

subst

Maritim Kontakt · 13



Maritim Kontakt

I3

KØBENHAVN 1989

Maritim Kontakt udgives af
Kontaktudvalget for dansk maritim historie- og samfundsforskning,
Dyvekes allé 6, 2300 København S.

Redaktion af nr. 13:
Ole Ventegodt og Jens Lorentzen (lay-out).

Sats og tryk: Gullanders Bogtrykkeri a-s, Skjern.

© Kontaktudvalget & forfatterne, København 1989.

Ekspedition:
Maritim Kontakt, Dyvekes allé 6, 2300 København S.

ISBN 87-87947-28-5

ISSN 0106-7818

Indhold

Jørgen H. Barfod:

Bygningen af orlogsskibe i Norge
i slutningen af 1600-tallet . 5

Erik Gøbel:

Orlogsfregatten *Bornholms* konvojrejse
til Vestindien 1780–1781 . 17

Maria Ekberger:

Andreas Bodenhoff.
Leverandør til Søetaten i det 18. århundrede . 35

George Coggeshall:

En Yankee-skipper i danske farvande 1809–10 . 51

Ann Nørregaard:

Kapere og kanonbåde.
Begivenheder i og ud for Dragør 1807–1814 . 63

Søren Hjorth Jensen & Henrik Mogensen:

Samarbejdsproblemer på Korsør havn under besættelsen.
En analyse af Brosagen i Korsør
november 1942–marts 1943 . 103

Knud Galle:

Magnetminer.
Minestrykning – Minesikring . 121



Jørgen H. Barfod

Bygningen af orlogsskibe i Norge i slutningen af 1600-tallet

Da Norge og Danmark fik fælles konge fik de to rigers orlogsflåde basis i Danmark, og selvom man nu byggede de mere komplicerede orlogsskibe af flere træsorter på danske eller udenlandske værfter blev der også bygget nogle orlogsskibe i Norge.

Der var i Norge naturligt mange skibsværfter ligesom i Danmark. Begge steder var værfterne kun små og hovedsagelig beregnet til bygning af mindre handelsfartøjer. Christian IV lod imidlertid også mindre orlogsfartøjer bygge i Norge, men hovedsagelig skibe, der skulle anvendes i Norge. Det drejer sig således f. eks. om nogle galejer, der blev bygget ved Bergen og et par fregatter ved Christiania.

I 1645 sendte kongen den engelske skibbygmester James Robbins til Norge for ved Hovedøen ved Christiania at bygge fregatter, og da statholderen Hannibal Sehested lagde penge ud til foretagendet fik den første fregat ganske naturligt navnet *Hannibal*, da den blev søsat i 1647. Da Sehested imidlertid siden faldt i unåde fik skibet i 1658 ændret navnet til *Svanen*. De to næste fregatter, som James Robbins var mester for, fik da Frederik III havde bestøget tronen navnene *Sophie Amalie* og *Prins Christian*, da de var færdige i 1650.

I 1658 blev der igen bygget fregatter i Norge til orlogsflåden, men denne gang ved Laurvigen, og det var nu skibbygmester Thomas Lindsey og hans søn, der var mestre for disse. Statsholderen Niels Trolle satte Frederik Bøyesen til at forestå byggeriet, idet han bl. a. skulle fremskaffe det fornødne træ og andet materiale til værftet.¹ Frederik Bøyesen og tolderen i Laurvig Poul Lett lovede at fremskaffe det første fornødne til byggeriet, således at skibbygmesteren kunne begynde sit arbejde først i februar 1658.²

Mange folk knyttedes til arbejdet, og det er måske værd at nævne, at billedhugger Børge Erichsen og hans svend Joen Bendtsen udførte de mange skønne arbejder, der var nødvendige for et orlogsskib af rang. Desuden byggedes iøvrigt til fregatterne to skøjter og 1 jolle. De to fregatter, der løb af stabelen i 1659 fik navnene *Vildmanden* og *Elefanten*.³ *Elefanten* fik i 1660 sit navn ændret til *Egernet*.

1. Norske Rigsarkiv (NRA) Søetaten pakke nr. 197
Fr. Bøyesens Regnskaber,
brev af 4/1 1658 fra Niels
Trolle.

2. NRA Søetaten pk. nr. 197
brev af 22/1 1658 under-
skrevet af Fr. Bøyesen og
Poul Lett.

3. som nr. 2.

I 1660-erne foregik skibbyggeriet ved Bergen. Her blev der bygget 3 nye galejer »efter den model, som generaladmiral Adeler lod føre fra Holland i 1664«. ⁴ De to første galejer blev bygget fra juni til november i 1664 og den tredje blev påbegyndt to måneder efter at de andre var færdige. Galejerne løb af stabelen den 24. juli 1665, da der blev ofret 2 rdl. 2 mark for en tønde godtøl, der blev »fortæret« denne dag. Mester for galejerne var Jan Arentzen og hans søn Lars.

Da Danmark imidlertid var blevet indblandet i den engelsk-hollandske krig på hollandsk side foretog englænderne i 1665 et angreb på Bergen, hvor nogle hollandske ostindiefarere havde søgt ly. For galejerne kom det til at betyde, at de under angrebet led en del skade. Vi ser således af regnskaberne, at tømmermesteren og fire mand i fem dage måtte arbejde med reparationerne. Der måtte endvidere en snedker og en håndlanger til, og hele reparationen kom til at stå i 25 rdl. 16 skilling. ⁵

I 1669–70 byggedes to skibe ved Hovedøen ved Christiania af Cornelis Thomesen, og billedhugger var Tyge Larsen. Det var fregat *Gyldenløve* og *Flyvende Fisk*, der havde følgende mål: ⁶

	<i>Gyldenløve</i>	<i>Flyvende Fisk</i>
Langs over stavnen	136 fod	63½ fod
Bredde	34 fod	16 fod
Dyb fra køl til øverste kant af bjælken i rummet eller under det nederste overløb	15 fod	
Dyb fra kølsvinet til nederste kant af bjælken	12½ fod	7¾ fod
Mellem begge overløb	6 fod 8 tommer	
Skansen dyb næsten	7 fod	
Styrmandshytten	6 fod	

Gyldenløve havde 44 porte samt 4 porte i styrmandshytten og 6 porte fremme på Skansen, medens *Flyvende Fisk* havde 12 porte. Denne sidste havde blot en mast, men der står, at den kunne forsynes med 3 master.

Efter den skånske krig kom der atter gang i skibbyggeriet i Norge, og Holmen Isegran ved Frederikstad var et meget benyttet værft også til vedligeholdelse og reparationer.

Den 28. november 1682 blev det besluttet, at der her skulle bygges ikke færre end 4 snauer og 3 galejer, og den 6. december samme år fik mester Herman Thiesen v. d. Burgh ordre til at begive sig til Norge for at udføre skibsbygningen. ⁷ Samtidig fik kaptajn Johan Schinkel ordre til at rejse til Norge for at have kommandoen over de norske galejer, men han var ikke videre glad for denne udkommando. I en bønsskrivelse til Kongen skrev

4. NRA Rentekammerets Arkiv S. 3 Regnskab for de tre galejer.

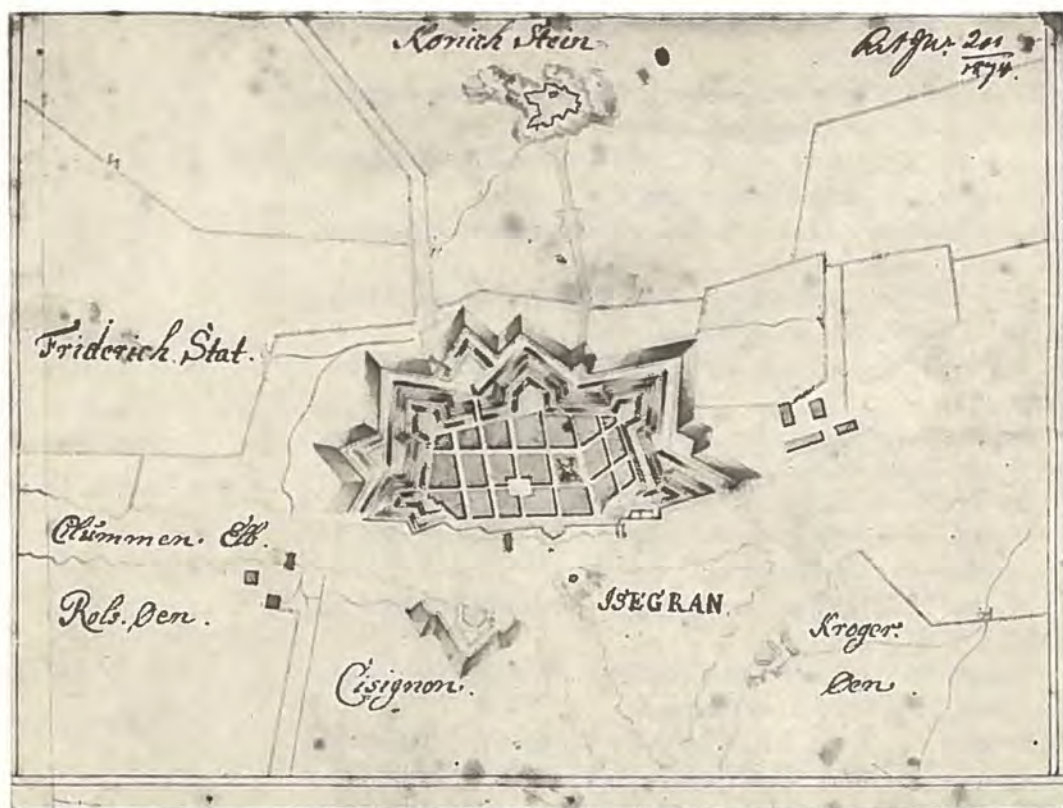
5. som nr. 4.

6. Danmarks Rigsarkiv (DR) Søetaten, Admiralitetet som domstol, div. dok. pakke nr. 2 d. 3/5 1669, og Admiralitetets korrespondance Protokol 1669 side 219, d. 2/10.

7. DR, Kgl. Ekspeditioner 1680 – 82 nr. 92 d. 28/11 og nr. 97 d. 6/12 1682.

8. DR, Søetaten Kancelliet indk. 3/5 1683 nr. 119.

9. NRA, Søetaten norske breve pk. nr. 6 d. 19/3 1683.



Kort over Frederiksstad og øen
Isegran ved den vandrige elv
Glommen. NRA.

han den 3. maj 1683 og bad om at måtte få lov til at blive ved flåden »såsom mine tanker er og altid har været at lade se jeg ikke mindre end som andre tro tjenere af Hans Majestæt kunne bevise min tro tjeneste for Hans Majestæt og mit fædreland. Eftersom jeg ved galejer og des håndtering ingen tid har omgås eller ved des kommandering været bevant eller kyndig.«⁸ Bønsskrivelsen hjalp dog ikke.

Der var i Norge efterhånden opbygget en flåde af mindre skibe, og til brug for den nye chef blev der den 19. marts udfærdiget en fortegnelse over de nødvendige reparationer, der forestod for galejer og skærbåde, som lå ved Isegran. Den var signeret af skibbygger Anders Erichsen og Jens Jensen Dahl, Anders Halffuersen og Rasmus Taalesen.⁹

Den ser iøvrigt ikke så opløftende ud:

I galej *Frederik* skal sættes nogle nye knæer, nye bænke i kahytten, nye trapper til kahyt og kabys og nyt billedværk under galleriet foruden meget mere.

Galej *Duchands* stormast for neden og bradspillet er råddent, til fokkemasten mangler en jerngaffel, billedværket er råddent og kabyssen er udygtig m.v.

Galej *Lindormen* er billedværket råddent, jernbolte mangler, og kabyssen skal forbedres.

Galej Nr. 3 er overløbet ganske fordærvet, jernbolte mangler, hængsler ved døre og bænke mangler m.v.

Galej Nr. 6 mangler to nye master, overløbet er fordærvet, kahytten er rådden, kabyssen udygtig m.v.

Galej Nr. 4 står på land, her skal gøres nyt overløb og den skal have et nyt ror og 26 årer m.v.

Galej Nr. 2 skal helt »afrives« med kahytten og ned til barkholtet og bunden står til forbedring.

Galej Nr. 1 og *Nr. 5* står ikke til at hjælpe, da de er ganske forrådnede.

Jagt *Postillon* skal forbedres oven om til barkholtet, der mangler 4 små knæ og en bjælke m.v.

Skærbåd Nr. 4 skal have nye knæer og bjælker og nyt ror.

Skærbåd Nr. 3 mangler nye hængsler, ny pumpe, beslag til kranbjælken og en ny mast m.v.

Skærbåd Nr. 2 mangler en ny pumpe, beslag til kranbjælken, en bjælke, hængsler m.v.

Skærbåd Nr. 1 mangler beslag til pumpe, en ny pumpe, hængsler, døre og bænke og en ny mast m.v.

Herman v. d. Burgh havde travlt de to følgende år både med at reparere de galejer og skærbåde, der lå ved Frederikstad, men også med at bygge nye skibe, nemlig to snauer og to galejer. Vi kan følge leverancerne ganske nøje i regnskaberne og får derved et ganske godt begreb om skibenes størrelse.¹⁰

Her kan gengives nogle enkelte tal fra galejerne. En galej fik således et storsejl, der var 21 duger bred og 17 alen dyb samt en fok, der havde målene 15 duger bred og 12 alen dyb. Desuden havde hver ganske naturligt et kompas og et urglas, det vil vel sige et timeglas, og agter sad en stor lanterne med en forgyldt norsk løve på. Flaget til en galej var med split og 11 alen langt og 7 duger bredt, medens hver havde to vimpler, der var 16 alen og 12 alen lange foruden et par fløjter.

Den 1. maj 1686 blev der opsat en fortegnelse eller inventarium på HKM fregatskib *Den Flyvende Los*, det vil sige den ene af de to på Holmen Isegran byggede Snauer. Inventaret er signeret af Johan Schinkel og Jens Jensen. Her står, at »fregatten med sine master, stænger og råer, opstående vant og løbende redskab, alle blokkene fulde med udfordret materiel« viser følgende:¹¹

Fregatten i sig selv lang over stævn	109½ fod
dyb	10½ fod
bred	22 fod 8 tommer

10. NRA Søetaten pk. nr. 174, Regnskaber over materialers indtægt og udgift til skibsbygningen ved Holmen Isegran 1683–85.

11. NRA, Søetaten norske breve pk. nr. 9, Inventarium på Hs. Kgl. Maj.s Den Flyvende Loss.

Desuden opgøres bovenblindestang, underblinde, forstang, fokkemast, storstang, stormast, krydsstang og mesanmast med vanter, tove, reb og blokke samt 1 pligtanker på 1100 pund og et pligttov 11½ tomme tyk 109 favne lang, 1 dagliganker på 1040 pund og et dagligtov 11 tommer tykt 110 favne lang, 1 tøj-anker på 935 pund og et tøjto 10 tommer tykt 118 favne lang og 1 varpanker og et varptov 9½ tomme tyk 98 favne lang foruden et dræg til sluppen.

Endvidere får vi at vide hvor store sejlene var:

		bredt	dyb	
storsejl		19 klæder	13	alen
storsejlsbonnet		19 klæder	3	alen
fok		16 klæder	12	alen
fokbonnet		16 klæder	2½	alen
stormerssejl	oven	11 klæder	15	alen
	under	17 klæder		
formerssejl	oven	9 klæder	12	alen
	under	13 klæder		
underblinde		12 klæder	7	alen
				er afskåret 1½ alen eftersom det var for dyb
bovenblinde	oven	7 klæder	10	alen
	under	10 klæder		
mesansejl		11 klæder	15	alen
mesanbonnet		13 klæder	2½	alen
krydssejl	oven	6 klæder	7½	alen
	under	9 klæder		
stagsejl		10 klæder	13	alen

Det er således ganske interessant at sammenligne disse sejlstørrelser. Af andet klæde anvendtes der klæde til pressenninger til lugerne, til pumper, til ror, samt til krave og en vandslange.

Vi kan også se på flagene, hvor fregatten blev udstyret med følgende:

	bredt	langt
1 agterflag	11 duge	17 alen
1 gøs	4 duge	7 alen
1 vimpel	2 duge	38 alen
1 vimpel	1½ dug	28 alen
2 fløje til stormasten		5 alen
2 fløje til fokkemasten		4½ alen
2 fløje til mesanmasten		3½ alen

Til flagstængerne for alle disse var der naturligvis 7 stk. forgyldte knopper, og af anden udsmykning og selvfølgelig også til praktisk brug var der lanterner »agter på fregatten med deres skanseklæder og kurve samt jern som de står på«. Der var således en stor forgyldt lanterne med en forgyldt norsk løve oven på foruden to sidelanterner, der ligeledes var udsmykkede med en forgyldt norsk løve. Herudover angiver inventaret en håndlanterne, 4 kompasser samt et timeglas på 4 timer, et timeglas på 1 time og 3 timeglas på hver $\frac{1}{2}$ time. I forbindelse med navigationsmidlerne bør vel også nævnes 2 dyblodder á 23 pund. Endvidere angives ligeledes til skibet 6 årer og mange andre ting.

Fregattens sluppe var 30 fod lang med 16 jerntoller og 16 årer og tofte. Desuden havde den en bådshage, en flagstok med forgyldt knop, et $2\frac{1}{2}$ tomme tykt drægtov, der var 30 favne langt.

Til sidst, men ikke mindst vigtig for fregatten opsummeredes inventarium over stykkerne og ammunition »constablen vedkommende«:

20 jernstykker:

6 stk. á 6 pund 10 stk. á 3 pund

3 stk. á 4 pund 1 stk. á 2 pund med 20 stk. rappeter

endvidere 80 stk. hager og til kanonerne 20 stykbroger og 40 stropper til rappeterne. Hertil kommer også et bøssefad, 10 luntestokke, 4 kofødder, 11 kardusstokke, 3 træhammere, 10 falckenetter og 4 jerngafler til falckenetterne.

Meget andet nævnes, men dette giver nok et tilpas indtryk af fregattens størrelse og udstyr.

Den norske flådeafdeling var ikke stor, men den bestod af en række skibe, der kunne gøre gavn i de særlige farvande med skærgård og åbent hav uden for. I 1687 bestod den af to fregatter, nemlig de nybyggede *Ørnen* og *Lossen*, 5 større galejer: *Frederik*, *Lindormen*, *Duchand*, *Christian V* og *Norske Løve* og 3 mindre galejer, der blot havde numre: Nr. 1, Nr. 2, og Nr. 3, samt af 4 skærbåde, som også måtte nøjes med numre fra 1 til 4 og endelig jagten *Postillon*.

Vi har målene på en del af dem i danske fod:

	lang over stævnen	bred	dyb	antal årer
<i>Den Flyvende Los</i>	101 $\frac{1}{2}$	23 $\frac{3}{4}$	10 $\frac{1}{2}$	
<i>Den Flyvende Ørn</i>	101 $\frac{1}{2}$	23 $\frac{3}{4}$	10 $\frac{1}{2}$	
<i>Galej Christian V</i>	97	16	6	36
<i>Galej Norske Løve</i>	97	16	5 $\frac{3}{4}$	36
<i>Galej Frederik</i>	94 $\frac{1}{2}$	14 $\frac{1}{2}$	6 $\frac{3}{4}$	32
<i>Galej Duchand</i>	84	14	5 $\frac{3}{4}$	32
<i>Galej Lindormen</i>	83	13	5 $\frac{1}{2}$	32
<i>Galej Nr. 2</i>	61 $\frac{1}{2}$	11	4 $\frac{3}{4}$	28
<i>Galej Nr. 3</i>	66	11 $\frac{1}{2}$	5	30

Vi ser, at fregatterne har ganske de samme mål, hvorimod ikke to af galejerne er ens. Af de to største stikker den ene en kvart fod mere end den anden, og de tre galejer, der alle er til 32 årer måler fra 83 til 94½ fod i længden, hvilket for så vidt er en ret stor forskel. Også de to mindste galejer er forskellige, nemlig på henholdsvis 28 og 30 årer med størrelse, der svarer hertil.

Bestykningen af disse skibe var meget forskellig og bestod tilsyneladende nærmest af, hvad der var ved hånden. Af de to fregatter havde *Den Flyvende Ørn* 20 stk. 4 punds jernstykker og *Den Flyvende Los* blot 19 stk. 4 punds jernstykker og dertil et 3 punds jernstykke. Også for galejerne var der forskelle.

Christian V og *Norske Løve* havde hver en 10 punds metalkanon og hver to 4 punds metalkanon, som begge var mærket 1645. Desuden havde *Christian V* 4 stk 2 punds metalfalkonetter med jerngafler og 2 stk. 1 punds metalfalkonetter, der begge var mærket Chr. V. *Norske Løve* havde derimod to 3 punds metalfalkonetter og tre 1 punds metalfalkonetter, der var mærket 1686. De tre mindre galejer var endnu mere forskelligt bestykkede:

Frederik havde en 8 punds metalkanon, to 3 punds jernstykker, to 3 punds metalfalkonetter mærket Chr. V samt to 1 punds metalfalkonetter mærket 1644.

Duchand havde to 8 punds metalkanon, en 4 punds metalkanon mærket 1630, to 2 punds metalkanon mærket 1615.

Lindormen havde to 8 punds metalkanon mærket Chr. IV, en 4 punds metalkanon mærket 1630 og to 2 punds metalkanon mærket 1667.

Af de to små galejer havde begge hver 1 stk. 3 punds jernstykker, og medens *Galej Nr. 2* havde to 1 punds metalfalkonetter havde *Galej Nr. 3* tre 1 punds metalfalkonetter af hvilke de to af dem var mærket henholdsvis 1543 og 1571.

I 1687 flyttedes flådestationen fra Holmen Isegrand ved Frederikstad til Christiansand. Det hedder sig, at det blev besluttet af Christian V, da han i de herlige julidage i 1685 besøgte byen og fandt, at her var der »en bekvem situation til anlæg af en skibbygningsholm og opsættelse af et galejkompani ved samme«.¹² Under alle omstændigheder foregik den endelige overflytning af den norske flådeafdeling i 1687, og samme år fik den i 1684 til schoutbynacht udnævnte Johan Schinkel udkommando med *Ørnen* og *Lossen* til at krydse udfor Wesermundingen for at opbringe hamborgske skibe. I stedet for ham blev nu schoutbynacht Chr. Wibe ansat som chef for »den christiansandske ekvipage«.

Om overflytningen til Christiansand skriver sorenskriver Martin Beers:¹³ »Der var dog endnu ikke truffet fornødne foranstaltninger til dens modtagelse uagtet der samtidig over-

12. NRA, Søetaten
pk. nr. 175.

13. NRA, M. Beers privat-
arkiv 151 konvolut nr. 2.



førtes til byen det materiel, som hidtil havde været opbevaret i Frederikstad. Det blev derfor indlagt på en liden pakkbod fra 1. oktober 1687. Skibbygmesteren medfulgte, nemlig Herman v. d. Burgh, antaget 24/2 1683, der også i den egenskab havde fungeret i Frederikstad.«

I 1688 »blev der indrettet flåde til kølhaling og brabænk. Værftet, der blev henlagt til partiet omkring Natmandsbakken blev udpælet, og ligeledes pæling om skibene, der blev henlagte til Laugsmansholmens indre side.«

Det var iøvrigt nær gået galt for hele den norske flådeafdeling inden flytningen var overstået, for om natten kl. 2 mellem den 26. og 27. november kom laugmand Verner Nielsens store spansksfarer i brand og blev helt ødelagt. Kun en rask indgriben reddede de kongelige og andre fartøjer, der måtte fjernes fra det nærliggende Isegrand, og ligeledes måtte skibsredskaberne i materielhuset flyttes.¹⁴

I 1689 anbefalede admiralitetet, at der byggedes »en liden snedig snau« i Norge, og den 31/3 1690 kunne man sende en kgl. ordre herom til Christiansand, hvorefter Herman Thiesen v. d. Burgh skulle bygge en fregat på 36 stk. efter medfølgende »afridsning forfattet af Holmens mester skibbygger.«¹⁵

Vi kan også følge denne fregats bygning efterhånden som arbejdet skrider frem. Herman v. d. Burgh gik således straks i gang med den og samtidig ser vi, at schoutbynacht Wibe tog til Arendal for at opsøge det bedste tømmer til fregatten. Arbejderne må have vist god interesse for byggeriet, for i hvert tilfælde fik 31 mand af galejkompaniets matroser hver 24 skilling »for deres flittigheds skyld« efter at de havde været i skoven for at skaffe tømmeret til fregatten, medens skriveren der var med fik 48 skilling. Den 8. april 1692 blev der endvidere givet 2 rdl. til Erich Nielsen for »en tønne godtøl« til galejkompaniet, da Hans Majestæts fregat løb af stabelen, for deres flittige arbejde. Man må åbenbart have været godt tilfreds med det hele.¹⁶

Arbejdet foregik dog ikke helt uden kvaler, da det kneb med pengene. Ved H. Rosencreutz inspektion i september 1691 måtte han konstatere, at både tømmermænd og savskærere manglede at få betalt deres dagløn, der ialt beløb sig til 2804 rdl. 28 sk.¹⁷ Dette og meget andet måtte han bringe i orden for at få skibsbyggeriet fortsat, og tilmed manglede der endnu indkøb af en del materialer. Derfor gik der yderligere et par år før fregatten var sejlklar.

I 1692 indkøbtes master og ræer af fyrretømmer samt ankre, skibsklokke og forskelligt grej til kabyssen ligesom man også dette år fik fremskaffet tovværk og sejl. I 1693 tog man sig af fregattens udsmykning og fregattens skibsbåd, hvorefter den endelig var sejlklar i 1694.

14. NRA, Sætaten pk. nr. 10 brev af 4/12 1687.

15. DR, Admiralitetet Correspondance General, d. 23/2 1689 og 31/1 1690.

16. NRA, Sætaten pk. nr. 175 Regnskab over rede penges indtægt og udgift ved Hs. Kgl. Maj.s Sætat for 1687-93.

17. NRA, Sætaten norske breve nr. 14 Rapport fra H. Rosencreutz d. 13/9 1691.

Mærkeligt nok omtales fregatten aldrig ved navn, men kaldes hele tiden blot den norske fregat. Dens materialregnskab giver naturligvis en grundig redegørelse for hvad, der er anvendt til byggeriet.¹⁸ Vi får således nøje opregnet længde, bredde og tykkelse på alt tømmer, og heraf ses, at der har været brugt egetømmer til f. eks. køltræ, spanter og knæer, og fyr til master, ræer og bovspryd. Vi har næppe interesse i at gå i detaljer med dette her, men det kan tilføjes, at af maling har der været brugt følgende farver: okkergult, mønje, bleghvidt og brunrødt. Så må man vel gætte sig til, hvor det har været brugt.

Desuden førte skipper Anders Torbiørnsen i maj 1692 ankre til fregatten: et på 2056 pund, et på 2016 pund, et på 1936 pund, et på 1760 pund og et på 456 pund samt et bådsdræg på 100 pund. Han havde også med sig 3 bluslanterner og 8 håndlygter samt 12 sidelanterner foruden dybdelodder af bly på 24 pund, 16 pund, 12 pund og 8 pund. Endvidere bragte han en metalskibsklokke på 4 lispund 15 pund med en »beslagen axel« og en jernknebel samt en liden metalkahytsklokke med en jernbøjle.

Der opregnes også alle arter af redskaber til kabyssen såsom kobberkedler og potter, gafler og tænger m.v. Dertil kom naturligvis også til fregatten tove, trosser, liner, vant og reb af alle størrelser ligesom sejl, flag og fløjer.

Alle disse indkøb er overstået i 1692, hvorefter det er materialer til fregattens båd, der præger regnskaberne, og endelig i 1694 var fregatten som nævnt sejlklar. Stadig uden navn afsejler den mod København med kaptejn Georg Carstensen Nybuhr som chef.

Langt nåede fregatten dog ikke. Ved den nordlige del af Bohuslens kyst ved Grabene strandede den den 12. december 1694. Dens sørgelige endeligt kan vi følge i skibsforhørene, der dog ikke blev afholdt med det samme. Fiscalen ved søetaten fik forhørene udsat, da Judichær havde troet, at fregatten kunne reddes. Admiralitetet gav da i februar ordre til kaptajn Nybuhr om at komme til forhør, men, hvis han ikke selv kunne komme da at sende styrmanden sammen med en udførlig relation samt kopi af den på rejsen førte journal. Ekvipagemester Güntelberg og en skibsbygger svend kom endog til ulykkesstedet og de erklærede i marts 1695, at de mente det muligt at redde fregatten, men alle forsøg viste sig dog uden held.¹⁹

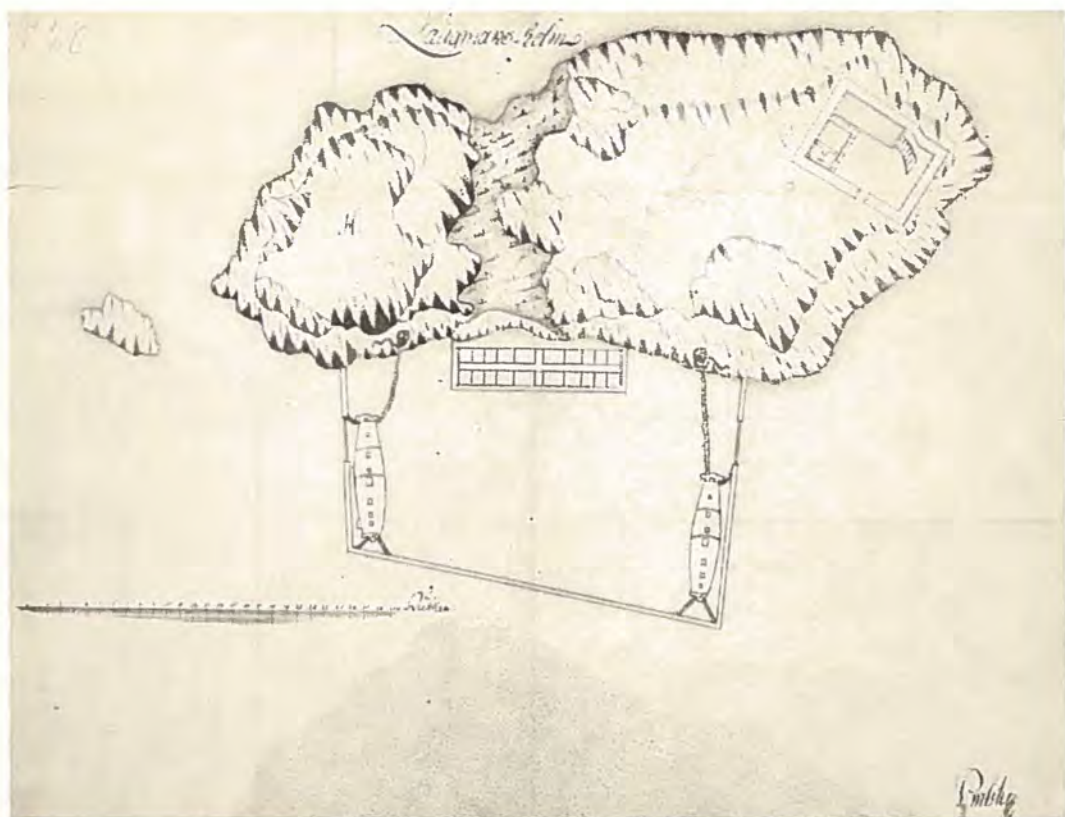
Endelig den 14. september 1695 besluttedes det at rejse tiltale mod chefen, men den 6. oktober skriver han til admiralitetet: »Da jeg fornemmer, at hos mig skulle være en forseelse, idet jeg kursen een streg for nordlig skal have sat, at skibet med mere fart med stærkstrømmens forsættelse har haft end som jeg har gisset, ved Gud at det ikke er sket af uforsigtighed, men mere af

18. NRA, Søetaten pk. nr. 175–177, Christiansands skibsbygnings regnskaber 1690–94.

19. DR. Adm. C. General d. 20/2 1695.

20. DR, Søetaten Kanc. indk. d. 6/10 1695.

21. Topsøe-Jensen og Marquard: Officerer i den dansk-norske Søetat.



Laugmansholmen ved
Christiansand 1692.
NRA.

frygt for Skaugen eftersom vinden var NNV og dog intet hårdt vejr, uden alleneste de få stunder skibet blev forulykket». ²⁰

Den 8. februar blev kaptajn Nybuhr dog dømt for forsømmelighed og at have sin charge forbrudt, hvorefter dommen stadfæstedes af admiralitetet en uge senere. På grund af lang og tro tjeneste søgte Nybuhr omgående om at få straffen formildet, og med selveste generaladmiralløjtnant Niels Juel, der gik i forbøn for ham, skete den man må vel sige ret kraftige ændring af dommen til en advarsel, samtidig med at han allerede den 7. marts 1696 fik sin charge tilbage. Iøvrigt må man i det hele taget have været godt tilfreds med hans tjeneste, idet kaptajn Nybuhr allerede den 27. december 1697 – og det er vel at mærke efter Niels Juels død – blev forfremmet til kommandørkaptajn. ²¹

Fregatten blev dog aldrig hævet eller reddet, og den navnløse fregat fik en kort levetid på søen.

Orlogsfregatten »Bornholm«s konvojrejse til Vestindien 1780–1781

Den storpoltiske situation

På mange måder var det 18. århundrede karakteriseret ved stormagternes voksende dominans, og ved at rivaliseringen mellem dem efterhånden antog global karakter. Hovedaktørerne var Frankrig og Storbritannien, medens for eksempel Danmark-Norge var en udpræget småstat i sammenhængen.

Som sådan havde dobbeltmonarkiet efter Store nordiske Krig opgivet sine forhåbninger om generobring af provinserne øst for Øresund. I stedet koncentrerede styret i København sig om at sikre territoriet – først og fremmest ved at sørge for en varig løsning på det gottorpske spørgsmål og ved at forhindre svenske planer om erobring af Norge. Desuden var det et vigtigt spørgsmål så vidt muligt at holde nationen uden for stormagtskonflikterne og at drage nytte af freden til at fremme den almindelige velstand.

Styrets midler til at opfylde disse mål var temmelig begrænsede. Som følge af rigernes relativt svage økonomi var hverken hær eller flåde tilstrækkelige til at sikre Danmark-Norge. Det var derfor nødvendigt at få placeret dobbeltmonarkiet så gunstigt som muligt på den internationale arena med dens skiftende stormagtsalliancer.

Efter fredsslutningen i 1720 allierede Danmark-Norge sig således med Storbritannien; men fra 1740 sluttede man sig i stedet til Frankrig, som endnu var Europas stærkeste magt. Fra 1765 og århundredet ud forbandt man sig derimod med Rusland, hvorved både det gottorpske og det norske spørgsmål fandt en tilfredsstillende løsning.

Et vigtigt mål for den førte politik var at fremme handel og søfart under dansk flag. Da hovedkrigsmodstanderne var Frankrig og Storbritannien, kunne neutrale fartøjer og kapital i anden halvdel af århundredet overtage en stor del af de krigende stormagters aktiviteter.

I praksis var Storbritannien dog havenes hersker, og denne satte egenmægtigt grænser, en småstat som Danmark-Norge havde at respektere. Den danske regering vidste dog med stort

held at benytte sig af Storbritanniens pressede situation til at gennemføre en stærkt pragmatisk neutralitetspolitik, hvor man pressede på, så langt det overhovedet lod sig gøre, men lynsnart trak sig tilbage, når dette blev nødvendigt.

Det blev det ofte under Kolonikrigen mellem Storbritannien og Frankrig 1756–1763, hvor Storbritannien havde ressourcer nok til at gennemtvinge sin fortolkning af neutralitetsprincipperne. Nemlig en rummelig definition af begrebet krigskontrabande; afvisning af princippet om at frit skib giver fri ladning; ret til at visitere neutrale konvojer; og endelig – den såkaldte »Rule of 1756« – afvisning af neutrales ret til at besejle fremmede kolonier, hvortil de ikke havde haft adgang inden krigen. I løbet af Kolonikrigen måtte det dansk-norske styre nødtvunget acceptere disse de stik modsatte af dets egne erklærede principper. Dog gjorde man dette stiltiende og holdt officielt fast ved sine oprindelige anskuelser.

Under Den amerikanske Uafhængighedskrig 1778–1783 udspillede nogenlunde det samme sig, dog med den væsentlige forskel at Storbritannien var meget stærkere trængt end tidligere af Frankrig og dets allierede. Derfor afholdt Storbritannien sig fra at håndhæve »the Rule of 1756« over for dansk-norske skibe, som endda foretog en intensiv besejling af de franske kolonier i Vestindien.

Denne foretagsomhed og dens pragmatiske defensive neutralitetsudnyttelse i det hele taget var særdeles lukrativ for Danmark-Norge, og det kom da temmelig ubelejligt, at Ruslands Katharina II i sommeren 1780 tvang dobbeltmonarkiet til at tilslutte sig et væbnet neutralitetsforbund vendt mod Storbritannien. Umiddelbart forinden så A. P. Bernstorff imidlertid sit snit til at presse Storbritannien til at indgå en speciel engelsk-dansk kontrabandekonvention. Herved frafaldt Danmark-Norge sit centrale krav om, at frit skib skulle give ret til fri ladning; til gengæld unddrog Storbritannien alle betydningsfulde danske og norske eksportvarer fra kontrabandebegrebet.

På denne tid kulminerede Bernstorffs udenrigspolitik i henseende til selvstændighed. Danmark-Norge mente med rette at kunne profitere bedre ved at optræde alene end sammen med de andre stater i det væbnede neutralitetsforbund over for Storbritannien. De fantastisk gode vilkår for selvstændig dansk neutralitetsudnyttelse tilsagde styret at presse det militært svækkede Storbritannien til en række økonomiske indrømmelser, som muliggjorde en omfattende og overmåde indbringende handel og søfart under Dannebrog. Denne tilsyneladende noget hasarderende politik fra en småstats side mestrede styret i København imidlertid, og resultatet blev som tilsigtet økonomisk særdeles givende.



Et af tidens mest moderne atlas-ser over Caraibien var Thomas Jefferys' »West-Indian Atlas«, som udkom i London i 1780. På oversigtskortet derfra kan man finde de fleste af de i teksten nævnte lokaliteter. (Det kongelige Bibliotek).

I denne atmosfære af neutralitetsudnyttelse næsten til det yderste pressede handelshusene på over for myndighederne for at få koffardifartøjerne konvojeret af orlogsflåden. Kravet blev snart efterkommet af myndighederne, og allerede fra 1779 lod man undersætternes skibe eskortere på rejser frem og tilbage mellem Dansk Vestindien og de krigsførende magters kolonier i Caraibien – især de franske øer.

I det følgende skal vi følge det danske orlogsskib *Bornholm* på et sådant vestindietogt 1780–1781. Chef ombord var Peter Schiønning, og han og hans besætning kom undervejs ud for såvel rutinemæssige som usædvanlige hændelser.

Pladsen her tillader ikke en dybgående behandling af alle relevante spørgsmål i forbindelse med tidens almindelige politisk-økonomiske forhold, så lidt som detaljerne netop ved *Bornholms* togt. Det er imidlertid min agt senere at publicere Schiønningens generalrapport vedrørende rejsen og i den forbindelse at give en mere omfattende fremstilling af de nævnte spørgsmål – samt den efterfølgende dramatiske krigsretssag. Her vil hovedvægten blive lagt på de maritime sider af det spændende togt, som de fremstår især i chefens egen generalrapport.

Kapere og konvojer

Problemet omkring tryk sejlads under Den amerikanske Uafhængighedskrig hang ikke så meget sammen med stormagternes orlogsskibe som med kaperfartøjerne. Disse var privatskibe, men med bemyndigelse fra deres stat til at deltage i fjendtlighederne til søs – navnlig at kapre fjendtlige handelsskibe eller andre, som sejlede med fjendtlig gods. Dog skulle særlige prisedomstole bagefter godkende opbringelserne.

Foruden disse legale kapere havde man imidlertid problemer med de mere uregerlige nordafrikanske kapere. Disse huserede især i Middelhavet, men også vest for Gibraltar. I 1746 indgik Danmark-Norge ligesom andre europæiske søfartsnationer en traktat med disse muhammedanske barbareskstater, hvorefter de skulle lade kongens undersåtter sejle frit mod til gengæld at modtage temmelig værdifulde årlige afgifter.

Allerede i fortalen til Schønningss kongelige instruks af 24. januar 1780 for togtet berøres da også indirekte disse problemer. Han skal nemlig med sin orlogsfregat *Bornholm* eskortere den lille handelsfregat *St. Jan*, der under kommando af kaptajnlejtant Adolph Tobias Herbst er destineret til at gå til Algier med presenter til den derværende fyrste. Desuden skal *Bornholm* yde konvoj indtil Kap St. Vincent (Portugals sydvestlige hjørne) for Asiatisk Kompagnis ostindiefarere og for de private danske vestindiefarere, der måtte ønske beskyttelse på den første del af deres lange rejse.

Under såvel ud- og hjemrejse som i caraibiske farvande må Schønning ikke tillade nogen fremmed at visitere konvojen eller blot at efterse skibenes dokumenter. Han skal i stedet forsikre, at alt er i traktatmæssig orden – hvilket han skal have sikret sig, inden et fartøj overhovedet tages under konvoj. Om nødvendigt skal fremmedes krav om visitation eller deslige forhindres med magt (§§ 4 og 5).

Majestættens eksplicite formål med konvojerings overhovedet var: »at beskytte kysterne af Vore vestindiske øer, befordre og sikkergøre Vore undersåtters vestindiske handel og således udvide landets flor og velstand« (§ 1).

Instruktionen sluttede med et pålæg om i øvrigt at rette sig efter søkrigsartiklerne. Og »endelig bruger du sådant sømandsskab og konduite, som du vil forsvare« (§ 13). Med denne gummiparagraf fraskrev Admiralitetet sig i realiteten ansvaret og lagde det i stedet på skuldrene af skibschefen.

Peter Christian Schønning som 28-årig premierløjtnant, malet af Johan Hørner i 1760. Just denne malers glimrende portrætter var kendetegnede ved deres faste og troværdige karakteristik. Netop på denne tid beskrev en af Schønnings foresatte ham som »en brav og ærekær officer«. Tilsvarende skudsmål fik han altid indtil den ulykkelige affære i Vestindien i 1780. (Frederiksborgmuseet).



Peter Schønning i Københavns havn

Kommandohavende på *Bornholm* var orlogskaptajn Peter Christian Schønning. Han var født i 1732 og blev søkadet som 14-årig. Derefter havde han gjort en udmærket karriere i orlogsflåden, havde fra første færd fået gode skudsmål af sine overordnede og havde siden 1770 været skibschef i hjemlige farvande.

