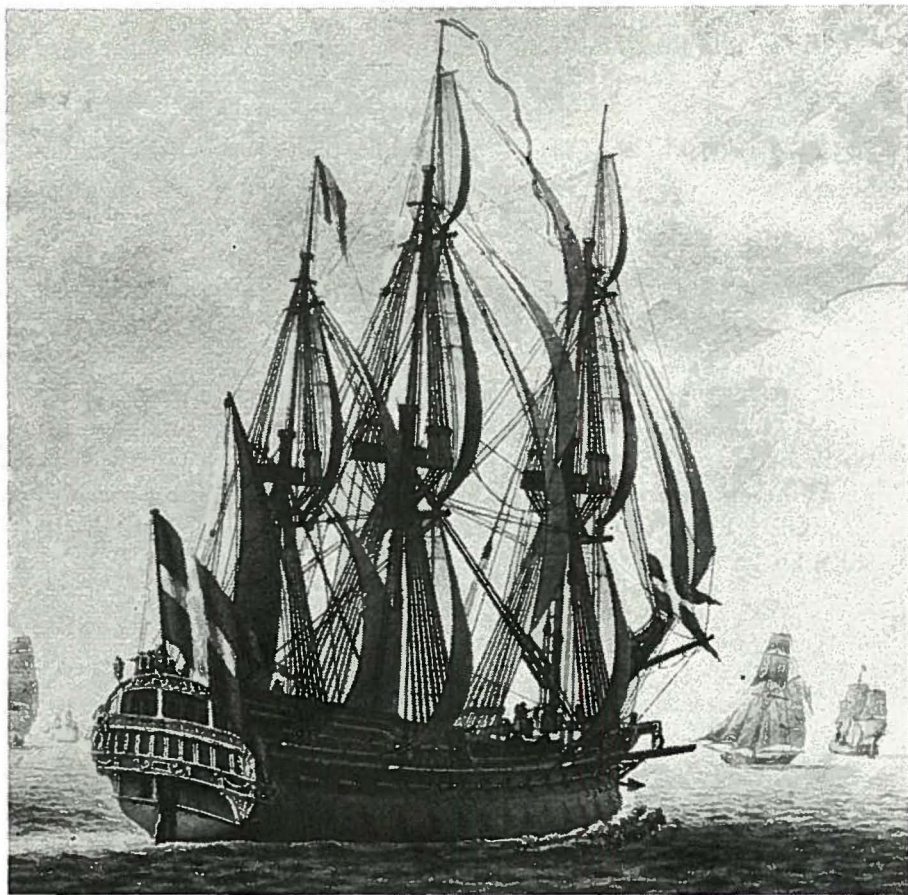


Tibh. Sædefension 1801

Marinehistorisk Tidsskrift



17. årg.

Februar

Nr. 1

1984



MEDDELELSE FRA MARINEHISTORISK SELSKAB

D. 29/2 1984 kl. 20

Hr. Tony Wedgewood: Falklandskrigen
fortalt med lysbilleder og video.

D. 21/3 1984 kl. 20

Christian Tortzen: Dansk søfolks del-
tagelse i invasionen i Normandiet
1944.

D. 25/4 1984 kl. 20

Generalforsamling. Dagsorden ifølge
vedtægterne.

Alle arrangementer foregår i Søofficersforeningens lokaler, Oven-
gaden O. Vandet 62 B, og efter møderne vil der være mulighed for
at få 3 stk. smørrebrød, øl og kaffe for kr. 35,- pro persona.

Tilmelding til spisningen må ske senest søndagen før møderne til
JØRGEN BARFOD tlf. (02) 87 22 54 eller til H. C. BJERG tlf.
(02) 86 18 28.

BESTYRELSEN



Selskabet Fregatten Jyllands Venner

Hermed indkaldes til generalforsamling i Selskabet Fregatten Jyl-
lands Venner torsdag d. 29/3 1984 kl. 19,30. Generalforsamlingen
afholdes Tøjhusmuseet, Frederiksholms Kanal 29, 1220 Kbh. K.
Dagsorden ifølge vedtægterne.

Københavns sødefension i foråret 1801

af

Maria Ekberger

Indledning

Der er skrevet utallige bøger og artikler om Slaget på Københavns Red, 2. april 1801, så mange, at det kan synes umuligt at skrive noget nyt om noget aspekt af dette slag. Men ser man på disse bøger og artiklers behandling af de forberedelser, som man i København foretog for at forsvare byen, viser det sig, at kun få har undersøgt dette emne, skønt de fleste har en mening om arten og kvaliteten af disse.

Det er et faktum, at man havde en defensionsplan som grundlag for forberedelserne, men der er i litteraturen uenighed om, hvornår man begyndte at sætte den i værk, og hvorvidt den blev opfyldt inden englænderne kom. Det første punkt er ikke noget vanskeligt spørgsmål, idet vi har gode kilder til at besvare det,¹ mens det andet frembyder visse problemer, da de vigtigste kilder til det er gået tabt.

På de følgende sider vil jeg derfor dels belyse defensionsplanens indhold, undersøge, hvad man gjorde for at opfylde den og dernæst søge at vurdere, hvorvidt dette er lykkedes eller ej.

Kilderne

Vil man søge at belyse de intentioner, som lå bag defensionsforberedelserne i foråret 1801, ville et naturligt sted at søge efter kilder til dette være i *papirerne fra Defensionskommissionen*, som var det forum, hvor planerne forelagdes, diskuteredes og indstilledes til decision i Admiralitetet. Men desværre er det ikke muligt, idet Defensionskommissionens arkiv for 1790'erne og frem til juli 1801 gik tabt ved en kontorbrand på Holmen i 1853, uheldigvis inden at nogen havde interesseret sig for det.

Vi er altså henviste til at søge andre kilder, og her er Admiralitets- og Commissariatskollegiets arkiv helt centralt. Dette kollegium var flådens formelle ledelse² og af kilder vigtige for denne fremstilling er bevaret *kopibøger*, *referatprotokoller* og de *indkomne sager*, hvilke sidste netop i denne periode af Danmarkshisto-

rien ikke er uvæsentlige, når det gælder beslutningerne i central-administrationen, idet det jo netop var i disse år, at Kronprins Frederik indtog sin position som enevoldshersker. Dette betød bl.a., at kronprinsen i højere grad overtog den reelle ledelse af Søetaten, og Admiralitetet blev reduceret til et ekspeditionskontor for kronprinsens beslutninger.³

Ud over beslutningerne set "ovenfra", er det muligt at få et indtryk af, hvordan de tog sig ud i praksis, idet der findes bevaret en del *skibsjournaler* og *kommandoprotokoller* (i denne forbindelse er ikke mindst Olfert Fischers kommandoprotokol interessant). Desværre er skibspapirer fra hovedparten af de skibe, der deltog i slaget gået tabt.⁴ Bevaret er fortrinsvis papirerne fra de skibe, som lå så nordligt, at deres deltagelse blev ganske kortvarig, og fra Steen Billes eskadre, som lå i havnen.

Desuden findes der enkelte *private optegnelser* fra et par af defensionsliniens officerer, nemlig kapt. Risbrich (chef for "Wagrien") og Michael Bille (premierløjtnant på "Prøvestenen"). Disse er begge væsentlige kilder til forberedelserne i de sidste dage inden slaget, dels pga affattelsestidspunktet (Risbrichs er forfattet før og M. Billes umiddelbart efter slaget⁵ og dels fordi begge var erfarne og ansete søofficerer, som kendte flådens skibe og deres formåen, og derfor var i stand til at vurdere hvad de så.

Efter slaget var der delte meninger om, hvem det egentlig var, som vandt (dvs. opnåede sit mål), og om hvis skyld det i givet fald var, hvis Danmark havde tabt. Foranlediget af denne diskussion og de deraf følgende angreb skrev Olfert Fischer i november 1802 *et brev til kronprinsen* for at forklare sine handlinger før, under og efter slaget, særlig i forbindelse med indgåelsen af våbens-tilstande, som kronprinsen jo foretog egenhændigt, uden at rådføre sig med Fischer.⁶ Skønt brevet er skrevet på denne baggrund, er det dog særdeles anvendeligt til vort formål, idet Fischer her bl.a. citerer fra debatten i Defensionskommissionen. Et citat som vi må tage for pålydende, da det jo endnu i 1802 var uhyre let at efterprøve dets sandhedsværdi.

I tiden efter slaget udkom en del småskrifter. Disse berører kun meget kortfattet "defensionsanstalterne" i København, og da de desuden er bygget på officielt materiale, er det kun lidt de kan oplyse, som vi ikke kan finde bedre kilder til.⁷

Den debat, som førte til Olfert Fischers brev til kronprinsen,

gav anledning til en, stadig løbende, diskussion om, hvad formålet med defensionen egentlig havde været. I dette spørgsmål var de samtidige småskrifters forfattere enige om, at defensionsliniens formål var at afholde englænderne fra at angribe, og skulle de gøre det alligevel, da at tvinge dem til et slag, der ville hindre deres "videre hensigter". Man betonedede altså — ikke uforståeligt — det forhold, at slaget havde forsinket englænderne og dermed givet de allierede, Sverige og Rusland, mere tid til at forberede sig og angav dette som defensionens egentlige formål.

Man var enige om, at størstedelen af de danske besætninger aldrig havde set en kanon før, en opfattelse, der første gang fremsattes af Søkadetakademiets chef, kaptajn Sneedorff i en tale til kadetterne før øvelsestogtet i sommeren 1801.^{7a} Derimod var der allerede nu forskellige opfattelser af, hvorvidt man blev overrumplet af englænderne eller ej. Således møder man såvel opfattelsen, at *"defensionen var endnu langt fra at være i fuldstændig stand"*,⁸ som *"defensionslinien på Københavns Red [var] allerede temmelig bragt i stand"*.⁹

Forskningen

Den første faghistoriker der behandlede slaget, var C. F. Allen, som i 1842 skrev en artikel i "Dansk Folkekalender". Hans mål var en beskrivelse af selve slaget, og hans behandling af forberedelserne var uhyre kortfattede, jo indskrænkede sig faktisk til en fortættelse af traditionen om, at de fleste af de danske matroser var *"uvante til søtjeneste og fremmede for brugen af kanoner"*. CFA's opfattelse af defensionlinien formål var, at den skulle beskytte byen og flådens leje mod bombardement, og at den løste denne opgave.

