

Historien om de danske vagtskibe i Sundet, på Storebælt og Københavns Red

Jakob Seerup er museumsinspektør på Statens Forsvarshistoriske Museum (Orlogsmuseet og Tøjhusmuseet). Han har før publiceret sin specialeafhandling ved Københavns Universitet i bogen "Søkadetakademiet i Oplysningstiden". På baggrund af omfattende kildestudier har han skrevet ph.d.-afhandlingen "Søetaten i 1700-tallet – organisation, personel og dagligdag i 1700-tallets danske flåde". Hertil kommer et større antal artikler og bidrag til antologier i danske og udenlandske publikationer. Denne artikel beskriver vagtskibsfunktionerne især i Øresund i 1700-tallet ud fra bl.a. Kaptajn Peter Schiønings journaler m.v.

Rundt om ved verdens store havnebyer, hvor mange skibe ofte ankrede op eller passerede forbi, og hvor der var toldsteder, var det før i tiden almindeligt, at der lå vagtskibe. Deres opgaver var dels at holde orden imellem de opankrede koffardiskibe, dels at fungere som overordnet myndighed i sager mellem f.eks. officerer og besætning på skibene. Men deres vigtigste rolle var at tvinge de fremmede skibe til at betale den told, de havde pligt til, og sørge for, at ingen sneg sig bort og unddrog sig toldopkrævningen. Kongeriget Danmark var her ingen undtagelse, og i danske farvande var der i 1700-tallet næsten hvert år udlagt tre vagtskibe. Det vigtigste var vagtskibet i Øresund,

der skulle kontrollere indbetalingen af told, og som håndhævede dansk myndighed over de 7-8000 skibe, der årligt passerede dette knudepunkt i de europæiske handelsruter.¹ Det andet vagtskib var placeret på Københavns Red, hvor der som i Sundet både var toldsted og stor passage af skibe. Det tredje vagtskib lå i Storebælt ved Nyborg og Korsør.

Alle disse vagtskibe var Søetatens skibe og stod under kommando af søofficerer og førte vimpel og kongeligt flag. Vagtskibet i Sundet var som oftest en 30- eller 40-kanoners fregat og havde en kaptajn som chef.² Skibet på Københavns Red var typisk en hukkert eller en fregat med 18-20 kanoner og kunne enten have en kaptajn eller kaptajnløjtnant som chef. Vagtskibet i Bæltet var typisk en mindre hukkert med en kaptajnløjtnant som chef. De to første kommanderedes almindeligvis af de ældste kaptajner, og det sidste af den ældste kaptajnløjtnant eller den, hvis tur det var. Vagtskibenes næstkommanderende var også typisk de ældste premierløjtnanter i etaten. Det almindelige i anden halvdel af 1700-tallet var, at vagtskibscheferne havde denne post to år i træk, hvorefter

1 Om vagtskibene ved Helsingør se G. Honnens de Lichtenberg, 1958, s. 55ff.

2 Rangen "orlogskaptajn" brugtes endnu ikke 1700-tallet.



Vagtskibet i Storebælt, brigantinen ÆRØE med 10 kanoner, saluterer kong Frederik 5. ved dennes passage over Bæltet i 1749.

(Kobberstik af P.I. Grønvold, Det Kgl. Bibliotek)

Guardship in the Great Belt. The brigantine ÆRØE with 10 guns salutes King Frederik V during his crossing of the Great Belt in 1749.

(Copperplate by P.I. Grønvold, The Royal Danish Library)

de kunne fortsætte i avancementet i Søetaten. I første halvdel af århundredet havde der været tradition for, at den samme kaptajn havde vagtskibsposten i mange år i træk. Et eksempel var Michael Chr. Tønder, der var chef på vagtskibet i Storebælt i syv år i 1720'erne. Han havde mistet sit ben under Store Nordiske Krig og fik formentlig stillingen som vagtskibschef som en sinecurepost.

Posten som løjtnant på Bæltet blev anset for at være den bedste, fordi han skulle blive

på stationen om vinteren og fik et løntillæg, så han kunne anskaffe sig en hest. Til gengæld syntes matroserne, at skibet på Bæltet var den værste post, og det var her, de ringeste søfolk havnede. På vagtskibet i Sundet var der nogle gange to subalterne officerer (altså officerer underordnet kaptajnen), nemlig både kaptajnløjtnant og en sekondløjtnant. Årsagen var, at til forskel fra de øvrige vagtskibe skete det jævnligt, at dette skib fik ordre om at gå til søs for at løse forskellige mindre opgaver. Det

skete eksempelvis i 1770, da kaptajnen Peter Schiønning blev beordret til at sejle til Bornholm med fregatten HVIDE ØRN i en særlig mission.³ I sådanne særlige tilfælde forflyttede man vagtskibet fra København til Helsingør og lagde et endnu mindre fartøj ved København.

Netop Peter Schiønning er en central kilde til vagtskibenes virke i 1700-tallet.⁴ Denne søofficer, som levede 1732-1813, har efterladt sig et særdeles omfattende arkiv indeholdende breve, dagbogsoptegnelser, essays og sidst men ikke mindst et seksbinds manuskript til et værk om praktisk sømandskab.⁵ Dette manuskript udkom aldrig på tryk, men er et enestående værk om hverdagen i den danske Søetat i de store sejskibes epoke. Blandt de mange afsnit om forskellige aspekter af administrationen og sejladsen med orlogsskibe var der et afsnit "Om Vagt Skiibe i Almindelighed".⁶ Heri redegjorde Schiønning særdeles nøjagtigt for, hvilke procedurer man fulgte på vagtskibene. Schiønning skrev særligt detaljeret om vagtskibet i Sundet, hvor han selv havde været chef for fregatten HVIDE ØRN i 1770 og 1771 og en kort overgang som afløser på fregatten SØE RIDDEREN i 1773. På baggrund af dette udførlige manuskript har det været muligt i det

følgende at give et ret grundigt indblik i en stor del af den danske Søetats virke i 1700-tallet – nemlig vagtskibstjenesten i Sundet.

Den danske Søetat udrustede generelt så få skibe som muligt hvert år. At sende store eskadrer til søs var dyrt. Langt de fleste år blev der kun udrustet mellem fem og ti skibe. Men bortset fra årene under Store Nordiske Krig var i hvert fald tre af de udrustede skibe år efter år vagtskibene til henholdsvis København, Sundet og Storebælt. I mere end et århundrede var det den mest kontinuerlige tjeneste i den danske flåde. Men vagtskibenes historie er aldrig blevet beskrevet før. Måske fordi det var ydmyge og upopulære skibe. Men deres plads i flådens historie såvel som dansk søfartshistorie generelt er uomtvistelig.

Underbemandede skibe

Vagtskibenes bemanning med folk var generelt dårlig. Det var svært at få gode matroser om bord, da de kun modtog den løn, de fik for landtjeneste, nemlig 1 rigsdaler og 88 skilling månedligt og ikke de 5 rdl., som var den månedsløn, matroser fik for tjeneste til søs. Og det selv om tjenesten kunne være hård – i særdeleshed i Sundet, da skibet her også lå ude en stor del af vinteren. Derfor frygtede matroser ganske enkelt at blive kommanderet til vagtskibstjeneste. Resultatet var, at man fik de dårligste og mest uerfarne matroser. De blev ofte sendt til vagtskibene for der at lære deres takelage. Også underofficererne var af de dårligste i Søetaten. Tjenesten på vagtskibene gik på omgang blandt de faste folk ved divisionerne. Men der blev vist sociale hensyn, og folkene

3 Om skatteurolighederne på Bornholm i 1770 se: Jakob Seerup, 2005 – Bornholmske ..., side 88ff.

4 For yderligere oplysninger om Peter Schiønning henvises til artiklen Peter Schiønning, Søofficer og dagbogsskriver, Personalthistorisk Tidsskrift nr. 2, 2005 af Jakob Seerup.

5 KB, Håndskriftssamlingen, Schiøn, 41.-46. 4to.

6 KB, Håndskriftssamlingen, Schiøn, 41. 4to, s. 1268ff. Hvor intet andet er anført i nærværende artikel bygger oplysningerne om vagtskibene på denne kilde.



På dette maleri forestillende udisningen af den danske eskadre til Algier i 1771 ses vagtskibet HVIDE ØRN som andet skib fra venstre. Man kom sent af sted til Sundet det år på grund af isen.

(Maleri af Peter Cramer, Handels- og Søfartsmuseet)

In this painting, which depicts the passage through the ice of the Danish squadron to Algiers in 1771, the guardship HVIDE ØRN can be seen as the second ship on the left. The ships left too late for the Sound that year because of the ice.

(Painting by Peter Cramer, Danish Maritime Museum)

kunne regne med at slippe for den upopulære tjeneste, hvis de var gift, og det ikke var deres tur. Årsagen var, at familien ved faderens udkommando mistede hans landkost – et tilskud i naturalier til familiens økonomi. Da Schiønning kort før hjemrejsen til København i slutningen af november 1771 gjorde status over sundheden om bord på HVIDE ØRN, hæftede han sig ved, at der havde været tre dødsfald

på årets togt, selv om der ikke havde hærget epidemiske sygdomme om bord det år. Han mente, at årsagen var, at divisionerne på Holmen sendte alle de slette og sygelige Folk (...) paa Vagtskibene, der ikke kan gaa paa arbeid paa Holmen, og for der at være dem qvit.⁷

⁷ KB, Schiøn. 10, 4to, Schiønnings dagbog for 27. november 1771.

