

MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT



41. årgang Nr. 4 - november 2008

ORLOGSMUSEETS MODELBYGGERLAUG

Arrangementer efterår/vinter 2008 – 2009

I sæsonen 2008 – 2009 starter medlemsmøderne (onsdagsmøderne) kl. 1930. Bemærk dog, at julearrangementet den 5. december 2008 starter kl. 1800. Medmindre andet annonceres afholdes møderne på Orlogsmuseet, Overgaden oven Vandet 58, Christianshavn.

Der vil undtagelsesvis kunne forekomme flytning eller ændring af mødernes emner, men ikke af mødernes dato og tidspunkt.

I denne sæson har der foreløbig været følgende foredrag og arrangementer:

Onsdag den 3. september 2008 kl. 1930. Foredrag med billeder og tegninger om forberedelse, research og bygning af en model i skala 1 : 40 af et dansk orlogsskib (Dannebrog) fra 1690'erne v/ Poul Beck.

Onsdag den 1. oktober 2008 kl. 1930. Foredrag med film og billeder om US-navy's omfattende modelsamling i Annapolis, USA, v/ Søværnets historiske konsulent, historiker Hans Christian Bjerg.

Resten af sæsonen er nu endelig planlagt med følgende arrangementer:

Onsdag den 5. november 2008 kl. 1930. Gæsteforedrag om dansk kaperi 1805 – 1815 v/ Torsten Geertz og Rasmus Voss.

Fredag den 5. december 2008 kl. 1800. Julearrangement. (Bemærk tidspunktet). Arrangementet omfatter spisning/buffet samt det traditionelle andespil med store og små gevinster. Prisen er 125,00 kr. pr. deltager, og dette inkluderer entre, julebuffet og 1 spilleplade.

Husk at medbringe en lille gave til ca. 35 kr. Husk tilmelding senest lørdag den 29. november 2008 til Poul Beck, tlf. 43 90 33 29 eller til Peter Maack, tlf. 39 65 54 83

Fortsættes på indersiden af omslaget bagerst

MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT



41. årgang Nr. 4 - november 2008

MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT

Udgivet af:

Selskabet
ORLOGSMUSEETS VENNER /
MARINEHISTORISK SELSKAB
Henvendelse vedr. medlemskab/
abonnement til kassereren : e-mail
nielsprobst@hotmail.com eller tlf.
4586-6983

ORLOGSMUSEETS
MODELBYGGERLAUG
Henvendelse vedr. medlemskab/
abonnement til formanden Poul
Beck: e-mail:
ombl.formand@sol.dk eller
tlf. 4390-3329

Redaktion: Niels M. Probst (ansv.h.)
Vallerød Banevej 16
2960 Rungsted Kyst
Tlf. 4586-6983
e-mail: *nielsprobst@hotmail.com*

Layout: Tom Wismann
e-mail: *twismann@mail.dk*

Tidsskriftet udkommer fire gange
årligt.

Artikler og anmeldelser, der ønskes
optaget i tidsskriftet, sendes til
redaktionsadressen. Sidste frist
for indlevering af stof er den 10.
i månederne januar, april, juli og
oktober.

**Eftertryk er kun tilladt med tydelig
kildeangivelse.**

Tryk:
Glumsø Bogtrykkeri A/S
Tlf.: 5764-6085, ISO 14001,
Svanemærkelicens 541-445

INDHOLD

Artikler:

ABOUKIR - en fransk katastrofe 3
Per Jacobsen

Deutschland, das Meer und 41
Dänemark
Ole Lisberg Jensen

Rettelse til vedtægter 52
Henrik Muusfeldt

Forside:
Skandinaviske studenter ankommer til
Toldboden
Maleri af Jørgen V. Sonne. Frederiksborg

ABOUKIR – en fransk katastrofe

Per Jacobsen

Da det britiske 74-kanoners skib ZEALOUS under kommando af Captain Samuel Hood den 1. august 1798 kl. 1445 signalerede til resten af den britiske eskadre under Rear-Admiral Horatio Nelson, at den franske eskadre lå for anker i Aboukir Bugten øst for Alexandria i Ægypten, var det indledningen til det slag, der ikke blot tilintetgjorde den franske eskadre, og igen gav den britiske flåde herredømmet i Middelhavet, men også fik varig betydning for den strategiske situation i Middelhavet helt op til midten af det 20. århundrede. Det følgende er et forsøg på at skildre slaget, dets forudsætninger og følger.

Den strategiske og politiske situation i foråret 1798.

Den britiske Middelhavsflåde under Admiral Earl St. Vincent havde efter ordre fra det britiske kabinet rømmet Middelhavet i efteråret 1796, dels fordi de franske erobringer i Italien havde skabt en umulig forsyningssituation for flåden, og dels for at styrke det britiske forsvar mod en eventuel fransk invasion af England eller Irland ved med flåden at blokere den spanske flådebase i Cadiz. Middelhavsflåden under kommando af Lord St. Vincent blev herefter baseret på den portugisis-

ke hovedstad, Lissabon ved Tagus floden (1). Resultatet var, at Middelhavet i resten af 1796 og hele 1797 reelt havde været et fransk indhav.

Østrig, der havde været Storbritanniens hovedallierede under den 1. coalition, var blevet slået af den unge general Bonaparte ved Rivoli og Marengo, og tvunget til fredsslutningen med Frankrig i Campo Formio den 17. oktober 1797, et resultat som efter østrigsk opfattelse i høj grad skyldtes en manglende støtte fra den britiske flåde efter at denne havde rømmet Middel-



Napoleon Bonaparte i 1796

havet. Den anglofile kejserinde af Rusland, Katarina den Store, var afgået ved døden, og hendes efterfølger, Zar Paul, der foreløbigt hældede mest mod Frankrig, havde totalt ændret hendes politik, der havde været udpræget britisk venlig. Preussen holdt sig strengt neutralt. Portugal og Kongeriget De to Sicilier (Neapel) var begge neutrale, men venligt stemt overfor Storbritannien. De var imidlertid begge ekstremt nervøse for et fransk angreb (2). Storbritannien stod således alene i kampen mod Frankrig.

Befolkningen i Storbritannien, der i 1797 var ramt af såvel alvorlige mytterier i Royal Navy (3) som økonomiske vanskeligheder (4), var krigstræt. Fredsforhandlinger med Frankrig var imidlertid endt uden resultat, fordi den franske regering, Direktoratet, havde stillet helt uantagelige og ydmygende betingelser (5).

Fransk strategi i foråret 1798.

Den franske regering ønskede nu at nedkæmpe Storbritannien, der var den eneste tilbageværende modstander, som hindrede et totalt fransk hegemoni i Europa, hvorfor man i de franske havne langs den Engelske Kanal begyndte at forberede en invasion af Sydengland. General Bonaparte, der havde triumferet i Italien, skulle lede invasionen. Han foretog imidlertid

i februar 1798 en inspektionsrejse i Flandern og Normandiet, og den 23. februar afgav han sin rapport til Direktoratet. Heri hed det bl.a.:

”Whatever efforts we make, we will not, within a period of several years, gain the superiority of the seas. To perform a descent on England without being master of the seas is a very daring operation and very difficult to put into effect. If it is possible, it would be by surprise, by escaping from the squadron blockading Brest or the Texel, then arriving in small boats, during the night and after a crossing of seven or eight hours, at daybreak on the coast of Kent or Sussex. For such an operation, we would need the long nights of winter. After the month of April, it would be increasingly impossible.” (6)

Bonapartes vurdering var formentlig også præget af, at man ikke kunne forvente støtte fra den spanske og hollandske flåde til en invasion af Sydengland efter disses flåders nederlag ved h.h.v. Kap St. Vincent den 14. februar 1797 og Camperdown den 10. oktober 1797. Han foreslog på denne baggrund, at invasionen af England blev udsat, og at man i stedet erobrede den af Johanitter Ordenen beherskede ø, Malta, for derefter at rette et angreb mod Ægypten, dels for at etablere en fransk koloni, og dels

for at kunne true den britiske position i Indien. Han vendte hermed tilbage til et forslag, som han havde fremsat for den franske regering allerede i september 1797. Heri hed det bl.a.:

”Why do we not take possession of Malta? Four hundred Knights and 500 soldiers are all that form the garrison of Valetta.....With the islands of Sardinia, Malta and Corfu, we shall be masters of the whole Mediterranean. To go to Egypt and as soon as I have made England tremble for the safety of India, I shall return to Paris and give the Enemy its death-blow...Turkey will welcome the expulsion of the Mamelukes.” (7)

Direktoratet modtog forslaget velvilligt. En erobring af Malta og Ægypten ville være kulminationen af en udvikling, der ville føre til fransk herredømme i Middelhavet, idet man allerede havde erobret Korsika i 1768 og Korfu i 1797. Erobringen af Ægypten ville modsvare den britiske erobring af Kap det gode Håb, og kunne måske danne grundlag for en ny rute til Indien, og derved true de britiske interesser her. Endeligt, og ikke mindst, ville det i hvert fald for nogen tid betyde fjernelse af general Bonaparte, der var begyndt at vise politiske ambitioner, fra Paris og magtens cirkler (8). Resultatet blev derfor, at han blev udnævnt til øverstkommanderende for

den påtænkte operation. I Direktoratets ordre af 12. april 1798 hed det bl.a.:

”The Commander-in-Chief of the Army of the East will lead the land and sea forces under his command to Egypt and will take possession of that country. He will drive the English from all their oriental possessions which he can reach, and notably he will destroy their settlements in the Red Sea. He will cause the Isthmus of Suez to be cut through and he will take all necessary measures to ensure to the French Republic the free and exclusive possession of the Red Sea.” (9)

Operationen havde således et ret så ambitiøst formål. Forberedelser blev straks iværksat i de franske middelhavshavne. Der blev samlet skibe og troppestyrker i Toulon, Genua, Civitavecchia, Marseilles og på Korsika. Contre-Amiral Brueys blev den 2. april beordret fra Korfu til Toulon med et antal linieskibe og fregatter. Han blev 11 dage senere udnævnt til Vice-Amiral og chef for invasionsflåden under general Bonaparte (10).

De mange forberedelser kunne naturligvis ikke holdes hemmelige, men det lykkedes franskmændene at holde formålet med operationen hemmeligt. Som led i denne hemmeligholdelse blev der lagt embargo på skibstrafikken fra de middelhavshavne, hvori troppe-

samlingerne foregik, ligesom man på Kanalkysten fortsatte forberedelserne til invasionen af Sydengland for at bortlede den britiske opmærksomhed fra Middelhavsområdet (11).

En mislykket rekognoscering.

Efter rømningen af Middelhavet i 1796 havde Admiral Lord St. Vincent store logistiske problemer i forbindelse med blokaden af den spanske flåde i Cadiz, og den britiske Middelhavsflåde var helt afhængig af at kunne bruge Tagus og Lissabon som base og forsyningshavn. De store ansamlinger af tropper og skibe i de franske og italienske middelhavshavne bekymrede ham, fordi han frygtede, at formålet med den operation, der øjensynligt var under forberedelse, kunne være erobring af Portugal (12). Han besluttede derfor at iværksætte en væbnet rekognoscering ind i Middelhavet med en mindre styrke, bestående af de tre 74 kanoners skibe, VANGUARD under kommando af Captain Edward Berry (13), ORION under kommando af Captain Sir James Saumarez (14) og ALEXANDER under kommando af Captain Alexander John Ball (15), samt fregatterne EMERALD under kommando af Captain Thomas Waller og TERPSICHORE under kommando af Captain William Gage samt sloopen BONNE CITOYENNE. Som chef for denne styrke beordrede St. Vincent den 2. maj Rear-Admiral Sir Horatio Nelson, der netop var

ankommet fra England i sit flagskib VANGUARD (16).

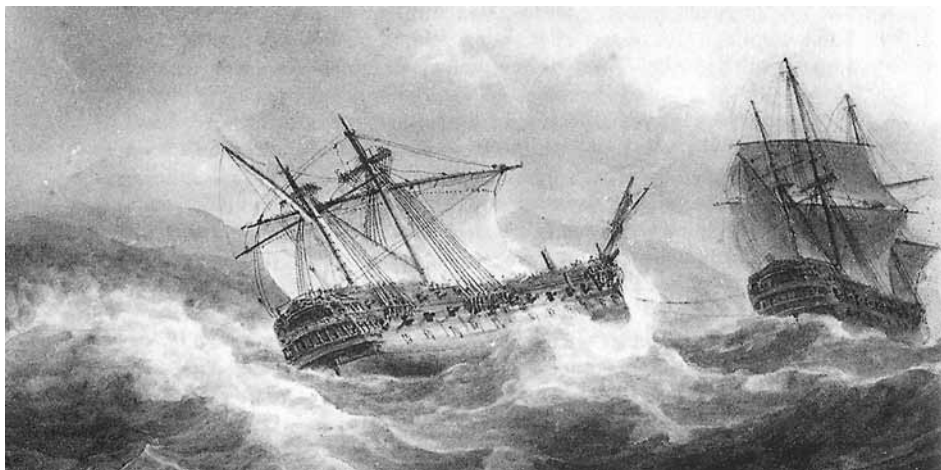
I operationsordren hed det:

”Whereas I have received intelligence that a considerable armament is making at Toulon, and a number of transports collecting at Marseilles and



Sir Horatio Nelson 1797 – 98

Genoa for embarkation of troops. You are hereby authorised and required to proceed with such of the squadron under your orders as may be at Gibraltar up the Mediterranean, and endeavour to ascertain by every means in your power, either upon the coasts of Provence or Genoa, the object of the equipment, the destination of which is differently spoken of – such as the islands of Sicily and Corfu on the one hand, Portugal or Ireland on the ot-



her, and in the latter event, that is to join a squadron of Spanish ships said to be equipping at Cartagena; to which you will also have attention; and in case of your receiving any information which you may judge of importance to communicate to me, you are to despatch the BONNE CITOYENNE or the TERPSICHORE with it, and continue on this service, with the rest of the squadron, as long as you think necessary, and your stock of water will enable you to do, taking special care, should this armament becoming down the Mediterranean, not to suffer it to pass the Straits before you, so as to prevent your joining med in time to impede a union between it and the Spanish fleet in Cadiz Bay.” (17)

Ordren illustrerer med rimelig tydelighed, at det indtil da var lykke-

des for franskmændene at holde operationens destination hemmeligt. Det er også bemærkelsesværdigt, at St. Vincent hverken nævner Malta eller Ægypten som eventuelle mål for den franske operation.

Nelson ankom den 4. maj til Gibraltar med VANGUARD og EMERALD, hvor de øvrige skibe stødte til den lille eskadre. Efter eskadren havde suppleret sine forsyninger, forlod den Gibraltar den 8. maj. Kursen blev straks sat mod Toulon, idet man gik øst om Mallorca. Den 17. maj, ca. 70 sømil fra Toulon, tog TERPSICHORE den lille franske korvet LA PIERRE. Besætningen blev forhørt, og i Nelsons rapport til St. Vincent hed det bl.a.:

”....Fifteen sail of the line are apparently ready for sea, but nineteen

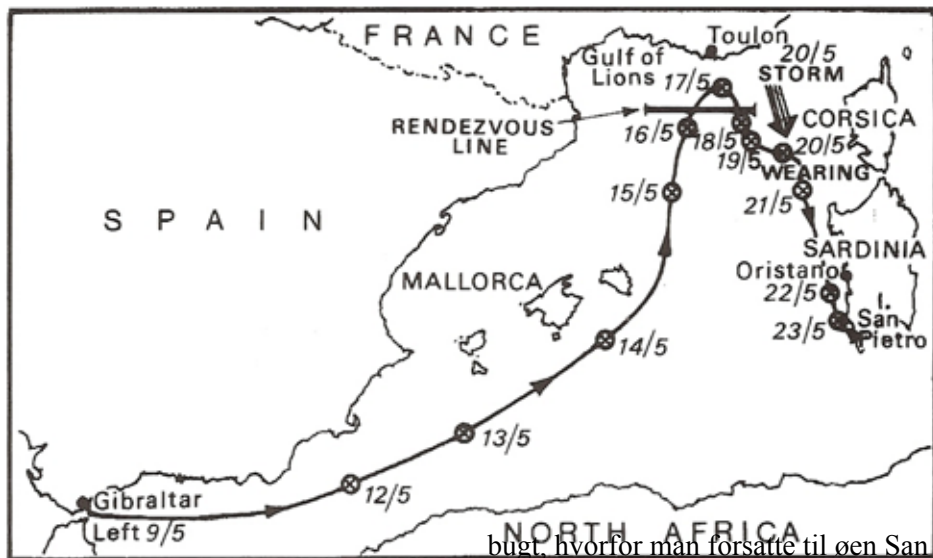
are in the harbour...Reports say they are to sail in a few days, and others that they will nor sail for a fortnight... The Admiral Brueys has his flag in L'ORIENT, 120 guns; LE FORMIDABLE and SPARTIATE of 80 guns are also flagships..." (18)

Det lykkedes imidlertid ikke at få oplysninger om operationens bestemmelsessted. I løbet af aftenen den 20. maj blæste det op, sejlene blev rebet, og ved midnatstid erstattet af stormsejl. Kl. 0130 gav storemærsstangen på VANGUARD efter; den knækkede. En halv time senere skete det samme med krydsstangen, og 2 timer senere knækkede fokkemasten lige over dækket. VANGUARD var for-

vandlet til et vrage, der var i fare for at drive mod Korsikas kyst (19). Det lykkedes at frigøre skibet for vragegodset, og ved hjælp af en stump af blindsejlet kunne man kovende, således at faren for at drive mod Korsika blev afværget.