I 1852 skrev kommandør H. G. Garde "Den dansk-norske Sømagts Historie". Garde, som var blevet kadet under indtryk af begivenhederne i 1801, var den første, som gik ind i en mere omfattende beskrivelse og vurdering af forberedelserne.¹⁰ Hans synspunkter er interessante, ikke mindst fordi mange af hans officerskamerater havde deltaget i slaget, og man tør således formode, at vurderingerne afspejler deres mening.^{10a} Han anvendte ligeledes meget dygtigt mange centrale kilder i Admiralitetet — desværre ikke Defensionskommissionens protokoller.

Garde gennemgår defensionen indgående og kritiserer den på

flere punkter. Han mener således f.eks., at linien lå for langt mod nord, idet den derved maskerede Trekroner, at den både burde og kunne have været stærkere, da man kunne have suppleret med Steen Billes eskadre. Desuden citerer Garde en del fra Olfert Fichers brev til kronprinsen.

I lighed med de tidligere nævnte forfattere mener Garde, at defensionsforberedelserne påbegyndtes i midten af januar, da England lagde embargo på danske, svenske og russiske skibe. Herudover nævner han også den eskadre på 10 lineskibe, som var under udrustning og som skulle være Danmarks bidrag til den fælles dansk-svensk-russiske neutralitetseskadre. Han understreger, at denne eskadre ikke var beregnet til at gå ud alene.

I 1875 udkom Edvard Holms "Danmark-Norges udenrigske historie . . .". Dette var overvejende en skildring af de politiske begivenheder, og EH henviser da også bl.a. til Garde for de militære tildragelser. Det var imidlertid EH, der med dette værk (og hans senere "Danmark-Norges historie . . .") lagde grunden til den opfattelse, at den danske regering førte en form for "strudsepolitik", idet man, i håb om at krisen ville blive løst med fredelige midler, undlod at træffe nogen former for forberedelser, før det var for sent.¹¹

I 1901 udskrev Sølieutenant-Selskabet, i anledning af 100-årsdagen for slaget, en prisopgave, som vandtes af P. C. Bundesens "Mindeskrift . . .". Bundesen inddrog en stor del af både de politiske og militære kilder, men hans behandling af forsvarsforberedelserne fulgte stort set Gardes fremstilling. Bundesen var dog den første, der gjorde op med påstanden om at hovedparten af besætningerne var frivillige eller pressede, idet han ud fra en liste i Admiralitetet, over defensionsliniens bemanning, nåede det mere sandsynlige resultat, at ca. 1/4 af bemanningen var frivillige eller pressede.¹²

Efter Bundesens artikel er slaget på Reden blevet behandlet i adskillige Danmarkshistorier, forfattet af faghistorikere, og i nogle søkrigshistorier, de fleste skrevet af søofficerer og beregnet til undervisning ved Søofficersskolen, men ingen af dem har tilført fremstillingen af forberedelserne noget nyt. Desuden er der skrevet en del artikler om emnet, der dog ikke gør noget særligt ud af forberedelserne. Herudover findes der mange engelske fremstillinger af slaget, hvor en af de nyeste og mest detaljerede er Dudley Popes

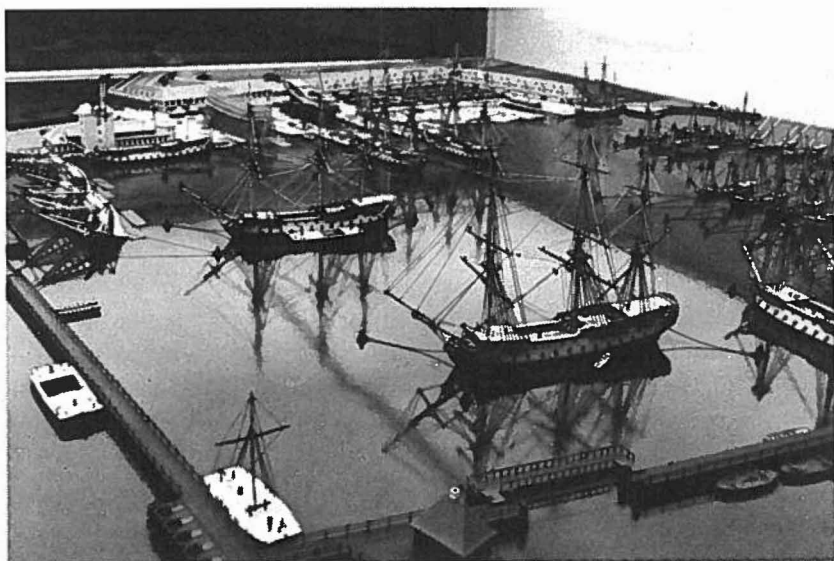
"The Great Gamble — Nelson at Copenhagen". På grund af forfatterens manglende kendskab til det danske sprog er de danske forberedelser meget mangelfuldt behandlet, hvorimod fremstillingen af de engelske do. er fængslende og detaljeret. Den norske kommandør O. Bergersens mammutværk "Nøytralitet og Krig", som udkom i 1966, giver ved første øjekast indtryk af at være en grundig og detaljeret fremstilling af navnlig de militære begivenheder ved de danske og norske kyster under Napoleonskrigene, for skønt OB's konklusioner er stærkt farvede af hans meget negative holdning overfor Kronprins Frederik og Napoleon (som han gentagne gange søger at ligne ved Hitler), synes bogen dog fyldt med en detailrigdom og så mange citater, at mangelen på noter synes at være afhjulpet.

Min konklusion, for den del af bogen som jeg er gået tæt på, er imidlertid, at dette gunstige indtryk ikke kan stå for et nærmere eftersyn; hvor man søger at efterprøve OB's påstande, citater eller tal, finder man desværre ofte, at trykfejl, fejlcitater eller formodentlig overfladiske notater ligger til grund for konklusioner, som bliver mindre sikre, i værste fald fuldstændig omstødes, når de konfronteres med kildematerialet.¹³ Dette værk kan derfor desværre kun anvendes med forsigtighed.

I 1980 udkom Ole Feldbæks "Denmark and the Armed Neutrality 1800-1801", den første grundige behandling af slagets politiske forhistorie siden Edv. Holm, men i modsætning til denne havde Feldbæk haft mulighed for at anvende materiale fra engelske, tyske, russiske og svenske arkiver, hvilket gør hans fremstilling bedre og mere nuanceret end Holms, og giver et glimrende indblik navnlig i de diplomatiske forhandlinger. Målet med dette værk var en politisk skildring, hvorfor de militære forhold blev mere kortfattet behandlet, men de væsentligste begivenheder er trukket frem.

Feldbæk var den første, som kombinerede de politiske og militære kilder i en større sammenhæng og det er tvivlsomt, om man ved brug af andre kilder vil kunne påvise et begivenhedsforløb væsentligt forskelligt fra det, som fremstilles i denne bog. Han betegner forsvarsforberedelserne på Københavns Red som improviserede,¹⁴ hvilket hovedsagelig skyldtes, at forsvarsplanen fra 1784 (som i høj grad hvilede på de tre forter Trekroner, Prøvesteen og Stubben) ikke var blevet udført. Han mener, at der i

december 1800 primært var to store flådeopgaver: For det første udrustningen af en eskadre af linieskibe og fregatter til deltagelse i den fælles neutralitetsflåde, for det andet defensionen på Københavns Red. Iflg. Feldbæk *"the overall danish strategy remained the provision of a joint squadron against Britain"*,¹⁵ men det, at man 27/12 modtog en skarp engelsk note med krav om klar besked vedrørende neutralitetsforbundet, medførte *"expectations of an attack as early as the end of March [which] meant that the naval defence of Copenhagen was given a higher priority than the fitting out of the ships of the line"*.¹⁶ Han ser således den danske defension som resultat af en plan, der stort set var fuldført 2. april, men mener, at styret på forhånd vidste, at kampen var udsigtsløs. At man alligevel valgte at tage den op skyldtes udelukkende, at man anså det for at være den eneste mulighed for at hindre Sverige i at få Ruslands støtte til en erobring af Norge.¹⁷

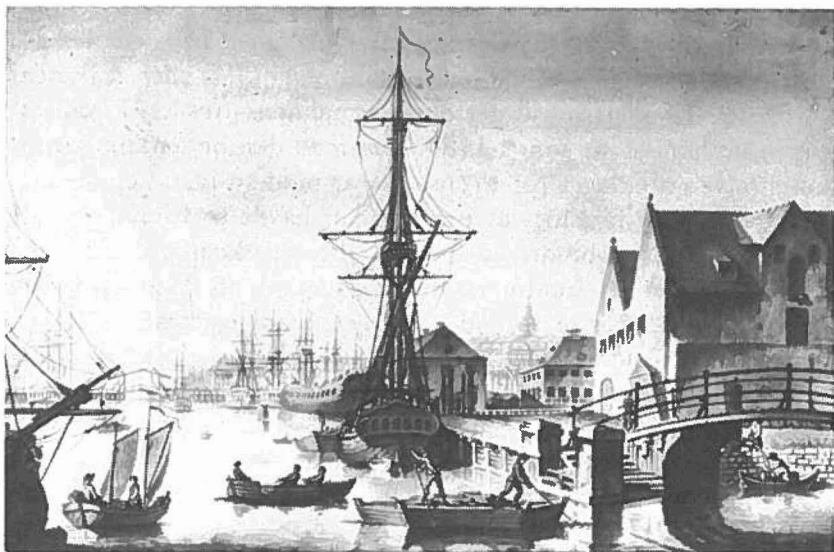


Flådens leje 1766. Model på Orlogsmuseet.

