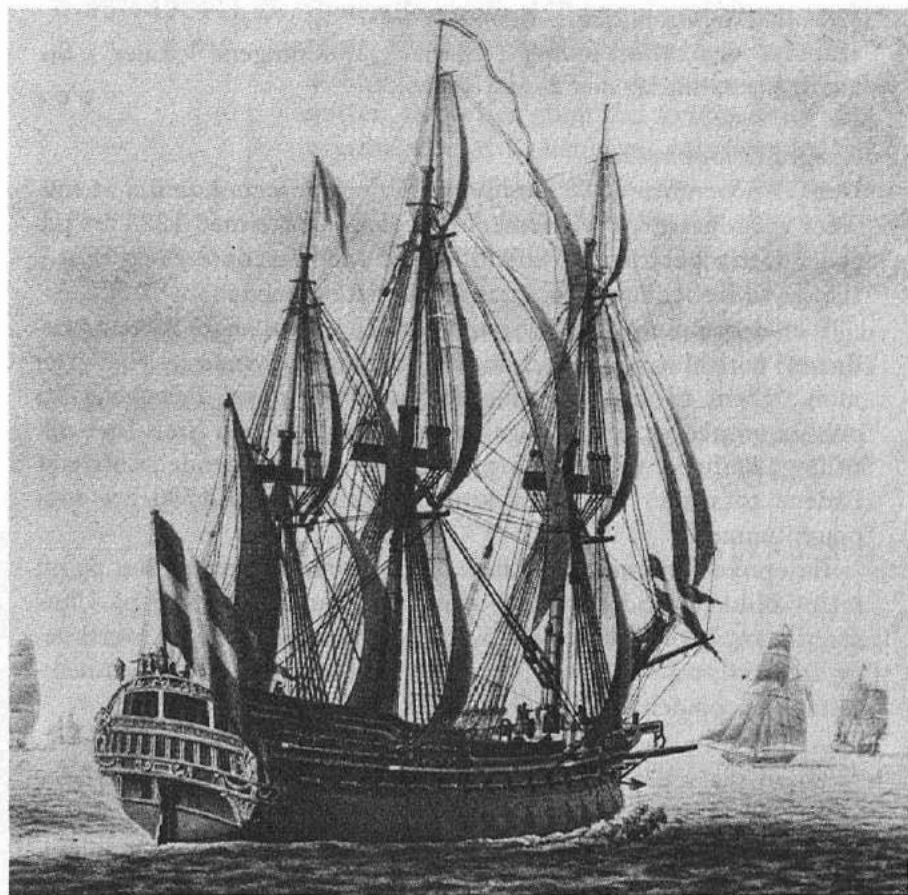


Marinehistorisk Tidsskrift



17. årg.

Codin

April

Nr. 2

1984



MEDDELELSE FRA ORLOGSMUSEETS VENNER

Selskabet Orlogsmuseets Venner

afholder generalforsamling i Søofficersforeningens lokaler i Søkvæsthuset, onsdag den 2. maj kl. 16.30.

Nyt fra Orlogsmuseet

Den 2. november 1983 besluttede Orlogsmuseets komite, at museets virksomhed på Valdemars Slot skal ophøre med 1984 års udgang. Dette betyder, at udstillingerne skal demonteres og flyttes tilbage til København i løbet af årets sidste måneder.

I et decennium har Orlogsmuseet lejet Valdemars Slots og be-drevet museal virksomhed med udstillinger, koncerter, balletter m.m.. Frem til årets slutning er hovedbygningen tilgængelig for publikum med sit oprindelige herregårdsmiljø og en Niels Juel-udstilling. Tidligere staldbygninger rummer en enestående samling af flådens rofartøjer med den kongelige chalup fra 1780'erne som pragtnummer.

En epoke i museets omskiftende tilværelse er hermed slut og nu rettes blikket mod Søkvæsthusets bådsmændsstrædefløj på Christianshavn, hvor der findes muligheder for indenfor en overskuelig fremtid at få tag over hovedet. Huset skal dog først gennem-restaureres og den nuværende lejer, Rigsarkivet, skal fraflytte.

Af internt arbejde på museet kan nævnes 2 tidsbestemte projek-ter, som skal startes i løbet af foråret 1984. Dels skal 2 historikere indlede et registreringsarbejde på 6 måneder bl.a. af Søværnets hi-storiske samlinger, som for størstedelens vedkommende er maga-sineret på Holmen. Dels vil 2 etnologer og 4 unge langtidsledige i samarbejde med søværnet foretage dokumentationsarbejde af vis-se arbejdspladser og tjenestesteder indenfor marinen.

En mindre sensation indtraf den 15. marts, da politiet efter en anonym henvendelse kunne køre ud på Amager og hente en kasse med modellerne af panserskibet Peder Skram og Torpedobåden Makrelen. De to modeller blev stjålet fra udstillingen i Admiral Hotel den 24. november 1980. Selvom modellerne har fået trans-portskader under sit lange ophold ude i byen, så var der glæde i museet efter meddelelsen om deres pludselige opdukken.



MEDDELELSE FRA MARINEHISTORISK SELSKAB

D. 25/4 1984 kl. 20 Generalforsamling. Dagsorden ifølge vedtæg-terne. Efter generalforsamlingen spilles "Kyst-artillerifilmen 1912-42", der varer i ca. 45 mi-nutter. Der vises glimt fra kystforterne samt overdragelse af Københavns søforsvar fra hæ-ren til marinen i 1932. Kystartilleriet er i år et aktuelt emne, fordi Kystartilleriforeningen har 75-års jubilæum.

Arrangementet foregår i Søofficersforeningens lokaler, Ovenga-den O. Vandet 62 B, og efter mødet 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 mødet til JØRGEN BARFOD tlf. (02) 87 22 54 eller til H. C. BJERG tlf. (02) 86 18 28.

BESTYRELSEN



Kystartillerister ved 47 mm kanon ca. 1900. (Forsvarets arkiver).

Indledning

Obertømmersmand Johan Daniel Schäffer nedskrev i perioden 23. januar til 24. marts 1840 sine dagbogserindringer om tiden som tjenestgørende i franske linieskibe på Schelde 1808-1811. En efterkommer, fru Karen Schäffer, afskrev dagbogen i januar 1970, hvorefter den blev maskinskrevet i 1982 af indsenderen fru Lone Wredstrøm, Frederikssund. Teksten er gengivet i det følgende, nøjagtigt som modtaget.

Dagbogen har følgende baggrund:

Med det engelske bombardement af København og flådens ran i 1807 blev Danmark for alvor draget aktivt ind i Napoleonskrigene.

Det forekommer naturligt, at stemningen i Danmark efter 1801 var anti-engelsk, men efterhånden som tiden gik, afløstes denne stemning af en engelskvenlig holdning. Man opfattede Napoleon som den største trussel, og samlede hæren i Sønderjylland og Holsten til værn af rigets grænse. Flåden lå aftaklet på Holmen i 1807, vi havde ikke kræfter til at udruste den, argumenterede man, og den blev ikke udrustet trods flere henvendelser fra udlandet (Rusland og Frankrig).

Situationen tilspidsedes dramatisk, da Napoleon ved mødet i Tilsit mod den russiske kejser Alexander I i 1807 prøvede et afgørende fremstød for fastlandsspærringens gennemførelse, bl.a. ved at tvinge Danmark ind i den — "at sejre på havet med landmagt" — som han havde sagt i 1806.

England reagerede hurtigt, nærmest overilet i et forsøg på at sætte den danske flåde ud af spillet. I slutningen af juli 1807 afsejlede en stor engelsk flådestyrke mod Danmark. Da den kommanderende admiral Gambier, den 1. august var nået op på højde med Göteborg, sendte han Commodore Keats til Store Bælt med 4 linieskibe og 13 fregatter for at spærre overfarten mellem Fyn og Sjælland, medens han selv stod gennem Sundet. Sjælland var omringet, og hæren afskåret. Sagen gik op i en spids. København blev bombarderet, og flåden udleveret.

Efter tabet af flåden nærede regeringen et levende ønske om at komme i besiddelse af store skibe, navnlig til iværkstættelse sine

planer mod Sverige. Den henvendte sig derfor først til Rusland, der viste sig meget imødekommende, men en forenet engelsk/svensk flådestyrke lukkede de russiske skibe inde i Roggersvik.