TERPSICHORE og BONNE CITOYENNE, der begge havde bjerget alle sejl, drev for vinden, og mistede derved kontakten med eskadrens øvrige skibe, og da stormen om morgenen den 22. maj tog af, viste det sig, at man også havde mistet kontakten med EMERALD. Den 22. maj kl. 0645 beordrede Nelson ALEXANDER til at bugser VANGUARD, og kursen blev sat mod Oristano Bugten på Sardiens vestkyst. Det viste sig

Nelsons rekognoscering indtil VANGUARD blev skadet.



bugt, hvorfor man fortsatte til øen San

imidlertid umuligt at dreje ind i denne Pietro 30 sømil længere mod syd. Her kom de 3 linieskibe til ankers den 24. maj (20).

Med assistance fra ALEXANDER og ORION lykkedes det i løbet af de næste 3 dage at foretage de nødvendige reparationer på VANGUARD, der i fornødent omfang blev forsynet med nødrigning, og den 27. maj kl. 0630 lettede eskadren anker. Den 28. maj havde man kontakt med et fartøj, der kom fra Marseilles, og man fik nu at vide, at den franske flåde havde forladt Toulon den 20. maj, medens den britiske eskadre kæmpede mod stormen. Man fik imidlertid heller ikke denne gang oplysninger om ekspeditionens bestemmelsessted. Nelson besluttede at fortsætte til det af ham fastsatte rendezvous ud for Toulon i håb om at blive genforenet med sine fregatter, inden han forsøgte at finde den franske flåde. Den 3. juni var man ud for Toulon, men fandt ingen fregatter. Til gengæld havde man forbindelse med et skib, der kunne berette om at have observeret 11 formodede britiske skibe få dage i forvejen. To dage senere fik man den britiske brig MUTINE under kommando af Commander Thomas Masterman Hardy i sigte. Hardy medbragte ordrer til Nelson, der bekræftede, at der var britiske linieskibe på vej som forstærkning af eskadren (21).

Britisk tilbagevenden til Middelhavet.

Det var ikke kun Lord St. Vincent, der var interesseret i forberedelserne af en fransk operation i Middelhavsområdet. Underretningerne om disse forberedelser bekymrede også den britiske regering. Man var lige så lidt som St. Vincent klar over, hvad målet var, men var sikker på, at det var noget, der kunne skade britiske interesser. Man forestillede sig, at det kunne være et angreb på Kongeriget De to Sicilier eller måske et angreb på Portugal eller Irland. Tanken om, at målet kunne være Malta og Ægypten, synes ikke i første omgang at have strejft de britiske beslutningstagere (22).

Det britiske kabinet havde igennem længere tid arbejdet med tanken om at genoplive en europæisk koalition mod Frankrig. Østrig ville være en nødvendig deltager i en sådan koalition, men havde klart tilkendegivet overfor Storbritannien, at en nødvendig forudsætning for østrigsk deltagelse ville være permanent tilstedeværelse i Middelhavet af en stærk britisk flådeafdeling, der kunne beskytte Østrigs allierede, Kongeriget de to Sicilier, og samarbejde med de østrigske hære. Der var ikke enighed i det britiske kabinet, idet 1. Lord of Admiralty, Lord Spencer, dels ikke mente, at man kunne afse skibe til et sådant detachment, og dels var

af den opfattelse, at forsyning af et sådant detachment ville være umulig på grund af manglende baser. Udenrigsministeren, Lord Grenville, og premierministeren, den yngre Pitt, lagde imidlertid voldsomt pres på Admiralitetet for, at det skulle imødekomme det østrigske ønske (23)

Resultatet af overvejelserne i kabinettet blev dels, at man fandt, at risikoen for en fransk invasion af Sydengland eller Irland var formindsket efter sejrene over de spanske og hollandske flåder i 1797 ved h.h.v. Kap St. Vincent og Camperdown, og dels at man fandt at kunne spare et antal skibe ved en tættere blokade af den franske flådehavn Brest, hvorfor man fandt det forsvarligt at forstærke St. Vincents flåde med 8 skibe fra Irland under kommando af Rear-Admiral Robert Curtis (24).

I et brev af 29. april 1798, som St. Vincent modtog fra Admiralitetets sekretær, Evan Nepean, hed det:

”My Lord, The present state of affairs rendering it absolutely necessary that the fleet and armament fitting out at Toulon should be prevented from accomplishing its object, which, from the information received, appears to be either an attack upon Naples and Sicily, or the conveyance of an army to some part of the coast of Spain, for the

purpose of marching towards Portugal; or to pass through the Straits, with a view to proceeding to Ireland; my Lords Commissioners of the Admiralty have judged it expedient that I should apprise your Lordship that orders will be despatched to you in the course of very few days, for sending into the Mediterranean a force which may be competent either to defeat, or at least delay, the departure of the said armament, in order that your Lordship may make the necessary arrangement for carrying out their instructions to you into execution the moment of their arrival.” (25)

I en hemmelig ordre meddeles det herefter St. Vincent, at Admiralitetet havde besluttet at forøge hans flåde med 8 linieskibe og 2 brandere under Rear-Admiral Curtis. Herefter hedder det:

”Having been joined by the Rear-Admiral, and the ships above mentioned, your Lordship is to lose no time in detaching from your Fleet a Squadron, consisting of twelve Sail of the Line, and a competent number of Frigates, under the command of some discreet Flag-Officer, into the Mediterranean, with instructions to him to proceed in quest of the said armament; and on falling in with it, or any other Force belonging to the Enemy, to take or destroy it.” (26)

Samtidigt med brevet fra Admiralitetets sekretær modtog St. Vincent et brev fra Lord Spencer, der redegjorde for den politiske baggrund for kabinettets beslutning. Det hed heri bl.a.:

”You will by the present conveyance receive a letter from Nepean preparing you for orders to act upon a plan of operations very different from what we have hitherto adopted, and which I have no doubt will appear attended with a considerable degree of risk. You will easily conceive that such an instruction would not have been in contemplation if the circumstances in which we now find ourselves did not in a manner oblige us to take a measure of a more decided and hazardous com-

plexion than we should otherwise have thought ourselves justified in taking; but when you have apprised that the appearance of a British squadron in the Mediterranean is a condition on which the fate of Europe may at this moment be stated to depend, you will not be surprised that we are disposed to strain every nerve and incur considerable hazard in effecting it. The armament of Toulon, Genoa, etc., is represented as being very extensive, and is very probable in the first instance intended for Naples. The apprehension of this, added to other reasons of various kinds, have produced a disposition on the part of Austria towards the French Republic which is almost sure to end in an open rupture, and the Austrians

Inshore squadron under blockade of Cadiz.



are in great force on the confines of Italy..." (27)

I brevet overlader Spencer det til St. Vincent at afgøre, om han vil tage hele Middelhavsflåden ind i Middelhavet eller nøjes med en detacheret eskadre, men han gør det meget klart, at man gerne ser den hidtidige blokade af Cadiz opretholdt. Det hedder herefter i brevet:

"If you determine to send a detachment into the Mediterranean, I think it almost unnecessary to suggest to you the propriety of putting it under the command of Sir H. Nelson, whose acquaintance with that part of the world as well as his activity and disposition seem to qualify him in a peculiar manner for that service." (28)

Selvom Lord Spencer formelt overlod det til St. Vincent at afgøre, hvem der skulle lede den britiske eskadre i Middelhavet, var det reelt en politisk beslutning truffet af kabinettet, at Rear-Admiral Horatio Nelson skulle udpeges. St. Vincent havde naturligvis ingen vanskeligheder ved at imødekomme dette politiske ønske, da han allerede havde foruddiskonteret det ved at gøre Nelson til chef for rekognosceringseskadren (29).

Rear-Admiral Curtis og hans eskadre var i sigte fra St. Vincents flagskib

VICTORY den 24. maj om eftermiddagen, og allerede kl. 2100 samme aften afgik forstærkningen til Nelson fra Cadiz under kommando af Captain Thomas Troubridge i CULLODEN på 74 kanoner. De øvrige skibe i forstærkningsgruppen var 74 kanoners skibene MINOTAUR (Captain Thomas Louis), SWIFTSURE (Captain Benjamin Hallowell), AUDACIOUS (Captain David Gould), DEFENSE (Captain John Peyton), ZEALOUS (Captain Samuel Hood), GOLIATH (Captain Thomas Foley), MAJESTIC (Captain George Westcott), THESEUS (Captain A.W. Miller), BELLEROPHON (Captain Henry Darby) samt 50 kanoners skibet LEANDER (Captain Thomas Boulden Thompson). Alle skibscheferne var erfarne og nogle af de bedste i St. Vincents flåde, og de fleste af skibene var taget fra "Inshore Squadron", der varetog den nære blokade af Cadiz. Nelson ville således komme til at disponere over i alt 13 skibe på 74 kanoner og ét 50 kanoners skib (30).

Allerede den 22. maj havde St. Vincent sendt briggen MUTINE under kommando af Commander Thomas Hardy, der som ovenfor nævnt stødte til Nelsons eskadre den 5. juni, og som medbragte Nelson nye ordrer, hvori det bl.a. hed:

"In pursuance of instructions I have received from the Lords Commissioners

of the Admiralty, to employ a Squadron of his Majesty's Ships within the Mediterranean, under the command of a discreet Officer, (copies of which are enclosed and other papers necessary for your guidance) in conformity thereto, I do hereby authorize and require You, on the being joined by the ships named in the margin, to take them and their Captains under your command, in addition to those already with you, and to proceed with them in quest of the Armament preparing by the Enemy at Toulon and Genoa, the object whereof appears to be, either an attack upon Naples and Sicily, the conveyance of an Army to some part of the Coast of Spain, for the purpose of marching towards Portugal, or to pass through the Straits, with the view of proceeding to Ireland. On falling in with the said Armament, or any part thereof, you are to use your utmost endeavours to take, sink, burn or destroy it...." (31)

Ordren indskærpede i øvrigt Nelson, at han særligt skulle forhindre, at den franske flåde passerede mod vest gennem Gibraltar Strædet. Skulle det imidlertid ske, skulle han hurtigst muligt forene sig med St. Vincents flåde. F.s.v. angik de logistiske problemer, hed det bl.a.:

"On the subject of supplies, I enclose also a copy of their Lordships' order to me, and do require you strictly

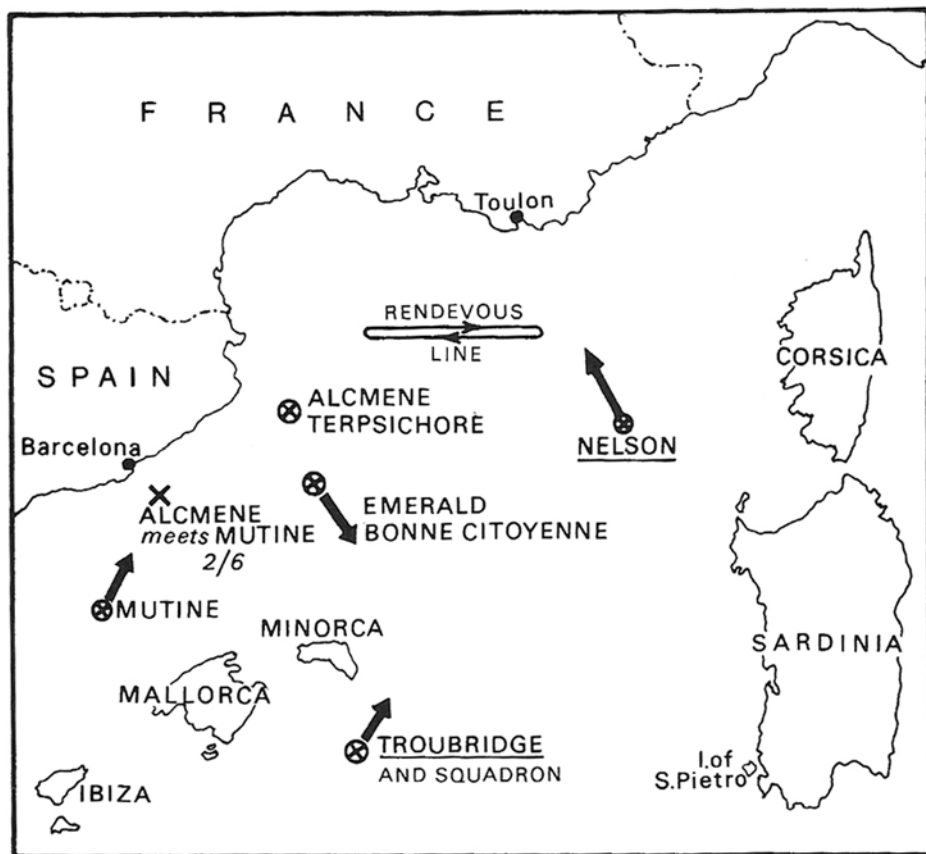
to comply with the spirit of it, by considering and treating as hostile any Ports within the Mediterranean, (those of Sardinia excepted), where provisions or other articles you may be in want of, and which they are enabled to furnish, shall be refused..." (32)

St. Vincent meddelte endvidere Nelson, at Lord Spencer i et privat brev havde fastslået, at Nelson ville være

"perfectly justifiable in pursuing the French Squadron to any part of the Mediterranean, Adriatic, Morea, Archipelago or even into the Black Sea, should their destination be to any of those parts..." (33)

Formålet med Nelsons tilstedeværelse i Middelhavet var med denne ordre totalt ændret. Det var nu at ødelægge den franske ekspedition.

Da MUTINE stødte til Nelsons eskadre den 5. juni, medbragte den også dårlige nyheder. Hardy kunne berette, at han den 3. juni havde været i kontakt med fregatten ALCMENE (Captain George Hope), som St. Vincent havde sendt til forstærkning af Nelsons fregatstyrke. Den havde nået Nelsons rendezvous ud for Toulon allerede den 23. maj. Da der ikke var noget tegn på Nelsons eskadre, havde den krydset på rendezvous linien indtil den 29. maj, hvor den fik kontakt med TERPSICHORE og BONNE CITOYEN-



De britiske fregatters positioner d. 1/6 1798.

NE, der berettede om stormen, og 2 dage senere stødte EMERALD, der var den eneste af fregatterne, der havde set VANGUARD's tilstand under stormen til. På baggrund af Captain Waller's oplysninger, kom Hope, der var den ældste af fregatcheferne, og som derfor havde kommandoen, til det resultat, at Nelson muligvis var søgt til Gibraltar eller Neapel for at reparere. Han sendte

derfor EMERALD og BONNE CITOYENNE til Minorca for at lande franske fanger fra en prise, hvorefter de skulle krydse fra en prise, hvorefter de skulle krydse mellem Sardinien og Nord Afrika for at søge oplysninger om Nelsons eskadre, medens ALCMENE og TERPSICHORE stod øst på mod Kap San Sebastian på den spanske østkyst, ligeledes for at søge informationer om Nelsons eskadre. ALCMENE mødte MUTINE den 2. juni,

men i stedet for at fortsætte sammen med den for evt. at forene sig med Troubridge's styrke, der på dette tidspunkt befandt sig øst for Mallorca, fortsatte Hope sin egen eftersøgning af Nelson. Resultatet var, at fregatterne først blev forenet med Nelsons eskadre i Ægypten efter slagets afslutning, således at Nelson indtil da måtte klare sig med MUTINE og 50 kanoners skibet LEANDER som opklarere (34).