Defensionsplanen og dens iværksættelse

I løbet af 1700-tallet havde der været uenighed i flådens ledelse om hvorvidt København var bedst tjent med et fast eller et flydende forsvar. Til afklaring af dette spørgsmål nedsattes i 1777 en Defensionskommission, som i 1784 kom med den betænkning, som skulle blive grundlaget for byens forsvar mod søsiden i en menne-skealder.¹⁸ Man fastslog, at defensionen havde to formål, hvoraf det vigtigste var at hindre en fjende i at forsænke indløbet til havnen, det andet at hindre et bombardement af flådens leje og byen.¹⁹ Til det første formål anbefalede anlægget af to forter, Trekroner og Stubben, på hver sin side af indløbet. Til hindring af et bombardement anbefalede man anlægget af et tredje fort, Prøvesteen, syd for Kongedybet. Dette skulle, som Trekroner, bygges som en havn for nogle fladbundede defensionsflåder, som i krigstilfælde skulle kunne lægges ud som en linie mellem Trekroner og Prøvesteen.

I løbet af foråret og sommeren 1800 forværredes forholdet mellem Danmark og England,^{19a} og i juli tilspidsedes situationen. 8. august, da den danske regering fik nyheden om "Freya"-affæren, beordredes omgående udrustning af 10 linieskibe, og de 4, som allerede var udrustede, fik ordre om at stationeres ved Kronborg.²⁰ 12. august ankom den engelske forhandler Lord Whitworth til København og han kunne allerede under sin første resultatløse samtale med Bernstorff oplyse, at en engelsk eskadre var på vej mod Danmark "for at beskytte den engelske handel mod overgreb". Nu påbegyndtes også udrustningen af blokskibe som forsvar for København i tilfælde af et bombardement, og den 14. august udnævntes kommandør Lützow som chef for defensionen på Københavns Red.²¹ Den 16. beordredes endnu 7 linieskibe udrustet,²² og samme dag ankrede den engelske viceadmiral Dickson med en eskadre på 9 linieskibe op nord for Kronborg. Han sendte et brev til O. Lütken, der kommanderede den lille danske eskadre, om han måtte ankre op under Kronborg, hvilket Lütken — uden at vente på ordre fra kronprinsen — svarede ja til. Således ankom Dickson til Sundet og placerede ved en dygtig manøvre sine skibe således, at Lütken blev afskåret fra København, samme dag som Lord Whitworth gav Bernstorff 8 dage til at vælge mellem krig og fred.



Gammelholm i slutningen af 1700-tallet. Den store bygning til højre er
hampemagasinet og i baggrunden ses sejlmagasiner og bolværket til
gammel dok. Orlogsmuseet 78:1975.

Nu kom der fart i forsvarsforberedelserne i København; defensionslinien fik ordre om at udlægge og tvangsudskrivning af mandskab iværssattes. Situationen løstes imidlertid før hverken den ekstra eskadre eller defensionslinien var kommet på plads på Reden, idet man allerede 29. august indgik foreløbig konvention med England, og i begyndelsen af september begyndte man at afskedige månedsløjtneren igen.²³ De 6 udrustede skibe var færdig i midten af september, hvorefter de foretog en øvelsessejlad i Sundet. Derefter indlagde de igen og mandskabet hjemsendtes, en proces der afsluttedes i begyndelsen af november.²⁴

I slutningen af november begyndte man, som normalt for årstiden, at gøre klar til næste års udrustninger. Disse skulle i 1801 være noget større end tidligere, da man som nævnt havde bundet sig til at udruste 8 linieskibe og 2 fregatter som det danske bidrag til den fælles dansk-svensk-russiske neutralitetseskadre. Da man desuden bl.a. skulle bruge nogle vagtskibe og en øvelsesfregat til kadetterne, meddelte man enrolleringscheferne, at der det kommende forår skulle bruges mandskab til 10 linieskibe, 5 fregatter, 2 brigger og den Glückstadske søekvipage. Ialt 5023 søfolk,²⁵

når skibene skulle bemandedes efter mellemste bemanning.²⁶ Disse folk skulle være i København i løbet af april måned.

Snart efter skærpedes den politiske situation igen, da man 25/11 fik meddelelse om den russiske embargo mod England. Dette satte sig straks spor i Admiralitetets ordrer, idet man som svar på en forespørgsel fra den sjællandske enrolleringschef skrev, at han roligt kunne vente med udskrivningen af matroser til efter nytår, hvorimod han omgående skulle udskrive så mange tømmermænd, som han kunne skaffe.²⁷ 2. december indløb zar Pauls opfordring til at forberede sig på et engelsk angreb i foråret²⁸ og den 5. udvikledes ordren om omgående udskrivning af tømmermænd til at gælde samtlige enrolleringschefer. De skulle sendes til København med allerførste skibsløjlighed, *"Da de ere behøvede til den kongelige tjeneste"*.²⁹



Gammelholm, til venstre ses barkasseskur, i midten begkokeri.
Orlogsmuseet 79:1975.

Nu var man nået til det tidspunkt, hvor det skulle fastlægges hvilke skibe, der skulle ud at sejle i foråret, og 11. december udgik ordre om at påbegynde udrustningen af 3 orlogskibe. Desuden gav man navnene på de 7 skibe, som senere skulle ekviperes.³⁰ Samme dag gik ordre til enrolleringscheferne i distrikterne tæt-

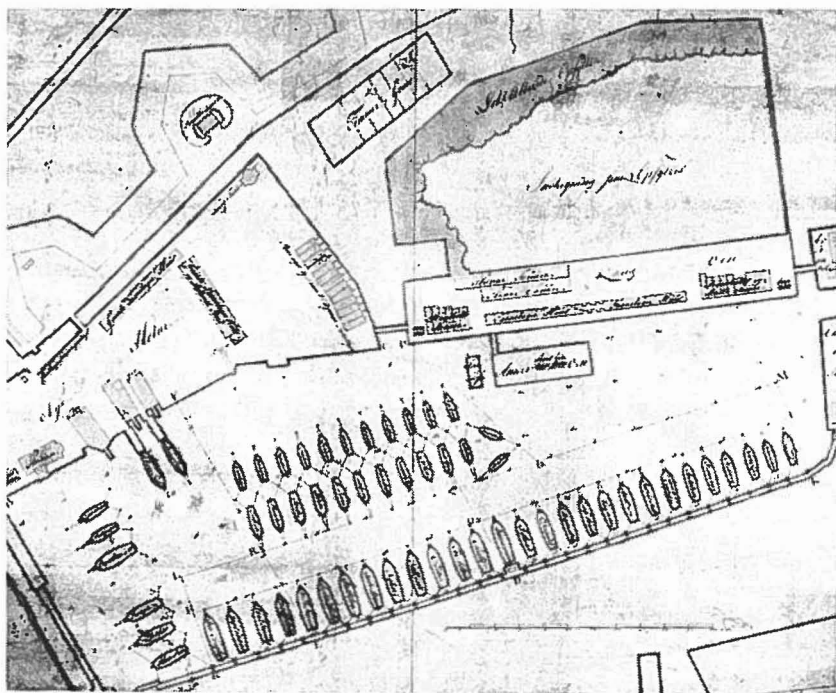
test ved de udrustede skibe (dvs. Glückstadt/Altona og Sjælland) om at udskrive så mange matroser som muligt "*uden at indskrænke sig til det bestemt antal*".³¹ Man begyndte at forberede sig på at skulle bruge matroser med kort varsel.

I løbet af december afsluttedes forhandlingerne om det væbnede neutralitetsforbund i St. Pedersborg. Men den 16., samme dag som Niels Rosencrantz på Danmarks vegne satte sit navn under traktaten, afsendte den engelske udenrigsminister en note til Bernstorff, som var "*a categorical demand for a full explanation of any engagement or negociations into which [Denmark] may have entered with any other power, respecting the rights of Great Britain as a belligerent marime state*".³² Den 27. december præsenterede den engelske gesandt Drummond denne note for Bernstorff, med krav om at svaret skulle falde inden årets udgang. Samme dag fattede kronprinsen pennen for at sætte fart i Admiralitetet: "*Jeg finder det nødvendigt at Admiralitetet tilskrifer Defensionskommissionen om dens tanker i henseende til Redens defension for næste forår*" skrev han, og beordrede samtidig, at endnu 5 orlogsskibe skulle tages under ekvipering og oplægges som i krigstid, dvs., at ekviperingen skulle være så langt fremme, at de kunne færdigudrustes i en fart, hvis det blev nødvendigt.³³

På nuværende tidspunkt var det klart, at Københavns defension i det kommende forår ikke ville komme til at bestå af de forter og defensionsfartøjer, som Defensionskommissionens betænkning fra 1784 forudsatte, men formentlig for en stor del af flydende batterier. Samme dag — den 27. — beordrede Admiralitetet derfor Holmens fabrikmester Hohlenberg at indtræde i Defensionskommissionen, for at komme med forslag "*i henseende til den flydende defension*".³⁴

Denne ordre kan ikke været kommet bag på Hohlenberg, for allerede den 29. — endnu inden Bernstorff havde svaret Drummond — kunne Defensionskommissionen, på grundlag af et udkast fra Hohlenberg, fremsende deres "*foreløbige . . . betænkning over Københavns defension fra søsiden for næste forår*".³⁵ I modsætning til den hidtil fulgte plan anså man nu et bombardement for at være den største fare. Men ifølge den skulle forsvaret mod et bombardement bestå af mindst 12 flådebatterier, der kunne gøre udfald fra de sikre havne i de faste batterier. Da dette grundlag endnu ikke var tilstede, og flådebatterierne derfor næppe ville kunne anses for

et sikkert forsvar, stod man nu i den situation, at *"Den til øjeblikket og dets midler bedst passende defension . . . er derfor en nye question, der må ansees at falde næsten aldeles uden for den allernådigst approberede og i executionen kun begyndte defensions måde"*. Løsningen på dette problem var, efter kommissionens opfattelse først og fremmest to ting: *"at man dels så godt som muligt forsikrer sig 2 hovedpunkter i nærheden af 3 Kroner og Prøvesteen, dels har en tilstrækkelig bevægelig magt at bruge mellem disse 2 punkter efter omstændighederne"*. At defensionen ville være sikrest, hvis den kom til at virke i sammenhæng med den egentlige orlogsflåde lagde man ikke skjul på, men man overlod (naturligvis) afgørelsen af dennes rolle til Admiralitetet.