På sin henvendelse til Frankrig havde regeringen fået løfte om bistand af 2 linieskibe og 2 fregatter, og da Napoleon netop havde begyndt at træffe forberedelser til storslåede flådeanlæg på Schelddefloden ved Antwerpen og Vliessingen bestemtes det, at 2 af de derværende linieskibe PULTUSK og DANTZIG skulle bemannes af danske søfolk. Egentlig havde minister Champagny i februar 1808 igennem Dreyer i Paris rettet opfordring til den dansk-norske regering om, at den, da den for øjeblikket ikke havde brug for alle sine officerer og søfolk ville bemane 3 af hans linieskibe; han ville netop bruge disse 3 linieskibe til værn for Danmark kyster og til sikkerhed for Østersøen. "I første omgang blev der tale om 2 besætninger, og de kom — efter fransk opfattelse — til at gøre udmærket fyldest".

Efterhånden som kejseren fik forøget tallet af nybyggede linieskibe, blev der også behov for flere besætninger. Han rettede derfor i begyndelsen af 1811 en anmodning til Frederik VI om besætning til 2 nye linieskibe, 450 mand til hvert. I Danmark, hvor man nu førte kanonbådskrigen og havde travlt med flådens genoprejsning, havde man fuld brug for alle orlogsgaster — men hensynet til Napoleons anmodning havde overvægt, og i begyndelsen af 1811 afsendtes det ønskede mandskab. De kom til at bemane linieskibene ALBANAIS og DALMATIEN.

De franske bestræbelser efter 1804 på at skabe en flåde, der kunne blive Englands overlegen, førte til anlæggelse af værfter, der strakte sig fra Elben til Tiberen.

Selv om der som nævnt blev anlagt værfter mange steder, blev Antwerpen det vigtigste. Siden 1798 havde Forfait peget på Antwerpens fordelagtige beliggenhed. Baglandets rigdom sikrede underhold af en vigtig militær styrke og de primære materialer til værftet. Floderne var excellente vandveje til transport af træ fra Schwarzwald og Ardennerne.

Den 18. juli besøgte Napoleon Antwerpen, og den 21. underskrev han befalingen om bygningen af værftet, fastlagde pladserne af bassinerne, beddingen og magasiner, tegninger af en kanal fra Meuse til Rhinen, og fastsatte terminerne for arbejdets gennemførelse. Det findes vist ikke andre eksempler på, at et så

stort projekt er blevet besluttet så hurtigt. "Saml 3.000 arbejdere i Antwerpen" skrev han til Decres.

Det blev anlagt bassiner, som kunne rumme 40 lineskibe. Hele byens østlige kvarter blev exproprieret, 1.500 huse blev revet ned, fæstningsværkerne udvidet og 20 beddinger bygget. En rekrutteringskampagne for arbejdskraft langs Atlanterhavs- og Middelhavskysten gav intet resultat. I 1804 var der kun 500 mand i Antwerpen, i 1807 var der 2.850. Udgravningerne blev foretaget af fanger, især spanske, blandt hvilke man senere fandt resterne af general Romanas division. Arbejdet blev gennemført med en enorm kraft, der blev endog arbejdet om natten i fakkelskær.

Fra 1809 udbyggedes fæstningsanlæggene fra Antwerpen til Vliessingen. Hvor der i 1809 havde ligget folkerige kvarterer, halede man i efteråret 1811 lineskibe på 84 kanoner ind i vinterhavn med fuld udrustning, proviant og besætning.

I Vliessingen byggedes et bassin til 20 sejlkære lineskibe, i Terneuzen et til 40 lineskibe.

Starten var lovende, de 5 første skibe var på bedding i 1804, og fra 1808 havde admiral Missiesy en eskadre på 10 lineskibe. Det var første generation af små lineskibe med ringe dybgang og 74 kanoner bygget efter tegninger af Sane.

Længde	55,08 m
Bredde	14,41 m
Dybgang	7,13 m.

Kanonerne var fordelt i 2 batterier, besætningen var på 690 mand. Ifølge en hollandsk kilde var der i

PULTUSK	528 danske søfolk
DANTZIG	488 danske søfolk
ALBANAIS	451 danske søfolk
DALMATIEN	442 danske søfolk
Ialt	1.910 danske søfolk

Resten, dvs. ca. 850 mand, var soldater. Andre besætninger var franske og hollandske, en del kom fra Illyrien og Hansestæderne. Den danske indsats på Schelde omfattede således ca. 2.000 mand.

Når man til sammenligning anfører, at indsatsen i kanonbådskrigen højest var ca. 12.000 mand, må man betegne indsatsen på Schelde som betragtelig.

Bemandingen af skibene var ikke let. De dansk-norsk besætninger bestod af dels udkommanderet, dels frivilligt mandskab, som i kolonneform måtte marchere ned gennem hertugdømmerne Nordtyskland og Holland til Vliessingen. Alene at komme over Store Bælt var på grund af det engelske, lokale søherredømme ingen let sag.

Men en stor del af det søkyndige mandskab kom fra handelsmarinen, idet søfolkene på de udenlandssejlende skibe på grund af den engelske fastlandsblokade måtte afmønstre i forskellige europæiske havne og begive sig til Vliessingen. Der foreligger en række beretninger om nidkære danske konsuler, der i udenlandske havne fandt frem til søfolkene, og om disses fodtur gennem Europa.

I besætningerne indgik som nævnt også en del franske. En Capitaine de Fregate gjorde tjeneste som regnskabsfører og medbragte regnskabskyndigt personel.

De første danske skibschefer for PULTUSK og DANTZIG var kaptajn S. Urne Rosenvænge (f. 1758, d. 1820) og kaptajn, baron H. von Holsten (f. 1758, d. 1848), der begge var dygtige og meget ansete danske søofficerer. Deres hverv blev imidlertid yderst vanskeligt og endte katastrofalt.

De blev sat fra bestillingen og hjemsendt.

I februar 1809 ankom de nyudnævnte skibschefer fra Danmark. Det var kommandørkaptajnerne Joost van Dockum (f. 1753, d. 1834) og J. von Berger (f. 1757, d. 1809). Van Dockum overtog kommandoen på PULTUSK og von Berger DANTZIG. Sidstnævnte døde imidlertid allerede den 31. august 1809 og blev afløst af kommandørkaptajn C. Wleugel (f. 1764, d. 1833) i november 1809.

Schäffer må have oplevet mangt og meget, som ikke omtales, bl.a. det engelske angreb på Antwerpen i 1809. Dagbogen har størst værdi med tids- og stedangivelse for rejseruterne ud og hjem gennem det krigshærgede Europa.

Dagbogen er påbegyndt 23. januar 1840

Landrejsen fra København til Antwerpen, derefter med orlogsskibet Danzig. Begyndt d. 28. april 1808.

- Den 28. kl. 6¼ om morgene kørte vi fra København
" 8½ kom vi til Roskilde kro
" 10¼ kom til Roskilde by, hvor vi fik følgende med Kap-
tain Fa(?)sling alt hvad der var at få i kirken
Kl. 12 rejste (vi) videre derfra
" 3½ kom til Ringsted
" 4 kørte derfra
" 8 om aftenen kom til Slagelse og blev der om natten.
- Den 29. Kl. 4 om morgenen kørte derfra
" 8 kom vi til Korsør og stod af for madam Bager
" 1 rejste derfra med 3 isbåde
" 4 gik i land på "Senom Ø" (Omø) da vi ikke turde gå
længere formedelst Engelske krydsere, her forblev vi om
natten, og lå i noget halm blandt kreaturerne. I bæltet
lå af Engelske 1 orlogsskib 2 fregatter og 2 brigger
På omØe (Omø) under sejl til Langeland
- Den 30. Kl. 7 om morgenen gik vi under sejl med 4 isbåde. Fra
Omå fik vi en engelsk brig at se, hvorfor vi gik tilbage til
samme Ø.
- Den 1. Maj blev liggende formedelst kontra vind.
Kl. 6½ eftermiddag kom en engelsk armeret challup un-
der land for at reconsere. Isbådene blev udsatte for at
erobre samme, men der flygtede og sejlede bedre end vi.
2. Maj Samme dag kom Løjtnant Reske med sin transport som
var: 2 Cadetter, 2 Canonerer, 2 Skrivere, 2 Doctore.
Kl. 10 om aftenen gik vi under sejl med 4 isbåde samt
kostChalup som var armeret med 4 stk. muskedonnere-
geværer og sabler, med det sidste var de andre både ar-
meret. Om natten kl. 12 kom vi til Langeland.
3. Maj Kl. 2 fik vi vogne til vores tøj
" 5½ gik med en Jagt(Yaght) fra Langeland og ankom til
færgestedet
Kl. 8 fik vi vogne og kørte derfra
" 4 om eftermiddagen kom til Trunnerups-by, hvor vi
skiftede heste og vogne.