Juleaftens dag 1779 halede man fregatten *Bornholm* uden for bommen i Københavns havn, og den 17. januar 1780 meldte Schønning sig sejlklar. Men da *St. Jan* endnu ikke var parat, endte det med, at man sammen med adskillige andre skibe frøs fast i nyisen i havnen.

Her indtraf en yderst dramatisk episode natten mellem den 27. og 28. februar. Ombord i den splinternye ostindiefarer *Den gode Hensigt* udbrød en voldsom brand. Da den lå fastfrossen i isen blot halvanden kabellængde fra *Bornholm* og *St. Jan*, måtte

man sænke fregattens krudtbeholdning under vand. Men omsider om morgenen nåede ilden krudtkammeret på *Den gode Hensigt*, som sprang i luften.

Ved katastrofen udviste Schønning stort personligt mod. Efter at traditionelle slukningsforsøg ingen effekt havde haft, søgte han at få hugget hul i skibssiden i vandgangen for at få vandet til at trænge ind i ostindiefarerer; men ingen turde følge ham, og også dette slukningsforsøg mislykkedes. Ikke desto mindre regnedes det for så prisværdigt, at det udtrykkelig nævntes i præmisserne for den generalkrigsretsdom, Schønning ifaldt året efter.

Udrejse via Algier

Den 12. marts 1780 ved daggry forlod de to orlogsskibe omsider Københavns red. Men allerede samme aften løb man i Kattegat ind i kraftig vestenvind og kom uhjælpelig bort fra hinanden. *Bornholm* lå med stadig ugunstig vind og strøm ved Hallands Väderö og senere ved Helsingør uden sikker efterretning om *St. Jan* indtil den 6. april.

Den dag genoptog Schønning rejsen og passerede en uge efter syd om Færøerne, gik derfra vest om Irland og ankom den 20. april til Lissabon. Denne havn var aftalt som mødeplads i tilfælde som dette, og der fandt man da også den lille handelsfregat i god behold.

Efter at have fyldt vand og tillige fået vin ombord afsejlede de to danske skibe atter sammen. Dagen efter ved Kap St. Vincent blev de prajet af en engelsk orlogsfregat på 60 kanoner. Man gjorde straks klart skib; men da engelskmændene havde overbevist sig om, at de ikke havde hollændere eller franskmænd for sig, kunne Schønning og Herbst fortsætte rejsen.

Ved byen Algier lå man fra den 12. til 30. maj 1780. Herbst forrettede sit ærinde med presenterne. Og under opholdet kunne man umiddelbart konstatere berettigelsen heraf, idet der på de to uger af barbareskerne blev indbragt både et neapolitansk og et venetiansk fartøj som priser. Disses mandskaber blev derpå holdt som gidsler, der måtte købes fri i dyre domme.

Efter atter at have passeret Gibraltarstrædet med besvær på grund af kraftige og vedvarende vestenvinde, men uden problemer med spaniolernes vagtskibe, satte *Bornholm* og *St. Jan* kursen tæt syd om Madeira, som sigtedes den 20. juni. Godt tre uger efter havde man krydset Atlanten og fik Antigua i sigte. Den 13. juli 1780 kunne begge fartøjer lade ankrene falde ved Christianssted på den danske ø St. Croix.

Første konvojrejse i Vestindien

Peter Schiønning meldte sig i henhold til sin instruks straks hos generalmajor Peter Clausen, de danske øers generalguvernør. Denne havde kompetencen til at træffe beslutningerne om, hvor og hvornår der skulle konvojer i Caraibien, og hvilke skibe der måtte nyde konvojbeskyttelse.

Allerede dagen efter gav generalguvernøren skriftlig ordre om, at Schiønning med sin fregat skulle gå til den franske ø Guadeloupe med tre skibe og derfra eskortere to af Vestindisk Handelsselskabs med tilbage. Efter at have gjort opmærksom på faren ved at afsejle just på den tid af året, måtte Schiønning afgå med konvojen fra St. Thomas den 25. juli – netop datoen som indleder den for sejlskibene så farefulde orkansæson i Vestindien.

Den 6. august ankom alle i god behold til Guadeloupe. Men derefter måtte *Bornholm* holde krydsende i halvanden uge i meget hårdt vejr, indtil handelsselskabets to skibe var færdige til afgang. Med disse samt to af de tre hidbragte mindre fartøjer lettede man den 15. om morgenen. Men herudover lagde endnu to små fartøjer under Dannebrog sig lige i konvojens kølvand. Schiønning meddelte nu disse, at hans instruks ikke tillod ham at tage dem under sin beskyttelse uden efter generalguvernørens udtrykkelige ordre, og at han under ingen omstændigheder måtte konvojer til eller fra andre havne end St. Thomas. De to små fartøjer kunne dog forblive i nærheden af konvojen, idet Schiønning var bemyndiget til at beskytte alle danske skibe mod kapere, men altså ikke mod egentlige orlogsskibe.

Allerede næste morgen ved daggry fik Schiønning de foruroligende meddelelser, at et fremmed handelsfartøj i ly af nattemørket havde sluttet sig til konvojen, og at tre orlogsmænd kom strygende ned mod de nu i alt otte fartøjer. Under et skarpt kanonskud tonede de engelsk flag og lagde sig ved *Bornholm* med klart skib; denne gjorde ligeså.

De tre små fartøjer, som egentlig ikke hørte til konvojen tog straks flugten, og Schiønning forklarede englænderne, at disse blot fulgtes med hans konvoj. På opfordring fyrede *Bornholm* derpå et kanonskud, og to af de flygtende kom tilbage med vajende danske flag – dog ikke den tredie som fortsatte sin flugt uden flag. Englænderne satte efter dette fartøj, men uden at kunne nå det, inden de alle forsvandt af syne fra konvojen.

Herefter viste det sig til Schiønnings store forbløffelse, at netop dette flygtende skib var hjemmehørende på St. Croix; og at det fremmede, senest tilkomne, havde haft den frækhed at hejse dansk flag, skønt det var et hollandsk skib! Desuden viste det sig nu, at en skonnert, man havde haft under konvoj lige fra Guade-

loupe, og som hele tiden havde haft Dannebrog vajende, var fransk! Begge fulgte med til St. Thomas, skønt Schønning gentagne gange søgte at blive dem kvit.

Vel ankommen hertil gjorde han generalguvernør Clausen opmærksom på miseren og på de alvorlige konsekvenser, det kunne få, dersom englænderne med rette kunne påpege, at danskerne ikke havde overholdt neutralitetens spilleregler. Efter Schønnings mening burde de to kaptajner straffes, og engelskmændene informeres om sagens rette sammenhæng. Den garvede generalguvernør affærdigede imidlertid blot den nysankomne søkaptajn med, at det ikke var fornødent at tiltale eller bare forhøre de fremmede, »da sådant stedse var brugeligt for at redde sig af sine fjenders hænder«. Hermed var sagen afgjort fra officiel dansk side, og der skete ikke videre.

Senere erfarede Peter Schønning, velsagtens med tilfredshed, at den flygtende bark faktisk var blevet indhentet dagen efter, at den var blevet opbragt til Antigua, og at den der blev dømt god prise. Schønnings følelser har derimod nok været blandede, da han fik fortalt, at den engelske kommandør, som lod konvojen passere, som følge heraf var blevet sat fra kommando af admiral George Rodney.

Bornholm i orkan ved Guadeloupe

Schønning fik nu ordre om indtil januar 1781 at patruljere i farvandene omkring de danske vestindiske øer. Herunder traf fregatten på en af de berygtede engelske kapere fra Tortola, men kunne ikke indhente den, da den arbejdede sig bedre op i vinden, end *Bornholm* kunne.

Allerede den 26. september 1780 afgik Schønning imidlertid fra St. Thomas med fem skibe under sin konvoj til Guadeloupe og nåede uden problemer destinationen. Her blev man imidlertid overfaldet af en selv for Caraibien usædvanlig voldsom orkan den 11. oktober. Schønning reddede dog ved godt sømandsskab sit skib ved resolut at kappe to ankre og lade fregatten drive til søs.

Konvojens øvrige fartøjer gik det derimod ilde. To kæntrade straks og sank i brændingen; en snov sprængte sit ankertov, drev til søs og blev taget som prise af engelskmændene på St. Christopher; en skonnert drev til havs i yderst ringe forfatning og forsvandt sporløst; en brig, der ligesom *Bornholm* havde kappet og var stået til søs, mødte Schønning tilfældigt i søen otte dage efter, hvor den var »i en elendig tilstand uden ankre, ferskvand og fartøjer, med oprørske folk, der ville ombringe kaptajnen«, hvilket sidste Schønning dog afværgede.

Den 28. oktober 1780 afgik orlogsfregatten fra Guadeloupe med handelsfregatten *Damerne* og mytteribriggen. Man ankom



Eneste kendte egentlige billede af Bornholm er denne privatejede akvarel af fregatten i Atlanten. På denne sin næste rejse som konvojskib til Vestindien mødte det fire ugers storm, som kulminerede i orkan den 11. januar 1782, hvor skibet i Den spanske Sø mistede bordsprydet, fokkemasten og storstangen. Med en nødfrig fik den forkomne besætning det frygteligt tilredte fartøj ind i irsk havn godt en uge senere. Inden det returnerede til København i august samme år, var i alt en trediedel af besætningen død – efter sigende som følge af overanstrengelse og sindsbevægelse. (Tidsskrift for Søvesen 1939).

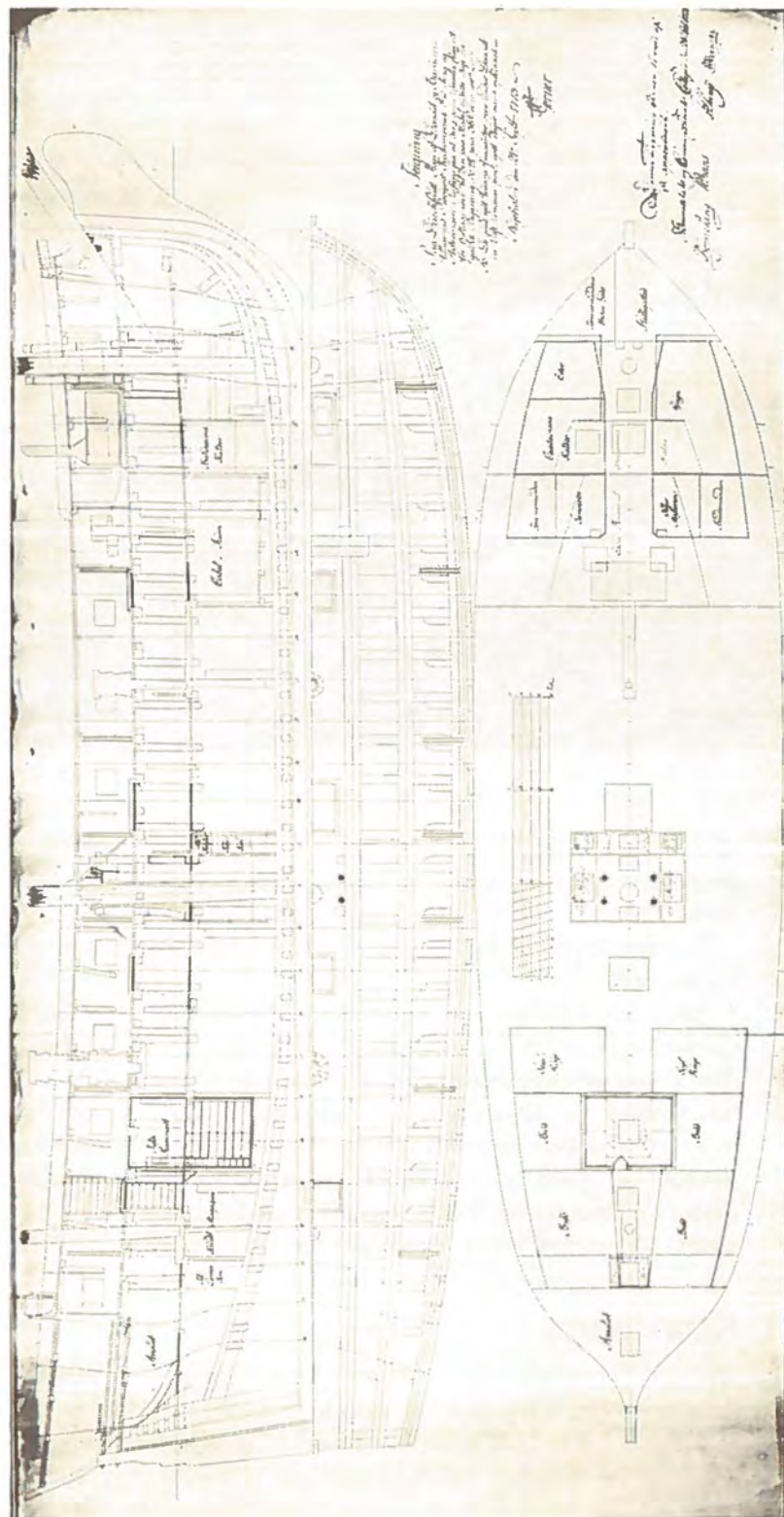
til St. Thomas fire døgn senere uden problemer – selvom også denne gang to franske skibe fulgte med konvojen helt ind i dansk havn.

Herefter krydsede *Bornholm* atter i farvandene nær de tre små danske øer.

Fregatten *Bornholm* var konstrueret af den berømte Henrik Gerner og søsat fra Nyholm i 1774. Længden var 130 fod, bredden 35 fod og dybgåendet 15 fod. Armeringen bestod af 24 styk tolvpundige og 10 styk firepundige jernkanoner. Skroget var malet sort og kanonrækken lysegul, medens master og ræer var henholdsvis lysegule og sorte. Hertil kom tidens smukke forgyldte ornamentering. Besætningen var på dette togt i alt på 226 mand. Altsammen typisk for datidens orlogsfregatter.

Katastrofen

Den 16. november fik Schiønning atter ordre fra generalguvernør Peter Clausen til at gelejde et af Vestindisk Handelselskabs skibe til Guadeloupe sammen med andre interesserede handelsskibe. *Bornholm* havde ganske vist 11 besætningsmedlemmer døde og 13 så syge, at de måtte efterlades på St. Thomas;



men den anden derværende orlogsfregat *Christiania* havde mistet alle tre master i orkanen og lå nu under reparation ved St. Croix.

Følgelig måtte Schiønning afsted igen, og *Bornholm* lettede den 29. november med en konvoj, hvoraf ni fartøjer nåede Guadeloupe den 15. december, medens tre havde måttet vende om på grund af hårdt vejr.

Juleaftens dag lettede Schiønning igen anker med otte af skibene (handelsselskabets blev tilbage) samt to andre små danske med last til St. Thomas. På dette tidspunkt havde *Bornholm* over 60 døde og uarbejdsdygtige samt lige så mange rekonvalescenter efter forskellige tropesygdomme.

Den 28. december om eftermiddagen på en position mellem Guadeloupe og Montserrat fik man øje på en armeret fregat, der med alle sejl oppe jagtede konvojen. Den tonede det hvide engelske orlogsflag med rødt kors, førte desuden vimpel og havde 26 kanoner. Dens kaptajn sagde, at han var beordret til at visitere alle fra Guadeloupe kommende fartøjer, hvilket Schiønning afviste, der kunne blive tale om for sit vedkommende. Da englænderen alligevel forsøgte gentagne gange, lod Schiønning skyde fire skarpe skud efter ham, så han forsvandt.

Ved solopgang var engelskmanden imidlertid straks tilbage – og nu i følge med to andre fregatter. Heraf førte den ene vimpel og orlogsflag og var på 22 kanoner, medens den anden var på 20 kanoner, men uden orlogskendetegnene. Danskerne har næppe overvejet, at det ikke skulle være engelske orlogsmænd; thi yderligere var der ombord officerer i uniform, og selve skibene var typiske orlogsfartøjer at se til.

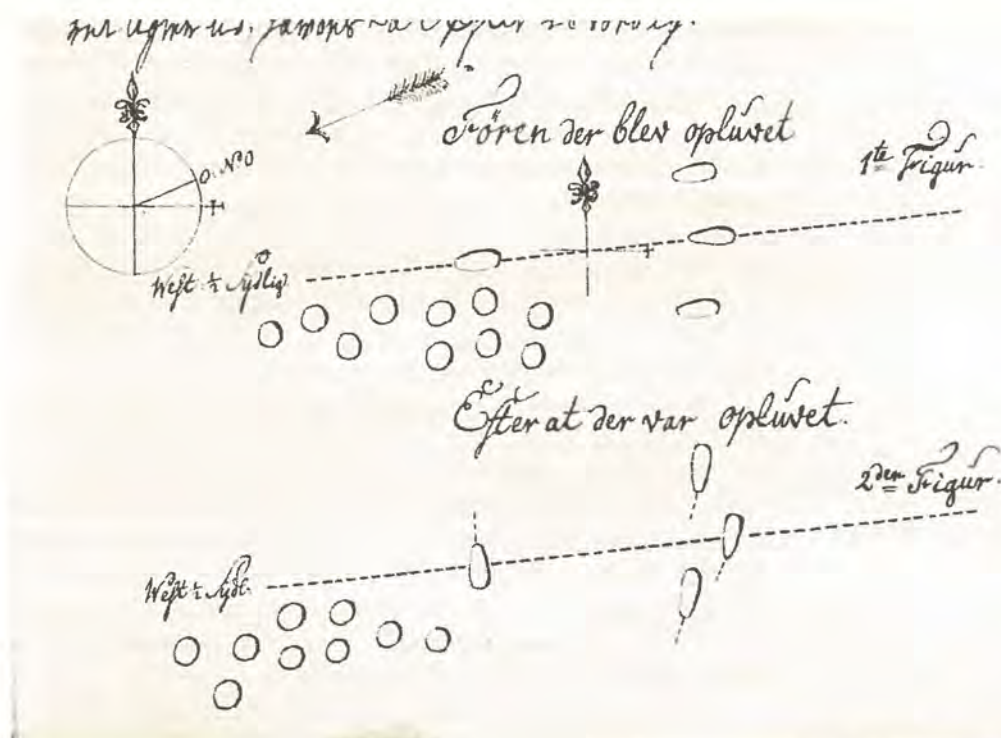
Schiønning gjorde dog klart skib og højeste samtidig signal for konvojen til at holde tæt sammen og om muligt øge farten.

Englænderne krævede at visitere konvojen; men ligesom dagen i forvejen afviste den danske chef dette over for sin engelske kollega under henvisning til, at alt var i traktatmæssig orden. Alligevel gik samtidig et andet af de engelske skibe helt hen til konvojens handelsskibe – og måtte trues væk derfra af *Bornholm*.

Nu blev de tre fremmede borte i halvanden time. Men klokken 11, da man befandt sig lidt sydvest for øen Saba, dukkede de atter op forude om styrbord. Denne gang forlangte de med megen høflighed blot at se skibenes papirer; eftersom de mente, der var franske og nordamerikanske iblandt. Men også dette afviste Schiønning.

Dernæst tog begivenhederne for alvor fart. I korthed skete følgende. Konvojen sejlede for vinden med *Bornholm* agterst og de tre englændere aller bagerst. Klokken 11:15 prajede den engelske chef et af koffardiskibene, som var sakket lidt agterud for konvojen og den danske orlogsfregat. *Bornholm* drejede til vinden og skød et skarpt kanonskud efter engelskmanden. Den

»Teigning paa Durchsnidt, Plan af Dækket og Banniern, tilligemed Proviant Kammernes Inddeeling og Apterungen i Lasten, saa at der i kand rommes Proviant for 6 Maaneder ...«
Henrik Gerners forslag til indretning af *Bornholm*, godkendt af Admiralitetet den 26. oktober 1773. (Rigsarkivet).



formastelige prægede imidlertid uanfægtet endnu et handelsskib, hvorfor Schiønning luvede helt op i vinden for at få breddesiden til englænderne. Disse holdt sig dog alle en kabellængde agten for Bornholm, som de nu begyndte at beskyde langskibs af al magt – både med kugler, skrå og kardæsker, såvel fra breddesidernes kanoner som fra svingbasser i mærsene.

Mærkeligt nok blev ingen på det danske skib ramt af denne kanonade; men mesanmasten, den ene ankerstok og sejlene blev beskadiget. Fra Bornholm søgte man at svare igen, men kunne kun få sigt på englænderne med de agterste kanoner på styrbords side. Ydermere indebar decimeringen af Schiønning's mandskab, at folkene ved skansekanonerne det meste af tiden måtte hjælpe med ved manøvreringen af sejlene, og at to af de svære tolv-pundere på batteriet måtte stå ubemandet hen. Desuden havde fregatten ingen styrefart, den lystrede ikke roret på grund af vindstille og dønninger, og den lå snart ubevægelig og ubeskyttet for fjendens ild agterfra. I alt fik man derfor kun affyret 3 kanon-skud fra det danske skib.

Da erkendte Schiønning, som han skriver i sin generalrapport om rejsen, »den ilde situation, jeg befandt mig i ... så jeg uden nytte og håb i en hast skulle få skibet og en del folk spoleret, måtte jeg i disse omstændigheder give efter for overmagten,

Peter Schiønning's egenhændige tegning af situationens udvikling den 29. december 1780. De ti cirkler markerer koffardiskibene, som på første figur helt korrekt beskyttes af Bornholm, der holder sig mellem disse og de tre engelske fregatter. På den anden figur er Bornholm drejet op mod vinden; det ses tydeligt, at situationen herved er blevet ganske ubølgbar for Schiønning, idet konvojen er pris-givet englænderne. (Det kongelige Bibliotek).

efterdi det ikke skulle være mig muligt at befri konvojen for visitation ... Og da det syntes mig uanstændigt med vajende flag at se konvojen visiteret og opholdt, blev det besluttet at nedhale samme«. Herefter indstillede alle skydningen – klokken var da 11:45 – og »jeg sendte en officer derefter til den kommanderende fregat for at erfare dens tanker angående konvojen. Da jeg med forundring fik at høre, at de ifølge deres ordre endog havde i sinde at opbringe samme; men vi kunne sejle, hvor vi ville«.

Schiønnings forundring var særdeles velbegrundet og har vel snarere været en forudelse om, at noget var helt galt – i hvert fald må det have været med tunge hjerter, skibsrådet på *Bornholm* besluttede at gå direkte til St. Thomas i stedet for eventuelt at følge efter den opbragte konvoj. Men Schiønning havde kun proviant til to uger, og man kunne ikke påregne nogen hjælp i den ukendte engelske havn, hvortil konvojen nu var destineret.

Ved ankomsten til St. Thomas den 30. december 1780 fik man straks underretning om, at konvojen var opbragt til St. Christopher, og at de tre engelske fregatter ikke var orlogsmænd, men kapere! I øvrigt svirrede en masse overdrevne rygter, som Schiønning fik travlt med at søge manet i jorden. Hovedsagelig ud fra devisen: »Jeg beklager meget, at efter adskillige farligheder og ubehageligheder, som er indtruffet på denne rejse, dette og skulle hænde. Men kan forsikre at have gjort alt, hvad som efter mit bedste skønnende i de omstændigheder kunne og burde gøres«.

De ti opbragte skibe blev straks af generalmajor Clausen krævet tilbage, men foreløbig uden held. (Langt senere viste det sig ellers, at der ingen franske eller amerikanske fartøjer havde været med i konvojen; men at alle var danske, og at disse endda ikke sejlede med nogen form for kontrabandeverer).

Returrejse via Santo Domingo

Den 21. januar 1781 var fregatten *Christiania* påny operationsklar med istandsat rejsning. Så to uger efter kunne *Bornholm* tiltræde hjemrejsen til Europa.

Denne gik efter Peter Clausens ordre via Kap François på Santo Domingo; dertil skulle konvojeret et skib fra St. Thomas, og videre fra den franske havn skulle to af Vestindisk Handels-selskabs skibe eskorteres til København. Inden afrejsen fik Schiønning endelig ti mand til delvis erstatning for de mange døde.

Rejsen til Santo Domingo gik glat, og den 16. februar gik man atter derfra, idet *Hertug Ferdinand* og *Grev Schimmelmänn* da var færdigekspederede. Et par dage senere sprang det ene af de to



konvojerede skibe dog læk, og den lille konvoj måtte returnere til Kap François for reparation.

Her fik *Bornholm* yderligere ti mand ombord, og den 26. februar 1781 afgik de tre skibe atter sammen med kurs mod Danmark. Øst for Bermuda mistede *Schiønning* kontakten med *Hertug Ferdinand*; men da var man heldigvis ude af de kaperfyldte vestindiske farvande.

Den 10. april passerede *Bornholm* og *Grev Schimmelmans* *Açorerne*, og den 22. i samme måned havde de lagt Den engelske Kanal bag sig – og dermed den sidste af de kapere, som danskerne på hjemrejsen gang på gang havde mødt.

Søkrigens vældige omfang får man et glimrende indtryk af ved følgende opremsning af de fartøjer, som kontaktede danskerne på hjemrejsen fra Amerika.

Den 20. februar 1781 ved Kap François var det tre nordamerikanske orlogsfregatter; den 9. marts en orlogsfregat af samme nationalitet; den 18. marts øst for Bermuda en armeret fregat, som først tonede nordamerikansk, dernæst engelsk orlogsflag, men som i virkeligheden syntes at være en almindelig engelsk kaper. Hermed var man ude i Atlanten, og først den 15. april ved indsejlingen til Den engelske Kanal mødte *Bornholm* og *Grev Schimmelmans* atter kapere. Det var to fregatter og en brig, alle vimpelførende og armerede, som først hejste nordamerikansk, men dernæst engelsk orlogsflag, disse var i realiteten

Briggen Lougen, der var dansk stationsskib i Vestindien, blev under konvojering den 3. marts 1801 angrebet af to engelske fregatter ved Fugleklippen nær St. Thomas. Chefen, kaptajn-løjtnant C. W. Jessen, slog sig imidlertid igennem med sit skib til havnen i Charlotte Amalie. Løjtnant F. M. Dødt deltog i affæren og lavede bagefter to kendte kobberstik, hvoraf forlægget for det ene er gengivet her. Denne affære må meget have lignet Bornholms en snes år forinden. (Det kongelige Bibliotek).

engelske kapere og blev i tre dage ihærdigt ved med at prøve at få lejlighed til at visitere koffardiskibet. Den 20. april ved Lizard blev man prajet af en stor engelsk orlogsfregat og mødte samme dag et mindre krigsskib af samme nation. Endelig den 22. april var det to engelske orlogsfregatter og tre stærkt armerede kuttere, der prajede Schønning

Denne bemærker desuden: »Vi har ellers på rejsen og set adskillige kapere, men som ikke har nærmet os, eller vi har talt med«. Sidste gang således den 7. maj med en stor engelsk kaperfregat i Kattegat.

Forinden havde *Bornholm* og dets handelsskib været i nødhavn i Norge. Efter godt ni uger i søen var der mange syge ombord, og man manglede blandt andet smør, brændevin og brænde. Så da vinden oven i købet løb mellem syd og øst, besluttede man at søge ind til Eggersund. Her lå man indblæst i nogle døgn, men krydsede sig derefter frem til Kullen, hvor skibene måtte ligge opankret endnu nogle døgn.

Peter Schønning sluttede sin generalrapport med nogle bemærkninger om mandskabets og materiellets tilstand nær enden af det næsten halvandet år lange togt.

Både orkanen i Vestindien og jævndøgnstormene i Nordatlanten havde slidt hårdt på master, takkelage og sejl. Desuden var skibsskroget blevet mere kølbrudt og temmelig læk.

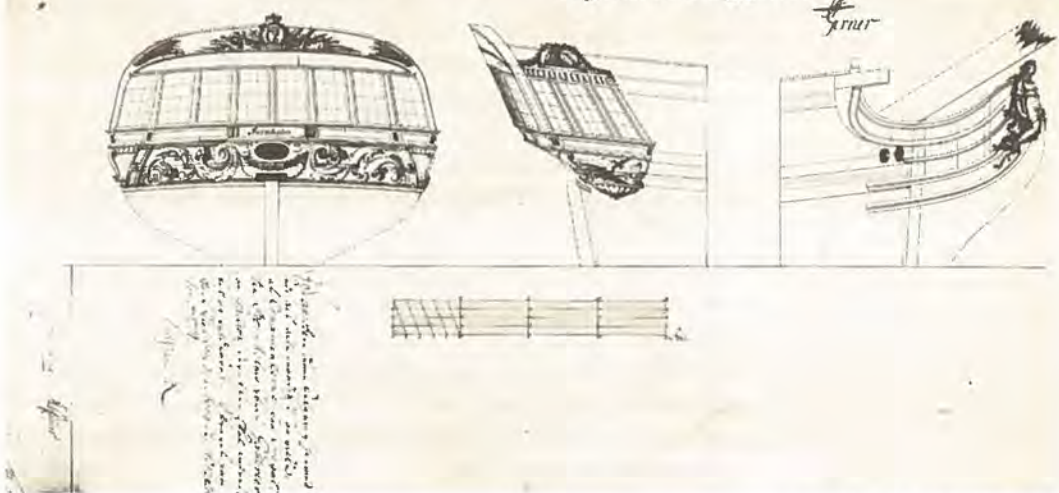
I alt var der døde 70 af besætningen. Tillige var mange syge, hvoraf en del tilsyneladende uhelbredeligt – og så havde man endda været forskånet for de værste smitsomme tropesygdomme.

Hjemme igen

Endelig den 17. maj 1781 var fregatten tilbage i København. Lang tid inden var der imidlertid kommet rapporter til hovedstaden om den ulykkelige affære med den kaprede værdifulde konvoj. Så allerede ved ankomsten var alt parat til at indlede en kommissionsundersøgelse i sagen. Derfor skulle besætningen tilbageholdes isoleret på *Bornholm* – bortset fra de mest syge, der blev overført til Søkvæsthuset. Herudover kom Schønning selv straks i land, men under arrest og hensat under skarp bevogtning på Holmen.

Affæren i Vestindien den 29. december 1780 var nemlig alvorlig og særdeles ubehagelig for styret i København som følge af de væsentlige politiske og økonomiske interesser, der var på spil. Thi netop på denne tid kæmpede statsstyret hårdt over for Storbritannien for at få accepteret Danmark-Norges ret til at besejle de franske kolonier i Caraibien. Desuden skærpedes hele situationen ved, at den nationale prestige var involveret.

*Tegning
Til Ornamenteer paa Speil, Gallerier og Gallion til Fregatten, dermed paa 36 Cannoner.
Nydholm den 2de August 1772.*



Schiønning noterede således i sin dagbog, at »den lille kronprins stedse skal have sagt, at jeg havde fortjent at miste mit hoved«. Da en søofficer ved en sådan lejlighed prøvede at slå koldt vand i blodet på den 13-årige kronprins, indtil forhørene af besætningen var overstået, »skal han [kronprins Frederik] have forandret kuløren noget og bleven ganske tav«. En ordveksling symptomatisk for synspunkterne i hovedstaden før og lige efter *Bornholms* hjemkomst.

Senere faldt gemytterne mere til ro. Men efter et halvt års undersøgelser var generalkrigsretten og arveprins Frederik enige om, at Peter Schiønning havde strøget flag og vimpel uden forinden at have gjort tilstrækkelig modstand. Dette havde betydet flagets vanære og indebar en risiko for nationens florissante handel. Derfor blev Schiønning den 5. november 1781 dømt til »at kasseres som uværdig til Hans Kongelige Majestæts tjeneste«.

Men hele dette efterspil med dets mange politiske og økonomiske overtoner er som sagt en anden interessant historie.

Tegning til Bornholms relativt rige ornamentik, udført af C. J. Møllerup. Den kongelige godkendelse lyder: »Vi approbere denne Tegning hermed udi alt allernaadigst, og ville, at Ornamenteerne paa Fregatten Bornholms Speil, Gallerier og Gallion derefter skal indrettes og fuldføres. Skrevet paa Vort Slot Fredensborg den 1ste September Ao 1774. Christian R.« (Rigsarkivet).

Kilder og litteratur

Utrykt materiale

Rigsarkivet:

Søetaten: Embeds-, kommissions- og andre lignende arkiver:

Peter Schiønnings embedsarkiv;

Admiralitetets kongelige resolutioner;

Admiralitetets indkomne sager;

Admiralitetets kopibøger;

Admiralitetets generalkrigsretssager.

Det kongelige Bibliotek:

Håndskriftsamlingen: Schiønnings samling.

Trykt materiale

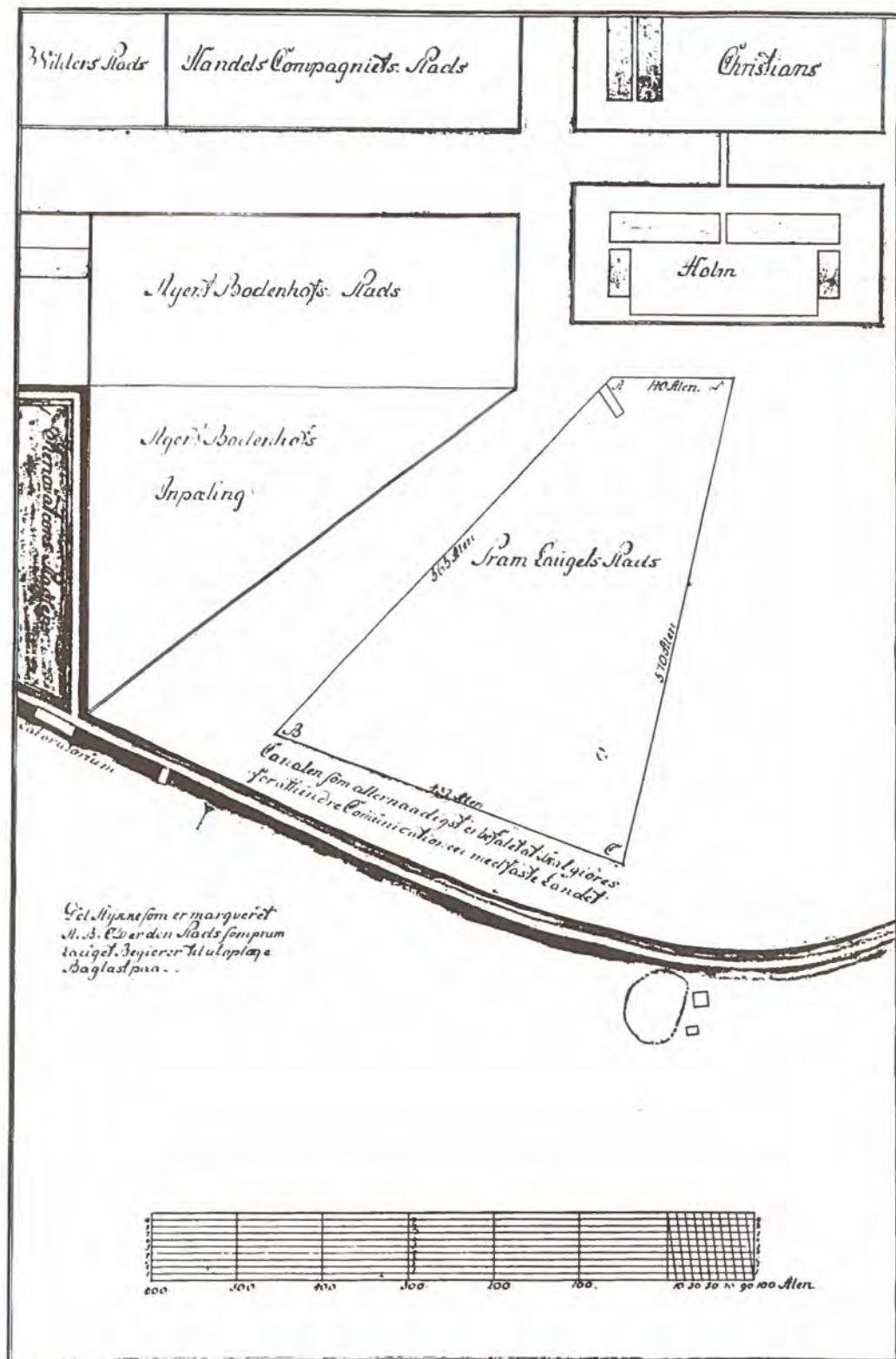
Olav Bergersen: Nøytralitet og Krig. Fra Nordens væpnede nøytralitets saga.

En sjømilitær studie I-II (Oslo 1966);

Ole Feldbæk: Dansk neutralitetspolitik under krigen 1778–1783. Studier i regeringens prioritering af politiske og økonomiske interesser (København 1971);

Ole Feldbæk: Danmarks historie. Tiden 1730–1814 (København 1982);

Erik Gøbel: Dansk sejlads på Vestindien og Guinea 1671–1807 (i Handels- og Søfartsmuseets Årbog 1982).



Maria Ekberger

Andreas Bodenhoff

Leverandør til Søetaten i det 18. århundrede¹

1. Den hidtil publicerede forskning vedrørende Andreas Bodenhoff indskrænker sig til en kort, men iøvrigt udmærket monografi om slægtens historie (Lange, se litteraturliste). Denne er hovedsagelig bygget på slægtsforskningsrelevante kilder i Landsarkivet: skifter, kirkebøger etc.

Et nyligt udkommet værk om dansk skibsbyggeris historie (Klem 1985) tilføjer kun lidt nyt, og dets væsentligste bidrag, en liste over de skibe som skal være bygget på Bodenhoffs Plads, fremstår desværre uden kildeangivelse, hvilket væsentligt forringer dens forskningsmæssige anvendelighed.

Den sidste halvdel af det 18. århundrede var en blomstringstid for dansk handel: antallet af danskejede skibe steg, og handelen gik til stadig fjernere destinationer. En rejse til Middelhavet eller Vestindien, som ved århundredets begyndelse havde været en større ekspedition, blev nu en normal del af handelen for store og middelstore skibe.

Hvor det før havde været normen, at skibene lå stille i vintermånederne, gjorde øget efterspørgsel og nye skibstyper efterhånden, at købmændene kunne have deres handelsflåde beskæftiget hele året. Danske købmænd sendte skibe ind i Østersøen, f. eks. efter træ og tovværk til skibsbygning. Og hvis varerne ikke var beregnet for en dansk aftager, ville skibene sejle til Syd-europa eller Middelhavet med deres last, og de kunne gå i tramp-fart dernede i flere år uden at vende hjem.

Baggrunden for den stigende handel var først og fremmest de mange krige mellem de store europæiske handelsnationer. Krigene betød en øget efterspørgsel efter varer, og medførte samtidig at de store handelsnationer England, Frankrig og Holland ikke kunne opretholde deres egen handel – deres skibe blev kaprede og besætningerne gjort til krigsfanger. Dette betød hidtil usete muligheder for de neutrale handelsnationer som Danmark og Sverige, og som en følge heraf oplevede den danske handel en højkonjunktur hver gang en ny storkrig brød ud, mens handelen faldt igen, når freden indtrådte og de store nationers skibe atter kunne sejle frit. Men skønt den danske handelsaktivitet faldt, når freden kom, fandt den altid et højere niveau end den havde haft før krigen; ikke alle de nyindkøbte skibe blev solgt igen, og ikke alle de nye markeder blev lukkede for danske skibe. Og således steg handelen støt som årene gik.

Den stigende handel betød velstand for mange, og navnlig århundredets sidste årtier så store handelsforetagender skyde op rundt omkring i monarkiet, især i København, hvor muligheden for at blive leverandør til staten – de offentlige departementer eller hoffet – var en vej til velstand – eller fallit. Staten var nemlig ikke blot aftager af enorme kvanta af alle slags varer, især til hæren og flåden, den var også en dårlig betaler. Ofte krævede det offentlige en meget lang kredit og meget hårde leveringsvilkår, hvilket stillede store krav til den enkelte købmands likvi-

Plan over Agent Bodenhoffs Plads og indpæling samt »den Plads som pramlauget Begierer til at oplægge Baglast paa«.
HbS 1104:60.

ditet. Men lykkedes det for f. eks. en tømmerhandler at blive leverandør til flåden, var der meget at vinde derved: Han kunne være temmelig sikker på at få en kontrakt hvert år, idet værftet på Holmen hvert år købte store kvanta skibstømmer, både til reparationer og nybygninger. Leverandøren var også sikret bedre muligheder ved køb af de varer, han skulle levere, idet de udenlandske underleverandører gav bedre vilkår til halv- eller hel-officielle indkøbere end til private. Og endelig var leverandøren sikret støtte fra Admiralitetet, hvis han kom i konflikt med en offentlig myndighed. Denne støtte var en uvurderlig hjælp, da bureaukratiet ellers kunne forhale en sag i uendelighed, med store økonomiske tab for købmanden til følge. For eksempel beordrede Admiralitetet i 1762 Havnekollegiet omgående at lade to skibe, ejet af en af deres leverandører, sejle. Skibene skulle hente tømmer i Stettin, men havnevæsenet havde lagt beslag på dem til eget brug, og ville næppe uden Admiralitetets indgriben uden videre have givet dem fri igen.²

Leverandør til Søetaten

En af de købmænd, for hvem det lykkedes at blive leverandør til flåden, og som havde stor succes herved, var Andreas Bodenhoff.

Født i 1723, som ældste søn af en forgældet skipper, lykkedes det ham inden han fyldte 35, formodentlig ved egen dygtighed, at blive en velhavende mand.³ 26 år gammel løste han borger-skab i København som skipper og købte det følgende år jagten *St. Andreas* på 23 kommercelæster.⁴ Snart efter erhvervede han nye skibe, alle middelstore (omkring 30 kommercelæster⁵) og alle købt i Pommern, hvorfra han hentede sine ladninger af tømmer. I 1757 var han således allerede ejer af otte handelsskibe.⁶

Udbruddet af den Preussiske Syvårskrig i 1756 betød at det blev farligt og meget vanskeligt at skaffe tømmer fra Østersøen, som lå tæt på krigszonen, og i København var lederen af landets største arbejdsplads, Holmens chef, nødsaget til at se sig om efter nye leverandører til flåden – købmænd, som var i stand til at opfylde deres kontrakter på trods af krigen og de vanskeligheder den medførte. Det var i denne forbindelse, at det i 1757 lykkedes Andreas Bodenhoff at få sin første kontrakt med flåden.

I begyndelsen var det kun småleverancer: Bøgebrænde, et par ladninger skibstømmer,⁷ men hans punktlig opfyldelse af kontrakterne gav bonus, for snart efter fulgte større ordrer.

I 1762 besluttede Admiralitetet at udruste en del af flåden, idet man anså, at der var en overhængende fare for en krig med Rusland. Og da man kendte ham som en hurtig og pålidelig leverandør, var det nu Andreas Bodenhoff, man vendte sig til. I

2. Kopibøger Materialvæsenet vedkommende 3/7 1762.

3. Det er ikke lykkedes forfatteren at finde kilder, som detaljeret kan fortælle om Bodenholfs ungdom og firmaets grundlæggelse. Det tidligste vidnesbyrd om hans succes findes i boskiftet efter hans første kone, som døde i 1757. Da ejede Bodenhoff 7000 Rdl. (Lange p. 11).