Kort over Nyholm og flådens leje, omkring 1800.
Orlogsmuseet 1526:80.

31. december skrev Bernstorff en lang beroligende note til England, hvori han efter *"ordre fra højeste sted"* forsikrede, at Danmark nok havde indgået en traktat med de øvrige neutrale magter,

men at man aldrig ville drømme om at bryde sine hidtidige trakta-
ter. Men man har ikke været ganske sikker på, at englænderne
uden videre ville acceptere dette svar, for man begyndte at forberede
opsætning af telegrafer mellem Nordsjælland og København, og
Admiralitetet modtog et forslag til, hvorledes det norske mand-
skab kunne transporteres til København over land gennem Sverige,
i tilfælde af, at det blev for usikkert at sende dem med transport-
skibe som normalt.³⁶

Det, at man nu udrustede skibene efter første, og ikke, som
hidtil forudsat, mellemste bemanning, betød et behov for 600 flere
søfolk, som fordeltes over 5 af de danske udskrivningsdistrikter.³⁷
I Norge var sessionerne i fuld gang, og det ville være umuligt at få
udskrevet flere folk indenfor en rimelig tid. Men allerede nu, i
begyndelsen af januar, skred man til den praktiske udførelse af for-
beredelserne: Hæren fik ordre om at bistå ved oprettelsen af et
batteri på Amager til støtte for Prøvesteen, og man iværksatte
købet af to gamle skibe fra Asiatisk Kompagni, som skulle anven-
des som blokskibe.³⁸ 9. januar kom endnu et P. M. fra Hohlen-
berg, som nu fastslog, at det ville være spild af penge at søge at få
de to gamle skibe, "Jylland" og "Wagrien", til at flyde. Dette
førte til, at man allerede dagen efter på Holmen påbegyndte arbej-
det med at gøre dem klar til at blive sat på grund.³⁹ Ud over at
man på Holmen (og på mange af byens værfter, hvortil arbejdet
med de mindre skibe blev udlagt, da der manglede folk på Hol-
men) så småt var begyndt på arbejdet med defensionsskibene, gik
de fleste af kræfterne med at klargøre linieskibseskadren. I løbet
af måneden beordredes flere skibe udrustet, indtil man 19/1 hav-
de udnævnt de første officerer til ialt 13 linieskibe, 3 flere end op-
rindelig planlagt.⁴⁰

Defensionsplanerne tog nu form, og da Defensionskommissio-
nen 21/1 forelagde sit endelige forslag, var en stor del af det alle-
rede i vid udstrækning blevet iværksat.⁴¹ Kommissionen foreslog, at
der skulle udlægges en defensionslinie, bestående af blokskibene
"Dannebrog" og "Indfødsretten", de 2 skibe fra Asiatisk Kompag-
ni ("Charlotte Amalie" og "Cronborg") og fregatten "Hielperen".
Denne linie skulle strække sig fra Trekroner til et punkt ved det
gamle batteri Prøvesteen, hvor man ville grundlægge de 3 gamle
skibe "Christian d.7.", "Wagrien" og "Jylland".⁴² Til støtte for
linien skulle man dels have 11 kanonbåde, dels tre pramme og en

lille fregat "Elven". Alle disse skulle, ligesom "Hielperen", være bevægelige og skulle, bortset fra denne, virke uden for linien, hvorimod blokskibene og 4 andre små pramme skulle forankres. Som forstærkning af liniens nordre del skulle i havneindløbet lægges yderligere to blokskibe, "Mars" og "Elephanten".

I England havde man den 13. januar modtaget Bernstorffs note af 31. december og reagerede omgående ved at lægge embargo på alle danske, svenske og russiske skibe.⁴³ Denne for dansk handel så oprivende nyhed nåede tilbage til København den 24. og medførte omgående en forespørgsel fra Admiralitetet til Defensionskommissionen, om det ville være muligt at forstærke linie med nogle af de mange handelsskibe som lå på Københavns Red, og som jo nu var ude af stand til at sejle. Man svarede tilbage, at handelsskibene ville være uegnede til formålet, hvorimod linien, hvis det ønskedes, kunne forstærkes med to lineskibe. 2. februar bestemte Admiralitetet, at lineskibene "Sælland" og "Holsteen" skulle bruges til dette formål.⁴⁴ Kronprinsen skrev nu til Admiralitetet, at det efter den engelske embargo kun ville være muligt at opretholde indenrigssøfarten og farten på Østersøen og mellem rigerne, hvorfor man skulle udskrive alle overskydende matroser, fremskynde arbejdet på Holmen og iøvrigt begynde at antage månedsløjtninger "*i tilfælde*".⁴⁵

5. februar udnævntes kommandør Olfert Fischer til chef for defensionen på Københavns Red. Han var nyudnævnt medlem af Defensionskommissionen og havde som sådant været med til at planlægge det forsvar, som han nu skulle lede.⁴⁶ Samme dag fik det første af blokskibene, "Elephanten", ordre om at udlægge som vagtskib på Reden.⁴⁷ Nu var udsigterne imidlertid blevet så truende, at kronprinsen gav ordre til, at samtlige danske enrolleringschefer omgående skulle indsende de matroser som var ankommet til udskrivningsstederne. Nordmændenes ankomst kunne man ikke fremskynde.⁴⁸ Desuden udstedtes 20. februar en generalpardon for alle danske og norske søfolk, som sejlede med fremmede skibe, da de behøvedes til orlogsflådens bemanning.⁴⁹

I Defensionskommissionen begyndte man at føle tidspresset; 17. februar skrev man til Admiralitetet at "*højest bestemte*" måtte afgøre, om der var tid nok til at sætte de tre skibe på grund ved Prøvesteen. To dage efter bestemtes det, at det var der ikke — istedet skulle de udlægges som blokskibe i defensionslinien. Dette

betød, at de nu skulle armeres på begge sider istedet for kun for den ene, hvilket lagde et yderligere pres på Holmens i forvejen hårdtarbejdende tømrere og smede.⁵⁰

Mens handelsskibene lå uvirksomme i København, voksede kornmangelen i Norge, og i slutningen af februar besluttedes det at opsende en konvoj.⁵¹ Dette forehavende fik nu første prioritet fremfor både defensionsskibene og eskadren⁵² og kommandør kammerherre Steen Bille udnævntes til chef. Man var nu begyndt at forberede ankomsten af de allieredes eskadrer, for 28/2 skrev Admiralitetet som svar på en forespørgsel fra den sjællandske overlods, P. de Løwenørn, at de lodser som turde lodse de store skibe gennem det grunde farvand ved Drogden, skulle "*holdes tilstede*" i Dragør "*for at tages ombord på eskadren*".⁵³

Den 9. marts gav kronprinsen ordre om, at Generalitetet skulle afgive 2000 norske reserver til Søetaten,⁵⁴ men dette tilskud var imidlertid ikke til nogen øjeblikkelig hjælp for de officerer, som havde ansvaret for udlægningen af defensionsskibene, der nu stod for at skulle begynde. Efter Admiralitetets ordrer skulle skibene udlægge i dagene mellem 4. og 16. marts,⁵⁵ men dels blev dette vanskeliggjort af vejret og travlheden på Holmen, dels betød en udlægning af bommen jo ikke, at skibene lå på deres plads klar til at optage kampen med en eventuel fjende. Endnu resterede flere dages hårdt arbejde med varpning.⁵⁶ Den nordlige del af defensionslinien var klar først, 6/3 udlagde "Mars" og dagen efter "Hielperen" af bommen.⁵⁷ I de kommende dage udlagde en stor del af de øvrige skibe og Steen Billes eskadre var klar til afsejling d. 9. Der opstod dog snart problemer, da det viste sig, at Holmen ikke kunne nå at klargøre alle raperterne⁵⁸ til bl.a. de tre sydligste blok-skibe og efterhånden som dagene gik, må situationens alvor efter Admiralitetets mening været øget, for den 13. marts bifaldt man "*af nødvendighed*" at udlægge skibene med kanonerne liggende løst på dækket. Raperterne skulle så bringes ud med båd, efterhånden som de blev færdige.⁵⁹ Langsomt begyndte nu de tre skibe, "Jylland", "Wagrien" og det nu til "Prøvesteen" omdøbte "Christian d.7" at varpe, men dermed var Fischers problemer ikke forbi; allerede samme dag meldtes det, at "Prøvesteen" var sprunget læk⁶⁰ og den 15. rev en kraftig storm de skibe som var for-tøjet, løs, så de måtte til at varpe igen. Samtidig hindrede den at de øvrige skibe kunne fortsætte deres varpning.⁶¹

Den 14. meddelte Løwenørn, at nu var farvandsafmærkningen ved Dragør, efter Admiralitetets tilladelse, udlagt. Samme dag tilspidsedes situationen yderligere, da Bernstorff af den engelske udsending Vansittart fik at vide, at en engelsk eskadre var afsejlet fra Yarmouth.⁶² Nu udsendtes en kgl. placat med opfordring om at melde sig frivilligt til landets forsvar (den indeholdt samtidig en slet skjult trussel om, at skulle dette glippe, ville man skride til tvangsudskrivning,⁶³ og kronprinsen gav ordre om, at de matroser som mødte for sent, både på skibene og på Holmen, skulle pålægges høje båder.⁶⁴

En lille uge efter Løwenørns indberetning — mens defensionsliniens mandskab kæmpede en udmattende kamp mod strøm, vind og tid — gav Admiralitetet ham ordre om at hente 10 lodser fra Helsingør til Dragør *"for at oppasse de ankommende russiske skibe"*.⁶⁵ Samme dag kom meddelelsen om, at den engelske flåde var i sigte fra Nordsjælland⁶⁶ og lodserne fik nu ordre om at *"ingen . . . under livsstraf må lodse noget engelsk skib"*.⁶⁷

