

KONVOJ

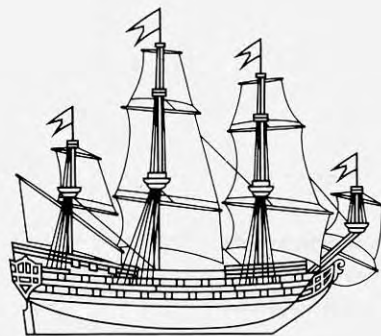
Ole Feldbæk



ORLOGSMUSEET

KONVOJ

Ole Feldbæk



Orlogsmuseet
København 1992

Copyright: Ole Feldbæk, 1992.

Sats, reproduktion og tryk: Orlogsmuseet og Amager Centraltrykkeri ApS.

Publikationen er udgivet af Marinehistorisk Selskab og Orlogsmuseets Venner.

ISBN 87-87720-09-4

Forside:

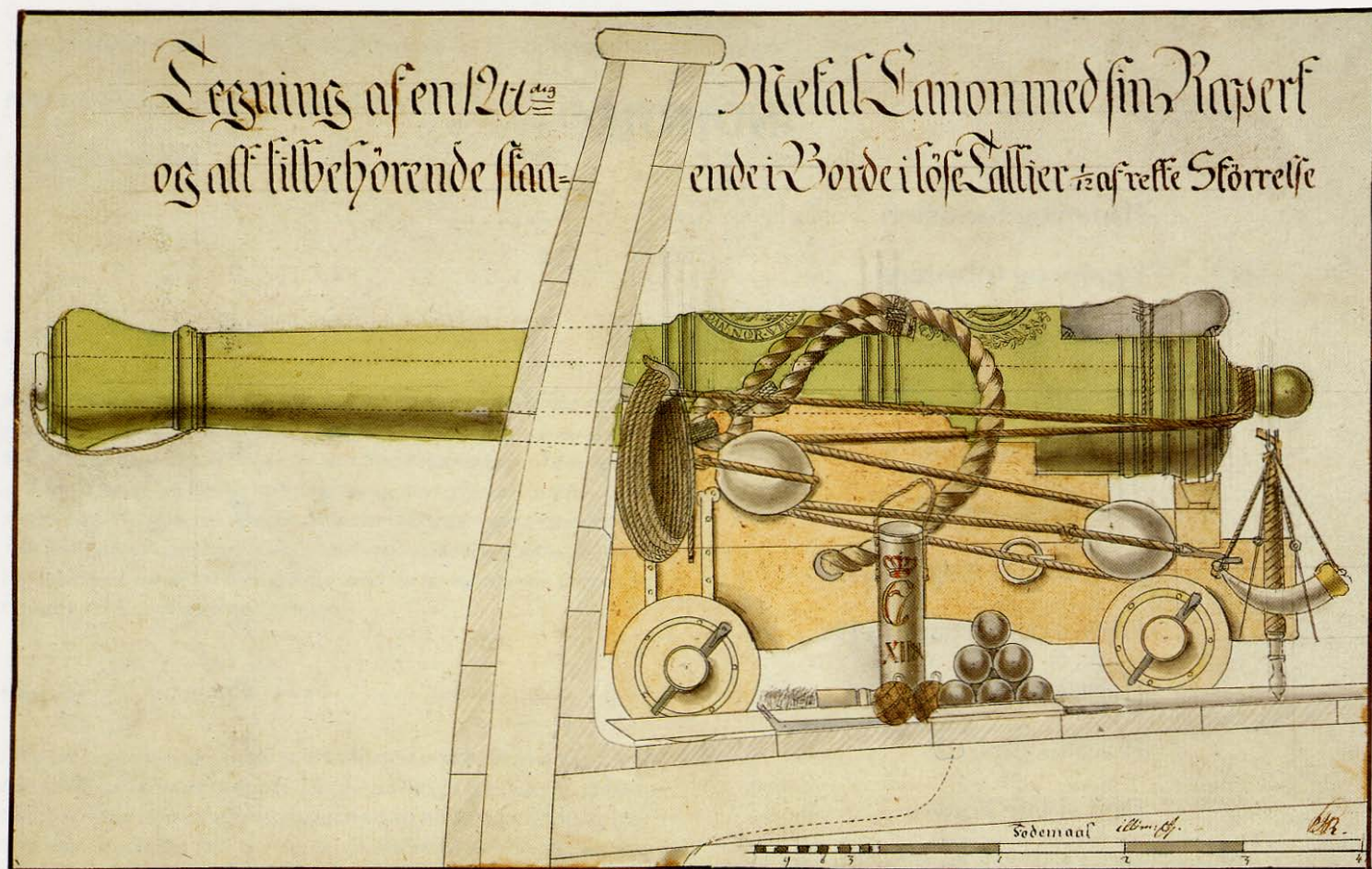
64 kanoners linieskibet Indfødsretten med Asiatisk Kompagnis kinafarere Kongen af Danmark og Disco og det svenske Ostindiske Kompagnis kinafarere Finland i konvoj hjem fra Kap Det gode Håb i 1781. Konvojeringen af det svenske skib skete i overensstemmelse med de gensidige forpligtelser, som Danmark og Sverige havde indgået ved oprettelsen af Det væbnede Neutralitetsforbund i 1780. Kommandørkaptajn Jens Gerner har beordret reduceret sejlføring, for at de langsomme handelsskibe kan følge med det hurtigtsejlende orlogsskib. Gouache af T.E. Lønning. Frederiksborg.

Bagside:

I Middelhavet kunne man i slutningen af 1700-tallet se skibe fra alverdens lande. Den italienske kunstner Giuseppe Fedi fra havnebyen Ancona ved Adriaterhavet har derfor kunnet regne med god afsætning på sin farvelagte »Tavle over Skibsflag« fra omkring 1800. Her var flag fra alle Middelhavets stater og byer, handels- og orlogsflag fra de europæiske søfartsnationer og det unge USA, og fra gamle hansestæder som Riga, Reval, Danzig, Stralsund, Lybæk og Bremen. Men mon nogen af signor Fedis kunder oplevede at se skibe helt fra Kina, Persien, Bantam og Tartariet? Privat eje.

INDHOLD

Flåden og handelen	7
Kapere og fribyttere	9
De første konvojer	10
Konvojkonflikt	13
Konvojprincippet	15
Oversøisk konvoj	17
»Ønsker De Krig?«	21
Flåden og barbareskerne	22
Flagets ære	25
På kollisionskurs	27
Den sidste konvoj	29
Hvor kan jeg læse mere om konvoj?	32



Som kadet tegnede Steen Andersen Bille (1751-1833) en 12 punds malmkanon, prydet med kongens kronede monogram og portrætrelief. Alt er gengivet i forholdet 1:12, med krudthorn, luntestok og rømnål til at rense fænghullet og stikke hul i de krudtkarduser, der opbevares i koggeret med den unge kong Christian 7.s monogram. Sjöhistoriska Museet, Stockholm. (Se også s. 33)

Om morgenen den 25. juli 1800 sigtede udkiggen om bord på fregatten *Freya* den østlige munding af Den engelske Kanal. Fregatten var fire dage før afsejlet fra Flekkerø ud for Kristianssand - de danske konvojers sædvanlige samlingssted. Destinationen var Middelhavet, hvor kaptajn Krabbe skulle slutte sig til den danske eskadre, der beskyttede krigsårenes blomstrende søfart imod de nordafrikanske korsarer og imod de krigsførende stormagters orlogsskibe og kapere.

Den 44-årige kaptajn Peter Greis Krabbe var nordmand, og havde tjent i flåden siden 1768, da han blev kadet. *Freya*, der var løbet af stabelen hjemme på Nyholm syv år før, tilhørte med sine 40 kanoner og sin 300 mand store besætning flådens kraftigste fregatklasse. Konvojen, den beskyttede, var denne gang ikke særlig stor. Briggen *Anne* var hjemmehørende i København og medførte en vareladning - blandt andet sukker - for Livorno. Svendborg-galeasen *Johanne Dorothea* kom fra Riga med en last hør bestemt for Oporto. Stavanger-briggen *Den Raske Bonde* havde trælast fra Frederikshald, som skulle losses i Cartagena. Briggen *Frau Hillegonda Jacoba*, fregatskibet *Minerva* og galeasen *Palmbaum* var alle hjemmehørende i Altona, men havde indtaget deres stykgodsladninger i Hamborg, bestemt for spanske havne. Ostindiefarere og vestindiefarere medtog denne konvoj ikke.

Kaptajn Krabbe havde før afsejlingen nøje gransket skibenes papirer og ladningsmanifeste, for at han med god samvittighed i sin konges navn kunne forsikre fremmede orlogsskibe, at konvojen ikke transporterede krigskontrabande eller varer tilhørende de krigsførende magters købmænd. Denne kontrol

var den formelle forudsætning for Admiralitetets udtrykkelige ordrer om at afvise ethvert krav om at undersøge konvojen - uanset med hvilken overmagt kravet blev stillet.

Om morgenen den 21. juli, så snart det var lyst nok, havde Krabbe sat signal for konvojens skibe om at gøre klar til at lette. Klokken otte havde konvojen forladt havnen på Flekkerø, og et kvarter i ti var lodsens gået fra borde.

Sejladsen ned over Nordsøen havde været præget af, at skipperne ikke havde konvojerfaring. Den hurtigt sejlene fregat havde regelmæssigt måttet mindske sejl, for at handelsskibene kunne følge med. Fra *Freya* var der løbende blevet sat signaler om at holde kurs og fart, lejlighedsvis markeret med signalskud. En nat, hvor nogle af skibene var kommet ud af sigte, havde Krabbe måttet afbrænde et bliklys og affyre en raket. Om bord på fregatten var der ud over positionsbestemmelser med sekstant regelmæssigt blevet taget lodskud, hvis bundprøver fortalte en erfaren navigator, præcis hvor i Nordsøen han befandt sig.

Fra dag gry den 25. juli havde besætningen været beskæftiget med at spule, skure og gøre rent over alt inden borde. Og klokken otte var en af fregattens norske matroser, der var død eftermiddagen før, blevet sat over bord. Klokken to prægede så udkiggen, at fire fregatter og en lugger sydvestfra holdt op mod konvojen.

Ombord på *Freya* blev der slået klart skib.



FLÅDEN OG HANDELEN

Så længe der har eksisteret en dansk orlogsflåde, har beskyttelsen af handelen og søfarten under dansk flag hørt til dens opgaver. Helt tilbage under Erik af Pommern var der i 1416 og 1417 blevet udrustet nogle af flådens skibe for at rydde søen for sørøvere; og også under de følgende konger var der blevet sendt orlogsskibe ud mod kapere og fribyttere, under Christian 1. i 1461 og under kong Hans i 1485 og 1486. Men i det Herrens år 1800 var både flåden og handelen væsensforskellige fra, hvad de havde været fire hundrede år før. Orlogsflåden var nu en flåde af stærkt specialiserede fartøjer: fra de kraftige linieskibe, der var konstrueret til at holde deres plads i kamplinien under egentlige søslag, til fregatter beregnet til krydser tjeneste og handelsbeskyttelse, og til brigger og mindre fartøjer bestemt for opklaring og kommunikation. En flåde, der var afhængig af omfattende værftsfaciliteter, videnskabelig skibskonstruktion, et professionelt søofficerskorps, et effektivt forsyningsvæsen og et udskrivningssystem, der kunne sikre flåden de nødvendige søfolk.

