

Christianssands Priserets Segl. Appels skildringer av et sjøslag i Karibia og det berømte slaget ved Sjællands Odde. Øyenvitneskildring av "Den norske Gut" i kamp med den fiendtlige fregatten "Tartar". Håndskrevne navigasjonsbøker. Dette er bare noen av de mange klenodiene fra napoleonskrigen 1807-1814 som finnes i Kristiansand museums samlinger. De forteller om eventyrlyst og læringsiver, stolthet og heltemot, nederlag og død. De vitner om en dramatisk periode i vår historie.

En av sidene i den håndskrevne navigasjonsboken til Ole Swendsen Fladen som tok undervisning sammen med sin bror Jacob hos styrmann Herman K. Beck i Kristiansand i 1811. På tittelbladet står: "Navigations Bog udregnet, indzifret og sammenskrevet ved mig Ole Swendsen Fladen begyndt den 14de Junii 1811." (KS 99, Kristiansand museum.)
Foto: Arve Lindvig, Vest-Agder-museet.

FRA MUSEETS SKATTKAMMER

Noen klenodier fra napoleonskrigen og deres bakgrunn

Berit Eide Johnsen

Den 1. august 1990 hadde jeg min første arbeidsdag som vitenskapelig assistent ved det som den gang het Vest-Agder Fylkesmuseum. Jan Henrik Munksgaard ble min sjef, og til jeg i 2003 sluttet ved museet, hadde jeg stor glede og nytte av den vennlige, kunnskapsrike og innsiktsfulle museumsdirektøren. I løpet av disse årene opplevde jeg ikke bare museet som en levende kulturhistorisk oase, men rett og slett som en trivelig arbeidsplass. Gjennom 13 år gikk jeg gradene; fra vitenskapelig assistent til konservator og førstekonservator. En periode 1999-2000 vikarierte jeg også som museumsdirektør.

En sommerdag på 1990-tallet traff jeg på Jan Henrik i Bygaden, utenfor den staselige bygården Vestre Strandgade 44 som inneholdt det gamle Kristiansands Sjøfartsmuseum. Var det ikke en idé å modernisere utstillingene der, spurte jeg. Og slik ble det! Tematisk oppbygging ble diskutert, tekster utformet, og dyktige formgivere og håndverkere ved museet gikk i gang med det møysommelige arbeidet med å bygge opp sjøfartsutstillingen på nytt. 12. november 1999 ble den åpnet med stor festivitas og servering av beskøyter (skipskavringer) og svart kaffe. På bakgrunn av en karakteristisk blåfarge, og lyssatt, kom de maritime klenodiene til sin rett: gallionsfigurer og skutemalerier,

navigasjonsinstrumenter og skipsbyggingsverktøy, rederens kontor og sjømannens skipskiste, blant mye annet.

Det var i 1965 at bygningen Vestre Strandgade 44 ble flyttet fra Kvadraturen til museumsområdet på Kongsgård, og Kristiansands Sjøfartsmuseum fulgte med. Dette museet ble stiftet i 1929, og den første utstillingen åpnet i Dronningens gate i 1937. I 1948 flyttet sjøfartsmuseet til Vestre Strandgade.¹ Med flyttingen til Kongsgård ble samlingen innlemmet i fylkesmuseet. Men gjenstandene som fulgte med det gamle sjøfartsmuseet, var registrert på kort som fremdeles oppbevares i den originale trekassen på Kristiansand museum som det nå heter.

Sjøfartsutstillingen på Kristiansand museum har nå en kronologisk oppbygning og fokuserer på sentrale temaer i Kristiansands sjøfartshistorie. Vi følger byen gjennom opp- og nedgangstider fra grunnleggelsen i 1641 til krisen i 1970-årene. Underveis fokuseres det på sentrale temaer som skipsbygging og reparasjonsvirksomhet ved byens verft, havari og forlis, skipsnavntradisjoner, kaperfart og lisensfart, navigasjonsundervisning og maritime yrker, skipsportrettmalere og frivaktsarbeider.



Gjenstand nummer 1 fra Kristiansands Sjøfartsmuseum: "Christianssands Priserets Segl fra 1807–1814" med den speilvendte innskriften DEN KONGELIGE PRISERET I CHRISTIAN SAND. På registreringskortet finnes ingen opplysninger om når eller under hvilke omstendigheter seglet kom til sjøfartsmuseet. (C1, Kristiansand museum.)
Foto: Arve Lindvig, Vest-Agder-museet.

I denne artikkelen står en fin liten samling av gjenstander fra napoleonskrigen 1807–1814 i sentrum.² I forbindelse med at 200-årsjubileet for Grunnloven skal feires i 2014, er det også grunn til å trekke frem maritime bragder og begivenheter fra den krigen som førte Norge til selvstendighet.

Christianssands Priserets Segl

Den første gjenstanden som er registrert i Kristiansands Sjøfartsmuseums samlinger, er litt av et klenodium: "Christianssands Priserets Segl fra 1807–1814". Seglet har den speilvendte innskriften DEN KONGELIGE PRISERET I CHRISTIAN SAND.

Kaperfarten har røtter tilbake til middelalderen og fikk en ny oppblomstring under napoleonskrigen.

Gjennom kaperreglementet av 14. september 1807 ga dobbeltmonarkiet Danmark-Norge lovlig hjemmel for kaperyrket. Kaperi vil si konfiskasjon av fiendtlig skip og gods, også kalt "lovlig sjørøveri". Kaperne var bevæpnede krigsfartøyer i likhet med marinens. I alt ble minst 268 kaperne utrustet i Norge under krigen. Under napoleonskrigen var kaperiet tillatt i tre perioder; fra høsten 1807 til høsten 1809, fra våren 1810 til vinteren 1813 og til slutt høsten 1813 frem til Kielfreden i januar 1814.

Priseretten var domstolen som behandlet saker som angikk kaprede skip, og hensikten var å få en dom på om skipet var lovlig konfiskert, det vil si "god prise". Selvsagt var alle skip fra Storbritannia og deres allierte regnet som fiendtlige. Men også skip

fra nøytrale land som førte fiendtlig last, det vil si last beregnet for fiendtlig havn, kunne dømmes som "god prise".

Kaperiet sorterte ikke under noen sentralmyndighet. Det var stiftenes militære øvrigheter som meddelte kaperbrev. Priserettene var imidlertid sivile domstoler. Dermed lå kaperne både faktisk, rettslig og administrativt på grensen mellom det militære og sivile området, skriver Johan N. Tønnessen i sin monumentale avhandling om kaperfart og skipsfart 1807–1814.³ Kaperfarten var konsentrert i Sør-Norge, med Kristiansand som hovedsete. Hele 66 av de 268 kjente kaperne, det vil si nærmere 25 %, var utrustet fra stiftsstadene. Kristiansand priserett behandlet ca. 70 % av alle landets prisesaker. Det var også i Sør-Norge at kaperfarten hadde størst økonomisk betydning, selv om den heller ikke der kunne oppveie tapet som blokaden og opphøret av skipsfarten og trelasthandelen hadde ført til. Mellom 80 og 90 norske kapere ble også tatt av fienden. I løpet av krigen ble kaperfarten ytterligere konsentrert i sør. Mens 43 % av kaperne ble utrustet på strekningen Lillesand–Flekkefjord i årene 1807–1809, var andelen hele 75 % i årene 1810–1812.⁴

Av sakene som norske priseretter behandlet og hvor oppbringerne var norske kapere eller Sjøetaten⁵, gjaldt bare 1/5 bevist fiendtlige skip. 4/5 var nøytrale eller påstått nøytrale skip som på en eller annen måte var kommet i strid med rettsreglene som den dansk-norske regjering hevdet var gjeldende for slike skipsfart under krig.⁶

Kampen dreide seg om å utnytte de innviklede internasjonale handelspolitiske forholdene til sin fordel. Her lå de store sjansene både for kaperne og handelsskipene. Priseretten var slagmarken hvor de juridiske og dermed økonomiske kampene ble utkjempet.