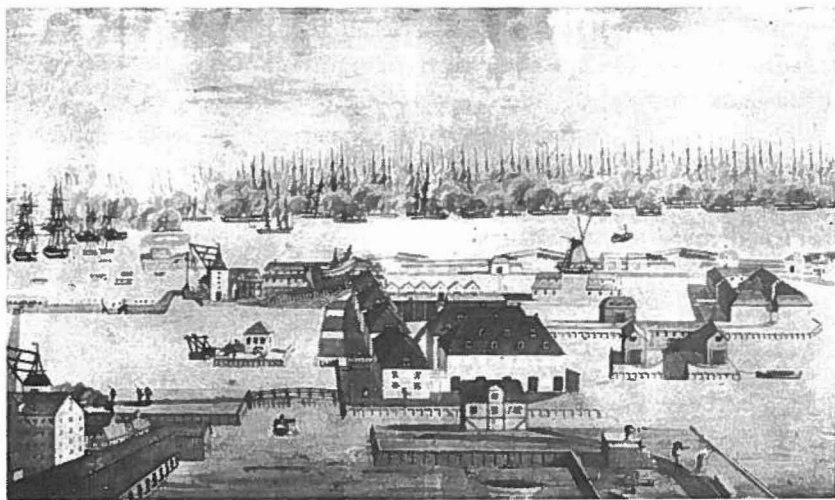
Samtidig med at man bag bommen arbejdede i døgndrift for at klargøre de sidste defensionsskibe, arbejdedes der stadig på at ekvipere de 10 linieskibe, hvortil udnævntes chefer den 16.⁶⁸ Imidlertid må man formode, at meddelelsen om den engelske flådes ankomst til Sundet har medført, at alle kræfter blev sat ind på udrustningen af defensionsskibene, for 23. marts bad Kadet-akademiets chef, kapt. Sneedorff om tilladelse til at beholde de til linieskibene udkommanderede kadetter ved Akademiet, *"indtil ekviperingen af skibene atter begynder"*.⁶⁹ Fire dage senere passerede den engelske eskadre Kronborg og krigen var (hvis man før havde været i tvivl) nu en kendsgerning. Først nu følte man sig foranlediget til at træffe foranstaltninger overfor den engelske handel; samme dag, som englænderne erklærede krigen, lagde man embargo på engelsk handel. Den 31. gav kronprinsen — efter mange opfordringer — tilladelse til kaperi.⁷⁰

De sidste dage før den engelske flådes ankomst tilbragtes med exercering af mandskabet ved kanonerne. Dette indbragte bl.a. den ubehagelige erfaring, at der i bemandingsreglementet var afsat så få mand til exerceringen med kanonerne i de særlige raperter, som man med så stort besvær havde skaffet til liniens sydlige del, at disse næppe kunne affyres. I hast sendtes derfor ekstra mandskab til disse skibe.⁷¹

I sidste øjeblik foretoges nogle tilføjelser til defensionsplanen. For det første trak Fischer de små skibe og pramme ind som en del af linien istedet for, som hidtil bestemt, at lade dem ligge lidt tilbagetrukket fra den.⁷² For det andet beordrede man straks, da man erfarede at Lord Nelson var næstkommanderende i den engelske eskadre, mere mandskab til "Indfødsretten" *"for i tilfælde af doublering at kunne besætte begge sider"*.⁷³ Også i Danmark havde man hørt om Nelsons sejr ved Aboukir!

Kanonbådene, som hidtil havde været en del af Fischers defension, blev, da det blev klart at konvojen ikke ville nå at afsejle før englænderne kom, underlagt Steen Bille. Han fik dermed en, ikke nærmere defineret, rolle i defensionen.⁷⁴

31. marts meldte man fra Holmen, at stykprammen "Hayen" var klar til udlægning.⁷⁵ I hast bemandedes den med folk fra Holmens faste stok, og 1. april om aftenen, mens Lord Nelsons skibe lå for anker syd for Middelgrunden, udlagdes den mellem Fischers flagskib "Dannebrog" og "Cronborg". Dagen efter lettede Lord Nelson som bekendt anker og forberedelserne var, fuldførte eller ej, tilende.



Slaget på Reden 2. april 1801.
Orlogsmuseet 1026:78.

Konklusion

Vi har nu set, hvad der skete i løbet af foråret 1801. Kan man på grundlag af dette sige, at defensionsplanen blev gennemført?

I Defensionskommissionens planer fra 29. december 1800 og 21. januar 1801, opererede man med tre klare forudsætninger for et effektivt forsvar; Man ville have to faste, befæstede punkter, en defensionslinie og en "bevægelig magt", som skulle bruges udenfor linien, som støtte for denne.

At man i Defensionskommissionen lagde vægt på dette sidste punkt, viser bl.a. en udtalelse fra Olfert Fischer, der i slutningen af januar sagde, at "enhver attaque på en . . . fastliggende linie var meget let."⁷⁶ Også i Hohlenbergs forslag fra december understreges betydningen af en sådan "bevægelig magts" medvirken.

Dermed kan det også fastslås, at man *ikke* nåede at bringe defensionsplanen fra 21. januar til udførelse: Dels opnåede man kun at få det ene af de to faste punkter imellem hvilke defensionslinien skulle ligge, nemlig batteriet Trekroner. De 3 blokskibe ved Prøvesteen måtte man lade flyde istedet for, som oprindelig planlagt, at sætte dem fast. Men desuden valgte man at fravige planens andet hovedpunkt, den bevægelige styrke. Olfert Fischer forsøgte under slaget at anvende kanonbådene, men de var for svage og blev hurtigt trukket tilbage. Den resterende del af de fartøjer, som skulle have virket som bevægelige, lå forankret i linien, og fik kun brug for deres sejl, da de efterhånden måtte kappe og ved hjælp af disse kunne bjerger sig i land.

Om det ville have været muligt at forsvare sig bedre mod verdens stærkeste sømagt end tilfældet var, er svært at sige, men sikkert er det, at defensionsplanen ikke blev gennemført som oprindelig udtænkt.

Noter

- 1) Se nedenfor p. 8, og OF p. 141 ff.
- 2) Kollegiet mødtes formelt som to kollegier, Admiralitetet og Generalkommissariatet, med hver sit arkiv. Forskellen mellem de to er blandt andet p.g.a. de indkomne rapporters ofte blandede indhold, ikke fuldstændig skarpt, dog beskæftigede Adm. sig fortrinsvis med mandskab og officerer, Gen. med materiellet og økonomien.

- 3) Skønt kronprinsen sikkert har meddelt en væsentlig del af sine beslutninger mundtligt (han var præses for Admiralitetet), fortæller mængden af små noter i Admiralitetets Indkomne sager, hvori Kronprinsen blot meddeler sine beslutninger til videre ekspedition, både om måden hvorpå ledelsen foregik og graden af hans indflydelse herpå.
- 4) For de skibe som englænderne tog som prise, inden officererne gik fra borde, burde papirerne vel egl. findes i engelske arkiver, men dette er så vidt vides ikke tilfældet.
- 5) Skønt skrevet efter slaget, kan denne kilde opfattes som værende uden for påvirkning af debatten efter slaget, idet den er skrevet, mens Bille var fange på et af de engelske skibe efter slaget.
- 6) Se herom Feldbæk: De danske søofficerer og "dolkestødslegenden" . . .
- 7) En undtagelse er premierløjtnant Berdenfleths "udkast . . .". B. var næstkommanderende på "Charlotte Amalie", som lå i den nordlige del af defensionslinien og hans indtryk af forberedelserne i de sidste dage inden slaget er således en førstehåndsbeskrivelse.
- 7a) Crèvecoeur p 233 f
- 8) Seidelin p 23. I det efterfølgende er citaterne så vidt muligt tilrettet moderne retskrivning, da datidens inkonsekvente stavemåde i mange tilfælde kan virke forstyrrende for forståelsen. Indholdet er naturligvis uændret.
- 9) Petersen, p 28.
- 10) Garde havde i 1835 udgivet en slags kildesamling, "Efterretninger om den dansk-norske Sømagt I-IV", men havde her blot henvist til et par af de trykte publikationer, angiveligt fordi han ikke havde kunnet få adgang til de militære arkiver fra efter 1800.
- 10a Se herom: O. Feldbæk: "De danske officerer og dolkestødslegenden. . ."
- 11) Denne påstand er siden blevet gentaget, se f.eks. A. Lindvald i Schultz' Danmarkshistorie IV, p. 121-23 og J. Vibæk i Politikens Danmarkshistorie 10, p. 227-35 o.a.
- 12) Bundesen i TS 1901 p. 211-12.
- 13) Et af de mindre eksempler er, at OB's liste over de udrustede skibe i sommeren 1800 ikke er identisk med Admiralitetets, idet han tilsyneladende har overset skibene "Waldemar" og "Ditmarsken". Til gengæld har han medtaget "Sejeren", der slet ikke blev udrustet som en del af denne eskadre (OB II, p. 132, Adm. RP 11/8 1800, Kongens Flådetabeller 1800). Mere alvorligt bliver det, når han citerer O. Fischer for i en rapport (hvortil kun bilaget findes i Adm. IS), at have skrevet, at den samlede besætning på de 18 skibe, som deltog i kampen, skulle være 4902 mand — den tabel som findes i Adm. IS sammentæller for det første ikke hvor mange, der *skulle være*, men hvor mange, der *mangler*, og regner man efter, viset det sig, at OB har regnet forkert. Desuden nævner listen 19 skibe, hvoriblandt ikke er "Hayen", som var et af de 18 skibe, som deltog i slaget (OB II, p. 318-19, Adm. IS 674a). Rart ville det jo være at vide, hvormange matroser, der i virkeligheden var ombord, men stikprøveundersøgelser i Rigsarkivet, bl.a. i materiale fra Søetatens Ekviperings-

sekretariat, har vist, at dette spørgsmål er en forskningsopgave i sig selv, og således falder uden for rammerne af denne artikel.