Også handelen og søfarten havde i de fire hundrede år oplevet en meget kraftig vækst. Det gjaldt først og fremmest

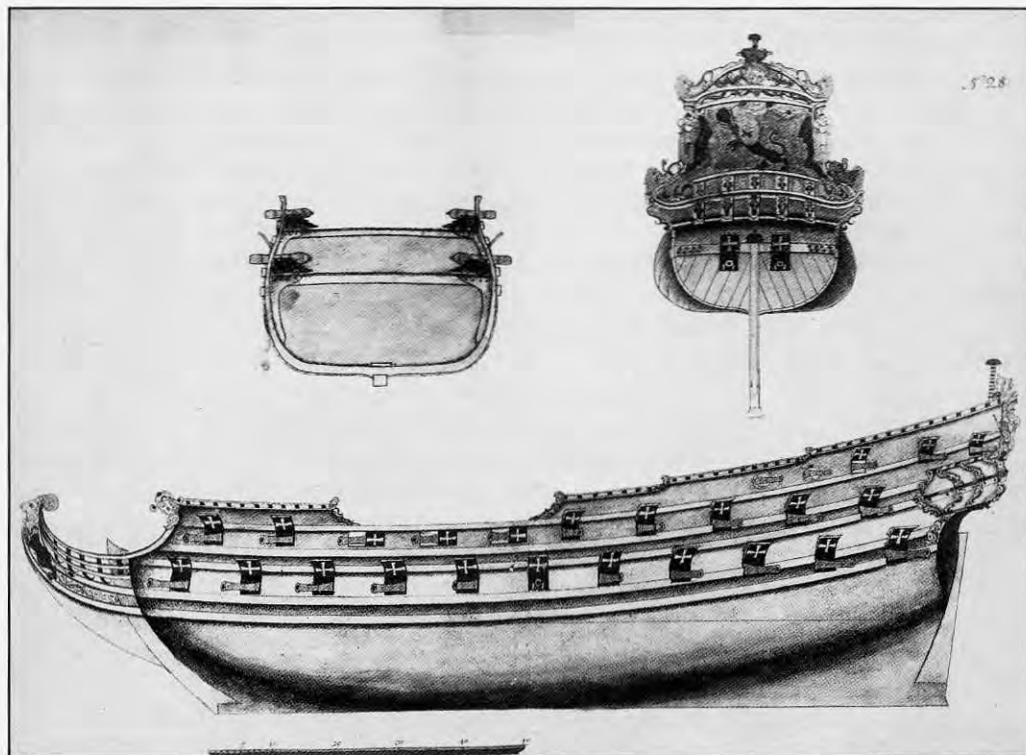
Stikket fra Georg Brauns og Franz Hogenbergs fjerde bind fra 1594 af deres seksbinds værk om alverdens berømteste byer viser Danmarks stolthed og styrke: Frederik 2.s prægtige Kronborg, hvor skibe fra hele Europa strøg deres topsejl og betalte øresundstold til kongen af Danmark, der var herre over begge kyster af det vigtige stræde. Det kongelige Bibliotek.

indenrigssøfarten og farten på europæiske havne. Et mylder af mindre fartøjer var beskæftiget med at transportere forbrugsvarer af enhver art mellem havnene i Danmark, Norge og her-tugdømmerne. Men også udenrigsfarten under dansk flag var vokset meget kraftigt. Først farten på europæiske havne, senere farten på Ostindien, Afrika og Vestindien, og fra midten af 1700-tallet også sejladsen i Middelhavet. Og den tids danskere kunne med egne øjne iagttage, hvorledes den internationale søfart voksede år for år. Danmark lå selv ved et af verdenshandelsens hovedstrøg: passagen ind og ud af Østersøen, hvor de fremmede skibe ankrede op ved Helsingør for at svare øresundstold til kongen af Danmark. I 1730 havde det drejet sig om fire tusind skibe. I 1800 var tallet vokset til ti tusind, og samtidig var skibene blevet større.

I takt med handelens og søfartens vækst voksede også deres politiske og militære betydning. Ødelæggelsen af modstanderens handel var så gammel som krigen selv. Men med den stigende afhængighed af transport af fødevarer, forbrugsvarer som tømmer og jern og strategiske varer som sejldug, hamp, tjære og master voksede også den økonomiske krigsførelses betydning. I stadig højere grad blev krigen til søs en kamp om at afskære modstanderens forsyninger, og handelsblokade blev et afgørende vigtigt våben. En udvikling, der nåede sin foreløbige kulmination i 1806, da Napoleon dekretede fastlandsspærringen, der skulle tvinge det troløse Albion i knæ, og England året efter svarede igen med at erklære konti-

nentet under blokade. På det tidspunkt var oversøiske luksusvarer som sukker, kaffe, the, kakao, peber og fine krydderier forlængst blevet forbrugsvarer for store og stadigt voksende befolkningsgrupper i Europa, og et vigtigt led i krigsførelsen til søs var derfor også blevet at afskære modstanderens forbindelse med sine oversøiske kolonier.

I takt med denne udvikling var krigen til søs kommet til at spille en stadig væsentligere rolle. Koblingen: orlogsflåde-handelsflåde var blevet af vital betydning. Og konvoj var blevet et vigtigt våben.



Orlogsskibet Gyldenløve fra 1670, der var bestykket med 56 kanoner, var kommandørkaptajn Niels Lauritzen Barfods flagskib under den Frankrigskonvoj i 1694, hvor engelske orlogsskibe gik til angreb og gennemtvang en visitation af konvojen. Skibet blev kølstrakt på Hovedøya umiddelbart syd for fæstningen Akershus, som det sidste af de store orlogsskibe, der blev bygget i Norge. Det blev opkaldt efter Norges statholder, Christian 5.s halvbror Ulrik Frederik Gyldenløve - en af Marie Grubbes tre ægtemænd; og det udgik først af flådens tal i 1715, midt under Store nordiske Krig. Bygmesteren, Cornelis Thomesen, der var vant til at arbejde efter model og ikke efter de nymodens tegninger, havde forevist en model af skibet for kongen, der godkendte den. Derefter tog mester Cornelis modellen med op til Norge for at bruge den ved bygningen af skibet, der var 122 fod langt og 33 fod bredt midtskibs. Men forinden blev der gjort denne tegning af skibet og dets agterspejl samt et tværsnit, som er bevaret i det såkaldte Frederik 5.s Atlas. Det kongelige Bibliotek.

KAPERER OG FRIBYTTERE

Flåden beskyttede handelen under dansk flag, både når Danmark selv var krigsførende, og når det holdt sig uden for de store sømagters krige og bestræbte sig for at udnytte neutralitetens økonomiske fordele på de ruter og de markeder, hvor krigen forhindrede de krigsførende i selv at sejle og handle. Flådens beskyttelse af handelen, når Danmark selv var krigsførende, er en del af dansk søkrigshistorie. Her er emnet alene flådens beskyttelse af handelen og søfarten under det neutrale danske flag.

Under sømagternes krige var deres kapere - lovligt forsynet med kongeligt kaperbrev - ofte en plage for søfarten under dansk flag. Og erfaringsmæssigt fortsatte nogle af disse kapere efter krigens afslutning med deres indbringende togter. Men uden lovformeligt kaperbrev var de fribyttere eller sørøvere, der stod uden for lovens og folkerettens beskyttelse, og som kunne henrettes uden lov og dom.

Frem til begyndelsen af 1600-tallet bestod flådens beskyttelse af handelen imod disse kapere og fribyttere imidlertid ikke i egentlig konvoj. Flådens indsats blev koncentreret om at holde søen fri for disse fredsforstyrrelser, og midlet var udsendelsen af eskadrer eller enkelte skibe, der krydsede på de mest udsatte ruter, og som samtidig sikrede søfarten mellem Danmark, Norge, Færøerne og Island.

Under Christian 3. krydsede danske eskadrer i 1554 og 1555 og også senere mellem Norge og Skotland, hvor de holdt havet frit for fribyttere. Under Frederik 2. oplevede flåden travle år, efter at freden efter Den nordiske Syvårskrig i 1570 var blevet sluttet. Orlogsskibe og eskadrer krydsede i Østersøen mod russiske fribyttere og i Nordsøen mod nederlandske kapere fra Dunkerque.

Under Christian 4. var flåden i søen hvert eneste år. Dens opgaver var at beskytte den blomstrende udenrigssøfart under dansk flag, hævde kronens autoritet i rigets territorialfarvande og forsvare den danske konges overhøjhed over passagen nord om Norge - som mange endnu håbede var nordøstpassagen til det fjerne Kina. Allerede under kongens mindreårighed krydsede eskadrer og enkelte skibe i Nordsøen, og disse kryds blev fortsat, efter at den unge konge i 1596 var blevet kronet. Den langvarige krigstilstand mellem Spanien og de nordlige Nederlande sendte et betydeligt antal kapere og fribyttere på kryds i Nordsøen og langs den norske kyst. Det var dem, kongens skibe jagtede. Og når fribyttere blev antruffet, blev der ikke givet pardon. Da Christian 4.s kaptajn Jørgen Daa i 1614 i farvandet mellem Norge og Færøerne overraskede tre fribytterfartøjer, blev 27 af mandskabet dræbt under kampen; kaptajnen, hans næstkommanderende og seks mand blev hængt; og 55 mand blev uden videre kastet over bord.