Skib	HVIDE ØRN	WILDMANDEN	AMAGER
Antal kanoner	30	18	12
Vagtskibsbesætning 1770	89	53	51
Vagtskibsbesætning efter reglementet	84	54	41
Regulær besætning	214	103	58

Peter Schiønning mente, at dette bemandingsproblem let kunne løses, hvis folkene på vagtskibene fik et lille tillæg på f.eks. fire skilling daglig. Han mente, at de dårlige matroser var et problem, fordi vagtskibene lå så synligt, og folk fra alle andre nationer let kunne få det indtryk, at den danske Søetat var amatører. Han mente også, at de små fartøjer, der blev brugt som vagtskibe på Københavns Red, ikke var store nok til at indgyde respekt hos fremmede besøgende. I en del år anvendtes ligefrem bombardergalioter, hvilket Schiønning mente, både svenskerne og russerne grinede ad. Problemet med de små vagtskibe virkede særligt påtrængende, når besøgende store orlogsskibe skulle salutere sådan en lille uanselig galiot, hvilket både så latterligt ud og kunne give indtryk af, at der i Danmark var mangel på fregatter. Det kunne også tages som en fornærmelse fra besøgende nationer, at et så lille skib blev sendt ud for at tage imod dem og besvare deres salut.

Ved en kgl. Resolution af 12. november 1750 blev det fastslået, at eksempelvis en 30-kanoners fregat i rollen som vagtskib skulle bemandes med 84 eller 94 mand alt efter beredskabet.⁸ Ved almindelig tjeneste skulle

en 30-kanoners fregat bemandes med over 200 mand. Selvom der ikke skulle navigeres så meget med et vagtskib, er det ikke underligt, hvis en halvt bemandet fregat har betydet hårdt arbejde for besætningen. Et konkret eksempel kan gives med vagtskibsudrustningen i 1770, hvor der som sædvanligt udsendtes vagtskibe til hhv. Sundet (HVIDE ØRN), Københavns Red (WILDMANDEN) og Store Bælt (AMAGER).⁹ Som det ses af ovenstående tabel, holdt man sig nogenlunde til 1750-reglementet:

Det ses, at reglementet blev opfattet som en retningslinje snarere end et ufravigeligt krav. Skibe var forskellige, og selvom et fartøj med et bestemt antal kanoner var stipuleret til at have en bestemt størrelse besætning, kunne der fraviges lidt i forhold til det enkelte skibs størrelse, så f.eks. den 12-kanoners hukkert AMAGER kunne overbemandes med 10 mand i forhold til reglementet.

I årene 1770-71, hvor Peter Schiønning var chef for fregatten HVIDE ØRN med 30 kanoner, der lå som vagtskib i Sundet, nævner han i sin dagbog flere eksempler på, hvor upopulær denne tjeneste var. Eksempelvis var der 23.

⁸ RA, Søetaten, Mønsterskriveren ved søfolket, Resolutionsprotokol 1750-60 s. 48.

⁹ RA, Søetaten, Mønsterskriveren ved søfolket, Resolutionsprotokol 1750-60 s. 56.

juli 1770 sågar en matros, der hellere ville tage livet af sig end komme om bord på vagtskibet. Matros Bendt Pedersen forsøgte at skære halsen over på sig selv, da han var på vej fra København til Helsingør, hvor han var beordret at melde sig til tjeneste på vagtskibet.¹⁰ I krigsforhøret anførte matrosen blandt andet, at han var fortrydelig over at blive tilkommanderet vagtskibet, der *ikke regnedes for nogen fordelagtig post, formedelst man ikke havde Tillæg der.*¹¹ “Absentier” og deciderede desertioner forekom hyppigt fra vagtskibene. Disse skyldtes ikke blot den triste tjeneste, men også det faktum, at det var forholdsvis let at komme i land i Helsingør og derfra til fods begive sig til København eller andre steder. Et andet eksempel på disciplinære problemer med misfornøjede matroser var, at de kunne finde på at sælge deres udleverede uniform. Det skete eksempelvis i sommeren 1771, hvor Schiønning i sin dagbog kunne skrive: *I eftm. blev 2de Matroser sat i Bøyen og blev tampede for Canonen, som havde solgt deres Munderinger i Land.*¹² Matroserne havde mulighed for at sælge munderingerne ved landlov i Helsingør. Det anførte eksempel er interessant, fordi det viser flere ting. Dels at matroserne havde fået udleveret munderinger, dels at matroserne ikke kan have gået med dem til daglig, eftersom de ellers ikke kunne have satset på, at de kunne slippe af sted med at sælge deres

uniform, og sidst men ikke mindst, at der blev holdt øje med det udleverede og slået hårdt ned på salg af munderinger.

Der var dog også fordele ved vagtskibene, eksempelvis var der mulighed for at få de syge plejet i land, når der var sygdom om bord – det var der hyppigt. Der blev også købt fersk oksekød til mandskabet fra en slagter i Helsingør, så de kunne nyde denne nærende kost to gange ugentlig, torsdag og søndag.¹³

Mange opgaver og lille besætning

Peter Schiønning beskrev vagtskibene som en form for operative skoleskibe, hvor officerer kunne vænne sig til at føre kommando og selv stå til ansvar for et skib. At få kommandoen over et vagtskib markerede et spring i en søofficers karriere. Springet fra at være almindelig, underordnet officer til at være egentlig chef. Men en chef, der fungerede i et forholdsvis beskyttet miljø, hvor man altid kunne få afklaret spørgsmål ved at sende breve til Admiralitetet og ikke var udsat for de samme farer, som skibe på længere udkommandoer.

Selvom opgaven som vagtskibschef var forholdsvis enkel, rummede den dog alligevel en del udfordringer, som andre skibe ikke normalt ville møde. Ikke blot var besætningen ofte af ringe kvalitet, men bemanningen var også væsentlig mindre end bemanningen på tilsvarende skibe i anden tjeneste. Schiønning skrev, at besætningens størrelse på ca. halvdelen af en regulær besætning kombineret med de dårlige folk, gjorde, at skibet reelt kun var kvart

10 KB, Håndskriftssamlingen, Schiøn. 19, 4to s. 733-34 og Schiøn. 10, 4to, Schiønning's journal for 2. august 1770.

11 KB, Håndskriftssamlingen, Schiøn. 10, 4to, Schiønning's journal for 2. august 1770.

12 KB, Håndskriftssamlingen, Schiøn. 11. 4to, Peter Schiønning's journal for 5. juli 1771.

13 Schiøn. 19. 4to s. 750. I brev til Admiralitetet dateret 15. oktober 1770 omtaler Schiønning denne ordning.

bemandet. Kun en officer, en styrmand, og få og dårlige underofficerer. Alligevel skulle folk dagligt varetage de samme opgaver som andre ankerliggende skibe med vagthold og signalering, etc. Dertil kom de mange opgaver, der var specifikke for vagtskibene: Der skulle salutes i et væk, og myndighedshåndhævelsen i forhold til koffardiskibene fordrede meget arbejde. Saluttering, orden og forskellige ceremonier skulle udføres med en vis akkuratess, da der jo til stadighed var et stort "publikum" på de andre skibe på reden og på havnen i Helsingør. Alt skulle udføres "på sin orlogs", hvis man skulle skøtte om skibets og Søetatens autoritet. Det med autoriteten var vigtigt, eftersom en af skibets opgaver var at holde orden og skik imellem skibene og blandt besætningerne.

Opgaverne i Sundet kompliceredes yderligere af den enorme mængde fartøjer, der skulle holdes opsyn med. Ikke blot var der mange, men de kom også ofte alle på samme tid. Det var eksempelvis tilfældet den 19. september 1770, hvor der om aftenen efter solnedgang ankom en stor mængde skibe, "efter at det i en Del Dage havde været sydlig Vind, kom en vestlig Vind, med hvilken da indkom over 100 Skibe nordfra paa en halv Time."¹⁴ Disse skibe havde alle ligget til ankers og ventet på en god vind. Alene i 1770 noterede Schiønning i sin dagbog, passerede 7756 skibe Sundet.¹⁵ Der var nok at se til.

14 KB, Schiøn. 10, 4to, Schiønnings dagbog for 19. september 1770.

15 KB, Schiøn. 10, 4to, Schiønnings dagbog for 20. december 1770.

Kaptajnens ansvar for skib og økonomi

Chefen skulle også stå for kahyttens økonomi og sørge for, at der var tilstrækkeligt med mad og vin. Når en søofficer for første gang fik kommando over et vagtskib, gav det anledning til, at han anskaffede sig forskelligt service, duge, sølvtoj, etc., som han fik et tilskud til.¹⁶ Dette udstyr kunne han siden bringe med sig til andre skibe, som han blev chef for. Nyudnævnte skibschefer kunne også benytte sig af tjenesten på vagtskibene til at skaffe sig ud af den gæld, som de tit var kommet i under den foregående periode som underordnet officer, hvor der ikke var mange gode økonomiske ben.¹⁷ Når man fik kommando, fulgte der gode tilskud og muligheder for at berige sig på måder, som i dag ville blive betragtet som underslæb, men som var (nogenlunde) legitime i samtiden. Eksempelvis fandtes der om bord på vagtskibet en "fattigbøsse", som skipperne og toldbetjente, der kom om bord, pligtskyldigst lagde 4 skilling i.¹⁸ Imidlertid gik pengene ikke til nogen fattige, men udgjorde et løntilskud til skibets officerer. Den samlede indtægt løb årligt op i ca. 150 rigsdaler, som officererne delte imellem sig.