Den 7. juni om eftermiddagen, hvor både ALEXANDER og ORION forfulgte mistænkelige fartøjer, fik man fra VANGUARD forstærkningen under kommando af Troubridge i sigte, og først den 10. juni om morgenen var hele den britiske eskadre samlet.

Jagten på Bonaparte.

Den franske ekspeditionsstyrke fra Toulon var sejlet mod øst, havde rundet det nordlige hjørne af Korsika, og var herefter drejet mod syd langs øens østkyst, hvor afdelingerne fra Genua og Civitavecchia stødte til. Den 7. juni, hvor Nelson mødte Troubridge, ændrede den franske ekspedition kurs mod sydøst og passerede mellem Sicilien og Nord Afrika ca. 600 sømil fra Nelsons eskadre.

Med de foreliggende vindforhold kunne Nelson være ret sikker på, at franskmændene var sejlet mod øst, og han besluttede at undersøge, om de evt.

var gået til Genua for at forene sig med styrken der. Han sendte MUTINE ind i Telamon Bugten, der var et muligt opmarchsted for en stor flådestyrke. Resultatet var imidlertid negativt, og han fortsatte mod syd. Den 14. juni havde man ud for Civitavecchia forbindelse med en tunesisk krydser, der den 10. juni havde talt med et græsk skib, som den 4. juni ud for den nordvestlige ende af Sicilien var passeret gennem den franske flåde, bestående af omkring 200 skibe. Der var derfor meget, der tydede på, at man var på rette spor (35). Det er ikke usandsynligt, at det var på dette tidspunkt, at tanken om, at den franske operation var rettet imod Ægypten, opstod hos Nelson. Dagen efter skrev han således et brev til Lord Spencer, hvori det hed:

"...If they pass Sicily, I shall believe they are going on their scheme of possessing Alexandria, and getting troops to India – a plan concerted with Tippoo Sahib, by no means so difficult as might at first view be imagined..."
(36)

Nelson besluttede at sende Troubridge ind til Neapel i MUTINE for at skaffe yderligere oplysninger hos den britiske gesandt, Sir William Hamilton, og for at forhøre sig om mulighederne for at få forsyninger fra Kongeriget De to Sicilier og for evt. at få stillet

neapolitanske fregatter til rådighed for eskadren. Troubridge havde et kort møde med Hamilton og den tidligere 1. minister i Neapel, Sir John Acton. Neapolitanernes neutralitet og navnlig deres frygt for et fransk angreb udelukkede selvsagt muligheden for udlån af fregatter til Nelson, ligesom evt. oplysninger om formålet med den franske ekspedition var udelukket. Troubridge havde alene opnået tilsagn om muligheden for at få forsyninger fra neapolitanske havne, ligesom han havde fået at vide, at man fra fransk side havde erklæret, at man ikke ville foretage sig noget fjendtligt overfor Kongeriget De to Sicilier. Hamilton havde endvidere oplyst, at han mente, at franskmændene ville angribe Malta (37).

Den britiske eskadre satte nu kurs mod Malta via Messina Strædet, hvor man supplerede sine forsyninger i Messina. Tidligt om morgenen den 22. juni, da man passerede Siciliens sydøstlige spids, observerede DEFENSE 2- 3 skibe i sydøstlig retning, og LEANDER blev sendt af sted for en nærmere undersøgelse. På næsten samme tid standsede MUTINE en brig fra Ragusa. Kort efter kom Commander Hardy ombord i VANGUARD for at aflægge rapport. Det hedder herom i Nelsons journal:

”Captain Hardy came on board with

intelligence that he had spoke a vessel that had left Malta yesterday. The master reported that the French had taken Malta on Friday last, that their fleet had sailed from there on Saturday leaving a garrison of their troops, but could not give any information of the destination of their fleet.” (38)

Nelson var nu overbevist om, at målet for den franske ekspedition var Ægypten. Hvis franskmændene havde forladt Malta den 16. juni for at angribe Sicilien, måtte de have været landet der for flere dage siden, og man ville være blevet underrettet herom under opholdet i Messina. Den vestlige vind og den omstændighed, at man var sejlet via Malta, udelukkede angreb mod mål uden for Middelhavet. De måtte derfor være på vej østover, og det eneste værdifulde mål i den retning var efter Nelsons opfattelse Ægypten. Han kaldte herefter ”*those captains in whom I place great confidence*”, d.v.s. Saumarez, Troubridge, Darby og Ball sammen med flagkaptajnen, Berry, ombord i VANGUARD. Han stillede dem herefter følgende spørgsmål:

“*The vessel we spoke with this morning is from Malta one day, she says the two frigates in sight are French, that the French colours and garrison are in Malta, that the fleet and the transports left it six days today, but they did not know where they were going, some*

said to Sicily.

With this information what is your opinion? Do you believe under all circumstances which we know that Sicily is their destination? Do you think we had better stand for Malta, or steer for Sicily?

Should the armament be gone for Alexandria and get safe there our possessions in India are probably lost. Do you think we had better push for that place?" (39)

I Saumarez's skriftlige svar hed det:

"The French fleet having left Malta six days ago, had their destination been the island of Sicily, there is reason to presume we should have obtained information of it yesterday off Syrecuse, or the day before coming through the Pharo of Messina. Under all circumstances I think it most conducive to the good of His Majesty's service to make the best of our way for Alexandria, as the only means of saving our possessions in India should the French Armament be destined for that country." (40)

De øvrige 4 chefer var også enige med Nelson i, at Ægypten var mål for den franske ekspedition, og kursen blev sat direkte mod Alexandria. I mellemtiden var LEANDER, der havde rapporteret, at de observerede skibe var fregatter, blevet kaldt tilbage, fordi Nelson på

grund af den tid, han mente, at der var gået, fra den franske flåde forlod Malta, ikke havde mistanke om, at det fregatterne faktisk tilhørte den franske ekspeditions fregatsikring. Han ville derfor ikke spille tid med at jage dem. Uheldigvis var Ragusabriggkens oplysninger ikke korrekte på dette punkt, idet den franske ekspedition først havde forladt Malta den 19. juni og ikke den 16. juni (41).

Den britiske eskadre nåede Alexandria den 29. juni, og skuffelsen var stor.

Vice-Amiral Brueys, fransk øverstkommanderende



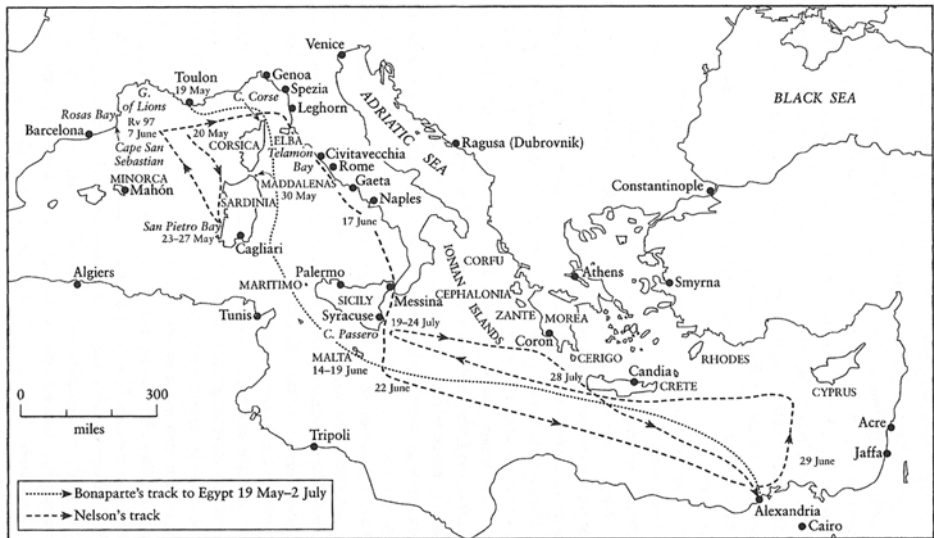
Den franske flåde var der ikke. Det synes ikke at have strejft Nelsons tanker, at den britiske eskadre måske havde overhalet den franske ekspedition. Det kan forekomme mærkværdigt, ikke mindst fordi Saumarez under vejs til Ægypten havde bemærket i sin dagbog, at *"the wind continues favourable, we hope to arrive in Alexandria before the French."* (42). Baggrunden har naturligvis været de forkerte oplysninger fra Ragusabriggen, idet Nelson troede, at franskmændene havde forladt Malta 6 dage før han selv, medens det faktisk kun var 3 dage. Han var imidlertid nu overbevist om, at målet for den franske operation måtte være et andet end Alexandria. I Captain Berry's beretning hedder det således:

"It now became a subject of deep and anxious deliberation with the Admiral what could possibly have been the course of the enemy, and what their ultimate destination. His anxious and active mind, however, would not permit him to rest a moment in the same place; he therefore shaped his course to the northward for the coast of Caramanea (Tyrkiet), to reach as quickly as possible some quarters where information could most probably be obtained, as well as to supply his ships with water, of which they began to run short." (43)

Nelsons eskadre var derfor ikke til stede, da den franske ekspedition under Bonaparte ankrede den 1. juni ud for Marabou på den ægyptiske kyst nogle få sømil vest for Alexandria.

Fransk erobring af Malta og landgang i Ægypten.

Den franske ekspedition nåede frem til Malta den 9. juni, hvor Bonaparte sendte forhandlere i land til Johanitter Ordenens Stormester med krav om, at den franske ekspedition måtte anløbe havnen i Valletta for at fylde vand. Stormesteren afslog kravet, idet reglerne kun tillod 4 fremmede krigsskibe adgang til havnen. Bonaparte begyndte herefter invasionen af øen den 10. juni. Invasionen mødte kun sporadisk modstand, ikke mindst fordi en meget stor del af Ordenens medlemmer var franskmænd, der øjensynligt følte en større loyalitet mod deres fædreland end mod Ordenen. Om morgenen den 12. juni blev der indgået våbenstilstand, og samme aften blev der sluttet fred, hvorefter Ordenen overgav øen til Frankrig. I de næste 6 dage reorganiserede Bonaparte fuldstændigt øens administrative system, ligesom franskmændene foretog en systematisk plyndring af Johanitter Ordenens værdier. De gjorde sig meget upopulære i den meget religiøse maltesiske befolkning ved plyndringen af Ordenens store kirker. Den 19. juni



De 2 flåders bevægelser før slaget.

satte den franske ekspedition kursen mod Alexandria, idet man efterlod en garnison på ca. 4.000 mand (44)

Bonaparte og Vice-Amiral Brueys i flagskibet L'ORIENT var nu klar over, at der var en britisk eskadre i Middelhavet, idet de britiske skibe var blevet observeret af en fransk fregat. Kursen blev derfor ikke sat direkte mod Alexandria, men først mod Kreta, der kom i sigte den 26. juni, hvorefter kursen blev sat mod Alexandria. De fregatter, som DEFENSE og LEANDER havde observeret den 22. juni, var som nævnt en del af den franske styrkes fregatsikring, og de 2 styrker var på dette tidspunkt næppe meget mere end 20 sømil fra hinanden. Samme nat

passerede de hinanden, og man kunne i de franske skibe høre de britiske skibes signalskud (45).

Den 1. juli om morgenen ankrede den franske ekspedition ud for Marabou nogle sømil vest for Alexandria. I løbet af natten lykkedes det at landsætte ca. 5.000 mand, og næste dag indtoges Alexandria, hvis havn kunne bruges til landsætning af de resterende tropper. Herefter vandt Bonaparte den 21. juli Slaget ved Pyramiderne, hvor den ægyptiske hær blev nedkæmpet. Kairo blev indtaget den næste dag (46).

Da landsætningen af tropperne, deres forsyninger og artilleri var gennemført, ønskede Bonaparte, at den franske

flåde skulle gå ind i Alexandrias Gamle Havn, hvor hele styrken kunne rummes. Brueys mente imidlertid, at det var tvivlsomt, om dybden var tilstrækkelig for lineskibene, og under alle omstændigheder fandt han, at de meget nemt kunne blokeres effektivt af en mindre flådestyrke, som kunne spærre udsejlingen, der kun kunne passeres af ét skib ad gangen. Han var derfor stemt for at gå til Korfu, der ville være vanskelig at blokere, og hvor flåden ville udgøre en trussel i ryggen på en britisk styrke, der ville angribe Ægypten. Bonaparte ønskede imidlertid, at flåden skulle blive i hans nærhed, indtil ekspeditionen mod Ægypten var tilendebragt. Resultatet blev, at Brueys ankrede flåden i Aboukir Bugten nogle sømil øst for Alexandria (47).

Nelson finder den franske flåde.

Da den britiske flåde ikke fandt spor af den franske ekspedition ud for den tyrkiske kyst, ændredes kursen den 4. juli til sydvest, sønden om Kreta, og den 12. juli sattes kursen mod Sicilien, idet Nelson nu var ængstelig for, at målet for franskmændene trods alt havde været denne ø. Eskadren nåede Syracus den 20. juli, og brugte de næste dage til at proviantere. I et brev denne dag til St. Vincent hed det:

”...*I have now to acquaint you that having spoke several vessels from*

the westward, and one from Corfu, I know, as far as their reports, that the French are neither to the westward of Sicily nor at Corfu. Yesterday I arrived here, where I can learn no more than vague conjecture that the French are gone to the eastward. Every moment I have to regret the Frigates having left me, to which must be attributed my ignorance of the movements of the Enemy...We are watering, and getting such refreshments as the place affords, and shall get to sea by the 25th. It is my intention to get into the mouth of the Archipelago, where, if the Enemy are gone towards Constantinople, we shall hear of them directly; if I get no information there, to go to Cypren, when, if they are in Syria or Egypt, I must hear of them....We have a report that on the 1st of July, the French were seen of Candia (Kreta), but near what part of the Island I cannot learn. (48)

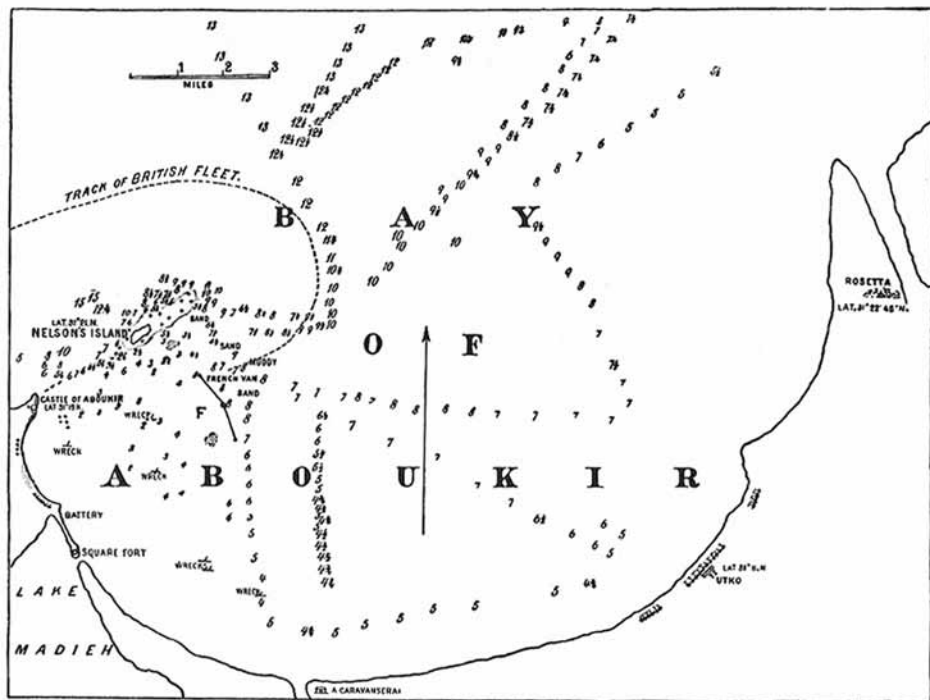
Den britiske eskadre forlod Sicilien den 24. juli, og den 28. juli var man ud for Coran Bugten på det sydvestlige hjørne af det græske fastland. Troubridge i CULLODEN blev sendt ind for at skaffe yderligere oplysninger. Han tog dels en fransk brig, der var lastet med vin, som prise, og dels havde han en samtale med den tyrkiske guvernør, der kunne bekræfte, at den franske ekspedition var blevet set ud for Kreta en måned i forvejen, hvortil kom, at guvernøren gennem sin regering havde

fået meddelelse om, at franskmændene var i Ægypten (49). Samme dag standsende Ball i ALEXANDER et skib, der bekræftede oplysningerne. Nelson blev nu klar over, at hans antagelse af, at Ægypten var ekspeditionens mål, havde været rigtig, men at hans eskadre simpelthen havde overhalet den franske ekspedition på vejen til Alexandria.