Rejsen i Langeland og Fyen.

- Kl. 5 kørte fra samme by og
" 10 ankom til Fåborg, blev der om natten.
4. Maj Kl. 7½ kørte fra Fåborg
" 8 passerede lands-byen-Mille
" 12¼ ankom til Assens by
" 1¼ gik sejl med en Jagt over Lillebælt til Holsten, hvor
vi kom i land kl. 4 ¾ ved færgesundet Aaresund i Slesvig,
hvor vi kørte fra kl. 8½
Kl. 9½ kom til landsbyen Feilstrup (Hajstrup), kl. 9½
passerede landsbyen Øyseby(Øsby), kl. 10 kom til kroen
Slukefter Kl. 11 aften ankom til Postgården i Haderslev,
hvor vi forblev til kl. 3 om morgenen.
5. Maj Da kørte vi fra Haderslev og ankom kl. 6 til Åbenrå
Kl 7½ kørte derfra
" 12 ankom til Flensborg
" 3½ kørte derfra, kl. 4½ kom til Bilskovs-kro
" 9 ankom til Slesvig, hvor vi forblev om natten.
6. Maj Kl. 6½ kørte fra Slesvig og ankom kl. 10 til Rensborg
" 3 om eftermiddagen kørte vi fra Rensborg, kl. 6¾ an-
kom til Posthuset i Riemens, kl. 7 kørte derfra
Kl. 11 ankom til byen Itzehoe.
7. Maj Kl. 6 kørte derfra, kl. 8 passerede vi 2 gæstgiverhuse, det
ene Himmerige, det andet Helvede, disse 2 huse lå lige for
hverandre, rejste videre og ankom til byen Ellersborg,
hvor vi kørte fra kl. 1½, kl. 3½ ankom til byen Pinneberg.
Hvorfra vi rejste kl. 5¼ og ankom til Altona kl. 8½
9. Maj hvor vi forblev til den 9. Maj. Kl. 1 eftermiddag, da sejle-
de vi med et "Blankejeser-fartøj" over Elven(Elben) til
Hamburg i det Hannoverske, samme dag kom Løjtnant
Reske med sin transport til Altona —
Kl. 2½ ankom vi til staden Hamburg, hvor vi tog vor tøj i
land og blev indlogerede.

10. Maj Kl. 4 om morgenen kørte derfra
 " 9½ ankom vi til Bondebyen Wille, hvorfra vi kørte kl. 1
 " 8 ankom vi til Bondebyen Wesselbouden, hvor vi forblev om natten.
11. Maj Kl. 5½ om morgenen kørte derfra
 " 9½ ankom til landsbyen Stökken, hvor vi holdt middag
 " 12 ½ kørte fra Stökken og ankom kl. 3¾ til staden Nürnberg, hvor vi forblev om natten.
12. Maj Kl. 5½ da kørte vi derfra
 " 12 passerede vi Weser-broen
 " 2 ankom til staden Pröysminde, hvor vi forblev om natten
13. Maj og rejste derfra kl. 5½ om morgenen
 Kl. 10 ankom til staden Herfort, hvor skiftede vogne og heste og rejste derfra kl. 11
 Kl. 1¼ kom til staden Billefeldt, hvor vi holdt middag og beså fæstningen Spadenberg, forblev der om natten
14. Maj Kørte fra Billefeldt(Bielefeldt) kl. 10, ankom til landsbyen Nunvart, hvor vi skiftede vogne og heste og kørte straks derfra og kom kl. 2 til Warendorff, hvor vi forblev om natten.
15. Maj Kl. 5¼ om morgenen rejst vi fra Warendorff, kl. 8¼ ankom til staden (?)Delle, kørte straks derfra og ankom kl. 10½ til Staden Münster.

Rejsen gennem det Franske Kejserrige
 hvor vi spiste til middag i et "Munstets Kloster" (munke kloster?) Kl. 1 eftermiddag kørte vi derfra

Kl. 8 ankom til byen Hosfeldt, hvor vi forblev om natten

16. Maj Kl. 8 formiddag rejste derfra
 " 11 passerede vi Fellen, kl. 1 ankom til Borgen, hvor vi forblev om natten.
17. Maj Kl. 5 om morgenen kørte derfra
 " 11 ankom til staden Wessel (Wesel)
18. Maj " 5½ kørte derfra med 5 Gunibekjær(?), her blev vi bespist efter den franske måde, fik brød og nogle styvere for den dag.

Kl. 6 kørte derfra og kl. 6½ kom vi til Rhin-kanalen

Rejsen gennem det brabantiske
 Da vi havde passeret en liden Ø, kørte straks over en bro

som blev båret af 36 fartøjer og kørte igennem adskillige byer. I Ishorn (Issum) skiftede vi vogne og heste, vor tøj blev vejet.

Kl. 5 eftermiddag ankom til staden Strælen, kørte straks derfra og ankom kl. 8 til staden Wents, hvor vi forblev om natten.

19. Maj Kl. 6 om morgenen kørte derfra
 " 6 passerede vi landsbyen "Denget Rüphen Sammpen
 " 10 ankom til byen Rysemynte(Roermond), hvor vi forblev om natten
20. Maj Kl. 4½ kørte derfra, kl. 6½ passerede vi landsbyen Lend (Linne) hvor vi straks kørte fra og ankom til landsbyen Sohelborg de cabel, kl. 10¼ passerede landsbyen Susstere hvor vi skiftede heste. Kl. 6½ ankom til staden Mastridt (Maastricht) hvor vi forblev om natten.
21. Maj Kl. 5¼ kørte derfra, kl. 9½ ankom til staden Dore (Tongres) kl. 10½ kørte derfra, kl. 12 passerede igennem staden Borgloe (Borgloon) og passerede landsbyen Halældorm molt Düsseldorf
22. Maj Kl. 9¼ ankom til staden Tessenmunde (Tirlemont), kl. 10 kørte derfra, kl. 1 ankom til staden Løve (Louvain)
 Kl. 3 kørte derfra og ankom til staden Wechelen hvor vi forblev om natten
23. Maj Kl. 6 om morgenen kørte derfra og passerede et lyststed, hed Bellevin og passerede igennem adskillige landsbyer og ankom til Antwerpen, her beså vi skibsværftet.
 I byen Antwerpen.
 hvor der stod lineskibe på stabelen, hvoraf 2 var næsten klar, vi forblev der i staden om natten
24. Maj gik vi samtlige med et fartøj fra Antwerpen til orlogsskibet Pulstuk, vort Kompagni, som var samlet i transport, er følgende: Kaptajn Fasting, Løjtnant Bends, kadet Andersen og Fischer, forvalter Winning, skriver Kofoed, ober-tømmermand *Johan Daniel Schæffer*, dito Anton Muller, oberkanoner M. N. Poulsen, dito P. L. Stol samt 4 båds-mænd Gilbert og Abraham og Daniel Arentzen og en indrulleret Cornelius samt 5 matroser
25. Maj ankom vi til det franske orlogsskib Pulstuk, her om bord var Kaptajn Rosenvinge, Chef, her var ligeledes nogle

danske løjtnanter Falbe, Michelborg, Tornboe, Evers Sømmerup, af danske styrmænd og matroser, som var her om bord og kom straks efter var tallet omtrent 12 à 1300 mand her før vi til. Da alle underofficerer og gemene blev delt til Pulstuk og Dantzick, dette sidste var det skib, hvormed jeg skulle fare. Vi gik da om bord på orlogsskibet Dantzick.

29. Maj Kaptajn Fasting forblev vor Chef, indtil kaptajn og Baron Holsteend kom. Samme tid afgik alle franske, her om bord forblev 3 franske officerer, alle regnskabsførere og en del andre samt 100 soldater og 100 Conokriberte. Her på reden lå følgende skibe, orlogsskibet Dantzick, Pulstuk, Wille de Berlin, Cormers de liond, ce Sar-Au-Wer-Svars-Duches Klein Scharle Mang, som var kommanderet af kontraadmiral Messerer, her foruden var nogle hollandske fregatter og brigger foruden adskillige mindre.

Erindring

(1 skibspund=20 lispund. 1 lispund=16 pund=8 kg.)

Disse orlogsskibe var armeret med 36 pd. jernkanoner

18 pd — — — — jernkanoner— 28 stk.