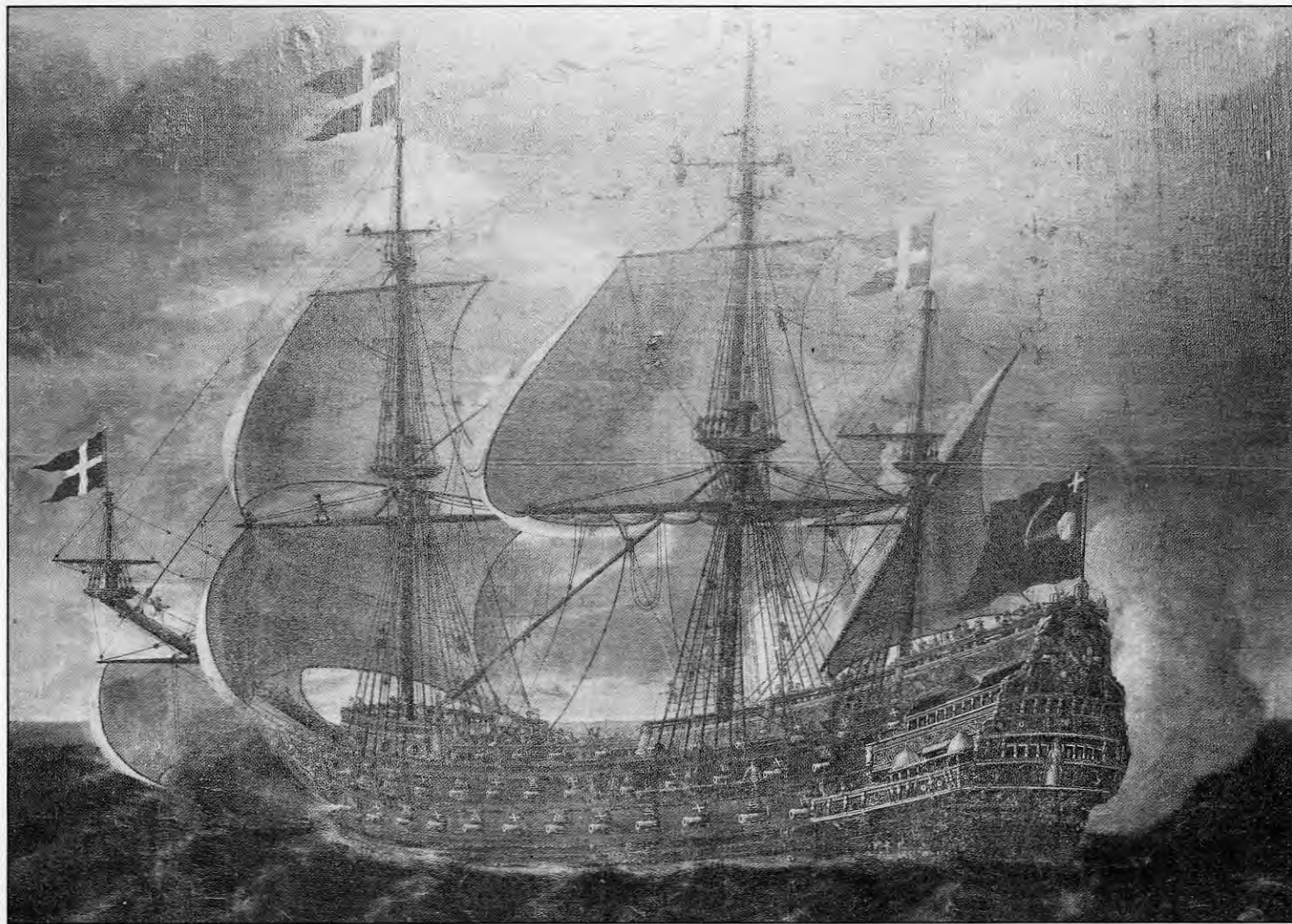
DE FØRSTE KONVOJER

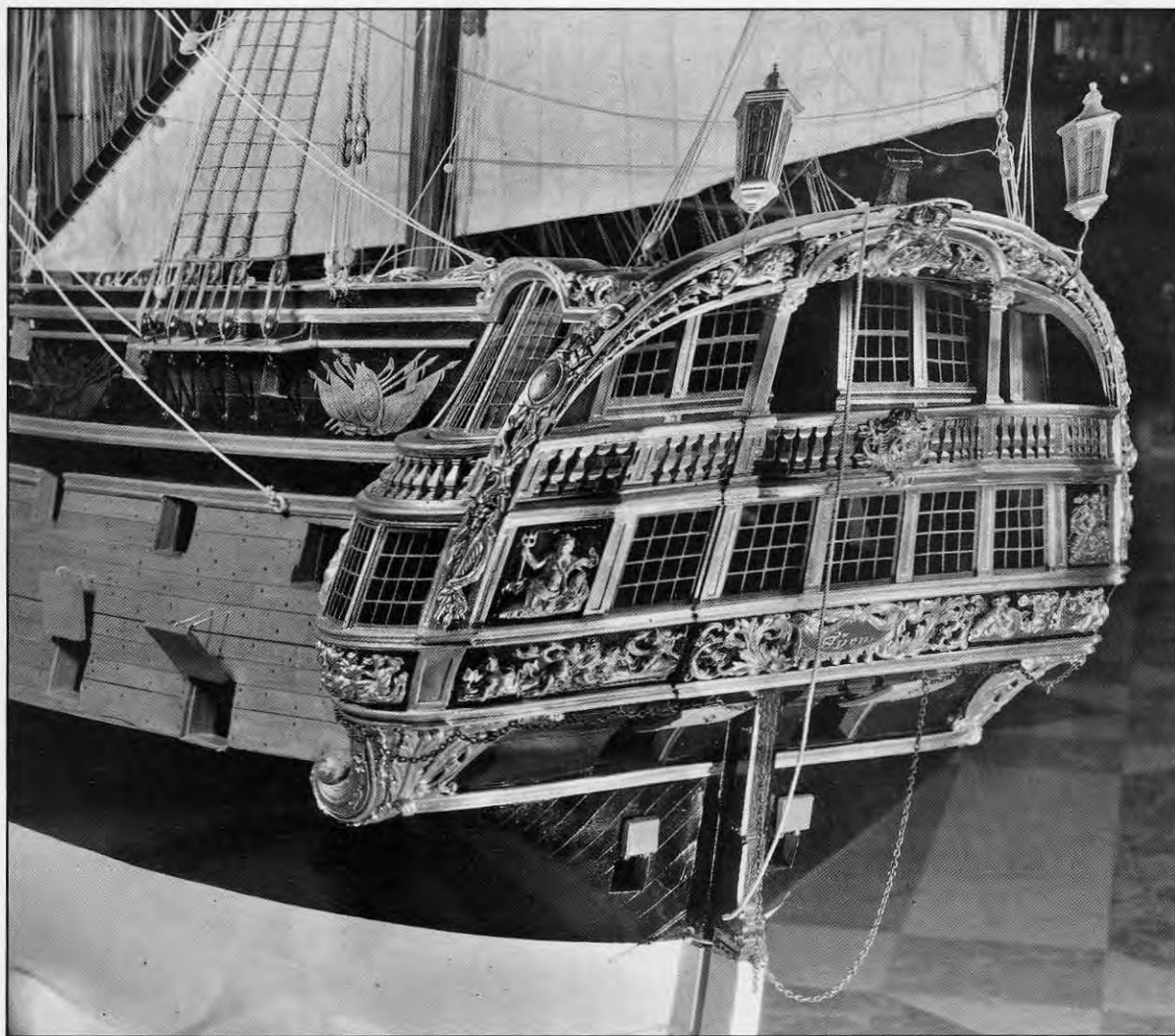
Kryds med eskadrer og enkelte orlogsskibe forblev en del af flådens beskyttelse af handelen. Efterhånden som den økonomiske krigsførelse til søs blev intensiveret, blev det imidlertid nødvendigt med en mere direkte form for beskyttelse. Efter dansk lov kunne en gruppe handelsskibe slutte sig sammen og sejle i admiralskab og forsvare sig selv. Hvad orlogsflåden kunne tilbyde, var egentlig konvoj, hvor et eller flere skibe blev fulgt og forsvaret under hele rejsen eller dele af denne af et eller flere af flådens skibe: linieskibe, fregatter eller brigger.

Under kampene mellem svenskerne og russerne konvojerede tre orlogsskibe i 1603 danske handelsskibe til Narva; i 1607 eskorterede fire orlogsskibe en konvoj helt til Middelhavet; og i de følgende år blev der lejlighedsvis detacheret skibe fra de eskadrer, der krydsede i Nordsøen, for at konvojere handelsskibe til Island. Og da Ove Giedde på sin lange fart til

Indien i 1619 opbragte to franske kapere ved Kap Verde-øerne, måtte den danske konge de følgende år yde konvoj til de danske skibe, der gik til Spanien efter salt. Under krigen mellem spanierne og hollænderne måtte Christian 4. konvojere de danske islandsfarere og de skibe, der fragtede okser til Holland samt konvojere en dansk ostindiefarer, der var søgt ind til Irland, på den sidste del af hjemrejsen. I sidste halvdel af 1600-tallet optrådte en ny trussel mod handelen under dansk flag, da barbareskerne - sørøvere fra Algier - begyndte at operere langt ude i Atlanterhavet og helt oppe under Færøerne og Island. I 1662 måtte islandsfarerne have konvoj; i 1687 måtte en eskadre krydse i Nordsøen mod de frygtede korsarer; og året efter måtte tre orlogsskibe sendes til Irland for at konvojere danske ostindiefarere sikkert gennem Den engelske Kanal, hvor barbareskerne huserede.

Det prægtige skibsportræt - formentlig Danmarks ældste - forestiller admiralskibet Sophie Amalie; og det befinder sig sammen med en pendant: admiralskibet Frederik, på Gavnø. Det 165 fod lange orlogsskib, der agterude fører et vældigt flag med Den væbnede Arms ordenstegn og et Dannebrog i hjørnet, blev bygget i 1650 i Norge af den engelske mester James Robbins den ældre. En opgørelse to år senere angiver, at det førte 86 kanoner og havde en besætning på 430 mand. Det var dog ikke den maksimale bestykning for disse to største skibe i flåden. Ved en senere lejlighed angives kanontallet til 106 og besætningen til 680 mand. Skibene var opkaldt efter den nye konge Frederik 3. og hans dronning Sophie Amalie. Det var en ny - og med tanke på indførelsen af enevælden ti år senere - tankevækkende navngivning. Under den gamle kong Christian var flådens skibe ikke blevet opkaldt efter mennesker af kød og blod. Skibets agterspejl er udsmykket med kongens og dronningens alliancevåben: det danske og det braunschweig-lüneburgske og med en buste af dronning Sophie Amalie.





50 kanoners skibet Fyn repræsenterede et forsøg på at konstruere et linieskib med specielt ringe dybgående, af hensyn til de grunde danske farvande. Ved prøvesejladsen viste fabrikmester Diderich de Thurahs skib sig ude af stand til i frisk vejr at sejle med underste batteridæks porte åbne. (Se s. 33). I 1745 blev Fyn derfor solgt til Asiatick Kompagni, der brugte det på tre kinafarter. Orlogsmuseets riggede model fra byggeåret 1736 giver et instruktivt billede af et dansk linieskib fra Christian 6.s tid med dets prægtige agtergallerier. Fyns galionsfigur er gengivet s. 19.

KONVOJKONFLIKT

Et var at lade flådens skibe konvojere danske handelsskibe imod kapere, fribyttere og korsarer. Noget andet var konvojer vendt mod andre magters orlogsskibe. Det var militært en væsentlig mere krævende opgave - og politisk langt farligere.

Det var imidlertid, hvad Christian 5. indlod sig på. Den intense krigsførelse til søs mellem Ludvig 14.s Frankrig og de allierede sømagter England og Holland under Den pfalziske Arvefølgekrig 1688-1697 gik hårdt ud over Danmark-Norges handel. Dels fordi de allierede af al magt søgte at hindre, at Frankrig modtog forsyninger med skibe under neutralt flag. Dels fordi danske og norske redere i vid udstrækning lod det neutrale danske flag dække skibe og ladninger, der i virkeligheden tilhørte de krigsførende. I 1690 og 1691 blev Europa derfor vidne til det særsyn, at de to arvefjender Danmark og Sverige afsluttede en neutralitetskonvention, hvori de forpligtede sig til fælles optræden over for de krigsførendes overgreb samt til at konvojere hinandens handelsskibe.

I 1690 afsejlede de første danske konvojer fra Flekkerø. Handelsskibene til England blev konvojeret af kommandør-kaptajn Niels Lauritzen Barfod om bord på fregatten *Engelen* samt fregatten *Lossen*, kaptajn G.C. Nyebuhr. Skibene til Holland blev konvojeret af kaptajn Hans Schiønnebølle på fregatten *Svenske Falk* med fregatten *Ørnen*, kaptajnløjtnant T.C. Nyebuhr.

I 1690 gik det godt. Men i 1691, hvor handelsskibene skulle konvojerer gennem Den engelske Kanal til havne som Brest, Nantes, la Rochelle og Bordeaux på den franske atlantehavskyst, gik det galt. Handelsskibene blev konvojeret af kaptajn Michael de Voss på fregatten *Svenske Falk* og kaptajn Hans Schiønnebølle på fregatten *Neptunus*, og konvojen bestod ved afsejlingen fra Flekkerø af 25 koffardiskibe. Ved indsejlingen til Den engelske Kanal - hvor senere fregatten *Freja* mødte sin skæbne - mødte konvojen hollandske orlogsskibe, der gennemtvang en visitation, der for flere skibes vedkommende afslørede falske ladningspapirer.

Fransk havn var en farlig destination under Den pfalziske Arvefølgekrig. Frankrigskonvojen 1692 blev ledsaget af kaptajn Christen Thomesen Sehested på fregatten *Svenske Falk*, med fregatten *Hvide Falk*, kaptajn Just Juel, og snauen *Maagen*, kaptajnløjtnant Jørgen Liebedantz. Denne gang var det englænderne, der trods konvojchefens protester visiterede konvojen ud for Isle of Wight. I 1693 havde den op imod 150 skibe store konvoj hårdt vejr, da den i december afsejlede fra Flekkerø, og det skyldtes muligt den sene årstid, at konvojen slap helskindet gennem Kanalen og frem til fransk havn. 1693-konvojen var en fælleskonvoj, eskorteret af kaptajn Jørgen Biørn, fregatten *Delmenhorst*, og fregatten *Lossen*, kaptajnløjtnant Ove Dall, sammen med den svenske fregat *Spes*.



Just Juel (1664-1715) var i 1692 chef for fregatten *Hvide Falk* på konvojrejsen til Frankrig, og for orlogsskibet *Lindormen* i 1694, som på hjemrejsen fra den franske atlantehavskyst udstod en hård kamp i Kanalen med en engelsk fregat. Maleri af ukendt kunstner. Frederiksborgmuseet. Deponeret på Orlogsmuseet.