- 14) p. 146.
- 15) p. 145.
- 16) p. 146.
- 17) Denne opfattelse kommer klarest til udtryk i Feldbæks Danmarkshistorie, p. 284-5.
- 18) OB II, p. 309ff, OF, p. 145f, Frantzen, p. 64ff.
- 19) Om vinteren var skibene aftaklede og lå ved Holmen. Hvert forår udrustes et vist antal og de udlagre, efterhånden som de blev færdige, "af bommen". "Bommen" var en flydespærring, der afgrænsede Nyholms vandområde.
- 19a) Om begivenhederne i 1800, se O. Feldbæk: "The Anglo-Danish Convoy Conflict . . .".
- 20) Linie- eller orlogskibene var de største af flådens skibe — de som anvendtes i søslag. Aftaklede skibe, anvendte som flydende batterier, kaldtes blokskibe.
- 21) Kommandoprotokol for defensionen på Københavns Red, 1800.
- 22) Adm. RP 16/8 1800.
- 23) Adm. RP 8/9 1800. Månedsløjtnanter var officerer fra handelsflåden, der i krisesituationer midlertidigt antoges som løjtnanter i flåden.
- 24) Adm. RP 3/11 1800.
- 25) Fordelt med 1915 fra de norske distrikter, 1818 fra Danmark og hertugdømmerne 290 fra øerne i Vesterhaver, suppleret med 1000 "sølimitter" fra hærens udskrivningsdistrikter. Adm. RP 20-21-24/11 1800, Kopibog 21/11 1800.
- 26) I krigstid medtog skibene flere folk end i fredstid, og når man om foråret planlagde skibenes bemanning, angaves tre bemanninger.
- 27) Adm. RP 27/11 1800, no. 2158.
- 28) OF, p. 142.
- 29) Adm. IS 1808b/1800. At denne ordre ikke blev modtaget med patriotisk begejstring overalt, ses bl.a. af en skrivelse fra den slesvigske enrolleringschef. Han beder om forholdsordre, da samtlige flensborgske værftsejere har erklæret, at hvis deres arbejdere skal udskrives, vil det være dem umuligt blot at klare de reparationer, som de har forpligtet sig til at . . . udføre. Hvilket igen får byens købmænd til at jamre over en truende ruin! Man har således haft den stakkels enrolleringschef i en vanskelig klemme, da det var et forbehold i de fleste ordrer — også de som udsendtes senere, da situationen tilspidsedes yderligere — at "*coffardifarten må ikke ligge stille*" (Adm. RP 11/12 1800). I ordren af 5/12 stod faktisk at tømmere mændene bl.a. skulle tages fra værfterne "*uden ganske at standse deres arbejde*" — en enrolleringschef har øjensynlig skulle beherske det umuliges kunst! Adm. RP 4/12 1800, Adm. IS 2245/1800 og Adm. IS 2267/1800.
- 30) Adm. RP 11/12 1800, no 2237 og Adm. IS 1855/1800.

- 31) Adm. RP 11/12 1800, no 2236.
- 32) DP p 73ff, OF p 105.
- 33) Adm. RP 29/12 1800, no 2358, Adm. IS 1808c/1800.
- 34) Holmens fabrikmester var den som havde ansvaret for konstruktionen og bygningen af nye skibe, udviklingen af nye skibstyper o.a. Hohlenberg var også den, der kom til at stå for første del af defensionsfartøjernes udrustning.
- 35) Gen. IS 3122a/1800. Denne kilde, som jo giver et godt indblik i intentionerne bag defensionsplanen, har ikke tidligere været anvendt.
- 36) Adm. RP 8/1 og Gen. RP 5/1, no. 14. Dette forslag vedtoges og 10/1 udgik ordre til de norske enrolleringschef om at påbegynde nedsendelsen af matroserne, i hold på 50, daglig fra 1. februar. Gen RP 10/1, no. 56.
- 37) Adm. RP 5/1.
- 38) Adm. RP 6/1 og Gen. RP 7/1, no. 26.
- 39) Inden disse planer senere ændredes, nåede man, v.h.j.a. 200 hustømmermænd, at forsyne de gamle skibe med 3 køle, så de kunne stå fast. Dette blev fastslået ved dykkerundersøgelser af vrage i 1845-47. (Bjerg: Vragene . . . p. 31).
- 40) Adm. RP 11 + 29/12 1800, 5 + 19/1.
- 41) Selve forslaget fra kommissionen er forsvundet, måske tilbageleveret fra Admiralitetet og brændt i 1853 (dette er i det mindste tilsyneladende sket med det medfølgende kort, se Adm. IS 823 og Adm. RP 13/4), men v.h.j.a. f.eks. nedenstående kilder er det stort set muligt at rekonstruere det: Gen. RP 21/1 no. 155, Gen. IS 411, Adm. RP 26/1 no. 120 – se iøvrigt OF p. 145-6, især 146, n. 20.
- 42) Det var almindeligt således at danne batterier v.h.j.a. grundsatte skibe.
- 43) DP p. 104.
- 44) Gen. RP 30/1 no. 228.
- 45) Adm. IS 149 og 187, Adm. RP 24/1.
- 46) Det, at Fischer 5. januar var blevet udpeget til medlem af Defensionskommissionen behøver ikke at have nogen sammenhæng med hans senere udnævnelse som defensionschef. Snarere hænger det sammen med at kommissionen med det nye store arbejdspresset behøvede et nyt medlem, og Fischer var et indlysende valg, da han tidligere havde været medlem af flere kommissioner under Admiralitetet. Se Crèvecoeur p. 58.
- 47) Adm. RP 5/2.
- 48) Adm. IS 189.
- 49) Petersen p. 15.
- 50) Gen. RP 17/2, no. 411.
- 51) OB II p. 207-11.
- 52) 26/2 spurgte f.eks. Holmens chef, om han skulle sende de få konstabler som han kunne skaffe, til defensionsskibene, men fik det svar, at skibene til Norge først skulle have, hvad de behøvede. Så kunne defensionen få, hvad der måtte blive tilovers. Adm. IS 352.
- 53) Adm. RP 28/2 no. 374. Af hensyn til fjenden havde man undladt at udlægge den sædvanlige farvandsafmærkning, hvorfor lodserne ville være nødvendige.
- 54) Adm. RP 9/3 no. 470.
- 55) Adm. RP 2/3 og 12/3.

- 56) Blokskibe og andre "ubevægelige" fartøjer flyttede man v.h.j.a. varpning, som foregik ved, at man med et af skibets både sejlede ud og kastede et anker — "varpankeret" — et vist stykke fra skibet. Om bord på skibet halede man så ind på ankertovet så langt som muligt, hvorefter folkene i båden lettede ankeret igen, roede et vist stykke frem og kastede det igen osv. Efter opfordring fra Admiralitetet gav Danske Cancelli sit tilsagn om at handelsskibenes både kunne assistere ved defensionsliniens udlægning. Adm. RP 16/3 no. 530.
- 57) Mars' og Hielperens journaler.
- 58) "rapert": kanonunderlag.
- 59) Gen. RP 13/3 no. 669.
- 60) Gen. RP 13/3. Skønt lækken først blev lokaliseret den 23., var den dog ikke så alvorlig, at den hindrede varpningen i nævneværdig grad.
- 61) Adm. IS 547. For "Wagriens" vedkommende blev varpningen desuden afbrudt, da en af skibets både, pga. strømmen, drev væk. (Risbrichs dagbog 21/3).
- 62) OF p. 135-36.
- 63) Petersen p. 25-6.
- 64) Adm. RP 16/3 og 19/3.
- 65) Adm. RP 20/3 no. 568.
- 66) OF p. 123.
- 67) Som ovenfor n. 67.
- 68) Adm. RP 16/3.
- 69) Adm. IS 629. Ekviperingen var altså på dette tidspunkt ophørt.
- 70) Adm. IS 681.
- 71) Adm. ID 664, Kommandoprotokol for Defensionen 1801 28/3 og Risbrichs dagbog 28/3.
- 72) Fischers brev til kronprinsen.
- 73) Adm. RP 23/3.
- 74) Adm. RP 26/3.
- 75) Adm. IS 678.
- 76) Fischers brev til kronprinsen.

FORKORTELSER

Adm.	Admiralitetets arkiv
DP	Dudley Pope: The Great Gamble (Se litteraturlisten)
Gen.	Generalkommissariatets arkiv
IS	Indkomne sager. Hvor intet andet er anført, er de indkomne sager fra 1801.
OB	O. Bergersen: Nøytralitet og Krig (Se litteraturlisten).
OF	O. Feldbæk: Denmark and the Armed Neutrality 1800-1801 (Se litteraturlisten)
Petersen	C. Petersen: Historisk dagbog . . . (Se kildefortegnelsen).
RP	Referatprotokol. Hvor intet andet er anført, er referatprotokollen fra 1801.
TS	Tidsskrift for Søværnen.
For øvrige notehenvisninger, se litteraturlisten.	

UTRYKTE KILDER

Rigsarkivet:

Søetaten. Admiralitets- og Generalkommissariatets arkiver:

Admiralitetets Referatprotokoller 1800-1801

— — Generalkopibog 1801

— — Indkomne sager 1800-1801

Generalkommissariatets Referatprotokoller 1800-1801

— — Indkomne sager 1800-1801

Søkrigskancelliet:

Kongens Flådetabeller 1800

Skibsjournaler:

Kommandoprotokol I 1800, for hele defensionen under Lützow

Kommando- og Parolprotokol for Defensionen 1801

Kommandoprotokol for orlogskibet "Trekroner", 1801

Kommandoprotokol for orlogskibet "Danmark", 1801

Kommandoprotokol for blokskibet "Mars", 1801

Kommandoprotokol for blokskibet "Elephanten", 1801

Journal for blokskibet "Mars", 1801

Journal for fregatten "Elven", 1801

Journal for "Hjelperen", 1801

Fabriksmesteren:

Koncepter og indkomne breve.

Hærens arkiv. Defensionskommissionen:

Defensionskommissionens referatprotokol litra I, 1801.