" " — — — — dito — — 30 stk.

8 " — — — — — dito — — 12 stk.

36 pd. jern caronader 10 "

36 pd. metal 4 "

1 pd. metal fælgenetter 8 "

1 pd. espinggoller af metal 8 "

I farvandene imellem Vlissingen og Anivers lå følgende skibe og som siden overvintrede i Vlisingens Dok.

Orlogsskibet Schale-Mang ført af viceadmiral Messerer.

Pulstuk — ce Sar — Wille de Berlin — Dantzick — Duches

Klein — Comers de liond — Au-Wer-Svars — Albanien —

Dalmatien ført af kontraadmiral Caro, dertil var tvende

hollandske fregatter, dito korvetter — 2 stk., dertil kom

adskillige kanoner brigger og nogle 100 kanonbåde, som

alle kom fra Bollogne (Boulogne)

1810

30. april Kejserens ankomst til Anwers tillige med sin unge gemalinde, var om bord i orlogsskibet Pulstuk og i tvende af de franske skibe og var tillige bestemt at komme til os, men

tiden tillod det ikke, men jeg har dog set ham temmelig nær.

Søndag d. 3. juni

Den eftermiddag kom her for Vlissingen tvende engelske fartøjer den ene var en kuterbrig(?), den anden var en skonnert, den tredie var en kuter, hvilket de to sidste kom på grund og folkene måtte forlade dem begge, da vandet faldt fra dem. Skonnerten stak de brand i, men kutteren blev taget af de franske og os, men Engelskmændene var allesammen derfra, så den var god at tage, og med højt vande om natten blev den indbragt på Vlissingen red, hvor vi ligger med skibene, og den 4. Juni sejlede den op til Anwers. Da var det den franske kejserinde Marie Louises geburdsdag, den

25. Aug. holdt jeg med samtlige tømmermænd, som er med mig om bord, så vi blev helt lystige i hovedet, thi vi drak en hel kande vin, hvorpå gik 8 pletter foruden adskillige flasker.

Min afrejse fra orlogsskibet Dantzick til Antwerpen, siden fra Antwerpen til København, begyndt den 14. marts 1811.

Torsdagen den 14. Marts 1811

Afgik jeg fra orlogsskibet Dantzick til Antwerpen, på min hjemrejse bragte jeg straks mit tøj om bord i en hollandsk skøjte, som skulle gå til Rotterdam om anden dagen.

15. Marts Om morgenen skulle vi gå om bord i bemeldte skøjte, men blev kaldet tilbage med vores tøj og skulle marschere over land som en soldat med vor ransel på nakken, men hvad skulle vi vel kunne bære på så lang en vej. Men til vor lykke var der til stede i land en af vore officerer, som gik til præfekten og fik det udgjort, at vi måtte tage til søs, som lettede os meget i vort sind.

Lørdagen den 16. Marts 1811

om morgenen kl. 8¼ gik fra Antwerpen med bemeldte skøjte til Rotterdam, kl. 10½ ankrede ved Lilloe for at gøre os klar, kl. 11¼ lettede anker og fortsatte vor rejse til Bads og ankrede der for vandet var udløbet. Kl. 3, da vandet voksede lettede vi anker og satte sejl til, kl. 6½

ankrede i farvandet af Bergen op zoom og lå der om natten.

Søndagen den 17. Marts 1811

Om morgenen kl. 6 lettede vi anker og gik under sejl, kl. 9½ kom på grund ¾ mil fra Serichsee(Zierikzee) og måtte blive stående, kl. 4¾ om eftermiddagen blev flot, men kom ej videre for stille vejs skyld. Kl. 12 om natten lettede anker og sejlede op mod Serichsee og ankrede derunder.

18. Marts Om morgenen kl. 2 lettede anker og gik under sejl, kl. 10½ ankrede ¼ mil fra Willemstad, kl. 4 om eftermiddagen begyndte ebben at løbe, da lettede vi anker og gik under sejl med stille vej. Kl. 5¼ passerte Willemstad og længere hen på aftenen passerte tvende fyrtårne, kl. 12 om natten kom til Dort, hvor vi ankrede og lå der til om morgenen

Tirsdagen den 19. Marts 1811

Om morgenen kl. 6½ lettede anker og lagde til land, fordi skipperen havde noget der at udrette, der beså vi Fort (Dordrecht?) og afrejse kl. 8½ derfra og satte kursen til Rotterdam, hvor vi kom kl. 12 om middagen og spiste i et hus, som kaldes Wille-Berling, kl. 2 satte vor tøj på vogne og kørte kl. 3½ om eftermiddagen derfra. Kl. 5 passerede en Bonde Dorf, som hed Mordrægt og ankom til Tragan kl. 6½ og blev der til kl. 8 og gik så med en trækskøjte til Amsterdam.

20. Marts Kl. 1½ om natten kom vi til Halvvegen, hvor vi var inde og drak kaffe, et 1/4ter derefter rejst derfra til staden Amsterdam.
21. Marts Vi kom dertil kl. 7 om morgenen og blev der til om aftenen kl. 6, da vi gik ombord i en bordskøjte til Lemmer,
22. Marts Hvortil vi kom kl. 2½ om morgenen og gik i land i posthuset hvor vi forblev til kl. 5
22. Marts Samme morgen tog vi vor tøj af den skøjte og bragte det over i en anden, som vi gik med til Strohes og kom der kl. 5 om aftenen og forblev der ¼ time, gik så med samme skøjte til Grønningen, hvortil vi kom kl. 10½ om aftenen. Gik i land og blev indlogeret i et ordentlig hus kaldet Stads-herberg. Det var den 6te.



MARINEHISTORISK SELSKAB afholder foredrag og ekskursioner samt udgiver et kvartalsskrift, MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT, i samarbejde med "Fregatten Jyllands Venner", "Orlogsmuseets Venner" og "Danske Tordenskjolds Venner".

MARINEHISTORISK SELSKAB udgiver desuden en række skrifter og har hidtil udsendt følgende:

- Nr. 1 Jørgen H. Barfod: Slaget i Køge Bugt den juli 1677. (1952) (udsolgt).
- Nr. 2 R. Steen Steensen: Vore torpedobåde gennem 75 år. (1953) (udsolgt)
- Nr. 3 Georg Nørregaard: Fregatten Falster ved Marokko 1753. (1953) 25 kr./17 kr.
- Nr. 4 G. Olsen, E. Harremoes, G. Honnens de Lichtenberg og R. Steen Steensen: De danske stræder og Øresundstolden. (1958) 30 kr./20 kr.
- Nr. 5 R. Steen Steensen: Vore undervandsbåde gennem 50 år. (1960) næsten udsolgt. 65 kr./50 kr.
- Nr. 6 R. Steen Steensen: Orlogsmuseet. (1961) næsten udsolgt. 15 kr./10 kr.
- Nr. 7 Jørgen H. Barfod: Orlogsflåden på Niels Juels tid. (1963) 60 kr./45 kr.
- Nr. 8 G. Honnens de Lichtenberg: Larssen fra 64. 30 kr./20 kr.
- Nr. 9 R. Steen Steensen: Fregatten Jylland. (1965) (udsolgt)
- Nr. 10 R. Steen Steensen: Vore panserskibe 1863-1943. (1968) næsten udsolgt. 96 kr./65 kr.

- Nr. 11 R. Steen Steensen: Vore krydsere. (1971) 80 kr./60 kr.
 Nr. 12 Hans Chr. Bjerg: Dansk Marinehistorisk Bibliografi 1500-1975. (1975) (udsolgt)
 Nr. 13 M. Winge: Søetatens Syge- og Kvæsthuse. (1976) (udsolgt)
 Nr. 14 Jørgen H. Barfod: Niels Juel, A Danish Admiral of the 17th Century. (1977) 48 kr./32 kr.
 Nr. 15 Hans Garde og Hans Chr. Bjerg: Torpedobåde gennem 100 år. (1979) næsten udsolgt.
 Nr. 16 Ole L. Frantzen: Truslen fra Øst, Dansk-norsk flådepolitik 1769-1807. (1980) 96 kr./65 kr.
 Nr. 17 J. H. Lorcks dagbog: Fregatten Bellonas togt til Sydamerika 1840-41. (1980) 69 kr./50 kr.
 Nr. 18 Hanne Andersen: Nyboder — et københavns miljø. (1981) 40 kr./30 kr.

Beløbet efter skråstregen angiver prisen for medlemmer af Marinehistorisk Selskab.