Kursen blev nu sat mod Alexandria, og da vinden var gunstig, var eskadren den 31. juli kun 75 sømil fra byen. På

dette tidspunkt blev ALEXANDER og SWIFTSURE sendt i forvejen for at rekognoscere. Kl. 10 om formiddagen den 1. august fik de Alexandria i sigte. Ved middagstid kunne man se, at havnen var fuld af skibe, og at Trikoloren vajede fra byens forter, men tidligt på eftermiddagen signalerede ALEXANDER, at der i havnen kun lå 2 lineskibe og 6 fregatter under fransk flag samt transportskibe, men at den franske flåde ikke lå i havnen. Skuffelsen var stor i de britiske skibe (50). Hood i ZEALOUS og Foley i

Kort over Aboukir Bugten tegnet af Thomas Atkinson i 1799. Atkinson var Master i THESEUS.



GOLIATH, der vidste, at Aboukir Bugten var en god og beskyttet ankerplads, satte imidlertid kursen østover, og kl. 1430 kunne ZEALOUS signalere, at den franske flåde var ankret i Aboukir Bugten.

Da den franske flåde blev observeret, var den britiske eskadre meget spredt. ALEXANDER og SWIFTSURE, der var blevet sendt frem for at rekognoscere, var 2- 3 sømil væk fra resten af eskadren, og CULLODEN, der stadig bugserede sin prise, var ca. 7 sømil væk i modsat retning. Resten af skibene lå i en uordentlig klump indenfor en cirkel med en diameter på ca. 3 sømil. Nelson måtte nu træffe beslutning, om han straks skulle angribe, eller om han

skulle vente til næste morgen. Da den franske flåde blev observeret kl. 1430 var afstanden ca. 9 sømil fra de nærmeste britiske skibe, og med en fart på ca. 5 knob ville det tage ca. 2 timer at nå den franske flåde, og det ville være længere, såfremt skibene først skulle formeres i sædvanlig slaglinie. Solnedgang ville finde sted omkring kl. 19, hvorfor slaget, såfremt Nelson valgte at angribe med det samme, stort set ville komme til at foregå i mørke. Et angreb i mørke var sædvanligvis ikke noget britiske admiraler stræbte efter. Risiciene var for store. Faren for at løbe på grund i ukendt farvand var større, og man risikerede under slaget at komme til at beskyde egne styrker (51). Alligevel besluttede Nelson uden

Det britiske angreb.



tøven at gennemføre angrebet med det samme. Faren for ved en fejltagelse at ramme egne skibe søgte han at undgå ved, at skibene fik ordre til, når mørket faldt på, at føre 4 lys horisontalt på mesanmasten, ligesom skibene, i henhold til en stående ordre fra St. Vincent, under kamp om natten skulle føre ”White Ensign”, uanset at Nelson var Rear-Admiral of the Blue, hvorfor eskadren normalt skulle før ”Blue Ensign”. I et brev fra Saumarez til hans hustru hed det således:

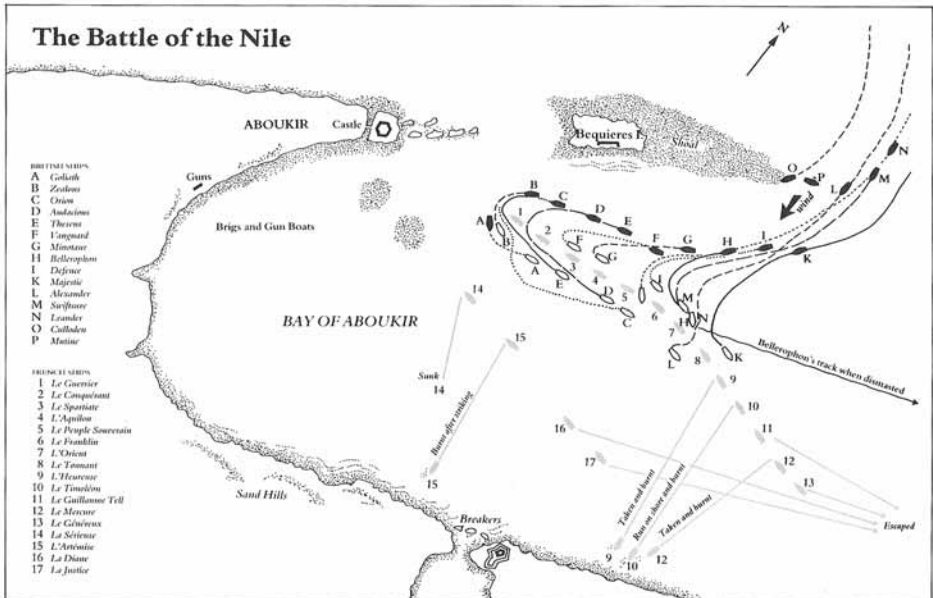
”....although our squadron was not collected, - the ALEXANDER and SWIFTSURE being at a considerable distance from having been detached to

reconnoitre the port, and the CULLODEN a great way off having had a prize in tow, - Sir Horatio deemed it of such importance to make an immediate attack on the enemy, that he made sail for them without waiting for those ships.” (52)

Admiral Brueys dispositioner.

Aboukir Bugten, hvor den franske flåde var ankret i slagorden, ligger umiddelbart vest for Nilens Rosetta munding. I den vestlige ende af bugten ligger Aboukir Pynten med et fort, der var bemanded af franskmændene, og ud for pynten ligger Aboukir Øen, hvor franskmændene havde opstillet nogle forholdsvis lette kanoner. Øen var en

Kort over det britiske angreb.



del af en kæde af rev og grunde, som strakte sig ca. 3 sømil mod nordøst, og således dannede en naturlig mole, der beskyttede ankerpladsen.

Den franske flåde var ankret på en slaglinie med tæten ca. 1.000 m sydøst for Aboukir Øen. Den strakte sig mod øst, hvorefter den på midten knækkede en lille smule mod syd. Skibene var ankret i følgende rækkefølge: 74 kanoners skibene GUERRIER, CONQUÉRANT, SPARTIATE, L'AQUILON, LE PEUPLE SOUVERAIN, 80 kanoners skibet FRANKLIN, der var flagskib for Contre-Amiral Blanquet, 120 kanoners skibet L'ORIENT, der var flagskib for Vice-Amiral Brueys, som havde Contre-Amiral Ganteaume som stabschef, 80 kanoners skibet TONNANT, 74 kanoners skibene L'HEUREUX, TIMOLÉON, MERCURE, 80 kanoners skibet GUILLAUME TELL, der var flagskib for Contre-Amiral Villeneuve, og 74 kanoners skibet GÉNÉREUX. Indenfor slaglinien var de 4 fregatter, DIANE (48 kanoner), JUSTICE (44 kanoner), L'ARTEMISE (36 kanoner) og SERIEUSE (36 kanoner) placeret (53).

Umiddelbart forekom den franske slaglinie meget stærk, og i et brev af 13. juli fra Brueys til Bonaparte hed det da også:

"I have been taking up a strong position, in case I am compelled to fight at

anchor. The work has gone on slowly because of strong northerly winds. I have asked for two mortars from Alexandria to place on the shoal where I have placed the head of my line, but I have less to fear from that part than from the Rear, where the enemy is most likely to direct his efforts..." (54)

Men flådens placering led af flere svagheder. Skibene havde alene ankret med et bovanker og uden spring på tovene. Det betød, at skibene skulle have plads til at svaje. Resultatet var, at Brueys ikke fuldt ud havde udnyttet de muligheder, som bugten gav for at ankre så tæt på det grunde vand, at en dublering af linien blev umulig. Nu var der plads til, at de britiske skibe kunne dublere den franske tæte ved, at nogle af dem gik foran om det forreste franske skib, GUERRIER, og engagere de franske skibe på deres bagbords side mod land. Dertil kom, at de franske skibe var ankret med en afstand på ca. 150 m mellem skibene, hvorfor de ikke havde større muligheder for at støtte hinanden, ligesom denne afstand gav briterne mulighed for at gennembryde linien. Endeligt var kanonerne i fortet og på Aboukir Øen ikke tilstrækkeligt tunge til at volde væsentlige skader på de britiske skibe.

Det fremgår af ovennævnte brev af 13. juli, at Brueys øjensynligt ventede, at et britisk angreb på den

ankrede franske flåde ville foregå ved, at den britiske eskadre trængte ind i den østlige del af bugten, og derefter på traditionel vis først angreb den franske linies kø og centrum, skib mod skib. Det var formentlig også baggrunden for, at han anbragte de tre ældste og dårligste skibe, GUERRIER, CONQUÉRANT, og PEUPLE SOUVERAIN i têtén, medens flagskibet L'ORIENT på 120 kanoner traditionelt var placeret i liniens centrum, beskyttet for og agter af de to 80 kanoners skibe FRANKLIN og TONNANT. Det gamle CONQUÉRANT var i øvrigt så svagt på grund af alder, at det måtte udrustes med 18- og 12-pundige kanoner i stedet for de oprindelige 36-pundige (55).

Den franske eskadre syntes umiddelbart stærkere end den britiske, dels i kraft af, at de franske linieskibe førte 36-pundige kanoner mod de britiskes 32-pundige, og dels på grund af L'ORIENT på 120 kanoner og de tre 80 kanoners skibe FRANKLIN, TONNANT og GUILLAUME TELL, hvor den britiske eskadre alene bestod af 74 kanoners skibe og et enkelt 50 kanoners skib. Den led imidlertid af den væsentlige svaghed, at den var voldsomt underbemandet. Den manglede ca. 1700 mand af en normeret besætning på ca. 10.000 mand, hvortil kom, at besætningerne stort set var utrænede og ikke alt for godt disciplinerede. I det ovenfor citerede brev af 13. juli fra

Brueys til Bonaparte hed det således om besætningerne:

”....The crews of our ships are very weak, composed of invalid soldiers, young and insubordinate. It seems that in the choice made for your army we were left with the worst.”

Den franske reaktion på den britiske tilsynkomst.

Der er næppe tvivl om, at Brueys blev ubehageligt overrasket, da L'HEUREUX kl. 14 meldte, at det havde observeret 12 skibe i østnordøst. Han var naturligvis vidende om, at den britiske eskadre havde forladt Alexandria umiddelbart før den franske ekspeditions ankomst, men var muligvis af den opfattelse, at den havde opgivet at angribe ekspeditionen, nu da landsætningen var gennemført, idet han også havde rapporter om, at den var observeret ud for Kreta med kurs mod øst. Det kan være forklaringen på, at Brueys forsømte at sende sine fregatter ud på rekognoscering.

Da den britiske eskadre blev observeret, var de franske skibe travlt optaget af de daglige gøremål med at skaffe vand, proviant og brændsel. Skibene havde folk i land for at grave kilder til vandfyldning, og da franskmændene øjensynligt ikke var særligt populære hos de lokale beduiner, der havde angrebet de arbejdsfolk, som foretog

vandfyldning, havde hvert skib afgivet yderligere 25 mand som eskorte for arbejdsholdene. Det betød, at hvert skib i gennemsnit manglede ca., 200 mand af den normerede besætning (56).

Efter at have modtaget meldingen fra L'HEUREUX, beordrede Brueys alle fartøjer, arbejdshold og vagter tilbage ombord i deres respektive skibe. Ifølge næstkommanderende for den franske eskadre, Contre-Amiral Blanquet, blev ordren næppe efterkommet af ret mange (57). Kl. 15 blev mandskabets køjer beordret stuvet i finkenettene på dækket som beskyttelse mod musketild og splinter. Samtidigt beordrede Brueys briggerne L'ALERTE og RULLIER til at rekognoscere den fjendtlige styrke, som man nu kunne se stævne ind mod Aboukir Bugten. De 2 brigger fik samtidigt til opgave at lokke de britiske skibe ind på de mange og farlige skær i den vestlige ende af bugten. De britiske skibe lod sig imidlertid ikke lokke.

Kl. 17 blev den franske admiral klar over, at den britiske eskadre havde til agt at angribe ham samme aften. Da han ikke havde folk nok til at kæmpe under sejl, besluttede han at modtage slaget til ankers. De franske skibe burde nu have sørget for at blive indbyrdes forbundet med svære trosser for at hindre de britiske

skibe i at gennembryde slaglinien, ligesom de burde have forsynet deres ankertøve med spring. Ifølge Blanquet blev heller ikke denne instruks fulgt af skibene (58) Endeligt forstærkede Brueys kanonbesætningerne i de tre skibe i centrum, L'ORIENT, FRANKLIN og TONNANT med folk fra fregatterne (59).

Det britiske angreb.

Så snart Nelson modtog meldingen fra ZEALOUS, beordrede han ALEXANDER og SWIFTSURE tilbage til eskadren, ligesom CULLODEN, fik ordre til at opgive bugseringen af sin prise, og derefter beordrede han sine skibe til at gøre "Klart Skib". F.s.v. angår Nelsons taktik under slaget hedder det i Captain Berrys beretning:

*"It is almost unnecessary to explain his projected mode of attack at anchor, as that was minutely and precisely executed in the action which we now come to describe. **These plans, however, were formed two months before an opportunity presented itself of executing any of them** (min udh.), and the advantage now was, that they were familiar to the understanding of every captain in the fleet."* (60)

Berrys postulat om planens alder er utvivlsomt noget overdrevent, idet

planen i så fald skulle være blevet til, inden Nelson modtog sine ændrede ordrer og meddelelsen om eskadrens forøgelse. Derimod er udsagnet om, at planen var lagt på forhånd og kendt af skibscheferne i god overensstemmelse med Berrys beretning om Nelsons ”flade kommandostruktur”. I Berrys ovenfor citerede beretning hedder det således også:

”The admiral had, and it appeared most justly, the highest opinion of, and placed the firmest reliance on the valour and conduct of every captain in his squadron. It had been his practice during the whole of the cruise, whenever the weather and circumstances permit, to have his captains on board the VANGUARD, where he would develop to them his own ideas of different and best modes of attack, and such plans as he proposed to execute upon falling in with the enemy, whatever their position or situation might be by day or by night. There was no possible situation in which they could be found that he did not take into his calculation, and for the most advantageous attack of which, he had not digested and arranged the best possible disposition of the force which he commanded. With the masterly ideas of their admiral, therefore on the subject of naval tactics, every one of the captains of his squadron was most thoroughly acquainted; and upon surveying the situations of the enemy,

they could ascertain with precision what were the ideas and intention of their commander, without the aid of any further instructions...” (61)

Selvom Berrys beretning er skrevet forholdsvis kort tid efter slaget, er der måske grund til at tage hans udsagn med ”et gran salt”, idet han var Nelsons flagkaptajn. I den nyere forskning har Brian Lavery således via skibenes journaler søgt at påvise, at intet tyder på, at det er rigtigt, at Nelson holdt regelmæssige møder med sine skibschefer. Ifølge journalerne synes der endog at have været chefer, der slet ikke blev inviteret ombord i flagskibet. Lavery udtrykker sin opfattelse ret kontant, idet det hedder:

”...the inference....that Nelson had regular general conferences during the run-up to the Battle of the Nile is clearly wrong.” (62)

Der er imidlertid meget, der tyder på, at skibsjournalernes manglende oplysninger om chefsmøder ikke giver tilstrækkeligt grundlag for Lavery’s kontante udmelding. F.eks. nævner Roger Knight, at Lieutenant Galway, der var næstkommanderende i VANGUARD, i sin personlige journal nævner, at samtlige chefer blev indkaldt til møde i flagskibet den 18. juli, da man nærmede sig Syracus (63). Colin White mener at have fundet

forklaringen på Nelsons ledelsesstil i hans nyfundne "Public Order Book" for 1798/99, idet der heri findes en række korte memoranda til skibscheferne. Et eksempel er et memorandum af 8. juni 1798, hvori det hedder:

"As the wind may probably blow along shore when deemed necessary to Anchor and Engage the Enemy at their Anchorage, It is recommended each line of Battle Ship of the squadron to prepare to Anchor with the Sheet cable in abaft and springs."