1694 skulle endnu en fælleskonvoj afgå til den franske atlantehavskyst. Fra dansk side deltog orlogsskibet *Gyldenløve*, kommandørkaptajn Niels Lauritzen Barfod, og snauen *Packan*, kaptajn Magnus Sehested, sammen med den svenske fregat *Wachtmeister*. I Kanalen blev Barfod angrebet af engelske orlogsskibe; og efter en kort kamp, hvor tre blev dræbt og 18 såret, deriblandt chefen, blev han tvunget til at stryge sit flag, og konvojen blev visiteret. Så sent som i december samme år, afsejlede endnu en fælleskonvoj for Frankrig under 50 kanoners skibet *Lindormen*, kaptajn Just Juel og den svenske fregat *Stenbocken*. Udrejsen gik godt, atter formentlig på grund af den sene årstid. Men på hjemrejsen med 100 skibe i sin konvoj måtte Just Juel udstå en kamp på fem timer med engelske orlogsskibe, der kostede ham 22 døde og sårede.

Det blev krigens sidste konvoj, idet en fælleskonvoj i 1695 under kaptajn Ivar Huitfeldt, orlogsskibet *Nældebladet*, ikke kom afsted. De første danske konvojer, der blev sendt ud imod sømagternes orlogsskibe, havde økonomisk været en begrænset succes. Men de havde været lærerige. De havde demonstreret, at et konvojsamarbejde med en anden neutral magt var politisk spændingsfuldt. De havde belært Admiralitetet om, at den form for handelsbeskyttelse organisations- og navigationsmæssigt var krævende. Og de havde vist, at konvoj var farlig.

KONVOJPRINCIPPET

Snart efter var Danmark indviklet i Den store nordiske Krig. Og der skulle gå mere end 60 år, før Danmark i konvojspørgsmålet stødte sammen med en krigsførende stormagt.

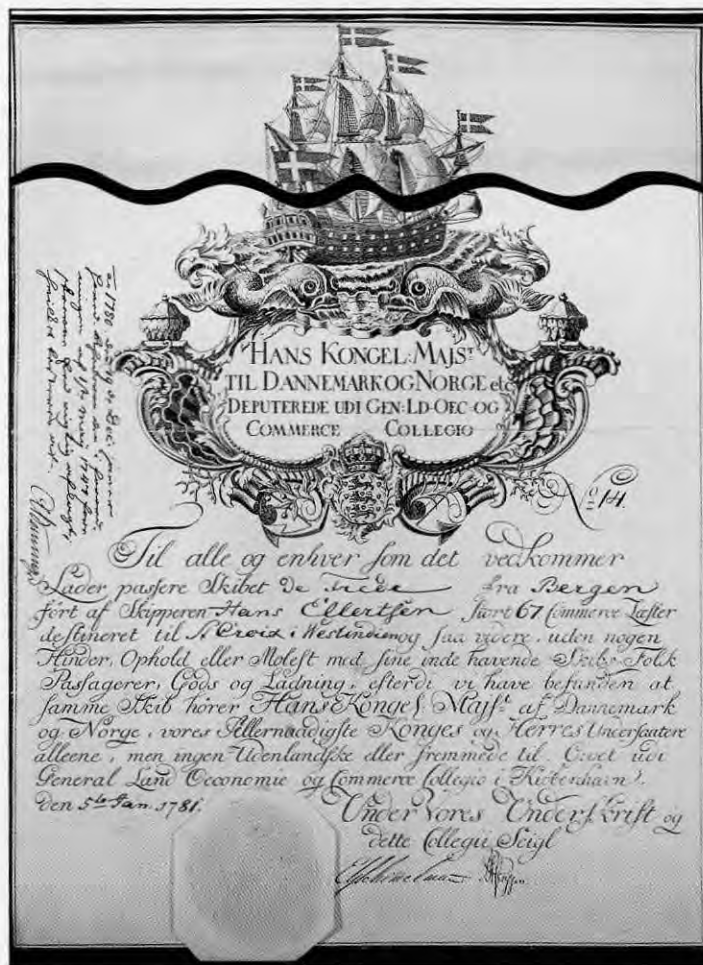
Sammenstødet skete i Middelhavet, under Syvårskrigen mellem England og Frankrig. I 1746 og i 1751 og 1752 havde den danske konge sluttet traktater med deyen af Algier, beyen af Tunis og pashaen af Tripolis om, at deres korsarer imod en årlig betaling i penge og varer ville lade skibe under dansk flag passere uantastet. Hermed havde det danske diplomati - støttet af orlogsskibe, der skulle demonstrere kongen af Danmarks magt - banet handelen og søfarten vej til det vestlige Middelhav. Og i 1756 havde Frederik 5. afsluttet en traktat med sultanen i Konstantinopel, hvorefter danske skibe fik adgang til havnene i Grækenland og i Levanten.

For at beskytte den blomstrende middelhavsfart under det neutrale danske flag var der blevet sendt to lineskibe til Levanten, og under indtryk af krigen blev lineskibet *Grønland* på 50 kanoner i 1761 sendt til Middelhavet for at konvojere. Under en konvojrejse tilbage fra Smyrna mødte kommandørkaptajn Lorentz Henrik Fisker i oktober samme år det engelske 74 kanoners lineskib *Shrewsbury*, hvis chef, captain Hugh Palliser, gennemtvang en visitation af konvojen og opbragte et skib, der senere viste sig at have fransk ladning om bord.

Visitationen og opbringelsen affødte en kraftig reaktion fra den danske regering, fordi den anfægtede et af dens centrale neutralitetsprincipper: princippet om neutrale konvojers ukrænkelighed. Den danske opfattelse var, at såfremt den danske søofficer, der var chef for konvojen, før afsejlingen havde efterset skibenes papirer og konstateret, at de ikke medførte krigskontrabande eller gods tilhørende de krigsførende, skulle fremmede orlogsskibe respektere hans forsikring herom og afstå fra at visitere og opbringe konvojens skibe.

Lige så fordelagtigt dette princip var for en dansk neutralitetsudnyttelse, lige så elementært uantageligt og undergravende for dets position som sømagt var det for England. Det var et klart konfliktpørgsmål. I kommandørkaptajn Fiskers instruks havde der stået, at han skulle afvise de krigsførendes krav om at visitere hans konvoj. Men i instruksen havde Admiralitetet klogeligt indføjet, at han kunne give efter for en overlegen styrke. Og *Shrewsbury* med sine 74 kanoner havde unægtelig været stærkere end det lille 50 kanoners lineskib *Grønland*.

Den danske regering vidste godt, at dens konvojprincip ikke var baseret på den gældende dansk-engelske traktat fra 1670, og ej heller på overbevisende folkeretlige argumenter. Når udenrigsminister J.H.E. Bernstorff i efteråret 1761 valgte at forlange erstatning og æresoprejsning af England - og dermed en formel engelsk anerkendelse af det danske konvojprincip - var der derfor tale om et taktisk og langsigtet spil. Bernstorff



gjorde sig ikke illusioner om, at det sejrige England i 1761 ville give efter for det danske krav. Og derfor pressede han det hel-

ler ikke. Hvad han håbede på, var, at England i en senere krig ville komme i så trængt en politisk og militær position, at det fandt det klogest stiltiende at acceptere det danske konvojprincip. At det gav sine skibschefer ordre til at sætte kikkerten for det blinde øje og lade de danske konvojer passere uantastet.

Og det var netop, hvad der skete i det næste globale stormagtsopgør.

De såkaldte algierske søpas skulle beskytte handelsskibe under dansk flag mod overgreb og opbringelse af de nordafrikanske korsarer. Imod betydelige årlige betalinger i varer og penge havde dey'en af Algier, bey'en af Tunis og pashaen af Tripolis indvilget i at lade den danske konges undersatser, som var forsynet med algiersk søpas, passere uhindret. Det var imidlertid ikke kun inde i Middelhavet, skibe under dansk flag kunne møde korsarerne. De krydsede også lejlighedsvis ude i Atlanterhavet. Alle danske skibe, der agtede at passere Spaniens nordvestligste punkt: Kap Finisterre, havde derfor pligt til at løse algiersk søpas og betale et nærmere fastsat pasgebyr for det. Under Den amerikanske Frihedskrigs højkonjunktur skulle skibet de Frede på 67 kommercelæster eller cirka 175 tons, der var hjemmehørende i Bergen - men hvis navn godt kunne give anledning til at mistænke det for at være en hollænder under dansk camouflage - afsejle til St. Croix i Vestindien. Ifølge påtegningen havde skibets hovedreder den 19. december 1780 aflagt den i loven foreskrevne ed på, at skibet virkelig var lovformelig dansk ejendom; og den 5. januar 1781 havde Kommercekollegiet i København udstedt det ønskede pas, forsynet med kollegiets segl og underskrevet af dets chef, Ernst Schimmelmänn, og dets deputerede, Peter Hersleb Classen. Vi ved ikke, om skipper Hans Ellertsen på sin fart over Atlanterhavet blev prajet af en af de algierske korsarer. Men hvis han mødte dem ude til søs, kunne han forevise sit pas. Og korsaren - der selvsagt ikke kunne læse dansk - konstaterede så, at den øvre del af passet, som han medbragte et eksemplar af, passede nøjagtigt sammen med skipperens pas, og lod skibet med det rød-hvide korsflag passere. Rigsarkivet.

OVERSØISK KONVOJ

De 13 nordamerikanske koloniers oprør mod den britiske krone i 1775 udviklede sig netop til den storkrig, der bragte England i en isoleret og presset position, således som Bernstorff i 1761 havde set frem til. I 1778 gik Frankrig ind i krigen mod England, fulgt i 1779 og 1780 af de to sømagter Spanien og Holland; og i 1780 stillede Katharina den Store sig i spidsen for et Væbnet Neutralitetsforbund, der bestod af Rusland, Sverige, Danmark og Preussen, og som var vendt mod England. England så sig nødsaget til at lukke øjnene for vidtdrevne neutralitetsspekulationer til fordel for dets modstandere. Store mængder fransk- og spanskejede varer blev transporteret om bord på danske skibe under en tynd camouflagen af danske papirer og danske stråmænd, og et betydeligt antal hollandske skibe fortsatte farten under dække af dansk flag.

Udenrigsminister A.P. Bernstorff var vel vidende om, at konvoj var politisk hasard. Det var en åben udfordring af England. Meget - i virkeligheden alt for meget - var overladt til konvojchefernes og de engelske skibschefers konduite. Og en krænkelse af den danske konges flag kunne udløse en politisk krise i forholdet til England. Derfor afholdt Danmark sig under Den amerikanske Frihedskrig fra at konvojere i europæiske far-

Mange søofficerer fik øget navigationserfaring ved at fare med de store handelskompagniers skibe. Sekondløjtnant Friderich Zimmer (1702-74) sejlede som tredjestyrmand på den første danske kinafarer Kronprins Christian 1730-32; og i Kanton lod han sig afbilde af en kinesisk »face-maker«. Privat eje.



vande; og i Middelhavet blev der kun givet konvoj gennem Gibraltarstrædet, når en af de vestindiske fregatter på udrejsen eskorterede det årlige gaveskib til deyen af Algier.

Den samme betænkelighed udviste den danske regering derimod ikke, når det gjaldt den rige oversøiske fart på Vestindien og Ostindien.

På ruten til og fra Vestindien konvojerede fregatterne de danske handelsskibe, og ude i Vestindien blev ledelsen af konvojereringen mellem øerne lagt i hænderne på den danske generalguvernør. Det var almindeligt kendt, at Dannebrog og danske skibs- og ladningspapirer dækkede over en vidtgående handel for de krigsførendes regning. Og de ledende politikere i København sejlede selv tæt til vinden og tog del i en handel på spansk Caracas, som - hvis englænderne havde fået nys om den - ville have bragt den danske neutralitetspolitik i alvorlig fare.