Kgl. Bibliotek:

M. Bille: Nogle dagbogsoptegnelser vedkommende Slaget på Rehden 2. april 1801. (Heri findes også Risbrichs dagbog).

Trykte kilder

Bardenfleth: Udkast til en militair beskrivelse over Slaget på Kiøbenhavns Rhed den 2den april 1801 (Kbh. 1801).

De tilforladeligste begivenheder som have tildraget sig, fra den 14de januar 1801 til den 2den april 1802, i anledning af krigen mellem Danmark og England (Kbh. 1802).

Olfert Fischers brev til kronprinsen, 28/11 1802. Bergersen II, bilag 10 (Se litteraturliste).

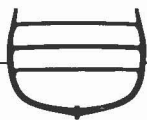
Petersen, C.: Historisk dagbog over krigen mellem Danmark og Engelland (Kbh. 1801).

Seidelin, K. H.: Krigstildragelser imellem Danmark og England (Kbh. 1801).

Soldin, S.: Krigen imellem Danmark og Engelland (Kbh. 1801).

LITTERATUR

- Allen, C. F.: Slaget på Københavns red den 2. april 1801. Dansk Folkekalender 1842.
- Barfod, H.: Vor flåde i fortid og nutid, bd. I (Kbh. 1941).
- Bergensen, Olav: Nøytralitet og Krig I-II (Oslo 1966)
- Bjerg, H. C. og J. Schou Hansen: Vragene i Øresund af danske skibe fra 1801 og 1807. Marinehistorisk Tidsskrift 1974, 1-2, p. 9-41.
- Bjerg, H. C.: Diskussionen om Slaget på Rheden. Marinehistorisk Tidsskrift 1970, 3, p. 56-63.
- Bundesen P. C.: Mindeskrift i anledning af Hundredearsdagen for Slaget paa Reden den 2. april 1801. TS 1901 p. 175-263.
- Crèvecoeur, E. Briand de: Olfert Fischer — Københavns modige forsvarer (Kbh. 1944).
- Dalhoff-Nielsen, P.: Slaget på Rheden i dansk historie. TS 1942 p. 466-85.
- Feldbæk, O.: Denmark and the Armed Neutrality 1800-1801 (Kbh. 1980).
- Feldbæk O.: Gyldendals Danmarkshistorie IV, 1730-1814 (Kbh. 1982).
- Feldbæk, O.: De danske søofficerer og "dolkestødslegenden" om slaget på Reden. Fortid og Nutid 3, 1983, p. 27-42.
- Feldbæk, O.: Løjtnant Bille på Prøvestenen — en nyfunden kilde til slaget på Reden. Fund og forskning, XXV, 1981, p. 87-106.
- Feldbæk, O.: Hvad skulle det nytte. Kronik i Politiken, 2. april 1978.
- Feldbæk, O.: The Anglo-Danish Convoy Conflict of 1800. Scandinavian Journal of History 2. 1977.
- Frantzen, O. L.: Truslen fra øst. Dansk-norsk flådepolitik 1769-1807 (Kbh. 1980).
- Garde, H. G.: Den dansk-norske Sømagts Historie 1700-1814 (Kbh. 1852).
- Holck, P.: De ældste søbatterier, Tre Kroner og Prøvesteen. TS 1939, p. 329ff
- Holm, Edv.: Danmark-Norges udenrigske historie under den franske revolution og Napoleons krige fra 1791 til 1807. I-II (Kbh. 1875).
- Holm, Edv.: Danmark-Norges historie fra den Store Nordiske Krigs slutning til rigernes adskillelse, bd. VII, 1 (Kbh. 1912).
- Ipsen P.: I anledning af 150 års dagen for Slaget på Reden 2. april 1801. TS 1951, p. 137-61.
- Jeppesen, Hans: Matroser til den Dansk-norske flåde 1770-1802. Norsk Sjøfarts-museum årsberetning 1981 p. 165-211 (Oslo 1982).
- Kjølse, F. H.: Saa kæmped de helte hin anden april. TS 1976 p. 73-105.
- Lindvald, A.: Kronprins Frederik og hans regering 1797-1807 (Kbh. 1923).
- Pope, Dudley: The Great Gamble — Nelson at Copenhagen. (1972).
- Zahrtmann: Gienlyd fra 1801. Nyt Archiv for Søværnen 1842, p. 168-98.



Skibsrestaureringsprojekter i England

af

Bernt Kure

Cutty Sark:

Cutty Sark (længde 64,8 m, dybgående 6,7 m, displacement 2100 t) løb af stabelen i 1869. Den blev bygget som ekstremt hurtig-sejlende clipper med henblik på Kina-farten.

Efter 50 års tjeneste, de sidste under portugisisk flag, blev skibet lagt op for til sidst at blive permanent doksat i 1954 som udstillingsskib. Doksætningen foregik i betontørdok i Greenwich. Dokken ligger i marinehistoriske omgivelser og er speciel derved, at den er den foreløbige eneste tørdok i verden, der specielt er opført med udstillingsformål for øje (udsigtsbalkoner, gennemtænkte detaljer, profilerede kanter, lys og luftig).

Forstøtningen af skibet voldte ikke problemer, idet dets skarpe skrogfacon ikke frembyder de samme sammensynkningstendenser, som mere buttede skibe er udsat for, når de tages ud af vandet. Desuden er Cutty Sark bygget som "kompositskib", dvs. jernspanter med træskrogsider, hvilket giver et stærkere skrog end et rent træskrog.

Efter doksætningen gik man igang med restaureringen. Da kilde-materialet fra skibets bygning er meget sparsom, bygger restaureringen på hukommelsen og notesbøger fra folk, der har sejlet med det. Man restaurerede tilbage til tiden, før portugiserne overtog det. Restaureringsprincippet er, at alle detaljer, også ændrede og senere tilføjede (f.eks. bredere trapper og nedgangskapper af hensyn til publikum), udføres i samme formsprog og materialer som de originale ombord.

I lasten blev der tilføjet et nyt dæk til udstillingsbrug for maritime genstande (som ikke har tilknytning til skibet). De øvrige dæk blev indrettet til udstillinger med tilknytning til skibet, foruden at de blev indrettet til at rumme kontorer, billetsalg og souvenirkiosk. Kun apteringen agter og øverste dæk blev udfor-

met som da skibet var i brug. Endelig blev skibet udstyret med en komplet stående og løbende rigning i kunststoftovværk, der foreløbig har holdt i 25 år uden nævneværdig nedsættelse af styrken.

Konserveringen af træværket er ikke det store problem, idet skroget er bygget af teaktræ, der har en høj naturlig modstandsdugtighed overfor råd og svampe. Kun yderbeklædningen under vandlinien, der er af letforgængeligt elmetræ, kan frembyde en risiko, men foreløbig er saltkoncentrationen i træet, hidrørende fra da skibet lå i vandet, stor nok til at hindre svampeangreb.

Entreindtægterne giver overskud og medfører, at de rigelige midler til skibets vedligeholdelse bevirker en standard, der ligger langt over den der herskede, da det var i brug og nærmest givet det et lystyacht-lignende præg.

Great Britain:

Jernpassagerskib, længde 89,5 m, dybgående 5,3 m, displacement 3675 t. Konstrueret af den berømte konstruktør Brunel og søsat i 1843 med henblik på passagerfarten mellem Europa og Amerika. Det var på den tid det største skib i verden nogensinde og rummede mange nyskabelser: jernskrog, skrue, vandtætte skodder, balanceror, stålwirerig og repræsenterer i det hele taget et vitalt skridt på vejen fra sejl til damp.

I 1886 mislykkedes det for skibet at runde Cap Horn, og det blev efterladt på Falklandsøerne. I 1966 blev det "genopdaget" liggende halvt knækket på en sandbanke, og det blev besluttet at transportere det tilbage til den dok i Bristol, hvor det blev bygget. Denne dok, som er opført i sandsten, er forøvrigt en seværdighed i sig selv.

Doksætningen blev foretaget i 1976. Forstøtningen af skroget var ikke noget problem, da det er født med specielle doksætningskøle, dvs. to køle på hver side af kølen specielt beregnet til at stå på når det skulle ud af vandet. Vandlinien blev trimmet til samme højde som dokkanten.

Målet for restaureringen er at føre skibet tilbage til udseendet på jomfrurejsen i 1845, hvilket medfører at historiske detaljer ombord tages ud til fordel for rekonstruerede med forbillede i originalen fra 1845. (F.eks. har man taget den historiske skrueramme med ror fra 1857 ud til fordel for en rekonstrueret fra 1845).

På nuværende tidspunkt har man fået lagt et nyt øverste dæk, rejst tre af de seks master og monteret skorstenen samt kommandobroen. Der gøres udstrakt brug af uoriginale materialer, f.eks. stabiliseres tærede jernplader i skroget med glasfiber, ligesom or-

namenterne er udført i glasfiber. Det nye øverste dæks planker er lagt ovenpå et dæk af krydsfiner. På længere sigt er det meningen, at saloner og enkelte kamre skal genskabes i glasfiber imiteret som poleret mahogny. Dampmaskine og kedler skal også genskabes i kunststof og på en sådan måde, at maskinen kan rotere.

Grunden til den udstrakte brug af kunststofmaterialer er økonomi (museet ejes og drives af en privat organisation). Det er et interessant eksperiment, og det bliver spændende at se, hvordan det i sin færdige form kommer til at fremtræde, og hvordan kunststofmaterialerne på længere sigt opfører sig sammen med de originale materialer ombord.

Restaureringsprocessen kan følges på nært hold af publikum, som bevæger sig rundt på stilladser inde i skibsskroget og i dokbunden. Dette har forøget besøgstallet. Dokkens omgivelser, som på nuværende tidspunkt har en skibsværftsagtig karakter, skal, når restaureringen er færdig, reguleres således, at den præsenterer skibet bedst muligt.