Helsingørs vagtskib havde også en skibskok, hvilket de øvrige vagtskibe ikke havde. Kokken blev fundet blandt matroserne, og kaptajnen traf aftale med ham angående løn og arbejde i en særskilt kontrakt – gerne 2-3 rigsdaler månedligt. Schiønning anbefalede, at

16 Garde, *Dansk Søkrigshistorie*, bd. 3, Kbh. 1835, s. 243.

17 KB, Schiøn. 57, 4to, Pensées Detachées s. 138.

18 Ibid.

man fandt en kok, der kunne *lave 4 a 5 Retter og bage Kage for om man vilde have Fremmede*. Skibets hovmester blev også rekrutteret fra de meniges rækker. Det skulle helst være en ærlig matros, som kaptajnen kendte i forvejen.

Hver tredje måned rejste den næstkommanderende løjtnant fra vagtskibet i Sundet til København for at hente proviant til skibet fra Proviantgaarden. Han sejlede med provianten tilbage til vagtskibet med en kongebåd. Løjtnanten skulle også hente kontanter til kahytens omkostninger til officerernes forplejning, der var adskilt fra det menige mandskabs. I sommeren 1771 rejste løjtnant Kiøningh således til København for at hente penge og proviant til vagtskibet HVIDE ØRN. Men da kongebåden RÆVEN kom tilbage fra hovedstaden, var løjtnanten ikke med. Han havde nemlig spillet pengene op! Kiøningh var ellers blevet sendt til vagtskibet, så han kunne komme lidt på afstand af hovedstadens fristelser, hvor *Spil og Fruentimmer var al hans Ulykke*, som Schiønning skrev. Han var sønnesøn af en admiral, så han havde fået en ekstra chance. Men efter denne pinlige hændelse vendte han ikke tilbage til tjeneste som officer.

For de underordnede løjtnanter var vagtskibstjenesten også en god lejlighed til at vænne sig til tjenesten som næstkommanderende, da ekvipering, udhaling, orden, etc. om bord jo var den samme som på andre skibe. Til forskel fra de øvrige skibe var det til gengæld ikke almindeligt, at søkadetter gjorde tjeneste på vagtskibe. Livet om bord på skibene var kedsommeligt. Ofte lå skibet på samme plads i otte måneder ad gangen. Skibet var lille, og of-

ficererne havde kun hinanden at snakke med – samkvem med underordnede var ikke velset. Efter reglementet skulle der altid være mindst en officer til stede om bord, og i de lange, kedelige timer ud for Helsingør, København eller Nyborg var det en god ide at have noget at fordrive tiden med. Officererne brugte ofte tiden på at læse bøger. Men det var sjovere at tage i land, hvilket officererne derfor gjorde på skift. Vagtskibsofficererne i Helsingør spadserede bl.a. ture i det grønne, gik til baller med byens borgerskab eller gik på Postgaarden. Her hos postmester Hansen blev der serveret varm mad middag og aften. Et dagligt middagsmåltid kostede 24 skilling og et aftensmåltid 16 skilling. Der blev også solgt kaffe og the, og man kunne spille billard så meget, man havde lyst til.

Om bord på skibet havde det menige mandskab bedre mulighed for at underholde sig i hinandens selskab, og Schiønning mente, at officererne burde opmuntre dem til at lege, synge og holde sig lystige, så de ikke blev syge af bare kedsommelighed! Man kunne sørge for, at der i hvert fald var en eller to matroser om bord, som kunne spille *noget paa Philol i hvor lidt det end er, da samme dog kan være til Nytte og Opmuntring for Folkene, at de derved samler sig, undertiden dantzer og holdes i Humeur*.¹⁹

Enhver vagtskibschef modtog en skreven instruktion fra Admiralitetet, hvori der stod, hvordan han det år havde at forholde sig, og hvad han skulle holde øje med. Denne instruktion var en formular, der stort set var uændret fra det ene år til det andet. Chefen modtog sin

19 KB, Schiøn. 41, 4to s. 1276

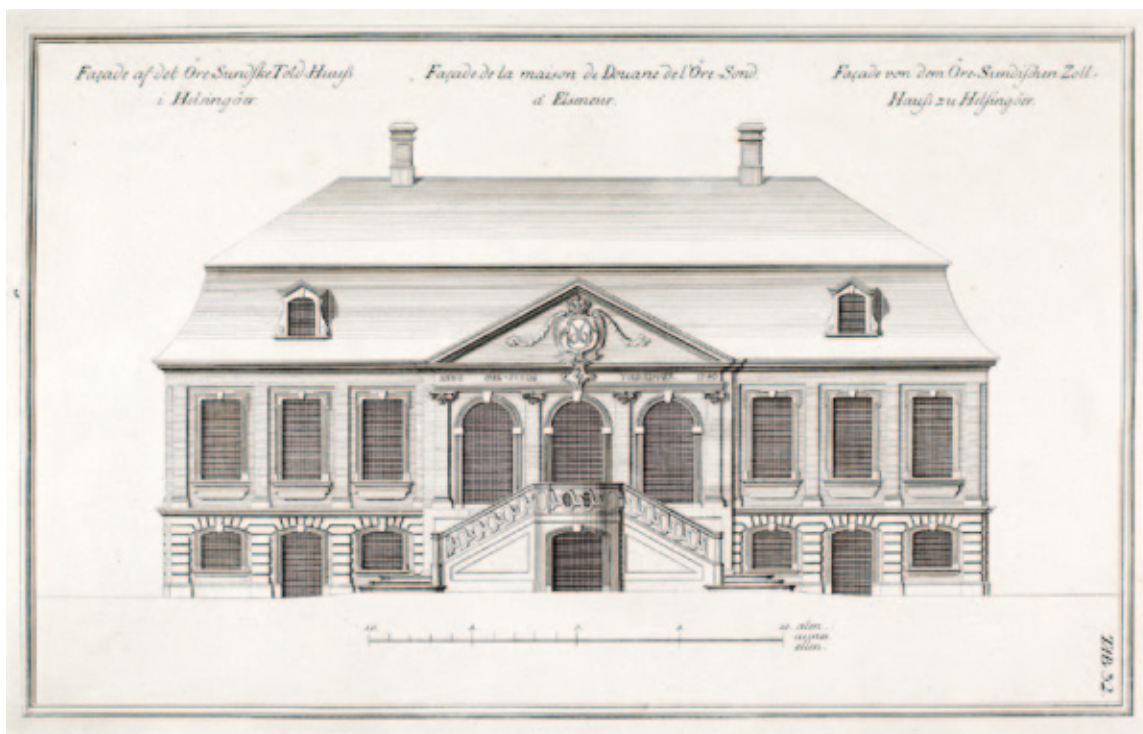
ordre om udkommando med vagtskibet i februar måned og ekviperede og udhalede skibet af Flådens Leje så hurtigt, som isen tillod det, og gik nordpå med første føjelige vind. Så snart Sundet var isfrit, kunne man trygt regne med, at den megen færdsel med handelsskibe gennem det stærkt befærdede farvand begyndte igen. Et par dage før man regnede med at afsejle, sendte man bud efter lodsens fra Dragør. Lodsens sejlede med til Helsingør og gik hjem til København igen. Vagtskibet plejede gerne at ankomme til Sundet på et tidspunkt imellem sidst i marts til 20. april, *alt ligesom Vinteren har været Haard eller Mild til, Isen borte og Farten begyndt*, som Schiønning skrev.²⁰ I 1770 kom skibet først til Sundet 14. april, men da havde der også været en usædvanlig langvarig vinter. I 1771 var vinteren endnu mere langvarig, og skibet var først fremme 18. maj, hvilket var senere på året, end nogen i Helsingør kunne erindre sig. Der havde været dravis i Sundet helt til 11. maj.

Så snart vagtskibet havde kastet anker på sin post, sendte man skriftlig meddelelse herom til Admiralitetet med posten. Postvognen kørte mod København om morgenen kl. 9, og man kunne nå at få breve med, hvis de blev indleveret en halv time før. Det var dog bedst og sikrest at sende brevene ind om aftenen, hvis nu vejret skiftede, så det blev umuligt at ro ind til havnen fra skibet. Posten fra København kom tilbage om eftermiddagen kl. 5-6. I dette første brev til Admiralitetet meldtes også, om der var nogen agterudsejlede

søfolk, hvilket også skriftligt meldtes til Holmens chef. Det var ikke helt ualmindeligt, at matroser "glemte" at indfinde sig om bord til afsejlingen mod den upopulære destination. I det hele taget skulle det meldes til Admiralitetet og Holmens Chef, hvis nogen døde eller deserterede. Man rettede også henvendelse til Holmens Chef, hvis man ville have nogen af folkene afløst, hvis man manglede forskelligt udstyr, eller hvis der var tekniske problemer eller mangler ved skibet, dets fartøjer, takkelaage, etc. Brevene blev påtegnet kongens monogram, hvilket betød, at der ikke skulle betales porto.