4. Kommercekoll. Fortegnelse over københavnske skibe 1775, skib nr. 1, samt Fabriksmester Hohlenbergs efterladte papirer nr. 163: Liste over skibene fra København 1773, skib nr. 2.

5. Kommercelæsten (KL) var enheden, hvori man angav skibes drægtighed. Den defineredes som 1 KL = evnen til at bære 5200 danske pund (2600 kg). Skønt en direkte omregning er umulig, da kommercelæsten er et vægtmål og vore dages BRT et rummål, kan man sige at 1 KL nogenlunde svarer til 2 BRT. For danske skibe gjalt, helt op til 1825, at de officielle skibspapirers oplysning-

februar indgik han en kontrakt om levering af 600 favne bølgebrænde, i maj om materialer til flådens udrustning, og i juni fik han kongelig resolution på en virkelig betydningsfuld leverance: 30 skibsladninger egetømmer til skibsbygning.⁸ Dette udgjorde kun en mindre del af Holmens årlige forbrug, men ordren var betydningsfuld fordi den brød den hidtidige leverandør, firmaet Gustmeyer & Bargum's eneret på dette område. Gustmeyer & Bargum var dog stadig Søetatens hovedleverandør.

I de følgende år fik Bodenhoff kontrakt på stadig større leverancer til Søetaten, og han overholdt sine kontrakter med en sådan præcision, at han allerede i 1764 fik en større andel i årets leverance af egeskibstømmer end Gustmeyer & Bargum. I 1763 rapporterede Holmens chef til Admiralitetet, at Andreas Bodenhoff ikke blot overholdt de i kontrakten fastsatte tidsfrister, men at han faktisk leverede tømmeret før tiden – noget hidtil uset.⁹

Bodenhoffs konkurrencedygtighed skyldtes, foruden hans punktlighed, dels lave priser, som Admiralitetet først betalte, når tømmeret – for Bodenhoffs regning – var hentet i Pommern og leveret til Holmen, og dels det faktum, at Bodenhoffs leveringsvilkår var bedre end nogen hidtil havde kunnet give: Han leverede tømmer af en høj kvalitet, hvilket var essentielt, når det skulle anvendes til bygning af de store lineskibe og fregatter. Han leverede også tilstrækkeligt stort tømmer, og gav den hidtil usete leveringsgaranti, at han tog tømmeret tilbage uden udgift for Søetaten, hvis tømmeret ved kontrolmålingen på Holmen skulle vise sig ikke at kunne holde de lovede mål.¹⁰

Denne effektive konkurrence var naturligvis alvorlig for Gustmeyer & Bargum, og da Admiralitetet i januar 1766 tilbød dem en leverance for det kommende år, søgte de at forbedre deres vilkår ved at forlange dels højere priser, dels at Holmen skulle acceptere at der i leverancen måtte være tømmer, som ikke holdt målene, og som altså var mindre end det man havde brug for til skibsbyggeriet. Med disse krav havde handelsfirmaet imidlertid gjort regning uden vært, for allerede dagen efter tilbød Admiralitetet hele årets leverance til Andreas Bodenhoff – et tilbud, som han ikke betænkte sig på at acceptere. Det konkurrerende firmas leder, Madame Gustmeyer, forstod af Admiralitetets kølige reaktion, at man var gået for vidt, og søgte at indlede en forhandling. Men hun blev – kun to dage efter hendes oprindelige afslag på Admiralitetets tilbud – præsenteret for et *fait accompli*: Admiralitetet meddelte kort, at man havde opfattet det første svar som definitivt og »vi kunne da ej andet end proponere Bodenhoff at påtage sig leverancen af det hele parti, som for i år behøves«. Man tilføjede, ikke uden en vis malice, at Bodenhoff havde accepteret »på de vilkår, som af [Gustmeyer & Bargum] rent vare afslagne, og da han sig dertil uvægerligen be-

ger om skibets drægtighed var ukorrekte, idet man fra myndighedernes side konsekvent angav skibenes størrelse 1/6 mindre end de i virkeligheden var, hvilket stillede dem gunstigere i forhold til andre nationers skibe.

Se iøvrigt Monrad Møller: Skibsmålingen i Danmark 1632–1867. Handels- og Søfartsmuseet på Kronborgs årbog 1974, p. 16–45.

6. Iflg. Lange (p. 11) havde han i 1757 2 galeoter, 1 klinkert, 5 jagter og »en gammel pram«.

7. Generalkommissariatets kontraktbog 28/7 1757, kopibøger Materialvæsenet vedk. 15/9 1760 samt Generalkommissariatets indkomne sager 16/9 1760.

Det er altså ikke korrekt, når Lange (p. 11) hævder at Bodenhoff først fra 1762 leverede varer til Søetaten.

8. Klingbergs ... register nr. 67, 1/6 1762.

9. Kopibøger Materialvæsenet vedk. 27/5 1763.

10. Generalkommissariatets indk. sager 249/1766.

kvemmede, kan vi ikke uden at tilbagekalde hvad vi med Bodenhoff er forenede om, betage ham nogen del af de 50 ladninger som vi har forlangt for i år». Hvis Gustmeyer & Bargum ønskede sig del i denne leverance, kunne man henvende sig til Bodenhoff.¹¹

Bodenhoff var nu Søetatens eneste leverandør af egetømmer, og denne position forstod han at bevare; da en anden tømmerhandler i oktober 1766 forsøgte at få del i leverancen, klagede Bodenhoff omgående, og med varm støtte fra Holmens Chef kommandør Reiersen – som var ansvarlig for at skibsværftet fungerede, og som derfor nødig ville miste sin bedste leverandør – lykkedes det ham at få garanteret sit monopol: Søetaten afviste at se vareprøver fra andre købmænd og erklærede overfor Andreas Bodenhoff, at man var meget tilfreds med hans leverancer.¹²

Bodenhoffs Plads

Nu var Bodenhoffs position så sikker, at han kunne udvide sine aktiviteter: I december 1766 skrev han gennem Admiralitetet til kongen: »Blandt det tømmer, jeg leverer til Eders Majestæts flåde, falder en del så smækkert, at det til flådens og Holmens brug ej kan blive modtaget, så at jeg ej ved at kunne employere det, især da der her bygges få eller ingen skibe; på det da jeg kunne employere dette tømmer, der ellers ville blive til alt for stor skade og tab, siden dets mængde årlig tiltager, haver jeg foresat mig selv at ville bygge, men mangler sted, som jeg kunne indrette mig til et værft til koffardiskibes bygning og at lade bygge hos andre ville falde mig mere bekosteligt, end om jeg selv havde et bekvemt sted dertil». ¹³ Med andre ord: Hvis man ville overlade ham et sted, hvor han kunne bygge, ville han påtage sig udgiften ved at anlægge et skibsværft.

Som svar på denne ansøgning fik Bodenhoff gratis overladt en uopfyldt grund ved Christianshavn. Han fik frihed for alle skatter 30 år frem i tiden, mod at han til gengæld forpligtede sig til at indpæle grunden og holde bolværket vedlige. To år senere fik han efter ansøgning overladt endnu en grund i forlængelse af den forrige, og han udvidede på denne måde pladsen således at det blev muligt at bygge store skibe der.

Denne gavmildhed fra kongens side var et led i den danske regerings handelspolitik: Man så den stigende handel som en velstandskilde, ikke alene for købmændene, men for landet som helhed, og regeringen støttede gerne initiativer, som kunne skaffe flere penge til landet eller som kunne styrke de store handelsfirmaer.

I de følgende år var Andreas Bodenhoffs økonomiske kræfter

11. Kopibøger Materialvæsenet vedk. 4/1 1766 til Madame Gustmeyer.

12. Generalkommissariatets indk. sager 249/1766.

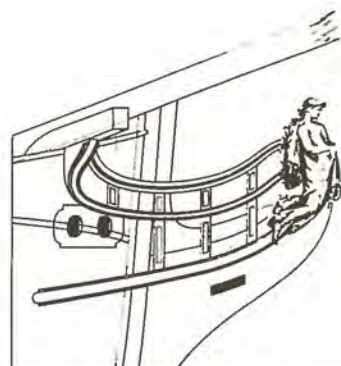
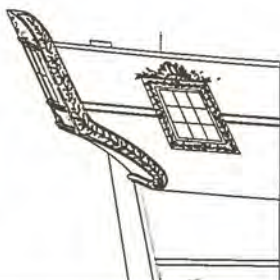
13. Efter Lange p. 11–12.

14. Generalkommissariatets indk. sager 59/1767.

15. Generalkommissariatets indk. sager 117/1770.

*Tegning-
til Ornamenterne paa Post-Snauven Echo
Nyhølm den 11. Martij 1773*

H. Gerner



Ornamenterne paa Post-Snauven Echo. Tegnet af Henrik Gerner på Nyholm 11. marts 1773. H&S 312:60.

først og fremmest bundet til den store opgave det var, at forvandle et stykke lavvandet hav til et skibsværft. Området blev inddæmmet og drænet, og ialt 1450 alen (godt 900 meter) boldværk blev slået. Dette skete bl. a. med hjælp fra Holmens værksteder, hvortil Bodenhoff nu såvel som fremover opretholdt en nær kontakt, og hvor han lånte maskiner og materialer til hjælp for arbejdet.¹⁴ Men på trods af denne praktiske hjælp var opgaven alligevel ved at overstige hans kræfter, indtil Admiralitetet i 1770 skaffede ham toldfrihed for alle materialer, som var anvendt til værftets anlæggelse.¹⁵ Herefter var Bodenhoff atter på ret køl og hans leverancer til Søetaten voksede igen, både i omfang, værdi og sammensætning.

Efter 1766 havde disse leverancer indskrænket sig til det minimale; han havde tydeligvis selv brug for tømmeret og boldværkspælene, som han importerede. Men fra 1770 gik det atter fremad, og som et eksempel på hans vidtspredte aktiviteter kan nævnes, at hans leverancer i 1772 bestod af så forskellige ting som planker til bygning af et skur, asketræ til årer, ballastjern, master, tøndestaver, glaserede tagsten, skibstømmer, træ til pumper, egeris og bøgebrænde, samt den årlige leverance af egetømmer.

I december 1771 løb det første skib af stabelen på Bodenhoffs værft. Det var en stor fuldrigger, som Bodenhoff lod bygge til sig selv. Han har dog formodentlig solgt den kort tid efter, for i listen over københavnske skibe for 1773 er den ikke blandt de 21 skibe, som tilhørte Agent Bodenhoff. Det er derimod byggenummer 2 fra 1772, *Jomfru Margrethe* (ligesom det første skib opkaldt efter Bodenhoffs ældste datter. Hun døde det følgende år, 13 år gammel).

Brigatinen *Jomfru Margrethe* var, med sine 101 kommercelæster, et af Andreas Bodenhoffs største skibe. Med en besætning på 16 mand blev den sat ind i farten på Riga og Memel i Østersøen, d.v.s. i handelen med skibsbygningsmaterialer: Træ, hamp og tjære. Ikke uventet var det i denne fart, at en væsentlig del af Bodenhoffs handelsflåde var beskæftiget: 9 ud af de 21 skibe (36 % af tonnagen) sejlede på havne i Østersøen eller Finmarken. Men næsten lige så stor betydning som destination havde Island, hvortil i 1773 seks af Bodenhoffs skibe gik i fart. Skibene i Islandshandelen havde dels til formål at forsyne øen med varer, dels deltog de i sommermånederne i det omfattende Nordhavs-fiskeri. Udover skibene, som sejlede på Island og Østersøen, havde Andreas Bodenhoff et par store skibe på omkring 100 kommercelæster, som sejlede med fragt mellem Østersøen og Portugal, og nogle mindre galeaser på omkring 30 kommercelæster, som deltog i indenrigsfarten og handelen med Norge.

Ved årsskiftet 1773–74 havde Andreas Bodenhoff ialt 176 mand i sit brød, alene beskæftiget ombord på hans handelsskibe. Hertil kom folkene på værftet og i tømmerhandelen, vel mindst 30–40 mand, således at han ialt lønnede mere end 200 mennesker.¹⁶ I 1779 var dette tal steget til omkring 300, hvoraf 239 arbejdede ombord på Bodenhoffs 28 skibe. Han var nu uden sammenligning Københavns, ja vel monarkiets største reder, rig og anset, og stadig med tætte forbindelser til Nyholm.

Henrik Gerner og skibsbygningsforordningen af 1776

Jomfru Margrethe var blevet bygget efter tegninger af flådens nyudnævnte fabriksmester, Henrik Gerner, og han skulle fremover vise sig at være et godt bekendtskab for Bodenhoff. Ialt blev der på Bodenhoffs Plads bygget 20 skibe efter tegninger af Henrik Gerner. Gerner havde været i lære ved Holmen i mange år, havde studeret i udlandet, og var en meget talentfuld skibskonstruktør. Han konstruerede adskillige handelsskibe, og de linieskibe og fregatter, som blev bygget efter hans tegninger, var almindeligt anset for at være blandt de mest sødygtige af flådens skibe.

Som fabriksmester havde Gerner ansvaret for bygningen og vedligeholdelsen af flådens skibe, og han var rådgiver for Holmens Chef i spørgsmål vedrørende skibskonstruktion. Han har næppe undladt at understrege vigtigheden af at anvende gode materialer og pålidelige leverandører, og han har på denne måde støttet Bodenhoffs aktiviteter.

En af Henrik Gerners hjertesager var at forbedre skibsbyggerens kundskaber og foruden at forbedre skibsbyggeriet på Hol-

16. Fabriksmester Hohlenbergs efterladte papirer nr. 163: Liste over skibene fra København 1773.

men, forsøgte han også at få oprettet en national skibsbygger-skole, idet han mente, at en generel forbedring af handelsskibs-byggeriet også ville komme flåden til gode. Dels ville man i høje-re grad kunne anvende armerede koffardiskibe til defensions-formål, dels ville man have en bedre mulighed for i pressede situationer at anvende civile håndværkere på Holmen. Denne in-teresse for det civile skibsbyggeri var en af årsagerne til Gerners og dermed Holmens støtte til anlæggelsen af Bodenhoffs værft.

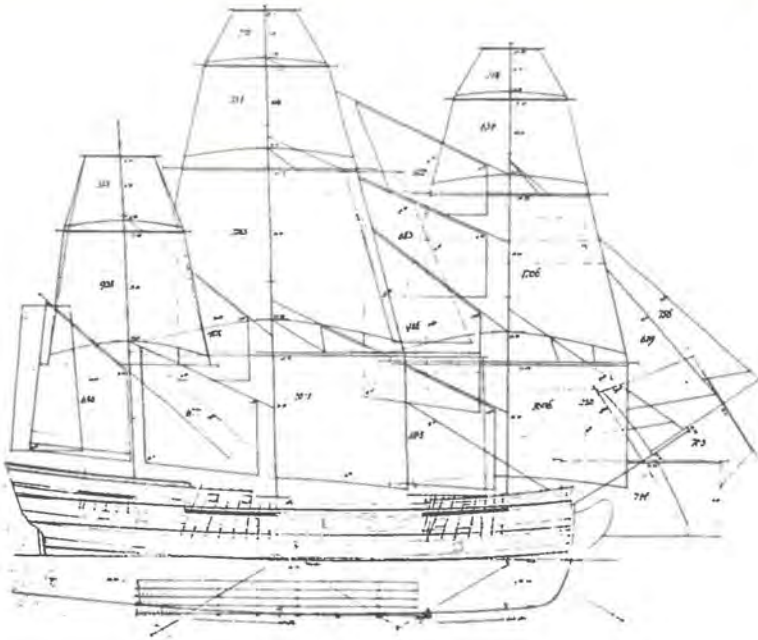
Igennem flere år havde københavnske værftsejere protesteret over hvad de betegnede som urimelig konkurrence fra udlandet, især Sverige, og i august 1772 forenedes protesterne. Samtlige københavnske værftsejere, heriblandt naturligvis Andreas Bo-denhoff, fremsendte en ansøgning til Kommercekollegiet. De opfordrede kongen til at lægge en afgift på alle skibe, som danske handlende købte i udlandet, idet værfterne, som det var nu, var udsat for en statsstøttet konkurrence, som det var umuligt at hamle op med. Kort tid efter denne skrivelse, indgav skibsværf-ternes håndværksmestre og underleverandører en appel, hvori de støttede værftsejernes ansøgning – ja, de opfordrede endda til at man helt forbød udenlandsk byggede skibe i handelen. Ad-miralitetet støttede tanken overfor Kommercekollegiet, og blandt andet Henrik Gerner blev bedt om at udfærdige en rap-port om sagen.

Gerner sammenlignede omkostningerne ved at bygge et han-delsskib i henholdsvis Danmark og Sverige, og fandt ud af at de højere danske lønninger betød, at et danskbygget skib var ca. 10 % dyrere end et svenskbygget. Han opfordrede til at man skulle indføre præmier til købmænd, som på indenlandske værft-ter lod bygge store armerede skibe, som i krigstilfælde ville kunne anvendes til handelens beskyttelse, idet dette både ville fremme arbejdet på de indenlandske værfter og samtidig assistere flåden.

Kommercekollegiet overvejede sagen og den 18. marts 1776 udsendtes en kongelig forordning om det indenlandske skibs-byggeris »opmuntring og forfremmelse i Danmark og Norge«, hvori der pålagdes alle udenlandske skibe, som indkøbtes til Danmark eller Norge, en afgift på 20 rigsdaler pr. KL. Desuden indførtes en præmie på store handelsskibe, som af Admiralitetet godkendtes til at kunne bære en vis mængde skyts og som så-ledes kunne anvendes til defensionen, samt en præmie på fem rigsdaler på Kl. for armerede handelsskibe over 30 KL, som byggedes i København.

Andreas Bodenhoff ejede selv adskillige udenlandsk byggede handelsskibe, men han havde i de kommende år stort udbytte af et nyt opsving i den danske handel og skibsfart. Opsvinget skyld-tes først og fremmest udbruddet af den amerikanske frihedskrig,

*Sejltegning til ostindiefareren
Enigheden. Dateret Nyholm
26. februar 1777.
H&S 621:60.*



som endnu en gang hæmmede den engelske skibsfarts bevægelsesfrihed og som samtidig medførte en øget efterspørgsel.

I 1777 byggedes på Bodenhoffs Plads ostindiefareren *Enigheden* på 333 Kl. Det var det største handelsskib som løb af stabelen på Bodenhoffs Plads og det første defensionsskib, som blev bygget efter 1776-forordningens bestemmelser. Med dette projekt havde Andreas Bodenhoff imidlertid nær slået et større brød op end han kunne bage.

Bygningen af skibet blev påbegyndt i sommeren 1776, så snart pladsen var fri for den brig, som Bodenhoff havde ladet bygge for sig selv¹⁷ og alt gik godt indtil juni 1777, da stabelafløbningen skulle foregå.

Lørdag den 28. juni 1777 skulle have været en stor dag for Andreass Bodenhoff. Som den første private værftsejer havde han fuldført bygningen af et nyt skib for det Ostindiske Kompagni, og det endda indenfor den lovede tidsfrist. Skibet skulle nu søsættes for at blive tilrigget og færdiggjort. Men under stabelafløbningen skete det uheld, at en del af bunden hang fast i stabelblokkene og skibet sprang læk så alvorligt, at en kølhaling var nødvendig.

Gode råd var nu dyre, for hverken Bodenhoff eller nogen anden af de andre private værftsejere i byen var i besiddelse af kraner eller redskaber kraftige nok til at kølhale så stort et skib, og kun den store dok på Holmen var stor nok til at kunne tage skibet ind. Andreas Bodenhoff måtte derfor i hast bede admiralitetet om hjælp: Han skrev og forklarede om uheldet og bad om

at måtte kølhale eller dokke skibet på Holmen, »thi skibet er så stort, at det ikke med sikkerhed kan ske ved [værfterne], såsom deres kølhalingsredskaber ikke ere indrettede til så store skibe, og dersom skibet ikke bliver fuldført såvel forsvarlig som i rette tid, bliver tabet så betydeligt for mig, for min gode vilje at have været den første, der har påtaget sig at bygge så stor skib(sic) i København, kan blive ruineret«. ¹⁸

Som ved tidligere lejligheder fik Bodenhoff støtte fra både Holmens Chef og Admiralitetet, og den 3. august gav kongen ordre til at Holmen skulle fremskynde arbejdet på det skib, som var i dokken, således at den kunne blive frigjort til Bodenhoffs ostindienfarer. Iøvrigt skulle »vores Søe Etat ... være assisterlig i alle måder«. ¹⁹

Bodenhoff bygger for flåden

I årene frem til Bodenhoffs død i 1794 byggedes ialt 36 skibe på hans værft. ²⁰ Langt de fleste var bygget for andre: Tre til brug i den Ostindiske handel, otte for den Grønlandske eller Islandske handel, til hvilken Bodenhoff som tidligere nævnt havde tæt kontakt – omkring 1780 deltog syv af hans egne skibe i handelen på Island, heraf flere som sælfangere.

Men langt den største procentdel af de skibe, som blev bygget på Bodenhoffs Plads, var bestillinger fra Søetaten: 15 skibe, heraf fem fregatter, blev bygget til flåden i årene 1772–94.

De første ordrer det Bodenhoffske skibsværft udførte for Søetaten, var blot et par mindre skibe; en skonnert og snauen *Echo*, som begge løb af stabelen i 1773. *Echo* tjente i nogen tid som postskib, men forliste i vinteren 1782, efter at have været vagtskib i Storebælt. Skonnerten *Støren* blev først udrustet som toldkrydser, var siden vagtskib på Elben, og blev efter krigen 1807–14 solgt.

I årene 1782–84 byggede Andreas Bodenhoff tre orlogsfregatter: *Storebælt* i 1782, *Frederiksværn* i 1783 og *Hvide Ørn* i 1784. Alle blev leveret uden forsinkelse og tjente flåden godt i mange år, selv om ingen af dem i løbet af deres tjenestetid gjorde sig bemærket ved at deltage i særlig dramatiske episoder. *Hvide Ørn* var vagtskib på Københavns red i nogle år før den blev ophugget i 1795, *Storebælt* blev overladt til Asiatisk Kompagni i 1800 og derefter omdøbt til *Holsten*. *Frederiksværn* var i august 1807 i Helsingør, og blev efter kamp erobret af englænderne, da besætningen forsøgte at bringe den i sikkerhed i Norge.

Den vellykkede aflevering af de tre fregatter bestyrkede Admiralitetets tillid til Bodenhoff og medførte snart nye ordrer for værftet på Bodenhoffs Plads.

17. Klem 1985 p. 211.

18. Kgl. resolutioner 1777 p. 561.

19. Kgl. resolutioner 1777 p. 599.

20. Klem 1985 p. 210ff.

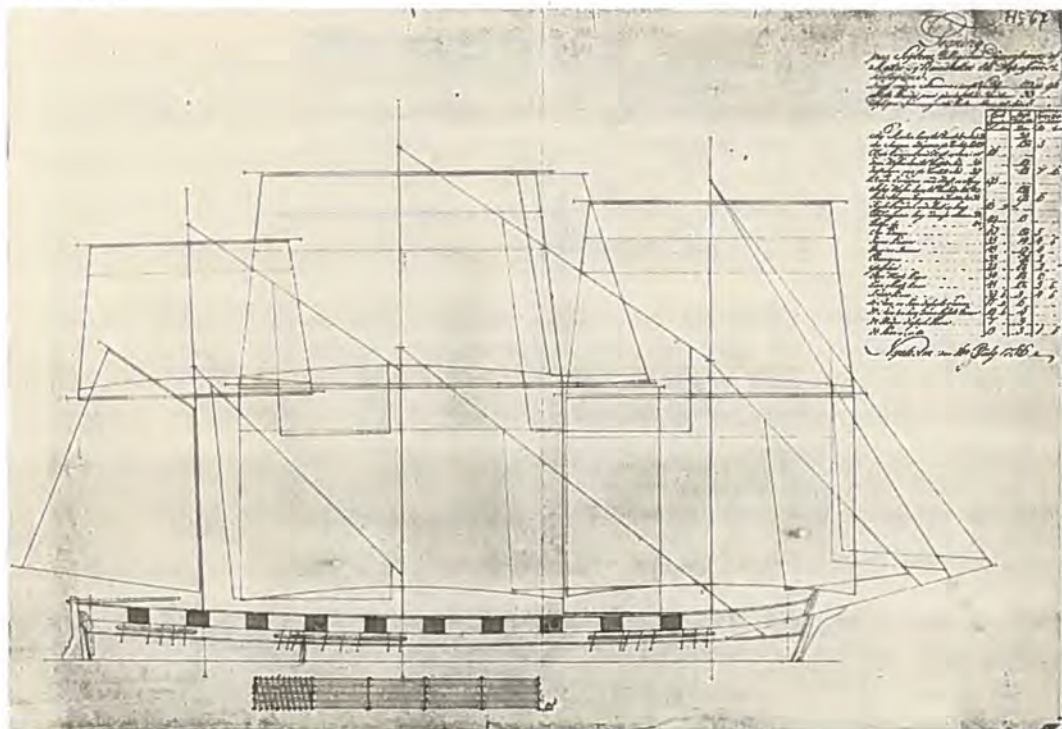
denne plan, valgte man uden tøven Andreas Bodenhoff som hovedleverandør.

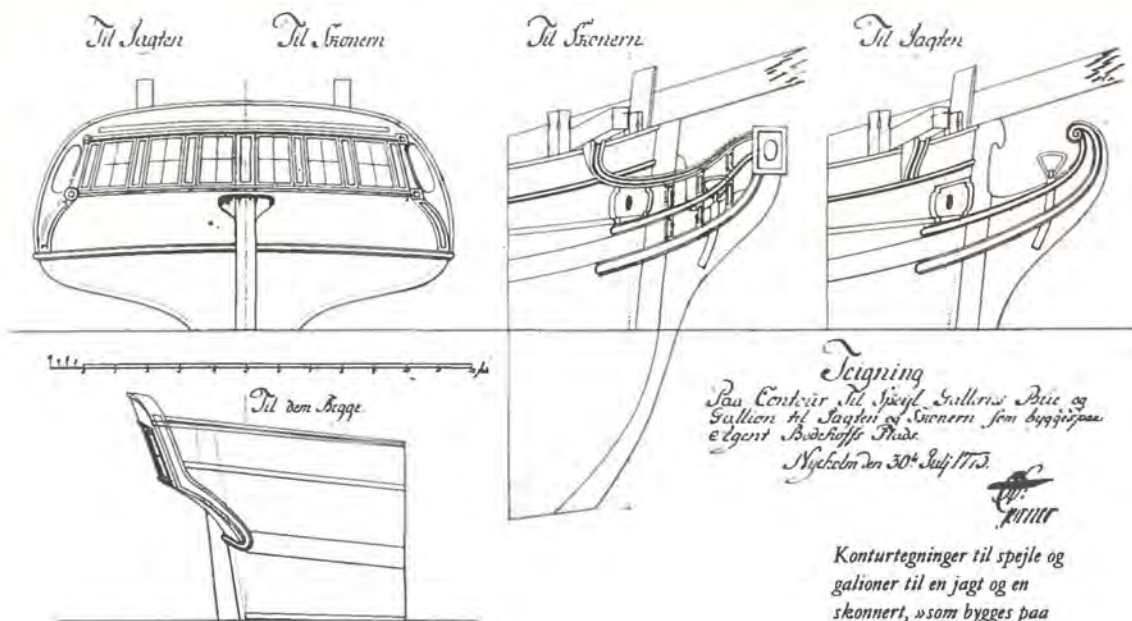
I det tidlige forår 1787 indgik kommissionen en kontrakt med Bodenhoff og en anden tømmerhandler, Colstrup, om levering af materialer til anlægget af det første batteri, Trekroner, og i 1786-87 byggedes desuden på Bodenhoffs Plads tre defensionsfartøjer: Kavalleriprammene *Rendsborg* og *Nyborg* og defensionsfregatten *Hjælperen*.²²

Bodenhoff og Colstrups kontrakt med Defensionskommissionen bød leverandørerne hårde vilkår, men også – foruden gode priser – de fordele, i form af mulighed for langsigtet planlægning, som en femårig kontrakt kunne give. Tømmerhandlerne påtog sig at levere alle de træmaterialer (eg og fyr), som skulle anvendes til batteriets anlæg i årene 1787-91 – og man forstår, når det tages i betragtning at det drejede sig om en tømmerkonstruktion, lagt på pæle, som skulle nedrammes i havbunden, udfyldt med mudder og siden beklædt med sten, at det ikke var en ringe mængde træ, der skulle leveres.

Materialerne skulle leveres, for leverandørernes regning, til Nyholm, og kommissionen forbeholdt sig ret til at afvise tømmer, der ikke holdt de lovede mål. I så tilfælde skulle Bodenhoff og Colstrup, uden yderligere beregning, levere træ i de ønskede

Sejltegning til Defensionsfartøjerne. Dateret Nyholm 26. juli 1786.





Konturtegninger til spejle og
 galioner til en jagt og en
 skonnert, »som bygges paa
 Agent Bodenhoffs Plads».
 Signeret af Henrik Gerner,
 Nyholm 30. juli 1773. H&S.

mål til erstatning for det afviste. Der blev fastsat stramme leveringsterminer og såfremt disse ikke overholdtes var det indført i kontrakten, at Defensionskommissionen kunne købe de manglende materialer hvor de kunne få dem, for Bodenhoff og Colstrups regning.²³

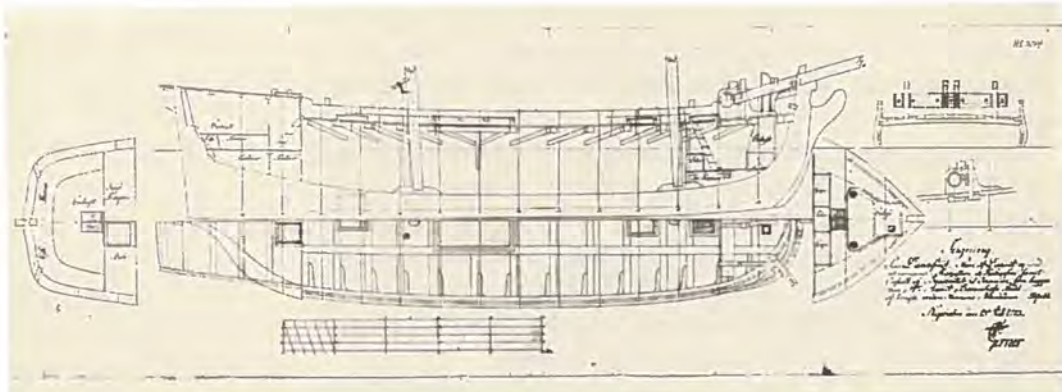
De tre defensionsfartøjer, som blev bygget på Bodenhoffs Plads i 1786–87, var som nævnt også led i det planlagte forsvar af København. Defensionsfregatten *Hjælperen* var et forsøg på at skabe et meget fladgående, synkefrit fartøj, som var i stand til at bære tungt skyts. *Hjælperen* var konstrueret af flådens kommende Fabriksmester Stibolt, mens det siden så berømte *Flådebatteri no. 1*, som byggedes i 1787 på Holmen, var Henrik Gerners forsøg på at nå det samme mål.

Kavalleriprømmene *Rendsborg* og *Nyborg*, begge bygget på Bodenhoffs Plads i 1786 efter tegninger af Henrik Gerner, var ligeledes defensionsfartøjer, men af en mere traditionel type og mindede mere om de senere så anvendte kanonbåde.

Hverken kavalleriprømmene eller *Hjælperen* kom til anvendelse før Slaget på Reden den 2. april 1801, hvor de alle deltog. Allerede tidligt i slaget måtte kavalleriprømmene kappe deres ankertove og trække sig ud af den ulige kamp i den danske defensionslinies sydlige del, hvor disse små 22-kanoners fartøjer blev angrebet af engelske 74-kanoner lineskibe. De sank begge under slaget, men hovedparten af deres besætninger blev reddet. *Hjælperen* var i 1801 den danske linies nordligste skib, og deltog kun sporadisk i slaget. I 1808 blev *Hjælperen* ophugget.

23. Kontrakt i Fabriksmestrens arkiv, pk. 39b.

24. Register over Generalkommissariatets indkomne sager 1791–95.



Gennemsnit og plan til skonnerten Støren, »som bygges paa Hr. Agent Bodenhoffs Plads«. Signeret af Henrik Gerner, Nyholm 18. juli 1773. HøS 432:60.

Endnu en fregat blev bygget på Bodenhoffs Plads i Andreas Bodenhoffs levetid. Fregatten *Havfruen* tilbragte de første 10 år efter søsætningen fra Bodenhoffs Plads i 1789 som de fleste andre danske orlogsskibe på denne tid: uden ballast, kanoner og topmaster, fortøjet på Københavns red. Den danske flådes hovedformål var nemlig at afskrække Sverige fra at forsøge et angreb, og mange af flådens skibe oplevede aldrig at blive udrustet før de blev ophugget eller solgt, og kun de færreste så en kanon affyret i vrede.

Men Revolutionskrigen mellem England og Frankrig gjorde tiderne usikre, og fregatten *Havfruen* blev i 1799 sendt på konvojtjeneste i Middelhavet. Det var her, i Gibraltarstrædet, at den juledag 1799 blev prajet af en eskadre af tre engelske fregatter, som forlangte at få lov til at visitere den danske konvoj. *Havfruens* chef Jost van Dockum nægtede at tillade visitationen, og da englænderne satte en båd i vandet, lod han den beskyde og sårede to af matroserne. Englænderne undlod herefter at udnytte deres klare overmagt og lod konvojen passere. Denne episode var et af de første tegn på uoverensstemmelser mellem Danmark og Storbritannien – uoverensstemmelser, som i løbet af et par år skulle føre til væbnet konflikt, til Slaget på Reden.

Havfruen var det sidste skib, som blev bygget på Bodenhoffs Plads i Andreas Bodenhoffs levetid. I de tidlige 1790'ere benyttede han værftet til at bygge adskillige både og pramme til Søetaten,²⁴ og på trods af et sparsomt kildemateriale kan vi se, at både fragtfarten og tømmerhandelen gik glimrende, med Søetaten som en betydningsfuld aftager.

Firmaet efter Bodenhoff

Den 11. august stod følgende avertissement at læse i den Berlingske Avis: »Det har behaget den Allerhøjeste, efter tvende

dages sygdom den 8. Aug. ved døden at bortkalde vores elskelige fader, Agent Andreas Bodenhoff, i sit alders 72de år ...» Underskriver var Rasmus Bodenhoff »på egne og søskendes vegne«.

Rasmus var Bodenhoffs ældste søn af andet ægteskab. Han boede på Bodenhoffs Plads, hvor han bestyrede skibsværftet.²⁵ Ved faderens død overtog han værftet, mens hans yngre bror Andreas overtog tømmerhandelen. Imidlertid døde begge brødre kort tid efter deres far. Rasmus i februar 1795, Andreas i juni 1796, og de tilbageblevne arvinger, datteren og svigerdøtrene, havde vanskeligt ved at fortsætte tømmerhandelen.

Før sin død i 1794 havde Andreas Bodenhoff som sædvanlig indgået en kontrakt om levering af egetømmer til Søetaten for det følgende år. Hans arvinger havde imidlertid svært ved at opfylde kontrakten, og i 1795, efter Rasmus' død, tilbød de Bodenhoffs Plads til Admiralitetet mod at man ville løse dem fra deres kontrakt.²⁶ Søetaten havde egentlig mere brug for egetømmer end for pladsen, men efter lange overvejelser besluttede man at acceptere tilbuddet og overtog i 1798 pladsen for 40.000 rdl, en meget lav pris.

Bodenhoffs Plads var nu en del af Nyholm, og indtil pladsens afhændelse i 1832 blev der fortsat bygget adskillige skibe til flådens brug. Men Andreas Bodenhoffs store tømmerhandel savnede en dygtig leder og forsvandt ved grundlæggerens død lige så hurtigt som den var opstået 40 år tidligere.

Litteratur

Christensen, Benny: Dansk skibsbygning omkring 1780. Handels- og Søfartsmuseet på Kronborgs årbog 1974 p. 48–73.

Ekeberger, Maria: Københavns Sødefension 1777–1807. (Under udgivelse).

Feldbæk, Ole: Gyldendals Danmarkshistorie IV 1730–1814. (København 1982).

Feldbæk, Ole: Slaget på Reden. (København 1985).

Frantzen, O. L.: Truslen fra Øst. Dansk-norsk flådepolitik 1769–1807. (København 1980).

Garde, H. G.: Efterretninger om den Dansk-Norske sømagt IV. (København 1835).

Klem, Knud: Om skibsbygningen i Danmark i 1700-tallet. Handels- og Søfartsmuseet på Kronborgs årbog 1956 p. 133–56.

Klem, Knud: Den kongelige danske, norske og holstenske skibsbyggeriskole. Handels- og Søfartsmuseet på Kronborgs årbog 1974, p. 118–34.

Klem, Knud: Skibsbyggeriet i Danmark og hertugdømmerne i 1700-årene. (København 1985).

Lange, Nanna: Den Bodenhoffske slægtetog. (København 1914).

Schultz, J. H.: Den danske marine 1814–1848 II. (København 1932).

25. Folketælling 1787.

26. Schultz p. 210–14.



*Bodenhoffs Plads ca. 1900.
Ved kajen S/S Germania af
Gävle. KB.*

Kilder – alle i Rigsarkivet

Søetaten. Søkrigskancelliets arkiv:

Kgl. resolutioner 1777.

Klingbergs alfabetiske real- og nominalregister over Kgl. resolutioner A-F, 1729–78.

Generalkommissariatets arkiv:

Kontraktbøger 1740–70.

Licitations- og auktionsprotokol 1764–75.

Kopibøger Materialvæsenet vedkommende 1759–66.

Registre over indkomne sager 1766–80 samt 1791–95.

Indkomne sager (udvalgte sager 1759–95).

Fabriksmesterens arkiv:

Pk. nr. 39a-b. Defensionskommissionen af 1777 6/1. Korrespondance og di verse sager, 1777–87.

Pk. nr. 28. Sager vedr. skibsmaster til flåden.

Pk. nr. 7–13. Fabriksmester Hohlenbergs efterladte papirer.

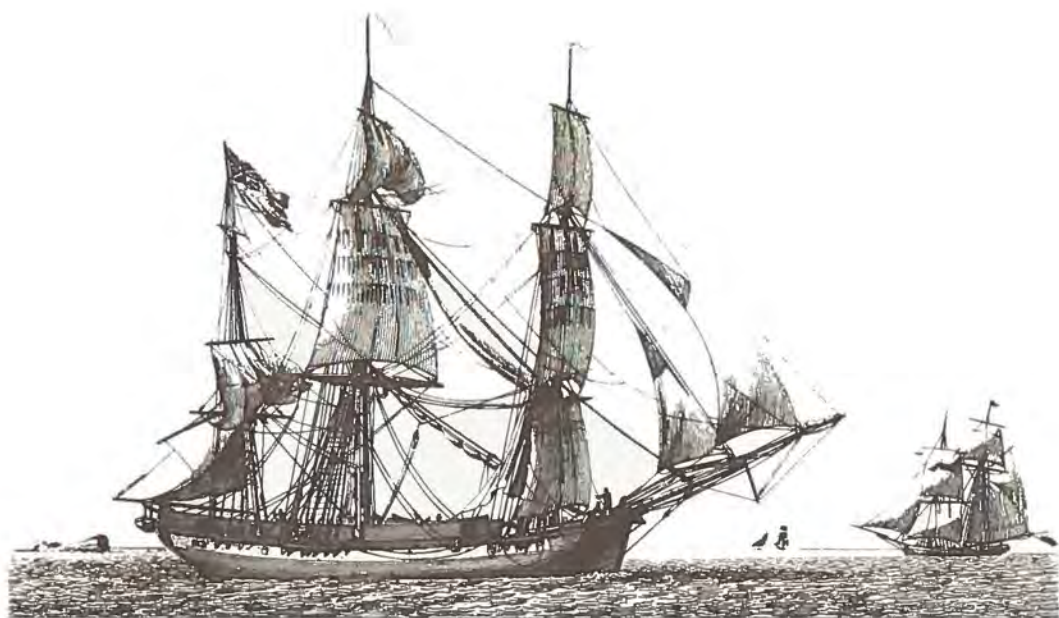
Hærens arkiv. Ingeniørkorpset.

Pk. nr. 307. Defensionskommissionens betænkninger 1784 og 1786.

Kommercekollegiet.

Pk. nr. 911. Fortegnelse over københavnske skibe 1773–97.

Folketælling 1787.



Dessiné et Gravé par Baugean

*Engelsk handelsfregat går under sejl.
Kobberstik af Jean-Jerome Baugean, ca. 1816.*

George Coggeshall

En Yankee-skipper i danske farvande 1809–10

Vi er vant til at anskue krigen 1807–14 under en dansk synsvinkel, men hvordan så tingene egentlig ud, set med andre øjne? Nedenstående uddrag af en amerikansk søkaptajns erindringer giver os et indtryk af, hvordan det var at sejle i danske farvande på den tid, og hvordan engelske konvojer var organiseret.

Vi får også et indtryk af, at det ikke altid var ganske let at føre sig frem, når man var en ung selvbevidst kaptajn fra det unge land USA, og af den sociale kløft, der dengang var mellem en engelsk liniechef og en kaptajn på en sølle koffardiskonneret.

George Coggeshall var barn af den amerikanske revolution og påfølgende frihedskrig, som hans fader deltog i, fra han som 19-årig i 1775 sluttede sig til et volontørkompagni i sin hjemby Milford, Connecticut, til han sidst på året 1779 som styrmand på den armerede brig *New Defence* faldt i engelsk fangenskab.

George blev født i 1784 og kom til søs i 1799. I 1809, 25 år gammel, havde han skib at føre, og han fortsatte som kaptajn gennem de følgende 32 år. I 1851 udgav han sine erindringer under titlen »Thirty-six Voyages to Various Parts of the World Made Between the Years 1799 and 1841« (New York 1851), hvorfra nævnte uddrag er taget. Men det var ikke hans litterære debut. Han havde på det tidspunkt allerede udgivet »The History of the American Privateers«, et emne, der med hans baggrund og hele nationale holdning må have ligget lige for.

Den 11. august 1809 afgik kaptajn Coggeshall med fuldriggeren *Virginia* fra Hampton Roads, Va. Den 11. september ankom *Virginia* til Falmouth red efter en relativt begivenhedsløs rejse.

I Falmouth lå der ordre om at fortsætte til Tønningen, og herfra lader vi kaptajn Coggeshall berette selv.