HMS Victory:

Linieskibet Victory, længde 69 m, displacement 3500 t, blev søsat i 1765. Efter næsten 50 års aktiv tjeneste blev det lagt op i Gosport indtil det den 12/1 1922 permanent blev doksat med udstillingsformål for øje. Det blev doksat i Portsmouth i en granit-tørdok, der bygger på resterne af den dok, hvori skibet blev bygget.

Man har haft mange problemer med tørsætningen af skroget. Efter to år kunne man ikke holde ud at se på, at skibets vandlinie lå under dokkanten, og det blev besluttet at hæve det. Det foregik i tre omgange og var en hård belastning for skibet. De 11 tværskibsforstøtninger i dokbunden, formede efter skibssiden, har vist sig utilstrækkelige, og i dag er dokbunden fyldt med interimistiske afstivninger og forstøtninger, som gør det svært for den besøgende at få et indtryk af skrogets undervandslinier (som er ligeså imponerende som resten af skibet). For tiden er der konstateret en tendens til at skroget er ved at "tabe" hækken.

Victory har gennemgået talrige reparationer og restaureringer, og man er for tiden i gang med en restaurering, der vil tage 7 år.

Skibet restaureres tilbage til 1805 (slaget ved Trafalgar, Lord Nelson). Den nuværende restaurering består i systematisk at udskifte alt egetræ ombord med teaktræ. Grunden hertil er, at man ikke har kunnet komme borebillerne ombord til livs, selv om der jævnligt har været gasset med methylobromid og sprøjtet med

DDT og lindan. Historisk sundt egetræ kasserer derfor i stor mængde (også selvom det ikke er angrebet af skadedyr).

Man gør udstrakt brug af laminerede konstruktioner. Foruden bjælker og knæ lamineres f.eks. yder- og inderbeklædningen op og skrues sammen med bronzeskruer. Det har vist sig nødvendigt at demontere skibsbundens kobberbeklædning, da den forårsager de råd i bundplankerne.

Apteringen agter udføres i krydsfiner, ligesom en del af de, oprindelig massive "groede" egetræsknæer, er erstattet af stålknæ beklædt med krydsfiner.

På grund af skrogets tendens til at synke sammen, er al ekvipement med høj vægt blevet bragt i land og erstattet af rekonstruktioner i lettere materiale. F.eks. er de svære ankre hule og udført i aluminium. Artilleriets kanonrør er af træ (man overvejer at erstatte dem med glasfiberrør), ligesom masterøddernes vægt er ført ned i dokbunden.

Masterne er afstivet med barduner ud i dokkanterne. Riggens løbende gods, der er af manilatovværk, skal udskiftes med polypropylen- tovværk, der har fem gange så lang levetid som manilaen.

Udformningen af de enkelte detaljer i restaureringsarbejdet er lagt i hænderne på de ni skibstømrere, der permanent arbejder ombord. Der er ikke noget egentligt overordnet antikvarisk tilsyn med arbejdet. (Skibet administreres af Society for Nautical Research og National Maritime Museum).

Restaureringsprincippet er, at den besøgende ikke skal kunne se forskel på, hvad der er oprindeligt og hvad der er rekonstruktion eller senere tilføjelser. Skibet indeholder således forholdsvis lille videnskabelig værdi men høj pædagogisk værdi.

Mary Rose:

Henrik d. VIII's flagskib Mary Rose, længde 40 m, displacement 700 t, revolutionerede med sin søsætning i 1511 krigsskibsbygningskunsten, idet det var blevet bygget med specielle kanondæk under øverste dæk, en tradition der holdt sig helt op til bygningen af Fregatten Jylland i 1862.

Det sank udfor Spithead i Solent-strædet i 1545 og blev genfundet. I 1966, hvor det blev besluttet at hæve det, hvilket skete i oktober 1982.

Projektet er meget ambitiøst og har mange lighedspunkter med Wasa. Det er et fint eksempel på, hvorledes et skibsbevaringsprojekt markedsføres. Indtil nu har man samlet 60 millioner kr.

ind, og frivillige dykkere fra hele verden udførte vederlagsfrit over 25.000 dykninger på vraket.

Skrogskallen (kun den styrbords halvdel er bevaret) blev under vandet, ved hjælp af en løfteramme transporteret over i en vugge, formet efter skibssiden, og derefter løftet op på en ponton, som doksattes i en tørdok ved siden af Victory.

På nuværende tidspunkt er skrogets tømmer svøbt ind i specielle vandsugende måtter, som holdes våde, og man er i gang med at overdække dokken med et midlertidigt tag, således at man kan begynde konserveringen, der skal foregå efter samme principper som Wasa's konservering.

Opholdet i tørdokken er midlertidigt (foreløbig to år). Det er meningen, at skibet skal overføres til en museumsbygning specielt opført til formålet. At skibet kun er halvt, betragtes som en fordel, da det så kan udstilles særdeles instruktivt, ligesom et dukkehhus, hvor man kan studere det ud- og det indvendige samtidig.

I forbindelse med bjærgningen blev der opdaget et utal af løsfund de fleste bemærkelsesværdigt velbevarede. Mange af dem, også de af letforgængelige materialer som træ, læder og silke ser ud som om de var nye. Træ- og lædergenstandene bliver konserveret ved at man, ved hjælp af vandet i dem, transporterer polyethylenglycol ind og derefter frysetørrer dem. Jerngenstande bliver behandlet i en brint-varmeovn for at reducere rustet jern tilbage til stabilt metal. Andre metaller stabiliseres ved hjælp af elektrolyse, hvor man fjerner destruktive klorider og andre skadelige salte i metallet. Øvrige genstande som reb, glas og keramik bliver blot vasket grundigt i rent vand.

Projektet er på nuværende tidspunkt i en kritisk fase p.g.a. den overvældende konserveringsopgave af skrog og løsfund, som foregår hurtigt i den atmosfæriske luft. Personalet arbejder entusiastisk under stressede forhold.

MARINEHISTORISK SELSKABS SKRIFTRÆKKE

1. *Jørgen H. Barfod*: Slaget i Køge Bugt den 1. juli 1677 (1952). Udsolgt*
2. *R. Steen Steensen*: Vore torpedobåde gennem 75 år (1953). 60 kr./33 kr. næsten udsolgt.
3. *Georg Nørregaard*: Fregatten Falster ved Marokko 1753 (1956). 25 kr./17 kr.
4. *Gunnar Olsen, Erik Harremoes, G. Honnens de Lichtenberg og R. Steen Steensen*: De danske stræder og Øresundstolden (1958). 30 kr./20 kr.
5. *R. Steen Steensen*: Vore undervandsbåde gennem 50 år 1909-59 (1960). 65 kr./50 kr.
6. *R. Steen Steensen*: Orlogsmuseet (1961). 15 kr./10 kr. næsten udsolgt.
7. *Jørgen H. Barfod*: Orlogsflåden på Niels Juels tid 1648-99 (1963). 60 kr./45 kr.
8. *G. Honnens de Lichtenberg*: Larssen fra 64 (1964). 30 kr./20 kr.
9. *R. Steen Steensen*: Fregatten Jylland (1965). 25 kr./17 kr. næsten udsolgt.
10. *R. Steen Steensen*: Vore panserskibe 1863-1943 (1968). 96 kr./65 kr.
11. *R. Steen Steensen*: Vore krydsere (1971). ib. 80 kr./60 kr.
12. *Hans Chr. Bjerg*: Dansk Marinehistorisk Bibliografi 1500-1975 (1975). 48 kr./32 kr.
13. *M. Winge*: Søetatens Syge- og Kvæsthuse (1976). udsolgt.
14. *Jørgen H. Barfod*: Niels Juel. A Danish Admiral of the 17'th Century (1977). 48 kr./32 kr.
15. *Hans Garde & Hans Chr. Bjerg*: Torpedobåde gennem 100 år. Det danske torpedobådsvåben 1879-1979 (1979). 96 kr./65 kr. næsten udsolgt.
16. *Ole L. Frantzen*: Truslen fra Øst. Dansk-norsk flådepolitik 1769-1807 (1980). 96 kr./65 kr.
17. Fregatten Bellona's togt til Sydamerika 1840-41. Skibslægen J.H. Lorcks dagbog (1980). 69 kr./50 kr.
18. *Hanne Andersen*: Nyboder — et københavns miljø, med en gennemgang af dets afspejling i litteraturen (1981). 40 kr./30 kr.

Beløbet før skråstregen er prisen hos boghandleren, efter er medlemspris.

* Et genoptryk er udarbejdet af Køge Marineforening og kan købes af selskabet for 5 kr.

*Skriftrækken forhandles af Nyboders Boghandel
og Marinehistorisk Selskab*

MARINEHISTORISK SELSKAB

Sekretæren

Ved Fortunen 10 A

2800 Lyngby

Indhold:

Meddelelser:

Marinehistorisk Selskab	2
-------------------------------	---

Artikler:

Københavns sødefension i foråret 1801	3
Skisbrestauring i England	
Cutty Sark	26
Great Britain	27
HMS Victory	28
Mary Rose	29

Marinehistorisk Selskabs Skriftrække	31
--	----

Marinehistorisk tidskrift Februar 1984 Nr. 1 17. årgang

- Udgives af Marinehistorisk Selskab, Selskabet Fregatten Jyllands Venner, Selskabet Orlogsmuseets Venner og Selskabet danske Torden-skjold-Venner.
 - Redaktion: museumsinspektør Ole L. Frantzen og cand.mag. Birger Thomsen.
 - Ekspedition: Ole L. Frantzen, Tøjhusmuseet, Frederiksholms Kanal 29, 1220 Kbh. K. Tlf. (01) 11 60 37 lokal 22.
 - Udsendes 4 gange årligt til medlemmerne af de 4 udgivende selskaber.
 - Sidste frist for indlevering af stof d. 17. i månederne: januar, marts, juni og oktober.
 - Abonnement kan tegnes gennem de fire udgivende selskaber eller ved henvendelse til redaktionen.
 - Eftertryk kun tilladt med kildeangivelse.
-

Forsideillustration:

Orlogsskibet Odin på besejlingstogt i Østersøen 1791. Udsnit af tegning af T. E. Lønning. Orlogsmuseet.