I Vestindien gik det da også galt. I december 1780, da kaptajn Peter Christian Schiønning førte en konvoj fra den franske ø Guadeloupe til St. Thomas, blev han prajet af tre fregatter, hvis anfører højeste engelsk orlogsflag og krævede at visitere konvojen. Det afviste Schiønning; og på *Bornholm* blev de 36 kanoner halet i borde og alt blev gjort rede til at følge instruksen og afvise visitationskravet med magt. Den danske fregat blev imidlertid udmanøvreret af de tre engelske fregatter, og Schiønning tog den for hans karriere katastrofale beslutning uden kamp at stryge flaget for overmagten, hvorefter englænderne fjernede sig med konvojens ti skibe.

Senere viste det sig, at de tre skibe ikke havde været orlogsskibe, men engelske kapere. Det gjorde det danske prestige-

tab endnu alvorligere; og af en generalkrigsret blev Schiønning dømt til at afskediges fra kongens tjeneste. Som konvojchef havde han svigtet. Men samtidig blev han ofret på en aggressiv neutralitetsspekulations alter. Det vedgik regeringen da også klart, da den umiddelbart efter ændrede konvojinstruksen. For fremtiden måtte der ude i Vestindien kun gives konvoj til egentlige danske skibe, men ikke til fartøjer, der blot var indregistreret på de danske vestindiske øer. Regeringen vidste alt, hvad den behøvede at vide om, hvad der i Vestindien foregik under dække af det neutrale Dannebrog.

Om den ostindiske handel stod der en særlig glans. Farterne var de længste, skibene de største og ladningerne de rigeste. Hvor vestindiefarerne blev konvojeret af fregatter, blev ostindiefarerne konvojeret af linieskibe.

Allerede i august 1779 afsejlede 60 kanoners linieskibet *Holsten* fra København. På udrejsen anløb kommandørkaptajn Ulrich Christian Kaas Fort Christiansborg på Guldkysten for at støtte den danske guvernør i hans strid mod hollænderne, og derfra fortsatte han til Kap Det gode Håb. Herfra satte han kursen hjemover med fem skibe i sin konvoj: Asiatisk Kompagnis kinafarere *Dronning Juliane Marie*, *Prins Frederik* og *Kronprinsen* og de to private indiefarerere *Christianssted* og *Prins Frederik*. Umiddelbart efter Holstens tilbagekomst afsejlede *Indfødsretten* på 60 kanoner i sensommeren 1780 til Kap, hvor kommandørkaptajn Jens Gerner afhentede Asiatisk Kompagnis kinafarere *Danmark* og *Disco* og konvojerede dem sikkert til København.

Kort før *Indfødsrettens* tilbagekomst var linieskibet *Wagrien* - ligeledes på 60 kanoner - afsejlet. Denne gang var destinationen Tranquebar, hvor kommandørkaptajn Anders Bille tog

Asiatisk Kompagnis *Ganges* og den private indienfarer *Johanne & Marie* under sin beskyttelse; og på Kap sluttede kompagniets



Linieskibet Fyns galionsfigur (se s. 12) forestiller en kronet løve. Sammen med agterspejlet viste galionsudsmykningen, hvad flådens mesterbilledhuggere formåede. De var kunstnere på deres felt; og de orlogsskibe, der i slutningen af 1700-tallet gjorde konvojtjeneste, var smykkede med prægtige galionsfigurer, der symboliserede skibets navn. Orlogsmuseet.

kinafarere *Dronning Juliane Marie* og *Kronprinsen* og dets indienfarer *Dansborg* sig til konvojen, som i august 1782 velbeholden kunne lade ankeret gå på Københavns rhed.

To måneder før var *Indfødsretten* afsejlet, ligeledes med *Tranquebar* som mål. Her afhentede kommandørkaptajn Christopher Lütken den private indienfarer *Laurvig* og påbegyndte hjemrejsen. Ved ankomsten til Kap fik han at vide, at freden mellem England og Frankrig var en realitet. *Laurvig* og de andre danske skibe hjemgik derfor uden konvoj; og i juni 1783 rapporterede chefen til Admiralitetet, at *Indfødsretten* var parat til at tiltræde sin hjemrejse.

Den sidste ostindiske konvoj kom til at kaste en skygge over konvojtjenesten. På hjemrejsen forsvandt linieskibet sporløst i Atlanterhavet. Også på anden vis havde de ostindiske konvojer været kostbare. For mandskabet havde de ikke kun været delfiner og flyvefisk, dåbsfestligheder ved passagen af ækvator og tropiske kyster med hvide sandstrande, vajende palmer og smilende indfødte, der faldbød ukendte frugter og rariteter. De tre første togter havde kostet mindst 250 besætningsmedlemmer livet - og adskilligt flere helbredet - som følge af skørbug og tropesygdomme.

Set i et længere perspektiv havde de ostindiske konvojer imidlertid været vellykkede. Ostindiefarerne var blevet afhentet på Kap og ved *Tranquebar* med minimale ventetider - i sig selv et tegn på professionalisme og præcision i planlægningen. Det var rige ladninger, der blev losset i København, og de krigsførende havde ikke antastet konvojerne. Da handelen og søfarten i 1783 omstillede sig fra krig til fred, kunne regeringen se tilbage på de ostindiske konvojer som en økonomisk og politisk succes.



I den florissante handelsperiode i slutningen af 1700-tallet var Københavns havn et helt veneziansk mylder af skibe, pramme, arbejdsflåder og færgebåde. Billedet, der er fra 1796, viser havneløbet ud for Nyhavns munding, set mod nord. Der var hverken kajplads eller vanddybde ved bolværkerne til de tusindvis af skibe, der i de år anløb den danske hovedstad; og de måtte derfor normalt losse og lade ved hjælp af pramme midt i havneløbet. Mod vest ses den lange række af nybyggede pakhuse, der tæt side om side strækker sig helt op til Kieler Pakhus, Vestindisk Pakhus og Toldboden, kun brudt af Amalienborg-palæerne. Mod øst ses Flådens Leje med de mange oplagte orlogsskibe. Yderst til højre er et linieskib ved at få indsat den underste del af stormasten ved mastekranen på Christiansholm, som stod indtil 1860. Bag mastekranen skimtes Takkeladshusene på Frederiksholm; og længst mod nord anes Nyholms mastekran, der i dag er Holmens vartegn, og barokspiret på Hovedvagen. Gouache af T.E. Lønning. Københavns Bymuseum.

»ØNSKER DE KRIG?«

I januar 1793 forfærdede Frankrig det civiliserede Europa ved at henrette enevoldskongen af Guds nåde. Få dage senere erklærede republikken England krig. Og Nationalkonventets krigserklæring skulle blive indledningen til mere end 20 års næsten uafbrudt krig, som først endeligt afsluttedes med Napoleons nederlag ved Waterloo i 1815.

For Danmark, der siden fredsslutningen efter Store nordiske Krig i 1720 definitivt havde afskrevet alle planer om en generobring af de tabte skånske og norske provinser, var neutralitet under stormagtsopgøret den selvfølgeligste politik, og den størst mulige udnyttelse af neutraliteten det lige så selvfølgeligste mål. Udenrigsminister A.P. Bernstorff, der også havde ledet Danmark-Norges udenrigspolitik ved Den amerikanske Frihedskrigs udbrud 15 år før, stod påny over for at skulle formulere en neutralitetspolitik, der både hvilede på erfaringerne fra den forrige krig og tog højde for de problemer, som den nye krig rejste for den neutrale søfart og handel.

Regeringens første handling var at beskytte de mange danske handelsskibe, der uden at kende krigsudbruddet var på vej hjem. Fregatten *Triton* på 24 kanoner, kaptajn G.A. Koefoed, og briggen *Glommen* på 18 kanoner, kaptajnløjtnant J.C. Schrødersee, fik ordre om at krydse ud for Kanalens vestlige munding for at advare skibene og konvojere dem sikkert gennem Kanalen. Samtidig indledtes krydsningen mod kapere i danske territorialfarvande. Briggen *Sarpen* på 18 kanoner, kap-

tajnløjtnant Jacob Arenfeldt, skulle krydse i Skagerak; senere samme år sendtes fregatten *Storebælt* på 36 kanoner med jagten *Makrellen* på krydstjeneste langs Norges sydkyst; og briggen *Lougen* på 18 kanoner, kaptajnløjtnant Hans Michael Kaas, blev sammen med briggen *Ærø*, løjtnant Bernhard Kaas, beordret til Vestindien for at krydse mod kapere - en tjeneste, der lige som krydsningen langs den norske sydkyst skulle blive fortsat krigen ud.

Under Den amerikanske Frihedskrig havde konvojpolitikken været en succes, både økonomisk og politisk. Da de store københavnske købmænd og skibsredere efter krigsudbruddet i 1793 opsøgte udenrigsministeren for at bede om konvoj, var svaret imidlertid totalt afvisende. »Ønsker De krig?«, spurgte grev Bernstorff. »Den kan jeg bringe Dem ind i den dag i morgen. Men få os ud af den igen - det står ikke i min magt«. Bag afvisningen lå en forventning om, at den nye krig ville blive ført med større voldsomhed og vildskab end den forrige. Det gjaldt krigen til søs, og også den økonomiske krigsførelse, som de konservative stormagter ville tage i brug for at sulte det revolutionære Frankrig til overgivelse. Krigen, der før havde været ført mellem kongerne, ville nu blive en krig mellem folkene. I en sådan krig ville konvoj være politisk hasard.

Derfor sagde grev Bernstorff nej til konvoj. Og han vedblev at sige nej, så længe han levede.

FLÅDEN OG BARBARESKEKNE

Med krigen kom højkonjunkturerne for handelen under neutralt flag. Der blev sejlet - og sejlet dristigt - i europæiske farvande og i Vestindien. Og ved siden af den traditionelle fart på Kina og Indien kom nu også store fortjenester på at besejle de isolerede franske og hollandske besiddelser: Mauritius i Det indiske Ocean og Java, hvor franskmændene og hollænderne opretholdt forbindelsen med det europæiske marked via København med skibe under dansk flag. Regeringen vidste, at en betydelig del af disse aktiviteter var med til at undergrave den engelske krigsførelse til søs. Og den vidste, at englænderne også vidste det. Men den ville fortjenesten, og den så ingen grund til at være mere fintfølende - og mere forsigtig - end andre neutrale regeringer.