Både myndighetene og rederne ønsket hevn over fienden Storbritannia. Her lå et viktig motiv for kaperiet. De ønsket hevn over "Albions røvere" som hadde røvet størsteparten av den dansk-norske flåten høsten 1807, konfiskert alle handelsskipene som ved krigens utbrudd lå i engelske havner, og satt sjøfolkene i fengsel – i "prisonen". Mange redere startet også med kaperfart som en erstatning for tapet av trelastfarten på Storbritannia som hadde gitt eventyrlige inntekter frem til krigen. Men et viktig motiv var også utsikten til å vinne gods og gull. Mange kapere gjorde også det. Men likevel var det økonomiske tapet som krigen totalt sett påførte skipsfarten og trelasthandelen så stort at kaperfarten på ingen måte kunne kompensere for det. Tapet under krigen var langt større enn gevinsten, konkluderer Johan N. Tønnessen.⁷

Ennå lever tradisjonen og mytene om eventyrlige priser og velstand til byer og steder langs norskekysten. Men en annen side av historien er de 80–90 kaperne som led nederlag i kampen mot engelske skip, og alle sjøfolkene som kom i prisonen. Tønnessen våger å besvare det kontrafaktiske spørsmålet i avhandlingen *Kaperfart og skipsfart 1807–1814*: Hva hvis kaperfarten ikke var blitt tillatt? Slik svarer han:

*"Det synes dog ikke å kunne herske tvil om at hadde Danmark-Norges og de nøytrale makters og Englands handel og skipsfart fått drives uforstyrret av kaperier, og hadde de mange hundre dansk-norske kapere vært satt inn i kornfarten, hvortil de fleste egnet seg ypperlig, hadde Danmark-Norges uten- og innenrikspolitiske stilling vært langt sterkere, kanskje så sterk at rikene ikke var blitt sprenget fra hverandre."*⁸

Men i den vanskelige situasjonen som oppsto fra høsten 1807, var kaperfarten likevel en vitamininnsprøytning for Agders – og særlig Kristiansands – næringsliv. Det ble omsatt varer for store formuer. Arbeidsfolk fikk nok å gjøre med

lossing, lasting, vakthold og reparasjoner. Byenes handelsstand opplevde tidvis spekulasjonsfeber. Jobbetiden presset prisene i været, og innbyggere og tilreisende kunne registrere skyhøye husleier i Kristiansand.

Sjøslag

Museets samlinger inneholder flere skildringer av berømte sjøslag som dansk-norske skip var involvert i under napoleonskrigen. Både profesjonelle kunstnere og amatører produserte og produserte slike ”leilighetsbilder” eller situasjonsbilder – igjen og igjen. Det var en viktig måte å minnes store og dramatiske begivenheter i tvillingrikenes historie på.

Vi skal først ta for oss en tusjtegning der vi ser orlogsfartøyene ”Lougen” og ”Seagull” i en slagscene fra skjærgården utenfor Kristiansand i 1808, og deretter Meindert Ariens Appels (1771–1830) skildring av et sjøslag i Karibia i 1801 som involverte et annet og eldre skip ved navn ”Lougen”. Videre presenteres Niels Truslews (1762–1827) skildring av HMS ”Dictator” sitt angrep på seks dansk-norske kanonsjalupper ved Stevns Klint i Danmark i 1808. Samme år ble kaperen ”Den norsk Gut” angrepet av den engelske fregatten ”Tartar” utenfor Kristiansand. Begivenheten ble foreviget av en ukjent amatør. Slaget ved Sjællands Odde i mars 1808 var en av de virkelig store tragediene under krigen og ble gjenstand for tallrike skildringer. Her skal vi presentere fire av dem.

Brigg ”Lougen” i batalje

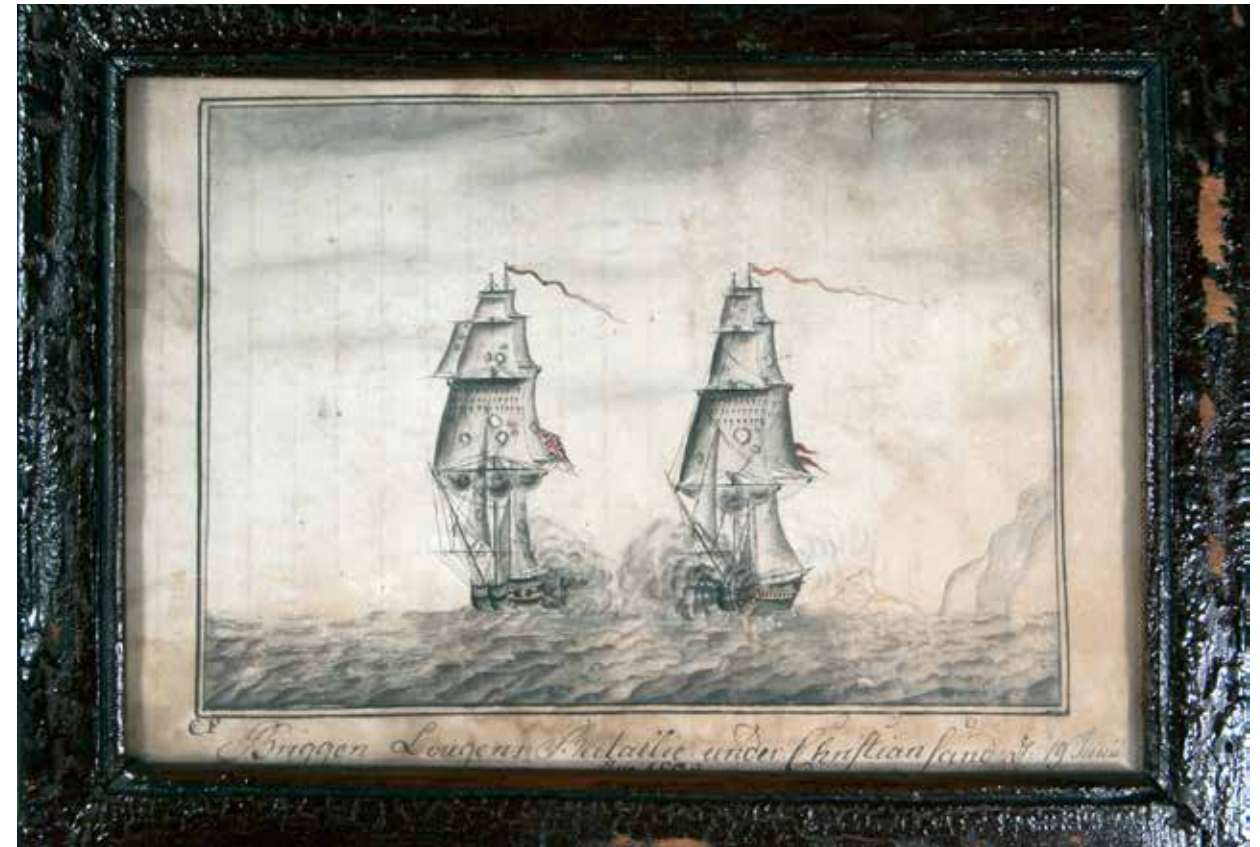
Kutterbriggen ”Lougen” ble sjøsatt i København i 1805. Skipet var utstyrt med 20 kanoner og hadde omkring hundre manns besetning. Det var ett av de få skipene som slapp unna flåteranet i København høsten 1807 da engelskmennene seilte avgårde med mesteparten av den dansk-norsk