MARINEHISTORISK SELSKABs kommende skriftserie kan erhverves også af ikke-medlemmer til reduceret pris ved forudbestilling på vedhæftede kupon.

Skrift nr. 19: "Lex Rechnitzer". Den gengiver admiral Wencks og admiral Rechnitzers optegnelser om de militærpolitiske drøftelser i 1931-32. Henri Wenck blev i 1931 viceadmiral og chef for søværnet. For at redde landet fra en total afrustning ønskede partiet Venstre at udarbejde et lovfor-slag, hvortil man ønskede bl.a. Wencks forhåndstilsagn. Skyggerne fra 1932-ordningen når helt op til situationen den 9. april 1940. Indledning ved Hans Chr. Bjerg.

Skrift nr. 20: H. C. Bjerg, H. C. Dahlerup Koch og P. B. Nielsen: Ubåde 1909-1984. I anledning af 75-året for den første kommandohejsning på en dansk ubåd udsendes i oktober 1984, en bog om ubåde i almindelighed og danske ubåde i særdeleshed. Bogen kan kun forudbestilles og vil efter ud-givelsen blive forhandlet gennem boghandleren. Pris ved forudbestilling: 90 kr.

Skrift nr. 21: Ole L. Frantzen og Birger Thomsen (red.): Orlogs-skibet "Holsteen" 1772. En af de sidste klassiske orlogs-skibe fra 1700-tallet bliver behandlet fra forskellige syns-vinkler. Holsteens historie belyses fra bygning over ud-rustning og togter til skibets deltagelse i slaget på Rheden 1801. Hertil kommer Holsteens videre skæbne som orlogs-skibet "Nassau" i Royal Navy. Alle disse emner behandles af en række marinehistorikere, som hver er specialist på sit område. Bogen vil blive på ca. 110 sider. Pris ved forudbestilling: ca. 90 kr.

Undertegnede bestiller herved følgende skrifter:
 Af de hidtil udkomne numre:

Af de kommende numre vil jeg bestille følgende:

..... Nr. 19 "Lex Rechnitzer" til 68 kr.

..... Nr. 20 "Ubåde 1909-1984" til 90 kr.

..... Nr. 21 "Orlogsskibet "Holsteen" 1772 til ca. 90 kr.

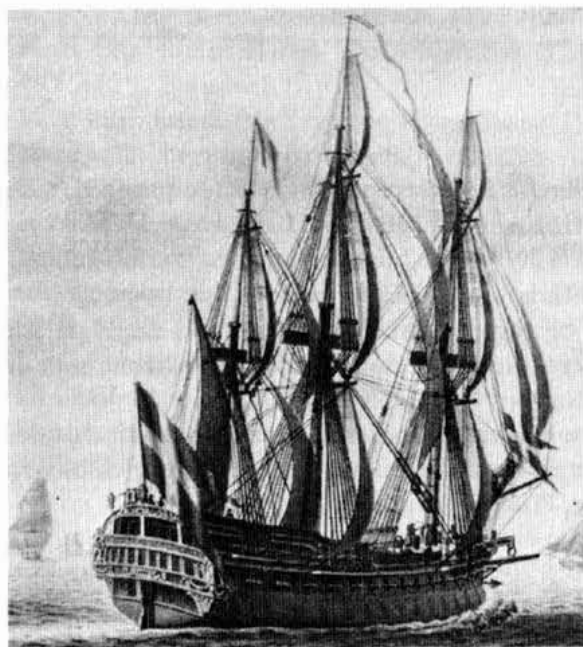
(Man bedes angive antal eksemplarer ved de ønskede)

Navn:

Adresse:

Postnr.:

Underskrift



Frankeres
som
brev

MARINEHISTORISK SELSKAB
Ved Fortunen 10A
2800 Lyngby

Marinens jurisdiktionsforhold før 1660 ved F. S. Grove-Stephensen

Ifølge den store danske ordbog var Holmens ret, betegnelsen for den i flåden tidligere almindelige straf 3 gange 27 slag tamp, mens det efter Salmonsens konversationsleksikon v. Poul Johannes Jørgensen var den ret, der i 1600-tallet blev afløst af underadmiralitetsretten.

Begge dele er rigtigt, men gælder kun i begrænset omfang og udtrykker kun en del af sandheden.

Det kompleks af love, der gjaldt for den sømilitære etat skyldtes som alle andre lovkomplekser en udvikling, der gik helt tilbage i tiden til den første lovgivning i landet, som vi kender.

Ledingshæren var en hær, der bevægede sig til søs, men kæmpede til lands, men fra Valdemarernes tid og fremefter fik rytterhæren, den adelige hær, fortrinet, og det er vel først under kong Hans at der begynder at blive bygget skibe til krigsformål af en central-regering.¹

Om de første skibskaptajner eller skibshovedsmænd har været soldater eller sørøvere eller en blanding af begge dele, er ikke godt at sige, men at der ikke var langt fra det ene til det andet fremgår af, at Sundtoldens skaber Erik af Pommeren endte sine dage som sørøver i Østersøen, og af, at Christian den II's lensmand Søren Norby gjorde det samme.

Den modsatte vej gik det for nordmanden Christopher Trundsen Rustung, der samtidig med at Peter Skram kæmpede for Christian III i Østersøen og de indre danske farvande, gjorde Nordsøen usikker fra Elben til Norge, hvor han ikke undså sig for at brænde Østeraat af, hvorefter han forligede sig med kongen og i slutningen af 1550'erne lader sig udnævne til kongens admiral, der ikke alene skulle have opsyn med flåden, men også lede dens operationer.²

Fra denne tid kan man begynde at tale om bestemmelser for flåden, der bekræfter den gamle definition af ordet jurisdiktion, som øvrighedsmyndighed og viser, hvordan forholdene vender sig sådan at de landretlige regler for militære overføres til søens folk.

I nogle skibsartikler, som udsendtes af Chr. III på St. Egidii dag, den 1. september 1536, bestemmes det således:

Skal holdes på hvert Vore orlogsskibe, hver mandag ret, om tilfældighed er og behov gøres. Admiralen, høvidsmænd, som der til-

stede er med skippere, kvartermestre, bøsseskytter med andre Vor skibs folk, skulle sidde ret over dem som sig ulovlig holde. Oc ville VI have slig ret på Vor admiral og skibsflåde som vi holde på vore slotte og gårde.

Hermed er i virkeligheden givet hele forklaringen på skibskaptajnens myndighed, som den giver sig udslag i de forskellige kongers skibsartikler og instrukser for deres admiraler, der i princippet forandrer sig meget lidt, selvom der udvikler sig selvstændige delictes og straffe, der er mere regoristiske end på landjorden, men hele tiden med tilbagevenden til princippet, at den til enhver tid værende skibschef, som administrativ myndighed tillige har domsmyndighed over enhver inden for skibets ræling, fra det øjeblik chefen har hejst sin stander.

Gårdsretten overført til skibet.

Chefens legitimation til at besidde øvrighedsmyndighed lå i hans instruks ved udnævnelsen, der for det meste indeholdt en af ham aflagt ed, mens fuldmagten, bemyndigelsen til at udøve øvrighedsmyndigheden var nedfældet i skibsartiklerne.

Dette gjaldt ikke alene marinen, men også kaperne, der til forskellige tid kaldtes borgerkaptajner, commisfarere, fribyttere, buccaneers, dunquerker etc. som modtog en bestalling, som legitimation og et sæt skibsartikler, som fuldmagt.

Når et selskab fik tilladelse til at sende skibe på hvalfangst, sælfangst, afrika- vest- og ostindienfart, så fik det en bemyndigelse til at legimere deres kaptajner med en bestalling, der gav ham ret til at udøve den myndighed, som blev lagt i skibsartikler meddelt selskabet.

Til søs

Kongerne udsendte som anført hver for sig skibsartikler:

Chr. III. september 1536 – trykt Danske Magasin VI p. 12.

Frederik II udsendte et sæt 5. april 1582, men disse havde været i brug længe før og er temmelig enslydende med sæt af 14. februar 1563 og 17. maj 1568, der alle er trykt i C.C.D.³

Chr. IV brugte, indtil han udsendte et udførligt sæt den 8. maj 1625 trykt i C.C.D., sæt for enkelte operationer.