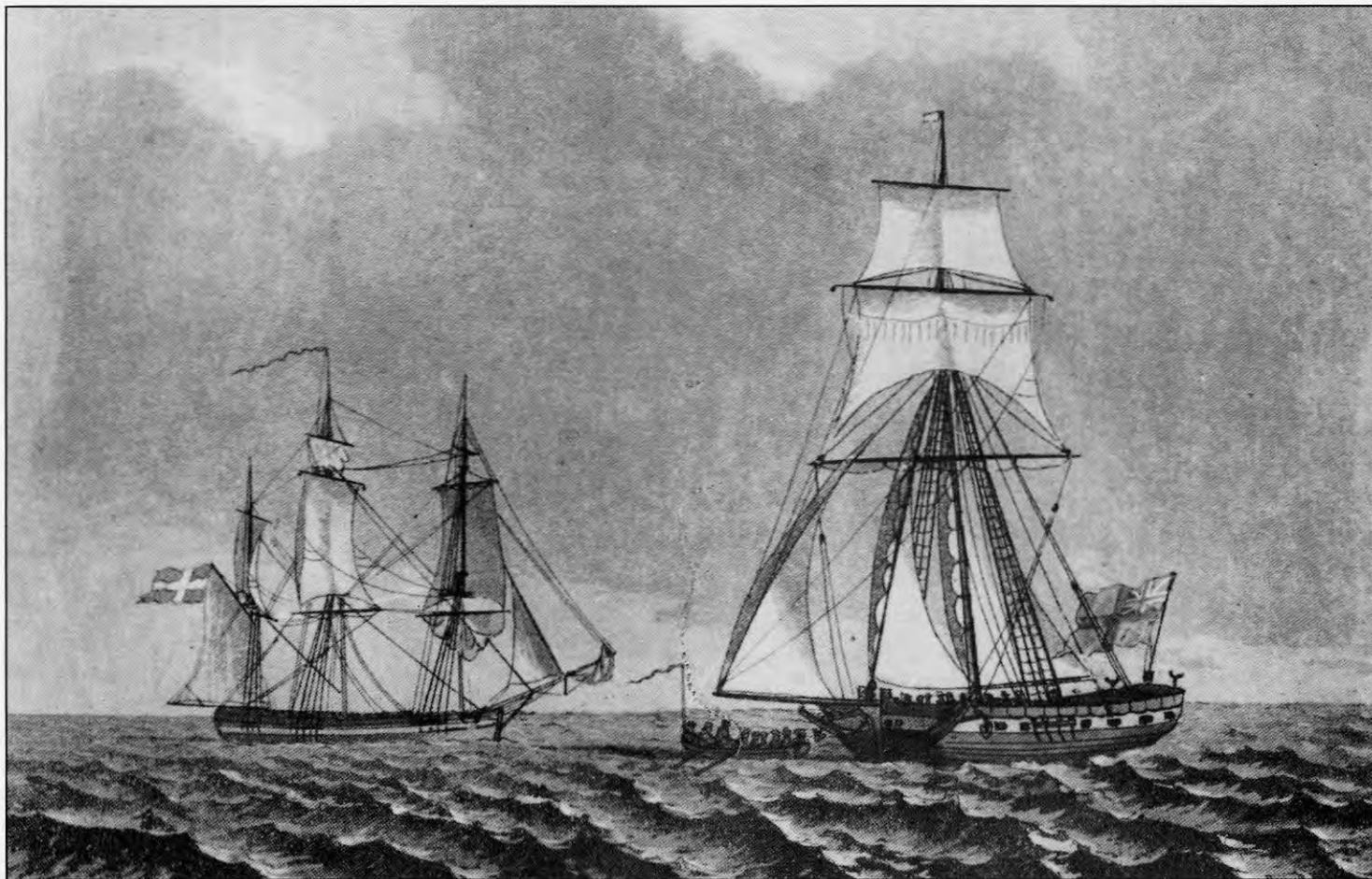
En særlig intens neutralitetsudnyttelse var imidlertid fragtfarten i Middelhavet og mellem Middelhavet og de nord- og nordvesteuropæiske havne. Gennem traktaterne fra midten af århundredet med Algier, Tunis og Tripolis - det nuværende Libyen - var de danske skibe sikret mod opbringelse af korsarerne. Men sikkerheden var ikke en selvfølge. Nogle gange var det de nordafrikanske herskere, der brød freden, fordi danskerne nægtede at forhøje beskyttelsespengene, for eksempel når en ny hersker besteg tronen. Andre gange var det danskerne, der fremprovokerede en konflikt, eksempelvis ved under hånden at sælge algerske søpas til købmænd i Hamborg. Normalt kunne problemerne løses gennem forhandling. Men i nogle tilfælde blev flåden sat ind. I 1770 havde man således

sendt en eskadre på to linieskibe, to fregatter, to bombefartøjer og to transportskibe til Middelhavet, og havde bombarderet byen Algier - dog uden afgørende effekt.

I 1796 opstod der en konflikt med pashaen af Tripolis. Regeringen i København valgte at sende en fregat og en brig der ned; og den 16. maj 1797 udkæmpede fregatten *Najaden* på 40 kanoner under kaptajn Steen Bille bistået af 18 kanoners briggen *Sarpen*, kaptajnløjtnant C.C. Holck, en heldig kamp med tripolitanske korsarer og tvang pashaen til at slutte fred. Steen Bille, der var en af flådens mest aktive og ærgerrige officerer, forblev indtil sommeren 1800 chef for den danske eskadre i Middelhavet. Da han i 1800 blev kommanderet hjem, var eskadren vokset til at bestå af linieskibet *Sejeren*, fregatterne *Thetis*, *Triton*, *Najaden*, *Frey* og *Havfruen* samt briggen *Glommen*. Og det skulle få betydning for det videre politiske forløb, at Steen Bille - på eget ansvar, men i forståelse med kronprinsregenten, den senere Frederik 6. - tidligt begyndte at lade eskadrens skibe konvojere handelsskibe under dansk flag. I begyndelsen havde han blot givet konvoj ud og ind gennem Gibraltarstrædet, hvor søfarten var særlig udsat; men langsomt havde det udviklet sig til egentlig og regelmæssig konvojtjeneste mellem de italienske, franske, spanske og nordafrikanske havne i Middelhavet.



I 1797 besluttede Danmark at bruge magt over for pashaen af Tripolis, der havde forhøjet sine krav om betaling for at lade handelsskibe under dansk flag sejle uantastet i Middelhavet. Den 16. maj fandt der derfor en kamp sted mellem den danske nybyggede 36 kanoners fregat Najaden under kommandørkaptajn Steen Bille og orlogsbriggen Sårpen på 18 kanoner. Modstanderne var seks af pashaens korsarer, der imidlertid måtte trække sig tilbage og søge ly bag havnemolens batterier, efter at de, som Steen Bille indberettede, havde »faaet dygtig Prygl«. Gouache af C.C. Parnemann. Orlogsmuseet.



»En engelsk Kaper visiterende et dansk Skib, som braser op«, er titlen på Niels Truslews aquatinte fra 1805. Der verserede mange rædselsberetninger om kapernes overgreb. I virkeligheden foregik de engelske orlogsskibes og kaperes kontrol med skibe under neutralt flag lige så udramatisk og rutinepræget som på dette billede af en armeret engelsk kutter og et mellemstort dansk handelsskib, der er løbet op i vinden. Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg.

FLAGETS ÆRE

Ved krigsudbruddet i 1793 havde A.P. Bernstorff af politiske grunde sagt nej til konvoj, og han havde fastholdt sin afvisning gennem de første krigsår. Men i sommeren 1797 - netop da Frankrig intensiverede sin kaperkrigsførelse, og krigen gik ind i en afgørende fase - døde den gamle statsmand, der havde stået som garanten for neutraliteten. Hans efterfølger, grev Christian Bernstorff, havde ikke sin fars autoritet over for kronprins Frederik. Kronprinsregenten, der ydermere var præses i Admiralitetet, var opbragt over de krigsførendes mange overgreb mod den danske handel; og han var lige som flådens officerer næn om flagets ære og overbevist om, at en fast holdning over for de krigsførende ville være politisk virkningsfuld.

Købmændene og skibsrederne genoptog nu presset for konvoj; og deres pression fik yderligere styrke, da Frankrig i slutningen af 1797 gav sine kapere helt frie tøjler. Blot et enkelt engelsk produkt i et neutralt fartøj - et tæppe i skipperens kahyt eller en spand kul i kabyssen - var nu grund nok til at opbringe skibet. I den situation var hovedstadens største neutralitetsspekulant, Frédéric de Coninck, og handels- og finansminister Ernst Schimmelmann i stand til at få kronprinsen til trods udenrigsministerens betænkeligheder - at sanktionere konvoj. I gehejmestatsrådet lagde Schimmelmann i januar 1798 ikke skjul på, at de 40 ostindiefarere, der på det tidspunkt var på vej mod København, for en del tilhørte franskmændene og deres hollandske allierede og havde »ladninger inden borde for fransk og hollandsk regning«. Af hensyn til

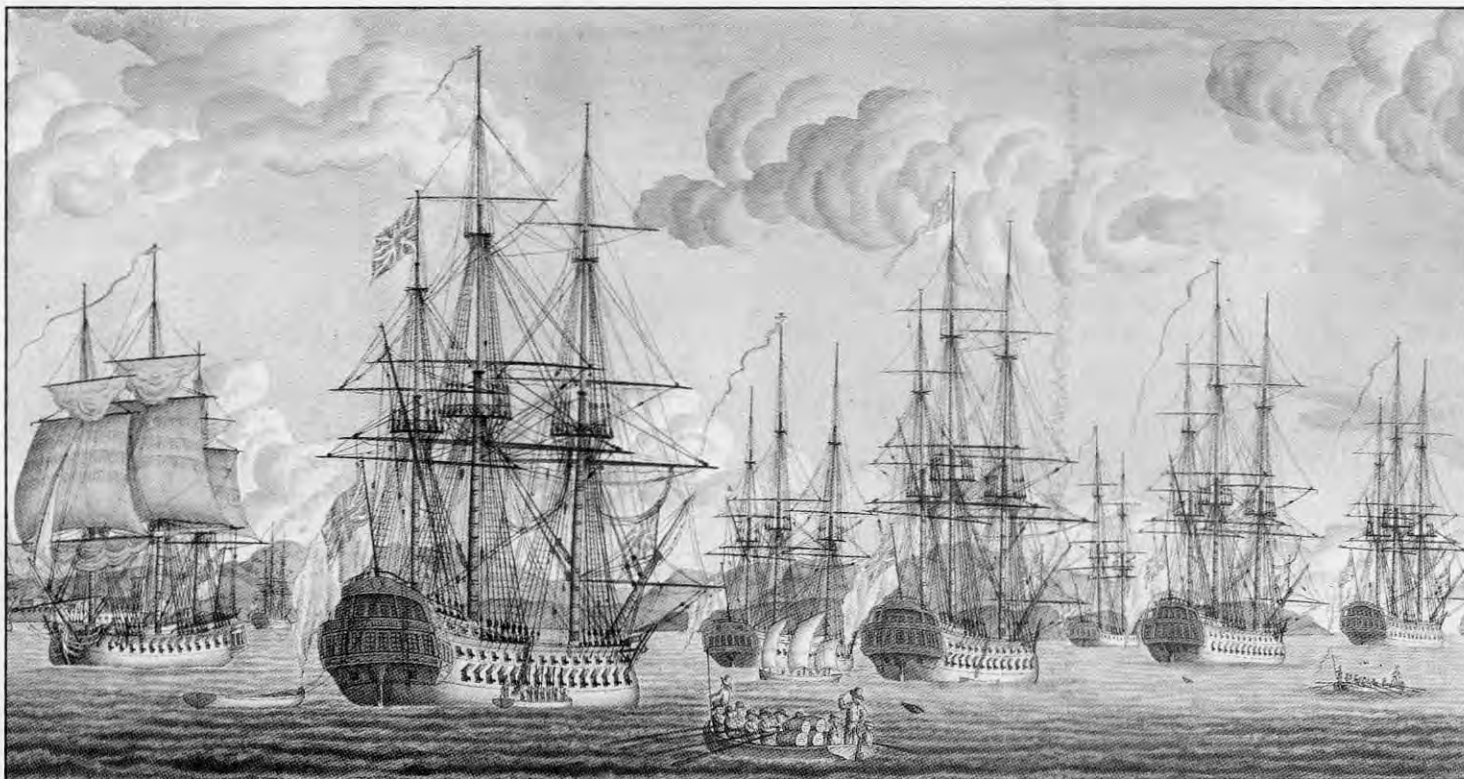
de store økonomiske fordele, Danmark havde af denne form for neutralitetsudnyttelse, tilrådede han imidlertid, at de fik konvoj.

I januar 1798 besluttede den danske regering at spille ud i det politiske hasardspil, som konvoj var. Det var den rige ostindiske handel, konvojtilhængerne brugte som murbrækker. I 1798 afsejlede de to 60 kanoners linieskibe *Oldenborg* og *Delmenhorst*, hver med 559 mands besætning, under kommandørkaptajnerne A.F. Lützwow og Just Bille til St. Helena for at konvojere danske ostindiefarere til København. Og i sommeren 1799 afsejlede to orlogsskibe bestemt for Indien. Det var linieskibet *Oldenborg*, der nu fik kommandørkaptajn Olfert Fischer som chef, og 40 kanoners fregatten *Iris*, kaptajn Peter Riegelsen, med en besætning på 380 mand. *Oldenborg* forulykkede på udrejsen ved Kap, men det lykkedes Olfert Fischer at redde hele besætningen. *Iris* gennemførte derimod rejsen til den danske koloni Serampore i Bengalen, hvorfra den vendte hjem med tre ostindiefarere.