flåten. Grunnen var at skipet på det tidspunktet oppholdt seg i Norge. 19. juni 1808 lyktes det kutteren, sammen med fire kanonbåter fra Kristiansand, å kapre den engelske orlogsbriggen ”Seagull” like vest for Flekkerøy. Kapteinløytnant Peter Frederik Wulff (1774–1842) var da sjef om bord. ”Seagull” hadde 16 kanoner og en besetning på 99 mann. I tillegg var det seks kvinner om bord.

At kvinner var med om bord på skip under napoleonskrigen, var ikke uvanlig. Dette er særlig kjent fra Storbritannia og USA. Kvinnene var som regel gift med menn om bord. De var ikke bare kapteinskoner, men kunne også være gift med båtsmannen, kanonmannen, tømmermannen, seilmakeren, bøkkeren, stueren eller proviantforvalteren. Selv om de verken mottok hyre eller deler av eventuelle prisepenger, kunne de gjøre en aktiv innsats i kamp, skriver Joan Druett i en bok om kvinner til sjøs:

”At any given moment on any wooden man-of-war, in fact, it was almost guaranteed that there would be a company of respectable matrons on board, apparently quite undismayed by the prospect of going into battle. [...] Seafaring wives [...] did not get prizes, or shares of prizes, and were not paid a salary, even though there are many records of women playing their part in battle.”⁹

Kvinner kunne også selv være påmønstret som mannskap. Enkelte kledde og oppførte seg som menn, utga seg for å være menn og klarte over lengre tid å skjule sin kvinnelige identitet. I Storbritannia ble det på 1700- og 1800-tallet publisert flere biografier, andre bøker og avisartikler om kvinnelige pirater. Noen av dem var basert på virkelige hendelser, andre på ren fantasi. Blant de mest berømte kvinnelige piratene var irske Anne Bonny som utkledd som mann mønstret på krigsskip tidlig på 1700-tallet og blant



Den innrammede tusjtegningen viser ”Briggen Lougens Batalje under Christiansand d. 19. Junii Anno 1808”. Tegningen er signert C. F., men hvem som skjuler seg bak disse initialene, er ikke kjent. Heller ikke giver eller innkomstår er kjent. (KS 82, Kristiansand museum.) Foto: Arve Lindvig, Vest-Agder-museet.

annet seilte på Vestindia. Hun skal virkelig ha eksistert. Men historiene om henne, som for første gang ble publisert i 1724, ble etter hvert kraftig utbrodert og dannet basis for utallige myter og legender. De har levd videre helt til filmene *Pirates of the Caribbean* i vår egen tid. Men nå tilbake til skjærgården utenfor Kristiansand og kampen mellom ”Lougen” og ”Seagull” i juni 1808.

Fra et utkikkspunkt på Odderøya kunne hele affæren iakttas.¹⁰ Hvert skudd kunne høres i byen, kunne lokalavisen *Bellona* meddele sine lesere i en ekstraintagelse dagen etter slaget.¹¹ Det engelske skipet var blitt oppdaget kl. 11.00. Seks timer senere begynte slaget. ”Lougen” ga fienden

”det glatte Lag ret forind”.¹² Kl. 18.00 kom de fire kanonbåtene og hjalp til, sjaluppene ”Holbeck” og ”Tordenskjold” samt jollene ”C. No. 10” og ”Thygeson No. 3”. En knapp time senere overga kaptein Cathcart seg. Av den engelske besetningen ble åtte eller ni drept og et tjuetall såret. Ytterligere én døde senere av skadene. På ”Lougen” var én drept, én hardt såret og tolv lettere såret.

”Seagull” ble buksert inn mot Kristiansand i synkeferdig tilstand og satt på grunn i Fossholmbukta. Der sank skipet. Men det ble snart hevet igjen, og etter en reparasjon, ble det innlemmet i den norske flåten. ”Seagull” gjorde deretter tjeneste under hele krigen.

Øverstkommanderende på "Lougen", den 33 år gamle kapteinløytnant Wulff, oppnådde stor anseelse i Danmark-Norge etter erobringen av "Seagull". Det ble sagt at han hadde utvist både



De to prospektene er utført av den kjente maleren Meindert Arians Appel (1771–1830). Det ene bærer innskriften: "Briggen Lougen under Captain Jessens Comdo angribes af 2de Engelske Fregatter ved St. Thomas dn 3de Mars 1801" og det andre: "Briggen Lougen under Captain Jessens Comando afslaaer 2de Engelske Fregatter ved St. Thomas dn 3de Mars 1801". De er begge signert "Tegnet af M. Appel 1828". Tidligere eiere er her kjent: Skipsfører Tobias Mollestad, Kristiansand, og senere hans sønn prost N. A. Mollestad, Oddernes. Prostens fire døtre solgte dem til Kristiansands Sjøfartsmuseum i 1964. (VAF 2764 og VAF 2765, Kristiansand museum.)

Foto: Arve Lindvig, Vest-Agder-museet.