Da vinden var god, fortsatte vi op gennem Den engelske Kanal, idet vi holdt os tæt under den engelske kyst for at undgå at blive opholdt af eventuelle krigsskibe, som vi måtte møde. Da *Virginia* var engelskbygget, vakte den ikke nogen mistanke. Jeg passerede adskillige krigsskibe, der tilsyneladende ikke tog notits af os, jeg formoder, fordi de tog *Virginia* for et engelsk skib. Jeg gik op gennem Kanalen og nåede helt til Dover uden at være blevet prajet. Ud for dette sted blev jeg imidlertid prajet af en orlogsbrig, der beordrede mig til at dreje bi, da han ville sende en båd

over. Jeg drejede derfor bi, hvorefter skibschefen, i stedet for at sende en løjtnant og en kadet over, som det var almindeligt, selv kom. Han gennemgik omhyggeligt mine papirer og bemærkede, at han var meget forbavset over, at jeg ikke tidligere i Kanalen var blevet bordet af en engelsk orlogsmand. Han betroede mig ikke, at han var skibschefen, men det sluttede jeg selv, at han måtte være ud fra den ærbødighed og respekt kadetten viste ham. Jeg bad derfor min anden styrmand spørge kvartermesteren i båden, om officeren var skibschefen eller en af løjtnanterne. Både kvartermesteren og folkene i båden bekræftede min mistanke og sagde, at den omtalte herre var briggens chef. Denne vaklede nogen tid mellem at beordre mig ind til en engelsk havn eller bare lade mig sejle. Til sidst, efter en besværlig og omhyggelig gennemgang, fik jeg lov til at fortsætte min rejse mod Helgoland. På denne tid respekterede hverken England eller Frankrig neutrale skibes rettigheder. Tværtimod var det en næsten daglig foreteelse, at amerikanske skibe på den mindste mistanke, eller bare som følge af engelske skibschefers luner, blev beordret ind i engelske havne, hvor deres sag kom for retten. Her blev de somme tider dømt under de mest intetsigende påskud, og selv om de blev frigivet, måtte rederne finde sig i uhyrlige omkostninger og irriterende forsinkelser. På grund af de ovennævnte to krigsførende landes uretfærdige og vilkårlige indgriben i den fredelige handel skete det ofte, at rejser blev afbrudt med ruin til følge. De stakkels neutrale skibe blev drevet fra Herodes til Pilatus, blev udsatte for alle mulige former for krænkelser og kunne ikke finde sikkerhed nogetsteds i Europa undtagen i Rusland. Hans såkaldte britanniske Majestæt var den store sørøver, medens den egoistiske og uretfærdige Bonaparte var den store landrøver, der tilsammen tvang den ganske verden til at yde bidrag, så de kunne fortsætte deres ødelæggende krige. Kun alt for længe har verden ladet sig narre og bedrage af store navne og har ladet sig blænde af, hvad soldater kalder ære. Det er på tide at betegne tingene ved deres rette navn, for en konge, der uretmæssigt tager noget, er lige så meget røver, som anføreren for en bande røvere er det. Hele forskellen mellem dem er, at den ene røver i stor målestok, den anden kun i lille.

Det er sømænds lovlige pligt at modstå storm og uvejr og ved dag som ved nat, at holde udkig efter klipper og grunde. Disse farer kan vi udholde, men uret, undertrykkelse og grådighed fra medmennesker er prøvelser, det er svært at bære.

Efter tilbageholdelsen af den engelske brig kom vi ikke ud for flere afbrydelser eller andet, der er værd at nævne, før vi ankom til Helgoland den 17. september, syv dage fra Falmouth. Her blev jeg opholdt i to dage på grund af dårligt vejr. Det er en meget særpræget lille ø. Den tilhører England og ligger cirka 25



Helgoland. Litografi af L. Stettenheim. Ca. 1830. KB.

mil fra Elbens og Ejderens udmundinger. Den er omkring to mil lang og halvanden bred, og den har ingen ordentlig havn, men en åben red, hvor der er en tålelig ankerplads om sommeren. Øens kyster er meget stejle og ret høje. Jeg vil gætte på, at de er mellem 150 og 180 fod høje, og øens overflade kan sammenlignes med en bordplade på grund af sin flade form. Der er omkring 2000 indbyggere; de rigere klasser bor oppe på »bordpladen«, hvor de har en kirke og en helt nydelig by, medens de lavere klasser, for størstedelen lods- og fiskerfamilier, bor i en beskidt landsby på stranden under klinten. Alle bærerne er kvinder; de går med mandehatte og er af en rå og vulgært udseende race. Den eneste måde at komme fra den nedre til den øvre by er ad snoede trætrapper, som det er både ubehageligt og trættende at bestige.

Jeg gik i land den 19. september og havde et introduktionsbrev fra firmaet Baring, Brothers & Co. i London til købmand A. Ellerman, hvori han blev bedt om at være mig behjælpelig med at få en lods, der kunne tage skibet ind på Ejderen. Lodserne her er en nedrig flok udsugere, og de ville næppe redde et druknende menneske uden betaling, kort sagt, de er en berygtet flok principløse slyngler. Disse fyre forlangte allesammen fem hundrede spanske dollars for at lodse mit skib ind på floden, en distance på femogtyve-tredive mil, men efter en del tingen lod en af dem – efter indblanden af hr. E. – sig overtale til at lodse

skibet for \$400. Mange kaptajner måtte betale så meget som \$600, ja i enkelte tilfælde endda \$1000 for denne ydelse.

På denne tid var der adskillige skibe, der holdt gående under øen, medens de ventede på lods. Nogle ville ikke betale den forlangte pris og anede ikke, hvad de skulle gøre. Da jeg havde fået lods om bord, lod jeg, da det blæste frisk af vest, sejlene fylde og stod mod flodmundingen. Samtidig kom fuldriggeren *Brutus* af New York, kapt. Macy, der holdt gående, men var faldet to-tre mil af til læ, krydsende op for at få en lods fra øen. Jeg prajede ham og spurgte, om han havde en, hvilket han benægtede. Han spurgte så, om jeg ville tillade ham at følge efter mit skib ind på floden og sagde, at han gladeligt ville betale halvdelen af lodspengene. Det blev vi hurtigt enige om, hvorefter vi brasede fuldt og stod ind mod flodmundingen. Vi var dog ikke kommet langt, før lodsens begyndte at lave vrøvl og bande på, at han ikke ville lodse to skibe. Jeg svarede, at han intet havde at skaffe med det andet skib, men skulle bare tage sig af mit, og at han ville være en død mand, hvis det så meget som strejfede bunden. Derpå viste jeg ham en ladt pistol og fik ham overbevist om, at jeg var parat til at sætte truslen i værk. Dette synes at svale ham noget af og fik ham til i stedet at bede mig gå i forbøn for ham hos kaptajnen på *Brutus*, at denne ville betænke ham med en smuk gave. Vinden forblev god og vejret så klart, at vi kunne finde gennem flodmundingen, der er meget snæver med triste sandbanker på hver side.

Fire timer efter at lodsens var kommet om bord, lå vi sikkert til ankers indenfor, den 18. september efter 37 dages rejse fra Norfolk. Det blev snart usigtbart og mørkt, og hele natten blæste en svær storm af vest direkte på kysten. Medens vind og sø brølede udenfor, lå vi sikkert og beskyttet inden for munden af den snævre flod, hvor vandet var så roligt som i en mølledam, beskyttet og dækket af sandbanker på alle sider. Kun en sømand kan helt forstå den fryd og glæde, det giver at komme fra en pålandsstorm og ind i en sikker havn. Den følelse, som bevidstheden om at være i sikkerhed giver – i modsætning til at være udsat for uvejret og stormens rasen – er helt ubeskrivelig.

Tidligt næste morgen blev skibet bragt op til Vollerwiek og opankret på floden. Denne plads ligger omkring fem mil nedefor Tønningen. I følge mine ordrer fra Baring, Brothers & Co. ansatte jeg hr. Peter Todson der fra stedet som handelsagent. Der var allerede mange amerikanske skibe – jeg tror fyrre-halvtreds stykker. Tønningen er en lille og ubetydelig by omkring halvfjerds mil fra Hamburg, og den var kun kommet ind i billedet på grund af de mange restriktioner, som England og Frankrig lagde på handelen. Ved denne tid handlede begge disse nationer ud fra ønsket om at tvinge alle andre til at tage del i



*Tønningen fra søsiden.
Xylografi ca. 1860. KB.*

deres stridigheder uden at ville tillade, at nogen forblev neutrale. Disse besværlige indskrænkninger ledte den fredelige handel ud af sin naturlige og regulære kanaler og over til små fiskerbyer ved de store kongerigers og staters grænser.

I overensstemmelse med min reder, Archibald Gracies ordrer skrev jeg til firmaet Hope & Co. i Amsterdam og til firmaet Parish & Co. i Hamburg for at fortælle dem, at jeg var ankommet, og at jeg afventede deres ordrer om, hvad der skulle ske med ladningen. Som svar på mine breve skrev hr. Parish, at jeg skulle udlodse tobakken, og at hr. Todson skulle lade den sende til Hamburg. Jeg begyndte straks at losse, og da det var gjort, overlod jeg kommandoen til første styrmand og tog selv sammen med seks andre passagerer i vogn til Hamburg. Vi rejste gennem det danske Holsten i vogne uden fjedre og brugte postheste hele vejen. Vejene var mange steder meget dårlige, og vi blev følgelig rystet igennem alt hvad hjertet kunne begære. Postillionerne er nogle sløve og dovne tobenede dyr, der triller afsted med den langsomme fart af fire engelske mil i timen. De er alle forhærdede rygere, og man ser dem aldrig uden med piben i munden.

Landet er af moderat højde, ret bakket og gennengående ganske veldyrket. Vi kom igennem adskillige byer og større landsbyer. Herbergerne og kroerne i byerne langs vejen var rimeligt velholdte og deres priser fornuftige. Indbyggerne i Holsten er af en stout og vel udseende mennesketype med lyst hår og blå øjne, og jeg ville tro, at det i al almindelighed er et både dydigt og flittigt folk. Størstedelen af dem er landbrugere, der også opdrætter store mængder af kvæg og heste, som bliver solgt i de tilstødende lande. Vi forlod Tønningen ved middagstid, rejste hele natten og nåede Hamburg den næste morgen.

Jeg blev høfligt modtaget af d'herrer Parish & Co. og følte

mig snart hjemme i denne tiltalende by. Disse herrer bekræftede personligt, hvad de allerede havde skrevet til mig, nemlig at Mr. Gracies ordre til dem var, at tobakken skulle overlades dem for at blive solgt i Hamburg, og at provenuet skulle remitteres til London for Mr. Gracies regning. Skibet skulle derefter ballastes med sand og hurtigst muligt returnere til New York.

I Hamburg fik kaptajn Coggeshall også afsat sin egen føring, nemlig ti fade tobak, til en særdeles fordelagtig pris, så han vurderede, at hans reder måtte have tjent sig en formue.

Vel hjemme i Staterne blev *Virginia* solgt, og da Mr. Gracie ikke umiddelbart manglede en fører til et af sine øvrige skibe, blev kaptajn Coggeshall ansat i firmaet Isaac Moses & Son og fik dette firmas skonnert *Eliza* at føre.

Efter endnu en rejse til Tønningen, der forløb uden større begivenheder, fik Coggeshall i august ordre til i New York at laste havanasukker, kaffe, rum o. a. til Nordeuropa.

Den 1. oktober 1810 fik *Eliza* landkending af Norge, og herfra giver vi igen Coggeshall ordet.

Så land den næste dag, ca. 35 mil sydvest for Skagen i Jylland; havde ved middag Skagen Fyr i SV og i 6 mils afstand. Fik næste dag kending af Vinga i OSO, afstand 6 mil. Klokken 6 om aftenen mindskedes sejl, da det var for sent at gå i havn. Holdt gående hele natten. Den 4. oktober kl. ni fik vi lods og ankrede kl. 10 i Göteborgs havn, omkring 12 mil fra byen. Ud for havnen havde vi bemærket, at vort ror ikke var i orden, men bevægede sig meget trægt. Efter at have ankret, undersøgte vi roret og fandt, at en af kobberortappene var brækket. Jeg følte mig meget heldig ved overhovedet at have nået havn uden at have mistet roret. Vi fik snart besøg af karantæne-båden, og skønt alt var vel om bord, fik vi besked på umiddelbart at fortsætte til karantænestationen og blive der, til vi fik yderligere ordrer. Karantænen viste sig at være en lille hyggelig havn med fire favne vand og næsten helt omgivet af høje klipper.

Den næste dag fik vi igen besøg af karantænebåden, der hævdede karantænen efter et døgn's tilbageholdelse. Jeg skrev derpå til Mr. Moses, der nu opholdt sig i København, og til firmaet Parish & Co. i Hamburg for at meddele, at jeg var ankommet og afventede deres ordrer om, hvortil jeg skulle fortsætte. Jeg besluttede endvidere at lade skonnerten forblive i karantænehavnen, indtil jeg havde fået roret repareret. Til den ende riggede jeg roret af og fik en ny pind fremstillet i Göteborg. Da roret var repareret og klart, skiftede jeg så meget af lasten fra agter til for, så jeg blev i stand til at få roret på plads uden at skulle udlosse skonnerten. Da jeg derefter fortsatte til Göteborgs inder-

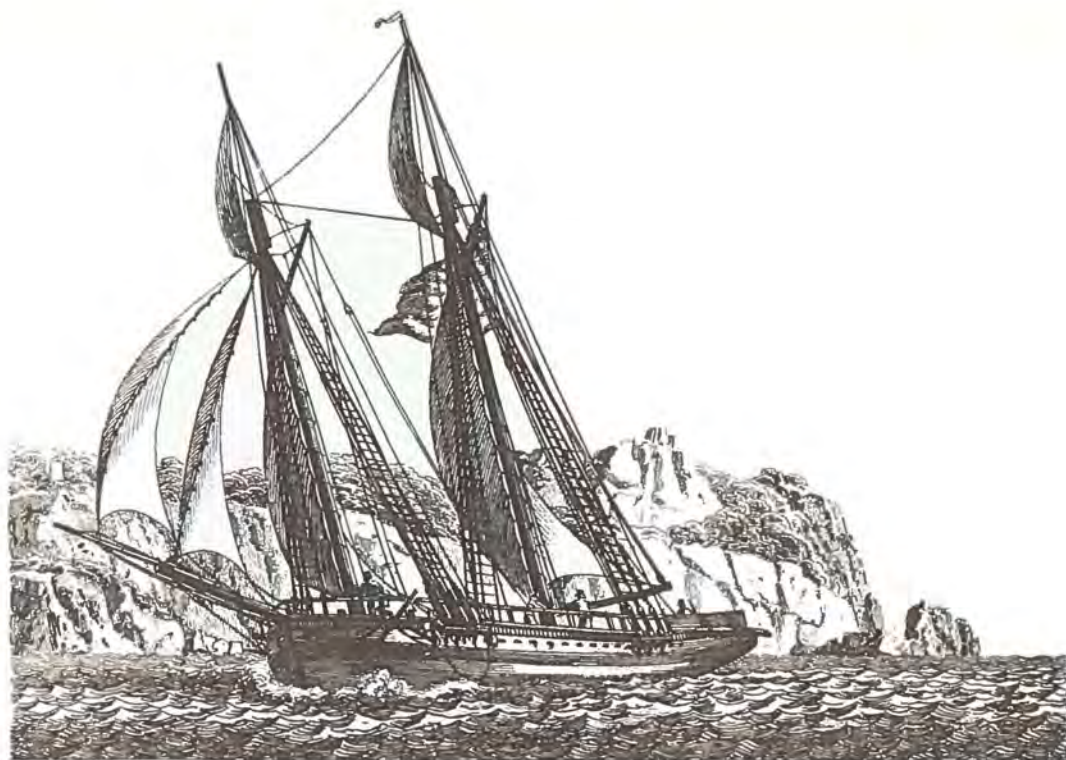
havn, seks mil fra selve byen, lå der adskillige engelske linieskibe, fregatter og korvetter. Dagligt ankom mange handelsskibe af forskellig nationalitet til dette samlingssted for derfra at fortsætte ind i Kattegat og Østersøen. Flagskibet i havnen var *Victory*, admiral Sir James Saumarez. Handelsskibene havde samlet sig gennem flere uger, og da dette var sæsonens sidste konvoj ind i Østersøen, var der et meget stort antal af alle mulige typer, jeg tror i alt mindst seks hundrede skibe. Denne store flåde bestod af nominelt neutrale skibe, der sejlede under de forskellige flag fra næsten alle tyske småstater, og deres ladninger blev udgivet for at være de pågældende staters ejendom, men i virkeligheden var de fleste engelsk ejendom, dækket af disse forskellige landes flag ved hjælp af fingerede eller forfalskede papirer. Man fortalte mig ved denne tid, at det i London var en helt dagligdags foreteelse at fremstille falske skibs- og ladningspapirer, at et komplet sæt kunne fås for 10 guineas, og at de var så godt eftergjort, at det var meget svært at opdage.

Her overspringes nogle yderligere moralske betragtninger over Frankrigs og Englands optræden og handelens vilkår.

Få dage før vi sejlede fra Göteborg fik kaptajnerne på alle de neutrale skibe ordre om at melde sig om bord på flagskibet for at få sejlorder og instruktion om, hvordan der skulle sejles i konvojen. De fik så dér meddelt signalerne, så de kunne følge sejlorderne. Blandt kaptajnerne var adskillige amerikanere, der kom for at få deres skriftlige instruktioner. Da de henvendte sig til skibets næstkommanderende og fortalte, at de var amerikanere, sagde han uhøfligt: »Det er ikke så lidt frækt at vende sig til os for beskyttelse, når deres land samtidig behandler den britiske nation med uforskammet barbari – nægter os brugen af Deres havne og ofte nægter vore krigsskibe vand og proviant.« Efter denne tirade gav han dem deres papirer og overlod dem til sig selv uden det sædvanlige ceremoniel med at se dem vel fra borde.

Da jeg hørte dette af mine landsmænd, besluttede jeg at lade være med at bede om ordrer. Da jeg havde en hurtigt sejlede skonnert vidste jeg, at jeg kunne vælge min egen plads i konvojen, og jeg kunne trods alt ikke forestille mig, at de ville være så store barbarer, at de ligefrem ville jage mig væk. Jeg tog derfor ansvaret og sejlede med de øvrige uden så meget som en stump papir.

Vi afgik den 24. oktober om morgenen for via Storebælt at gå til Karlshamn. På dette tidspunkt var England og Danmark i krig, hvilket forhindrede englænderne i at gå igennem sundet



Dessiné et gravé par Baugean

Pilotboat, lille amerikansk fartøj. Kobberstik af Jean-Jerome Baugean, ca. 1816. Udsnit.

ved Helsingør og København. De var derfor tvunget til at gå gennem farvandet mellem Sjælland og Fyn, der kaldes Storebælt. Det er et klippefuldt (!) og farligt farvand, der ikke er så bredt, at et stort antal skibe kan krydse samtidigt igennem, så når som helst vinden var imod, ankrede hele konvojen omgående op, uanset vanddyben eller hvor klippefyldt havbunden var. Den dag, vi gik fra Göteborg, havde vi en nordøstlig brise og klart, smukt vejr. Ved middag havde vi Nidingen fyr i SSO, afstand 8 mil. Den følgende dag, den 25. oktober, var vinden stadig let og vejret klart. Klokken otte om morgenen var Anholt i SSV, 15 mil borte.

Skonnerten *Eliza*, der var bygget som et lods fartøj, sejlede bemærkelsesværdigt hurtigt, hvilket satte mig i stand til at sejle foran konvojen, dvs. foran de øvrige skibe med undtagelse af flagskibet *St. George* på 74 kanoner. Dette skib ledte konvojen, og det var naturligvis ikke tilladt noget handelsskib at sejle foran admiralen. Jeg plejede tit at hygge mig med at snakke med de amerikanske skibe – der var en otte-ti stykker – og efter at have passeret handelsskibene gav jeg alle sejl op undtagen topsejlet, og med denne meget ringe sejlføring havde jeg ingen vanskelighed med at holde trit med konvojen. Om natten var den stående ordre for de forreste skibe at reducere sejl og holde tæt sammen.

Ind imellem fik en af fregatterne ordre til at tage et særlig langsomt skib på slæb for at få det op midt i konvojen. Den sædvanlige sejlorden var et lineskib i tête, en eller to fregatter agterude og en korvet og en à to brigger til at beskytte de yderste skibe, der var nærmest land. På trods af alle disse forholdsregler lykkedes det alligevel af og til de danske både at afskære et enligt skib, der var kommet for langt udenfor konvojen.

En morgen kom en kanonbåd ud for en lille havn på sjællandskysten og havde held til at afskære en brig, der havde vovet sig lidt for nær til kysten. Flagskibet drejede umiddelbart til for at beskytte briggen. For at kunne kigge nærmere på skyderiet løb jeg min lille skonneret tæt op til 74'eren *St. George's* agterskib. De tapre danskeres vovemod betog mig dybt, ligeledes at se deres tilsyneladende ligegyldighed over for kanonkugler. *St. George* måtte fyre seks eller otte skud, før kanonbåden kunne formås til at falde af og opgive jagten. Men skønt skuddene slog ned tæt omkring båden, var der til min overraskelse ingen, der ramte. Da 74'eren kom for nær, tog disse tapre folk til årene og roede i havn. Det morede mig tit at se, hvordan handelsskibene flokkedes ved skumringen, de mindede mig om en flok kyllinger, der søger sammen omkring hønen for at blive beskyttet. Om natten plejede vi at ankre i en klynge for at beskytte os mod kapere og kanonbåde fra havnene på begge sider af Storebælt.

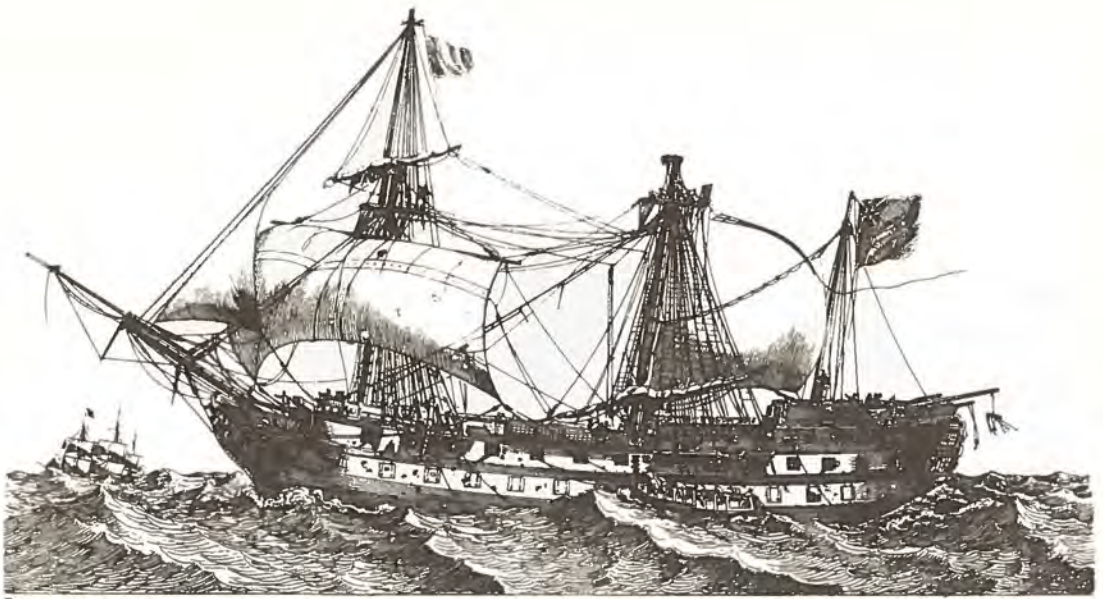
Fra den 25. til den 27. forblev det et smukt vejr med østlig brise. Vi plejede at ankre ved sekstiden om aftenen og blive liggende til daggry – normalt på 10 til 15 favne vand og med den jyske kyst (!) i pejling fra NV til VSV i en afstand af 8 mil. Fra den 27. til den 29. lå vi til ankers det meste af tiden, da vinden var lige i næsen. Den 29. klokken seks om morgenen fik hele konvojen ordre til at lette; det blæste stærkt på det tidspunkt og søen var høj, og med så mange skibe omkring mig fandt jeg det umuligt at få ankret hjem uden at drive det ind i et af de andre skibe, så vi var nødt til at kappe ankertovet, hvorved vi mistede ikke bare ankret men også størstedelen af tovet. Mange andre skibe var i en tilsvarende situation og måtte kappe deres ankre for at holde trit med konvojen. Jeg tror, uden mindste overdrivelse, at jeg passerede over 50 ankerbøjer, der markerede efterladte ankre og tove. Den 30. fik vi en frisk brise af NV med hagl- og snebyger, klokken fem om eftermiddagen ankrede vi på 15 favne vand, hvor vi blev liggende hele natten. Den 31. fik vi svag NV-lig vind og klart vejr. Ved middag samme dag pejlede vi østsiden af Femern i SV i en afstand af seks mil; da vi ankrede for natten, var vi kun kommet 15 mil frem i løbet af hele dagen. Den 1. november nåede vi igennem bæltet, og jeg forlod konvojen og satte kurs mod Karlshamn.

Efter en besværlig rejse med dårligt vejr nåede *Eliza* den 6. november om eftermiddagen frem til Karlshamn, hvor der lå en engelsk 74'er og to fregatter til ankers.

Den nyligt valgte konge af Sverige, Bernadotte, var ventet til Stockholm, hvad dag det skulle være. Men da det var usikkert, hvilken politik han ville vælge i det store opgør mellem England og Frankrig, havde situationen skabt forviklinger mellem England og Sverige, og skønt der ikke ligefrem var krigstilstand, var der heller ikke rigtigt fred. De engelske krigsskibe holdt sig i Sverige i yderhavnene og havde kun lidt samkvem med byer og stæder. Medens vi lå her, gik officererne fra de engelske krigsskibe tit i land i civil og gav sig ud for at være amerikanske kaptajner og supercargoer.

Karlshamn er en lille by på omkring 4000 indbyggere, den har to kirker, et hospital og flere manufakturer, hvor der væves sejldug og fremstilles trævarer. Hovedeksporten er tømmer, fyrretræsbrædder, beg og tjære. Om eftermiddagen på ankomstdagen, den 6. november, tog jeg ind til byen med en båd fra land, afleverede min introduktionsskrivelse til firmaet William Schmid & Co., et af de betydeligere handelshuse på stedet, og spurgte efter brev fra Mr. Moses, men der var intet. Jeg prøvede også at få fat i et kabeltov og et anker til *Eliza*, men kunne ikke finde noget i passende dimensioner dér i byen. Da jeg kom tilbage samme dags aften, fandt jeg, at hele besætningen, bortset fra styrmanden og hovmesteren, var blevet fjernet fra skonnernten og sendt om bord i den engelske 74'er. Dette skib havde sendt en kadet og ti mand, der havde beslåglagt min skonnernt. De havde også taget min journal og alle de papirer, de havde kunnet finde, og de sagde, at skib og ladning ville tilfalde dem som god prise. Jeg blev naturligvis både ophidset og rasende over en så vilkårlig fremgangsmåde og gav meget tydeligt udtryk for min vrede over for kadetten, der imidlertid viste sig som en pæn ung herre. Han var mild og fattet og sagde, at han håbede, at jeg ikke ville bebrejde ham noget, da det jo ikke var hans fejl. Han handlede kun, som pligten bød, ved at adlyde sine foresatte. Jeg indså, at han havde ret, og bad ham straks om at undskylde mine opfarende udtalelser. Efter således at være kommet på talefod, sagde han, at det var for sent at henvende sig til skibschefen den aften, for klokken allerede var otte, og denne var gået om bord i en af fregatterne for at spille kort, så det var bedre at vente med at opsøge ham til den følgende morgen.

Så den næste morgen klokken ni gik jeg om bord i 74'eren, men fik at vide, at skibschefen var ved at spise morgenmad. Jeg ventede en time og sendte så igen besked om, at jeg ønskede at tale et par ord med ham. Denne gang blev der svaret, at han var



Dessiné et gravé par Baugean

Engelsk 74-kanoners skib, der har mistet styringen efter et søslag. Kobberstik af Jean-Jerome Baugean, ca. 1816.

ved at gøre toilette og ikke kunne tage imod. Klokken elleve så jeg denne personage komme ud af kahytten og gå forefter, tilsyneladende uden at ænse nogen. Jeg var fast besluttet på at tale med ham, trådte derfor frem og fortalte ham uden større omsvøb, at mit skib var beslaglagt på hans ordre og at jeg ville være ham forbunden, hvis han ville have den godhed at forklare mig grunden hertil. Hertil bemærkede han: »Så går jeg ud fra, at De er kaptajn på den skonnert, der kom i havn i går?«. Til mit bekræftende svar sagde han: »Jeg har ikke selv tid til at beskæftige mig med grunden til beslaglæggelsen, men har udpeget to af mine officerer til at gennemgå Deres sag«.

Herpå fortsatte han forefter og overlod til mig at finde de to herrer, der var udpeget til at prøve lovligheden af min rejse. Efter at have ventet på dækket i omkring en time, blev jeg kaldt ned i messen, hvor jeg fandt intendanten og en af løjtnanterne i færd med at gennemgå min journal og krydsforhøre mine folk om rejsen, helt fra vi sejlede fra New York til vi ankom til Karlshamn.

Efter at have gjort sig færdig med søfolkene begyndte de med mig. Jeg fortalte dem, at min historie var kort og ikke behøvedes at fremføres af nogen sagfører. At jeg var amerikaner, at skib og ladning var amerikansk ejendom, at jeg var kommet i en engelsk konvoj gennem Storebælt, at jeg havde forladt samme og var anløbet Karlshamn for at få post, yderligere at min ladning var kostbar, at det på grund af det sene tidspunkt på året var mig særdeles magtpåliggende at komme videre, og at jeg ville sejle i samme øjeblik, de frigav skib og ladning. Men hvis de på den anden side ikke straks gav mig skonnerten tilbage, ville jeg umid-

delbart overlade dem skib og ladning og tage til Karlshamn og dér lade notere protest over deres ulovlige fremgangsmåde. De to alvorlige afhørere trak sig derpå tilbage til kahytten, og efter en lang konsultation vendte de tilbage og meddelte, at deres chef havde besluttet at frigive mit skib, havde givet ordre om at tilbagekalde kadetten og matroserne og hermed gav mig tilladelse til at sejle, når jeg fandt det belejligt. Så efter at være blevet opholdt en hel nat og en hel dag uden bitterste anledning fik jeg allernådigst lov til at fortsætte min rejse. Jeg skønner det unødvendigt at føje mange kommentarer til den behandling, jeg fik af skibschefen på denne 74'er, som, under dække af en smule autoritet, på denne tid tvang os stakkels koffardikaptajner til at underkaste os næsten enhver form for ydmygelser uden mulighed for at gøre gengæld. Jeg har blot givet en enkel fremstilling af begivenhederne og vil overlade til mine landsmænd og til alle andre neutrale lande selv at dømme om sømmeligheden i en sådan egenmægtig fremgangsmåde.

Efter disse hændelser lader vi kaptajn Coggeshall sejle videre for sig selv. Han fortsatte til Riga, hvor han overvintrede og returnerede det følgende forår til New York.

Oversættelse: Ole Ventegodt.

Kapere og kanonbåde

Begivenheder i og ud for Dragør 1807–1814

Begrebet »Englandskrigene« leder tanken hen på begivenheder som slaget på Rheden og ved Sjællands Odde og dermed på navne som Olfert Fischer, Willemoes m. fl. Helte og disses gerninger, som findes beskrevet i ethvert værk om perioden. De succesrige lokale kaperførere har ligeledes fået deres plads i historien. Derimod eksisterer der kun få kilder vedrørende de søfolk, der sejlede med brænde og proviant, fiskernes og kystboernes forhold fra samme periode, ligesom beretninger fra de, der endte i »Prisonen«, er sparsomme.

Fra søværnets mindesmærker i Dragør kommune ved vi, at perioden ikke er gået sporeløst hen over lokalsamfundet, men de nærmere omstændigheder herved er ikke oplyst. Jeg har derfor fundet det formålstjenligt, at undersøge begivenheder i og ud for Dragør i en nærmere afgrænset periode indenfor Engelskrigene: *Kanonbådskrigen* 1807–1814.

De engelske kommer

I november 1806 udstedte den franske kejser Napoleon I dekretet om fastlandsspærringen, hvorved enhver handel og økonomisk forbindelse med England blev forbudt såvel for Frankrig som for de fransk besatte områder. Englands svar herpå var kabinetsordren af januar 1807. I følge denne blev det forbudt neutrale lande – heriblandt Danmark – at føre handel mellem fjendtlige havne. I begyndelsen stagnerede handelen ikke så meget, som man kunne forvente. Dog, i takt med englændernes nye besættelser bl. a. af Elben, blev handelssamkvemmet til søs i nogen grad indskrænket for Danmarks vedkommende. Dertil kom, at Sverige i 1805 var indtrådt i krigen som Englands allierede. I juli 1807 sluttede Frankrig og Rusland fred, en fred, der udmøntede sig i en fælles fransk-russisk front mod England.

Omtrent samtidigt var den engelske udenrigsminister Canning via sin gesandt i København blevet underrettet om, at den dansk-norske flåde var i færd med at opruste. Dette var et rygte, der intet hold havde i virkeligheden. Flåden lå roligt i sit leje, på orlogsværftet foregik intet ekstraordinært, og antallet af indkaldte gav ingen anledning til frygt. Da Frankrig ikke længere havde nogen flåde, det havde den legendariske Nelson sørget for

ved Trafalgar 1805, har Canning uden tvivl opfattet denne danskeres formodede oprustning til søs som en håndsækning til Frankrig og Rusland og dermed som en yderligere trussel mod England, thi den 18. juli 1807 gav han ordre til, at en større flåde øjeblikkelig skulle klargøres og afsejle med destination: Danmark. Det bør her indskydes, at Danmark på dette tidspunkt var en af verdens stærke flådenationer, så Cannings frygt var ikke ubegrundet, såfremt rygten havde talt sandt. I begyndelsen af august passerede 24 engelske linieskibe, 22 mindre skibe samt adskillige troppetransportfartøjer Kronborg på vej ind i Sundet.¹

Kronprinsen – den senere Frederik VI – der regerede i sin syge faders sted, befandt sig for det meste i Kiel. Grundet diplomatiske kommunikationsvanskeligheder lykkedes det ikke at rede de spegede tråde ud i tide. Den 16. august gik englænderne i land ved Vedbæk og marcherede til residensstaden, som de belejrede. Den 21. august offentliggjordes da den danske krigserklæring fra Kiel: »... så bekendtgjordes det herved, at fra nu af anses krigen for brudt ud mellem begge vore monarkier og England, og enhver mand i landet opfordres til at gribe til våben imod disse voldsmænd. Der gøres straks beslag på alle engelske skibe og al engelsk ejendom og varer i hele landet uden hensyn til, hvem slige måtte tilhøre. Da enhver engelskmand er landets fjende, så belægges de med arrest, indtil de kan blive udsendte af landet. De militære af denne nation, som måtte findes, anses som krigsfanger. Alle militære og civile pålægges det at udføre dette med den største strengthed, og ethvert engelsk skib, som lader sig se, skydes på, er en selvfølge ...«

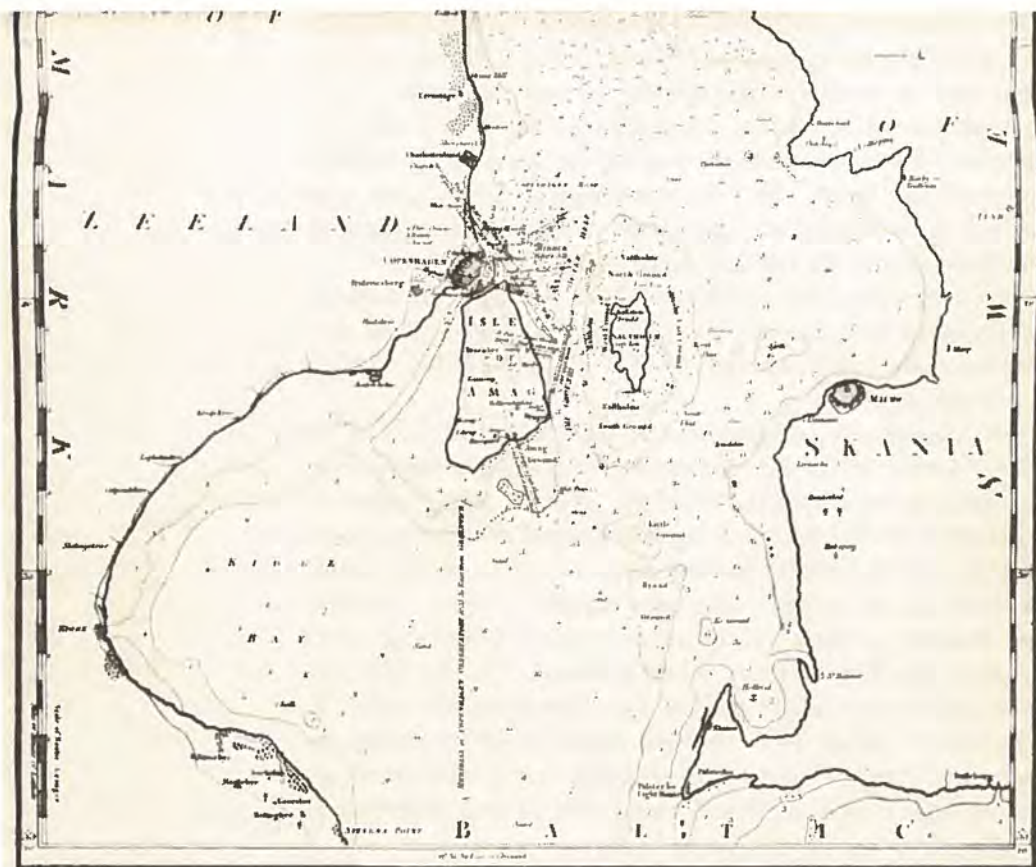
Dragør fik allerede den 31. august 1807 krigen at mærke. En engelsk fregat angreb byen mellem kl. 24 og 1 om morgenen. Denne begivenhed gengives således i kirkebogen: »Almisselem Pieter Jansen Slagter 34 år, blev skudt med en 18 punds kanon kugle, som en engelsk krigsfregat ved et angreb på Dragør by gjorde den 31. august imellem kl. 12 til 1 om morgenen, han var blevet sit syn berøvet i kopperne, havde selv øvet sig i at gøre humle og lappe skoe, han stod i stuen ved sengen, da kuglen kom og slog ham bagdelen af hovedet i stykker.«

Københavns belejring og flådens ran

Den engelske anfører general Cathcart opfordrede gentagne gange København til at overgive sig og udlevere flåden, men forgæves. Nok var Københavns befæstning ikke tidssvarende, den var i nogenlunde samme forfatning som 100 år før, men borgernes forsvarsvilje var urokkelig.

Cathcart greb da til at bombardere byen hver aften og nat fra den 2. september til den 5. september op ad formiddagen. De mange øjenvindeskildringer dels i skrift dels i billeder giver et

1. Vibæk, Jens, »Politikens Danmarks Historie« (PDH), bd. 10, København 1978, s. 265.



Udsnit af »Chart of the Straits between Denmark and Sweden«, udgivet i London 1801 efter opmålinger af C. C. Lous og J. Nordenfkar.

levende indtryk af de rædsler, de københavnske borgere blev udsat for. Københavns kommandant, general Peymann, der var blevet såret under begivenhederne, blev gang på gang fra flere sider opfordret til at overgive byen, inden den blev totalt udslettet. Om eftermiddagen den 5. september sendte han derfor en parlamentar til Cathcart for at anmode om våbenstilstand. De engelske krav var imellemtiden blevet skærpet, nu fordredes den dansk-norske flåde udleveret som krigsbytte tillige med alt tilhørende materiel. Kapitulationen blev underskrevet den 7. september 1807. Kommandør Steen Bille, der havde kommandoen over sødefensionen, havde gjort klar til at sænke skibene, idet en opbrænding ville kunne få skæbnsvangre følger for byen. En kurér fra kronprinsen, løjtnant Steffensen, der medførte samme ordre, blev imidlertid taget til fange, og dette i forbindelse med kapitulationsbetingelsernes skarpheg gjorde, at planen om skibenes sænkning ikke kunne iværksættes.² Den 21. oktober 1807 stod den engelske admiral Gambier Sundet ud med den røvede danske flåde.

2. Teisen, J., »Kanonbåds-krigen 1807-1814« i »Flåden gennem 450 år«, København 1961, s. 91.

Meddelelsen om Københavns overgivelse og tabet af flåden blev givet Kronprinsen den 11. september. I harme herover fejdede han et engelsk allianceforslag til side og kastede sig i Napoleons arme. Et skridt, der skulle vise sig at være særdeles skæbnesvangert. Han ønskede med det samme at drage til Sjælland med hele hæren, der i det væsentlige stod i Holsten, men det lod sig nu engang ikke gøre. Den blev senere transporteret over Bælterne, der da vrimlede med engelske skibe.

Peymann måtte bøde hårdt. Han blev stillet for en krigsret, der fradømte ham ære, liv og gods, en dom, der – da Kronprinsens raseri havde lagt sig – blev formildet til afsked i unåde og uden pension.

Det lykkedes ikke englænderne at sejle bort med alle flådens skibe i oktober 1807. Det var, som havde nogle af skibene deres egen mening om den sag: En del gik på grund langs kysten og blev brændt af eller fik lov at ligge vrøg med afkappede master. Skotpramme blev sænket på flere favne vand, medens en enkelt kanonbåd og en morterchalup blev fundet drivende i Sundet med bunden i vejret. Ved Saltholm fandt fregatterne »Sct. Thomas« og »Triton« deres sidste hvilested.³ Da det ikke lykkedes englænderne at bringe dem flot, brændte de disse den 5. november.⁴ I januar 1808 forsøgte nogle mænd fra Dragør at bjerge, hvad bjerges kunne af de sørgelige rester fra de 2 fregatter. Det kom til at koste dyrt. 7 mand satte livet til. Kirkebogen fortæller om deres død 12. januar 1808:

»Pieter Jansen Rasmus, forhenstående skipper fra Dragør, 53 år. Theis Theisen Juncker, styrmand fra Dragør, 36 år. Disse tvende mænd, svogre, var søndagen den 10. januar taget over til et strandet skib på Saltholm, hvor et stormende vejr påkom, som vedvarede til tirsdagen den 12. januar, vare gennem blødte af søen i flere timer og vare levende, da de nedsteg i bådene, men døde på hjemvejen.