Kaptajnen skulle ikke blot sørge for, at skibet ved ekviperingen blev udrustet med kanoner, sejl og tovværk, etc. Han skulle også bede om folk. I den danske Søetat brugte man ikke at have faste besætninger på skibene. Besætningerne bestod dels af kontraktansatte matroser, der stod i Holmens divisioners tjeneste, dels af værnepligtige søfolk fra sølimitterne, dvs. de administrative distrikter og søkøbstæder, som mandskabet var registreret i rundt om langs kysterne i Danmark, Norge og hertugdømmerne. Her var som sagt problemet, at det var de ringeste søfolk, der blev sendt til vagtskibene. Men kaptajnen havde mulighed for at indgive ønske om, at bestemte folk kom med på skibet. Det gjorde han ved at indsende en liste over gode folk fra divisionerne til Holmens Commando Contoir. Han måtte også holde øje med, at de havde anvendeligt tøj: Skjorter, strømper, sko og kavajer, især i efterårsmånederne. Hvis de ikke havde tilstrækkeligt med tøj, måtte han indskærpe, at de købte sig noget, når de fik løn,

20 Ibid. s. 1289



Facade af det Öre-Sundske Told-Huus i Helsingör.

(Müllers Pinakotek 18, 62, III. fol., Det Kgl. Bibliotek)

Facade of the Sound Customs House in Elsinore.

(Müllers Pinakotek 18, 62, III. fol., Royal Library, Copenhagen)

eller ligefrem låne dem penge til at købe nyt. Hver tredje måned blev nogle af folkene afløst. Afløsningen foregik ganske enkelt ved, at de nye folk kom gående fra København med deres tøj og kommandoseddel, de andre afgik så fra skibet med deres tøj og afgangsseddel og gik til København, hvor de meldte sig på Holmen.

Ankomst til Helsingør – visit hos de lokale honoratiore

Når skibet ankom til Helsingør, ankrede det på vestkanten af grunden Disken ca. ¼ mil fra byen. Når man havde Kronborgs flagstang en

lille smule øst for det lille røde hus neden for Kronborg, vidste man, at man havde fundet den rette plads. Her kastede man først anker på almindelig vis og afventede siden, at det blev godt vejr til at fortøje skibet forsvarligt. Det kunne ofte vare 8-14 dage, før vejret artede sig. Så fortøjedes skibet for to ankre, tøjankeret og sværankeket, desuden blev det sværeste varpanker kattet til tøjankeret, så det var muligt at svaje skibet rundt i forhold til vind og strøm.

Straks efter ankomsten var det god tone for vagtskibschefen at aflægge visiter i Helsingør.

Det var vigtigt at holde sig på god fod med de fornemste embedsmænd i byen. De kunne hjælpe i mange forskellige situationer, og derfor aflagde kaptajnen visit hos kommandanten på Kronborg, direktøren for Toldkammeret, kæmnerne, toldinspektørerne og de fremmede konsuler og kommissarier. På den måde kunne kaptajnen også gøre sig bekendt med forholdene. Da Peter Schiønning i april 1770 ankom til Helsingør med HVIDE ØRN, aflagde han på den første dag visit i ni huse, nemlig hos kommandanten, fire toldembedsmænd og den engelske, russiske, hollandske og svenske konsul. Til gengæld meldte han ikke sin ankomst ved selve Toldkammeret, da han ikke mente sig forpligtet hertil. Ved en senere lejlighed besøgte han dog Toldkammeret, som han beskrev som *smukt med en stor Sal. Translateuren og Controlleuren sidde for sig ved et Bord, told-kammererene indenfor [i] et [andet] Værelse*.²¹

For Peter Schiønning udviklede visitterne hos byens borgere sig til langt mere end gode forbindelser i administrationen. Snart blev han inviteret hjem til middag hos nogle af byens borgere. Der var baller på Postgården og fugleskydning på skydebanen. I efteråret 1770 begyndte han at komme i hjemmet hos en kaptajn Nägler, der hørte til regimentet på Kronborg. Näglers datter Anna Maria var meget smuk, og i løbet af foråret 1771 blev de to forlovet og siden gift ved et festligt bryllup i Helsingør.²²

21 KB, Schiøn. 10, 4to, dagbog for 23. juli 1770.

22 Seerup, 2005 s. 183f.

Vagtskud og salutering

Blandt de daglige pligter for vagtskibet var at skyde vagtskud morgen og aften. Denne salut var signal til, at de øvrige skibe på reden skulle stryge deres flag og tænde deres lanterner. Når vagtskibet ikke var på reden, var denne opgave overladt til Kronborg fæstning. I øvrigt var vagtskibet og fæstningen i princippet ligeværdige, hvorfor de ikke skulle hilse hinanden med kanonsalut eller flaghejsning.

Efter den tids æresidealer måtte vagtskibet være meget påpasselig med at afgive og modtage kanonsalut for og af fremmede orlogsmænd, da der ellers let kunne "ske flaget uret", eller de fremmede kunne blive fornærmet og indsende klage. Enhver fejl ville straks blive observeret, da alle de andre skibe på reden og folk i byen altid fulgte med i, hvilke salutter der blev affyret.

De fremmede orlogsmænd, der hyppigst passerede igennem Sundet, var russiske og svenske. De russiske skibe var for det meste nybyggede skibe fra Arkhangelsk på vej til St. Petersborg. Ligeledes gik russiske orlogsskibe den anden vej fra St. Petersborg eller Reval på vej til Arkhangelsk. De svenske orlogsskibe var for det meste på vej til eller retur fra de svenske havne i Kattegat, hvor de hentede ladninger af forskelligt gods, der skulle bruges ved skibsbyggeriet i Karlskrona. Det vil sige, disse skibe sejlede ganske vist under svensk orlogsflag og var let bevæbnet med kanoner. Men det var efter Schiønning's mening mest på skrømt, så de slap for at betale sundtold – hvilket svenske orlogsskibe nemlig var undtaget fra. I august 1770 noterede Schiønning eksempelvis i sin

dagbog, at en svensk hukkert, der førte vimpel, havde saluteret ham med to skud. Det irrite-rede ham, at “disse smaa Svenske Skibe” egentlig kun var handelsfartøjer, der, fordi de sejlede med kongens last, blev udstyret med vimpel og orlogsflag. Det nævnte skib kunne kun skyde to skud som salut, og han svarede med et enkelt skud. Da de kun førte “2 a 3 smaae Canoner”, ville de ikke være i stand til at skyde flere skud, selv hvis de havde villet det.²³

Både svenske og russiske skibe var forpligtet til at salutere det danske vagtskib først, hvorefter vagtskibet skulle besvare salutten. Dette indskærpede den danske søløjtnant, når han kom om bord på disse skibe for at overbringe kaptajnens hilsen. Dermed kunne skibene ikke undskylde sig med uvidenhed, hvis de undlod at hilse vagtskibet. De skibe, der kom nordfra, skulle først salutere Kronborg, derefter saluterede de en gang til, denne gang for vagtskibet, som straks skulle besvare salutten. Der kunne nemlig let opstå salutstridigheder, hvis andre landes orlogsskibe lå på reden. Disse kunne vælge at drille vagtskibet ved at være hurtige og besvare salutten først. Det var en form for demonstration af, at f.eks. engelske skibe mente, at deres flag var fornemmere og skulle hilse først. Der var aftaler med forskellige lande om, hvor mange skud, man skulle skyde. Svenske skibe skød to eller fire skud, russerne skød syv skud, og danske skibe skød tre skud (denne skik lever i øvrigt videre i dag, hvor danske børn råber tre gange hurra ved

børnefødselsdage og svenske børn råber fire hurraråb).

Når vagtskibets chef først aflagde visit hos Kronborgs kommandant, var det ikke blot af høflighed. Kommandanten måtte hurtigst muligt informeres om, at vagtskibet nu var ankommet og var klar til at overtage visitationen af de forbipasserende skibe. Ved særlige vindforhold højste man nemlig fra vagtskibet et blå flag fra fortoppen. Det signalerede til de forbipasserende skibe, at de IKKE skulle stryge deres sejl. Det var vigtigt, at man ved fæstningens kanoner var klar over, at dette signal var givet, da man ellers begyndte at skyde skarpe skud efter skibene. Denne stryging af sejlene var både en høflig gestus og en tilkendegivelse af, at man ville standse, hvis man blev bedt om det. Der blev signaleret med det blå flag, når vinden var så skral, at den var mindre end seks streger fra den kurs, skibene skulle styre forbi fæstningen (NNO og SSV afhængigt af, om skibet sejlede nord eller syd gennem Sundet). Hvis skibene strøg deres sejl under disse vindforhold betød det nemlig, at de gik helt i stå og gik i drift til fare for den øvrige skibsfart. Ankerpladsen på Disken var god, idet det blå flag herfra var synligt fra Kronborgs flag-bastion uanset, hvordan vagtskibet var svajet op mod vinden.