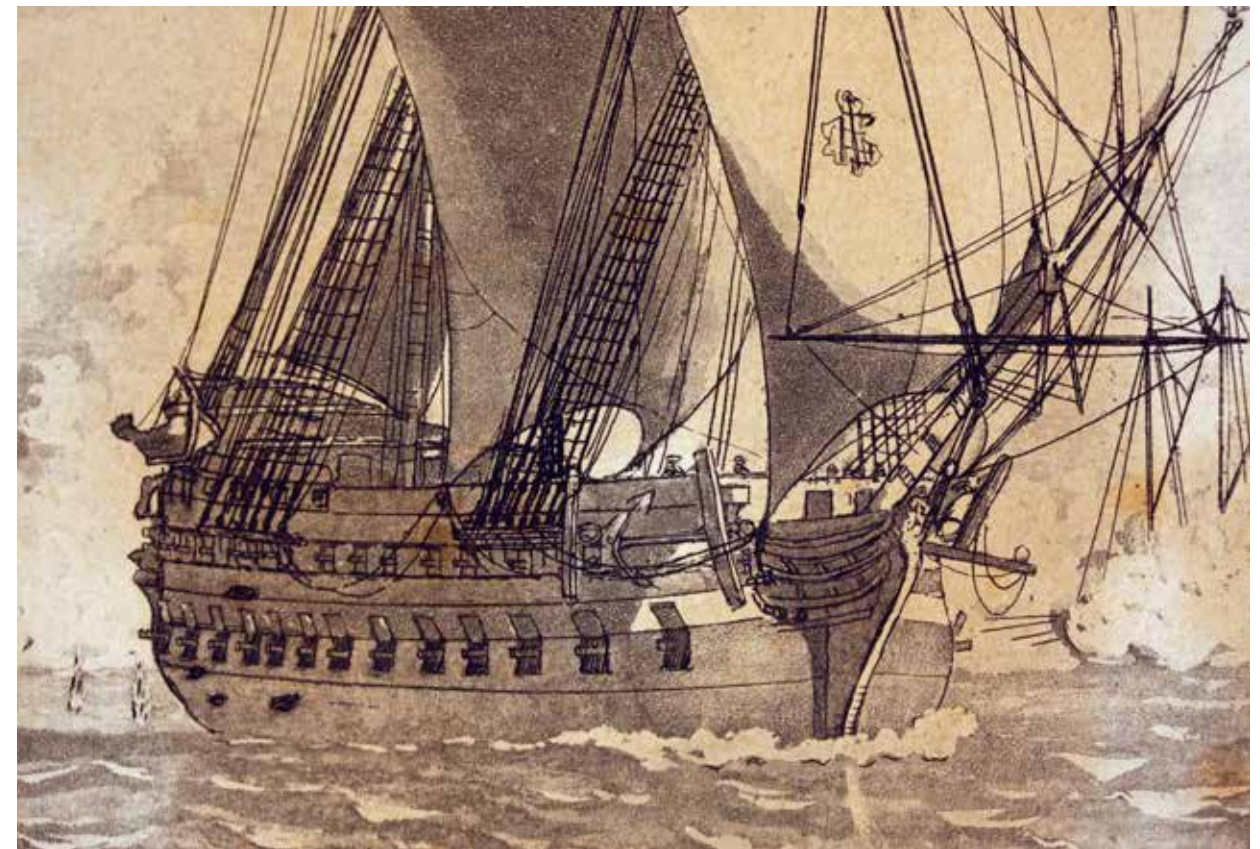
mot og stor dyktighet som manøvrerist.¹³ En seier som denne var hardt tiltrengt – og verd å forevige. Men engelskmennene var likevel fullstendig overlegne til sjøs. Tapene var langt flere enn seirene.

Maleren Appels skildring av et sjøslag i Karibia

To innrammede bilder i sjøfartsmuseets samling viser sjøslag som involverte et annet og eldre skip ved navn "Lougen". De er malt av Meindert Arians Appel.

Den eldre "Lougen" var en brigg som hadde 18 kanoner og var blitt sjøsatt i København i 1791. Skipet var en del av den dansk-norske marinen og ble satt inn i tjeneste i Karibia og Middelhavet for å beskytte dansk-norske handelsskip mot pirater. I mars 1801, kort tid etter slaget på Københavns red,¹⁴ kjempet "Lougen" ved den danske koloniøya St. Thomas. Motstanderne var to britiske skip, kaperen "Experiment" og krigsskipet HMS "Arab" med 22 kanoner.¹⁵ Skipet var da under kaptein Carl Wilhelm Jessens (1764–1823) kommando. Dette slaget er skildret på Appels to prospekter. På det ene bildet angripes "Lougen" av de to engelske skipene, og på det neste "afslaaer" den dem. Kaptein Jessen ble høyt dekorert for denne heltemodige innsatsen. Men da britene kort tid etter invaderte de danske vestindiske øyene, ble "Lougen" en del av krigsbyttet. Da freden ble gjenopprettet et år senere, ble skipet levert tilbake til danskene. Det ble hugget opp i 1802.

Prospektene er altså malt av Meindert Arians Appel og er to av flere Appel-prospekter i Kristiansand museums eie. Appel var født i Harlingen i Friesland i Nederland i 1771. På begynnelsen av 1790-tallet kom han som matros til Kristiansand og løste borgerbrev som maler og glassmester i 1798. Han malte en rekke prospekter, teatermalerier og skutemalerier. Han var fast teatermaler ved Kristiansands teater og malte også dekorasjoner for teateret i Arendal. Det han kanskje er mest kjent for, er *Prospect af Christiansands*



"Capt. Lieutenant J. J. Suensen med 6 Canon=Chalouper under sin Commando, angribes af det engelske Linie-Skib Dictator, armeret med 68 Canoner, den 26. Junii 1808 om Morgenen Kl 3 ½, under Stevensklint, paa sin Cours fra Kjøge, og efter en levende Canonade i 65 Minuter – hvorved en Canon-Chaloupe faaer et Grundskud og landsetter – ikke allene tvinger Orlogsmanden til Flugt, men endog forfølger ham med idelige Skud agter ind en halv Miil til Søes." Signert N. Truslew. Utsnitt av fargetrykk som ble kjøpt av Th. Rasmussen for kr 10 i 1910. Mer vites ikke om denne gjenstandens proveniens. (KS 65, Kristiansand museum)
Foto: Arve Lindvig, Vest-Agder-museet.

Westre Side og Dampskibet Constitutionen, malt i 1828. Det var samme året som han malte sjøslaget ved St. Thomas. Appel døde i Kristiansand to år senere, 59 år gammel.¹⁶

HMS "Dictator" angriper dansk-norske kanonsjalupper ved Stevns Klint

Et fargetrykk i ramme framstiller i følge registreringskortet seks små og ett stort orlogsfartøy i kamp. Det sentrale skipet i bildet er HMS "Dictator" som ble sjøsatt fra verftet i Limehouse, England, i 1783. Skipet tilhørte

Royal Navy og krysset mye i Skagerrak under napoleonskrigen. Det var involvert i flere trefninger. Her er avbildet en episode hvor seks dansk-norske kanonsjalupper angripes ved Stevns Klint like sør for København. Men i følge teksten klarte sjaluppene å tvinge det engelske orlogsskipet på flukt. Like bra gikk det ikke noen år senere i det berømte slaget ved Lyngør. 7. juli 1812 møtte den dansk-norske fregatten "Najaden" sammen med briggene "Kiel", "Lolland" og "Samsø" sin overmakt i samme "Dictator".

Bildet er signert N. Truslew. Bak denne signaturen skjuler det seg en dansk kobberstikker, Niels Truslew, som vokste opp som skutehandlersønn i Løkken på Jylland. Fra 1780-årene var han kontorist i København. Men han *"vedblev dog som amatør at dyrke sine kunstneriske interesser"*, heter det i en biografisk opptegnelse. *"T. stod ikke i forreste række som kunstner"*, heter det videre, *"men som kobberstikker må han siges at have været en af sin generations bedste"*.¹⁷ Hans hovedinnsats som kunstner er knyttet til skildringene av begivenhetene rundt Københavns bombardement i 1801 og en rekke maritime scener, blant annet knyttet til napoleonskrigen 1807–1814.