Ole Jeppesen, matros, styrmand Jeppe Petersens søn fra Dragør, 20 år. Anders Martinsen Høierup fra Dragør, afgangne Martin Høierups søn, 29 år. Disse tvende unge mennesker havde også været på samme skib, som de tvende forrige, var af vand og kulde ganske omkommen. De kom levendes til Dragør, men døde snart efter deres hjemkomst.

Cresten Olsen, sømand og arbejdsmand fra København, 58 år. Var den 10. januar taget over til Saltholm for at bjerge af vrøget af det danske orlogsskib englænderne i oktober 1807 havde sat på strand og siden stukket ild på og afbrændt samme. Stormen viste sig den 10. og vedvarede til den 13. De øvrige kammerater nedslod sig i en båd og lod ham som død blive tilbage, siden blev han fundet af dragørerne og ført af dem til Dragør. Hans enke og datter var nærværende ved begravelsen.

3. Garde, H. G., »Efterretninger om den danske og norske Sømagt«, København 1835.

Wandel, C. F. mener i »Søkrigen i de dansk-norske farvande«, København 1915, s. 20, at der er tale om fregatterne *Thetis* og *Triton*, men det holder ikke stik, eftersom *Thetis* blev hugget op i 1805/06.

4. Wandel, s. 20.

Mogens Pedersen Junker, Peder Theisen Junkers søn fra Dragør, 26 år. Peder Theisen Junker, skibstømrer fra Dragør, 47 år. Fader og søn blev ved ... til disse ulykkelige, der var på Saltholm. Man fandt dem den 20. januar liggende i båden i en krog. Båden var fuld af vand.«

Status ved krigsudbruddet

Nok var alle magasiner fulde af indførte varer, men de kunne ikke holde evigt. Orlogsflåden var væk og koffardifarten indskrænket til Østersøen, hvor skibene var i stadig fare for at blive opbragt af engelske fartøjer, der var stationerede overalt i de danske farvande. De store handelskompagniers skibe i oversøisk fart blev taget som priser af englænderne. Vore oversøiske kolonier måtte ligeledes kapitulere efter en hurtig besættelse. Da Danmark nu var Englands modstander, var det dansk-norske monarki samtidig blevet Frankrigs allierede, og kronprinsen gik helhjertet ind for Napoleons forsøg på at knuse England økonomisk.

Admiralitetets forholdsregler

Marinen styredes af Admiralitets- og Commissariats Collegiet, i daglig tale kaldet Admiralitetet. Dette bestod i 1807 af Kronprinsen, to militære deputerede samt to civile deputerede.

Det tog ikke mange øjeblikke for Admiralitetet at konstatere, at der hverken var tid eller penge til at bygge store skibe. Der var kun én vej: At opruste efter bedste evne.

For at sikre flåden det nødvendige tømmer, blev det den 23. november forbudt at udføre egetræ og egetømmer. Den 30. november samme år blev det endvidere forbudt at sælge egetræ og egetømmer, der kunne anvendes til skibsbygning uden Admiralitetets samtykke. Den 13. december 1807 gik man så vidt som til at forbyde brugen af egetræskister »til hvilket lig, det end måtte være«. Koffardiskibene blev ombygget til krigsskibe, og der blev bygget kanonbåde samt andre fartøjstyper bl. a. til specialbrug i Norge eller ved Købehavns sødefension f. eks. luggere, morterchalupper, skøtpramme og flådebatterier. Af disse var kanonbådene langt de vigtigste. Disse små, sorttjærede både – af englænderne kaldet »fattigmandsvåben«, var i kraft af deres indsats under krigen 1807–14 af så stor betydning, at denne med berettigelse kaldes »kanonbådskrigen«.

Kanonbåde

De i denne krig benyttede kanonbåde var en videreudvikling af de både, som bl. a. deltog i slaget på Rheden i 1801. De var konstruerede efter den svenske fabriksmester Chapman's princip og



C. W. Eckersberg: Kanonchalup, sepia. Orlogsmuseet.

omfattede 2 klasser: En større kaldet »kanonchalupper« og en mindre benævnt »kanonjoller«.

Kanonchaluppen. Denne havde en længde på 20 m, en bredde af 5 m og en dybtgang på ca. 2 m. Den var armeret med 2 stk. 24 pundinge kanoner – en for og en agter – som kun kunne skyde over stævnene. man måtte således sigte ved at manøvrere med selve bådene. Den var forsynet med 2 master, men dens egentlige drivkraft var dens 30 årer. Sejlene blev kun benyttet under gunstige vindforhold. Under kamp blev masterne lagt ned (jfr. ill.). Besætningen talte mellem 60–70 mand.

I takt med krigen undergik kanonchaluppen en udvikling. Da den blev anvendt til konvoyering af handelsskibe, øgedes dens sejlføring, ligesom de ublide årstider, på hvilke den ikke tidligere havde været anvendt, medførte nødvendigheden af at give den et fast dæk. Den første kanonbåd med fast lugedæk, »Prøven« blev søsat i 1811. Forsøget faldt så heldigt ud, at der for fremtiden kun byggedes kanonchalupper med fast dæk.⁵

Kanonjollen. Denne var ca. halvt så stor som chaluppen. Den var armeret med en enkelt 4 pd. houbitz for. Den var forsynet med sprydsejl og 18 årer. Besætningen bestod af 24–30 mand.

Da det ved diverse træfninger havde vist sig uheldigt, at kanonbådene ingen sideskyts havde, fik Holmen den 6. juni 1809 ordre til, at alle kanonbåde blev forsynet med 2 houbitzer.⁶

For at skaffe penge til skibsbygningen iværksattes en landsomfattende indsamling, til hvilken alle bidrog efter bedste evne. På de offentlige lister over indkomne bidrag deltager alle sociale lag. Bidragene vekslede mellem rede penge, obligationer, arvesmykker, tallerkener, sølvtøj etc. I hele perioden indkom ca.

5. Wandel, s. 3.

6. Wandel, s. 3.



16-skilling med kongens navnetræk og inskriptionen »Frivilligt offer for Fædrelandet« præget i henhold til forordning af 1808. 1:1½. Den kgl. Mønt- og Medaillesamling.

700.000 rdl. Til minde herom prægedes iflg. forordningen af 24. december 1808 16-skilling stykker med monarkens navnetræk og inskriptionen: »Frivilligt offer for Fædrelandet«.

Besætningen

Af mangel på befarnе søfolk, hvervedes officererne fra handelsflåden. Benævnelsen »månedsløjtnant« blev ofte anvendt foran officerernes rang f. eks. månedsløjtnant og månedskaptajn, hvorved disse var at betragte som stabsofficerer. Månedsløjtnanterne optræder hyppigst som kanonbådschefer, idet bådene som regel optrådte 2 og 2 sammen – en peleton. Førerbåden var da under kommando af en fast officer, den anden af en månedsløjtnant. To peletoner udgjorde en division og 3 divisioner en bataillon under en kaptajnsløjtnants kommando. Kanonbådsdivisionerne blev fordelt rundt omkring i landet ved fjorde, havne og øer.

Deres vigtigste opgave var at beskytte kystfarten. Strækningen fra Smålandsfarvandet via Bøgestrømmen til København var især vigtig, thi det var ad denne vej, hovedstaden fik størstedelen af sit brænde. Brænde havde fået en øget betydning, efter at kulimporten fra England var stoppet. Indsejlingen til Bøgestrømmen var stærkt befæstet og derfor sikret mod englænderne, hvorimod farvandet fra Nyord til Kalveboderne og Drogden var forbundet med fare for fjendtlige overgreb. Derfor var der stationeret kanonbåde såvel nord som syd for Stevns, ligesom kanonbådene fra København – ofte stationeret ved Dragør – rakte en kraftig arm langt ned i Køge bugt. En enkelt dag, den 10.06. 1810, var 42 jagter på vej mellem Ulfshalen og Dragør, et tal, der viser denne søvejs store betydning.⁷

Signalsystem

For yderligere at sikre søvejen Ulfshalen og Dragør/Kalveboderne var der oprettet et signalsystem fra Køge til Ulfshalen med mellemstationer ved Maglehøj, Mandehoved, Højerup og Strandgårds Batteri ved Vindbyholdt. Et blå flag betød, at der ikke var nogen fjender i sigte, hvorfor man trygt kunne sejle ud, men vel at mærke ikke længere, end man til stadighed var beskyttet af batteriernes skyts. Et hvidt flag betød, at der var danske skibe undervejs, hvorfor kanonbådene skulle gå ud for at give konvoy.

Lodsning

Samtidig med at adgangen til de danske farvande skulle formenes fjenden, måtte vore egne fartøjer sikres fri og uhindret passage. Generelt blev farvandene afmærket når fjenden drog bort for vinteren, og afmærkningen atter inddraget, når han viste sig om foråret. Da dertil kom, at samtidens søkort var

7. Wandel, s. 260.

yderst mangelfulde og opmålingerne af sikkerhedshensyn blev holdt hemmelige helt op til 1837, hvor søkortene blev offentligt tilgængelige, var brugen af lodser et ubetinget krav.

Krigen 1807–14 var den sidste, hvori Dragør lodserne deltog aktivt ombord på flådens skibe, skytspramme, kanonbåde, i ro-flotillen m.v. I 1816 ophørte deres særlige forpligtelser overfor orlogsflåden.⁸

Der blev indført forbud mod lodsning af engelske skibe, hvorfor lodsoldermanden i Dragør Rasmus Sørensen Præst blev bebrejdet, at han den 4. oktober 1807 havde givet en engelsk fregat lods. Thi skønt fregatten havde sendt et armeret fartøj i land, blev dette af de overordnede myndigheder ikke anset som værende årsag nok. Først i tilfælde af at »voldsomheder skete«, måtte lodserne give efter.⁹ Der er ikke noget at sige til, at englænderne havde svært ved at give lodsene fra sig igen, når de endelig havde fået én ombord. Således måtte dragørlodsen Jens Jensen Præst finde sig i at være holdt ombord på et engelsk skib fra slutningen af august 1807 til 23. september samme år. Dette medførte, at Dragør lodserne i det hele taget vægrede sig for at lodse noget skib af frygt for at blive taget af englænderne.¹⁰

Overfor kaperfartøjerne var lodserne kun pligtige til at lodse i de indre farvande og kun så langt, at de til stadighed var under batteriernes beskyttelse. At gå med kapere på togt, måtte kun ske efter frivillig accord og da kun med oldermandens samtykke som f. eks. Hendrich Petersen og Jens Theisen Friis i 1813.¹¹

Dragørlodsen Peter Jacobsen Schmidt og slaget ved Sjællands Odde 22. marts 1808

18. marts 1808 blev Dragør lodsene Peter Jacobsen Schmidt sendt til Helsingør, hvor han skulle melde sig ombord på det eneste tilbageværende danske linieskib *Prins Christian Frederik*. Den 22. marts om aftenen mødtes »snekkerne« – det danske linieskib og 2 engelske linieskibe og 3 engelske fregatter – på havet. Udfaldet blev en sejr til englænderne. Den 25. marts 1808 blev overlodsen for sjællandske distrikt contreadmiral P. de Lövenørn underrettet om slagets gang. Han antog, at de 2 lodser – Peter Jacobsen Schmidt og Helsingørlodsen Lars Nielsen – der havde været med ombord, var omkomne tillige med størstedelen af mandskabet, hvorfor deres enker måtte søge Admiralitetet om pension.

Den 20. april 1808 kom imidlertid meldingen om, at begge lodserne var i live.¹²

Den 11. maj indvilligede Admiralitetet i at give Peter Jacobsen Schmidts hustru 5 rigsdaler om måneden i understøttelse, så længe hendes mand var i fangenskab. Peter Jacobsen Schmidt vendte hjem den 22. maj 1808. Han ansøgte Admiralitetet om en

8. Petersen, Gunvor, »Dragør Lodseri 1684–1984«, København 1984, s. 99.

9. Ordre og Correspondance Protocol for Dragøe Lodserie, 4. oktober 1807.

10. Gunvor, s. 99.

11. Gunvor, s. 95.

12. Ordre og Correspondance Protocol, 20. april 1808.



Batteriet syd for Dragør,
anlagt 1807, ses her på Viggo
Johansens maleri »Mod uroligt
Vejr«, 1897. Amagermuseet.

godtgørelse og fik bevilliget en 2. styrmandsgage som beløb sig til 14 rdl. om måneden samt 6 rdl. om måneden i kostpenge. Derudover fik han blot sine rejsepenge betalt, dvs. fra beløbet blev trukket de 10 rdl. hans hustru i mellemtiden havde oppebåret i understøttelse samt værdien af en skjorte, han havde fået udleveret ombord.

Den 23. november 1809 indstillede Lövenørn Peter Jacobsen Schmidt til det ny indstiftede Danebrogsmændenes hæderstegn, hvilket han modtog 3. februar 1810.¹³

Kystforsvaret

Ud over de regulære hærstyrker oprettedes den såkaldte »kystmilice« bestående af beboerne langs kysterne. Kystmilicens bestemmelse var blot at værgе egne arnesteder mod mindre landgangsforetagender, indtil hjælpen nåede frem fra nærmeste garnison.

Også Amager havde sin kystmilice. Kommandørkaptajn F. C. Fisker, der var højstkommanderende over »Amagers nationalarmé og Kystmilice«, boede i Dragør. Hans næstkommanderende var strandrideren i Dragør, major Moldrup. Nicolaisen beretter: »Til denne »Nationalarmé« sluttede sig mange frivillige, der hverken havde mundering eller våben, udover hvad de selv skaffede sig, en landse eller et spyd. Man lavede sig vagthuse af tang og jord langs stranden. Og når majoren på sin hvide hest holdt øvelser med Nationalarméen, samledes befolkningen og fik sig en billig morskab«.¹⁴

Til støtte for kystforsvaret anlagdes en mængde fæstningsværker og skanser rundt om i landet. Ved Dragør blev der anlagt

13. Gunvor, s. 95.

14. Nicolaisen, Chr.,
»Amagers Historie«, bd. II,
København 1982, s. 269.

3 batterier, 2 nord for byen og et syd for denne. I modsætning til i dag, hvor disse græsklædte skanserester glæder folk og fæ, var det forbudt alle undtagen kystmilicen at opholde sig på disse højder for således at forebygge, at der ikke af slettænkende mennesker skulle signaleres med fjenden.

Under kamphandlingerne til søs, skete det af og til, at fartøjer måtte søge ind under beskyttelse af batteriernes kanoner. I særlige tilfælde måtte fartøjerne sejles op på stranden, hvor landmilitæret eventuelt kunne gå til assistance.

Den gamle havnefoged Peter Petersen Pouls fortæller

»Om foråret 1810 tog jeg employ som kok med en galease, som ejedes og førtes af skipper Isbrandt Corneliussen her fra byen, på en rejse til Vejle efter brænde. Efter en lang omsejling gennem Lillebælt både på hen- og tilbagerejsen kom vi endelig til Grønsund, hvor vi i nogle dage, da der fra Møens Klint gaves signal, at der var fjendtlige skibe at se, da måtte opholde os. Endelig en aften var der ingen sådanne skibe at se og vi tillige med 4 andre skibe lettede da og sejlede ud på Grønsund. Vinden var østlig, altså imod. Vi krydsede hele natten uden at komme ret langt. Om morgenen så vi en engelsk fregat, som krydsede efter os (uden for Hestehovedet på Falster) og da den havde afskåret os fra at vende tilbage, måtte vi tillige med min onkel Jørgen Olsen Jans med sin galease og en i Horsens hjemmehørende galease for at undgå at blive taget til prise af engelskmanden, landsætte de 3 nævnte fartøjer på Møens strand, hvor de 2 i Dragør hjemmehørende fartøjer blev tilintetgjort, min onkels skib med ild, som han selv påsatte, og vort fartøj blev aldeles sønderslået i en pålandsstorm. Besætningen rejste over land til København.«

Forordninger

En lang række forordninger skulle sikre beboerne langs kysterne på forskellig vis. Skibe, der lå i havn eller til ankers, skulle enten have bevæbnet vagt ombord eller lade sejl, ror og årer opbevare i land. Hvert skib skulle desuden være forsynet med bundpropper således, at det straks kunne bringes til at synke, såfremt det var i fare for at blive opbragt. Fiskerne måtte ikke fiske længere fra kysten, end at de kunne nå ind, når der var fjender i farvandet. Dertil kom, at beboerne langs kysterne ikke måtte have lys i de stuer, hvis vinduer vendte ud mod søen, såfremt disse ikke var forsynet med tætsluttende skodder. Glemte man disse påbud var straffen i gentagelsestilfælde op til ½ års forbedringshus.

Peter Petersen Pouls (1793–1885). Havnefoged i Dragør 1833–1877. Dragør lokalhistoriske arkiv.



Søens hvepse

Søhandelen var ødelagt, orlogsflåden udleveret og størstedelen af de danske søfolk dermed arbejdsløse. Gennem de danske farvande sejlede en mængde fartøjer, der dels handlede på Østersøen dels bragte forsyninger til den engelske flåde. Da vi var i alliance med Frankrig, kunne stort set alle skibe, der kom forbi, blive »god prise«.

Angrebet på den rige engelske Østersøhandel var da også et af de våben, man ventede sig mest af. Til det brug blev det første danske kaperreglement udstedt den 14. september 1807. Ifølge

dette måtte alle, der havde løst kaperbrev og kunne stille en kaution i forhold til det pågældende kaperfartøjs udrustning, have lov til at opbringe alle fjendtlige handelsskibe, hvor de end måtte træffe dem og selv tage fortjenesten ved salg af last og skib mod at aflevere 1 % af fortjenesten til søkvæsthuset. Den omtalte kaution fungerede som sikkerhed for den erstatning, vedkommende kaper kunne blive idømt i tilfælde af en ulovlig opbringning.

Mange greb denne lejlighed til at vinde erstatning for lidt tab. Motiverne spændte lige fra kærlighed til fædrelandet og had til fjenden til eventyrlyst og simpel griskhed. Således blev der på samme dag den 16. april 1810 udfærdiget ikke mindre end 34 kaperbreve¹⁵. En del københavnske detailhandlende blev fremtrædende kaperrhedere, især urtekræmmer F. C. Brock på Højbro Plads gjorde sig bemærket. Han udrustede ialt 25 kaperskibe og havde således til tider 400 mand i søen ad gangen. Han indkasserede enorme summer i prisepenge, men da han døde i 1824, var hans bo insolvent.¹⁶ Mindre bemidlede kunne også få del i herlighederne via en anpart i de mange kaperaktieselskaber, der oprettedes i disse år. Et sådant selskab kunne blive den lille mands genvej til rigdom. Aktierne lød som regel på 100 rdl. Et eventuelt udbytte blev fordelt i forhold til de aktier, man havde investeret i.

I begyndelsen gik det langsomt med at købe aktier, men efterhånden som rygtet om rigt bytte spredtes, opstod der en meget omfattende spekulationsforretning med kaperaktier. Aktier, der havde en pålydende af 100 rdl., kunne, når heldet fulgte den pågældende kaper, stige i flere hundrede rdl., men det modsatte forhold fandt lige så ofte sted. Et gribende eksempel herpå er Pieter Jansen Hermann. Han var i 1813 fører på urtekræmmer Brocks kaperbåd *General Bülow*. Da kaperen ikke fik nogen priser i løbet af de to måneder, togtet varede, endte eventyret med en proces, som Hermann tabte tillige med alt, hvad han ejede.¹⁷

Når der var investeret i fartøj og udrustning, var næste skridt at finde en besætning. Mønstringsforretningerne varetoges i København af Waterschouten, der var tilknyttet Københavns Skipperlav. I hans embedsprotokoller findes ikke alene optegnet navnet på det enkelte fartøj, dets ejer og besætning, men tillige også afskrifter af den enkelte kaperkontrakt, der blev oprettet mellem rheder, kaptajn og mandskab. Denne var nok så vigtig, thi heri stod skrevet, hvor stor en andel hver mand skulle have i et eventuelt udbytte f. eks. på *Snapop* af København, ført af Adrian Rasmussen fra Dragør:

»Det nettobeløb af de kondemnerede skibe og ladninger bliver delt i to lige dele, og heraf nyder rhederen eller interessenterne af båden *Snapop* den ene halve del, den anden halve del fordeles mellem mandskabet som følger:

15. Kaperbreve 1810–1814,

16. april 1810.

16. PDH, s. 310.

17. Pieter Jansen Hermann's dagbogsoptegnelser.

Kaptajnen	5 mandsparter
Styrmanden	2 mandsparter
Det øvrige mandskab	1 mandspart
Samt i leje for båden	1 mandspart«.

Kaperflåden bestod af en besynderlig blanding af fartøjer. Alt, hvad der kunne flyde, kunne bruges, lige fra fregatten *Cort Adeler*, dens 21 kanoner og 92 mands store besætning til små, åbne både. De ca. 600 kaperbreve, der udstedtes i perioden, fordeler sig som følger¹⁸:

Både	377	Jagter	11
Luggere	61	Hukkerter	5
Skonnerter	40	Slupper	6
Kuttere	40	Skibe	4
Chalupper	38	Brigger	4
Fartøjer	11	Fregatter	1
Eger	10		

Bådene var som regel blot på et par kommercelæster med én eller slet ingen kanoner og med en besætning på 10–15 mand. Luggerne og chalupperne var ikke meget større, mens skonnerterne og kutterne lå på ca. 20–50 kommercelæster, 5–10 kanoner og en besætning på omkring 50 mand.

Kapernes besætninger var ofte internationale. I 1811 bestod kaperbåden *Patrioten's* mandskab af kaptajnen fra Holsten, styrmændene fra Danmark, 1 matros fra Italien, 1 fra Amerika, 2 fra Rusland, 1 fra Frankrig, 1 fra Sverige, 5 fra Danmark og 1 skibsdreng fra Norge. Specielt tyskere, hollændere og russere optræder i stort antal.

Kaperbådenes navne bar ofte præg af deres forudbestemmelse. De skulle være hurtige og årvågne: *Falken*, *Flyveren*, *Jageren* og *Snapop*. Andre manede til varsomhed: *Forsigtighed*, *Forsøget* og *Et nyt forsøg*. Adskillige udtrykker deres ejermænds harme mod England: *Hævneren*, *Fortjent* og *Gengæld*, medens andre søgte at indgyde fjenden respekt: *Fanden*, *Fjendens skræk* og *Røverfjenden*. Enkelte så mere humoristisk på situationen: *Selskabseen*, *Madam Clarke* og *Visiten*, medens navne som *Velfærden* og *Speculationen* mere tager sigte på et pekuniært udfald.

Skønt staten udlånte de af englænderne efterladte kanoner og geværer, kunne det knibe med at armere de mange kaperfartøjer på behørig vis. Isenkræmmere og jernhandlere gjorde derfor store forretninger, og der blev smedet og støbt i det ganske land. Med tiden fik selv de mindste kaperfartøjer en svingbasse, entrebiler, huggere og pistoler.

Kapervæsenet var ikke organiseret på anden måde end det ved myndighederne udstedte reglement. De sejlede bogstavelig talt i

18. Muckadell, C. S.,
»Blokade og kaperkrig« i
»Fra sejl til diesel«, bd. 2,
s. 86.

deres egen sø. De kunne angribe, som de havde lyst til og måtte hytte sig, som de bedst kunne. Det hændte, at flere fartøjer slog sig sammen for derigennem at stå stærkere overfor fjenden. Det medførte selvfølgelig også, at de var flere om at dele byttet – sikkerhed kostede. Svend Bremer kalder kaperfartøjerne for »søens hvepsek«, en betegnelse, der dækker særdeles godt. Disse små irriterende tingester var for farlige at ignorere for englænderne, hvorfor de blev tvunget til at yde deres handelsskibe konvoy gennem farezonen. Således blev der i 1812 alene til konvoy i de dansk-norske farvande bundet ikke mindre end 96 krigsskibe, heraf 16 linieskibe, med en samlet besætning på ca. 30.000 mand.¹⁹

Imellem mordere og tyve

Kendingssignaler for kapere medførte et stort administrativt arbejde, idet disse signaler måtte ændres hver gang, en kaper blev taget af fjenden. Mange kapere blev opbragte og mangen en kapergast måtte vandre i »Prisonen« som f. eks. Peter Petersen Pouls, der beretter:

»1812 i eftersommeren udgik jeg med en kaperbåd ført af captain Mathæi. En nat i oktober måned, efter at vi har sejlet fra Kerteminde og ud i en flåde bestående af engelske orlogsskibe, svenske, tyske og russiske koffardiskibe, som lå for anker uden for Romsø i Storebælt, blev vi taget til fange af engelske rochalupper, som fra orlogsskibene vare udsendte for at opsøge os, det var mørk nat og vi opbragtes som krigsfanger. Vi blev henført til en fregat *Crescent* kaldet, og satte om bord som fanger. Efter 4 dages forløb blev vi udvekslede med engelskmænd, som sad fangne i Danmark, og kom således på fri fod igen.«²⁰

Anderledes gik det besætningen på kaperluggeren *Neptunus* på 3½ kommercelæst og bevæbnet med 2 kanoner. Den var under kommando af kaptajn Farrer og havde en besætning på 13 mand, deriblandt 2 matroser fra Dragør: Niels Rasmussen 22 år og Ole Nielsen Dragoe 28 år. Denne kaper blev den 12. oktober 1811 indbragt som prise til Malmø af en svensk kanonbåd. Den 14. oktober skrev kaptajn Farrer fra Malmøhus fæstning til major Jensen i København. I brevet berettes bl. a. om opbringelsen og mandskabets situation: »Jeg må meddele majoren den ubehagelighed, at vi er taget af en svensk kanonchalup ført af kaptajn Jægerfeldt og satte fast. Vi er betragtede som sørøvere og er imellem mordere og tyve og ligger på gulvet . . .«.

Ved mellemkomst af den svenske gesandt i København og den svenske konge blev *Neptunus's* besætning frigivet den 7. november 1811.²¹

Oftere var det dog ulykkelige hændelser som storm og uvejr, der tyndede ud blandt kaperne f. eks. fregatten *Cort Adeler*, der

19. Teisen, s. 108.

20. Peter Petersen Pouls' dagbogsoptegnelser.

21. Udsnit af Københavns Sørrets Protokol 14. november 1811.

Carl Jansen Jans (1780–1854). Reder og fører af kaperbåden Jageren, senere prisemester hos kollegaen Bertel Jansen Jans på urtekræmmer Brocks Jægeren. Dragør lokalhistoriske arkiv.



under en kommando af J. P. Bern strandede under isgangen ved Kastrup den 11. januar 1809 og blev slået til vrag.

Kapere og kapergaster fra Dragør

6 kaperbåde findes registreret som hjemmehørende i Dragør:

Laxen. 1½ kommercelæst, armeret med 1 kanon, 12 mands besætning. Rheder og fører: *Ole Hansen Was*. Kaperbrev af 22.12.1807. Af Priserettens korrespondance fremgår, at han stadig har kaperbrev i januar 1809.²²

Makrellen. 1½ kommercelæst, armeret med 1 kanon, 12 mands besætning. Rheder og fører: *Ole Broders*. Kaperbrev af 24. december 1807. Af Priserettens korrespondance fremgår, at Ole Broders er identisk med Ole Andersen Broders. Af samme kilde fremgår, at han stadig er aktiv kaper i 1811, hvor han i december

22. Der haves ingen protokol over kaperbreve udstedt før 1810, hvorfor disse datoer får stå for Kay Larsens egen regning.

har opbragt skibet *Henry* samt i 1812, hvor skibet *Alexander* frigives den 7. januar.

Duen. 1 kommercelæst, armeret med 1 kanon, 10 mands besætning. Rheder og fører: *Henrich Henrichsen Palm*. Kaperbrev af 31. maj 1809. Dette blev tilbageleveret den 11. december 1810.

Resolvent. 1½ kommercelæst, armeret med 1 svingbasse, 13 mands besætning. Rheder og fører: *Adrian Rasmussen*. Kaperbrev af 29. maj 1809.

Flyveren. 1½ kommercelæst, armeret med 1 kanon, 12 mands besætning. Rheder og fører: *Hans P. Møller*. Kaperbrev udstedt 31. maj 1809. Tilbageleveredes 13. juni 1810.

Jageren. 1 kommercelæst, armeret med 1 svingbasse, 12 mands besætning. Rheder og fører: *Carl Jansen Jans*. Kaperbrev af 3. juni 1809. Tilbageleveredes 21. maj 1810.

Bådene fra Dragør var stort set af samme størrelse, samme antal besætningsmedlemmer og med samme udrustning. Hvad der derimod er bemærkelsesværdigt er, at rheder og fører var én og samme person på hver enkelt af de 6 fartøjer. *Laxen* og *Makrellen* fik kaperbrev med få dages mellemrum i 1807. De øvrige 4 både fik ligeledes deres kaperbrev omtrent samtidigt i 1809. Disse fik dog ikke lang tid til at forsøge lykken i, thi den 2. august 1809 blev kaperiet forbudt. (Se nedenfor). Først den 28. marts 1810 blev det atter tilladt at drage til kapers. Det har dog sandsynligvis ikke kunnet svare sig at være kaperfører på egen båd, siden kaperbrevene er blevet leveret tilbage få måneder efter. Dermed ikke være sagt, at disse udmærkede mænd trak sig tilbage fra kaperiet. De kunne som f. eks. Carl Jansen Jans konvertere til menigt besætningsmedlem. Carl Jansen Jans var i 1813 prisemester ombord på urtekrammer Brocks kaperbåd *Jægeren*, på hvilken bysbarnet Bertel Jansen Jans var fører.

Det var de færreste beskåret at være både rheder og fører af egne både, det krævede kapital, derimod var nogle skippere fra Dragør førere af københavnske kaperbåde ejet af urtekrammer Brock:

Pieter Jansen Hermann. Fører af luggeren *General Bülow* på 4 kommercelæster, 20 mands besætning og armeret med to kanoner. Kaperbrev af 6. september 1813 mod kaution på 1000 rdl. Han fik ingen priser på det 2 måneder lange togt.

Rasmus Cornelius Jans. Fører af kaperbåden *Steen Bille* på 1 kommercelæst, 15 mands besætning og armeret med 2 svingbasser og håndgeværer. Kaperbrev af 4. december 1810 mod en kaution på 1500 rdl. 24. august 1811 var han fører af kaperbåden *Fuglen* af Kalundborg.

Bertel Jansen Jans. Fører af *Jægeren* på 1 kommercelæst med 9 mands besætning, armeret med pistoler og huggertter, men ingen

kanoner. Kaperbrev af 16. april 1810 mod en kaution på 1000 rdl. Af priserettens domprotokol ses, at han har været aktiv kaper i hele perioden. Sidste gang han omtales er den 13. december 1813 i dommen vedrørende skibet *Barnholt*, der tildømmes ham som god prise.

Adrian Rasmussen. Fører af *Snap Op* på 1½ kommercelæst med 12 mands besætning og armeret med 2 svingbasser og håndgeværer. Kaperbrev af 24. oktober 1810 mod en kaution på 1200 rdl.

Theis Larsen Passer. Fører af den åbne båd *Fortuna* på 1 kommercelæst, 13 mands besætning og armeret med 2 svingbasser samt håndgeværer. Kaperbrev af 7. maj 1810 mod en kaution på 1300 rdl. Sidste gang han nævnes i domprotokollen er den 8. august 1810 i dommen vedrørende skibet *Ganges*, hvilken skude blev tildelt ham som god prise tillige med dens last af salt m.v.

Mathias Albertsen Riber. Fører af den åbne båd *Et nyt forsøg* på 1½ kommercelæst, 9 mands besætning, armeret med 2 svingbasser og håndgranater. Kaperbrev af 10. august 1810 mod en kaution på 1000 rdl. Allerede 19 dage efter optræder han i priseretten angående skibet *Maria Elisabeth*, der tillige med dets last af træ tildømmes ham som god prise. Sidste gang han optræder i priseretten er den 23. juli 1811 vedrørende skibet *Concordia*, som blev frigivet. Den 2. december 1813 løser han kaperbrev på en anden københavnsk kaperbåd *Jacob Olsen* på 2 kommercelæster, 13 mands besætning og armeret med 2 svingbasser samt håndgeværer.

I Waterschotens protokol er adskillige af »vöre egne« optegnet blandt besætningsmedlemmerne på de københavnske kaperfartøjer:

1809	<i>Giedden</i>	Peter Albertsen Riber, matros.
		Jan Theisen Juncker, matros.
	<i>Forsøget</i>	Peter Broer, matros.
		Niels J. Finne, matros.
		Jan J. Hans, matros.
	<i>Sorte Ravn</i>	Simon Nielsen Jylle, matros.
		Hans A. Tækker, matros.
		Jan J. Bierg, matros.
		Jens Poulsen, matros.
		Niels Lund, matros.
	1810	Peter N. Werling, matros.
		Hans Chr. Broders, matros.
		Adrian Rasmussen, kaptajn.
		Rasmus Jansen, styrmand.
		Jacob Raagaard, matros.
	<i>Aurora</i>	Wibrandt Dirchsen, matros.
		Bertel Adriansen, matros.

1813	<i>Jægeren</i>	Bertel Jansen Jans, kaptajn. Carl Jansen Jans, styrmand. Hans Jacob Borg, matros. Hans Kroyer, matros. Diderich Jansen, matros. Andreas Peder Skriver, matros.
1814	<i>Prøven</i>	Jens J. Jylle, matros. ²³

Således kunne jeg blive ved med at remse navne op. De viser, at søfolkene fra Dragør var med i kaperiet fra dets begyndelse til de sidste ruller i protokollerne.

Priseretten

Når en kaper havde opbragt et skib, skulle dets papirer og penge-kasse forsegles og overgives til priseretten, af hvilken der var oprettet én i hver stiftshovedstad. Herefter måtte kaperen selv afholde de eventuelle udgifter i forbindelse med det opbragte skib, som f. eks. kaperfører Broders i forbindelse med opbringelsen af skibet *De junge Anna*: For sagens behandling, dommens avertissement, undersøgelsesforhør, dommer- og skrivergebyr, for optagelse af skibets inventarium, ladningens vurdering, translatørpenge etc. etc., ialt udgifter til 1.966 rdl. 18 mark.²⁴

Blev skibet dømt »god prise«, blev både skib og last udbudt på auktion. Først derefter fik kaperen sine udgifter dækket via auktionsbeløbet. Auktionerne løb som regel over 3 omgange. Første og anden auktion var forbeholdt ladningen og tredje auktion vedrørte skibet, f. eks. det af kaperfører Theis Larsen Passer og hans fartøj *Fortuna* opbragte og prisedømte skib *Ganges* på 110 kommercelæster. Lasten solgtes over 2 omgange, først hovedladningen bestående af adsk. hundrede tønder Cadiz salt, der indbragte 15.210 rdl. 3 m. 8 sk., dernæst diverse »løsøre« som tøndestave, fyrreplanker og måtter, der solgtes for 109 rdl. 3 m. 12 sk. *Ganges*, der var vurderet til 25.000 rdl., solgtes imidlertid 5.000 rdl. under vurderingen til 6 partrhedere. Disse tre auktioner fandt sted på hver sin dato indenfor et tidsrum af ca. 1 måned.²⁵

Kaperiet medførte et betydeligt arbejde for priseretterne. Det varede derfor ofte lang tid, inden rettens afgørelse faldt, og prisepengene kunne komme til udbetaling. Af samme årsag indkom der en mængde ansøgninger om udbetalinger af forskud på prisepenge, ansøgninger, der i deres motiveringer viste stor opfindsomhed og ikke er uden en vis komik. Ofte appelleredes priseretternes afgørelser til overadmiralitetstretten i Rendsborg, og sagen blev endnu en gang trukket i langdrag. Det kunne også hænde, at det erobrede skib slet ikke blev prisedømt, men fri-

23. Waterschouten i København.

24. Priserettens regnskab for sagernes behandling 1809–1810 nr. 325.

25. Dokumenter vedrørende auktioner over skibsladninger 1810–1811.

givet. I flere tilfælde blev der tilkendt »prisen« en erstatning. Kaperen måtte da give afkald på den i kaperbrevet stillede kaution og yderligere betale en eventuel bøde, hvorefter »sømændene gik med tør mund«. ²⁶ Det hændte dog også, at det frigivne skibe måtte betale en erstatning til kaperen, såfremt dets papirer ikke var i perfekt orden, thi i de tilfælde havde kaperen handlet i god tro, og burde derfor have en »duceur«. I det hele taget afstedkom arbejdet med prisesager og prisepengenes fordeling et utroligt papirnusseri. I begyndelsen af 1810 omhandler 4 ud af 5 skrivelser prisesager, og det blev ikke bedre med tiden.

Lad os følge et par sager, hvor vore efterhånden kendt folk er implicerede:

Dom nr. 82 af 10. juli 1810. Kaperfører Bertel Jansen contra Kaptajn Banch på skibet *Victoria*. Kaptajnen oplyser, at skibet er på vej fra Danzig til Amsterdam, men papirerne viser, at destinationen er Newcastle. *Victoria* og dets last tildømmes derfor Bertel Jansen som god prise. Af dokumenterne til sagen fremgår det, at lasten består af 38 læster hvede i 792 sække, 70 stk. bastmætter, 28 stk. egetræ og 100 tønder dobbelt øl. *Victoria's* skibsjournal er vedlagt. Den sidste optegnelse lyder: »Tirsdag d. 22. maj 1810. Under sejl med laber kuling. Falsterborev frisk luft, fik sigte på Dragør Lund.«

Dom nr. 264 af 5. november 1810. Kaperfører Broders contra kaptajnen på *Königslust*. Af retssagen fremgår det, at skibet har sejlet under fjendtlig konvoy, hvorfor det tildømmes Broders som god prise.

Dom nr. 293 af 28. november 1810. Kaperfører Bertel Jansen contra kaptajnen på skibet *Maria Helena*. Dette skib frigives, men må give Bertel Jansen en billig godtgørelse af 50 rdl.

Dom nr. 306/7 af 23. januar 1811. Kaperfører M(athias) A(lbertsen) Riber contra kaptajn M. F. Krüger på skibet *Die Unternehmung*. Kaptajnen oplyser, at skibet er på vej til Amsterdam, men af papirerne fremgår det, at destinationen er London. *Die Unternehmung* tildømmes derfor M. A. Riber som god prise.

Dom nr. 357/58 af 9. oktober 1811. Kaperførerne Colding og Bertel Jansen contra kaptajnen på skibet *John*. Dette skib frigives, dog således at samme udreder retsomkostningerne og 300 rdl. til hver af kaperførerne Colding og Jansen.

En hæftig disput

De fleste opbringelser er tilsyneladende foregået uden større dramatik, men af og til findes optegnelser, der vidner om det modsatte forhold:

Dom nr. 355/56 af 30. september 1811. Kaperfører Bertel Jansen contra kaptajn L. Jones på skibet *Lion*. Sagen fremstilles således:

Bertel Jansen Jans' hirsch-sænger, der gjorde kaperkrigen med. Privateje.



26. Muckadell, s. 89.

*Auktionsvilkår for det pris-
dømte skib Die Unter-
nehmung opbragt af kaper-
fører Mathias Albertsen Riber.
L.A. Sjælland etc.*

CONDITIONER

hvorefter

Ladningen i det hertil ved Kaperfører RIBER indbragte og
priisdømte Skib DIE UNTERNEHMUNG, ved Auction paa
Børsen bortfælges Onsdagen den 17de April 1811 i
Middagsstunden præcise Kl. 12.

1.

Varene som fra Hammerlaget ligge for Kiøbernes Regning og
Risiko, sælges med Told og alt i den Stand de nu ere og
forinden Auctionen have været til Liebhabernes Eftersyn, og
maa af Kjøberne imodtages uden nogen Indvending.

2.

Kiøberne beregnes $\frac{1}{2}$ pCto. Fattiges Penge.

3.

Varene maa imodtages inden 14 Dage fra Dato, og imod vo-
res udstedende Udleverings Sedler Contant til os betales. — Hvad
som til den Tid ikke er imodtaget, bliver uden foregaaende
Lovmaal eller Dom sat til nye Auction og bortfolgt for første
Kiøbers Regning, og bliver han da pligtig at erstatte det muelig
udkommende Tab skadesløs.

Hyllested & Sanne.

Skibene *Alkenomai*, *Horace* og *Lion* kom samlet den 4. septem-
ber fra Østersøen. Da de var ved indsejlingen til Drogden, udgik
kaperfører B. Jansen og affyrede et kanonskud mod dem, hvor-
efter de lagde bi. Jansen gik først ombord på *Alkenomai*, pas-
serede derefter *Lion* forbi og bordede *Horace*.

Imidlertid havde *Lion* fået en dragørlogs ombord. Ifølge den-
nes forklaring lod han brase fuldt og satte sejl til for at holde ski-
bet under kommando og undgå grunden. Kort efter affyrede
kaperføreren et pistolskud efter *Lion*. Lodsens sagde til kaptajn
Jones, at de ikke behøvede at bakke, da kaperen altid kunne ro

dem op, siden vinden var så svag. Jansen kom da også uden vanskelighed til skibet, fra hvilket en fangeline blev udkastet, som kaperne dog ikke betjente sig af. Jansen kravlede ombord tillige med styrmanden M. Riber og tolken.

Herefter havde Jansen først en ordveksling med lodsens anledning af, at sejlene var braste fulde. Derefter var det, ifølge Jansens forklaring, at kaptajnen skulle have sat sig til modværge. Kaptajn Jones, hvis skib var armeret med 2 ladte kanoner og et antal ligeledes ladte flinter (geværer) og pistoler, var, kort efter at kaperfører Bertel Jansen var kommen ombord, gået ned i sin kahyt og havde fremtaget en flint, hvilken han havde holdt frem for kaperen, der var gået efter ham mod kahytten. Da Jansen så kaptajnen med flinten i hænderne, vendte han om og kaldte på sine folk.

Jansen påstod, at han, før kaptajn Jones gik til sin kahyt, havde forlangt skibspapirerne udleveret. Kaptajnen sagde derimod, at hans handling var en umiddelbar følgevirkning af den hidsige disput mellem kaperføreren og lodsens, hvilken havde gjort ham ængstelig for skibet. Kaptajnen havde forlangt at få forevist kaperbrevet, men dette var ikke blevet vist ham.

For kaperføreren udsagn vidnede hans styrmand og tolken. Jansen havde imidlertid, da tolken endnu ikke var kommen længere end på røstet og ikke var bleven brugt, talt dansk, hvilket kaptajn Jones rimeligvis ikke havde forstået. Lodsens forklaring talte derimod for kaptajnens foregivende om, at hans nedgang i kahytten stod i umiddelbar forbindelse med kaperføreren og lodsens disput.