Udenrigsminister Christian Bernstorffs fortsatte betænkeligheder ved konvojeringen - hvor chefens instruks påbød ham at afvise ethvert krav om visitation, uanset hvor stærk en styrke han befandt sig over for - blev ignoreret af kronprins Frederik og Admiralitetet. Bernstorff formåede ikke at overtale kronprinsen til at lade konvojerne følge den sikrere rute nord om Skotland eller tillade konvojchefen at give efter for en overlegen

styrkes krav om visitation. Udenrigsministerens eneste sejr blev, at Olfert Fischer og Peter Riegelsen fik en tillægsinstruks om, at de øst for Kap kun måtte tage skibe fra Tranquebar og Seram-

pore under deres konvoj, hvorimod skibe under dansk flag fra de hollandske og franske kolonier først måtte konvojerer fra Kap Det gode Håb.



Det meste af deres henvend 30-årige tilværelse lå 1700-tallets danske orlogsskibe fredeligt forankrede uden master og rigning bag flydebommene i Flådens Leje. De færreste danske oplevede at se en større styrke af deres konges flåde til søs. Derfor var det et betagende syn, der i 1791 mødte den 17-årige Conrad Christian Parnemann, da han på farten gennem Den engelske Kanal - formentlig ombord på en dansk ostindiefarer - så en engelsk eskadre af linieskibe og fregatter på Falmouth rhed. Hans tuschtegning fra 1792 giver et indtryk af den respekt, som mødet med verdens stærkeste sømagt affødte hos alle, der så den. Orlogsmuseet.

PÅ KOLLISIONSKURS

Når kronprinsen og Admiralitetet fejede udenrigsministerens betænkeligheder til side, skyldtes det, at de regelmæssigt modtog rapporter fra konvojcheferne om, at de engelske skibschefer affandt sig med deres afvisning af visitation. Politisk var de ostindiske konvojer en succes. Og det samme var de konvojer, der sejlede mellem Norge og Middelhavet. Fra Flekkerø afsejlede i 1798 briggen *Nidelven* og fregatterne *Hvide Ørn* og *Najaden* med konvojer ned over Nordsøen, gennem Den engelske Kanal og over Biscayen til Lisabon og videre ind gennem Gibraltarstrædet, hvor orlogsskibene sluttede sig til Steen Billes eskadre og gik ind i konvojtjenesten i det vestlige Middelhav. I efteråret 1799 afsejlede konvojer under fregatten *Havfruen* og briggen *Glommen* med samme destination. Og i juni 1800 afsejlede fregatten *Triton* med kommandørkaptajn G.A. Koefoed, der skulle afløse Steen Bille som eskadrechef i Middelhavet.

Konvojerne undgik ikke de problemer, der fulgte med, at hverken konvojchefen eller skipperne havde praktisk konvojserfaring. Trods signaler, prajning og signalskud kneb det med at holde sammen på konvojen, og mange skibe forsvandt - nogle dog for at dukke op på de aftalte rendezvous-pladser. Et vist spændingsforhold mellem de korrekte søofficerer og de lidet militære skippere spillede formentlig også ind. Man fornemmer den i rapporten fra kaptajn Hans Kaas på fregatten *Hvide Ørn*, der klagede til Admiralitetet over koffardikaptajnerne, som »ikke agter signaler, og når man endog høflig taltaler dem at opfylde deres pligter, da får man grove og impertinente svar«.

Hvad kronprins Frederik og Admiralitetet imidlertid hæftede sig ved, var, at konvojerne fra Flekkerø ikke blev antastet af engelske orlogsskibe, og at de engelske skibschefer i Middelhavet ved flere lejligheder affandt sig med den danske konvojchefs afvisning af deres krav om visitation. De danske konvojer, der oprindeligt havde været vendt mod franske kaperovergreb, var dog en klar udfordring over for England og dets søherredømme. Det var kun et tidsspørgsmål, hvornår et sammenstød ville finde sted mellem en dansk konvoj og engelske orlogsskibe.

Det første sammenstød fandt sted den 2. december 1798, da fregatten *Triton* i Gibraltarstrædet tilbageerobrede et fartøj, som to engelske kapere havde taget fra konvojen. Affæren førte til en meningsudveksling mellem den danske eskadrechef, Steen Bille, og den engelske kommanderende admiral i Middelhavet, Lord St. Vincent, som kategorisk afviste det danske konvojprincip. De to søofficerer overlod dog klogeligt sagen til deres regeringer, og i et stormfuldt møde med den engelske gesandt erklærede den danske udenrigsminister, at Danmark aldrig ville opgive princippet om neutrale konvojers ukrænkelighed.

I lyset af Englands politisk og militært isolerede position valgte den engelske regering at se tiden an. Hvorved den uundgåeligt bestyrkede kronprins Frederik og Admiralitetet i deres opfattelse: at konvojerne var en politisk succes.

Et nyt og alvorligere sammenstød fandt sted juledag 1799. Kaptajn Jost van Dockum på fregatten *Havfruen* konvojerede en flåde på 12 skibe ud gennem Gibraltarstrædet, da han tidligt om morgenen blev prajet af en eskadre på tre engelske fregatter, der forlangte at visitere hans konvoj. Selv om de lagde sig tæt om den danske fregat, afviste van Dockum fortsat kravet; og da englænderne derpå satte en båd i vandet for at visitere handelsskibene, skød han efter den og sårede to matroser.

Trods deres overmagt undlod englænderne imidlertid at skyde på den danske fregat; og i erkendelse af Englands anspændte situation undlod også den kommanderende engelske admiral i Middelhavet, Lord Keith, at reagere. Han indskrænkede sig til at indberette sagen til sin regering, som øjeblikkelig beordrede engelske orlogsskibe til herefter at visitere alle neutrale konvojer. Ydede konvojerne modstand, skulle de opbringes og føres til engelsk havn.

Denne kompromisløse ordre meddelte den engelske gesandt i april 1800 den danske udenrigsminister, samtidig med at han krævede erstatning og æresoprejsning i sagen om *Hav-*

fruen. Skønt sagen denne gang var langt alvorligere, afviste grev Bernstorff fortsat at opgive princippet om neutrale konvojers ukrænkelighed. Den politiske baggrund for hans afvisning var hans tillid til, at Danmark ville blive støttet af Rusland og de øvrige neutrale i dets kamp for neutralitetsprincipperne, og hans forventning om, at England over for en enig neutral front, der kunne påregne støtte fra Frankrig og dets allierede, ville opgive sine krav.

Derfor afsejlede fregatten *Triton* som planlagt til Middelhavet i juni 1800. Og derfor havde udenrigsministeren ingen indvendinger mod, at kaptajn Krabbe fik nøjagtig den samme gehejmeinstruks, som de foregående konvojchefer havde fået. Han skulle - om fornødent med magt - forhindre, at skibene i hans konvoj blev visiteret og opbragt. Og instruksens, der blev dateret den 19. juni 1800, sluttede med de velkendte ord om, at konvojchefen iøvrigt skulle rette sig efter Søkrigsartiklerne og Admiralitetets instruks og ordrer, »brugende overalt det forhold, sømandskab og i tilfælde soldatskab, som han agter at være bekendt og at kunne forsvare«.



Kampen ud for Tripolis den 16. maj 1797 havde givet pashaen et indtryk af den danske flådes styrke og den danske regerings vilje til at afvise overdrevne krav. (Se s. 23). Der indledtes derfor forhandlinger gennem den danske konsul, som fandt det klogest at bøje sig for en del af kravene, herunder et beløb for at slutte fred og en større sum for at løskøbe 21 danske søfolk, der var blevet gjort til slaver under krisen. Ingen af parterne havde derfor for alvor tabt ansigt; og under afskedsaudiensen den 31. maj forærede pashaen kommandørkaptajn Steen Bille en værdifuld æressabel - en »kilijs« - som tegn på sit venskab. Orlogsmuseet.

DEN SIDSTE KONVOJ

Freya var navnet på frugtbarhedens gudinde. Og den danske neutralitetsudnyttelse, som *Freya* den 25. juli 1800 beskyttede, havde i sandhed været frugtbar. Men der lå en egen historisk ironi i, at den engelske eskadrechefs skib bar det truende navn *Nemesis*.

Captain Thomas Baker havde klokken to om eftermiddagen sat signal til sin eskadre om at gøre jagt på den fremmede konvoj. *Nemesis* selv førte 38 kanoner, *Prévoyante* 36, *Terpsichore* 32 og *Arrow* 30. I forhold til *Freyas* 40 kanoner en knusende overmagt og captain Baker havde det engelske Admiraltets udtrykkelige ordrer om at visitere enhver neutral konvoj, og at opbringe den, hvis den ydede modstand.

Captain Gage på *Terpsichore* nåede kort før klokken fire op til den danske fregat, der holdt sig mellem englænderne og konvojen. En engelsk officer kom om bord og krævede at visitere konvojen. Krabbe afviste kravet og gjorde det klart, at han ville modsætte sig visitation med magt. De følgende fire timer var nervekrig. Kort før klokken otte om aftenen kom en engelsk officer atter om bord og gentog kravet. Atter blev det afvist. Men nu var nervekrigen ved at være slut. Den engelske fregat fyrede et løst skud, og Krabbe gjorde det samme. Derpå fyrede den engelske fregat et skarpt skud efter konvojen, og Krabbe svarede igen med et skarpt skud foran den engelske fregat. Så fyrede englænderne tre skarpe skud efter konvojen, og Krabbe svarede med et skarpt skud. Nu lagde de fire engelske fregatter



Den norskfødte kaptajn Peter Greis Krabbe (1755-1807) modtog umiddelbart efter *Freya*-affæren et personligt brev fra kronprins Frederik med en udtrykkelig anerkendelse af sin optræden. Efter ankomsten til Middelhavet fik han overrakt kongens æressabel, og senere modtog han af Grosserersocietetet et kostbart sølvservice. Stik af J. Rieter 1801. Orlogsmuseet.



Hen under aften den 25. juli 1800 lagde de fire engelske fregatter sig tæt omkring Freya: de tre på dens bagbords side, og den fjerde på hans styrbords, mellem den danske fregat og dens konvoj. Den lille engelske depeche-lugger holdt sig derimod i tilbørlig afstand af de store skibe. Orlogsskibene lå på et pistolskuds afstand, da Nemesis, der lå mellem Freya og konvojen, satte en båd i vandet for at visitere et af handelsskibene, der var sakket agterud. Det var denne båd, Krabbe fyrede efter, uden dog at træffe den. Og hans skud blev signalet til kampen. Efter en halv times kamp fandt Krabbe, at han havde forsvaret sit skib til det yderste, således som Krigsartiklerne krævede det af ham, og at videre modstand ville være militært og menneskeligt meningsløst. Først da strøg han sit flag som tegn på overgivelse og lod sig og konvojen eskortere ind til Deal. Akvarel af T.E. Lønning. Orlogsmuseet.

sig tæt omkring *Freya*, og captain Baker prægede, at han agtede at visitere konvojen. Krabbe prægede tilbage, at han ville skyde efter båden. Det var de sidste ord. Da englænderne satte en båd i vandet for at visitere det nærmeste af konvojens skibe, skød Krabbe efter båden. Øjeblikkelig åbnede fregatterne ild mod *Freya*, og Krabbe besvarede ilden.

Kampen varede en halv time, og *Freya* havde en dræbt og fem sårede, englænderne fire dræbte og fire sårede. Krabbe valgte at stryge flaget, og englænderne førte konvojen og den svært beskadigede fregat ind til Deal. Herfra underrettede Krabbe den danske gesandt i London, og captain Bakers rapport blev med den optiske mastetelegraf sendt til Admiralitetet i Whitehall.

De to søofficerer havde handlet efter deres kompromisløse ordrer, og de havde udvist al den besindighed, deres ordrer gav dem mulighed for. Konvojaffæren var nu politisk. Og - skulle det vise sig - storpolitisk.