Kaperen "Den norske Gut" i kamp med fregatten "Tartar"

Høsten 1808 var det duket for et nytt oppgjør mellom engelske og norske skip like utenfor Kristiansand. Men denne gangen sto ikke lykken den kjekke bi, slik som da *"Lougen"* overmannet *"Seagull"*.

En massiv propaganda ble iverksatt ved starten av krigen for å få bygget og utrustet så mange kapere som mulig og satt dem inn i kampen mot fienden, Storbritannia. Utover høsten 1807, faktisk før kaperreglementet av 14. september ga lovlig hjemmel for kaperyrket, var man i full gang med å utruste kapere i Kristiansand. Kronprins Frederik, fra mars 1808 kong Frederik 6., var ivrig tilhenger av kaperiet. Det hadde altså tilslutning fra høyeste hold.

Det innrammede bildet viser "CAPEREN DEN NORSKE GUT AF CHRISTIANSAND TAGEN AF DEN ENGELSKE FREGAT TARTAR Den 31. October 1808". Tegningen kom til Kristiansands Sjøfartsmuseum i 1952 som en gave fra generalkonsul Gunnar E. Due. På baksiden har (antakelig) giver skrevet: "Kopi efter originalen tegnet af en mand som var med på kutteren. Originalen beror hos en fru Hørman (?) i Lillesand." Hvor denne originalen eventuelt nå befinner seg, er ikke kjent. (KS 227, Kristiansand museum.)
Foto: Arve Lindvig, Vest-Agder-museet.



Men først og fremst var det stiftamtmennene som ledet agitasjonen for å få kaperfarten i gang. Og den ivrigste av dem alle, uten sammenlikning, var stiftamtmann Nicolai Emanuel de Thygeson. Ikke bare oppfordret han rederne til å utruste kapere. Han ble selv en av landets største kaperredere – og en av de heldigste. Johan N. Tønnessen skriver i sin bok om kaperfart og skipsfart 1807–1814 at *”Thygeson var virkelig besjelet av kaperånd”*. Det samme skriver han om en annen av Kristiansands store kaperredere, Niels Moe.¹⁸

Niels Moe var en stor og dristig spekulant. Ved krigsutbruddet mistet han nesten alle sine skip og nesten hele sin formue. Men det han hadde igjen, satte han inn i kaperiet. Han var en av dem som tjente store penger på denne næringen. I alt utrustet han sju kapere og hadde parter i flere andre. Han mistet tre av kaperne.

Våren 1808 hadde Niels Moe fire skip under utrustning. Om høsten kunne han stolt meddele avisen *Bellonas* lesere at hans kaper, krigskutteren *”Den norske Gut”*, var løpt av stabelen 16. august. Skipet var på 15 kommerselester og hadde 54 manns besetning da det seilte ut på tokt fra Kristiansand 1. november. Men ikke mange dagene etter ble det tatt av et fiendtlig skip. *Bellona* skrev 21. november at kaperen *”maae desværre! nu anmeldes i vore Fienders Hænder”*.¹⁹

Da Sverige kom med i krigen på engelsk side fra 14. mars 1808, ble farten over Skagerrak ytterligere forhindret. Enkelte *”men of war”* – engelske kapere – var beryktede, blant annet besetningen på fregatten *”Tartar”*. Og skipet som hadde overmannet *”Den norske Gut”*, var nettopp *”Tartar”*.

Styrmann og nestkommanderende på *”Den norske Gut”*, Ole Tiomsaas, kunne fortelle *Bellonas*

lesere hvordan det var gått til: Skipet hadde kort tid etter avreise fått en engelsk fregatt i sikte. De hadde derfor lagt seg til ankers ved Flekkerøy utenfor Kristiansand natten over. Neste dag seilte de videre. Klokken to om ettermiddagen 3. november ble de oppmerksomme på fire seilere som kom vestfra. De begynte å jakte på dem. Men etter en halvtime så de plutselig at den ene var en engelsk fregatt. Den la kursen mot dem. Jakten foregikk helt til klokken halv sju om kvelden. De befant seg da omkring en mil av land like vest for Kristiansand.

Engelskmennene fyrte løs, *”ej allene med Skraae, men og med Musketter”*.²⁰ Skuddene gikk gjennom seilene. De fant det da umulig å *”resistere eller echapere”*, verken motstand eller flukt var mulig. De overga seg. Det viste seg at *”Tartar”* hadde 42 kanoner. Kaptein Joseph Backer beordret hele den norske besetningen, bortsett fra to mann, om bord i *”Tartar”*, mens 20 mann fra *”Tartar”* ble satt om bord på *”Den norske Gut”*. Samme kveld ble de ekspedert til Leith i Skottland. *”Tartar”* fortsatte å krysse utenfor norskekysten og kapret også to andre skip. Det ene var en koff, *”De jonge Meinhart”*, på vei fra Husum til Kristiania med korn. Også den ble ekspedert til Leith. Det andre skipet var fra Arendal og kom fra Ringkøbing på vestkysten av Jylland med korn. Arendalsskipet ble frigitt og kunne seile til Kristiansand og senere til Arendal. Om bord var Ole Tiomsaas som dermed etter kort tid kunne fortelle om de dramatiske hendelsene som hadde foregått like utenfor Kristiansand. Han fortalte at det vrimlet av engelske kryssere mellom Norge og Danmark og at flere kornskuter som var på vei fra Jylland til Norge, var blitt tatt. Niels Moe tok tapet av *”Den norske Gut”* med fatning. En tid etter skrev han i et brev at *”en norsk Tøs”* var gått av stabelen for å hevne gutten – om mulig. Og hevn fikk han.²¹

Linjeskipet **”Prinds Christian Frederik”** og slaget ved Sjællands Odde

Kristiansand museum har flere skildringer av det berømte slaget ved Sjællands Odde i det sydlige Kattegat 22. mars 1808 der det dansk-norske linjeskipet *”Prinds Christian Frederik”* led nederlag. De er utført av flere kunstnere – både profesjonelle og amatører. En av dem kan også være en øyenvitneskildring.