Retten konkluderede, at det næppe var sandsynligt, at Jansen i de få øjeblikke, fra han kom ombord og til geværet blev taget frem, både havde haft en diskussion med lodsens og tillige havde forlangt skibspapirerne udleveret. Da samme skibs neutralitet iøvrigt blev dokumenteret, blev skibet frigivet, dog således, at der af samme blev udredt 1000 rdl. til B. Jansen samt rets-omkostninger.

Prisepengenes fordeling

Når en prise blev taget af en større flådeafdeling, krævede prisetten lange lister over de deltagende fartøjers besætninger. Var et batteri eller en hærafdeling involveret, skulle der tillige foreligge fuldstændige lister over disses mandskab fra den pågældende dag således, at disse folk kunne få del i prisebyttet. Placaten af 22. december 1808 bestemte, at de priser, som erobrede af kaperne, medens flåden eller batterier kæmpede med den fjendtlige konvoy skulle deles i 2 lige store dele, hvoraf kaperne erholdt den ene halvdel og flåden og/eller batterierne den anden halvdel. De priser, der under en sådan aktion måtte overgive sig på

grund af flåden eller batterierne, tilfaldt helt og holdent disse. Dette skyldes mere ønsket om en demokratisk fordeling af prisepengene end en bureaukratisk tankegang.

Således fik dragørlodserne, der var udstationeret på batterierne deres andel af prisepengene ligesåvel som de lodser, der havde lodset priserne ind i havn f. eks.:

Et havareret amerikansk skib under kommando af kaptajn William Gree lodses i dec. 1809 ind til København af Dragør lodsen Jens Hansen Snedker. Skibet prisedømmes og pengene tilfalder kongens kasse. Majestæten bevilliger en »gratification«, hvorefter Dragør Lodseri får bevilliget ialt 600 rdl. Af disse får Jens Hansen Snedker blot de 50 rdl., de øvrige 550 skal anvendes til lodsjollernes istandsættelse.²⁷

En opgørelse fra november 1810 lyder: Lodspenge for opbragte skibe (fra skiøtprammen *Sværdfisken*):

Theis Petersen for <i>Charlotte Caroline</i>	16 rdl.
og videre en hollandsk	12 rdl.
Jan Kroyer for en svensk brig	12 rdl.
Pieter Mathiesen Smidt for en svensk brig	12 rdl.
Ialt	52 rdl.

Hvad kaperne angår, fordeltes prisepengene efter en mellem rheder og mandskab oprettet kontrakt. Som regel tilfaldt halvdelen af overskuddet rhederen. Den anden halvdel deltes i mandsparter efter grad og ansvar jævnfør kontrakten mellem mandskabet på *Snapop* ført af Adrian Rasmussen.

Da der kunne gå lang tid fra prisen blev taget og til prisrettens dom faldt, udstedte kaperkaptajnen et »andelsbevis« til hvert besætningsmedlem. I følge dette havde vedkommende indehaver ret til en nærmere andel i den sum, som prisen forventedes at ville indbringe på auktion.

Kapergasterne havde sjældent ro til at vente så længe. De omsatte derfor beviserne til kontanter hos diverse spekulanter, der så senere efter prisedom og auktion tog gevinsten eller tabet.

Kapergasterne var kendte skikkelser overalt i denne tid. Viste de dyderne til søs, udfoldede de til gengæld lyderne på landjorden, thi der sejlede næppe nogen »sømand på det blå hav, hvem ikke sådanne let tjente penge ville brænde på lommen«.²⁸

Pengene blev dog ikke blot anvendt til svir og luksus. At give pengegaver til velgørende formål lod til at være nærliggende for kaperfolket, særligt når forfængeligheden kunne gå arm i arm med gavmildheden, således overrakte grosserer A. F. Beyer på vegne af kaperfartøjerne *Danmark*, *Laxen*, *Peder Wessel*, *Vennerne*, *Makrellen* af Dragør og *Makrellen* af Helsingør m. fl. en gave på 2000 rdl. til dronningen, der viderebefordrede denne sum til

27. Ordre og Correspondance Protocol for Dragøe Lodserie.

28. Muckadell, s. 89.

Admiralitetets og Commissariatscollegiet til støtte for søetatens skoler i Nyboder.²⁹

Det var især de første år, der var indbringende. Man regner med, at alle periodens kapertogter indbragte godt 100 millioner rdl. – omsat efter en gennemsnitskurs, man var nemlig midt i en inflation – et beløb i vore penge på mellem en halv og en hel milliard kr.³⁰ Tager vi året 1810 som et fast udgangspunkt, blev der ved prisedomstolen i København prisedømt 70 fartøjer, som hver især repræsenterede en værdi af ca. 100.000 rdl. 20 fartøjer indbragte hverover 250.000 rdl., men enkelte ladninger gik for det 3-dobbelte beløb.³¹ Alle disse auktioner bidrog til, at landet blev forsynet med varer, om end det ikke det forslog til at afhjælpe mangelen på samme.

Selv om tidens pengeværdi var ringere og svingende tjente mangen en kaper gode penge. Holder vi os til år 1810, ser vi, hvad nævnte kaperkaptajner tjente³²:

Bern og Jens Lind . .	713 rdl.	Svendsen	475.000 rdl.
Bødtker	608.000 rdl.	Sonne	382.000 rdl.
Toxværd m. fl. .	480.000 rdl.	Nielsen	380.000 rdl.
etc. etc.			

Hvad kaperkaptajnerne fra Dragør angår, viser deres respektive skifter, at disse generelt har klaret sig økonomisk godt. På trods af krisetider og statsbankerot har de formået at lægge en god skærv på kistebunden foruden, at de har investeret i fast ejendom, nogle endog i flere. Kun én: Adrian Rasmussen er insolvent ved sin død i 1813 45 år gammel. Af stervboets opgørelse figurerer en del møbler samt en obligation ifølge hvilken, han skylder 1.333 rdl. væk. Hertil skal lægges 33 rdl. til »kirugus Schaffer for diverse medikamenter«. Hans ejendom overgår til syneladende til hans enke Johanne Jeppesdatter.

Prisepengenes fordeling gav ofte anledning til utilfredshed. Tilsidst blev det nødvendigt at udnævne en kommission til udjævning af stridigheder i så henseende. F. eks. klager styrmand H. N. Holte fra kaperbåden *Admiral Juel* i oktober 1811 til prisretten over rhederen Jens Lind. Retten idømmer Jens Lind: »Inden for 4 uger at aflægge fuldstændigt regnskab til Holte for dennes andel i priserne *Spring*, *Sally* og *Flyvefisken* tillige med deres ladninger ... og endvidere at udbetale til Holte den andel, han er berettiget til«.

Jagten på prisepenge resulterede i, at kaperne såre ofte gik offensivt til værks og angreb uarmerede skibe. Det kom så vidt, at Sverige i 1808 klagede over danske kaperbådes røvertogter på dets kyster. Den 13. april 1810 kom derfor en forordning, i følge hvilken staten gjorde sin ret gældende med hensyn til de

29. Larsen, Kay, »Danmarks kapervæsen 1807–1814«, København 1972, s. 42.

30. PDH, s. 313.

31. PDH, s. 313.

32. Muckadell, s. 87.



*Arcade opbringes ud for
Dragør af fire kaperbåde.
Ukendt kunstner. Dragør
Museum.*

koffardiskibe, som ikke var under konvoy, og altså opbragt uden fare for kaperen. I sådanne tilfælde tilfaldt der blot kaperen en *douceur*. Den 11. marts 1811 udstedtes et tillæg til kaperførerernes instruks og den 23. i samme måned befaledes, at ingen måtte tillades kaperfart uden at være inrolleret. Endelig den 24. november 1811 kom en forordning, hvorefter der tilfaldt kapere af koffardiskibe under konvoy $\frac{2}{3}$ af prisesummen. Den øvrige $\frac{1}{3}$ skulle anvendes til godgørende formål.

Af og til idømtes kaperne bøder ved priseretten, når forhørene bragte mislige forhold ved opbringelsen for dagens lys. Ellers blandede myndighederne sig forholdsvist sjældent i kaperanliggender.

Forholdet til søetaten var også udmærket, skønt kaperne tit under bataljer på søen var med til at høste fordele og netop opererede lettest i læ af marinen.

Archade opbringes ud for Dragør 1807

Et billede på Dragør museum forestiller »Prospekt af det engelske pink skib *Archade*, som blev opbragt af 4 fiskerbåde ved Dragør anno 1807 d. 11. november«. Nicolaisen, Holm-Petersen, Kaj Lund og Muckadell har alle – uvidst af hvilken grund – fortolket disse fiskerbåde, som værende hjemmehørende i Dragør.³³ Det er der i og for sig heller ikke noget i vejen for, men i så

33. Nicolaisen, s. 271, Holm Petersen og Kaj Lund, s. 19, Muckadell, s. 85.

fald er dragørerne ude på ulovligt kaperi, thi der var endnu ingen fra Dragør, der havde løst kaperbrev på dette tidspunkt. Hvem kan det ellers være? Af søforhøret og priserettens behandling af sagen i december 1807 og januar 1808 ses, at *Archade* er blevet opbragt af følgende 4 kaperførere: Peter Madsen, borger i Helsingør (Sletten), Jens Petersen Lund, borger i København, Jens Petersen og Arne Hansen, der begge havde borgerskab som skippere i Helsingør. Opbringelsen fremstilles således: Den 10. november 1807 kl. 9 om formiddagen opbragte de nævnte kaperførere en engelsk tremastet bark imellem Stevns og Dragør. Skibet var lastet med planker og havde en besætning på 13 mand. Mandskabet tilstod ligefrem, at skib og ladning var engelsk ejendom. Skibet indbragtes til Kallebod Strand, hvor kaperne straks efter begyndte udtagningen således, at skibet kunne bringes længere ind og derved sikres mod at blive generobret af fjenden. Hindringer i form af storm og strøm har bevirket, at kaperne først den 10. december 1807 blev færdige hermed. Skibet blev herefter sikkert fortøjet ved Kalkbrænderiet.

Da der ikke herskede nogen tvivl om *Archade's* nationalitet, og sagen i det hele var ligetil, hvilket yderligere understreges af, at den engelske kaptajn Jordan ikke ønskede at appellere dommen, fik kaperførerne tildelt *Archade* og dets last som en god prise.

Man må heraf konkludere, at det var disse 4 kaperførere, der var med ved hin begivenhed og ikke dragørerne. I øvrigt var det ikke ualmindeligt, at kapere andetsteds fra opererede ved Dragør.

Norge

Begivenhederne i 1807 blev skæbnesvangre for Norge. Ingen flåde til at beskytte de lange kyststrækninger, ingen eksport, og hvad værre var, ingen import. Dertil kom, at Norge ikke var i stand til at brødføde sig selv. Dette i forbindelse med den manglende kornforsyning fra Danmark bragte Norge på randen af hungersnød. Forsyningssituationen var katastrofal. Svenske kapere og englændere gjorde fælles sag mod os, hvorfor $\frac{1}{4}$ af det korn, som Danmark sendte af sted til Norge, aldrig nåede frem. Frederik VI, der indså, at nordmændene og deres loyalitet betød mere end øjeblikkelig hævn over England, udstedte derfor »licenser« fra handelsforbudene mod England. Norske skibe sejlede en tid lang med træ til England og havde korn med som returvarer.

Da kapertogterne var et irritationsmoment for englænderne, besluttede den danske regering at indstille disse via forordningen af 02. august 1809, i håb om, at England til gengæld ville lade kornskibene passere. Det viste sig imidlertid at være en misforståelse og den umiddelbare følge blev, at den del af den engelske



*Dansk kanonbåd tegnet af
Emmanuel Larsen. Orlogs-
museet.*

flåde, der hidtil havde været anvendt til at yde konvoy, nu blev brugt til at blokere de dansk-norsk kyster.

Flere kapervirksomheder blev ruinerede, og hvad værre var, den masse af livsfornødenheder og luksus, som kaperiet havde tilført landet, udeblev, hvilket medførte en enorm prisstigning. Forbudet blev et hårdt slag for mange mennesker. Kaperrhederierne led store tab. En mængde kaperfartøjer sattes på auktion, men der var kun ringe efterspørgsel. Armatur og udrustning blev næsten værdiløse. Talrige håndværkere og handlende, der havde levet af at forsyne kaperne, gik ligeledes konkurs.

Da det viste sig, at englænderne var totalt ligeglade med VI. Frederiks humane ideer, blev kaperiet atter tilladt den 28. marts 1810 og varede krigen ud. Det nye reglement var dog ikke af så liberalt et tilsnit som dets forgænger fra 1807, formodentlig fordi regeringen ønskede at tage lidt af sørøverpræget af kaper-togterne.

En mængde kræfter sattes i bevægelse i den følgende tid. Kaperrhederierne tog atter fat og der blev købt fartøjer og udrustning som aldrig før.

Da vi havde sluttet fred med Sverige 1809, gjaldt jagten hovedsagelig de engelske skibe.

Roflotillen ved Dragør

Situationen omkring Dragør 1807/08

Landbatterierne på Amager og det gernerske flydebatteri no. 1, som var udlagt på Kastrup Knæ, var underlagt kommandørkaptajn F. Fisker.³⁴ Da det armerede batteri ved Dragør endnu ikke var færdigt og forsynet med 24 pundige kanoner, fik kaptajn-lieutenant Hohlenberg, der havde ordre til at opbringe fjendtlige skibe i Drogden, den 2. november 1807 besked om ikke at fjerne sig længere end, at han stadig var beskyttet af kanonerne fra Prøvestenen. Heller ikke dragørlodserne måtte navigere længere ud, end Prøvestens kanoner kunne beskytte dem.

Den flydende defension bestod, når den var fuldtallig, af 21 kanonchalupper, 12 morteer og haubitschalupper samt 1 søllingsk lodsbaad. Herover havde kommandørkaptajn J. C. Krieger kommandoen.³⁵

Dragørs strategiske beliggenhed bevirkede, at byen adskillige gange i perioden fungerede som base for roflotillen. Hensigten hermed var at have en forholdsvis stor styrke samlet på et sted, hvor farvandet var vanskeligt passabelt, og hvor fjenden derfor var lettere at overrumple f. eks. passerede her den 22. maj 1809 en stor engelsk konvoy bestående af 63 skibe, dækket af 2 linieskibe, 3 fregatter og 2 brigger.³⁶

Roflotillen generelt

Medens kaperkrigen var en indsats mod fjendens handelsskibe, var det for kanonbådene tillige kampen mod de fjendtlige orlogsmænd, af hvilke 9 orlogsbrigger og 2 kuttere foruden en del kanonbåde og armerede barkasser erobredes. Heraf blev 6 brigger solgt, enten fordi de ikke var velsejlende nok eller af andre, i dag uforklarlige årsager.³⁷ Som krigsskibe var kanonbådene små, men som rofartøjer var de store. Der skulle hales godt i de 16–24 årer for at tvinge dem frem mod vind og strøm ofte flere timer i træk. Bekvemmeligheder var der ingen af. I de første kanonbåde var det eneste overdækkede rum et lille lukaf til chefen og pladsen ombord var i det hele taget kneben. Når bådene lå i havn blev mandskabet indkvarteret i land eller på udlagte logiskibe. Under krigen havde søetaten ladet opføre et kogehus på Dragør Havn for den der udstationerede roflotille. Dette har foruden at tjene formålet sandsynligvis fungeret som »varmestue« for besætningerne. Efter krigen solgte søetaten dette kogehus på en auktion den 22. november 1814, på hvilken fogden på Dragør Pitter Jansen købte det for vurderingssummen: 200 rdl. formodentlig på hele byens vegne.³⁸ Det omtalte kogehus kan kun være Nordre Smedie, den bygning der i dag benyttes af sejlklubben. I vinterhalvåret omkring november, når englænderne ikke

34. Garde, s. 477.

35. Garde, s. 478.

36. Wandel, s. 199.

37. Teisen, s. 98.

38. Søetaten, General-kommissariatet, kopibøger, udgående sager 1814 no. 1199/indkomne sager 1814 no. 2688.



Dragør havn ca. 1902. Til venstre nordre smedie, der blev bygget under krigen 1807-14 som kogebus for roflotillen i Dragør. Dragør lokalhistoriske arkiv.

længere var i de danske farvande og disse stadig var isfrie, blev roflotillen oplagt og mandskabet overført til de mange provianteringsfartøjer, der sejlede til Norge. Det mandskab, der kunne undværes, blev permitteret og sendt hjem. I februar/marts blev mandskabet atter indkaldt således, at flotillerne kunne være klar i tide, når fjenden vendte tilbage i forårsmånederne.

Bataljer mellem roflotillen ved Dragør og fjenden

Hårdt arbejde og uendelig venten. Var vinden frisk, måtte kanonbådene blive liggende i havn, hvorfra de kunne se de store konvojer glide raskt forbi, beskyttet af talrige krigsskibe, som, så længe det blæste, var i besiddelse af deres fulde manøvreevne og derfor urørlige for de tungt bevægelige kanonbåde. Utallige gange var både ventetiden og sliddet ved årerne forgæves. Det hændte, at enkelte kanonbåde eller flotiller gik ud under gunstige vejrforhold for at angribe en konvoy. Efter timers roning nåede de deres mål, engagerede mindre fjendtlige krigsskibe eller begyndte at besætte de forsvarsløse handelsskibe, medens de svære linieskibe og fregatter, bundet af vindstille, måtte se hjælpeløse til. Da kunne det lunefulde danske vejr sende fjenden en brise, som øjeblikkelig vendte forholdet om: 18. august 1808 lettete et

engelsk orlogsskib i Køge Bugt og sejlede nordpå. Da det var 3/4 mil fra Dragør, vendte det og satte kursen mod vest. Kaptajnløjtnant Fabricius stod ud med 12 kanonchalupper og 4 morterchalupper. Stykprammene roede og bugseredes sydøstefter for at dække flotillen. Den fjendtlige orlogsmand vendte atter øst over og holdt nordost hen. Klokken 12 var roflotillen på skudhold. De kastede bomber og beskød fjenden efter bedste evne. Sandsynligvis var det blevet et offer for flotillen, hvis ikke »en hastig opkommende kuling havde sat det istand til at flygte«. ³⁸

Generelt er det ikke de store dramatiske begivenheder, der præger indberetningerne fra roflotillen. I modsætning til kaperiet, der var lystbetonet, var de indrullerede matroser i roflotillen underkastet »pligten fremt for alt«, en pligt, der udmøntede sig i en vis rutinemæssig arbejdsgang.

Vanligvis opbragtes det fjendtlige skib uden større modstand, var besætningerne ikke flygtet ved opbringelsen, blev den afvæbnet og sendt til afhøring i København. Skibet fik dansk mandskab ombord og blev lodset ind til hovedstaden, hvor Priseretten fik overdraget dets papirer til videre undersøgelse, således som det fremgår af kaptajn Wleugel's indberetning til kommandørkaptajn Krieger af 3. juni 1809 fra skøtprammen *Søløven* opankret ved Dragør: »I morges kl. 5½ kom et skib (galease) syd fra. Jeg sendte en officer med en armeret chaloupe for at visitere det. Skibet, som kom fra Rostock, var ladet med hør. Fandt i samme 2 officerer og 13 mand af det Schillerske Corps. De overgav sig uden modstand og blev straks afvæbnet. De indsendtes herved under escorte til København til videre undersøgelse«.

Træfningen i Flinterenden den 9. juni 1808 med den engelske orlogsbrig Turbulent

Kommandørkaptajn J. C. Krieger fortæller herom i sin indberetning til Commisariats Collegiet dateret 12.06.1808 fra orlogsskibet *Prinsesse Lovisa Augusta*: »En engelsk konvoy bestående af 73 skibe (1 fregat, 4 brigger, og adsk. armerede skibe) sejlede fra Malmø Red syd-over den 9. juni kl. 2 om eftermiddagen. Jeg lagde ud fra Dragør med roflotillen på 21 kanonchalupper og 7 morterchalupper inddelt i 2 batallioner og 1 reserve samt 1 bombardeer division.

Vinden var nnv stiv kuling, hård norden strøm. Jeg havde så lidet håb at kunne virke, at jeg, af frygt for at skøtprammene skulle drive af, beordrede dem til at ligge til ankers indtil videre.

Kl. 3 var konvojen under sejl. På roflotillen måtte indtil kl. 5 anvendes de største anstrengelser for med den at nå op imod Saltholms Grunden, hvor jeg med kanonchalupperne dannede frontlinie i ono og vsv. Reservedivisionen var placeret på

39. With, J. P., »Danske og norske søheltes bedrifter fra år 1797-1813«, København 1819, s. 77.



C. W. Eckersberg: Træfningen
i Flinterenden 9. juni 1808.
Farvelagt tegning. H&S.

østre fløj støttet til Saltholms søndre grund. Bombardeer divisionen i en linie nord herfor.

De fjendtlige krigsskibe, der havde krydset på Malmø Red for at samle konvojen, sejlede nu romskiøts SV ud for at passere vesten om Lillegrund. Jeg lod bombardeerne kaste imellem konvojen, og første batallion strække sig vester ud og attackere ... Liutenant Hedemann avancerede ind med sin division på orlogsbriggen *Turbulent* og beskød denne, medens den anden division engagerede de armerede skibe. Vi søgte af alle kræfter at avancere op med chalupperne, men da konvoyens fart var stærkere end roflotillens, og jeg ikke kunne strække den venstre fløj så vestlig ud som den forreste del af konvojen, besluttede jeg med koncentreret kraft at attackere bagtruppen. Ved denne manøvre blev 11 koffardiskibe afskårne.

Turbulent var armeret med 12 karronader og 2 lange kanoner samt bemanded med 56 mand. Den strøg kl. 8 efter en ærefuld modstand og blev bemanded af lieutenant Lütken, der med sin kanonchalup da var den nærmeste. For at konservere de afskårne skibe, lod jeg den fregat, som dækkede den del af konvojen, som ikke var afskåret, attackere og forfølge af 8 kanonchalupper. Jeg er overbevist om, at denne fregat har lidt meget. Dens agterspejl var forskudt, og dens ene chalup nedskudt og taget. Fregatten havde næppe undvejet, dersom ikke den pågældende nat og forsigtighed havde budt ikke at fjerne mig længere fra Dragør, hvorfra jeg alt var omtrent $2\frac{1}{2}$ mil. Jeg kunne ikke skelne, hvad den svenske roflotille, som bestod af 21 kanonbåde, foretog sig. Det var og af disse årsager, at jeg beordrede skiøtprammene,

som ved kulingens slapning var gået under sejl og havde arbejdet sig op imod konvojen, på hvilken de gave nogle lag, at de før mørket skulle søge nord efter for at dække roflotillen, om den svenske roflotille, efter hvad jeg kunne formode, søgte at afskære mig fra batterierne på Amager.

Attaquen begyndte kl. 6 og varede til kl. 11. Kanonchalupperne har hver gjort imellem 70 og 80 skud. Af de afskårne skibe blev orlogsbriggen og 5 indbragt af kanonchalupperne, 1 af kaperkaptajn Bøtke efter at have strøget for roflotillen. 5 gik på grund på Lillegrunden, hvoraf jeg lod brænde de 4, iblandt disse én, hvis ladning var vurderet til 300.000 rdl., den 5. tillod jeg kaptajn Bøtkes folk at prøve, om de kunne bringe af grund, men som det ikke lykkedes, er den i dag brændt, end har een mig ubekendt kaper taget en galease, førend den kom for kanonchaluppernes ild. Tvende af disse skibe er ladede med salt, de øvriges ladninger er mig ubekendt, da mandskabet var flygtet i land på svenske kysten, hvilket og bidrog til at formindske fangernes antal, som er 2 officerer, 3 midtskibsmænd, 8 officianter, 1 svensk lods og 71 matroser, dels engelske dels preussiske. Med sand glæde må jeg bemærke det ubegribelige held, hverken at have sårede eller døde, endskiønt det uheld mødte, at en kanon på lieutenant Sandholdts chalup sprang efter det 30te skud. På den engelske orlogsbrig befandtes 1 hårdt og 2 let sårede.

Natten til den 10de kl. 2, ankom jeg til Dragør med roflotillen og de gjorde priser, hvoraf *Turbulent* havde fået Dragør lodsens Rasmus Palm ombord.«

Ved denne træfning gjorde følgende 16 lodser tjeneste ved roflotillen: Pitter Olsen, Jan Nielsen Kroemand, Pitter Mathiesen, Hans Pettersen Strømberg, Ole Perssen Smed, Jens Hansen Snedker, Børge Rasmussen, Cornelius Pedersen, Pitter Jacobsen Smidt, Theis Pittersen, fastlods Jens Jensen Præst, Peder Hansen, Hans Nielsen, Rasmus Palm reservelods Jens Jensen Præst og Jacob Pittersen Smed.⁴⁰

De 5 indbragte skibe er ifølge priseretten: *Archimboldus*, *Freden*, *Sophia*, *Oscar* og *Apollo*. Kaperfører Jens Bødtke tog sig af *Pallas*. Prisepengene for denne blev fordelt i 2 lige store dele mellem roflotillen og Bødtke, eftersom skibet havde strøget for flotillen. Den ukendte kaperfører viser sig at være Hans Petersen, som indbragte *Birthe Margrethe*. Om denne affære oplyses følgende: »Skibets mandskab gået ombord i et af de andre konvojerede engelske skibe, som har fyret på kaperen før, under og efter at skibet blev taget«. Af denne årsag får Hans Petersen tilkendt *Birthe Margrethe* som god prise uden at skulle dele med flotillen.⁴¹

Turbulent blev først indlemmet i den flydende defension og

40. Ordre og Correspondance Protocol for Dragøe Lodserie.

41. Priseretten for Sjælland I, juli 1808 fol. 41.

brugtes på Københavns Red til øvelse for kadetterne. Den viste sig imidlertid som en »slet sejler«, og anvendtes derfor fra 1810 som logiskib i Nyborg for en kanonbåds besætning. Sidenhen solgtes *Turbulent* tillige med bl. a. *Trickler*, *Tigress*, *Minx*, *Safe-guard* og *Attack*.⁴²

Kommandørkaptajn Krieger fik 24.000 rdl. i prisepenge ved denne lejlighed, medens Dragørs lodser tilsammen fik 1668 rdl.46 sk., heraf gik 84 rdl.46 sk. i pensionskassen. Til sammenligning kan tjene, at en lods i 1810 for 29 dages udkik på Strandgårds Batteri fik 29 rdl. i vagtpenge, altså 1 rdl. om dagen. Prisepengene har uden tvivl været en kærkommen ekstrasfortjeneste.⁴³

Om det var udsigten til let bytte eller om det var for hjælp-somhedens skyld eller eventuelt tilskyndet af begge dele, at kaperne ofte deltog i roflotillernes bataljer mod fjenden får stå hen. Givet er derimod, at flere benyttede sig heraf og fik gode priser for deres indsats som f. eks. den ovenfor omtalte kaptajn Bøtker, der på dette tidspunkt var fører af kaperbåden *Patrioten* af København. Han fik ikke sit koffardiskib af grunden, men til gengæld fik han en anden god prise: *Pallas* og ikke *Die Frau Catharina* som oplyst af Kay Larsen.⁴⁴

Samme *Patrioten* oplagdes i begyndelsen af 1809 i Dragør og solgtes ved en auktion den 17. marts 1809.

Roflotillens kamp mod Africa den 20. oktober 1808

Det engelske linieskib *Africa* havde fået til opgave at følge en stor konvoy på 137 handelsskibe fra Karlskrona ud igennem Øresund. Som medhjælp havde *Africa* bombarderskibet *Thunder* og 2 orlogsbrigger. Den 19. oktober befandt konvojen sig ved Sundets sydlige del og lå til ankers ved Stevns for at vente på diverse efternølere. Ved middagstid lettede konvojen med kurs mod nord. Vinden beskrives som en frisk brise mellem sso. og ssv. Om aftenen ved 18-tiden ankrede *Africa* op 4–5 sømil fra Dragør.

Da admiralitetet havde fået underretning om konvoyens tilstedeværelse, blev kommandørkaptajn Krieger med roflotillen kommanderet til Dragør, hvor de ankom ved middagstid den 20. oktober.

I mellemtiden var størstedelen af konvojen nået til Malmø. En del skibe, der var gået på grund under svenskekysten, blev beskyttet af den svenske roflotille, medens enkelte efternølere gav *Africa's* kaptajn Barrett svare bekymringer. Klokken 12.40 lettede han derfor anker og satte alle sejl med kurs mod Dragør, for at komme mellem denne bagtrop og de danske kanonbåde, der var undervejs. Vinden var ustabil og svingende mellem nv. og vsv. med varierende styrke. Klokken 13.55 observerede Bar-

42. Garde, s. 478 og 602.

43. Ordre og Correspondance Protocol for Dragøe Lodserie.

44. Priseretten for Sjælland 27. juli 1808 fol. 35.

Moderate and Cloudy with Rain

D^r Weather

At 6 Light airs and Cloudy, up Top Gall^s Yards & Hove short

Light airs and thick haze near

At 9 Observed the Swedish Gun boats, fire several guns at a Brig standing towards Drago, supposed to have been captured by the Enemy

Light Breezes and Cloudy Wth No Observation in East Bearings and Distance at Noon

Falsterbo Light house S E S 3 Leag^s

Town of Drago

Steffens head --- N S W 3 Leag^s

N 8 E 7 8 Miles

Light Breezes and Cloudy, at 12⁴⁵ Weight & made all sail towards Drago, hauled out the rear of the Convoy which were anchored in the Malone Channel. Observed the enemys force to consist of 25 Gun & Mortar Boats & several small craft, at 1⁵⁵ in Top Gall^s. Steering sails & Tackled thick, cleared their for Action, at 2⁵⁵ the above force came within gun shot of our Commodore and Action which continued without ceasing till 6⁴⁵ when the Enemy, having got the wind, being calm, &c many shot this our sails. Several Boats & Shells, men & the Landing & Running Digging and pieces having got the Starboard & the rear, all the Port & Fore Topmast rigging, Main & Main Spring stays shot away, had 8 Men killed & the Captain & two Lieutenants & Harrores) the Light^{er} two men one killed & 14 Men wounded. Enemy replacing the damaged & having had no loss in Action & utter, the rest of the Port shot this, Light airs &c.

Udsnit fra Africas logbog
omhandlende striden 20. oktober
1808. Public Record Service,
London.

rett den danske flotille bestående af 25 kanon- og morterbåde, hvorefter skibet blev klargjort til kamp og kursen sat til nno. Klokken 14.55 kom kanonbådene på skudhold, skibet vendte da kurs mod syd, medens vinden aftog og efterhånden døde hen. Roflotillen fulgte trop indtil kl. 16., hvor *Africa* var nødsaget til at vende for Falsterbo Rev. Angrebet begyndet med det samme og vedvarede til kl. 18.30, da mørket tvang Krieger til at søge tilbage til Dragør, hvor han ankom klokken 23. Her erfarede han, at svenskerne havde sat ild til de grundstødte skibe.

Kriegers indberetning er meget kortfattet og *Africa's* logbog er ikke meget bedre med hensyn til kampens forløb på trods af, at det fjendtlige lineskib havde lidt meget og havde 5 dræbte og

61 sårede. Senere ændredes tallet til 10 dræbte og 52 sårede, medens Krieger havde 28 døde og 36 sårede.

Kaptajnløjtnant Kaas i Køge indberettede den 21. oktober efter en rapport fra lodsens, som havde udkik på Mandehoved: »Skibet er meget forskudt. Fokkemasten er skudt af under mersset, gallionen er bortskudt, bugsprødet er afskudt på midten, hele agterspejlet skudt sammen og endelig alle sejlene sønderskudt«.

Den følgende tid lå *Africa* på rheden i Karlskrona for at få repareret de værste skader. I løbet af november sejlede *Africa* hjem til England, hvor det kom på værft i Chatham. I de følgende 2 år sejlede *Africa* atter i Østersøen. Selv om skibet ikke blev erobret, blev det da sat ud af spillet for en tid.

Den 26. oktober offentliggjordes tabslisten i København. De sårede blev indbragt på Søkvæsthuset, hvor man fra lægernes side forsøgte at redde »disse fædrelandets brave sønner«. Den eneste sårede, der ikke tilhørte flådens mandskab, var lodsens Ole fra Dragør.

Ole var temmelig bleseret og lå nogle måneder på kvæsthuset. Gunvor Petersen mener, at der er tale om lodsens Ole Pedersen Schmidt, som også var med den 9. juni 1808.⁴⁵

De døde helte blev gravsat på St. Magleby kirkegård, hvor der rejstes et monument til deres minde.

Da indberetningerne er knappe, finder jeg det rimeligt, at gengive slagets gang set med et engelsk besætningsmedlems øjne (gengivet i uddrag):

Africa lå mellem danskerne og konvojen for at dække den og beskytte den. Omkring klokken 1 i dag blev det vindstille. Vi observerede, at de danske kanonbåde roede mod os i et antal af 32.

Når et stort skib kommer ud for vindstille, bliver det umuligt at manøvrere, det bliver som en træstamme på vandet. Danskerne udnyttede med sine årer muligheden for at nærme sig vores låringer og stævn, hvor de vidste, at vi var svagest, og herfra forsøgte de at bestryge os. Omkring klokken halv tre kom de indenfor skudhold og vi åbnede en livlig ild mod dem fra de af vores kanoner, som vi kunne rette mod dem.

Jeg var stationeret på nederste kanondæk og arbejdede med langning af krudt fra krudtmagasinet. Jeg tilstår, at jeg bævede over at se de stakkels sømænd blive slået omkuld i vort skib. Jeg kunne se det, når jeg engang imellem kiggede igennem en revne i et tykt bomuldsforhæng, som var ophængt rundt om den luge, jeg stod ved. Forhænget var sat op for at forhindre, at ilden fra kanonerne skulle få forbindelse med det krudt, som jeg langede op til folket på dækket ovenfor.

Forhænget rundt omkring mig blev snart revet bort af splinter. En krudtkardus på 4 pund, som jeg holdt over hovedet og

45. Gunvor, s. 98.

rakte til manden ovenfor, eksploderede, da låget var gået af. Jeg blev ikke skadet med undtagelse af et let slag på det ene øje.

Adskillige store skud gik igennem skibssiden lige i nærheden. To jernstolper på 6–7 tommers diameter blev skudt i stykker. Manden ovenfor mig, som jeg langede krudt til, blev såret i begge arme og i brystet.

Klokken halv otte trak de sidste af vore fjender sig tilbage. Jeg fik at vide af folkene på dækket, at de antog, at danskerne havde lidt meget på grund af vor ild, at de havde set mange både synke, og at de var ved at bjerge folk op af vandet. Nogle både havde ikke mere end 5 mand tilbage. Mørket afsluttede affæren.

Vort flag blev 2 gange skudt bort. Fjenden troede da, at vi havde strøget flaget, råbte hurra og rykkede fremad. Vi råbte hurra igen og fyrede tilbage på dem. De trak sig tilbage.

Vi tror, at masterne vil falde, hvis vi får meget vind inden vi når havn. Kort sagt, vi har mange træffere i skroget og så store huller, at jeg næsten kan krybe igennem dem. Vi er helt og holdent et vrag. Alle vore skibsbåde er skudt i stykker. Vi tror, at deres tab må være tre gange større end vore, hvad gælder antallet, alt efter hvad dem på dækket så. Der er dem ombord i skibet, som var med ved Lord Nelson's sidste søslag ved Trafalgar og som siger, at dette var hårdere end Trafalgar.

De sidste år

Forholdet til Sverige forværredes efterhånden som dets planer vedrørende Norge trådte tydeligere frem. Sveriges krigserklæring mod England var mere en skinmanøvre end en handling. Da Sverige og Rusland sluttede forbund den 5. april 1812, kunne Danmark nok ane, hvor det bar hen. Der blev truffet diverse foranstaltninger på Sjælland i tilfælde af, at det værste skulle ske. De kanonbåde, der var bestemte for Køge og Kalundborg, stationeredes således ved Dragør.

18. juli 1812 sluttedes fred i Örebro mellem England, Sverige og Rusland. Planerne om et angreb på Sjælland med forenede svensk/russiske stridskræfter blev tydeligere og tydeligere. Af frygt for at svenskerne skulle opbringe de skibe, der bragte proviant m.v. til København, blev det forbudt at sejle i Sundet, såfremt det ikke var i konvoy ledsaget af den københavnske kanonbådsflotille under Krieger.

3. september 1813 kom den længe ventede krigserklæring »Allerhøjeste parolbefaling af 3. september: Da de svenske har påbegyndt fjendtligheder, så er nu krigen mellem os og Sverrig udbrudt, og de svenske angribes, hvor ske kan ...«

Krigen kom dog ikke til at vare længe. Allerede 16. januar 1814 blev det bekendtgjort, at der indtil videre var sluttet våben-



F. T. Kloos: Dragør havn
1830. Efter afmasket negativ
i Dragør lokalhistoriske arkiv.

stilstand med »alle magter, som er i krig med os, og fra nu af skal alt kaperi ophøre«.

Den 14. januar blev den officielle fred sluttet i Kiel. Den 7-årige krig og dermed kanonbådenes og kaperens æra var endt.

Den sidste rulle for kaperne i Waterschoutens protokol er dateret 11. december 1813. Ingen rheder fandt det åbenbart anstrengelserne værd at udruste nye kapertogter. De gamle regler og anordninger ophævedes efterhånden: 24. februar gjalt det forbudet mod at sætte lys i de vinduer, som vendte ud mod søen. Kancelliplacaten af 4. marts annullerede alle trufne bestemmelser og forordninger om kapervæsenet og endelig ophørte priseretten ved rescriptet af 30. juni 1814.

Eftervirkningerne

Hvad der blev opnået ved denne form for krigsførelse kan diskuteres. Givet er, at det ikke var nogen gevinst for Danmark at være Napoleons forbundsfælle. Årene fra 1801–1807 havde været kendetegnet ved de store rigdomme, handelsflåden bragte hjem. Efter 1807 decimeredes denne ved opbringelser, dens bevægelsesfrihed blev lammet og Danmark stort set blokeret. Norge, der var afhængig af tilførsler udefra, blev bragt på hungersnødens rand og herhjemme gik inflation og statsbankerot hånd i hånd.

I 1807 havde Dragør 71 skibe på tilsammen 2020 kommercelæster. Sammenlignet med Københavns 232 skibe med tilsammen 22.092 læster, var det ikke overvældende, men Dragør var ikke desto mindre en af de største søfartsbyer i riget.⁴⁶ Krigen mod England blev en katastrofe for byen, af alle »søstæder i Danmark har næppe nogen lidt mere ved krigen end den mindste iblandt dem, Dragør på Amager. Førend ufreden ejede denne vindskibelige (driftige) by omkring 80 mådelige fartøjer, hvormed dragørerne sejlede på alle provinserne, ja endog på udenrigske havne. Men dels ved opbringelse, dels ved at drives på

46. Muckadell, s. 123 ff.

grund af fjenden er hint antal af fartøjer nu så formindsket, at byen i det hele kun tæller 20«. ⁴⁷ Byen er næsten ruineret som følge af krigen, dertil kom så statsbankerotten, der fejede de sidste økonomiske smuler væk under benene på beboerne. Kun få skippere havde råd til at investere i nye fartøjer. Ovennævnte artikel fortsætter med en beklagelse af de – endnu – sejlendes økonomiske forhold: »De have ikke så megen formue, om de end ejede fartøjer, at indkøbe ladninger, f. eks. brænde, som de almindeligen plejede at bringe hertil, thi det, hvortil der i fredstiden kun behøvedes 300–400 rdl. udfordrer nu nogle tusinde rigsbankdaler«. Trods flid og sparsommelighed varede det meget længe, inden byen kom på en økonomisk god fod igen.

Litteraturliste

- Anderson, R. C. »Naval wars in the Baltic«. London 1910.
 Garde, H. G. »Efterretninger om den danske og norske sømagt«, København 1835.
 Holm-Petersen, F. og Lund, K. »Sømænd og skibe fra Dragør«, København u. å.
 Larsen, K. »Danmarks kapervæsen 1807–1814«, København 1972.
 Lisberg Jensen, O. »Kampen mod lineskibet *Africa* syd for Dragør i oktober 1808«, *Marinehistorisk Tidsskrift* nr. 2, maj 1978.
 Muckadell, C. S. »Blokade og kaperkrig«, »Fra sejl til diesel« bd. 2, Odense u. å.
 Nicolaisen, Chr. »Amagers Historie«, bd. 2, København 1982.
 Petersen, G. »Dragør lodseri 1684–1984«, København 1984.
 Teisen, J. »Kanonbådskrigen 1807–1814«, »Flåden gennem 450 år«, København 1961.
 Vibæk, J. »Politikens Danmarks Historie«, bd. 10, København 1978.
 Wandel, C. F. »Søkrigen i de dansk-norske farvande«, København 1915.
 Wiib, J. P. »Danske og norske søheltes bedrifter fra år 1797–1813«, København 1819.

Aviser

- Dagens Nyheder 1958: *Brian de Crevecoeur* »Kanonbådskrigen 1807–14«.
 Folk og Værn 1942: *Kay Jungersen* »Kanonbådskrigen 1807–14«.
 Jyllandsposten 1942: *Lasse Egebjerg* »Søløjtnanternes 7-års krig«.
 Nyeste Skilderie.
 Østsjællands Folkeblad 1959: *Svend Bremer* »Søens Hvepse«.

Kilder

Dragør Lokalhistoriske Arkiv

- Dragør Lodseries Arkiv.
 Pitter Pittersens Pouls erindringer.
 Peter Jansen Hermann's dagbogsoptegnelser.
 Ligtale ved Bertel Jansens jordefærd.
 Kirkebøger.
 Div. billedmateriale.

47. Nyeste Skilderie 1816.

Landsarkivet for Sjælland m.v.

Københavns Søren indtil 1861 samt Priseretten 1807–14:

Retsprotokoller med tilhørende dokumenter.

Auktionsdokumenter vedr. bortsolgte skibsladninger.

Kopibøger, journaler og korrespondance vedr. Priseretten.

Forbyringskontorets arkivalier:

Waterschouten i København.

Rigsarkivet

Justits- og Domprotokol vedr. Priseretten i Sjælland 1807–14.

Domprotokol vedr. Priseretten i København.

Journal over Priseretten.

Register over de ved Overadmiralitetsretten pådømte sager 1808–14.

Prisesager fra forskellige steder 1810–1813.

Protokoller over udfærdigede kaperbreve 1810–13.

Prisesager 1810.

Søetaten, Admiralitetet, indkomne sager 1808.