Hvis der blev skudt efter skibe fra enten vagtskibet eller fra Kronborg, blev chaluppen sendt ud efter skibene. Den kunne skyde på skibene igen, hvis ikke de brasede op og lod chaluppen lægge sig på siden. Der var fast takst på kanonskuddene, så hvis der blev skudt, måtte skibet pænt betale 5 rigsdaler

23 KB, Schiøn. 10, 4to, Schiønnings journal for 22. august 1770.



Saluterende orlogsskibe på Københavns Red. Formentlig er vagtskibet ikke et af de to danske skibe i forgrunden. Det er snarere det, der kan anes bag rigningen på det danske skib til venstre, sandsynligvis fregatten CHRISTIANSØE med 30 kanoner. Der salutes for kongens chalup i ukendt anledning.

(Maleri af kunstnerparret Rach og Eegberg ca. 1750. Foto Peter Danstrøm, Nationalmuseet)

A naval ship saluting in the Roads of Copenhagen. The guardship is presumably neither of the Danish ships in the foreground, but more likely the one that can be glimpsed behind the rigging of the Danish ship on the left. It is probably the frigate CHRISTIANSØE with 30 guns. They are saluting the King's barge, but it is not known what the occasion is.

(Painting by the artists Rach og Eegberg about 1750, Photo Peter Danstrøm, the National Museum, Copenhagen)

per skud. Kongen mistede således 5 rigsdaler, hvis et skib slap forbi, og chaluppens folk blev skammet ud.

Travalliechaluppen

Vagtskibets travalliechalup skulle være velsejlende og stærkt konstrueret, og styrmanden helst en god underofficer, ligesom roerne burde være i god form og veltrænede. Med chaluppen skulle man ofte sejle et godt stykke til søs efter forskellige sejlere. Den var indrettet med en falkonet, monteret som gaffelstykke i forenden, der skød med ½-pundige kugler. Til falkonetten hørte laderedskaber, kugler, lunte, fyrstøj, etc. Ud over falkonetten skulle der i chaluppen forefindes en geværkiste, hvori lå geværer, pistoler og hukkerter. En bøsseskytte fulgte altid med blandt chaluproerne. Han førte sammen med underofficeren regnskab over fartøjets våben og vedligeholdt disse. Det var vigtigt at forebygge rust; geværkisten blev derfor gerne kalfatret og beget, ligesom de havde lapsalvet sejldug over sig, og som ekstra beskyttelse var de tildækket med en presenning. Man kunne vælge at beholde geværkisten om bord i chaluppen hele tiden, men for en sikkerheds skyld havde man den ofte stående om bord i vagtskibet ved falderebet med strop om til at hage takkel i, så den om natten hurtigt kunne fires ned i båden, når der skulle ros efter desertører.

I Schiønnings nedskrevne tanker om vagtskibene er der nogle selvmodsigelser, som ikke umiddelbart kan forklares. Det virker eksempelvis underligt, at han på den ene side bemærkede, at søfolk og underofficerer på

vagtskibene var direkte elendige og urutine-rede søfolk, men på den anden side fremhævede besætningerne på vagtskibenes chalupper som nogle af de dygtigste søfolk i Søetaten. Formentlig er der elementer af sandhed og overdrivelse i begge udsagn. Normalt ville det altid være en officer, der førte kommando på en armeret chalup, men på grund af den reducerede bemanning på vagtskibene, blev den vigtige chalup ofte ført af en underofficer. At kommandere vagtskibets armerede travalliechalup i Sundet var en af de vigtigste poster, en underofficer i den danske Søetat kunne have. Med de magtmidler, han havde til rådighed, var det ganske vigtigt, hvordan han opførte sig mod de fremmede nationers skibe. Vagtskibets anseelse afhang af hans opførsel og konduite. Hvis han kom galt af sted med sin opførsel i forhold til de fremmede skibe, kunne han miskreditere vagtskibet, mens en mere heldig opførsel kunne gøre skibet ære. Derfor burde kvartermesteren i chaluppen være en udsøgt underofficer, der helst skulle kunne tale fremmede sprog, og chaluppens bemanning i øvrigt bestå af øvede og dristige søfolk. Det var især vigtigt, at besætningen var øvede i at betjene deres våben.

Travalliechaluppens opgave var at tvinge koffardimænd til at tage deres vimpler og vagere ned (af respekt for det danske flag på vagtskibet), opbringe desertører fra Kronborg eller fra andre fartøjer, eftersætte de skibe, som der blev skudt efter, tage skipperen med eller udpante ham, efterse skibenes papirer eller konnossementer. Underofficeren måtte derfor kunne læse og skrive på et ganske højt ni-



Frederik 5.s passage af Storebælt, 1749. Vagtskibet ÆRØE yderst til højre, til venstre herfor en smække med Korsørs borgere med musik, og foran denne vagtskibets chalupper.

(Kobberstik af P.I. Grønvold, 1749. Det Kgl. Bibliotek)

Frederik V crossing the Great Belt in 1749. The guardship ÆRØE is on the far right, to the left of it is the smack with citizens from Korsør with music, and in front of this the barges of the Guardship.

(Copperplate by P.I. Grønvold, The Royal Library, Copenhagen)

veau og samtidig være særdeles fartøjskyndig og god til at holde orden på folkene. Travaljechaluppen anvendtes også til at lette og føre varpankre ud med. I godt vejr kunne chaluppen føre et varpanker og to kabeltove for et 30-kanoners fregatskib. Der var kraftigt slid på chaluppen i løbet af året, og derfor blev den repareret og malet en gang i løbet af sommeren, hvilket løb op i en udgift af otte-ti rigsdaler, som blev refunderet af kgl. kommissionær

Dahl i Helsingør.²⁴ Chaluppen skulle også kal-fatres et par gange i løbet af sæsonen.

Når skibsfarten på Sundet var tæt sydfra, måtte man være parat med travaljechaluppen. Ofte placerede man chaluppen lige ud for fæstningen, så den hurtigt kunne ro ud til et skib, hvis der blev skudt efter det fra Kronborg. Herfra var der den bedste chance for at indhente

²⁴ KB, Schiøn. 19. 4to, s. 759.

skibene, når de med god vind stod igennem Sundet. Fra vagtskibet kunne man ikke så let nå at indhente dem. Kommandanten var dog ofte imod, at chaluppen lå foran Kronborg, selvom det var helt efter instruktionen. Så måtte fartøjet ligge og krydse ud for fæstningen eller ligge på sine årer og ro et slag ind imellem. Man kunne også lade chaluppen ligge i havnen, men så gik folkene gerne fra fartøjet og var ikke om bord, når der blev skudt. Når skuddet lød, tog chaluppen den konstabel med, der havde set skibet fra Kronborg, så han kunne udpege det rette skib blandt de mange i Sundet. Herefter roede eller sejlede chaluppen efter det, og tog skipperen med sig tilbage til kommandanten på Kronborg, så han kunne sige undskyld for, at han ikke havde strøget og betale fem rigsdaler for skuddet. Ville skipperen ikke følge med, blev han taget med magt. Skibene, der blev skudt efter, skulle brase op, så chaluppen kunne nå dem. Hvis de ikke brasede op, kunne man skyde et falkonetskud efter dem som tegn til, at de skulle vente på chaluppen. De skibe, som kom ind nordfra, måtte nødvendigvis passere tæt forbi vagtskibet, så de var lettere at få til at brase op eller ankre for at klarere sig, hvis der blev skudt efter dem. Men her skulle chaluppen til gengæld hente konstablen fra Kronborg, som skulle være til stede for at identificere skibet blandt de mange andre sejlere i Sundet. Man måtte ofte ro eller sejle et langt stykke til søs efter de udgående skibe. Dog måtte man passe på ikke at gå længere ind, end at man kunne komme tilbage, da både vind og strøm da gerne var imod. Var travaljechaluppen af en eller anden grund ikke til rådighed, anvendte

man chefschaluppen i stedet, og så måtte den være armeret, rigget op med mast og sejlklar.

Når man indså, at man ikke kunne indhente et koffardiskib, der var skudt efter, og man havde roet og sejlet efter det et stykke, og skibet ikke mindskede sejl eller brasede op, skød man først et flinteskud efter det. Hvis dette ikke var nok, skød man et skarpt skud med falkonetten. Man måtte dog passe på ikke at beskadige skibet. For hvert flinteskud skulle skibet betale tre mark og for hvert falkonetskud en rigsdaler foruden de penge, der skulle betales for fæstningens skud. Penge for chaluppens skud blev leveret til vagtskibets kaptajn, som bogførte dem som indtægt for Kongen. De fem rigsdaler, der blev betalt for skuddene fra Kronborg, blev leveret til Toldkammeret. Af beløbet plejede tolderne at lade chaluppens folk beholde noget til drikkepenge. Ville et skib ikke betale, blev det udpantet for skuddene. Og hvis man på det fremmede skib ligefrem satte sig til modværge, brugte man vold for at standse det, og skipperen blev ført i arrest i land.

Vagtskibet som politimyndighed, mægler og dommer

Peter Schiønning omtaler i sin dagbog, hvordan en travl dag på vagtskibet kunne forløbe med både disciplinærsager, drama til søs, masser af trafik på Sundet og fornøjelser i land:

Den 30. August 1771. Tørrede Seyl. Formiddag Kl. 8 1/2 kom en svensk Skipper ombord som havde uenighed med en af sine Folk, der havde stiaalet, de blev forligt og han forlangte ingen videre Straf over ham.