Et andet eksempel er et memorandum af same dato, hvor cheferne beordres til at indføje et nyt signal nr. 183 i signalbogen:

"I mean to press hard with the whole Force upon the Enemy's Rear."

Dette signal er også et eksempel på Nelsons princip om at koncentrere hele sin styrke mod en del af den fjendtlige linie for derved at skabe en lokal overvægt (64).

Faktisk brugte Nelson kun få signaler ved tilintetgørelsen af den franske flåde ved Aboukir. Efter signalet om "Klart Skib" fik skibene ordre til at forberede ankring med et bovanker, hvor ankertovet var ført ud igennem en port agter. Derefter beordredes skibene til at engagere fjendens tête og

centrum. Det næste signal beordrede dem til at danne slaglinie foran og agter for admiralen "*as most convenient*". Herefter var der et enkelt signal om en mindre kursændring, et signal om ændret sejlføring og til slut det traditionelle britiske signal "*Engage the Enemy closer*" (65).

Det er formentligt velbegrunder, når Edgar Vincent i sin Nelson biografi mener, at Nelson brugte en uformel ledelsesform, der bl.a. byggede på uformelle møder med skibscheferne, og at man derfor stadig kan bygge på Berrys redegørelse (66).

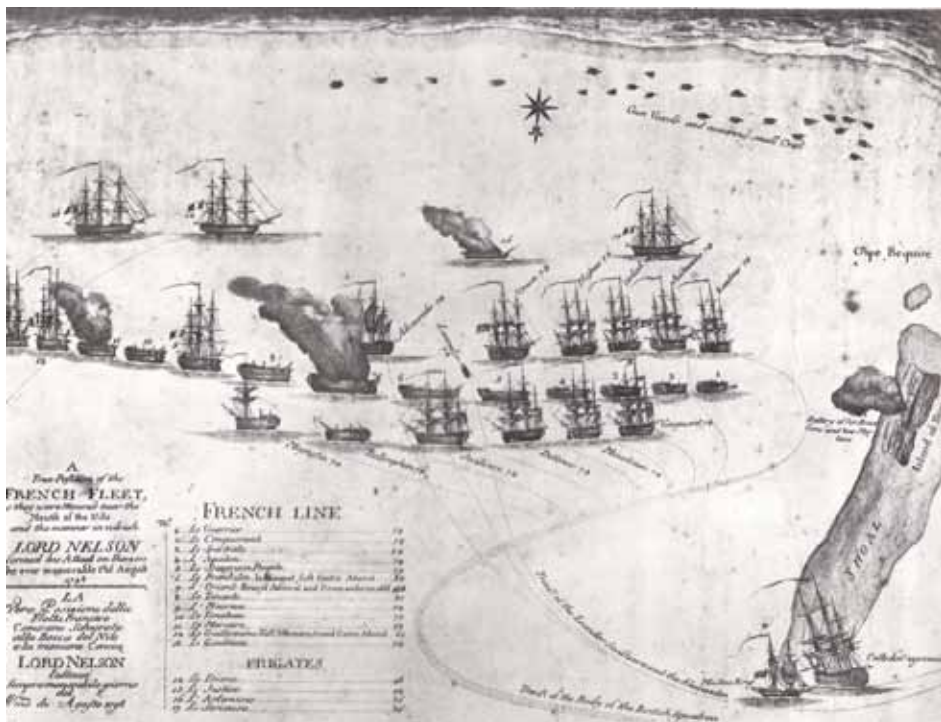
Slagets 1. fase.

Som ovenfor nævnt, havde Nelson besluttet sig for først at angribe den franske tête og centrum. Vinden var nordnordvest, og som Nelson udtrykte det i et brev af 8. januar 1799 til Admiral Lord Howe:

"...by attacking the Enemy's van and centre, the wind blowing directly along their Line, I was enabled to throw what force I pleased on a few ships." (67)

eller som Berry udtrykte det:

"His Idea, in this disposition of his force, was first to secure the victory, and then to make the most of it as circumstances might permit." (68)



Samtidig illustration af slaget i Aboukir bugten. I midten ses ødelæggelsen af Bruey's flagskib L'Orient. Stik udgivet af Robert Dodd (1748-1816).

ZEALOUS og GOLIATH var lidt foran de øvrige skibe, og det blev GOLIATH, der ved at overhale ZEALOUS, fik æren af at indlede det britiske angreb. Kl. 1730 var de første britiske skibe inden for skudvidde, og Brueys beordrede ilden åbnet. Ifølge Blanquet skete det imidlertid først, da briterne var inde på pistolskuds afstand. Den franske linie synes således ikke at have udnyttet

muligheden for langskibs beskydning af de britiske skibe fuldt ud (69). Det var måske ikke uheldigt, at det blev GOLIATH, der indledte angrebet, idet Captain Foley var i besiddelse af et forholdsvis nyt fransk atlas, der viste lidt om dybdeforholdene og skærenes placering.

Det var meningen, at GOLIATH skul-

le angribe det første franske skib, GUERRIER. Captain Foley blev opmærksom på, at der måtte være plads til, at GOLIATH kunne passere foran om franskmændene, og angribe den på dens bagbords side. Ved passagen blev det således muligt at beskyde det franske skib langskibs. Da GOLIATH skulle ankre, havde man imidlertid uheld med ankertovet, der løb helt ud, med det resultat, at man i stedet for at ankre ud for GUERRIER endte ud for CONQUÉRANT. De næste 4 skibe fulgte GOLIATH og angreb den franske linie på dennes bagbords side. Først ZEALOUS, der også under passagen gav GUERRIER en bredside langskibs, inden det i stedet for GOLIATH indtog pladsen overfor GUERRIER. Det næste britiske skib var AUDACIOUS, der placerede sig imellem GUERRIER og CONQUÉRANT. Saumarez i ORION passerede de første 3 britiske skibe på deres styrbords side, og var tæt på at gå på grund. Den franske fregat SERIEUSE åbnede ild mod ORION, som besvarede ilden med en bredside, der sænkede fregatten (70). ORION var kommet lidt for langt i læ til som planlagt at kunne placere sig overfor AQUILON, og endte derfor med PEUPLE SOUVERAIN som modstander. Det 5. britiske skib, THESEUS under Captain Miller, passerede imellem ZEALOUS og GUERRIER, derefter uden om GOLIATH og ankrede i en ideel position nær SPARTIATE'S bov.

Nelson i VANGUARD, som var nr. 6 i den britiske række, besluttede nu at dublere franskmændene, og sejlede langs den franske linies styrbords side. På dette tidspunkt var både GUERRIER og CONQUÉRANT reelt nedkæmpet, hvorfor han ankrede tæt på det tredje franske skib, SPARTIATE, der allerede blev beskydt på bagbords side af THESEUS, der nu i stedet koncentrerede sin ild mod AQUILON. De næste to britiske skibe var MINOTAUR og DEFENSE, der placerede sig h.h.v. overfor AQUILON og PEUPLE SOUVERAIN, der allerede begge var engageret på deres bagbords side. Den franske tète på 5 skibe, hvor iblandt var de tre ældste og svageste franske skibe, blev i de næste par timer totalt nedkæmpet af en overlegen britisk styrke på 8 skibe.

Kampen var hård, og der var mange sårede og dræbte på begge sider. Ca. kl. 2030 blev Nelson såret i hovedet af et skud fra SPARTIATE. Admiralen, der formentlig havde pådraget sig en hjernerystelse, forlod dækket for at blive behandlet i skibets lazaret, og den britiske flåde var i de næste timer uden nogen egentlig ledelse.

Det har været diskuteret, om den britiske dublering var planlagt af Nelson, eller om det var Foley, der tog initiativet (71). Det var dog næppe på forhånd bestemt, at den franske linie skulle dubleres, allerede fordi Nelson

ikke var i besiddelse af nøjagtige oplysninger om dybdeforholdene i Aboukir Bugten eller den franske linies placering i forhold til det grunde vand (72). Den omstændighed, at Hood i ZEALOUS i sin journal skrev:

”The van ship of the enemy being in five fathoms water we expected the GOLIATH and ZEALOUS to stick on the shoal every moment and did not imagine we should attempt to pass within her.” (73)

tyder også på, at den konkrete dublering ikke var planlagt på forhånd.

Derimod forekommer det sandsynligt, at en sådan mulighed har været drøftet af Nelson med hans skibschefer (74), således at Foley var sikker på, at han handlede i overensstemmelse med Admiralens ønske, da han udnyttede den opståede mulighed.

De 2 sidste skibe i den britiske hovedgruppe, BELLEROPHON og MAJESTIC, der skulle angribe det franske centrum, var begge uheldige. Det var meningen, at den første skulle være ankret overfor FRANKLIN, men også her løb ankertovet længere ud end beregnet, og 74 kanoners skibet BELLEROPHON endte overfor det mægtige L’ORIENT på 120 kanoner, en fejltagelse der blev dyr for det britiske skib. Captain Westcott i MAJESTIC havde formentlig til agt at ankre over for

TONNANT, men havde også problemer med ankringen, og skibet endte med at kolliderede med L’HEUREUX. Bovsprydet kom ind i det franske skibs rigning, og MAJESTIC kunne ikke bruge sine kanoner, medens det blev udsat for kraftig musketild fra det franske skib. Captain Westcott blev dræbt, inden det lykkedes skibets næstkommanderende at få skibet frigjort, hvorefter det kom i kamp med MERCURE.

Slagets 2. fase.

Som tidligere nævnt var de 3 sidste britiske 74 kanoners skibe, CULLODEN, ALEXANDER og SWIFTSURE noget bagved de øvrige. CULLODEN, der havde opgivet bugseringen af sin prise, var det første af dem, der nåede frem til indsejlingen til Aboukir Bugten. Troubridge drejede lidt for tidligt med det resultat, at skibet gik hårdt på grund kl. 1840. Det lykkedes ikke at få CULLODEN bragt flot før den 2. august om morgenen, og den deltog således ikke i slaget. Captain Troubridge meddelte imidlertid ALEXANDER og SWIFTSURE, at den stod på grund, således at de undgik den samme skæbne. Disse 2 skibe og LEANDER, der havde søgt at assistere CULLODEN, fortsatte nu mod den franske slaglinie, som de nåede omkring kl. 20. På dette tidspunkt var de 5 skibe i den franske tète nedkæmpet.

Det lykkedes Captain Ball at bringe ALEXANDER til ankers ud for L’ORIENT’S

stybords låring. Da Captain Hallowell i SWIFTSURE nærmede sig den franske linie, observerede han et mørkelagt skib på vej ud. Besætningen var parat til at beskyde skibet, som man troede var fransk. Det forbød Hallowell imidlertid, og det viste sig, at det var det britiske BELLEROPHON, der, på grund af omfattende skader og tab efter L'ORIENT'S beskydning, havde været nødt til at trække sig ud af kampen. SWIFTSURE ankrede herefter i en sådan position, at det var i stand til at beskyde FRANKLIN, der ikke hidtil havde været i kamp, langskibs, samtidigt med at man beskød L'ORIENT forfra (75).

Det britiske 50 kanoners skib LEANDER fik også sin chance, da det noget senere nåede frem til den franske linie. Et skud havde kappet PEUPLE SOUVERAIN'S ankertov, og da det drev væk, og efterlod et hul mellem FRANKLIN og AQUILON, kunne Captain Thompson placere LEANDER her, således at det kunne beskyde FRANKLIN langskibs. De skud, der passerede FRANKLIN, ramte L'ORIENT (76).

Den franske øverstkommanderende, Vice-Amiral Brueys, blev dræbt kort efter, at ALEXANDER og SWIFTSURE havde indledt kampen med L'ORIENT. Kort efter kunne man fra de britiske skibe konstatere, at der var udbrudt brand i den agterste del af det franske flagskib (77). Captain Hallowell i

SWIFTSURE beordrede ilden fra både kanoner og håndvåben koncentreret mod L'ORIENT'S mesanmast, og hindrede derved besætningens mulighed for at gennemføre et effektivt slukningsarbejde. Det stod hurtigt klart for cheferne for både de britiske og franske skibe, at branden ville føre til, at L'ORIENT ville springe i luften, når ilden nåede skibets krudtkammer, og de nærmeste skibe kappede derfor deres ankre, så de kunne slippe væk. Ca. kl. 22 eksploderede det franske flagskib. De fleste af besætningen omkom. Blandt de reddede var den franske eskadres stabschef, Contre-Amiral Ganteaume (78).

L'ORIENT'S tilintetgørelse var slagets klimaks. Umiddelbart efter eksplosionen var der en kort pause i kampen, som herefter blev genoptaget af FRANKLIN under Contre-Amiral Blanquet, der i øvrigt blev alvorligt såret. I løbet af tre kvarter tvang den koncentrerede ild fra SWIFTSURE og DEFENSE det franske skib til at hale Trikoloren ned. På dette tidspunkt havde alle de franske skibe, der havde været ankret foran L'ORIENT, overgivet sig. Den sydlige del af den franske linie var på dette tidspunkt ved at reorganisere sig. TONNANT, L'HEUREUX og MERCURE var drevet syd på, og var nu i kamp med ALEXANDER og MAJESTIC. Kampen fortsatte nu til ca. kl. 0300, hvor besætningernes

træthed og skader på skibene førte til en midlertidig standsning af kampen.

Slagets sidste fase.

Da det lysnede ca. kl. 0400 var Nelson nogenlunde kommet til sig selv, og kunne igen udøve kommandoen over den britiske linie. Både THESEUS og ZEALOUS var på dette tidspunkt på foranledning af Captain Miller på vej mod syd for at hjælpe ALEXANDER og MAJESTIC. Nelson beordrede også GOLIATH og LEANDER syd på for at assistere i nedkæmpelsen af den franske kø under kommando af Contre-Amiral Villeneuve i GUILLAUME TELL. Den bestod nu af MERCURE og L'HEUREUX, der begge var gået på grund under flugten fra den brændende L'ORIENT. Endvidere TONNANT og TIMOLÉON,

der begge lå sydligere og øst for GUILLAUME TELL, samt GENEREUX, der lå bag ved det franske flagskib, der flere gange var ved at blive ramt af skud fra GENEREUX. De 2 grundstødte franske skibe overgav sig hurtigt, men kampen med de øvrige fortsatte i endnu nogle timer, hvor TONNANT mistede sine master, og hvor TIMOLÉON også blev svært beskadiget.

Contre-Amiral Villeneuve overvejede sine muligheder. I hans redegørelse hedder det:

"I had hesitated long about setting sail. I counted the cost of abandoning TIMOLÉON, the TONNANT as well as the MERCURE and the HEUREUX. It was probable that the enemy would cut me

L'Orient i brand.



off at the exit from the bay, with five or six ships I could see with their rigging intact and I would be obliged to succumb and run aground on a beach, where it would be difficult to save my crews. The frigate JUSTICE, which had set sail, had been obliged to re-anchor by an enemy ship of the line which cut her route. However, this was the only means which offered any hope of saving the remains of the squadron, seeing the MERCURE and HEUREUX given up and taken as prizes, and the enemy ships directing their fire on me.” (79)

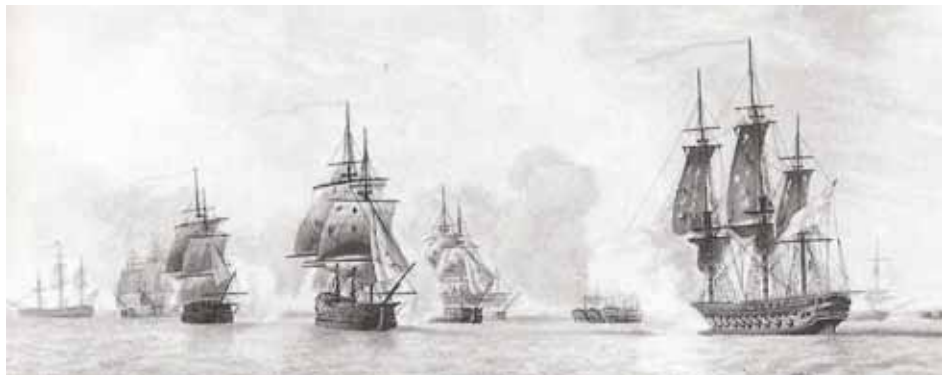
Kort før middag den 2. august beordrede Villeneuve sine skibe til at kappe deres ankre og sejle ud af bugten. Han satte kursen mod nord, og blev fulgt af GENEREUX og de 2 fregatter, DIANE og JUSTICE. Nelson beordrede ZEALOUS, der var det nærmeste britiske skib, til standse flygtningene, men måtte hurtigt erkende, at ZEALOUS ikke havde mulighed for at standse de franske skibe, hvorefter det blev kaldt tilbage. TIMOLÉON kappede også sit anker, men var så medtaget, at det gik på grund. Reelt var slaget nu afsluttet, selvom hverken TONNANT eller TIMOLÉON endnu havde overgivet sig. Det skete først den 3. august, hvor Nelson beordrede LEANDER til med bistand fra THESEUS at tage sig af TONNANT. Stillet overfor denne overmagt, beordrede chefen flaget nedhalet. Besætningen på

TIMOLÉON satte derimod ild til skibet, hvis Trikolore stadig vajede, og satte det derefter på grund. TIMOLÉON sprang i luften i formiddagens løb.