”Prinds Christian Frederik” spilte en viktig rolle allerede ved krigens utbrudd. Ved flåteranet i København i september 1807 – hendelsen som førte Danmark-Norge inn i krigen i allianse med Frankrike mot England – ranet engelskmennene den dansk-norske flåten. Men tre skip unngikk å bli tatt. Ett av dem var linjeskipet *”Prinds Christian Frederik”* som befant seg i Kristiansand disse høstdagene. De to andre var den allerede omtalte briggen *”Lougen”* og linjeskipet *”Louisa*

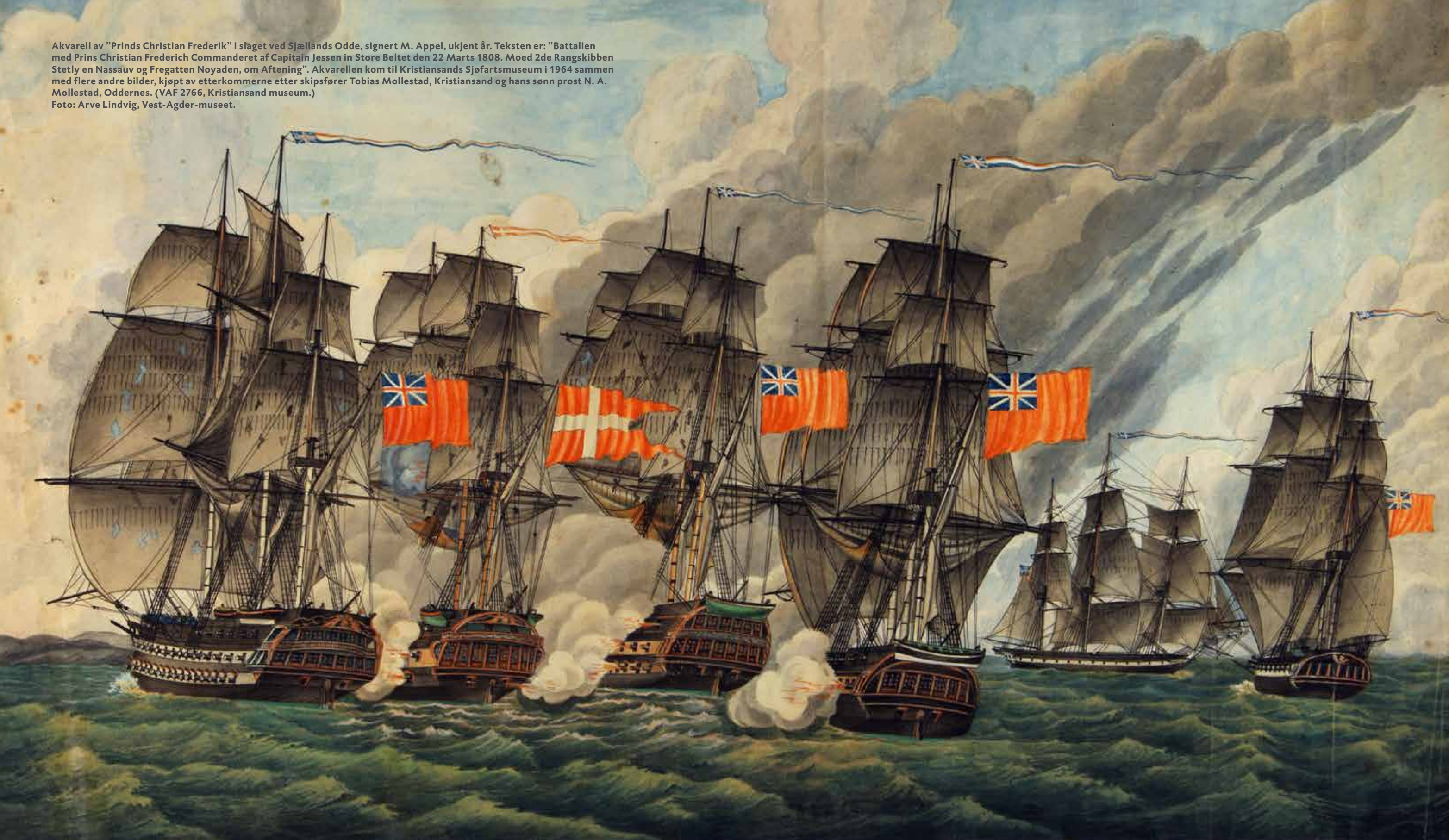
Augusta”. 3. september, altså dagen etter at bombarderingen av København hadde startet, seilte kaptein Stopford med tre engelske krigsskip mot agderkysten. Formålet var å erobre *”Prinds Christian Frederik”*. 11. september ankret skipene opp på Flekkerøy havn. Men etter et par uker med trusler og fiendtlige angrep forlot engelskmennene Kristiansand med uforrettet sak.

”Prinds Christian Frederik” seilte senere på ekspedisjon i Østersjøen sammen med *”Lougen”*. 29. februar 1808 var skipet tilbake i Kristiansand. Det var da mye sykdom om bord, en ondartet tyfus som ble kalt skipsfeber. Da skipet etter noen dager forlot byen i retning Helsingør, var nesten hele mannskapet norsk. I Helsingør måtte 1/3 av mannskapet skiftes ut på grunn av epidemien. De som da kom om bord, var for det meste ikke sjøvante. Mange hadde aldri sett en kanon. Overkirurgen, Martini fra Schwaben, forsto ikke dansk.



”Prinds Christian Frederik” (nummer tre fra venstre) under dobbelt ild i slaget ved Sjællands Odde. Under skildringen står: *”Orlog Skibet Prinds Christian Frederik i Slag med 2de Engelske Linie Skibe i Store Belt den 22. Marts 1808. Tegnet af J. Jacobsen i April 1857.”* Gouachen kom til Kristiansands Sjøfartsmuseum i 1952 som en gave fra generalkonsul Gunnar E. Due. (KS 228, Kristiansand museum.)

Akvarell av "Prinds Christian Frederik" i slaget ved Sjællands Odde, signert M. Appel, ukjent år. Teksten er: "Battalien med Prins Christian Frederich Commanderet af Capitain Jessen in Store Beltet den 22 Marts 1808. Moed 2de Rangskibben Stetly en Nassau og Fregatten Noyaden, om Aftening". Akvarellen kom til Kristiansands Sjøfartsmuseum i 1964 sammen med flere andre bilder, kjøpt av etterkommerne etter skipsfører Tobias Mollestad, Kristiansand og hans sønn prost N. A. Mollestad, Oddernes. (VAF 2766, Kristiansand museum.)
Foto: Arve Lindvig, Vest-Agder-museet.



21. mars lettet *"Prinds Christian Frederik"* anker og seilte mot Storebælt på jakt etter en engelsk fregatt som truet forbindelsen mellom Fyn og Sjælland. Det var fremdeles mange syke om bord. Snart viste det seg at det ikke var ett fiendtlig skip, men fem: de to linjeskipene *"Nassau"* og *"Stately"* fulgt av fregatten *"Quebec"* og briggene *"Lynx"* og *"Falcon"*. Dagen etter, 22. mars, sto slaget ved Sjællands Odde. Mot kveld, etter nær tre timers kamp, var *"Prinds Christian Frederik"* så ødelagt at øverstkommanderende, kaptein Jessen, besluttet å seile skipet på grunn. Den engelske seierherren stakk skipet i brann etter at forsøk på å trekke det av grunnen hadde mislykkes.²²

Kaptein og øverstkommanderende på *"Prinds Christian Frederik"*, Carl Wilhelm Jessen, er tidligere nevnt som øverstkommanderende på den eldre *"Lougen"* som deltok i et sjøslag i Karibia i 1801. Allerede i 1776, som 12-åring, var han blitt sjøkadett, og gjorde en rask og bemerkelsesverdig karriere i dansk-norsk og siden dansk tjeneste. I 1807 ble han kaptein på *"Prinds Christian Frederik"*. Han ble såret i slaget ved Sjællands Odde og ble ført til Gøteborg der han ble utvekslet med britiske krigsfanger. Etter at han forlot marinen som kontreadmiral i 1822, ble han guvernør på den danske øya St. Thomas i Vestindia.²³