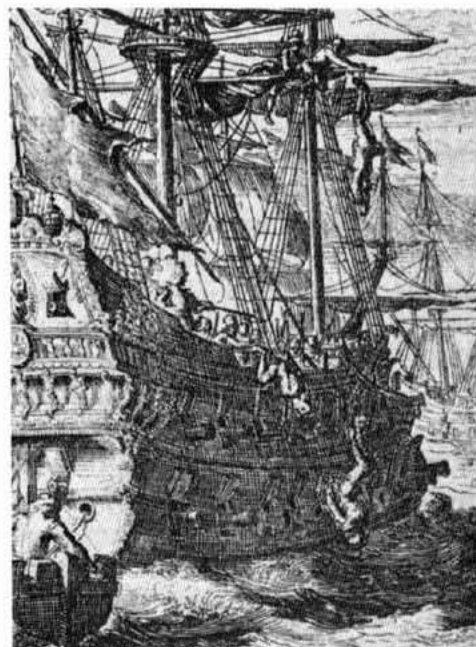
Frederik III's af juni 1657 findes ligeledes i C.C.D.

De udførligste artikler kommer først under Frederik V af 8. juni 1752 og er trykt i Schous forordninger.

Spørgsmålet om hvordan disse artikler er ført ud i praksis er ved et tilfælde overleveret os gennem Chr. IVs admiral Pros Munds protokol fra skibene Nellebladet 1638, Hauhesten 1639, Patintia 1640 og 41, Grå Ulv 1642, på den store pram 1642 og 43, hvorefter svenskerne erobrede den sammen med Patintia oktober 1644, og nu befinder sig i det svenske Rigsarkiv.

Protokollen indeholder såvel militære som kriminelle og civile sager og er bemærkelsesværdig derved, at de udmålte reaktioner synes overordentlig rimelige, ja, endog meget milde, men også ved hvem, der fungerede som dommere.

I en tyverisag, hvor man dømte til at den skyldige skulle slippe mod ni gange at springe fra Råen og miste ni måneders sold, men ellers skulle nøjes med en advarsel, dømte admiralen med styrmænd og kaptajner.



Den barbariske straf, at springe fra broen (Svenska Flottans Historia. 1. bind. 2. periode, p. 364).

En kvartermester, der havde hentet vand til skibet, men taget det fra byens grav og rende, hvortil alle uhumskheder blev udført, i stedet for fra byens post, blev forhørt af en kaptajn, en løjtnant, en skipper, en styrmand, en gefreiter, to kvartermestre og en bådsmand, hvorved det iøvrigt kom frem, at kvartermesteren havde været upåpasselig på vagten, mens skibet lå på Danzig red og iøvrigt, da han var blevet anholdt havde tvunget mestermanden til at sætte ham ved Fokkemasten i stedet for i Gallionen, blev der udmeldt en underskipper, en styrmand, en højbådsmand, en gefreiter og to mand af besætningen til at dømme i sagen, som de afgjorde ved at dømme kvartermesteren til at gå tre gange under kølen og iøvrigt være i Øvrighedens nåde og unåde.

Proceduren var iøvrigt den, som det fremgår af følgende:

Fredagen den 4. maj 1639 blev skibsartiklerne efter admiralen Kön Joachim Grabows befaling læst her på skibet i alle officerers, underofficerers så også menige skibsfolks påhør, og da artiklerne var læst fremstod admiralen og spurgte menige mand og kgl. Maj. tjenerne inden borde, om nogen var, som havde sig over hinanden at beklage, tilmed om nogen var, som havde sig over skriveren, kældermesteren eller kokken at beklage, de da nu, og ej til anden tid ville give det tilkendte, så var han rede til retten tilbørlig at lade sætte og skaffe enhver lige og ret.⁴

Gengivet efter Tidsskriftet Vor Fremtid IV 1910-11 Axel Liljefalk. Retsplejen til Orlogs i Christian den fjerdes dage.

Mandagen blev fastholdt som retsdag i alle skibsartiklerne.

Kaperne

På lige fod med de kgl. skibe i henseende til retspleje kom i første række kaperne, men de regler der blev udsendt for deres virksomhed var begrænset af, at de kun gjaldt i perioder, hvor der var krig.

Ordet kaper er ikke 350 år gammelt. I Kalmarkrigen kaldte Chr. IV dem borgerkaptajner og Torstenssonkrigen fribyttere, som hans fader havde gjort det. Fremmede landes kapere kaldte han for Lunquerker, mens ordet kaper et enkelt sted har sneget sig ind i bestemmelserne fra Frederik III's tid.

Oprindeligt blev disse skibe anset som en del af flåden, idet det i Frederik II's bestalling anføres, at kongen skulle have den 10. penning af alt udbytte for bestallingen, mens admiralen, der skulle

dømme i spørgsmålet om god prise skulle have 4 gylden for hver person, der fandtes på prisen – efter gammel skik.⁵

Frederik II's bestalling indeholdt de skibsartikler, der gjaldt for kaperen – Danske Magasin VI p. 215/16, men da Chr. IV antog borgerkaptajner i sin velforberedte Kalmarkrig fik kaptajnerne såvel en bestalling – formular af 13. august 1611 – K.B.⁶ som et sæt skibsartikler, der svarede temmelig nøje til Frederiks II's almindelige skibsartikler – C.C.D. III p. 388.

Under kejserkrigen, hvor man ikke havde regnet med at skulle føre søkrig, udsendtes der en almindelig bemyndigelse til at opbringe fjendens skibe og de der gjorde tilførsler til ham af 24. november 1627 – C.C.D. III p. 378, hvor anføres datoen 24. oktober, men efter K. B. og priseretsprotokollen var datoen 24. november.⁷

Selvom man blev taget på sengen under Torstenssonkrigen var der mere orden denne gang, idet der her udstedtes bestallinger i formularer af 19. januar og 9. marts 1644 – og med skibsartikler af 29. februar 1644 K.B.

Frederik III udstedte en instrukt af 22. december 1657 og en forordning af 24. november 1658⁸ der indeholdt det nye, at der skulle stilles kaution for kaperbrevet, at der skulle betales 1% til de fattige og 1% til den der affattede dommen. Beløbene regnet efter de beløb, der indkom, når en tilforordnet sælgemester offentlig havde solgt det opbragte og dømte skib og dets ladning.

Kaperskipperne selv hørte under de civile domstole, i hvert fald allerede fra Chr. IV's tid, hvor et mellemværende mellem en kaperskipper og hans mandskab blev henvist til bytinget i Helsingør.

Admiralitetet

Såvel marinen som kaperne havde til opgave at give sig i lag med fjenden og indbringe priser.

Drejede det sig om, at marinen indbragte fjendtlige krigsskibe var der ikke tale om, at disse skulle dømmes. De tilfaldt kongen, der i h.t. søkrigsartiklerne indrømmede opbringerne andel i byttet, og for at det skulle gå rigtig til, fandtes der vurderingsmænd repræsenterende såvel admiraler som mandskab, der skulle vurdere de opbragte skibe, så hver kunne få sin part.

Opbragte marinen koffardiskibe, blev der oprindeligt handlet på samme måde her, men der kendes dog under Kejserkrigen tilfælde,

hvor sagerne har været indbragt for priseretten,⁹ men efter denne krig og navnlig efter missiv af 10. maj 1639⁸, må det antages, at alle opbragte skibe der ikke var marinefartøjer blev indbragt for Admiralitetet.

Kapernes opbringelser fik en noget forskellig behandling i tidens løb, men her blev ikke sondret mellem arten af de forskellige opbringelser.

Frederik II's kaperreglement forudsatte at skibene blev dømt af admiralen eller dennes råd, mens man under Chr. IV oprindeligt lod dem dømme civilt indtil der den 4. januar 1612⁶ blev givet ordre til 3 sekretærer i Danske Kanceli og en tysk kanceliforvandt om at sidde i admiralitetet på Københavns slot og dømme i alle sager der blev forelagt dem. (Det fremgår af udnævnelserne, at der har været udmeldt nogen kommissarier som har bedt sig fritaget fordi det ville have bragt kludder i deres arbejde, så de var blevet fritaget).

Der blev ikke givet nogen instruks for dette admiralitet, men protokollen for deres behandling af sagerne er i behold. Godt 30 domme blev afsagt og deraf fremgår, at det udelukkende har drejet sig om prizesager fra kapere under Kalmarkrigen. Kongen selv har præsideret og har taget særdeles aktivt del i sagernes behandling. Gentagne gange anføres spørgsmål af Rex og i et enkelt tilfælde udsættes en sag fordi der ikke kunne afsiges dom i Rei fravær.⁷

På det tidspunkt har kongen altså forstået admiralitet, som en prisedomstol.