Således sluttede Slaget ved Aboukir med en total og overvældende britisk sejr. Den franske Middelhavsflåde var tilintetgjort. Nelson havde erobret 9 franske linieskibe, medens 2 var brændt, ligesom 2 fregatter var blevet ødelagt, medens den britiske eskadre ikke havde mistet skibe. De personelle tab var store på begge sider. De britiske skibe havde omkring 650 dræbte og sårede, medens de franske skibe havde ca. 3.000 dræbte og sårede.

Både de fleste af de britiske skibe og de franske priser var hårdt medtaget efter slaget, og de næste 3 uger gik med nødtørftige reparationer, hvorefter VANGUARD, CULLODEN og ALEXANDER den 19. august satte kursen mod Neapel for mere gennemgribende reparationer. Hood blokerede fortsat Alexandria med ZEALOUS, GOLIATH og SWIFTSURE, der var de mindst beskadigede britiske skibe, medens Saumarez med de 6 resterende linieskibe eskorterede de franske priser mod Gibraltar.

Nelson sendte sin rapport til St. Vincent med Captain Berry, der blev indskibet i LEANDER, der imidlertid under vejs blev erobret af det undslupne GENEREUX. En kopi blev sendt over land til London



ZEALOUS søger at standse Villeneuves flugt.

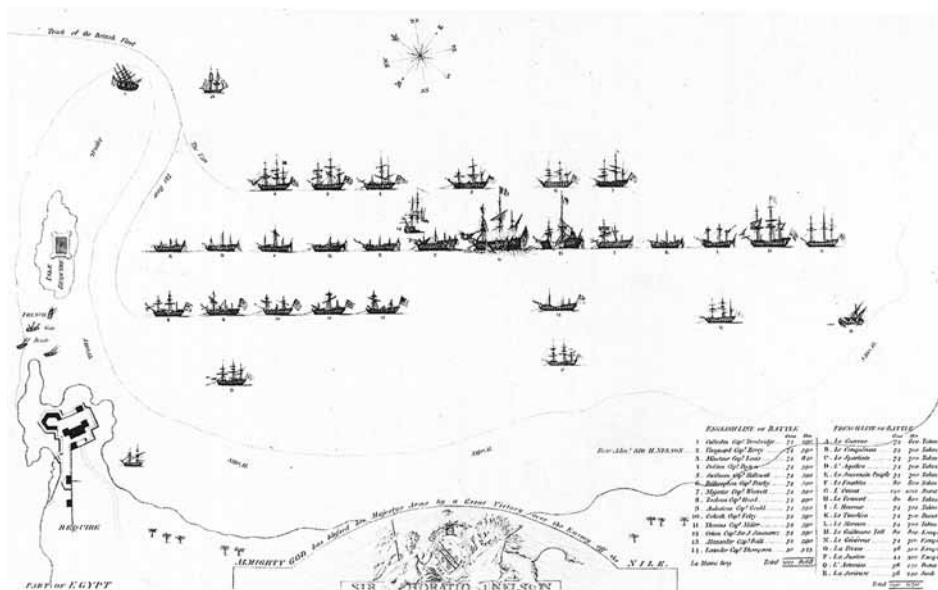
med Lieutenant Capel, der blev forfremmet til Commander og chef for MUTINE, indtil denne anløb Neapel. Herefter overtog en anden af Nelsons elever, den nyudnævnte Commander Hoste, kommandoen, medens den tidligere chef, Commander Hardy blev forfremmet til flagkaptajn for Nelson i VANGUARD. Endeligt sendte Nelson en kurer til Indien med meddelelse om sejren (80).

Sejren medførte et hav af belønninger, ikke mindst til Nelson, der af Kongen blev udnævnt til Baron af Nilen og Burnham Thorpe (81), ligesom Kong Ferdinand af De to Sicilier udnævnte ham til Hertug af Bronté.

Slagets betydning.

Aboukir var et af de mest afgørende slag i sejlskibsperioden. Sejren betød, at Nelson havde genvundet det britiske herredømme i Middelhavet, og at den

franske flåde havde lidt et prestigetab, der mærkede den i resten af Revolutions- og Napoleonskrigene. Den franske hær i Ægypten var blokeret og afskåret fra moderlandet. Tanker om fransk kolonisation af Ægypten og indflydelse i Indien måtte opgives. Malta var blokeret, og afskåret fra forsyninger. Det betød, at øens belejrede garnison måtte overgive sig til briterne i september 1800; et resultat, der bevirkede, at Malta tjente som en vigtig strategisk base for den britiske Middelhavsflåde indtil 1979, hvor det sidste britiske skib forlod øen. Det generobrede søherredømme betød også, at Storbritannien i 1798 uden besvær kunne erobre Minorca, der blev en vigtig base for den britiske flåde under den fortsatte krig. Endeligt betød sejren, at Storbritanniens premierminister, William Pitt, opnåede sit mål, oprettelsen af den 2. koalition, idet Tyrkiet, Kongeriget De to Sicilier,



Britisk tryk, er viser skader på de britiske og franske skibe.

Østrig og Rusland i perioden fra september 1798 til februar 1799 erklærede Frankrig krig (82).

Slagets øjeblikkelige betydning illustreres ganske godt af Monsieur Poussielgue, der var generalintendant for den franske hær i Ægypten. I et brev til hustruen hed det:

"The fatal engagement ruined all our hopes; it prevented us from receiving the remainder of the forces which were destined for us; it left the field free for the English to persuade the Porte to declare war against us; it rekindled that which was barely extinguished in the heart of the Austrian Emperor; it

opened the Mediterranean to the Russians, and planted them on our frontiers; it occasioned the loss of Italy and the invaluable possessions in the Adriatic which we owed to the successful campaigns of Bonaparte, and finally it at once rendered abortive all our projects, since it was no longer possible for us to dream of giving the English any uneasiness in India. Added to this was the effect on the people of Egypt, whom we wished to consider as friends and allies. They became our enemies, and, entirely surrounded as we were by the Turks, we found ourselves engaged in a most difficult defensive war, without a glimpse of the slightest advantage to be obtained

from it.” (83)

Litteratur:

Følgende litteratur er anvendt ved udarbejdelsen af artiklen:

Geoffrey Bennett: Nelson, The Commander, London 2002

Ernie Bradford: Nelson, London 1979

Geoffrey Callender: The Naval Side of British History, London 1943

David Cordingly: The Billy Ruffian, London 2004

Tim Flannery (Ed): John Nicol, Mariner, Edinburgh 2000

Robert Gardiner: Nelson against Napoleon, London 1997

Roy Hattersley: Nelson, London 1976

Christopher Hibbert: Nelson, A Personal History, London 1994

Bernhard Ireland: Naval Warfare in the Age of Sail, London 2001

W.M. James: The Naval History of Great Britain, Vol. 2, London 2002

B.H. Jenkins: A History of the French Navy, London 1973

Peter Kemp: History of The Royal Navy, London 1969

Ludovic Kennedy: Nelson and his Captains, London 1975

William Koenig: Epic Sea Battles, London 1975

Roger Knight: The Pursuit of Victory

Andrew Lambert: War at Sea in the Age of Sail, 1650 – 1850, London 2000

Brian Lavery: Nelson and the Nile,

London 1998

Christopher Lloyd: The Nile Campaign, Devon 1973

Steven Maffeo. Most Secret and Confidential, London 2000

A.T. Mahan: The Life of Nelson, Annapolis 2001 (Mahan 1)

A.T. Mahan: The Influence of Sea Power upon the French Revolution and Empire, Vol. 1, London 1892 (Mahan 2)

Jacques Mordal: Twenty-Five years of Naval Warfare, London 1973

Roger Morris. Nelson, The Life and Letters of a Hero, London 1996

The Naval Chronicle (consolidated edition), Vol. 1, London 1998

Sir Nicolas H. Nicolas: The Dispatches and Letters of Lord Nelson, Vol. III, London 1997

Carola Oman: Nelson, London 1967

C. Northcote Parkinson. Britannia Rules, London 1987

C.A. Pengelly: The first Bellerophon, London 1966

Tom Pocock. Horatio Nelson, London 1988

Robert Southey: Life of Nelson, London 1910

Nicolas Tracey: Nelson's Battles, London 2001

Brian Tunstall: Naval Warfare in the Age of Sail, London 1990

Edgar Vincent: Nelson, Love and Fame, Yale 2005

David Walder: Nelson, London 1978

Oliver Warner: Great Sea Battles,

London 1981 (Warner 1)
Oliver Warner: Nelson's Battles,
 Barnsley 2003 (Warner 2)
A.B.C. Whipple: Fighting Sail, London
 2004
Colin White: Nelson, The new Letters,
 London 2005

Noter:

1. Se også Vincent pag. 171, Mahan 2 pag. 215 ff., Maffeo pag. 225 og Knight pag. 202 f.
2. Vincent pag. 230, Mahan 2 pag. 240 ff., Maffeo pag. 224 og Bennett pag. 121 f.
3. James pag. 23 ff.
4. Vincent pag. 230
5. Mahan 2 pag. 245 f.
6. Se f.eks. Lavery pag. 9
7. Lloyd pag. 10
8. Ibidem pag. 8
9. Ibidem pag. 12
10. Lavery pag. 22
11. Ibidem og Maffeo pag. 230
12. Maffeo pag. 232
13. Berry havde været næstkommanderende i Nelson's tidligere skib *AGAMEMNON*, og deltog som frivillig ombord i *CAPTAIN*, Nelsons forrige skib, under slaget ved Kap St. Vincent.
14. Saumarez, der stammede fra de britiske Kanaløer, var under krigen mellem Danmark og Storbritannien 1807 -14 i en årrække øverstkommanderende for den britiske Østersøflåde.
15. John Ball var i en årrække guvernør for Malta efter Storbritanniens erobring af øen i 1800.
16. Nelson havde haft sygeorlov i England efter den mislykkede operation mod Santa Cruz på Tenerife, hvor han mistede den ene arm, jf. Per Jacobsen i *Marinehistorisk Tidsskrift* 2003 pag. 33 ff.
17. Se Lloyd pag. 29 f.
18. Nicolas pag. 15 f.
19. Se f.eks. Lavery pag. 66 ff.
20. Ibidem pag. 71 ff.
21. Ibidem pag. 75.
22. Vincent pag. 231 ff., Bennett pag. 120 ff., Mahan 1 pag. 273 f., Lavery pag. 34 f., Maffeo pag. 225 ff. Og 248 f.
23. Lavery pag. 90 ff.
24. Ibidem pag. 98 ff.
25. Lloyd pag. 29
26. Nicolas pag. 24
27. Lloyd pag. 27 f.
28. Ibidem
29. Udpegningen af Nelson som chef for den detacherede eskadre gav anledning til voldsomme dønninger blandt Middelhavsflådens ældre Rear-Admiraler. Både Sir John Orde og Sir William Parker, der begge havde større anciennitet end Nelson,

- protesterede voldsomt, og St. Vincent beordrede Orde til at stryge sit flag, hvorefter han blev sendt hjem til England, jf. Bennett pag. 120 og Vincent pag. 249 f.
30. Vincent pag. 243, Nicolas pag. 25
 31. Nicolas pag. 26
 32. Ibidem
 33. Ibidem
 34. Lavery pag. 228 ff.
 35. Nicolas pag. 29 f.
 36. Ibidem pag. 31. Tippoo Sahib var Sultan af Mysore i den sydlige del af det indiske kontinent. Han var fransk venlig, og håbede med fransk hjælp at kunne bekæmpe det britiske Ostindiske Kompagnis tropper, jf. Lavery pag. 18
 37. Vincent pag. 251, Maffeo pag. 249 f., Lavery pag. 124 ff. og Nicolas pag. 33. Rent faktisk vidste bade Acton og Hamilton under samtalen med Troubridge, at målet for den franske operation var Ægypten, idet den franske ambassadør i Neapel havde røbet dette over Acton, der havde videregivet oplysningen til Hamilton. Denne anså formentlig oplysningens rigtighed som usandsynlig og derfor vildledende. Muligvis er det blevet nævnt under samtalen med Troubridge. I et brev fra Nelson til St. Vincent, dateret den 12. juli ud for Kreta, nævner Nelson, at han ”nu ved”, at Hamilton og Acton var underrettet. Hvorledes Nelson har fået denne viden, fortøner sig i uvisheden, jf. Lavery pag. 134 og Nicolas pag. 42.
 38. Lavery pag. 126 og Nicolas pag. 39
 39. Lavery pag. 127
 40. Bennett pag. 125 f., Warner 2 pag. 43
 41. Lavery pag 129, Mahan 1 pag. 283
 42. Lavery pag. 129 f.
 43. Chronicle pag. 244 f.
 44. Lavery pag. 83 ff. og 88 ff.
 45. Lavery pag. 120, 126 ff. og 139, Tracey pag. 105 og Vincent pag. 252 f.
 46. Lavery pag. 142 ff. og 146 f.
 47. Lavery pag. 147 ff. og 150
 48. Nicolas pag. 45
 49. Lavery pag. 166
 50. Lavery pag. 166 f. og Chronicle pag. 247. De 2 franske lineskibe var formentlig tidligere venetianske, nu armeret ”en flûte” til transport.
 51. Tracey pag.114, Chronicle pag. 250 og Lavery pag. 169 f.
 52. Tracey pag. 112
 53. F. eks. Chronicle pag. 256
 54. Lloyd pag. 37

55. Lavery pag. 22 f. og 193, Jenkins pag. 227. Knight pag. 279
56. Warner 2 pag. 49, Chronicle pag. 271 og Knight pag. 291
57. Chronicle pag. 271
58. Ibidem
59. Chronicle pag. 272
60. Ibidem pag. 247
61. Ibidem pag. 246
62. Lavery pag. 156
63. Knight pag. 285 f.
64. White pag. 206 ff. og 211 ff., Tunstall pag. 225
65. Tunstall pag. 226
66. Vincent pag. 255 ff.
67. Nicolas pag. 230
68. Chronicle pag. 68
69. Ibidem pag. 272
70. Se f.eks. Bennett pag. 131 ff., Vincent pag. 262 ff. og Tracey pag. 114 ff.
71. Lavery pag. 179 f., Warner 2 pag. 52 ff., Tracey pag. 115 f. og Nicolas pag. 62 f.
72. James pag. 162 f., Mahan 1 pag. 297 f.
73. Lavery pag. 179, Warner 2 pag. 55
74. Lavery pag. 179 f., Warner 2 pag. 52, Chronicle pag. 246
75. Tracey pag. 118 f., James pag. 169 f., Warner 2 pag. 57 f. og Lavery pag. 184 f.
76. Warner 2 pag. 57, James pag. 170 og Lavery pag. 185
77. Lavery pag. 195 ff., Tracey pag. 118 f., Warner 2 pag. 56 f. og James pag. 170 f.
78. Lavery pag. 197 ff., Ganteaume var chef for Brest eskadren under Trafalgar Kampagnen I 1805
79. Lavery pag. 209
80. Se f.eks. Warner 2 pag. 80 f.
81. Mahan 1 pag. 309 ff., Tracey pag. 126, Bennett pag. 140 f.
82. Knight pag. 302 f., Tracey pag. 122 f., Lavery pag. 286 ff. og Lloyd pag. 26
83. f.eks. Warner 2 pag. 82 og Lloyd pag. 50

”DEUTSCHLAND, DAS MEER UND DÄNEMARK”.