Udsnit af Helsingørrområdet fra Andreas Lous kort over Øresund opmålt i 1768-69 og trykt i 1775. (Privateje. Foto Handels- og Søfartsmuseet)

Section of the Elsinore area from Andreas Lous' chart of the Sound, which was drawn up in 1768-69 and printed in 1775.

(Privately owned. Photo, Danish Maritime Museum)



Et andet udsnit fra Andreas Lous kort fra dets titelkartouche, der viser Kronborg Slot med vagtskibet liggende for ankers syd for byen.

(Privateje. Foto Handels- og Søfartsmuseet)

Another section from Andreas Lous' chart from its title cartouche showing Kronborg Castle with the guardship lying at anchor south of the town.

(Privately owned. Photo, Danish Maritime Museum)



Skitse over Sundområdet omkring Helsingør med de i artiklen omtalte stednavne.

Sketch of the Sound area around Elsinore with the place names mentioned in the article.

Kl. 10 lod Travallie Chaluppen lægge sig ved Kronborg, da en stor Mængde Skibe vilde gaae nordpaa, strax efter skete og et Skud efter en engelsmand, men da han seylede godt, stræbte han at undløbe, saa at Chaluppen maatte skyde et Flinte og et Falconet-Skud paa ham, og fik ham først neden for Hornbeck tre Miil borte. Qvarteer Mesteren bemægtede sig Roret, og han maatte først betale det sædvanlige for Fæstningens Skud, derefter aparte 9 Mark for Chaluppens Skud.

Eftermiddag Kl. 7½ kom en russisk Orlogsmænd nordfra her til Ankers paa 66 Canoner.

Var i Eftermiddag i Helsingør, var til Nægler og gik til Marien-Lyst siden.

Allene i Formiddag gik 143 Seylere nordpaa.

Her nævnes et eksempel på, hvordan vagtskibet fungerede som politi og mægler i forhold til uoverensstemmelse om bord på handelsskibene på reden. I andre tilfælde endte sagerne

ikke med forlig, og så måtte tampen findes frem. Se blot her, hvordan en opsætsig besætning blev håndteret i maj 1770:

Den 20. Maj 1770. Formiddag skilte en Sag ad imellem en svensk Skipper og hans Folk, som i Nat havde sat sig op imod ham, en af dem fik Tamp for Canonen af 2 Qvarteer Mestere, hvormed Skipperen var tilfreds.

Denne myndighedshåndhævelse var ikke en undtagelse, men helt enkelt et udtryk for, at vagtskibet fungerede som politimyndighed på Helsingørs Red. Det foregik med datidens håndfaste metoder, som det fremgår af ovenstående eksempel. Det blev blot den første sag ud af en række, hvor Schiønning måtte agere mægler og overdommer i interne stridigheder om bord på fremmede skibe på Helsingørs red. I august var det en skipper fra Lybæk, der var uenig med sine folk, og det blev løst med, at en af dem fik "27 Slag for Canonen", hvorefter skipper og besætning indgik forlig. Sager kunne dog også løses uden brug af korporlig afstraffelse. Den 21. september 1770 var der igen en skipper fra Lybæk, der havde problemer. Schiønning mæglede mellem ham og tre af hans folk, som ikke ønskede at sejle videre med ham. Schiønning kunne til sidst tilfreds notere i sin dagbog, "*ieg fik dem forligt, saa at de blev hos ham. De havde været i Land hos Consulen som intet havde kundet udrette.*" Her havde den højtuddannede søofficer brug for både sprogkundskaber og diplomatisk og juridisk snilde. Der var flere af denne slags sager, og de har formentlig virket både trættende og sik-

kert også ofte komiske. I oktober 1771 kom eksempelvis en engelsk skipper om bord på vagtskibet og forlangte assistance mod en af sine folk "*for Opsætsigheds Skyld*". Det uvorne besætningsmedlem blev hentet over på vagtskibet og sat i bøjen (sat i hånd- og fodjern) om bord på vagtskibet.²⁵ Her fik han åbenbart lov at blive natten over, og dagen efter kom den engelske skipper igen om bord på HVIDE ØRN, hvor han blev forligt med sin mand og erklærede, at han ikke ønskede at straffe ham yderligere, selvom manden havde truet skipperen med at slå ham. Da det var sket i fuldskab, var skipperen parat til at slå en streg over det.

Der var mange "disputter" og "trætter" mellem søfolk og deres skippere eller internt blandt de menige. Det kunne være en skipper fra Aabenraa, der skulle forliges med to af sine folk, eller det kunne være "en Trætte med to russiske Matroser".²⁶ Også forholdet mellem skippere og lodser kunne blive et anliggende for vagtskibet. Den 24. maj 1771 var der eksempelvis en hollandsk kaptajn, som ikke ønskede at betale det, han skyldte lodsen fra Dragør. Han påstod at denne havde "*lodset ham slet*". Så måtte Schiønning udspørge lodsen om, hvordan han havde lodset hollænderen, hvilke mærker han havde brugt, etc. Da Schiønning skønnede, at det var de rigtige mærker, der var blevet lodset efter, og den hollandske kaptajn

25 KB, Schiøn. 11, 4to, Schiønnings dagbog for 7. og 8. oktober 1771.

26 KB, Schiøn. 11, 4to, Schiønnings dagbog for hhv. 7. september og 11. oktober 1771.

ikke kunne føre bevis for, at han havde været i fare eller været udsat for ulejlighed, blev de to parter forligt, og lodsens fik sin betaling sammen med en attest på, at der ikke havde været noget at udsætte på hans lodsning.

Vagtskibet som sundhedens, ærens og toldindtægternes vogter

Vagtskibet havde også en vigtig rolle som første forpost mod potentielle epidemier. I august 1770 fik Schiønning eksempelvis ordre til at holde øje med et hollandsk skib ved navn DEN SNELLE SEE POST.²⁷ Dette skib var på vej fra Middelhavsbyerne Alexandria og Tunis og skulle være befængt med pest. Hvis det ankom i Sundet, skulle Schiønning tilbageholde det med Magt, og forhindre at nogen som helst blev ført i land fra skibet. Året efter var det et andet hollandsk skib, DE TWEE GEBROEDERS, lastet med bomuld fra Smyrna i Lilleasien, der skulle standses, hvis det blev antruffet, *“da det var befængt med Pest.”*²⁸

Ud over altså at være sundhedens vogter, var vagtskibet først og fremmest ærens vogter. Det var kongerigetets ære, der stod på spil, når det modtog og besvarede kanonsalutter fra passerende skibe. Vagtskibet overvågede også nidkært, om flagreglerne blev overholdt. Det var udelukkende orlogsskibe, der havde tilladelse til at føre vimpel, og det var derfor, Schiønning irriteredes over de svenske hukkerter, der proforma førte vimpel. Vimpel-for-

buddet omfattede ikke blot regulære vimpler, men også de vagere, som man satte i stedet for vimpler for at spare på stoffet.²⁹ Det var en regelmæssigt tilbagevendende begivenhed, at vagtskibets chalup blev sendt over til forskellige skibe med ordre om at nedtage vagere. *Lod Travallie-Chaluppen tage en Vager ned paa en Engelsk Brik, Lod en Engelsk Brig tage sin Vager ned, Formiddag Kl. 7 tog Travaille-Chaluppen 2 vagere ned paa 2 Engelskmænd, som laa med samme.*³⁰ Det var tilsyneladende først og fremmest engelske fartøjer, der yndede at føre vager.

Der er ingen tvivl om, at indtægterne fra Sundtolden var af stor vigtighed for kongeriget. Men det var faktisk ikke vagtskibenes primære rolle at sørge for at indkassere denne told. I slutningen af november 1771 modtog vagtskibschefen Peter Schiønning et brev fra Helsingørs toldkammer, hvori der stod, at man var bekymret for, *at der som sædvanlig paa denne Aarets Tid sneg sig adskillige Svenske Sildeskibe igiennem Sundet uden at clarere.*³¹ Derfor anmodede de vagtskibet om, at det skulle holde øje med disse sildeskibe. Schiønning svarede dagen efter, at han havde studeret sin vagtskibsinstruks nøje og ikke fundet nogen ordrer om, at han skulle holde øje med, om toldpligtige skibe klarerede sig. Men han syntes alligevel, at han skyldte toldkammeret at undersøge de nævnte skibe. Derfor udbad han sig en for-

29 Jakob Seerup, 2009, side 6f.

30 KB, Schiøn. 11-12, 4to, Schiønning's dagbog for hhv. 26. april 1770, 22. juni 1771 og 1. juli 1771.

31 KB, Schiøn. 11, 4to, Schiønning's dagbog for 18. november 1771.

27 KB, Schiøn. 10, 4to, Schiønning's dagbog for 8. august 1770.

28 KB, Schiøn. 11, 4to, Schiønning's dagbog for 17. september 1771.

mular af det pas, som skibene fik fra tolden, når de havde betalt deres told samt et aftryk af toldkammerets segl, som han kunne udlevere til vagtchaluppens kvartermester, så han kunne sammenligne dette med seglaftrykket på de nævnte pas. Nogle dage efter noterede Schiønning i sin dagbog, at han havde sendt vagtskibets chalup hen at krydse ud for Kronborg for at holde øje med, om nogle af de smaa Svenske Fiskerskibe vilde snige sig igiennem Sundet uden først at clarere sig.³²