Denne fortolkning bestyrkes også af den udnævnelse, der foreligger under Kejserkrigen af 20. december 1627,⁶ hvor førstesekretæren i Danske Kancelli, Kjøbenhavns befalingsmand, rentemesteren, tyske kancelis forvalter, en københavnsk borgmester og en fornem københavnsk borger får et misiv om, at de skal dømme i sager, der kan falde udi admiralitetet, hvilket nærmere beskrives, som de sager der i henhold til det åbne brev af 24. november 1627⁸ om tilladelse til opbringelser — måtte komme, om hvorvidt erobrede skibe og gods, der føres til København skulle betragtes som prise eller ikke. Dommene skal afsiges under deres hånd og sejl.

Det sidste forhindrede ikke, at kongen af og til deltog i sagernes behandling, navnlig hvor det drejede sig om de intrikate spørgsmål,

der opstod i anledning af hertugen af Gottorp og de sønderbogske hertugers forhold.

Mens protokollen fra 1612 er temmelig knap og koncis, er den fra 1628 helt anderledes vidtløftig, begge er ført på tysk, og den sidste temmelig vanskelig tilgængelig, men mens sagerne fra 1612 udelukkende var opbringelse af fremmede skibe, der klart havde ført varer til eller fra Sverige, var det i 1628 for 75%’s vedkommende overtrædelser af udførsels- og tilførselsforbuddet fra fjendtlig besat territorium det drejede sig om, og i meget vidt omfang udført af danske eller gottorpske skibe fra deres hjemby, altså lige så meget en slags toldpoliti.⁹

Indtil da har der altså for tilfældet været udmeldt et admiralitet til som prisedomstol at påkende opbringelsessager, men herefter synes det som om admiralitetet blev en fast institution, idet kongen allerede i 1630 giver de råder, der fungerede under kejserkrigen ordre til at genoptage en sag¹⁰ og ved en skrivelse af 9. juni 1633⁶ at det skal påkende sager om urigtig fortoldning efter at visitøren (kontrol med Øresundstoldens erlæggelse) havde indbragt skibene, og et tilfælde fra 13. juli 1634,⁶ hvor der var afsagt en midlertidig — uendelig — dom, hvor admiralitetet fik pålæg at afsige en endelig dom.

Men det er først ved missiv af 10. maj 1639⁶ at 8 mand får pålæg om at dømme i alle sager vedr. søhandel, eller som det siges i de enkeltes udnævnelse at dømme sammen med de andre i admiralitetet i København i alle sager vedrørende søhandel, som falder enten i København, Øresund eller andre steder såvel i Norge som i Danmark.

I 1643 består admiralitetet af 2 rentemestre, lensmanden på Københavns slot, sekretær i tyske kanceli, Københavns borgmester, en københavnsk borger og kongens faktor i København.

Under Torstenssonkrigen havde man således et admiralitet til at dømme i prizesagerne, selvom det ikke er lykkedes at finde nogen retsprotokol fra dette tidspunkt ud over et regnskab for udbyttet af de solgte priser, der også omfatter de af visitøren opbragte skibe.

I begyndelsen af Frederik III's regering sker der en ændring heri som vil følge nedenfor.

Holmens ret

Af det foregående vil det være fremgået, at Christian III overfør-

te gårdsrettens principper til skibene, hvoraf må følge, at det på den tid var opfattelsen, at gårdsretten gjaldt for det mandskab, der var nødvendigt i land til flådens vedligeholdelse, så det ikke var nødvendigt at lovgive for dette område.

Det kunne også forholdsvis let passere, så længe admiralen i Christopher Thrundsens person var den samme for såvel Holmen som flåden, og da det også kom til at gælde for efterfølgeren Herluf Trolle, også i hans tid, men da embedet ved hans fratræden i 1562 blev delt mellem Otto Stigsen som admiral for Holmen og Jacob Brochenhus blev spørgsmålet aktuelt en kort overgang indtil Brochenhus var blevet taget til fange og Herluf Trolle kom til igen.

Men det var kun kort før Herluf Trolle døde, og der blev derefter behov for en deling igen. Kristopher Walkendorph udarbejdede derefter et artikelsbrev for Holmen, der blev udsendt som forordning af 20. november 1587, hvori det hedder i § 20: Og hvem som i nogen måde forbryder, forsømmer sig på vagten, det være sig hvem det være kan, da skal han derfor stande til rette på Holmen for skibshovedsmanden, skippere og styrmænd, som da til stede er og da at dømme der endelig på.⁸

§. 581.

Eenhver skal tage vare paa sin Vagt, eller Post, og paa det, ham i værende Tider befalede. Forfømmer nogen det, og det ikke ved Ræffelse kan afgjøres, da straffes han efter Sagens Betskaffenhed med at springe fra Raaen, bankes for Canonen med 3 Gange 27 Slag af de smaa Tampe, og fluttes i Bojen paa Vand og Brød i visse Dage fra 1 til 8te Dage ved en Ringe-Bolt paa överste Dæk, eller og med at kattes med 27 Slag: Er det en Under-Officier, da degraderes han i vis Tid, eller paa Forbædring: Er det en Officier, da reprimanderes han af Rættens, arresteres paa vis Tid, ja vel og degraderes paa vis Tid, eller paa Vores Naade.

Uddrag af Kong Frederich den Femtes søe-Krigs-Artikels-Brev 1752, s. 581
(Tøjhusmuseets Bibliotek)

Her er Holmens ret, som afløser den eksisterende gårdsret.

I en åbent brev af 4. juli 1622 siger Chr. IV at bådsfolks kvindfolk, der bruger skældsord eller andre utilbørligheder mod Holmens eller andre folk skulle tiltales for retten på Holmen og dømmes enten til tugthus eller til anden straf.⁸

Herved inddrages familierne til at være underlagt Holmen og dermed admiral, hvis embede derefter bliver mere permanent og udvikler sig til at omfatte ikke alene de personer, der er på Holmen og har deres arbejde der, men også de der er bosat i Holmens boliger først på Gammel og Nyholm, men senere også i Nyboder. Slet ikke noget lille område, for det drejede sig ofte om langt over 2.000 mennesker, hvilket på den tid svarede til indbyggerantallet i en stor provinsby, kun overgået af ca. 20 byer i hele riget fra Nordkap til Elben.

Alene proviantskriveren og klædeskriveren var undtaget, idet de hørte under statholderens jurisdiktion, eller hvis dette embede ikke var besat under befalingsmanden på Københavns slot.

Under Chr. IV havde flåden og hæren en fælles artilleripark og da Kristian Friis udarbejdede nogle nye artikler for Holmen kom de til at hedde: Holm og arsenalartikler, dateret 8. maj 1625, hvor efter alle Vore over og under skibs og arkeli-officerer samt alt underhavende arkeli og skibsfolk sig tilbørligen skulle have at rette og forholde.⁸

Om domsmyndigheden hedder det i § 5. Hvo nogen haver til at tale, som på vor Holm eller Arsenal udi i tjeneste eller bestilling er, den skal give sig an og søge retten over dem, som anklages, på Holmen eller arsenalet som rette værneting, hvor enhver disse så og krigs og skibsartiklerne, landsloven og forordningerne uden lang ophold skal vederfares, hvis ret er . . . og stå ret . . . dog belangen-de ringe forseelser, dennem må admiralen på Holmen . . . selv afstille, forlige og straffe efter lejlighed.

Dette var Holmens ret, den ret der gjaldt for holmens folk.

med nogle undtagelser:

Den der i byen blev grebet på fersk gerning i trolddoms, gudsbespottelses, hors, mords eller deslige utvivlagte livssager, de skulle dømmes i byen.

Den der i byen blev grebet på fersk gerning for vold eller mindre sager, skulle admiralen straks have meddelelse om, når han var anholdt, og hvis han ikke straks meddelte at han forlangte delinkven-

ten udleveret, kunne han dømmes i byen. Endelig kunne Holmens ret, hvis en sag viste sig at være for vidtløftig og den drejede sig om arv, ejendom, gæld eller drab, henvise sagen til behandling ved byens ret.

Holmens ret sattes af Holmens admiral med nærværende kaptajner og fornemste skippere på Holmen, og sattes to gange om måneden, den 1ste og den 15de eller nærmest følgende søgnedag.

Appelmulighed fandtes beskrevet i § 16. Hvo som underdommerne fejler, stævne sig dennom ind for admiralen . . . og overretten, end formen nogen sig af overretten at ske for kort, stævne sig da ind for os og voris rigens råd, som her hos os til hove eller stede er.