Denne fargelagte tegningen er utført av en amatør, og viser sjøslaget mellom orlogsskipet *"Prinds Christian Frederik"* og engelske fartøyer. Det har innskriften: "Orlogs Skibet Prinds Christian Friderich i Trefning med 2de Engelske 64 Canon Skibe Navnlig Stetlie og Nassouw samt Fregatten Qwebek i Store Belt dend 22 Martz 1808." På baksiden har giveren, generalkonsul Gunnar E. Due, skrevet: "Skal være malet af en Farfar til kapt. G. Selmer Pedersen Lillesand som var med P. C. F. og .. sad i Prisonen. Due." Den som utførte tegningen, kan ha vært Carl Andreas Andersen fra Åkerøya ved Lillesand, som var matros på *"Prinds Christian Frederik"* og kom i engelsk fangenskap, i prisonen. Men det vites ikke sikkert siden tegningen er usignert. I så tilfelle er dette en øyenvitneskildring av de dramatiske hendelsene. Tegningen kom til Kristiansands sjøfartsmuseum i 1952. (KS 229, Kristiansand museum.) Foto: Arve Lindvig, Vest-Agder-museet.



"Prinds Christian Frederik" i slaget ved Sjællands Odde er her tegnet av Niels Sivertsen Avenstrup i 1811 (men årstallet er usikkert, da det er tilføyd senere, og papiret har vannmerke med årstallet 1825). Teksten er: "Forestilling av Slaget mellem tre Engelske linie Skiber og to Fregatter i mod det Danske Orlogs Skib Prinds Christian Frederich i Aaret 1808." Bildet var en testamentarisk gave i 1979 til Kristiansands Sjøfartsmuseum fra malerens etterkommer, Nielsine Nielsen (født Avenstrup). (KS 379, Kristiansand museum.) Foto: Arve Lindvig, Vest-Agder-museet.

I slaget ved Sjællands Odde hadde *"Prinds Christian Frederik"* et samlet mannskap på 575 personer. Av disse var 381 norske, og av disse var nær 350 bosatt på strekningen mellom Egersund og Kragerø. Samtlige offiserer og kadetter var fra København. 46 norske og 17 danske falt i kampen. Noen døde senere av skader de pådro seg, slik at tapet av mannskap i alt var på rundt 70. En del av de overlevende ble utvekslet med britiske krigsfanger, og noen klarte å rømme. 371 av mannskapet ble transportert via Gøteborg til England. Der ble de fleste plassert på prisonskipet *"Bahama"* i Chatham. For mange hjemme i Danmark og Norge betydde det ikke bare sorg og tap, men også økonomisk katastrofe. På Agder tok stiftamtmann Nicolai Emanuel de Thygeson initiativ til en innsamlingsaksjon for *"Enker og Faderløse samt Qvæstede"*. Thygeson skrev til sine medborgere i april 1808:

*"Kiæmperne fra store Belts 23. Marts [skal] mindes evig og altid! [...] saa lad det vorde os dobbelt Pligt, saavidt mueligt, at aftørre de mange-mange Taarer, som i dette Nu atter væde Enkers og Faderløses Kinder."*²⁴

Mange ga bidrag. Kjempene fra Storebælt var blitt helter.

Kristiansandsavisen *Bellona* var rask til å bringe meddelelser fra slaget. 15. juni 1808 ble den offisielle listen over falne trykt sammen med en detaljert rapport.

Navigasjonsundervisning

I sjøfartsmuseets samlinger er to håndskrevne navigasjonsbøker, det vil si lærebøker i styrmannskunsten. De er utført av brødrene Jacob og Ole Swendsen Fladen og påbegynt i juni 1811. De to gikk på navigasjonsskole hos styrmann Herman K. Beck i Kristiansand. Bakerst i boken til Ole står en redegjørelse for hva boken inneholder:

*”Efterretning Om de mest Fornødne Stykker i Kaart Pasningen, samt nogle smaae Anmerkninger Til brug for den som indformeres i Navigationen Forfattet af Hans Pedersen Christiansand, Trykt 1803.”*²⁵

Den trykte læreboken som de hadde skrevet av, var *Den forbedrede Tidregning*. Forfatteren – eller kanskje mer presist oversetteren – var navigasjonslærer Hans Pedersen. Boken var nemlig i stor grad basert på oversettelser av engelske og hollandske lærebøker. Den var blitt utgitt i Kristiansand i 1788.

På slutten av 1700-tallet og begynnelsen av 1800-tallet var det flere tilbud om navigasjonsundervisning i Kristiansand. Men de private skolene hadde liten kontinuitet, og de ble ofte innstilt etter kort tid. Privatskoler var også det vanlige videre ut over 1800-tallet. Ofte ga seilskuteskipperne undervisning mens skutene deres lå i vinteropplag. Om våren seilte både lærer og elever til sjøs igjen på byens skip.

Etter at navigasjonsundervisningen på en privat skole var fullført, var det tid for offentlig eksaminasjon. I 1812 fikk sønegutten Hans M. Aanonsen sitt eksamensbevis i Grimstad. Det var undertegnet av eksaminator Jacob Holst som også var navigasjonsinformator. Det vil si at han drev sjømannsskole i Grimstad. Eksamensbeviset viser hvilke kunnskaper en sjømann måtte besitte på begynnelsen av 1800-tallet.

I februar 1771 var Peter Johanisen Holst blitt beskikket til navigasjonsinformator og eksaminator i Arendal og Nedenes. Våren 1791 søkte sønnen, Jacob Torgrim Holst, om å bli hjelpelærer for sin 85 år gamle far på grunn av hans høye alder. I juli samme år overtok han skolen etter faren. Jacob Holst bodde i Grimstad og ser ut til å ha blitt boende der også etter at han overtok skolen i Arendal. Han seilte til sjøs ved siden av skoledriften slik som vanlig var. I september 1799 søkte Lars Nielsen Røer om å bli navigasjonsinformator og eksaminator ved siden av Jacob Holst. Søknaden ble innvilget. Denne skolen ble drevet på Vågsnes i Tromøysund.