Ole Lisberg Jensen

Tanker om Danmarks stilling som nabo til et kommende Stortyskland skrevet år 1842.

Under napoleonskrigene blev de mange tyske stater hærget og udplyndret af de franske hæres fremfærd i en sådan grad at ledende tyskere efter krigen begyndte at udvikle ideer om en større og stærkere tysk samling, der kunne modstå noget lignende i fremtiden. Forskellene var store mellem de mange stater i Det tyske Forbund og de første skridt til en økonomisk samling blev først taget ved dannelse af en toldforening, der skabte fælles toldgrænser og lettede interne kommunikationer. Først var Preussen og Hessen, der i 1828 dannede stammen i en nordtysk toldforening, medens Bayern og Würtemberg dannede en sydtysk toldforening som forløbere for ét stort toldforbund. Som en følgevirkning spredte forbundstanken sig også nordpå til de skandinaviske lande. Den blomstrede især blandt nordiske studenter og udmøntede sig i den følelsesmæssigt prægede Skandinavisme, der deltes i en åndelig og en politisk del.

I Danmark var en af forgrundsfigurerne for den politiske skandinavisme Orla Lehmann (1810-70), der i tale og skrift

forfægtede Skandinavismen sammen med Ejderpolitikken, en fri forfatning og liberalisme. Han fremholdt tanker om en skandinavisk union som modvægt mod tysk pres. Lehmann havde idéer om et treenigt Norden med tre republikanske forfatninger under én forenende konge.

Orla Lehmanns artikler om et forenet Norden blev læst med interesse og kommenteret i Tyskland, bl.a. af en 41-årig preussisk officer ved navn Hel-



Portræt af den aldrende Helmuth v. Moltke 1800-1891. Forfatteren til artiklen om de danske forhold set med tyske øjne.

muth von Moltke. På baggrund af de fælles nordtyske bestræbelser på en toldunion gav han udtryk for sine tanker angående et fremtidigt større og tættere samarbejde mellem de tyske stater og herunder forholdet til mindre nabostater som Danmark. Hans synspunkter blev publiceret i en artikel med titlen: "Deutschland, das Meer und Dänemark" i Deutsches Vierteljahrschrift. Erstes Heft 1842. Stuttgart und Tübingen.

Helmuth v. Moltkes artikel var ikke blot tankespind, men blev på flere områder en forudsigelse af virkeligheden.

Som interesseret i maritim historie vækker titlen umiddelbar nysgerrighed. Kunne man her få en forestilling om hvad man i Preussen havde for ideer om, hvorledes fremtidige relationer til landet mod nord skulle ordnes, når Tyskland engang stod samlet? I 1840-ernes Preussen fandtes tanker om at samle Tyskland under Preussens ledelse og de danske hertugdømmers stilling og beliggenhed kunne give anledning til problemer og spekulationer for fremtiden. Artiklens forfatter var ikke ukendt med danske forhold. Han var løjtnant 1819–22 i den danske hær, men havde fortsat sin karriere i den preussiske armé.

Moltke gav som indledning en grundig og detaljeret beskrivelse af tilstanden i det svage og splittede tyske forbund,

hvor de forskellige befolkninger var ved at få øjnene op for deres fælles historiske, sproglige og kulturelle tyske forudsætninger.

I 1840-erne var de tyske staters situation langsomt blevet stabiliseret efter napoleonkrigenes hærgninger. Preussen havde fået tillagt store arealer i vest og kunne i størrelse efterhånden måle sig med Østrig. På Wienerkongressen i 1815 var Tysklands forhold blevet ordnet således, at de forskellige stater var løst indordnet i Det tyske Forbund med 39 lande, 35 fyrstelande og 4 frie byer, hvilket udgjorde den formelle ramme for Tyskland frem til 1866. Landene havde generelt konservativt styre ledet af konger og fyrster. Forbundet havde hovedsæde i Frankfurt am Main.

I 1830 skyldede atter efterdønninger af den franske julirevolution hen over Tyskland og påvirkede flere stater til at antage frie forfatninger. Det var Preussen og Østrig, der dominerede forbundet men efterhånden overtog Preussen initiativet som førende magt².

I 1837 blev Hannover skilt fra England og i årene der fulgte, hørtes alt oftere fortalere for tysk national enhed og gennemførelse af reformer. Således var i stort set den politiske baggrund, da Moltke skrev sin artikel.

I indledningen skildrede Moltke i et historisk tilbageblik situationen,

hvor ”den franske skypumpe” med trykket fra de fremmede herskere skabte modtryk og sammenhold hos de tyske befolkninger. Overalt ulmede patriotiske tilkendegivelser om tysk samklang i form af fælles tysk kunst og kultur med Goethe og Schiller som forgrundsfigurer. Således fortalte han, hvorledes der rundt om i de tyske stater opstod særlige behov for offentlige mindesmærker til ære for store tyske mænds bedrifter.

Dog fastslog Moltke, at der hos mange af de små lande i Tyskland også var en stærk overbevisning om det fundamentale i at bevare selvstændigheden med udtalt frygt for at miste egen betydning i en større tysk sammenhæng. I de små stater stræbte man mere efter ro, indre harmoni og egen velfærd samt tryghed indenfor afstukne grænser. Heller ikke et ukendt fænomen i vor tid.

Men med tiden opstod revolutionære og liberalistiske ideer i borgerklassen, og den ny indstilling trængte opad i samfundslagene og fik indflydelse på lovgivning og reformarbejde. Moltke var overbevist om, at enhver statsform ville være livskraftig, hvis den udviklede sig ud fra reelle nationale følelser. Der skulle gøres noget for at kunne forsvare de tyske stater ved angreb særlig fra Frankrig, hvor grundlæggende franske forestillinger gik ud på Rhinen som den naturlige grænse til Tyskland, hvorved flere

tyske småstater følte sig alvorligt truet. Men de tyske stater skulle ikke blot være medlem af forbundet i nødværge. De skulle helst kunne stå sammen som en forening af forbundne regeringer, som ”en folkestamme med forbundne livsrødder”. ”Tyskland vil blive en verdensmagt, fordi et forenet Tyskland vil besidde alle elementer herfor og ingen kan mere undsige evnen til at udnytte situationen, så snart den er erkendt”. Dette forsvarsberedskab havde gjort indførelse af almindelig værnepligt populær også dér hvor man hidtil havde anset den for unyttig i fredstid.” Allerede i 1842 hørte man således de første ideer om tysk verdensmagt.

Men et uafhængigt Tyskland måtte naturligvis også kræve en sømagt. De tyske lande havde forsømt i tide at skaffe sig en national orlogsflåde, således at den oversøiske handel ikke længere skulle være varetaget af hollandske og belgiske mellemhandlere. Moltke ønskede sig, at tyskerne i fremtiden kunne gøre forretninger med det oversøiske udland uden fremmed indblanding. En tysk handelsflåde måtte stå under beskyttelse af en tysk krigsflåde. Moltke mente kategorisk, at en kraftig tysk indsats på havet ville være et uafviseligt middel til at udvikle Tysklands nationale mål.

Han forudså endvidere, at den tyske industri om 2 årtier (1860-erne)

ville optræde med stor kraft, idet Toldforeningen når flere stater til-meldte sig, ville komme til at omfatte ca. 30 millioner mennesker. Måske ville man slutte sig sammen med Det østrigske Toldforbund og der igennem opnå en endnu større betydning.

”Tyskerne vil ikke stå tilbage for noget folk på jorden, hvad gælder indsigt, flid, udholdenhed, handlekraft og opfindsomhed. De overtræffer de fleste i moralsk trofasthed, nøjsomhed og stædighed.” Der findes i Moltkes artikel flere af disse svulstige generaliseringer af tysk mentalitet og folke-kvalitet, måske her fremhævet af agitatoriske årsager. Moltkes egne preussiske dyder skulle her måske være mønster for alle tyskere.

Inden man således kommer frem til artiklens egentlige tema med havet og Danmark fremførte forfatteren flere betragtninger om tysk mentalitet og national samling. Indtil nu (1842) havde tyskerne manglet selvtillid, men en sammentømring af landet ville få befolkningen til at kende sin egen kraft, og man vil kunne udrette, hvad et hvilket som helst andet land formåede. Forhåbninger om det store kommende materielle opsving ville skabe grobund for en større tysk verdensbetydning.

Et af tidens vigtigste spørgsmål gjaldt imidlertid en tydelig stillingtagen til Tyskland som sømagt og til en national tysk flåde. Modstanderne kun-

ne ikke se formålet med at indtage en magtstilling på havet som man ikke havde i forvejen og at dette søvæsen kunne ombesørges af andre som hidtil. Men Moltke argumenterede videre for sin sag, hvilket i og for sig kan vække undren, da han selv var landofficer. Han fremlagde som baggrund, at Den tyske Toldforening slet ikke besad nogen egentlig større havn for søfarten. Danzig og Stettin var andenrangs havne og lå begge noget afsides ved Østersøen, men sandsynligheden talte for at Hamborg og Bremen snart ville slutte sig til Toldforeningen. Der ville man så få to store verdenshavne, der desværre begge lå ”under engelske kanoner” eftersom England hvert øjeblik kunne gøre Helgoland til en fremskudt flådestation. Helgoland tilhørte England fra 1814 til 1890.

Herefter fremkom Moltke med et længere afsnit om forholdet til Holland, der længe havde levet godt som mellemhandler på spedition af varer til og fra Tyskland via flodvejene. Det vil blive en formindskelse af forbindelserne med Holland, når man i nær fremtid oprettede en tysk sømagt og derefter kunne drive import og eksportvirksomhed igennem egne havne. Det skal lige indskydes at Holland havde forladt Det tysk-romerske Kejserrige allerede ved Den westfalske Fred i 1648.

Forholdet til Danmark.

Moltke gennemgik derefter det ømtålige forhold til Danmark, hvor Elbens nordlige bred som bekendt tilhørte det tyske hertugdømme Holsten, der blev styret fra København.

”Elben er og bliver efter vort jernbanenets fuldførelse en hovedforbindelse med havet. Endnu tilhører Elbens munding ikke Toldforeningen og når vi også tør betragte denne som nært forestående erhvervelse, så tror vi dog, at endskønt begge Elbens flodbredder ligger i det tyske forbund, vil den holstenske bred først sikkert tilhøre os, når Holsten og det danske fastland indregnes i forbundsstaterne.”³ Efter en dybere redegørelse for udnyttelsen af de andre tyske vandveje, hvor især hollændernes besiddelser af Rhinens udløb ses på med slet skjult misundelse, kommer man atter frem til Nordsøen. Moltkes forslag gik ud på at skabe en egen tysk vandvej fra Rhinen ved at fordybe floderne Lippe og Ems med tilhørende kanalforbindelser ud til Emden og gøre denne havneby til en storhavn, hvilket siges at være blevet undersøgt og behandlet af de østfrisiske Stænder i 1837⁴.

Moltke fremkom i dette sammenhæng med en lovprisning af Den tyske Toldforening, ”der også har taget karakter af en social sammensmeltning, hvis moralske indflydelse overvejer den materielle vægt af sammenflettede handelsinteresser fra 21 millioner

mennesker som Toldforeningen nu (1842) omfatter.” På grund af Toldforeningen var de tyske folk og landsdele på kort tid kommet hinanden nærmere, end tilfældet var under hele Det tysk-romerske Riges varighed.”

F.eks. ville Hannover snart tiltræde Toldforeningen og derfor ville det blive af interesse for Holsten og Slesvig at træde ind i Toldforeningen, fordi så Flensborg og Altona ville blive begunstigede toldforeningshavne, der ville komme i fordel overfor Hamborg så længe denne frie hansestad stod udenfor Toldforeningen.

Moltkes antagelser gik endvidere ud på, at Den tyske Toldforening snart ville rykke frem til Nordsøen og derved åbne trafikken over havet for de indre tyske stater, der med egne skibe ville knytte import- og eksportforbindelser med fjerne lande. Hvis også Østrig vil tiltræde toldforeningen ville Tyskland blive en kyststat ved 3 have (Østersøen, Nordsøen og Adriaterhavet), men det var især forbindelsen til Nordsøen, det kommende Tyskland skulle udvikle for at forene de indre vandveje med havet.

Tyskland som kommende sømagt.

Herefter beskrev han en prognose for det kommende Stortysklands udvikling med handelsforbindelser i alle retninger.” Tysklands fremtid er på havet og Tyskland kan klare alle materielle krav, som skabelsen af en sømagt ville indebære. Vi har alt, hvad

der hører til for at blive en maritim stat, vi behøver kun mod og vilje til at blive det!”

Forfatteren gav det følgende nogle generelle betragtninger om Østersøkysten: ”Tyskland besidder kyststrækning ved Nordsø og Østersøen. Begge delt ved det mellemliggende Danmark. Ganske vist er den tyske kyst politisk forbundet med det til Det tyske Forbund hørende hertugdømme Holsten; alene det maritime sammenhæng er brudt af kongeriget Danmark.” senere skrev Moltke, at spørgsmålet om Danmark ville få betydning, ikke direkte i de første måneder og år, men efterhånden som Tyskland udviklede sig maritimt. Moltke luftede tanken om, at det kunne være en mulighed for Danmark at tiltræde Det tyske Forbund, men at han havde erfaret fra pressen, at der i Danmark var et betydningsfuldt parti (de nationalliberale), der havde tænkt at foregribe behandlingen af dette spørgsmål ved at skabe et skandinavisk forbund.

Moltke forestillede sig Tyskland som en fremtidig kraftig sømagt med en handelsflåde beskyttet af en krigsflåde, der skulle tilhøre og bekostes af alle tyske lande indenfor Toldforeningen, således også evt. Holsten, og så ville Danmark automatisk blive involveret. Tyskland måtte således se sig tvunget til at etablere fremskudte flådestationer

i Holsten. Man kunne nemlig ikke prisgive den nordlige kyststrækning ved Elben og Holsten skulle sættes i et sådant forsvarsberedskab at en evt. fjende ikke kunne sætte sig fast her og blokere Elben fra den nordlige bred. F.eks. nævnes Glückstad som en fæstning, bestemt til at forsvare Holsten vendt mod Elben, farlig i en fjendes hånd for alle skibe, der løb ud og ind ad Elben. Kiel var en fortræffelig holstensk havn ved Østersøen ”rummelig og fuldkommen sikker, ved en dyb bugt hvis munding på begge sider kan forsvares med batterier.”

Derimod var udløbet fra Kielerbugten mod øst ud i Østersøen og mod nord til Bælterne fuldkommen behersket fra de danske øer. Hvis man forestillede sig Kiel som tysk krigshavn, så måtte nødvendigvis Femern høre til det strategiske system. Hvis disse ønsker blev virkelighed, fortsatte Moltke ”så danner den lille flod Ejderen mod nord grænse, der på ingen måde er sikret af fæstningen Rendsburg. Til hver en tid ville en fjende kunne sætte sig fast i Slesvig, enten kommende fra Nordsøen over havnen Tønning, eller fra Østersøsiden fra de danske øer eller fra Storebælt.”

Endvidere forlød det, at ”en mod Tyskland fjendtlig hær kunne fremføres med det store og frugtbare jyske fastland bag sig, der sammen med øen Fyn længe kunne ernære en betydelig

hær.

Det danske fastland med dertil hørende øer tilbød sikre og bekvemme brohoveder for et angreb mod Tysklands nordkyst. Således gjorde dette strategiske forhold det ønskeligt for Tyskland, at både Holsten, og det danske fastland burde tilhøre Tyskland. Denne halvøjs ejendommelige beliggenhed, der stiller sig vertikalt på den tyske kyst er i selve sagens natur en fortsættelse på det tyske fastland, der spaltes det tyske marinesystem og vil give fjenden mulighed for at for at trænge frem fra nord.”