Jagt efter desertører

På fæstningen Kronborg var et regiment indkvarteret. Der var desuden en anstalt for strafefanger – slaver. Såvel slaverne som de menige soldater følte ofte trang til at flygte fra fæstningen. Når man opdagede, at der manglede en soldat eller en slave, blev der skudt et kanon-skud som signal til vagterne rundt om fæstningen og til vagtskibet, hvor travalliechaluppen altid lå klar på siden af skibet om natten, så man hurtigt kunne ro ud og lede efter desertører. Man ledte dels på den svenske side, hvor desertører ofte ville søge hen, hvis de havde held til at stjæle en båd. Dels ledte man også ud for Kronborg ved Lappegrunden, hvor desertørerne forsøgte at stjæle de fartøjer, der lå fortøjet der. Men da skuddet fra fæstningen af gode grunde aldrig lød, før man savnede soldaterne i deres logement, så havde disse ofte et stort forspring, og kunne allerede være

i Sverige, når skuddet lød. Så det var sjældent eller aldrig at travalliechaluppen lykkedes at fange nogen. Chaluppens rolle var derfor mere symbolsk end praktisk. Alligevel skulle en underofficer næste morgen møde hos kommandanten på Kronborg og melde, at chaluppen ikke havde fanget nogen. Skulle man være så heldig at fange desertøren, kunne chaluppens besætning regne med pæne drikkepenge fra kommandanten. Ofte viste det sig, at desertøren slet ikke var deserteret over Sundet, men blot var blevet i byen efter en lidt for våd aften.

Ud over travalliechaluppen rådede vagtskibet over et mere spinkelt bygget sidefartøj, der stod til disposition for kaptajnen. Chfschaluppen anvendtes, når kaptajnen skulle frem og tilbage til Helsingør fra skibet. Schiønning anbefalede, at sejl, årer, ror, etc. blev fjernet fra fartøjerne, når de lå ved skibet om natten. Det var for at hindre desertion, da det ofte var hændt, at matroserne havde taget et af fartøjerne og deserteret over til Helsingborg, og skåret de andre løs, så man ikke kunne følge efter ham med dem. Så lå skibet om morgenen uden fartøjer, og man måtte gøre signal med skud for at få et fra land til at komme ud. Når alting var taget ud af fartøjerne, gik det ikke så let for eventuelle desertører at få f.eks. årerne ned i båden, uden at det blev bemærket af den underofficer, der havde vagt. Om vinteren og sent om efteråret lod man for det meste chfschaluppen være inde, og nøjedes med at bruge travaljechaluppen, bortset fra, når kaptajnen skulle i land i officielt ærinde, hvor han skulle optræde “i stads” i den finere chfschalup.

32 KB, Schiøn. 11, 4to, Schiønnings dagbog for 23. november 1771.

Helsingør som ankerplads og havn

Selvom chaluppen ikke var afhængig af vindretningen og i princippet altid kunne komme frem og tilbage mellem skibet og havnen, var der dog ofte dage, hvor vejret gjorde det umuligt. Generelt var det nemmere at komme ind til land, end det var at komme ud til skibet fra land. Når vinden var østlig, var det let nok at komme ind til havnen, men svært at komme tilbage til skibet på grund af modvind. Men stod vinden i nord eller vest, var der gerne smult vand mellem skibet og Helsingør, da der her var læ. Schiønning skrev, at man endog med en hård kuling kunne ro i land. Man lagde ofte til ved teglovnene. Der var to af disse ovne, og man foretrak at styre efter den nordligste, hvor der var en lille bådebro. Man kunne også vælge at ro helt til "Snedker Stenen" – altså Snekkersten. Denne anløbsplads blev foretrukket, når vinden var vestlig eller nordlig. I sønden- eller østenvind var det problematisk at lægge til her pga. brænding, så fartøjet enten måtte hales på land eller straks ro bort igen.

Det var bestemt en fordel at være stedkendt, når man roede eller sejlede i farvandet ud for Helsingør. I hårdt vejr var havnen det farligste sted at gå ind med chaluppen. Her blev fartøjet let bordfyldt af de mægtige brændinger ved brohovedet, som man risikerede at blive slået til vrag på. Man kunne også risikere at ramme ved siden af åbningen, og så blev man slået til vrag på stranden i stedet. Man skulle helst sejle på skrå ind gennem havneåbningen, da man så beholdt en god vind i fokken til det sidste og heller ikke kom for meget tværs for brændingen. Schiønning skrev, at han havde

observeret, at det var sådan alle lodserne gjorde, når det var hårdt vejr. Hvis man i hårdt vejr gav fokken op og som sædvanlig ville ro lige ind i havnen, kom man i for lang tid på tværs for brændingerne og risikerede bordfyldning, kæntring og i sidste ende at blive slået til vrag mod broen eller på stranden. Helsingørs lille havn var blevet udbygget i midten af 1700-tallet. Før da fandtes der kun en bro eller mole ud fra byen. Da var problemerne med at ro frem og tilbage mellem byen og vagtskibet i hårdt vejr endnu større. I 1770'erne kunne man ligge sikkert i havnen med chaluppen. Kun mod øst var der en smal åbning, som mindre fartøjer kunne passere igennem.

Da Schiønning den 24. november 1770 havde været i land i Helsingør, skulle han om morgenen om bord med travalliechaluppen. Men båden mødte en hård sydøstlig kuling og hård søndenstrøm. I hård sø måtte fartøjet bovre ud til vagtskibet, dvs. krydse op mod vinden. Først klokken 12 nåede man frem til skibet. Undervejs gik rorpinden itu, og chaluppen blev læk i styrbords side. Det kolde vand løb ind, men ville ikke løbe ned i øserummet, da det var fyldt med frosset vand. Folkene måtte øse så godt de kunne, men den snart næsten halvt vandfyldte chalup lå tungere og tungere i vandet. Schiønning var ikke imponeret over roerne: *Nogle af Folkene græd da de kom til borde for den Kulde og det vaade de saa længe havde været i, ligesom de og frygtet for at drukne, thi saadanne Folk faar man ofte til Vagtskibene.*

Med disse besværlige sejladsforhold skete det jævnligt, at chalupsfolkene måtte blive i land.



Helsingørs red i 1739, der salutes for et flagsmykket svensk orlogsskib. Vagtskibet, den 30-kanoners fregat HØYENHALD, ses nærmest Kronborg i billedets midte.
(Gouache af Johan Jacob Bruun, Handels- og Søfartsmuseet)

The Roads of Elsinore in 1739. A Swedish naval vessel decked with flags is being saluted. The guardship, the 30-gun frigate HØYENHALD, can be seen closest to Kronborg in the middle of the picture.

(Gouache by Johan Jacob Bruun, Danish Maritime Museum)

Ved sådanne lejligheder fik hver mand udbetalt 8 skilling per døgn. Pengene fik de kontant hos rådmand Dahl, der var Kongens kommissionær i byen i henseende til vagtskibet.

Orlogsmænd, som kun for en kort tid lå i Sundet og ikke havde noget ærinde i Helsingør, plejede at ankre på *Høye Reden*, som området $\frac{1}{2}$ - $\frac{3}{4}$ mil fra byen kaldtes. Her var der plads nok til at drive lidt. Mindre fartøjer plejede at lægge sig på *Jyde Reden*, som farvandet

nær land ud for Snekkersten kaldtes. Her var der god holdebund for ankrene. Større koffardiskibe lagde sig gerne om sommeren på østkanten af Disken, men om efteråret noget vestligere nær den plads, hvor vagtskibet lå. Dette var ofte til stor ulejlighed, da de opankrede skibe af og til ragede i drift og stødte ind i det fast fortøjede vagtskib. Så kunne bovspryd og takkelage hurtigt blive filtret ind i hinanden, og der kunne gå dage med at få skibene adskilt

igen. I det hele taget var bundforholdene et problem på Helsingørs red, der var dårlig holdebund for de skibe, der ønskede at kaste anker, og dette kombineret med besværlige strømforhold forhøjede risikoen for at rage i drift.

Peter Schiønnings overordnede bedømmelse af Helsingørs Red var negativ. Han skrev, at det var “en slem Reed at ligge paa”, som ikke kunne regnes for meget andet end en udhavn. Strøm og vind gik ofte imod hinanden, hvilket gjorde, at skibet lå og slingrede ubehageligt, så *gjerne alle de ubefahrne er Søe Syge*. Han mente, at sommermånederne kunne gå an, men vintermånederne var så meget desto værre og ubehageligere.

Admiralitetets øjne og ører

Blandt vagtskibets væsentligste opgaver var at fungere som efterretningscentral og udkigspost for Admiralitetet og centraladministrationen i København. Man var øjne og ører for myndighederne i København. Alt hvad der var “merkværdigt” – altså bemærkelsesværdigt, skulle meldes til Admiralitetet. Det kunne f.eks. være, når fremmede nationers eskadrer eller enkelte krigsskibe lagde sig for anker i Sundet eller passerede igennem Sundet på vej ind eller ud af Østersøen. Ved sådanne lejligheder forsøgte man at få udleveret lister over de ombordværende officerer. Det skulle også meldes, når danske orlogsskibe passerede gennem Sundet. Det kunne ofte være besværligt at komme ud af Sundet imod den fremherskende vestlige vind. Danske orlogsskibe måtte tit vende om og returnere til Helsingør, og dette måtte naturligvis også meldes tilbage til Kø-

benhavn. Disse nyheder blev sendt med den første post om morgenen.