Fra *Freya*-affæren den 25. juli 1800 går der en lige linie til slaget på Københavns Rhed den 2. april 1801. Den engelske regering reagerede med at sende en flåde til Øresund; og under trussel om bombardement fra Kongedybet måtte den danske regering i august 1800 indlede forhandlinger. Grev Bernstorff kæmpede for at bevare konvojerne - i det mindste konvojerne i Middelhavet, som havde størst økonomisk betydning for neutralitetsudnyttelsen. Men den engelske forhandler var ubøjelig, og kronprinsen og hans udenrigsminister valgte det mindste af de ondt, englænderne tilbød. De lovede at undlade at udsende konvojer, indtil de to regeringer havde for-

handlet sig til enighed om konvojprincippet. Det danske valg var taktisk bestemt. Det gjorde det muligt for Danmark at gå med i Det væbnede Neutralitetsforbund i december 1800 sammen med Rusland, Sverige og Preussen. Et forbund, der i forsommeren 1801 ville udsende en forenet flåde på 30 linieskibe og 15 fregatter, som skulle tvinge England til at anerkende samtlige omstridte neutralitetsprincipper, herunder princippet om neutrale konvojers ukrænkelighed.

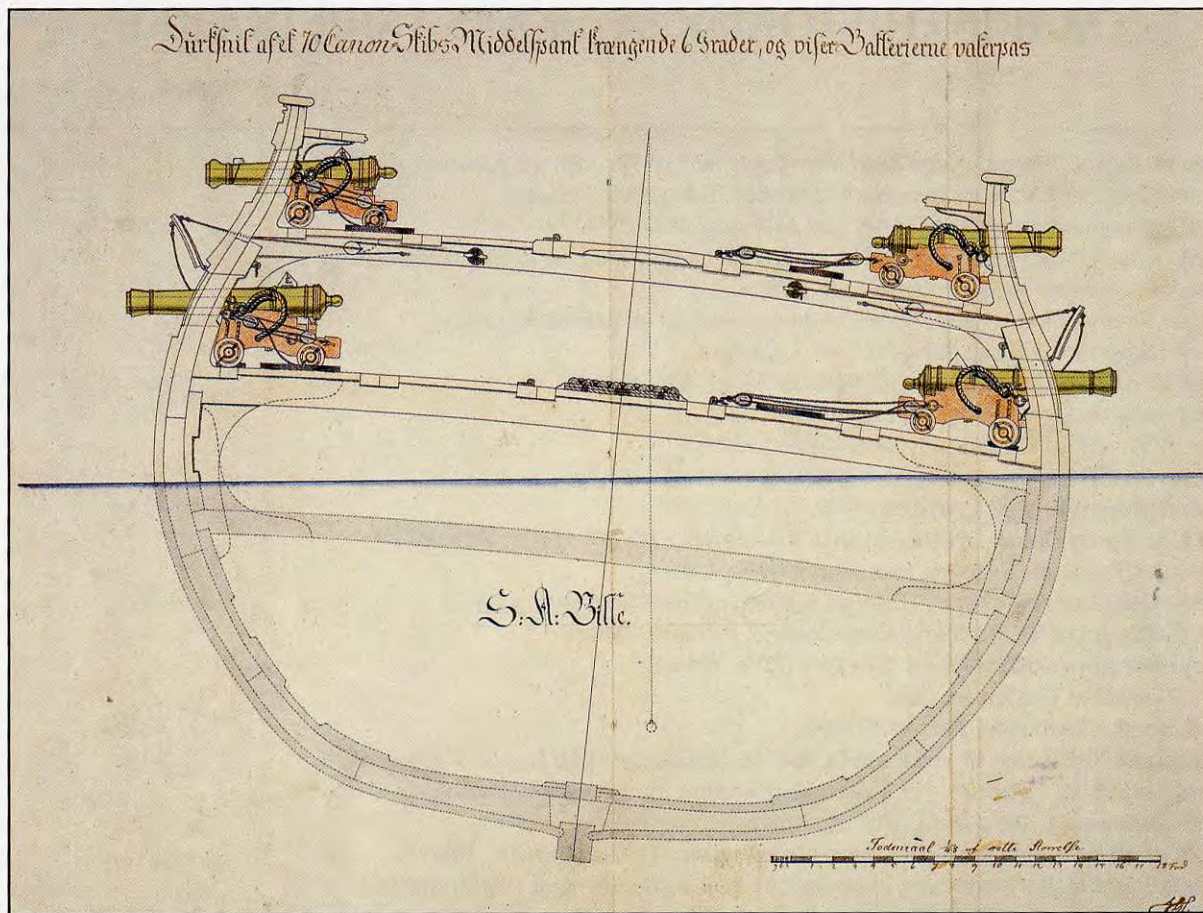
Men sådan skulle det som bekendt ikke komme til at gå. England sendte en stærk flåde under Sir Hyde Parker og Lord Nelson imod de tre østersømagter, før de kunne nå at forene deres styrker. Danmark lå mest udsat, og den 2. april 1801 knuste Nelson den danske defensio på Københavns Rhed og truede med at bombardere den danske hovedstad ude fra Kongedybet. En våbenstilstand blev sluttet. Og i efteråret 1801 måtte Danmark betale prisen for sin udfordrende konvojpolitik. Prisen var Danmarks formelle og definitive afkald på samtlige de neutralitetsprincipper, det gennem 1700-tallet havde kæmpet for at forsvare - og først blandt disse princippet om neutrale konvojers ukrænkelighed.

Konvojpolitikens sammenbrud betød ikke, at flåden i fremtiden var afskåret fra at understøtte handelen og søfarten. Efter 1814 spillede flådens fregatter en betydningsfuld rolle for handelen mellem de danske vestindiske øer og Sydamerika; og for at bane vej for handelen viste flåden flaget i fjerne farvande. Men konvojernes tid var uigenkaldeligt forbi.

Freya blev den sidste konvoj.

Hvor kan jeg læse mere om konvoj?

Dan Andersen:	Linieskibet Grønland. Historien bag en konvoj i Middelhavet 1761. Marinehistorisk Tidsskrift 24:3. 1991.	Samme:	Slaget på Reden. København 1985.
Jørgen H. Barfod:	Flådens fødsel. København 1990.	Samme:	Den lange fred. 1700-1800. Gyldendal og Politikens Danmarkshistorie. Bind 9. København 1990.
Christian G. Bastrup:	Konvojrejser i slutningen af det 17. århundrede. Tidsskrift for Søværnen. 1900.	Ole L. Frantzen (red.):	Linieskibet Holsten 1772-1814. En kulturhistorisk studie af et dansk orlogsskib. København 1988.
Olav Bergersen:	Fra Henrik Bielke til Iver Huitfeldt. Utsyn over den dansk-norske fællesflåtes historie i perioden 1630-1710. Bind 1-4. Trondheim 1953.	Hans Georg Garde:	Den dansk-norske sømagts historie 1700-1814. København 1852.
Samme:	Nøytralitet og krig. Fra Nordens væpnede nøytralitets saga. Bind 1-2. Oslo 1966.	Samme:	Den dansk-norske sømagts historie 1535-1700. København 1861.
Ole Feldbæk:	Dansk neutralitetspolitik under krigen 1778-1783. Studier i regeringens prioritering af politiske og økonomiske interesser. København 1971.	Erik Gøbel:	De algierske søpasprotokoller. En kilde til langfarten 1747-1840. Arkiv. 9. bind. Nr. 2-3. 1982-1983.
Samme:	Caracas-spekulationen 1782-1783. Dansk neutralitetsudnyttelse under Den amerikanske Frihedskrig. Historisk Tidsskrift. 12. række. 6. bind. 1972.	Samme:	Orlogsfregatten Bornholms konvojrejse til Vestindien 1780-1781. Maritim Kontakt. Bind 13. 1989.
Samme:	Ostindisk konvoj i den florissante handelsperiode. Handels- og Søfartsmuseets Årbog. 1981.	Dagny Jørgensen:	Danmark-Norge mellem stormakten 1688-1697. Dansk-norsk søfart og udenrikspolitik under den pfalziske arvefølgekrig. Oslo 1976.
		Ole Tuxen:	Principles and Priorities. The Danish View of Neutrality during the Colonial War of 1755-63. Scandinavian Journal of History. Vol 13. No. 2-3. 1988.



Omkring 1766 tegnede kadet Steen Andersen Bille (se s. 4) et tværsnit af et linieskib af flådens stærkeste klasse: på 70 kanoner og med 20 fods dybgående, i en krængning på seks grader. Kanonerne er med hjælp af tove og taljer halet i borde og indstillet vandret - i vaterpas: både de svære 24-pundigere på underste batteridæk og 18-pundigerne på øverste batteridæk. Den svære brogetrosse, der er stukket gennem den firhjulede skibsrappert, skulle opfange den kraftige rekyle, når den tre tons tunge kanon blev affyret. Under krængningen har skumspøjet i frisk vejr stået ind gennem kanonporten på underste dæk. Sjöhistoriska Museet, Stockholm.

MARINEHISTORISK SELSKABS SKRIFTRÆKKE

Boghandel

Medlemmer

1.	Jørgen H. Barfod: Slaget i Køge Bugt den 1. juli 1677 (1952). Optryk. Udsolgt		
2.	R. Steen Steensen: Vore torpedobåde gennem 75 år (1953). Udsolgt		
3.	Georg Nørregaard: Fregatten Falster ved Marokko 1753 (1956).	20 kr.	10 kr.
4.	Gunnar Olsen, Erik Harremoes, G. Honnens de Lichtenberg og R. Steen Steensen: De danske stræder og Øresundstolden (1958).	20 kr.	10 kr.
5.	R. Steen Steensen: Vore undervandsbåde gennem 50 år 1909-59. Udsolgt		
6.	R. Steen Steensen: Orlogsmuseet (1961). Udsolgt		
7.	Jørgen H. Barfod: Orlogsflåden på Niels Juels tid 1648-99 (1963)	40 kr.	10 kr.
8.	G. Honnens de Lichtenberg: Larssen fra 64 (1964)	20 kr.	10 kr.
9.	R. Steen Steensen: Fregatten Jylland (1965). Udsolgt		
10.	R. Steen Steensen: Vore panserskibe 1863-1943 (1968). Udsolgt		
11.	R. Steen Steensen: Vore krydsere (1971).	40 kr.	20 kr.
12.	Hans Chr. Bjerg: Dansk Marinehistorisk Bibliografi 1500-1975 (1975). Udsolgt		
13.	M. Winge: Sættens Syge- og Kvæsthuse (1976). Udsolgt		
14.	Jørgen H. Barfod: Niels Juel. A Danish Admiral of the 17th Century (1977)	20 kr.	10 kr.
15.	Hans Garde & Hans Chr. Bjerg: Torpedobåde gennem 100 år. Det danske torpedobådsvåben 1879-1979 (1979). Udsolgt		
16.	Ole. L. Frantzen: Truslen fra Øst. Dansk-norsk flådepolitik 1769-1807 (1980).	48 kr.	30 kr.
17.	Fregatten Bellona's togt til Sydamerika 1840-41. Skibslægen J.H. Lorchs dagbog (1980)	40 kr.	20 kr.
18.	Hanne Andersen: Nyboder – et københavnsk miljø med en gennemgang af dets afspejling i litteraturen (1981). Udsolgt		
19.	Hans Chr. Bjerg (udg.): Lex Rechnitzer. Optegnelser af viceadmiral H. Wenck, kontreadmiral H. Rechnitzer og kommandør A.G. Topsøe-Jensen om tilblivelsen af Lov om Søværnet 1932 (1985)	40 kr.	20 kr.
20.	Hans Chr. Bjerg, H.C. Dahlerup Koch og P.B. Nielsen: Ubåde gennem 75 år. Det danske ubådsvåben 1909-84 (1984).	100 kr.	50 kr.
21.	Ole L. Frantzen (red.): Linieskibet Holsten 1772-1814 (1988).	150 kr.	
22.	Jørgen H. Barfod: Flådens Fødsel (1990).	250 kr.	200 kr.

Skriftrækken forhandles af Nyboder Boghandel, Orlogsmuseet, Marinehistorisk Selskab og Tøjhusmuseet.