Hvad denne overret har været er ikke klart, men at den ikke har noget med admiralitetet at gøre synes at fremgå af at admiralen er nævnt, og som tidligere anført var han ikke medlem af admiralitetet, men det kunne tænkes, at man her, som det skete i praksis på skibene havde den egentlige ret til at holde forhør, hvorefter, der udmeldtes dommere til afgøre sagerne, og så synes det rimeligt, at admiralen med nogle højere officerer har kunnet være overret.

Dette har så ikke været tilfældet, hvor sagerne har drejet sig om officerer, idet der kendes et tilfælde, hvor en kaptajn havde pådraget sig Kongens mishag for sin førelse af skibet Delmenhorst ved Listerdyb og senere mistet skibet under Lolland går direkte fra Holmens ret til Rigsrådet, idet det den 3. oktober 1645 hedder: Hans Knudsen fik bevilling til at måtte stedes på fri fod til sagens uddrag eftersom han begærer at indstævne for Kongen og Rigens råd, den dom, som er udstedt over ham på Holmen (iøvrigt havde han stillet kaution).⁶

Så snart en kaptajn var i land, hørte han under Holmens ret, som enhver anden på Holmen.

Admiralitetsskollegiet

Ved den tid, da Frederik III kom på tronen eksisterede der altså to administrationsområder, flåden og holmen, der som led i deres administration havde domstole, men med den mærkværdighed, at Rigens admiral som efter 1648 var blevet fast medlem af rigsrådet ved permittering af sine kaptajner måtte overlade retslige indgreb mod dem til den i forhold til ham i rang lavere stående Holmens admiral, som han ikke havde noget over eller underordningsforhold til.

Ved siden heraf havde man så admiralitetsretten, der ikke var besat med en eneste søofficer.

Det var uholdbart og det varede derfor heller ikke længe inden man begyndte at tænke på at der måtte en omorganisering til og da der samtidig i udlandet var en tendens til at gå over til et kollegiesystem i alle samfundets administrative forhold blev det besluttet at marinen skulle være det første sted. Ved instruks af 29. august 1655 oprettedes derefter Admiralitetsskollegiet på Bremerholm, der bestod af Rigens admiral, en rentemester, admiralen på Bremerholm, 2 admiralitetsråder, viceadmiralen på Bremerholm, 3 kaptajner og en sekretær.⁸

Kollegiet skulle mødes hver torsdag der skulle behandles alt hvis som søstaten og dets forbedring herudi riget kan vedkomme, men om vigtige sager som ved bemelte Vores admiralitet kan indfalde, derpå skal erwartes vore resolution efter at bemelte admiralitetsbetænkende til os er blefen leveret.

Ved denne nyordning skete det en ændring i beslutningsprocessens slutfase, men ikke i de enkelte chefers normale funktion, og der blev ikke ændret ved det forhold, at de enkelte chefer havde domsmyndighed såvel som øvrighedsmyndighed, men der var kommet en ny overinstans, idet admiralitetsskollegiet blev en instans umiddelbart med appel til Rigsrådet, idet man ikke havde fundet det rigtigt at afskaffe en sådan appelmulighed, noget der først kom på et langt senere tidspunkt.¹¹

De enkelte systemer, som er blevet beskrevet, udvikler sig samtidig og derefter selvstændigt, men får først ved Frederik V's krigsartikelbrev for landtjenesten ved Søetaten sin endelige udformning, hvorefter det kun går ud på at få indskrænket den ret, der var til at udøve domstolsmyndighed, som det til en begyndelse skete ved forordningen om oprettelse af hof og stadsretten i København af 15. juni 1771, en af de Struenseeske forordninger, der fik lov at bestå. Men den var også udformet af en virkelig jurist, Henrik Stampe.

Til belysning af nødvendigheden af reformen 1771 anføres reglerne efter brevet af 29. juli 1756.

I. Underadmiralitetsretten.

A. præsident og 2 assessorer fra det civile personel § 744.

B. civilbetjente ansat i søetaten, deres koner, enker, børn og tjenestefolk § 743.

- C. civile, kriminelle og militære sager § 743.
 - Und. 1. privilegerede sager § 755 (III C.2.)
 - Und. 2. embedssager § 746 (II.C.2.)
- II. Den kombinerede ret afløser for Holmens ret.
 - A. kommandørkaptajn, mindst selvsyvende, højest selvtrettende § 749.
 - B. 1. menige og underofficerer ved divisionen eller Holmens faste stok med hustruer, børn og tjenestefolk, så længe de er i tjenesten § 745.
 - 2. officerer fra kaptajner og nedefter med hustruer, enker, børn og tjenestefolk, hvis de opholder sig i København § 745
 - 3. Holmens mestre svende og drenge med deres familier § 745.
 - 4. Flagmænds, kommandørers, kommandørkaptajners værftschefers, og kommanddanters hustruer, børn og domesti-quer, hvis de opholder sig i byen og enker hvis mænd er døde i tjenesten og de opholder sig i Kbh. § 745.
 - C. 1. Alle civile, militære og kriminelle sager § 745.
 - Und. privilegerede sager § 755 (III C.2.).
 - 2. embedssager for civilbetjente § 746 (I.C. Und. 2.)
 - 3. borgerlige sager for overordnede § 747 (III. B.)
- III. Over eller Generalkrigsretten.
 - A. Generaladmiralen selvtrettende § 757.
 - B. Flagmænd, kommandører, kommandørkaptajner, værftschef, kommandanter § 754.
 - C. 1. alle militære og kriminelle sager § 755.
 - 2. alle sager vedr. crimen læse majestatis, forræderi, utilladelig omgang med fjenden etc. derunder meddelagtighed § 755 vedr. alle grupper (I, II, III B)
- IV. Skifte og auktionssager
 - A. Auditor og underadmiralitetsretspræsident.
 - B. Alle kategorier, under I B. og II B. 1 til 3.
 - A.1. Generalauditøren.
 - B. 1. personer under II B. 4 og III B.
- V. Overadmiralitetsretten, som xxxx (ulæseligt)
 - A. samtlige medlemmer af admiralitets og kommissariatskollegiet og tilforordnede civile assesorer § 762.
 - B. Alle grupper.
 - C. Alle sager und. militære og kriminelle domme afsagt af den kombinerede ret.

Henvisninger:

- 1) Landskabslovene indeholder ikke andre bestemmelser om de indre forhold i ledingshæren end J. L. III-22 og II 114.
For hirden gjaldt Vederloven, der efterhånden går over i gårdsretten. Hirdens domstol var Huskarlestævnet.
- 2) Dansk Biografisk Leksikon.
- 3) C. C. D. Corpus Constitutionum Daniæ bd. I-VI. v. V. A. Secher Kbh. 1887-1918.
- 4) når retten blev sat på en fredag, må skibet lige være kommet til ankers.
- 5) Kaper reglementet mellem Danmark og Sverrig under Frederik II v. E. C. Welauf. Nye Danske Magasin VI 1836 p. 215-16.
- 6) K. B. Kanceliets brevbøger udgivet ved Rigsarkivet.
- 7) Priseretsprotokollen 1612/13. R. A. Sømiliteretaten før 1660. Admiralitetsrettens arkiv.
- 8) C. C. D.
- 9) Priseretsprotokollen 1628/30 R. A. Sømiliteretaten før 1660 — admiralitetsrettens arkiv.
- 10) R. A. Sømiliteretaten før 1660 admiralitetsdommernes arkiv 1628-30, instruks for Mogens Kaas m.m.
- 11) Højesteret 1661-1961 Kbh. 1961 p. 14.

trykte kilder:

- H. D. Lind, Kong Christian IV og hans mænd på Bremerholm, København 1889.
- Aksel Liljefalk. Retsplejen til Orlogs i Chr. IV's dage. Vor Fremtid IV 1910-11 p. 121-31, 184-95.
- Poul Johannes Jørgensen: Dansk Retshistorie.
- samme: artikler i Salmonsens Konversationsleksikon, navnlig Admiralitetsretten.

Indhold:

Meddelelser:

Orlogsmuseets venner	2
Marinehistorisk selskab	3

Artikler:

Obertømmermand Johan Daniel Schäffer's dagbog	4
Marinens jurisdiktionsforhold før 1660	19

Marinehistorisk Selskabs Skriftrække	15
--	----

Marinehistorisk tidsskrift April 1984 Nr. 2 17. årgang

- Ud gives 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.