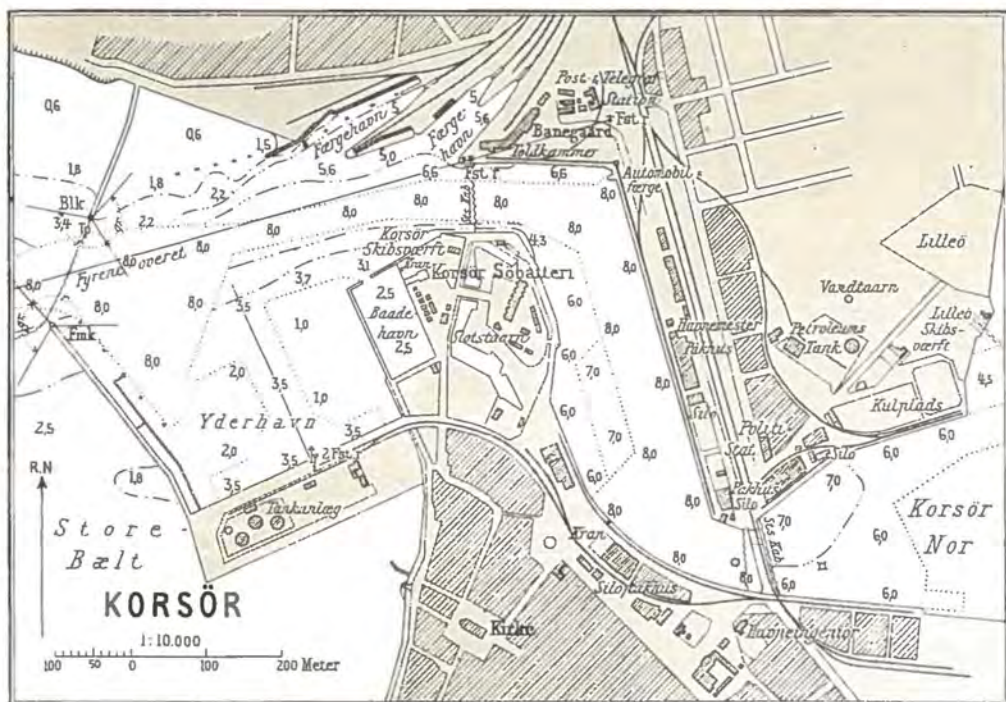
Søetaten, Generalkommissariatet, udgæede sager 1814/1199 samt indkomne sager 1814/2688.

Tak til museumsdirektør Ole Lisberg Jensen for lån af arkivalier fra Public Record Service i London:

Engelsk kort over Sundet 1801.

Logbog fra *Africa* 18. oktober 1808–2. november 1808.

Naval Chronicle 1808 vol. xx.



Efter Den danske Havnelods 1936.

Søren Hjorth Jensen & Henrik Mogensen

Samarbejdsproblemer på Korsør havn under besættelsen

En analyse af Brosagen i Korsør
november 1942–marts 1943

Den 17. november 1942 nægtede havnemesteren i Korsør at åbne Halskovbroen for et tysk marineskib. Han gjorde dette for at forhindre, at skibet skulle optage en kajplads, der var forbeholdt danske minestrygere. Episoden og dens konsekvenser blev derefter en sag for den danske marinestab i København og den tyske marinemyndighed samme sted. Dette er i al korthed »Brosagen«, som vi i det følgende skal beskæftige os med.

Kildematerialet

Materialet, der ligger til grund for dette arbejde, findes dels på Rigsarkivet og dels hos undertegnede. På Rigsarkivet findes forbindelsesofficerens referater, en del af den førte korrespondance og E-stationens protokoller. Hos forfatterne findes havnemesterens dagbog og den del af sagens akter, som han kom i besiddelse af. Ud over dette er der blevet lavet interview med de vigtigste af sagens nulevende personer.¹

Havnen og havnemesteren

Korsørs placering ved Storebælt gjorde den til Sjællands næst vigtigste havneby. Den tyske værnemagt besatte således Korsør og København på samme tid. Under hele besættelsen blev havnen benyttet af både tyske krigsfartøjer og tyske handelsskibe.

Korsør havn bestod på dette tidspunkt af tre bassiner: Yderhavnen (Benzinhavnen), Gammelhavn og Inderhavnen, den sidste lå inde bag Halskovbroen i Korsør Nor. Bag broen lå værftet, som også udførte mindre reparationer på de tyske skibe.

I 1927 blev Jens Jakob Hjorth Jensen (1894–1974) ansat af Korsør byråd som havnemester i Korsør Havn. Han forblev i denne stilling til 1962, da han trak sig tilbage på grund af alder. Da Hjorth Jensen søgte stillingen som havnemester, var han midlertidig tjenestegørende officer i marinen. Tilknytningen til marinen bevarede havnemesteren hele livet, under besættelsen var han således Kaptajnløjtnant af reserven. Det må dog understreges, at Hjorth Jensen var civil ansat af Korsør byråd med reference til søtransportvæsenet. Sideløbende med dette refererede han til marineministeriet på grund af Korsørs status som

1. Forbindelsesofficereren var den danske flådes forbindelsesled til Marinebefehlshaber Dänemark. E-stationen fungerede som marineministeriets telefonvagt. Hjorth Jensens dagbog (1927–1962) lå normalt på havnekontoret, den indeholder både tjenstlige og personlige notater. Interview d. 11.3.1981 med P. A. Mørch, daværende chef for marinestabens efterretningssektion. Interview d. 21.8.1981 med H.W. Mortensen, daværende havneassistent i Korsør. Interview d. 23.11.1981 med S. E. Potoppidan, daværende orlogskaptajn, forbindelsesofficer i marineministeriet. Interview d. 15.2.1982 med T. S. Prip, daværende chef for minestrygeren »Søridderen«, der lå overfor Halskovbroen den 17. november 1942.

marinehavn og på grund af sin egen tilknytning til flåden. Under besættelsen husede havnemesteren et af de såkaldte »P-lagre« af illegale våben og lignende; han opbevarede dette i selve den gamle fæstning, der ligger på havnen umiddelbart bag havnemesterens bolig.

Besættelsen ændrede i nogen grad de betingelser, hvorunder havnemesteren virkede. Allerede den 9. april blev han dubleret af en tysk havnekaptajn, Leutnant zur See, Werner Wodich. Der var således to personer med myndighed over havnens område. Dette måtte i følge den danske havnemester »nødvendigtvis af føde visse Gnidninger og Episoder, hvor danske og tyske Interesser kom i Modsætningsforhold.«

En rædsom batalie

På Korsør havn var der i lang tid ingen større konflikter mellem danskere og tyskere; først den 17. november 1942 gik det galt. Den dag skrev Hjorth Jensen i sin dagbog: »En rædsom Bataillie i Anledning af, at Korvettenkapitän Remmers absolut vilde have fast liggeplads for *Greif II* udfor Fyrvæsenets Gasstation. Jeg vilde ikke aabne broen i den Anledning og Remmers beordrede derfor Broen afspærret og besat med militær ... nu bliver der jo sikkert yderligere Ballade. —«

Brosagen blev i midten af tredserne beskrevet af havnemesteren. Han forklarede i uddrag optakten således:² »Henimod Slutningen af Sommeren 1942 meddelte den tyske Havnekaptajn mig at en Bevogtningsflotille på 10–15 mindre Skibe vilde benytte Havnen som Basishavn. Jeg blev enig med den tyske Havnekaptajn om, at Flotillen anvistes Plads i Yderhavnen (Benzin-havnen). Jeg var ganske klar over, at den anviste Plads ikke var særlig velegnet til disse smaa Enheder under ugunstige vindforhold, men det følte jeg nu ingen Trang til at oplyse den tyske Havnekaptajn om. Flotillechefen, corvettenkapitain Remmers havde faaet Fingre i en større Lystjagt. Denne skulde imidlertid have en større Ombygning, det gik man straks i gang med inden for Halskovbroen. Nogen tid før Lystjagten Ombygning var tilendebragt, den hed forøvrigt *Greif II*, forklarede Havnekaptajnen mig, at Flotillechefen ville have liggeplads ud for Fyrvæsenets Plads. Jeg protesterede på det kraftigste, dog uden Held. Denne Kajstrækning havde jeg hele Tiden kæmpet for at holde fri til Afbenyttelse for det danske Søværns Skibe (minestrygere), samt for Fyrinspektionsskibene.«

Centraladministrationen inddrages

Efter den 9. april kunne man forvente en hel række konflikter mellem danskere og tyskere, der var derfor behov for et formaliseret samarbejde. I København blev der straks udnævnt en tysk

2. Denne redegørelse indgår som en del af et større materiale, som havnemesteren nedskrev da han var blevet pensioneret. Brosagen omtales under overskriften: »Tildragelser paa Korsør havn under Besættelsen 1940–45.«

3. Forbindelsesofficerens referat, der er en af vore hovedkilder, var et rent dansk aktstykke. I marineministeriet lavede man hver dag et referat til brug for forskellige dele af centraladministrationen. Der er således ikke tale om et beslutningsreferat, men om den danske version af samtalerne.

17. November
 Den sidste Pudding i Aulding
 af, at Hans Højden Røn.
 men absolut vilde have for-
 bygget sig. Grønt i søen
 Fyrværks Gæstebud. By vilde
 ikke være Røn i Aulding
 i Røn Røn Røn.
 de danske Røn Røn
 og Røn Røn Røn.
 Røn Røn Røn Røn
 14.15 til 14.45
 Røn Røn Røn Røn
 Gæstebud Røn Røn.

og en dansk forbindelsesofficer, der skulle varetage forbindelsen mellem Marinebefehlshaber Dänemark (Mbfh. D.) og det danske marineministerium.

På den danske side var det Orlogskaptajn S. E. Pontoppidan, der skulle repræsentere de danske interesser; postens betydning fremgår af hans placering: Han havde direkte reference til lederen af marinestaben Viceadmiral A. H. Vedel, samt til lederen af marinestaben, Kontreadmiral Carl Hammerich.³ Den tyske forbindelsesofficer var Korvettenkapitän Hashagen. Hashagen refererede direkte til Admiral Henning, der var tysk stabschef, eller direkte til Mbfh. D. Mewis.

I København var der i maj 1941 blevet indgået en aftale mellem de danske og de tyske marinemyndigheder om den omstridte liggeplads: den blev forbeholdt danskerne. Vi kan se i havnemesterens dagbog, at han blev orienteret om denne afgørelse, som han imidlertid formentlig senere har glemt. I modsat tilfælde ville det have været naturligt for ham at henvise til overenskomsten, og der havde slet ikke været nogen »brosag«. Korvettenkapitän Remmers, der kom til Korsør januar 1941, var formentlig uden kendskab til den dansk/tyske aftale – thi hans

handlemåde var i realiteten et forsøg på at ændre eller omstøde en afgørelse, der var truffet af Marinebefehlshaber Danmark.

Under selve brosagen var der telefonkontakt mellem Korsør og København, i følge Pontoppidans referat fik Remmers en overhaling. Under samtalen blev det opklaret »... at han for at tvinge sin Vilje igennem havde ladet Broen afspærre fra begge ender ... Kapitän zur See Land udtalte meget skarpt til Korvettenkapitän Remmers, at han som Chef for en tilfældig Forpostbaadsflotille ikke havde Beføjelse til at spærre broer af og fik ham efter nogen skarp Meningsudveksling til at trække sine Poster tilbage og give Trafikken fri, mod at Broen omgaaende blev aabnet.«

Denne samtale fandt sted mellem 14.15–14.45, d.v.s. midt under selve brokonflikten; vi kan således se, at det var i København, denne gordiske knude blev løst. I Korsør kunne havnekaptajn Wodich måske have forhindret, at den umulige situation opstod, men han var rejst på ferie samme morgen.

Situationen var nu den, at både havnemesteren og Korvettenkapitänen havde forset sig, men med den tyske tilrettevisning til Remmers var der kun tilbage at finde en passende sanktion mod Hjorth Jensen.

I Korsør så man også på sagen med en vis alvor; allerede næste dag var havnemesteren og borgmesteren i København for at give deres version af sagen. Havnemesteren skriver således i sin dagbog: »Var i Kbh. sammen med Formanden for Havneudvalget og Borgmesteren, der vilde klage i Anledning af Afspærringen i Gaar.« Borgmesteren indgav også en skriftlig klage, der blev afsluttet således: »Man forventer, at Marineministeriet vil tage Skridt til at forebygge Gentagelsestilfælde.«⁴ Dette viser folkene fra Korsør som de ubekymrede, der ikke var i tvivl om, at de havde handlet rigtigt i alle måder.

Havnemesterens version

Havnemesteren afleverede en rapport i Marineministeriet, det følgende sammendrag beskriver ganske godt hændelsesforløbet på Korsør havn: Havnekaptajn Wodich »... meddelte mig, at Korvettenkapitän Remmers, *Greif II*, vilde have plads med dette skib ved kajen ved Fyrvæsnets Gasstation, naar dette tyske Skib kom fra Reparation. Jeg nedlagde paa daværende Tidspunkt Protest overfor den tyske Havnekaptajn. Hertil svarede den tyske Havnekaptajn at Korvettenkapitän Remmers *vilde* have denne Plads.

Dags Dato Kl. 13.20 fik jeg at vide, at Kommandanten for Øvelseskutteren havde været paa Havnekontoret og bestilt Broen lukket op Kl. 14.00 og at Korvettenkapitän Remmers vilde fortøje *Greif II* ved Bolværket ud for Fyrvæsnets Gasstation.

4. Klagen findes i Borgmesterkontorets arkiv, Korsør Rådhus.



Herfra åbnes Halskovbroen.

Umiddelbart herefter ringede jeg Korvettenkapitän Remmers op og meddelte ham, at han ikke kunne ligge dér, da vi benyttede Pladsen til de danske Minestrygere, Fyrvæsenets Skibe o. s. v.; som Svar paa alt, hvad jeg fremførte, fik jeg kun den Besked, at han var ligeglad, da den tyske Havnekapitajn var indforstaaet med, at han fik Plads der. Jeg meddelte ham, at jeg vilde lade Spørgsmaalet indanke for Befehlshaber Dänemark gennem Marineministeriet, hvortil han svarede, at det kunde jeg gøre som jeg vilde; det blev dog ikke anderledes, og da jeg imidlertid ikke vidste anden maade at forhindre Korvettenkapitän Remmers i at udføre sit Forehavende, sagde jeg i Telefonen til ham, at jeg ikke lukkede Broen op, før der var kommet en Afgørelse, og afbrød derefter Samtalen. —

Umiddelbart herefter gav jeg Meddelelse pr. Telefon til Formanden for Havneudvalget om det passerede, og han sanktionerede, hvad jeg havde foretaget mig. Jeg ringede derefter — Klokken var da 13.45 — til Havneassistenten, og bad ham cykle ned i Noret og give Kommandanten om bord i *Greif II* Besked om ikke at kaste los, før jeg var færdig med at telefonere med København; denne Besked afgav Havneassistenten til Kommandanten.

Jeg ringede dernæst til den danske Forbindelsesofficer paa

Hotel »Phønix«, og jeg afgav da ovenstaaende Redegørelse og bad ham paa Havnens Vegne tage sig af Sagen.

Kl. 14.15 blev jeg ringet op af Havneassistenten, at jeg omgaaende maatte komme ned til Broen, da den var blevet afspærret i begge Ender og besat af tysk Militær. Jeg ringede denne Meddelelse til Formanden for Havneudvalget, og begav mig straks ned til Broen. Her var forsamlet flere Hundrede Trafikanter paa hver side af Broen, og jeg besluttede mig til at lukke Skibet igennem Broen, da Folk jo ikke kunde blive staaende dér og vente.

Kl. 14.45 passerede *Greif II* gennem Broen og fra Sydsiden af Broen prajede en tysk Søløjtnant over, at Skibet – efter Ordre fra København – skulde gaa ud i Benzinhavnen paa sin sædvanlige Plads.

Korsør, den 17. november 1942.

Sign./ *Hjorth Jensen*
Havnemester.«

Den lokale løsning

Det er indlysende, at både havnemesteren og den tyske havnekaptajn kunne have stoppet Remmers og undgået konflikten ved hjælp af en henvisning til Marinebefehlshaber Dänemarks' afgørelse. Hjorth Jensen betragtede vel problemet som en lokal sag, der måtte finde sin løsning på lokalt plan. Han havde på dette tidspunkt ingen anelse om, hvilket slagsmål han havde sat i gang. Denne antagelse støttes også af havnemesterens handling, da Remmers nægtede at vente på afgørelsen fra en højere instans: I stedet for at afvente en afgørelse fra oven, løste han sagen lokalt ved at forhindre krigsskibets passage gennem broen. Det er troligt at begge parter har været særdeles ophidsede, og havnemesteren ville ganske øjensynlig have sin sejr hér og nu. Han kunne jo have ladet Remmers »vinde« på kort sigt og have ventet på at få sin triumf fra oven. I stedet valgte han at løse sagen lokalt ved at forhindre krigsskibets passage gennem broen. Det samme mønster viser sig, når vi ser på, hvem havnemesteren søgte bistand hos. Først orienterede han formanden for Korsør Havneudvalg, og dernæst blev marineministeriet inddraget.

Allerede da Pontopidan den 17. november blev inddraget i sagen, indså han, at sagens svage punkt var havnemesterens reaktion på Remmers krav. I hans fremstilling blev den klare forbindelse mellem liggepladsspørgsmålet og den manglende brooplukning søgt sløret. Havnemesterens samtale med Remmers blev i Pontoppidans referat afsluttet således: »Dernæst har Havnemesteren meddelt Korvettenkapitän Remmers, at Broen ikke kunne aabnes indtil videre.« Selve den verbale formulering,

*Havnemester Hjorth Jensen
fotograferet hjemme i sin have
efter befrielsen.*



overgang til passivformen, er et forsøg på at luske et teknisk problem ind i den kritiske brooplukning.

Dette forsøg strandede dog allerede næste dag; det lykkedes ikke at bagatellisere sagens principielle indhold ved at fremstille Remmers som en tåbe, der sejlede frem imod en bro, der ikke kunne åbnes. Ifølge Pontoppidans referat af samtalen mellem de to forbindelsesofficerer var man »paa tysk Side blevet helt klar over, at Brooplukningen var blevet forsinket med Vilje og ikke af tekniske eller andre gyldige Grunde. Dette gjorde Sagens Stilling temmelig ugunstig for den danske Part, fordi det med Rette vilde kunde hævdes fra tysk side, at havnemesteren med Magt har hindret et tysk Krigsskib i sine frie Bevægelser og dermed sat den tyske Værnemagts Prestige paa Spil.«

Sideløbende med brosagens officielle akter udveksledes mere

private breve mellem Pontoppidan og havnemesteren. Heri blev mange af sagens punkter fremlagt uden omsvøb. Det første brev i denne samling blev sendt fra Pontoppidan allerede den 18. november. Uofficielt skrev man fra marineministeriet således til Hjorth Jensen: »Det er udmærket i enhver Henseende, at De sætter noget ind paa at holde den gode Plads fri til Marinens og Fyrvæsenets Skibe og det skal De have tak for. Men efter min mening burde De have henvendt Dem til mig, da De for ca. 8 Dage siden havde hørt af den tyske Havnekaptajn, at han havde føjet sig efter Korv.Kapt. Remmers. Saa havde vi haft god Tid til at ordne Affæren eller rettere sagt sørget for, at der ingen Affære blev.

Endvidere burde De ikke have nægtet at aabne Broen for *Greif II* til det af den bestilte Tidspunkt. Jeg kan godt forstaa, at det er fristende at gøre, som De har gjort; men det har bragt sagen op i det høje Plan og givet Modparten noget at hænge sin Hat paa. *Det var en stor Fejl...*

Fra tysk side vil det blive hævdet, At De har lagt Hindringer i vejen for et tysk Krigsskibs Bevægelser, og derved bliver det en Sag om den tyske Værnemagts Prestige ... Jeg har gjort, hvad jeg kunde i Dag for at undskylde Dem og anklage Deres Modpart, og saa maa vi jo se, hvordan det udvikler sig.«⁵

Den centrale løsning

Det var altså ikke muligt at kvæle brosagen i fødslen, og den danske forbindelsesofficer måtte derfor finde en anden udvej til at mildne konsekvenserne af havnemesterens handling. Vi kan følge dette på nært hold i Pontoppidans referat fra samtalen med Hashagen den 18. november: »Fra dansk Side anførtes, at Havnemesteren i Korsør siden Besættelsen havde gjort sit yderste for at faa alt til at gaa paa bedste maade, og at der, skønt Forholdene var vanskelige for ham paa Grund af den megen tyske Virksomhed i og ved Korsør Havn, aldrig hidtil havde været nogen Klage over ham. Saavidt man kunde forstaa, var Korvettenkapitän Remmers derimod noget af en Kværlant, tidligere Kofardikaptajn og maaske en lidt anden Type tysk Søofficer end man er vant til her i landet.«

Da Hjorth Jensen modtog brevet fra forbindelsesofficeren, må det være gået op for ham, at fejlen ikke lå hos tyskerne, men hos ham selv; der var endda tale om en dobbeltfejl. For det første havde han ikke inddraget København, før konflikten gik i hårdknude, for det andet havde han indespærret et marinefartøj. Overfor dette står Pontoppidans vurdering af sagen: Han gav ikke nogen grund til falsk optimisme, for han havde indset, hvor alvorlig sagen kunne blive.

5. Denne halvofficielle korrespondanceform valgte Potoppidan fordi det var nemmere: man undgik maskinskrivning og journalisering. Forholdet mellem Pontoppidan og Hjorth Jensen var rent tjenestligt, i 1981 beskrives det således af Pontoppidan: »Havnemesteren i Korsør kendte man jo; jeg havde sejlet u-båd i ti år.«

MEDDELELSE

fra

MARINESTABEN

til H. Havnemester Hjorth Jensen
Korsør

Marineministeriet, den 11-12-

1942

⊗ Det bliver vistnok d. 14 ds.

Kære Havnemester!

Tak for Deres Rønge, udførlige og venlige Brev af 8' ds. Sagen er desværre ikke færdig endnu, men det er jo da altid en Trøst, at Greif I har lagt sig derover ved den ortelege Køj. Viceadmiralen har anmodet om en personlig Samtale med Admiral Mewis om Sagen for at sætte Truuf paa lige inden Afgørelsen, og jeg tror stadig paa, at den falder ud som den skal. Jeg har lovet Prip, at han skal paa mine Rejserer at se, og de kan saa se dem hos ham, men vi ventte de Sagen er afsluttet.

M.M. har faaet en skarp Skrivelse fra Adm. Mewis om Brosagen, men jeg tror, vi finder en Løsning der paa.
Venligste Hilsener. 4 Haab. Deres I. S. Pontoppidan.

Brev fra Pontoppidan, der viser
hvor godt havnemesteren blev
holdt orienteret.

Den 18. november havde Pontoppidan opbrugt alle sine argumenter; sagen om sanktioner overfor havnemesteren ophørte da med at være et forhandlingsspørgsmål. Da de to forbindelses-officerer havde afsluttet deres diskussion, bragte Hashagen havnemesterens rapport til sin foresatte. »Da dette var sket, meddelte Korvettenkapitän Hashagen, at Sagen formentligt nu vilde blive undersøgt til Bunds og derefter afgjort.« Vi er afskåret fra at følge med i de interne tyske overvejelser, men vi kender dog deres resultat i form af Admiral Mewis' brev af 2. september, der omtales nedenfor.

Samtidig med, at marineministeriet bekymrede sig om Hjorth Jensens nærmeste fremtid, beskæftigede de sig også med liggepladsen ud for fedtgasstationen. Disse to ting hang i nogen grad sammen, idet det ville svække havnemesterens stilling, hvis en ændring af den oprindelige aftale fra 29. maj 1941 gav Remmers medhold i, at den tyske marine skulle disponere over kajpladsen ud for fedtgasstationen.

Den tyske løsning

Liggepladsproblemet for den tyske marine i Korsør havn blev behandlet af tyskerne på et internt møde den 3. december. Selve mødet kan vi ikke rekonstruere, men dets resultat kan ses i havnemesterens dagbog: »Lørdag d. 5. dec. I dag har jeg talt med den tyske havnekaptajn og han spurgte, om jeg havde noget imod, at *Greif II* fik liggeplads henne ved Broen.« Korvettenkapitän Remmers fik således aldrig lejlighed til at fortøje udfor fedtgasstationen.

Liggepladsproblemet var nu endeligt afgjort til den danske marines fordel, måske fordi man fra tysk side påskønnede de danske minestrygeres indsats i Storebælt. Mewis har næppe ønsket at belaste det eksisterende forhold yderligere ved at tage minestrygernes kajplads.

Dagen før den danske sejr i liggepladssagen havde admiral Mewis truffet en afgørelse i havnemesterens sag.

Mewis' afgørelse blev sendt til marineministeriet.⁶ I denne skrivelse gjorde Marinebefehlshaber Dänemark først rede for begivenhederne, således som de har set ud fra tysk side: »I den danske Havnemesters Vægning mod trods udtrykkelig Fordring fra den tyske Flotillechef at aabne Broen, maa der ses et Forsøg paa at hindre Føreren af et tysk Krigsfartøj i at varetage sin tjenestlige Virksomhed.« Admiral Mewis' havde også gjort sig tanker om de nødvendige sanktioner: »Der Marinebefehlshaber Dänemark ser sig til sin Beklagelse tvunget til at nedlægge den skarpeste Protest mod den danske Havnemesters handlemaade. Han har kun troet at kunne afvige fra sin oprindelige Hensigt – at fordre Havnemesterens Fjernelse fra sin nuværende Stilling – fordi den tyske Havnekaptajn i Korsør har meldt ham, at den danske Havnemester hidtil har optraadt og aabenbart bestræbt sig paa loyalt at gennemføre de Forholdsregler, der af den tyske Krigsmarine har været anset for nødvendige. Der Marinebefehlshaber maa dog med alt Eftertryk forlange en eksemplarisk Afstraffelse af den danske Havnemester for hans uundskyldelige Handlemaade og imødeser Meddelelser om, hvilke Forholdsregler, der i denne Henseende er truffet.«

Mewis kan meget vel have indføjet omtalen af afskedigelsen med det ene formål, at understrege situationens alvor. Danskeren skulle klapses alvorligt af! I følge denne fortolkning var spørgsmålet om havnemesterens forbliven i sin stilling kun medtaget for at have noget at give væk af under sagens videre behandling. Af det følgende fremgår det, at således blev brevet opfattet i den danske marine.

Et godt forsøg

Havnemesteren hørte intet om alt dette, før rygtet ad omveje nåede til ham. Dette skete den 8. december, hvor han skrev: »*Argus* kom ind nu til Aften og bliver liggende til i Morgen. Jeg fik af Orlogskapt. Madsen omb. i *Argus* at vide, at Tyskerne havde forlangt mig afskediget p. Gr. af Affæren m. *Greif II* den 17/11.«

Sagen var nu ganske uden for Hjorth Jensens rækkevidde, og dens omfang var ham ubekendt. Først den 11. december fik havnemesteren besked fra København. Pontoppidan skrev således: »M. M. har faaet en skrap Skrivelse fra Adm. Mewis om Bro-sagen, men jeg tror, vi finder en Løsning dér ogsaa.«

I havnemesterens dagbog fra den 16/1 1943 kan vi se, hvad Pontoppidan tænkte på, da han antydede en løsning: »Pontoppidan har været hernede i Dag og meddelt Borgmesteren (og mig), at Tyskerne ønsker mig klapset alvorligt af i anledningen af Bro-sagen den 17/11-42, mindst en Bøde paa 500 Kroner. Der skulde da laves en Ordning med et Gratiale o. s.v. Det bliver der nu næppe noget af. Sagen kommer sikkert til at gaa gennem Statsadvokaten, eller Rigsadvokaten.« Det var således tanken, at Korsør Byråd skulle give havnemesteren en bøde på 500 kroner med den ene hånd og et gratiale på 500 kroner med den anden. Borgmesteren syntes imidlertid slet ikke, at Pontoppidans løsning var god nok.

På den måde prøvede Pontoppidan at gøre sagen om den bevisteste indespærring af den tyske krigsmarine til et regnskabs-teknisk problem. Det var vel også lykkedes for ham, hvis ikke borgmesteren havde forsøgt sig som bessermacher.

Havneudvalgets holdning

Det er muligt at rekonstruere samtalen i Korsør den 16. januar, Pontoppidan refererede den således i et senere brev: »Ved de Forhandlinger, der fandt sted den 16. ds. mellem Borgmester Ravn, Havnemester Hjorth Jensen og Orlogskaptajn Pontoppidan, blev der gaaet ud fra, at den tyske Marinebefehlshaber Dänemark definitivt havde afstaaet fra at forlange Havnemesteren fjernet fra sit Embede, og at der kunde vælges mellem to Alternativer, nemlig Straf (Bøde), ikendt af Korsør Bystyre eller Straf idømt af Domstol efter tysk Anklage gennem Statsadvokaten for særlige Anliggender«. ⁷ Som vi skal se, er der her tale om en fejlfortolkning af Mbfd. D.'s hensigt, Mewis havde ikke afstået fra noget som helst.

Dagen efter dette møde mellem Pontoppidan, Ravn og Hjorth Jensen blev sagen taget op i havneudvalget. Forbindelsesofficeren havde gjort de lokale myndigheder bekendt med ordlyden af

6. Brevet, der er stilet til Det Kgl. Danske Marine-ministerium, er formodentlig oversat af modtageren.

7. Brevet findes på Borgmesterkontorets arkiv, Korsør Rådhus.

Mewis' skrappe brev og havde samtidig gjort rede for, hvorledes brosgen havde kørt frem og tilbage mellem de to forbindelses-officerer og var blevet behandlet på højeste plan i marinens ledelse.

Havneudvalget valgte alligevel at behandle sagen frem for at tage den til efterretning. Vi kender baggrunden for havneudvalgets beslutning, nemlig Mewis' krav om straf og Pontoppidans udlægning af kravet. Han så som anført forskellige strafmuligheder, men ingen reel fare for afskedigelse. Vi er desværre afskåret fra at følge mødet den 17. januar på nærmere hold, da havneudvalgets protokol ikke omtaler brosgen før den 15. februar 1943, men vi har den officielle skrivelse, der afgik fra udvalget den 19. januar. Heri afvises blankt enhver form for straf til havnemesteren: »Saafremt der skal foretages videre i Sagen, henstiller Havneudvalget at det, med Marineministeriet som Mellemlid, yderligere kan faa Lejlighed til at klarlægge Sagen paa et Møde, hvor Marinebefehlshaber Dänemark er repræsenteret ved en Befuldmægtig.«

Havneudvalgets udspil skal ses og vurderes på baggrund af Mewis' krav om eksemplarisk afstraffelse/afsked forårsaget af et bevidst forsøg på at svække den tyske prestige.

Når vi ser, at borgmester Ravn omformulerer Pontoppidans valg mellem to strafmuligheder således, at valget kommer til at stå mellem at genforhandle eller at henlægge sagen, er der tale om ønsketænkning snarere end en realistisk vurdering. En måned senere beskrev Mewis danskerne i sin dagbog ved hjælp af ordene: »Phantasie – Leichtgläubig«. Han kan bl. a. have tænkt på Brosagen i Korsør.⁸

På det foreliggende grundlag kan man ikke afgøre, hvorvidt havneudvalgets brev fra 19/1 var udtryk for en taktik, der skulle føre sagen tilbage til forhandlingsbordet. Enten vi står over for et oprigtigt eller et mere udspekuleret aktstykke, er det imidlertid udtryk for bystyrets overvurdering af dets egen indflydelse: Diskussionen *var* afsluttet. Her er altså tale om en dansk fejl-perception.

Da Pontoppidan fik brevet fra Korsør, så han øjeblikkeligt, at nu var man gået for langt; i et svar fra den 19. januar skriver han således: »Anmodningen om Forhandling forstaar jeg ikke rigtig. Admiral Mewis forlanger Straf, og det lader han sig ikke forhandle væk fra. Saa er Spørgsmaalet, om Byraadet *kan og vil* give denne Straf, eller om det *ikke kan og/eller ikke vil*.«

Brevet har en undertone af utålmodighed, der tyder på, at Pontoppidan var ved at være træt af folkene i Korsør. Siddende i kontroversens centrum har det været uforståeligt for ham, at Korsør ikke ville erkende situationens begrænsning. Kun ved et relativt stort arbejde var det lykkedes for ham at holde Hjorth

8. Mewis skriver således i sin krigsdagbog d. 13. februar 1943 (Danica 628 sp. 3 opt. 001588): »Der Däne besitzt Phantasie, ist leichtgläubig und hat eine ausgesprochene Neigung zur Verbreitung von Gerüchten. Irreführung des Feindes kann erreicht werden auf den Verschiedensten Wegen wie Blindfunkverkehr, erfundene Meldung in der Press, Dementis vor irreführende Gerüchten, durch Aufstellung von Attrappen aller Art und Flüster-propaganda.«



Luftfoto af Korsør fæstning og den omstridte kajplads udfor Fyr- og Vagervæsenets fedtgasstation, som ses nedenfor fæstningen.

Jensen næsten skadesløs for følgerne af det, som Pontoppidan selv kaldte havnemesterens store fejl.

Brosagens sidste fase

Havneudvalgets udspil i brosagen blev overbragt til Hashagen den 29. januar. I forbindelsesofficerens referat kan vi se, hvorledes sagen straks bliver sat på spidsen, da Korsør-udspillet konfronteres med den tyske virkelighed: »Fra tysk Side udtaltes, at Mbfd. D. sikkert, naar han faar et svar af dette Indhold, vil forlange Havnemesteren fjernet fra sit Embede.

Fra dansk Side anførtes, at det af Mbfd. D.'s Skrivelse af 2/12 1942 fremgaar, at Mbfd. D. ikke vil forlange Havnemesterens Fjernelse, men forlange ham straffet. Naar Byraadet ikke vil straffe eller maaske mangler Hjemmel dertil, var det nærliggende at vente, at man fra tysk Side vil søge Straffen idømt gennem Statsadvokaten for særlige Anliggender.

Fra tysk Side svaredes, at Mbfd. D. saavidt det kunde skønnes ikke vilde indlade sig paa at føre en militær Prestigesag for en dansk Domstol, men vilde falde tilbage til Forlangendet om Fjernelse fra Embedet, saafremt Havnemesteren ikke ved dansk Foranstaltning blev ikendt en Straf, der kunde accepteres.«

Allerede dagen efter denne samtale skriver marineministeriet til Korsør og forklarer, hvorledes tyskerne så på sagen, d.v.s. hvorledes sagens realiteter var. Bortset fra en enkelt notits i hav-

neudvalgets protokol har det ikke været muligt at finde officielle aktstykker, der kan berette om brosågens videre forløb. Det endelige svar, som Pontoppidan stillede den tyske forbindelses-officer i udsigt, kender vi ikke.

Efter det tyske marineministeriums ultimative udspil i bro-sagen var situationen den, at havneudvalget kunne vælge at idømme en bøde, eller at det måtte se sig om efter en anden hav-nemester. Der var dog en tredje udvej, som man i København øjensynligt ikke havde overvejet: nemlig at sylte sagen. Den sid-ste officielle notits i brosågen viste hen imod en sådan løsning. I havneudvalgets protokol skrev man under den 15. februar 1943 således: »Formanden redegjorde for en Samtale ... ved-rørende Sagen mod Hjorth Jensen. Til Efterretning, idet det til-trædes, at Sagen stilles i Bero indtil videre.«

Den strategi, som man øjensynligt fulgte i Korsør, kan have været både bevidst og ubevidst, på det foreliggende grundlag kan det ikke afgøres. Vi kan heller ikke vurdere hvilke mulig-heder, der normalt var for at løse sådan en sag ved at sylte den. I det foreliggende tilfælde kan vi se, at Hjorth Jensen fik uventet hjælp af begivenheder, som hverken han eller havneudvalget havde nogen som helst indflydelse på: Det tredje riges begyn-dende undergang.

Efter årsskiftet 42/43 vendte krigslykken, tyskerne begyndte tilbagetoget i Sovjet, de allierede sejrede i Nordafrika; i denne forbindelse var det dog vigtigst, at tyskerne tabte slaget om At-lanten. I maj 1943 havde de allierede endeligt besejret de tyske ubåde. Dette fik direkte betydning for havnemesteren i Korsør. En reorganisering af den tyske flådeledelse bevirkede, at Mewis blev overflyttet til Hamburg.

I januar 1943 vidste man måske, hvilken vej det ville gå for aksemagterne. Den generelle fornemmelse af, at udviklingen var ved at vende, kan man måske bidrage til at forklare, hvorfor man i Korsør troede at kunne genforhandle den tyske marines af-gørelse.

Selve indespærringen af *Greif II* var resultat af en fejlvurdering og ikke en bevidst obstruktion. Denne antagelse modsiges ikke ved en gennemgang af de sager fra Korsør, som blev indberettet til Statsadvokaten for særlige Anliggender i halvåret op til 17. november 1942.⁹ det var bestemt ikke de veletablerede borgere, der søgte konfrontation med værnemagten. I kilderne findes der da heller intet, der peger imod en obstruktion. Først to år senere finder vi et sådant motiv. Den 20. september 1944 nægtede havneassistenten og havnemesteren igen at åbne broen på tysk forlangende, denne gang var der tale om en national de-monstration, der udelukkende havde til hensigt at genere ty-skernes.¹⁰

9. Arkiv for Statsadvoka-turen for Særlige Anliggen-der, Korsør politikreds 1940–1943, Rigsarkivet.
10. Mundtlig oplysning fra daværende havneassistent Mortensen: I september 1944 ønskede havneassi-stenten og havnemesteren at bruge Halskovbroen til at chikanere tyskerne med. De påstod derfor, at friheds-kæmperne havde truet dem på livet, hvis broen blev åbnet. Havnemesteren og havneassistenten blev der-efter afhentet af bevæbnet tysk militær, først derefter blev broen åbnet.



*Den udbrændte jernbanefærge
Sjælland ved kaj udfor Korsør
fæstning efter bombeattentat
i november 1943.*

Brosagens betydning

Vi kan nu konkludere, at brosagen gav anledning til fejlfortolkninger på to forskellige niveauer. I København fortolkede man Mewis' brev, der krævede straf i stedet for afsked, som et krav om forskellige former for straf.

Formentlig tog man fejl i København. Vi mener således, at der fandtes en reel mulighed for, at havnemesteren ville blive arbejdsløs som følge af brosagen. Fra tysk side blev det nemlig hævdet, at havnemesteren med magt havde hindret et tysk krigsskibs frie bevægelse og sat værnemagtens prestige på spil. Når havnemesterens handling tolkes således, må afsked være et realistisk alternativ. Endelig vil vi henvise til samtalen mellem Pontoppidan og Hashagen den 29. januar; som anført forklarede Hashagen da, at Mbfd. D. »ville falde tilbage til Forlangendet om Fjernelse fra Embedet«.

Vores tolkning af afsked som en realistisk mulighed understøttes yderligere af danskernes reaktion på Hashagens udtalelser: Man opgav straks forsøget på at bagatellisere brosagen.

Misforståelsen i København ville ikke have fået nogle konsekvenser for de implicerede og ville aldrig være blevet opdaget, hvis man ikke i Korsør havde fordoblet fejlen. I havneudvalget i Korsør sad man med Mewis' brev og Pontoppidans udlægning af handlingsmulighederne, d.v.s. man var stillet over for valget mellem forskellige former for straf. Havneudvalget valgte at forstå situationen således, at valget stod mellem frifindelse via genforhandling eller frifindelse via en henlæggelse.

Begge de danske instanser havde fejlfortolket situationen, men der var afgørende forskel på niveauet af deres »ønsketænkning«.

Det er muligt, at havneudvalget bevidst fejlfortolkede Mewis' brev for at genåbne dialogen om Brosagen i Korsør. På det foreliggende grundlag er det ikke muligt at afgøre, om havneudvalgets brev er udtryk for taktik eller troskyldighed. I denne forbindelse er det imidlertid ikke afgørende. Det væsentlige er, at vi kan se, hvorledes man i Korsør misforstod selve situationen: Man troede, at der stadig var en mulighed for forhandling.

Forhandlingsfasen var reelt afsluttet to måneder tidligere, nemlig da Hashagen den 18/11 overgav sagen til Mbfd. D. Som vi har set var man i Korsør alene om denne vildfarelse, Pontoppidan var helt på det rene med, at der ikke var noget at forhandle om.

I Korsør ville man ikke acceptere afgørelsen i brosagen, men genforhandle den. Havneudvalget har således troet at kunne forhandle sig til rette med tyskerne, selvom det var mislykkedes for Pontoppidan. Dette kan skyldes tre forhold: enten troede man ikke, at Pontoppidan havde behandlet sagen med den fornødne alvor og flid; eller man troede, at Korsør Havneudvalg var dygtigere til at forhandle med tyskerne end marineministeriets forbindelsesofficerer; endelig kunne havneudvalgets fejltagelse være, at man i Korsør troede, at dansk administrationspraksis stort set var som før landet blev besat af tyskerne. I alle tre tilfælde må vi konstatere, at man tog fejl i Korsør.

Der synes således at have været en afgørende forskel på vurderingen af besættelsens vilkår i København og i Korsør, idet der er en kvalitativ forskel på de to fejlfortolkninger. Fejltagelsen i København hviler på en forkert vurdering af Mewis' hensigt, medens fejltagelsen i Korsør skyldtes en forkert opfattelse af egne evner og indflydelse i den givne situation.

Vort materiale viser et eksempel på, hvorledes samarbejdspolitikken, der blev fastlagt på Christiansborg, ikke skabte de store problemer, når den skulle administreres i perioden op til årsskiftet 42/43.

I Korsør havde man jo øjensynligt glemt, at afgørelsen om kajpladsens anvendelse var truffet af de overordnede myndigheder i København. Dette kan kun vise, at man ikke i Korsør havde haft brug for at anvende denne aftale: I Korsør klarede man sig ved at snakke om tingene, i hvert tilfælde indtil 1943.

Havneudvalgets fejlfortolkning må vel kunne forklares som en mangel på overblik forårsaget af for stor lokalorientering. På samme måde må vi fortolke havnemesterens handlingsmønster som absolut lokalt bestemt: Han undlod at kontakte København, da liggepladsproblemet dukkede op første gang den 11. november 1942, han forsøgte at løse det lokalt ved at nægte

brooplukning, – da sagen endelig var gået i hårdknude, søgte han først bistand hos de lokale autoriteter og dernæst hos marineministeriet.

Brosagen i Korsør er på en måde et eksempel på, hvorledes man administrerede den samarbejdspolitik, der var vedtaget på Christiansborg. Man løste normalt problemerne uden de store armsving og i den rækkefølge, hvori de opstod, og man løste den lokalt. Sluttelig viser brosagen også, at balancen mellem de tyske myndigheder og de danske var spinkelt funderet. Hvis blot et element (in casu Remmers) manglede smidighed, så brød hele konstruktionen sammen.