Herefter skrev Moltke et stykke om forholdene under napoleonskrigen, hvor Danmark på et givet tidspunkt som bekendt valgte fransk side og derved fik den engelske flådes overmagt at føle. Hvis Danmark nu ville indgå i Den tyske Toldforening, da kan det uden de store ofre blive forsvaret og ikke være et let bytte for fjenden (England) ”Det vil altid for Tyskland være af stor vigtighed at Danmark ikke selv optræder fjendtligt mod det tyske søsystem.” Danmark er ufrivilligt sammenflettet med Tyskland og det kan lade sig bruge i krige rettet mod Tyskland.

Danmark vil være en højst værdifuld forbundsfælle for Tyskland på grund af sin maritime beliggenhed og ved ”sin ægte sømandsmæssige befolkning.”⁵ Hvis Danmark var medlem af Den tyske

Toldforening, ”ville Danmark kunne forene og udvide forbundskysten, det ville kunne stille mandskab til en betydelig flåde, det har alle marine institutioner parate og har bygget en flåde, der er rigtigt bemanded. Danmark ville altid kunne udgøre en hovedfaktor blandt Tysklands marinestater. På dette grundlag og fordi vi antager at Danmark som midtpunkt for en tysk marin udvikling ved de nordlige have, vil opnå så store fordele, som det ikke kan få i sin isolerede tilstand.”

Efter disse strategiske overvejelser kom Moltke så frem til artiklens konklusion, at Danmark kunne være en naturlig del af det nye Stortyskland. Efter omfattende omtale af Danmarks situation fra 1700-årene med København som transithavn for oversøiske varer på vej ind i Østersøen samt situationen før og under napoleonskrigene med den for landet fordelagtige handelssituation skabt i balance mellem England og Frankrig, til konflikten med England efter tilslutningen til det væbnede neutralitetsforbund. Genskabelsen af denne fordelagtige position fra før krigene mod England, blev beskrevet som Danmarks hedeste fremtidsønske. Men i tilfælde af en ny søkrig ville Danmark næppe kunne regne med sikker neutralitet og måtte i tide se sig om efter tilknytning til et større statssammenhæng. Dette forhold var

Danmark klart bevidst om og ville sandsynligvis tilslutte sig et andet forbund for at undgå Tyskland, nemlig et skandinavisk forbund.

Tankerne på det skandinaviske forbund var Orla Lehmanns, og de blev af Moltke her set som en mulighed. Det skulle være et forbund mellem 3 nationer til gensidig beskyttelse. Moltke var skeptisk til et sådant forbunds reelle evner. Dets vanskeligste opgave ville være at beskytte Danmark, der i tilfælde af krig med en hvilken som helst magt, ville blive udsat for den største fare.

Sverige og Norge ville kun kunne give Danmark begrænset hjælp, idet deres vidtstrakte tyndt befolkede landområder ikke ville være i stand til at yde længerevarende krigsanstrengelser. Et skandinavisk forbund ville kun være fordelagtigt for Danmark. Hvis man indenfor et sådant forbund skulle opnå handelsfordele ville disse også tilfalde Danmark. Som det var tilfældet eksporterede Norge og Sverige produkter fra mineralriget og træ. Hvis disse varer blev toldfrie indenfor forbundet, ville Danmark igen få fordel heraf.

I Norge og Sverige ville man kunne importere dansk korn, men hvis det skandinaviske forbund kunne opnå bedre priser for sine produkter i England, ja, så vil priserne stige i Danmark og nordmænd og svenskere betale dyrere. Norge og Sverige vil-

le med Danmarks tilslutning til en skandinavisk union kun få ringe materielle fordele.

Politisk set ville de tre riger derimod få en fordelagtigere stilling i Norden. Med stormagterne Rusland i øst og England i vest ville et forenet Skandinavien dog alligevel få vanskelighed ved at holde sig neutral mellem disse to riger. Moltke tager i sine betragtninger ikke et kommende stortyskland med i kredsen af omgivende stormagter.

Han gik videre i analysen af den maritime situation og beskrev gennemsejlingen ind i Østersøen, hvor Storebælt omtales som ubekvem og til tider farlig, medens Sundet var det rigtige indløb. Dette farvand ville ikke kunne lukkes alene fra dansk side, men ville blive rigtigt vanskelig at passere for krigsflåder, hvis et forenet Skandinavien i forbund med England kom til at beherske Østersøen. Derfor ville en forening af de tre skandinaviske riger i tilfælde af en større søkrig blive betydningsfuldt og herefter tilføjede Moltke at ”det lader sig ikke skjule, at der i alle tre befolkninger er sympati for England.”

I en skandinavisk union ville Danmark i få en svær politisk rolle og i realiteten blive medlem af to forbundsstater, den skandinaviske og via Holsten i et kommende tysk fællesskab. Det sidstnævnte var Moltke sikker på vil komme: ”Vi antager at Tyskland, og



Skandinaviske studenter ankommer her i sommeren 1845 med dampskibe til fælles nordiske møder. Københavnske studenter og andet godfolk er mødet op på Toldboden for at ønske velkommen. I baggrunden Nyholm og de oplagte orlogsskibe. De skandinaviske studenter møder havde sin inspiration fra lignende stormøder holdt mellem forskellige tyske staters studenter. (Maleri af Jørgen V. Sonne. Frederiksborg.)

måske hurtigere end mange tror – vil modne til en betydelig politisk magt, og mange tror det samme med os, at det dog ville være klogt, hvis man i Danmark bragte denne mulighed med i fremtidsanalyserne”. Konklusionen var, at hvis Danmark tiltrådte et skandinavisk forbund, kunne Tyskland ikke blive uberørt deraf. Kunne kongen af Danmark f. eks. vedblive at være hertug af de tyske forbundsstater Hol-

sten og Lauenburg og samtidig medlem af det skandinaviske forbund? ⁶ Derefter blev det arveretslige problem behandlet, hvor hertugen af Slesvig-Holsten-Augustenburg havde arvekrav ved ophør af den siddende oldenborgske mandslinie. Derfor kunne spørgsmålet let få en tidligere løsning og Ejderen blive grænsen mod ikke blot Danmark, men det skandinaviske forbund. Alt var endnu spekulationer

og man kendte endnu ikke til Sverige-Norges virkelige indstilling. Frygten for en evt. dannelse af et skandinavisk forbund fyldte godt i Moltkes tanker. Han nævnte også danskernes forestillinger om en ny forfatning i stil med Eidsvoldforfatningen, som prins Christian Frederik skænkede Norge i 1814, men her var han ude i rene spekulationer. ”Jeg tror ikke det kunne være ligegyldigt for Tyskland hvis en på lignende grundlag skrevet forfatning indførtes i Danmark i forbindelse med en tilslutning til et skandinavisk forbund.” Moltke anså, at der vil være indbygget modsigelser i antagelse af en fri forfatning, hvis man samtidig skulle være tilsluttet et overordnet statsforbund.

Det tyske forbund ville f.eks. ikke kunne bestå af en række suveræne stater, når det langsigtede mål var at forene Tyskland til et folk. Moltke var fortrøstningsfuld og overbevist om, at den danske regering vil lade sig overbevise om det positive i denne udvikling og at en samlet politisk magt i Tyskland vil indgyde tillid. Han afsluttede sin positive fremtidsstro med ordene ”at når Tyskland bliver en sømagt, som det tilstræber, vil Danmark som en sikker konsekvens blive inddraget før eller senere.

Det ville næsten være utænkeligt at et land som Danmark kunne modstå attraktionskraften fra et statsforbund, som efterhånden vil omfatte en

folkestamme på 40 millioner homogene mennesker.”

Tiden for artiklen var en udviklingens tidsalder, hvor industrialismen begyndte at gøre sig gældende i det tyske område. Den engelske industri, der var først med at sælge billige masseprodukter, bl.a. til de tyske stater, der ikke kunne producere varerne til konkurrencedygtige priser på grund af forældet håndværksproduktion og besværlige toldgrænser mellem staterne. For at hindre denne engelske handelsflod, satsede tyskerne på en gennemførelse af toldforeningen og sideløbende kom dampkraftens indførelse, der især ved jernbanernes udbredelse skabte helt nye, revolutionerende trafikforhold. De første jernbaner blev åbnet i Tyskland i 1835 og allerede i 1841 byggede man selv lokomotiver i Tyskland. Samtidig med indførelse af fælles toldgrænser kom jernbanerne til at binde Tyskland sammen. Friedrich List, den store tyske nationaløkonom udtalte at man måtte binde Tyskland sammen med stålband, nemlig jernbaner. De var drivkræfterne for nationale materielle interesser, og virkede også ved at forstærke alle åndelige og politiske bestræbelser for at fuldende den tyske nationalitet.⁷

Jernbanernes udbredelse kom til at fylde meget i Moltkes senere liv og hans tidlige planer og idéer om en fremtid

for et samlet Stortyskland blev stort set en realitet 30 år efter. Forholdet til Danmark blev afgjort i 1864, hvor også delvis danske Slesvig kom til Preussen. Hele det jyske fastland forblev dog dansk på grund af stormagternes påtrykninger. Anderledes gik det i 1848 – 50, hvor det konservative Preussen i virkeligheden ikke var interesseret i at støtte de revolutionære slesvig-holstenske oprørere.

I flere dele af Tyskland var der delte meninger om dette. En morsomt indslag i debatten kom fra selve Karl Marx, der med brask og bram foreslog, at man skulle foretage en revolutionær erobningskrig, hvor hele Danmark skulle erobres og ikke kun hertugdømmerne. For at give sine synspunkter særlig eftertryk, udtrykte Marx sig i propagandistiske excesser, der kun kunne sammenlignes med romerrigets syn på de vilde, og ukendte nordlige germanerstammer. Danskerne blev af ham kendetegnet ved ”brutal, beskidt, sørøverisk, gammelnordisk nationalitet, råhed overfor kvinder, permanent beruselse, afvekslet med tårepersende sentimentalitet afbrudt af bersækkerraseri.” Som afslutning anså Karl Marx kategorisk, at ”danskerne skal ikke være et selvstændigt folk og er afhængigt af Tyskland i enhver henseende. Deres sande hovedstad må være Hamborg og ikke København!”⁷⁸. Det virker så sandelig som om Marx ikke havde den ringeste kendskab til

realiteterne, men lod sig opluge af ren agitation.

Helmuth v. Moltke skrev sin artikel om Danmark på et tidspunkt, hvor mange forhold så ud til at forme sig i retning af et stort samlet Tyskland. Han var forbavsende klar i sin analyse af Tyskland og dets krav på at blive en stor søfartsnation, der kunne sammenligne sig med de store, gamle søfartsnationer. Tyskland stod dog først samlet organisatorisk efter den fransk-tyske krig 1871 og udviklingen af den tyske flåde med flådehavne i Kiel og Wilhelmshaven skete også først efter denne tid. Moltke spillede en væsentlig rolle i hele denne udvikling. Danmarks og Tysklands sammenflettede geografi og Bælternes internationale betydning stod klart for ham.

Moltke var søn af en preussisk officer i dansk tjeneste, bosat i Holsten. Hans karriere begyndte også i den danske hær i 1819 - 22, men derefter gik han i preussisk tjeneste. Efter en periode som militær instruktør i den osmanniske hær i Tyrkiet, var han atter tilbage i Preussen. Han kom efterhånden til at gøre tjeneste i den preussiske generalstab, hvor han hurtigt avancerede og udnævntes til generalstabschef. Som sådan blev han organisatoren af den preussiske hærs moderne ordning med tilpasning til ny teknik som jernbane og telegrafi. Hans

organisation af hurtig mobilisering og jernbanetransport til slagmarken skabte grundlaget for de preussiske sejre over Danmark i 1864, over Østrig i 1866 og over Frankrig i 1870-71.

Sammen med Otto von Bismarck regnes han som en væsentlig organisator af det nordtyske forbund og senere Det tyske Kejserrige.

Moltke udnævntes i 1870 til greve og i 1871 til generalfeltmarskal. Han viste sig som en stor hærfører, særlig kendt for sin fremragende forberedelse med studier i fredstid af modstanderen. Han var tillige en produktiv og højt anset militærforfatter.”Moltke og Bismarck, skønt køligt indstillet overfor hinanden, skabte kejserriget Tyskland i forening.”⁹

Litteratur:

Engelmann, Bernt.: Preussen. Land der unbegrenzten Möglichkeiten. 1979.

Freund, Michael.: Deutsche Geschichte. 1974.

Henning, F.W.: Die Industrialisierung

in Deutschland 1800 – 1914. 1995.

Karup, Svend Åge.: En rejse gennem tysklands Historie. 1994.

Moltke, Helmuth v.: Deutschland, das Meer und Dänemark. Deutsche Vierteljahrschrift,Frühjahr.1842. s.227 – 258.

Petersen, Annelise Ballegaard.red.: Tyskland. En kulturhistorie. 1995.

Skovmand,Roar.: Folkestyrets Fødsel 1830 – 1870. Danmarks Historie Bind 11. 1963.

Stürmer, Michael.: Die Reichgründung. 1990.

Noter:

1. Skovmand s.203ff.

2. Karup s.95ff.

3. Moltke s.230ff.

4. Moltke s.240 f.

5. Moltke s.250f

6. Moltke s.255.

7. Freund s.550.

8. Freund s.597f.

9. St. danske Encyclopædi.

Rettelse til vedtægter i maj nummeret

Kommandør Henrik Muusfeldt har henledt redaktions opmærksomhed på, at der i de med maj nummeret 2008 udsendte vedtægter er følgende fejl:

- 1) I § 2 skal der stå ”bestyrelse” og ikke ”styrelse”.
- 2) Sidst i § 7 skal der henvises til § 11 og § 12 og ikke § 10 og § 11.
- 3) § 11 skal der stå ”forslag” og ikke ”forsalg”.

Redaktionen beklager.

Onsdag den 7. januar 2009 kl. 19.30. Gæsteforedrag om piraterne i Caribien i 1700-tallet v/ Jon Voss, samt fremvisning af egne modeller.

Onsdag den 4. februar 2009 kl. 19.30. Foredrag om flådens fabriksmester Henrik Gerner og fregatten Bornholm v/ Peter Maack.

Onsdag den 4. marts 2009 kl. 19.30. Foredrag om flådens forhold under enevælden v/ museumsinspektør Jakob Seerup.

Torsdag den 2. april 2009 kl. 19.30. Generalforsamling og en lille efterfølgende ”Historisk beretning”.

Herudover kan der blive tale om yderligere 1 eller 2 arrangementer i foråret/ forsommeren 2009.

Tirsdagsmøderne startede den 9. september 2008 kl. 19.00 i laugets nye lokaler i Arresthuset, Nyholm.

Tirsdagsmøderne vil fortsat sammen med de månedlige møder være stedet, hvor nye og gamle medlemmer under hyggelige og afslappede former altid er velkomne til ”modelsnak” og mulighed for at søge relevante ideer, råd og vejledning. Med de nye faciliteter vil tirsdagsmøderne fremover blive en kombination af teori og praktik, bl.a. omkring tre aktuelle projekter, - ”500 års projektet”, ”Kanondæksprojektet”, ”Fregatprojektet” med mulighed for at deltage i både små og store opgaver.

Nærmere orientering kan fås ved at kontakte laugets formand Poul Beck, tlf. 43 90 33 29.

Poul Beck.

**MEDDELELSER FRA
ORLOGSMUSEETS VENNER / MARINEHISTORISK SELSKAB
Arrangementer sæsonen 2008 – 2009**

Onsdag den 26. november 2008 kl. 1930
Foredrag: Artilleriskibet NIELS IUEL 1917-1945
Tom Wismann

Onsdag den 28. januar 2009
Foredrag: VIG-klassen ministrygere- og deres udenlandske søstre
Lars Jordt

Onsdag den 25. februar 2009
Falklandskrigen
Peder Ellegaard Larsen

Onsdag den 01. april 2009
Generalforsamling efterfulgt af film/billeder

Alle foredrag og generalforsamlingen foregår på Orlogsmuseet
Efter onsdagsforedragene og generalforsamlingen er der mulighed for at få 2 stk.
Smørrebrød med øl og kaffe for i alt 80 kr.
Tilmeldinger til foredragsaftener og generalforsamling til Trine@Kjems.com
Eller telefon 3315-1410. Det skal præciseres, at tilmelding til spisning skal ske
senest mandagen før det pågældende foredrag/generalforsamlingen.