En sådan rapport kunne være formuleret som følger:

Til Admiralitets og Commissariats Collegio,

Rapport fra Vagtskibschefen i Sundet, Capt: Schønning, at et svensk Orlogskiib og 2 Fregatter søndenfra der var kommet til Ankers.

Rapporteres underdanigst, at i Middags Kl: 12 er med en revet Mærssleys Kuling af Westen Vind et svensk Orlogskiib paa 60 Canoner og 2 Fregatter, hver paa 36 Canoner, sydenfra kommen her til Ankers i Sundet. De er for 8te Dage siden gaaet fra Carlskrone, nogle Dage haver ligget til Ankers under Dragøer, og agter sig til Jutaborg. Orlogskiibets Navn er Printz Wilhelm, commanderes af Cormmandeur Schoutzøn, og fahrer 150 Mand stærk – Fregatternes Navn ere Postillionen og Jegaren. Orlogskiibet salutede Vagtskiibet med 4 Canon-skud, og blev igjen betakket med 3de -

Fregatten Søe Ridderen d: 1 May A° 1773 -Til Ankers i Øresund -

P Schønning

De orlogsmænd, som kom sydfra, kunne man holde udkig efter fra skibet, da de for det meste kunne ses på et par mils afstand. Men de, der kom nordfra, kunne man ikke se direkte fra skibet. Dem modtog man melding om fra udkiggen på Kronborg, så man kunne være forberedt på at modtage salut og have chaluppen



Fregatten SØERIDDEREN med 18 kanoner, bygget 1758, tjente som vagtskib i Sundet og på Storebælt i en del år. Peter Schiønning var chef for det i 1773. Afbildet i Frederik 5.s Atlas.

(Foto Det Kgl. Bibliotek)

The frigate SØERIDDEREN with 18 guns, built in 1758, served as a guardship in the Sound and the Great Belt for a number of years. Peter Schiønning was its master in 1773. Portrayed in Frederik V's Atlas.

(Photo, Royal Library, Copenhagen)

klar med en løjtnant om bord, der blev sendt ud til skibet for at hilse og stille en række standardspørgsmål. Løjtnanten spurgte om chefens navn og rang, hvad var skibets navn, hvor mange kanoner det førte, hvor det kom fra, og hvor det skulle hen. Skibets flag viste nationaliteten og blev optegnet sammen med de

øvrige oplysninger i en rapport, der sendtes til København. Løjtnanten måtte sørge for, at der var nogen om bord i chaluppen, der beherskede fremmedsprog, hvis ikke han selv gjorde. Straks når han kom om bord, gratulerede han kaptajnen med skibets lykkelige ankomst og overbragte høflige komplimenter fra vagtski-

bets chef. Det var også almindeligt at sende besked om, når ostindie- og kinafarere passerede Sundet. Ud over løjtnantens besøg om bord, var det ikke kutyme for de danske søofficerer fra vagtskibet at aflægge visit om bord på de fremmede krigsskibe, der ankrede på Helsingørs red. Dels var der de evindelige sprogproblemer, dels affødte visitter kontravisitter, og så skulle man beværte fremmede officerer om bord på vagtskibet, hvor forholdene ikke var så fornemme eller komfortable, at man syntes, man kunne byde fremmede kolleger om bord.

Lister over vagtskibe og vagtskibschefer

Der er udarbejdet lister over vagtskibene på grundlag af et manuskript fundet i Søetatens Arkiv på Rigsarkivet (Søkrigskancelliet 1016b. "Søe-Enrollerings og Vagt-Skibenes Besætning af Officerer fra de ældste Tiider"). Oplysnin-

gerne i dette manuskript er sammenholdt med "Den Sorte Registrant", den oversigt over Søetatens skibe og fartøjer gennem tiderne, der er udarbejdet af personalet på Marinens Bibliotek og findes on-line på Orlogsmuseets hjemmeside. Herved har det været muligt at identificere langt hovedparten af fartøjerne med størrelse, type og årstal for stabelafløbning. Om vagtskibene i Sundet er der allerede publiceret en liste over skibene udarbejdet af G. Honnens de Lichtenberg dækkende perioden 1709-1857 i bogen *De Danske Stræder og Øresundstolden*, udgivet af Marinehistorisk Selskab i 1958.

De samlede lister over vagtskibene på Sundet fra 1678 til 1802, vagtskibene i Storebælt fra 1648 til 1806 og på Københavns Red fra 1689 til 1806 er under samling og vil fra begyndelsen af 2011 kunne læses på internettet via Statens Forsvarshistoriske Museer.

LITTERATURLISTE

Utrykte kilder

Det Kgl. Bibliotek, Håndskriftssamlingen:

Schiøn. 10. 4to, Schiønnings dagbog for 2. august 1770 og 27. november 1771.

Schiøn. 11. 4to, Peter Schiønnings journal for 5. juli 1771.

Schiøn. 19. 4to.

Schiøn, 41. 4to.

Schiøn. 57. 4to, Pensées Detachées.

Rigsarkivet, Søetaten, Mønsterskriveren ved søfolket, Resolutionsprotokol 1750-60.

Trykte kilder

Garde, H.G., 1835: *Dansk Søkrigshistorie*, bd. 3, Kbh.

Lichtenberg, G. Honnens de, 1958: *De Danske Stræder og Øresundstolden*, udg. af Marinehistorisk Selskab, Kbh.

Seerup, Jakob, 2005: "På Togt med Hvide Ørn til Christiansø" i *Bornholmske Samlinger* 2005.

Seerup, Jakob, 2005: "Peter Schiønning, Søofficer og dagbogsskriver", i *Personalhistorisk Tidsskrift* nr. 2., 2005.

Seerup, Jakob, 2009: "Søetatens flagføring i 1700-tallet – Vimpel, flag og gøs, stander, fløj og vager", i *Marinehistorisk Tidsskrift* nr. 4, 2009.

Guardships of the Royal Danish Navy in the 18th century

SUMMARY

The article explores the role of the Danish Navy's guard ships that almost every year were stationed at Copenhagen Roads, off Elsinore, and in the Great Belt during the age of sail. The author has scrutinized contemporary source material primarily from the Danish naval officer Peter Schiønning (1732-1813). His manuscripts and diaries remain a very valuable source of information regarding the routines and customs of the Navy in the 18th century. He was captain of the guard ship in the Sound in 1770-71.

Schiønning's diaries and manuscripts reveal how the guard ships commonly served as the first command for newly promoted captains, and even served as a sort of training ship for junior officers. Even though there was not much manoeuvring going on with guard ships, the post as captain still was demanding. The ships were manned with a crew only half the regular size of a standard complement. In addition to this many of the sailors who were ordered to serve on these ships were very discontent, because they only received a pay similar to what they would earn when serving at the Naval Dockyard in Copenhagen, rather than the much higher wages they would earn had they been serving on a ship on a regular cruise. In one instance we hear of a sailor who would rather commit suicide than serve on the guard ship in the Sound!

The guard ships were the primary authority of the port or roads where they were stationed. Merchant vessels as well as warships were obliged to salute them, and a lot of effort was put into answering the many gun salutes. Especially off Elsinore this was a tedious task. Foreign ships would regularly try to evade both the saluting ceremony and paying the Sound Toll. In such instances the sloop or barge of the guard ship was sent after the culprits, and when these ships were stopped they were fined with the cost of the shots fired at them! The guard ship would also regularly force merchant ships that were flying a pendant to take it down, as this was a prerogative

for warships only. A number of Russian and Swedish civilian transport ships would fly naval pendants anyway because they carried goods for their navies. This was only hesitantly accepted, because the Danish authorities were aware that it was probably often a device used by the Russians and Swedes to evade paying Sound Toll.

Every morning and evening the guard ships fired the morning or evening gun salute as a signal for other ships to lower their flags and light their lanterns. An interesting point regarding the gun salutes is explained in the article. Swedish ships would fire four shots passing through in one direction, and two shots when passing in the other direction. Danish guard ships would always salute a foreign warship with three shots, but in this way it was calculated that the number of shots fired by Danish and Swedish ships would add up in the end so that the one country would not "lose shot" to the other.

A number of examples of the guard ship's role as port authority are drawn from Schiønning's diaries. Disputes between officers and crewmembers of foreign merchant ships were resolved on board the guard ship, and cases might be resolved peacefully or by means of fining or flogging foreign sailors. The guard ship's barge was also used for patrolling for deserting soldiers or escaping convicts from Elsinore Castle which served both as a military barracks and a prison. The Castle took over the authority of the port whenever the guard ships were not present – usually during the winter.

The ships that were posted as guard ships in the three stations were most often a frigate of 30-40 guns in the Sound, a smaller frigate or sloop of 18-20 guns at Copenhagen Roads and in the Great Belt even smaller vessels were used such as snows of 6-8 guns. The guard ships of Copenhagen, the Great Belt and the Sound were the most continuous service of the Danish Navy in the age of sail and only ended with the abolition of the Sound Toll in 1858.