Havnemesterens afsluttende bemærkninger

Som antydte fik brosagen ingen konsekvenser for havnemesteren. Brosagens afslutning kan vi ikke følge i de samtidige kilder, netop fordi den aldrig blev afsluttet. Sagens sidste omtale finder vi meget passende i havnemesterens dagbog. Den 6. marts skrev Hjorth Jensen i sin dagbog: »Vi har i Dag faaet at vide, at »Admiral Dänemark« er blevet afskediget sammen med 7 andre, nu faar vi at se, hvad det bringer.«

I tresser-erindringernes perspektiveres dette således: »... hvor han blev flyttet hen, eller om han slet og ret blev afskediget, ved jeg ikke, men der kom en afløser herop. Paa daværende Tidspunkt var min Sag, som nævnt, ikke afsluttet, Sagens Akter laa formentlig i en eller anden Skuffe i det tyske Admiralskontor inde i København.

Da den nye tyske Befehlshaber, efter en Maaned eller to, efter sin Tiltrædelse, naaede frem til min Sag, og i den Anledning tilkaldte den danske Forbindelsesofficer, Orlogskaptajn Pontoppidan, for at blive orienteret, lykkedes det Pontoppidan at faa Sagen henlagt, med bl. a. den motivering, at var saa mange større Ting for den tyske Admiral at beskæftige sig med.

Bortset fra en Telefonopringning fra Pontoppidan, hvor han gav mig den glædelige Oplysning, hørte jeg aldrig mere om den spegede Brosag...

Man maa her sande det gamle Ord: Sommetider er Lykken bedre end Forstanden.«

Kl. 65 ø - 5,00

DANMARK

PATENT



Nr. 60196.

BESKRIVELSE

MED TILHØRENDE TEGNING

OFFENTLIGGJORT DEN 28. SEPTEMBER 1942

AF

DIREKTORATET FOR PATENT- OG VAREMÆRKEVÆSENET.

Orlogskaptajn HOLGER JOHAN BAHNSEN,
HELLERUP BY OG SOGN, KØBENHAVNS AMT.

Elektromagnetisk Flydelegeme til Uskadeliggørelse af Magnetminer.

Patent udstedt den 14. September 1942. Patenttiden løber fra den 14. Marts 1941.

De saakaldte magnetiske Miner, i det følgende betegnet ved Magnetminer, bringes som bekendt til Eksplosion ved den Variation af Jordmagnetfellet, der fremkaldes af Staalstæbe eller Skibe, der indeholder væsentlige Mængder af jernholdige Materialer, idet saadanne Skibe sejler hen over Stæder paa Havbunden, hvor nævnte Miner er udkastet.

Denne Egenskab ved Magnetminer kan ogsaa benyttes til systematisk at uskadeliggøre dem, i. Eks. ved hen over Havbunden paa de Stæder, hvor Magnetminer formodes at være udkastet, at slæbe Staalpramme, der eventuelt er gjort stærkt magnetiske ved Hjælp af en Bevikling af Ledninger, hvorigennem der ledes en elektrisk Strøm, hvorved Prammene virker som Elektromagneter, der forstærker Jordfellet.

Saadanne Staalpramme er dog ikke helt hensigtsmæssige, bl. a. fordi den sædvanlige Skrogform ikke er særlig modstandsdygtig overfor Mineeksplosioner, eller egnet til at anbringe en Bevikling om. Stærkt betragtet er forholdene store, og Slæbning med Fart i urolig Sø vanskelig eller umulig.

Den foreliggende Opfindelse angaar en væsentlig Forbedring af de Midler, der hidtil er blevet anvendt til Uskadeliggørelse af Magnetminer, og kendetegnes i Hovedsagen ved,

at det elektromagnetiske Flydelegeme er udformet som en hul, cirkulær, paa Midten cylindrisk og ved Enderne tilspidset vandtæt Jernbeholder, der kan flyde paa Vandet og slæbes i Vandoverfladen, hvorhos Beholderen er forsynet med Beviklinger af isolerede Ledninger, hvorigennem der ledes en elektrisk Strøm. Jernbeholderens Vægtfylde kan ifølge Opfindelsen gøres størst ved Beholderens Midte, hvor Beviklingerne er anbragt, saa at der her frembringes en kraftig Magnetisim, uden for Beviklingen slæbes Jernbeholderens Tykkelse, saa at den paa ethvert Sted er tilstrækkelig til at Jærnet ikke er magnetiseret.

De til Anvendelse af saadanne Jernbeholdere med Beviklinger knyttede Fordele er særlig, at den cirkulære, cylindriske Form gør den meget modstandsdygtig overfor Eksplosioner af selv nærliggende Miner, og Formen i Forbindelse med Forlelingen af Jærnet i Beholderen bevirker en kraftig Magnetisering ved Anvendelse af forholdsvist lidt Kabel respektiv elektrisk Energi. Endvidere gør dens Form den velegnet til Slæbning selv i hårdt Vejr og med høj Fart med et forholdsvist ringe Slæbetræk.

En Udførelsesform for Flydelegemet ifølge Opfindelsen er vist paa Tegningen, hvor

Orlogskaptajn H. J. Bahnsen's danske patent på en flydemagnet til uskadeliggørelse af magnetminer. Udstedt den 14. september 1942.

Knud Galle

Magnetminer

Minestrygning – Minesikring

Straks efter besættelsen i 1940 nedkastede englænderne magnetminer i de danske farvande, og Marinen iværksatte straks foranstaltninger for at imødegå den fare, som dansk skibsfart blev udsat for. Allerede fra efteråret 1939 påbegyndte man at minesikre såvel Marinens som handelsflådens skibe.

Når lande har været i krig, har man altid med de til rådighed stående midler gjort, hvad man kunne for at forsvare sine søterritoriale rettigheder og for at undgå en eventuel landsætning af en angrebsstyrke – noget der selvfølgelig kun gælder i de lande, som har haft adgang til havet.

Tyskerne blokerede således fra 1939 England med miner – det var jo et land, som skulle have alt udefra ad søvejen. Som svar på denne krigshandling forsøgte England at blokere Tyskland – ligeledes med miner.

Igennem tiderne har man benyttet sig af mange forskellige måder til beskyttelse af kyststrækninger, hvor den almindeligste har været brugen af miner udlagt i de havområder, der har været tale om. Den minetype, som har været mest benyttet, er den såkaldte hornmine, der også benævnes som en kontaktmine, fordi der kræves en fysisk kontakt imellem minen og et fartøj for at få den til at detonere. Forskellige lande har benyttet andre mine typer, hvor der ikke kræves nogen kontakt imellem minen og fartøjet, det er de såkaldte ikke kontakt miner.

Miner af sidstnævnte type, hvor der ikke kræves nogen fysisk kontakt imellem mine og fartøj, kan inddeles i to hovedgrupper, som er magnetminen og akustikminen. En mere speciel mine er trykminen eller »Østers«-minen, som den blev kaldt på grund af dens facon. Ved magnetminen opnås der en detonation, når minen udsættes for et varierende magnetfelt, der netop opstår, når et stålskib passerer hen over minen. Ved akustikminen opnås detonationen ved en påvirkning af støj frembragt f. eks. fra en roterende skibsskrue eller det kan være støj fra skibsmotoren. Trykminen bringes til detonation ved et forøget tryk på en membran på minen – et tryk som opstår, når et større skib passerer hen over minen.

Magnetminen er ikke nogen nyhed. Allerede i Første Verdenskrig havde bl. a. englænderne konstrueret en sådan mine, som blev produceret i et mindre antal. Magnetminen er en bund-

mine, og den afdeling inden for den engelske marine, der beskæftigede sig med spærringen af den engelske kanal, anbefalede, at man udlagde magnetminer imellem Goodwins og Dunkirk. Senere havde englænderne fået konstrueret en ny og bedre magnetmine, og i midten af 1918 udlagde mindre kystbåde nogle af disse miner ved kysten ud for Zeebrügge og Ostende. Det var dog ikke alene englænderne, der var i besiddelse af magnetminer – også tyskerne havde en version af denne mine-type, som dog var den engelske underlegen. Tyskerne udlagde en del af deres magnetminer ved de engelske kyster som et forsøg på at blokere landet.

I mellemkrigsårene arbejdede man i England videre med andre konstruktioner af magnetminer, og ved krigsudbruddet i 1939 havde de et anseeligt antal af disse miner, der var klar til at blive udlagt på de steder, hvor Admiralitetet mente det nødvendigt.

Danmark blev jo som bekendt besat af tyskerne den 9. april 1940. Dagen forinden havde englænderne udlagt miner ud for Norges kyster, og seks dage senere – altså den 14. april, nedkastede englænderne fra flyvemaskiner de første magnetminer i danske farvande. De blev som nævnt nedkastet fra Royal Air Force fly, og der var som ved senere nedkastninger kun én mine med hvert fly.

Den første nedkastning skete om natten i Storebælt ved Fynsiden for at hindre færgetrafikken. Nedkastningerne resulterede i, at DSB's motorfærge *Nyborg* blev beskadiget ved at en af de nedkastede miner, som detonerede, da færgen var i nærheden af Sprogø. Resultatet af denne første minesprængning blev, at DSB indstillede færgefarten i 3 dage. Sejladsen blev genoptaget den 17. april, men dagen efter – altså den 18. april, blev dampfærgen *Odin* beskadiget ved en minedetonation. Så indstillede man igen færgefarten den 19. april, men den blev dog genoptaget dagen efter den 20. april – dog kun med sejlads i dagtimerne. Den samme dag skete der endnu et uheld for DSB. De to førnævnte beskadigelser var ikke alvorlige, men ved minesprængningen den 20. april, skete der stor skade på dampfærgen *Christian IX*, der blev minesprængt på sejladsen fra Nyborg til Korsør. Sprængningen skete om eftermiddagen, og skaden var ret stor. Besætningen måtte gå i bådene, hvor det iøvrigt kneb med at holde vandet ude! Færgen blev slæbt ind mod Korsør, men lige uden for byen sank den. Den stod i lang tid på bunden med hele overbygningen oven vande, og mange vil sikkert kunne huske den strandede færge lige uden for Korsør. En del af besætningen blev iøvrigt tilbageholdt i nogen tid, da tyskerne var af den mening, at der forelå en sabotage.

Efter denne minesprængning blev alle færgerne udstyret med et minesikringskabel – som senere skal omtales. Nu sejlede man

i konvoj imellem de to byer, og på et senere tidspunkt blev der også indført en passagerundersøgelse, inden man fik lov til at gå ombord.

I slutningen af besættelsesåret 1940 opgjorde man antallet af nedkastede magnetminer til 762, og det kan samtidig nævnes, at der i hele besættelsesperioden blev nedkastet ialt ca. 4000 magnetminer i danske farvande.

Efterhånden var man blevet klar over, at nu måtte der gøres noget, hvis ikke hele den danske søtransport skulle gå i stå. Det var jo også vigtigt, at færgefarten over Storebælt kunne gennemføres uden fare for, at færgerne ville blive minesprængt. Kort sagt – man måtte se at komme i gang med en minestrygning, og ved Marinen beregnede man, at der i danske farvande behøvedes 18 minestrygere samt nogle i reserve.

Magnetminen

De engelske magnetminer bestod af et cylindrisk jernrør, der var lukket i begge ender. Længden var 3 meter og diameteren var ca. 0,5 meter. Minens vægt var ca. 600 kg. I den ene ende var bundfladen skrå, det var den ende af minen, som først ramte vandoverfladen efter nedkastningen. Den skrå flade skulle bewirke en hurtigere og nemmere neddykning i vandet samtidig med, at den også skulle sikre et blødere »plask«, når minen ramte vandet, og alt i alt skulle den skrå flade sikre, at de indvendige ædlere dele ikke blev beskadiget. I minens anden ende var der nogle beslag for fastgørelse af liner, der igen var fastgjort til en faldskærm, som skulle bringe den velbeholden ned til vandoverfladen. Faldskærmen havde også en vis stabiliserende virkning under nedturen fra flyet. Minerne blev iøvrigt nedkastet fra højder på ca. 1500 meter.

Som tidligere nævnt, var magnetminen en bundmine, men på daværende tidspunkt kunne man høre beretninger fra folk om, hvorledes en sådan magnetmine blev tiltrukket af et stålskib, når det passerede hen over den. Man berettede om, at det var skibets magnetisme, som tiltrak minen, der derved detonerede ved kontakten med skibet.

Med den vægt en sådan mine havde, skulle den nok blive liggende på bunden af det farvand, hvor den var nedkastet.

Konstruktionen

Minerøret bestod af to dele, hvor den ene del ca. $\frac{2}{3}$ af længden indeholdt sprængladningen, der var trotyl, mens den resterende $\frac{1}{3}$ del indeholdt den nødvendige mekanik og elektriske kredsløb, som skulle bringe minen til detonation. De to rørdele var forsynet med flanger med huller og var boltet sammen.

Indvendig i minedelen med sprængladningen var der placeret en cirkulær stang bestående af en jern-nikkel legering, der har betegnelsen permalloy, som har den egenskab, at det har en særdeles god ledningsevne over for magnetiske kraftlinier. Permalloystangen var centreret i minerøret, og den var den egentlige »hemmelighed« som tyskerne ikke kendte i krigens begyndelse. Nok havde de også permalloy, men nikkel var under krigen en mangelvare, da alt skulle bruges til panserstål.

På permalloystangen var der omkring 20.000 vindinger af 0,8 mm kobbertråd, hvor trådenderne var ført til et fintmærkende relæ i minekammeret med tændmekanismen. Relæet var igen tilkoblet nogen mekanik og et tændbatteri.

Lidt fysik

Fra skoletidens fysiktimer erindrer man måske, hvorledes H. C. Ørsted i 1820 opdagede elektromagnetismen, hvor der blev dannet et magnetfelt, når en elektrisk strøm gik igennem en ledning. Omvendt opdagede den engelske fysiker Michael Faraday det reversible forhold, at der opstod en spænding over en leder, når denne blev udsat for et varierende magnetfelt. Det er dette princip, der ligger til grund for magnetminens funktion.

Som tidligere nævnt har permalloy en god ledningsevne over for magnetkraftlinier, og udsættes en magnetmine for et varierende magnetfelt, som tilfældet er, når et stålskib passerer hen over den, vil der over spoleenderne opstå en lille elektrisk spænding, som da vil kunne påvirke førnævnte relæ. Når relæet derved aktiveres, sendes der en strøm fra en indbygget strømkilde til tændpatronen, som er placeret i minedelen med sprængladningen, som derved detonerer.

I en af de mange varianter af engelske magnetminer, kunne relæet påvirke og aktivere et tællerværk, der først skulle påvirkes et bestemt forud indstillet antal gange, før minen detonerede. Sådanne miner skulle altså først påvirkes et antal gange med varierende magnetkraftlinier før en detonation. Ved en anden variant kunne minen være udstyret med et urværk, som først ville sætte den i funktion et vist antal dage efter en nedkastning.

Jordkloden er en stor magnet, og man taler derfor om en vis jordmagnetisme, der er forskellig bl. a. med hensyn til retning, afhængig af hvor på jordkloden det drejer sig om. Denne magnetisme bevirker, at et jernlegeme – som eksempelvis et stort skib – bliver magnetisk. Det er forøvrigt en magnetisme, der ændrer sig, når skibet skifter retning.

Når et skib sejler, vil der være en mere eller mindre sammentrængning af jordfeltets magnetkraftlinier, hvilket igen vil sige, at der under skibet vil være et magnetfelt med varierende magnetkraftlinier. Hvis disse når ned på havbunden til en magnetmine,

vil der blive induceret en spænding i førnævnte spole med det resultat, at den pågældende mine detonerer, med mindre det er en af de mere avancerede miner med en eller anden forsinkelsesanordning. I så fald vil der først ske en detonation, efter et vist antal påvirkninger.

Det er indlysende, at der ved en sådan minesprængning opstår så kraftige trykbølger, at oversejlende skibe ødelægges mere eller mindre afhængig af dybden, hvor minen er udlagt. Sprængstykker fra minen, vil selvfølgelig også være medvirkende til en ødelæggelse.

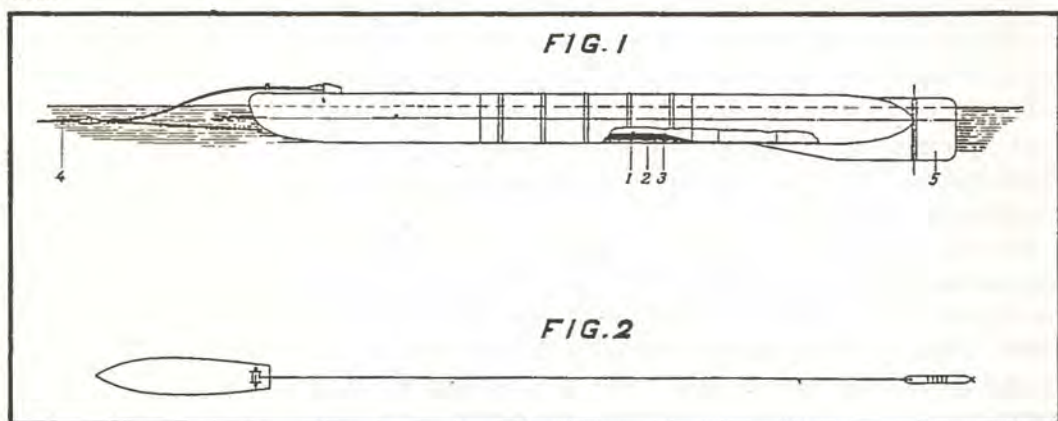
Minestrygning

Det blev hurtigt klart for vores forsvarsmyndigheder, at hvis man ville bibeholde sejladsen i de hjemlige farvande, måtte man foretage sig noget – dels for at uskadeliggøre de nedkastede magnetminer og dels for at gøre noget ved skibenes magnetisme. Det første problem skulle løses ved en minestrygning, mens det andet skulle løses ved et minesikringskabel, og senere foretog man også en afmagnetisering af skibe.

Naturligt blev det Marinen, der fik overdraget de nævnte opgaver – denne del af vores forsvar var jo intakt indtil den 29. august 1943.

Både tyskerne og englænderne havde forsøgt sig med at stryge magnetminer, hvor forskellige principper blev anvendt. Ved en sådan strygning eller uskadeliggørelse af magnetminer, drejer det sig om at påvirke en nedkastet mine med et bevægeligt magnetfelt. En af de metoder, som tyskerne og også englænderne benyttede var, at placere en stor spole under en flyvemaskine. Inde i maskinen var der så placeret en benzindrevet motor, hvortil der var koblet en generator, der leverede strøm til føromtalte spole. Tyskerne benyttede det velkendte fly Juncker 38. Ved

Illustration fra patentet for en flydemagnet. Fig. 1 viser flydemagneten. Ved (1) er den cylindriske jernbeholder med beviklingen (2), som beskyttes ved (3). Fig. 2 viser, hvorledes flydemagneten trækkes efter et skib, der leverer den elektriske strøm.





En magnetmine er klar til at blive anbragt ombord i et RAF fly. I højre side ses faldskærmen der er sammenfoldet.

strygningen blev flyene – for der var som regel flere i aktivitet på samme tid ved siden af hinanden – dirigeret hen over de havområder, hvor der havde været nedkastninger af miner. De tyske fly fløj med en hastighed af 230 km/h, og flyhøjden over havoverfladen var afhængig af vanddybden. Optimum for en strygning af magnetminer satte man til 40 meter over minen. Hvis det pågældende sted var en havdybde på 30 meter, måtte minestrygningsflyet flyve 10 meter over havoverfladen. Spolen under flyet var kun en ring, der blev tilsluttet generatoren, som kunne afgive en strøm på 300 ampere. Det var dog en noget ineffektiv måde, man her benyttede. Det var dog en fordel, at flyene fløj med en relativ stor hastighed, som i alle tilfælde var væsentlig større end den bevægelseshastighed, som de søgående minestrygningsfartøjer havde.

En anden metode, som tyskerne benyttede til minestrygning – var med de såkaldte »Sperrbrechere«. Det var ældre udrangerede handelsskibe, som tyskerne ombyggede. De blev forsynet med et enkelt kabel, der blev placeret midtskibs. Kablet blev så forbundet til skibets lysmaskine, og der blev derved sendt en kraftig strøm igennem det, hvorved der dannedes et kraftigt magnetfelt.

Disse minestrygningsskibe blev så dirigeret hen til nogle af de havområder, hvor englænderne havde nedkastet magnetminer. Det siger sig selv, at det ikke var en helt ufarlig strygemetode, da en sådan »Sperrbrecher« nemt kunne blive beskadiget, når en mine detonerede, og flere af disse »minestrygere« var da også nu og da til reparation på Helsingør Skibsværft.

Tyskerne benyttede også en anden form for minestrygning, hvor de benyttede nogle pramme, hvorpå der var anbragt spoler, som blev forsynet med en strøm fra det skib, der slæbte dem.

Flydemagneter

Det var – som tidligere nævnt – Marinen, som skulle samarbejde med tyskerne – sikkert under nogen tvang – om at få stablet en minestrygning på benene. Den afdeling, der skulle beskæftige sig med dette, var Søminevæsenets Radiosektion på Holmen.

Under besættelsen var nævnte afdeling bemandet med såvel civilt som militært personel. Det civile personel bestod af 3 civilingeniører samt en hel del håndværkere som instrumentmagere, finmekanikere samt elektrikere. Af sidstnævnte faggruppe havde også flere kendskab til radioteknik. Det militære personel bestod af en radiomester, flere kvartermestre og nogle underkvartermestre. Ledelsen af hele Radiosektionen var lagt i hænderne på *Holger J. Bahnsen*, der i 1939 var kaptajnløjtnant. Han blev dog hurtigt forfremmet til orlogskaptajn. *Holger Bahnsen* døde i 1979 og havde da rang af kontreadmiral.



Et tysk fly af typen »JU 83« med påmonteret strømførende ring for stryging af magnetminer. En benzindrevet generator indvendig i flyet sendte en strøm igennem ringen. (Salmonsens Tidsskriftsleksikon).

Den militære chef havde i årene 1933–1934 gennemgået et ingeniørkursus »Ecole Supérieure d'Electricité, Section de Radioelectricité« i Paris. Han havde et medfødt talent for mekanik og elektronik, og man har lov til at gå ud fra, at han har spekuleret lidt over tyskernes strygemetoder med pramme med påmonterede spoler, for han fandt på den idé at lade en magnet flyde direkte i vandet. Hans idé blev til praksis med de såkaldte flydemagneter, der i stor udstrækning blev benyttet i de danske farvande til strygning af de magnetminer, som englænderne nedkastede.

Den 14. marts 1941 indgav Bahnsen en patentansøgning på: »Elektromagnetisk Flydelegeme til Uskadeliggørelse af Magnetminer«, og den 14. september blev ansøgningen udstedt som patent nr. 60 196.

Efter forhandlinger med tyskerne om en dansk produktion af de nu patenterede flydemagneter, blev resultatet, at man ville lade Helsingør Skibsværft bygge disse i samarbejde med forskellige underleverandører – såvel tyske som danske.

I første omgang gik man igang med bygningen af nogle 12 meter flydemagneter, men senere gik man over til en type, der var 24 meter lang – fra starten havde man forsøgt sig med nogle 6 meter flydemagneter, hvor man koblede flere sammen, men anvendelsen af disse må nærmest betragtes som et forsøg. Senere byggede man enkelte 18 meter flydemagneter, men de blev ingen succes.

Konstruktionen

Flydemagneterne blev lavet af flere enkeltdele – alle af jern. Midterpartiet på disse flydemagneter – der var cirkulære – var med en noget mindre diameter end den 1,60 m, der var flydemagnetens maksimale diameter. Indvendig var der placeret jernskillerum til afstivning og for at give flydemagneten en god jernkerne for magnetismen. Man kunne komme indvendig i flydemagneten fra et mandehul foroven. Fortil havde flydemagneten form som en skibsstævn, og bagtil var der en lille platform, hvorfra man kunne indstille et ror.

Flydemagnetens midterparti blev forsynet med en vikling af isoleret kobbertråd – senere gik man dog over til at benytte en flad isoleret aluminiumtråd. Dels var kobber jo en mangelvare og dels var fyldningsfaktoren bedre med et kvadratisk kabel end med et rundt. På skibsværftet måtte man opbygge en stor drejebænk, på hvilken man kunne opspænde den 24 m lange flydemagnet. Efter opspændingen kunne den bringes til at rotere, så man nemt kunne svejse delene sammen og bevikle midterpartiet. Kabelenderne blev ført op til en kraftig kontaktanordning i nærheden af stævnen. Når flydemagneten var færdigviklet, blev



Den 24 meter lange flydemagnet, som vejede ca. 40 tons er løftet på land på Holmen for et eftersyn. På midten ses den beskyttende træbeklædning med bandagerne. Øverst ved stævnen skimtes den store stikkontakt, hvor kablet blev tilsluttet. Forneden ses en kæde, hvor slæbewiren blev fastgjort.

der uden om viklingen lagt en kappe, som i begyndelsen var af kobber, men senere var af tyndt jernblik. I hulrummet blev der hældt isolationsolie ned. Til sidst blev beviklingspartiet beklædt med lange træbrædder for en beskyttelse imod stød og slag, og de blev holdt fast ved metalbandager hele vejen rundt.

Som nævnt blev der bygget såvel 12 meter som 24 meter flydemagneter, hvor der på sidstnævnte kunne være flere vindinger end på førstnævnte. En af faktorerne for dannelsen af et magnetfelt ved elektromagnetisme er den værdi, der kaldes amperevindingstallet. Det vil ganske enkelt sige den strømstyrke målt i ampere, der går igennem en spole multipliceret med antallet af spolevindinger. Med det højere amperevindingstal for 24 meter flydemagneterne opnåede man et dobbelt så kraftigt magnetfelt, end tilfældet var med 12 meter flydemagneterne. I praksis opnåede man med en af de lange flydemagneter en dobbelt så stor rækkevidde som ved den mindre.

De store flydemagneter benyttede man så, når der skulle minestryges på steder med en forholdsvis stor vanddybde, mens de mindre blev benyttet i fjorde o. l. med mindre vanddybde.

Minestrygningen

Minestrygningen blev foretaget med Marinens minestrygningsfartøjer *Soløven*, *Søbjørnen* og *Søhesten*. Der blev også benyttet en del fiskekuttere, som Marinen lejede til minestrygning med 12 meter flydemagneterne, de fik betegnelsen »P-kuttere«, og endelig blev der bygget nogle minestrygere af træ, de fik betegnelsen »MS«-fartøjer, og også disse minestrog med 12 meter flydemagneterne.

De store flydemagneter blev forsynet med en udspændt wire fra for til agter, som man kunne holde i, når man opholdt sig på den f. eks. under en bugsering ind og ud af en havn. Der blev også monteret en lanterne på en stander, således at man kunne se flydemagneten f. eks. i mørke og usigtbart vejr.

For at få en magnetmine til at detonere, var det nødvendigt, at man udsatte den for et varierende magnetfelt, som derved kunne – som det hedder i fagsproget – inducere en lille spænding over spoleenderne ved den tidligere omtalte spole på permalloy-stangen.

Når et stålskib sejlede hen over en mine, ville de magnetiske forhold være af en sådan karakter, at der blev dannet en vekslende magnetisk niveau afhængig af, om det var stævnen eller agter, der passerede minen.

Når det drejede sig om magnetminer uden nogen særlig avanceret forsinkelsesmekanik o. l., var det tilstrækkelig med en enkelt magnetisk påvirkning for at opnå en detonation. Ved de mere avancerede miner var det anderledes. Der var eksempelvis miner, der først detonerede, når magnetfeltet aftog, efter at det havde været stigende. Det var en teknik, som englænderne benyttede sig af for om muligt at få minestrygningsgrejet ødelagt under en strygning. Det er også tidligere nævnt, at der var magnetminer, som var udstyret med forskellige former for forsinkelsesmekanik så som tælleværk o. l.

Disse forhold bevirkede, at det var nødvendigt at benytte et udstyr ombord på minestrygerne, som kunne variere strømmen til flydemagnetens vikling op og ned samt at vende strømretningen, for derved at opnå optimale chancer for en sprængning af minerne.

Strømvending

Under strygningen blev flydemagneten trukket 200 meter bag efter en minestryger. Der var fastgjort en kraftig stålwire til en sjækel på flydemagnetens frontparti. Samtidig gik der et kraftigt strømforsyningskabel fra kontaktanordningen på flydemagneten hen til minestrygeren. På kabelstrækningerne var der med mellemrum nogle flydere, som holdt kablet sådan nogenlunde i vandoverfladen.

På minestrygeren blev kablet tilsluttet en anden kontaktanordning, og fra denne gik et fastmonteret kabel videre til skibets maskinrum, hvor der var anbragt et strømvriderapparat.

Ved Søminevæsenets Radiosektion havde man udviklet et sådant strømvriderapparat, hvor en lille motor og et kædetræk samt nogle tandhjul bevægede et par kontaktarme rundt, hvorved strømmen til flydemagneten langsomt steg til maksimumniveau, aftog igen, hvorefter strømretningen vendte, og det hele fortsatte. Til 24 meter flydemagneterne var strømstyrken 130–150 ampere, som gav et tilstrækkelig kraftigt magnetfelt.

Minestrykningsproceduren

Der skulle jo minestryges i mange farvande, hvor det vigtigste var Storebælt, og der var konstant en minestryger i Korsør. Der blev kun strøget i dagtimerne, og når strygningen om aftenen blev indstillet, blev flydemagneterne bugseret til kaj. Til dette benyttede man en af de tidligere omtalte »P-kuttere«. Man sørgede så vidt muligt at afbryde strømmen, når den nulværdi var nået, for derved at sikre en så lille permanent magnetisme, som det var muligt. Alligevel sørgede man for at benytte en kaj, som ikke blev benyttet af jernskibe. En eventuel tilbageværende magnetisme ville kunne magnetisere spunsjern i kajen, som kunne få uheldige følger. Det hændte iøvrigt en gang, at en kaj i Århus havn blev magnetiseret på grund af uagtsomhed, og man måtte da afmagnetisere jernet i kajen.

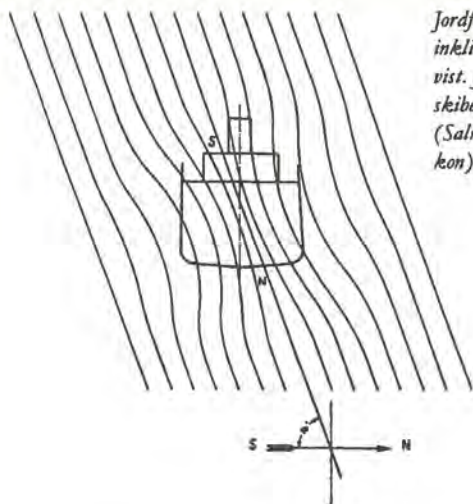
Hvis der havde været nedkastninger i Storebælt om natten, blev færgefarten indstillet den følgende dag, indtil sejlruten var blevet minestryget flere gange. Gik det så ud over minestrykningsgrejet, blev der sendt bud til Radiosektionen på Holmen, hvorefter en montør blev sendt af sted med sin værktøjskasse til Korsør. Først når en skade var udbedret, kunne man påbegynde strygningen. Der kunne således gå adskillige timer, inden færgefarten kom i gang. Senere blev reparationsarbejdet på flydemagneterne gjort mere rationelt, idet man ved en kaj i Nyborg Havn fandt et lille hus, som derefter blev benyttet til reparationsværksted. Samtidig blev der ansat to lokale elektrikere til at udbedre skader på minestrykningsgrejet.

Minesikring

Foruden af foretage strygning af de nedkastede magnetminer måtte man også sikre skibene imod en minesprængning. Det gjaldt såvel for marinefartøjer som for handelsflådens skibe.

Et skib bygget af stålplader er i sig selv en flydende magnet, og der findes her flere former for magnetkraftlinier. Et skibs

Jordfeltet i Danmark har en inclination på 70°, som det er vist. Jordfeltet trænges sammen i skibet som vist ved feltlinierne. (Salmonsens Tidsskriftsleksikon).



magnetfelter kan deles op i: Et felt der er langskibs – Et felt der er tværskibs – Et felt der er lodret (vertikalt).

Den første form for magnetkraftlinier ved et stålskib afhænger i væsentlig grad af skibets fysiske placering, da det blev bygget på værftet. Denn form for magnetkraftlinier forbliver – når den én gang er opstået – næsten stabil. For marinefartøjers vedkommende kan der dog ske mindre ændringer f. eks. ved af-fyring af kanoner ombord, ved nitning eller bankning under en reparation, og endelig kan denne form for magnetkraftlinier ændre sig lidt, når skibet er udsat for vibrationer f. eks. i kraftige søer. Den anden form for magnetkraftlinier, som er tværskibs, er betinget nogenlunde af de samme forhold, der gælder for langskibsmagnetismen. Endelig er der det lodrette magnetfelt – eller det vertikale felt, som det også kaldes. Disse magnetkraftlinier er vigtige, når det gælder påvirkningen af en magnetmine. De vertikale magnetkraftlinier kan variere efter lang tids sejlads, og ikke mindst hvis skibet har været ude for usædvanlige rystelser. De vertikale magnetkraftlinier vil endvidere ændre sig afhængig af den magnetiske breddegrad.

Minesikringskabel

For at fjerne et skibs permanente magnetisme samt den magnetisme, der er fremkommet på grund af jordens magnetfelt må man foretage en afmagnetisering, men en sådan procedure var fra starten ikke nogen helt nem sag, da man jo på daværende tidspunkt ikke vidste så forfærdelig meget om skibes magnetiske forhold. I det første års tid foretog professor *P. O. Pedersen*, der var direktør ved Polyteknisk Lærestalt, en række videnskabelige beregninger. Den heraf følgende teoretiske afhandling dannede det første grundlag for en minesikring af skibe ved hjælp af

et minesikringskabel. En medarbejder til P. O. Pedersen var civilingeniør *Fritz Ingerslev*, som senere blev professor ved afdelingen for akustik Ved Danmarks Tekniske Højskole. I 1940 var Fritz Ingerslev i Kiel, hvor han modtog forskellige informationer bl. a. om magnetminer. Som tidligere omtalt blev flere skibe bl. a. færgerne på Storebælt udstyret med minesikringskabler. Marinens inspektionsskib *Islands Falk*, var allerede blevet minesikret den 8. april 1940. Senere nåede man frem til en afmagnetisering af skibe, som senere skal omtales, men denne sikringsmetode ville tyskerne ikke høre tale om.

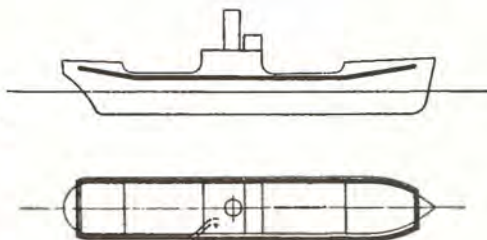
På Søminevæsenets Radiosektion gik man på et tidligt tidspunkt i gang med at producere måleudstyr til måling af et skibs magnetisme. I princippet bestod det første udstyr af et målegrej baseret på en roterende spole, hvori skibets magnetfelt inducerede en spænding, der blev målt på en specielt udviklet forstærker. Den roterende spole blev så ført hen under det skib, der skulle måles. Den praktiske måling blev foretaget på Nakskov Skibsværft, hvor der – efter hukommelsen – blev målt en mindre DSB færge, der lå i tørdok. På forstærkeren havde man så en reguleringsknap for indstilling af et viserinstrument, og på denne måde kunne man tage højde for det jordmagnetiske felt.

Et minesikringskabel var et flerkoret kabel, der som regel blev oplagt indenbords ved rælingen. Kabelenderne blev ført ind i en kabelkasse, og de enkelte ledninger blev forbundet således, at der blev dannet en spole omkring skibet. En strømførende ledning blev tilsluttet skibets lysmaskine, og en anden ledning blev ført op på broen til et måleapparat, hvor skibets fører hele tiden kunne kontrollere, at der var strøm i kablet.

Med et sådant kabel var det muligt at neutralisere den magnetisme, der var induceret af jordfeltet, hvorimod den permanente magnetisme kun kunne fjernes ved en afmagnetisering. På daværende tidspunkt benyttede man udelukkende spritkompasser, og det var derfor nødvendigt med en kompasretning, når et skib havde fået installeret ny minesikringskabel.

Det knob iøvrigt for mange ældre og mindre skibe at kunne levere strøm nok til et minesikringskabel, og der findes en beretning om, hvorledes man i et mindre skib ikke kunne benytte en

For minesikring af skibe blev der installeret et kabel med flere ledere rundt om skibet og monteret således, at der blev dannet en spole omkring skibet. (Salmønsens Tidsskriftsleksikon).



hovedsender, men man var henvist til at benytte en langt mindre strømkrævende nødsender.

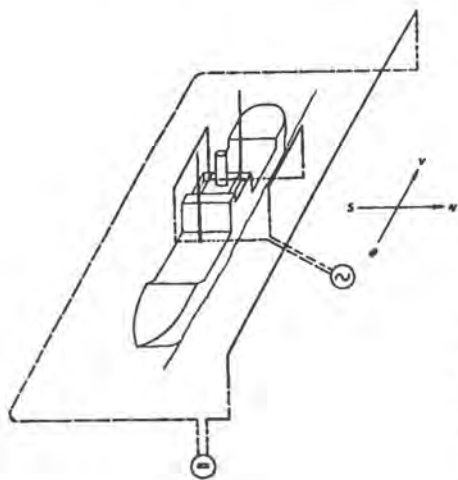
Ved de store DSB-færger var det upraktisk med et minesikringskabel indenbords, og det blev derfor altid lagt udenbords på den kraftige fenderliste, som alle færgerne havde. Der kunne også opstå nogle problemer med skibe fra det, der dengang hed »Fyr- og Vagervæsenet« – nu »Farvandsdirektoratet«. Når et skib om foråret skulle ud og sætte de forskellige jernvagere, var skibet jo fyldt med jern, og man skulle da sejle med én strøm, mens der skulle sejles med en anden, når skibet var for hjemadgående.

Afmagnetisering

Bortset fra installeringen af minesikringskabler på skibene – såvel marinens som dem fra handelsflåden – spekulerede man på en afmagnetisering af skibe ved hjælp af et stationært afmagnetiseringsanlæg. Sådanne anlæg var der flere af i udlandet bl. a. i Kiel og i Rotterdam.

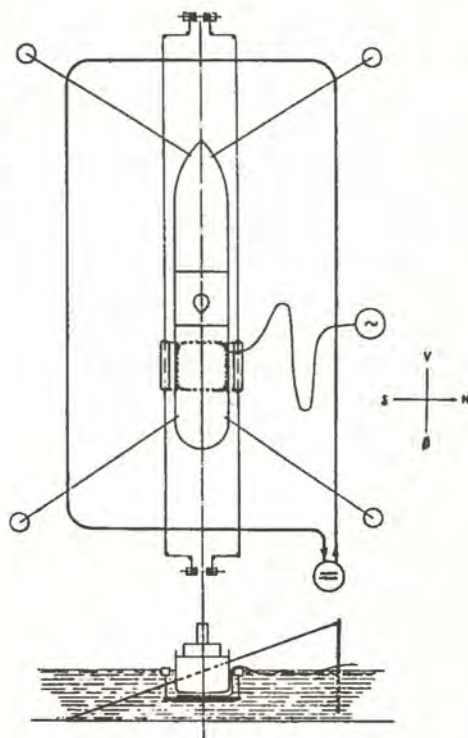
Princippet for en afmagnetisering er, at man sejler skibet hen til et bassin, hvor der befinder sig nogle store spoler, som gennemløbes af en strøm, der veksler få gange i minuttet. Det er også nødvendigt at neutralisere jordfeltet med en spole, der var meget større end skibet.

Ved torpedobådsbroerne på Holmen installerede man det første anlæg for afmagnetisering af marinens skibe. Senere blev der installeret et noget større anlæg ude foran den gamle mastekran ved det, der benævnes som »Elefanten«. Der blev også her foretaget en del målinger på skibe, der var blevet afmagnetiseret. Senere blev der installeret afmagnetiseringsanlæg ude på Lynetten, i Århus og Frederikshavn. I Slipshavn lige uden for Nyborg installerede man et oversejlingsanlæg, hvor man kunne få klar-



Afmagnetiseringsanlæg for gennemsejling. Den skrå sløjfe med jævnstrøm er for neutralisering af jordfeltet. Skibet sejler igennem den u-formede sløjfe, der tilføres en vekslende strøm. (Salmonsens Tidsskriftsleksikon).

*Afmagnetiseringsanlæg for
fortøjet skib, der er placeret midt
i neutraliseringsløjfen, der er på
skrå. Afmagnetiseringsspolen
føres med to pontoner ben under
skibet. (Salmonsens Tidsskrifts-
leksikon).*



hed på skibenes sikkerhedsdybder, og et tilsvarende anlæg blev installeret på Lynetten. Selv om skibene blev afmagnetiseret beholdt man dog det minesikringskabel, som tidligere var installeret, dog blev en del skibe på senere tidspunkter kun afmagnetiseret, en procedure der måtte gentages med en vis hyppighed.

Lidt statistik

Englænderne nedkastede ca. 4000 magnetminer i danske farvande. Der blev ved minestrygning med detonering til følge uskadeliggjort ca. 1200 miner. I tidsrummet 1941–1942 havde man minesikret ialt 243 skibe. I det samme tidsrum havde man 5 stk. 24 meter flydemagneter, 13 stk. 12 meter og fra en forsøgsperiode 8 stk. 6 meter flydemagneter.

Der blev strøget magnetminer i lang tid efter krigen, og først i 1971 ophørte man med minestrygningen. Der ligger endnu mange magnetminer på bunden af hav og bæltter, men de er nu så forvitrede, at de er uskadelige. Efter krigen fik man den danske elementfabrik »Hellesens Enke & V. Ludvigsen A/S til at se på de strømkilder, der var i de engelske magnetminer. En udtalelse fra firmaet gik dengang ud på, at man ikke kunne forvente en levetid på mere end ca. 10 år.

Endelig skal det nævnes, at der på et tidligt tidspunkt også blev nedkastet akustikminer, der detonerede ved en støjpåvirkning, og i nogle tilfælde var de nedkastede miner en kombination af begge systemer.

Efter krigen fik Marinen minestrygningsassistance fra englænderne, der kom herover med et helt andet strygesystem, hvor man slæbte nogle uisolerede kabler bag efter minestrygeren – der var af træ. Der blev sat strøm til kablerne, hvorved der blev dannet et felt, som kunne aktivere minerne til detonation – systemet kaldte englænderne for »LL-system«.

Afmagnetiseringsanlægget på Lynetten er til stadighed i funktion, hvor marinens skibe nu og da afmagnetiseres, og indenfor den maritime undervisning lærer man stadig om magnetminer.

Maritime Kontakt · 13