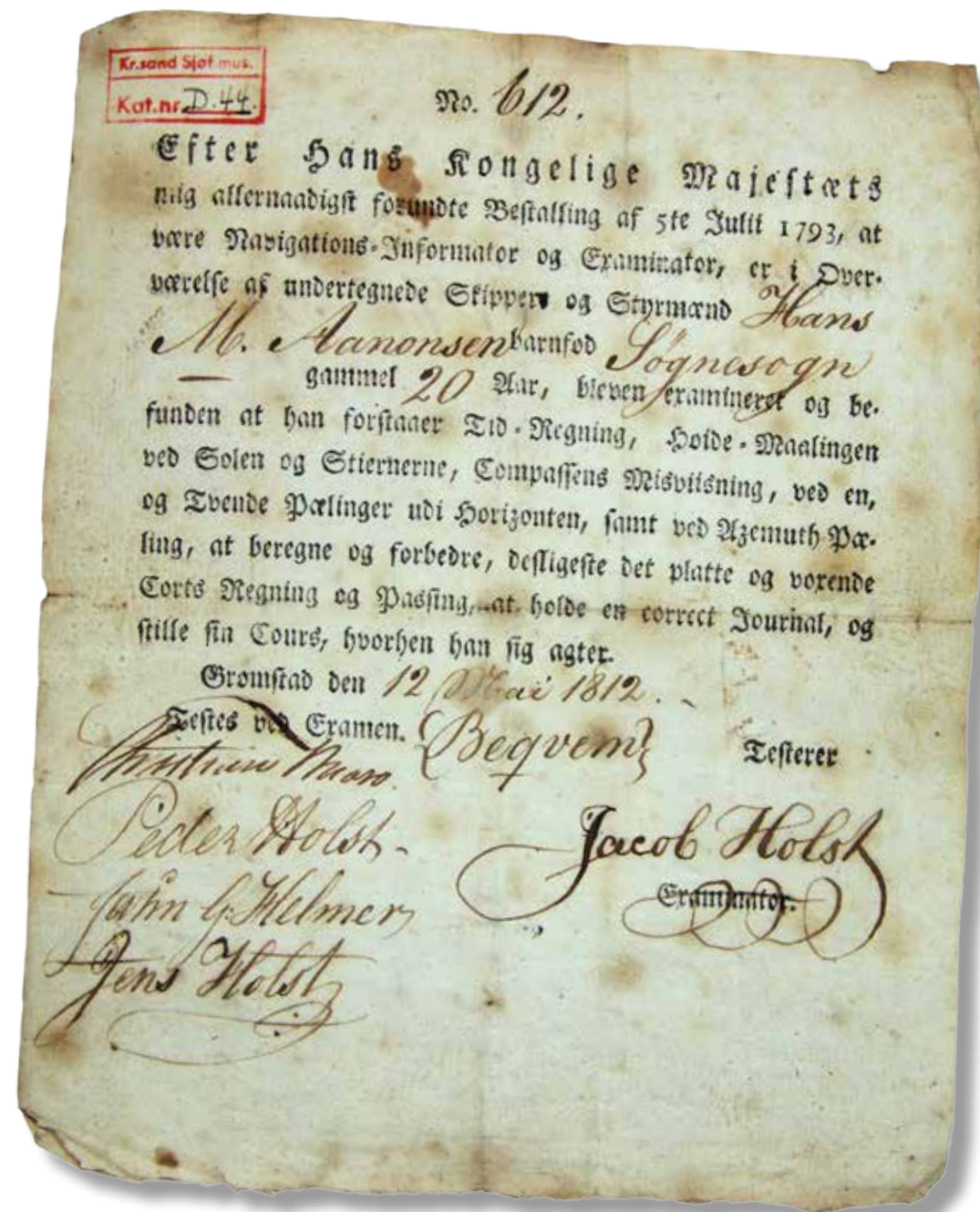
I begynnelsen av 1815 var det bare to konstituerte eksaminatorer i Norge, én i Kristiania i tillegg til Jacob Holst i Grimstad. Sistnevnte ble i februar samme år overflyttet til Kristiansand. Men navigasjonsundervisningen har røtter lengre tilbake i det dansk-norske dobbeltmonarkiet.

Det første kjennskap til navigasjonsundervisningen i Norge skriver seg fra 1600-tallet. Fra slutten av århundret og ut over 1700-tallet økte den i omfang. Men selv da var Bergen den eneste byen som hadde kontinuerlig undervisning. I andre byer var den sporadisk. Skolene var både private og offentlige.

Allerede i 1666, 25 år etter Kristiansands grunnleggelse, ble den første sjømannsskolen etablert i byen. Det var en *Søskole for Regning, Skrivning og Søkunst*.²⁶ Dette er sannsynligvis Norges eldste sjømannsskole. Etter kort tid ble skolen, som vi vet lite om, trolig nedlagt. Undervisningen ble flyttet til Stavanger, men etter en tid ble den innstilt der også.



Tittelbladet i den håndskrevne navigasjonsboken til Jacob Swendsen Fladen. Her står: "Navigations Bog udregnet, indzifret og sammenskrevet af mig Jacob Swendsen Fladen ved Styrmann Herman K. Beck begyndt den 20de Junii 1811." Nederst på siden står med en annen håndskrift: "Aar 1886, 5te Marts døde vor Fader Jacob Swendsen Fladen 90 Aar og 5 Mdr gammel. Han var født d. 15de Sept 1795 paa Lund i Oddernæs Sogn. Jens Jacobsen." (KS 106, Kristiansand museum.) Foto: Arve Lindvig, Vest-Agder-museet.



Hans M. Aanonsens eksamenspapir undertegnet av eksaminator Jacob Holst i Grimstad fra 1812 har denne teksten: "Efter Hans Kongelige Majestæts mig allernaadigst forundte Bestalling af 5te Julii 1793 at være Navigations=Informator og Examinator er i Over=værelse af undertegnede Skippere og Styrmand Hans M Aanonsen barnefødt Søgnesogn – gammel 20 Aar, bleven examineret og befunden at han forstaaer Tid=Regning, Høide=Maalingen ved Solen og Stierne, Compassens Misviisning, ved en, og Tvende Pælinger udi Horizonten, samt ved Azemuth=Pæling at beregne og forbedre, desligeste det platte og voxende Corts Regning og Passing, at holde en correct Journal, og stille sin Cours, hvorhen han sig agter." Eksamensbeviset er undertegnet "Examinator Jacob Holst, Grømstad den 12 Mai 1812". (KS 104, Kristiansand museum.) Foto: Arve Lindvig, Vest-Agder-museet.

I årene 1761–1763 var to private navigasjonsskoler (det vil si sjømannsskoler) i virksomhet i Kristiansand. I avisene på slutten av 1700-tallet fantes regelmessig annonser som fortalte at skippere og styrmenn ga "Information" i vintermånedene mens skutene lå i opplag og de selv og sjøfolkene var hjemme. I *Christianssandske Uge-Blade*, som utkom fra 1780 til 1790, sto denne annonsen:

*"Da en bekjendt og god Navigateur sig her i Byen opholder for at informere i Navigationen, tilkjendegives de som sig hos denne vil lade sig heri informere, at han adresserer sig til Sr. Rostrup her i Byen, hvor vedkommende bliver underrettet om Personens Logie og videre."*²⁷

Den mest brukte læreboken i navigasjon i Norge fra slutten av 1700-tallet var skrevet av professor C. C. Lous i København:

Styrmands-Kunst eller saa kaldet Skat-Kammer, indeholdende en tydelig og med mange Exempler oplyst Underviisning om, hva en Styrmand nødvendigst bør forstaae, til Brug og Øvelse for de Lærende indrettet.

Et par av de trykte lærebøkene som ble brukt på Agder ved slutten av 1700-tallet og begynnelsen av 1800-tallet, var Hans Jochim Schrams *Den Opløste Styrmands Kunst* og Peder Horrebows *Danske Skatkamer*. (VAF 7791 og 7792, Kristiansand museum.) Foto: Arve Lindvig, Vest-Agder-museet.

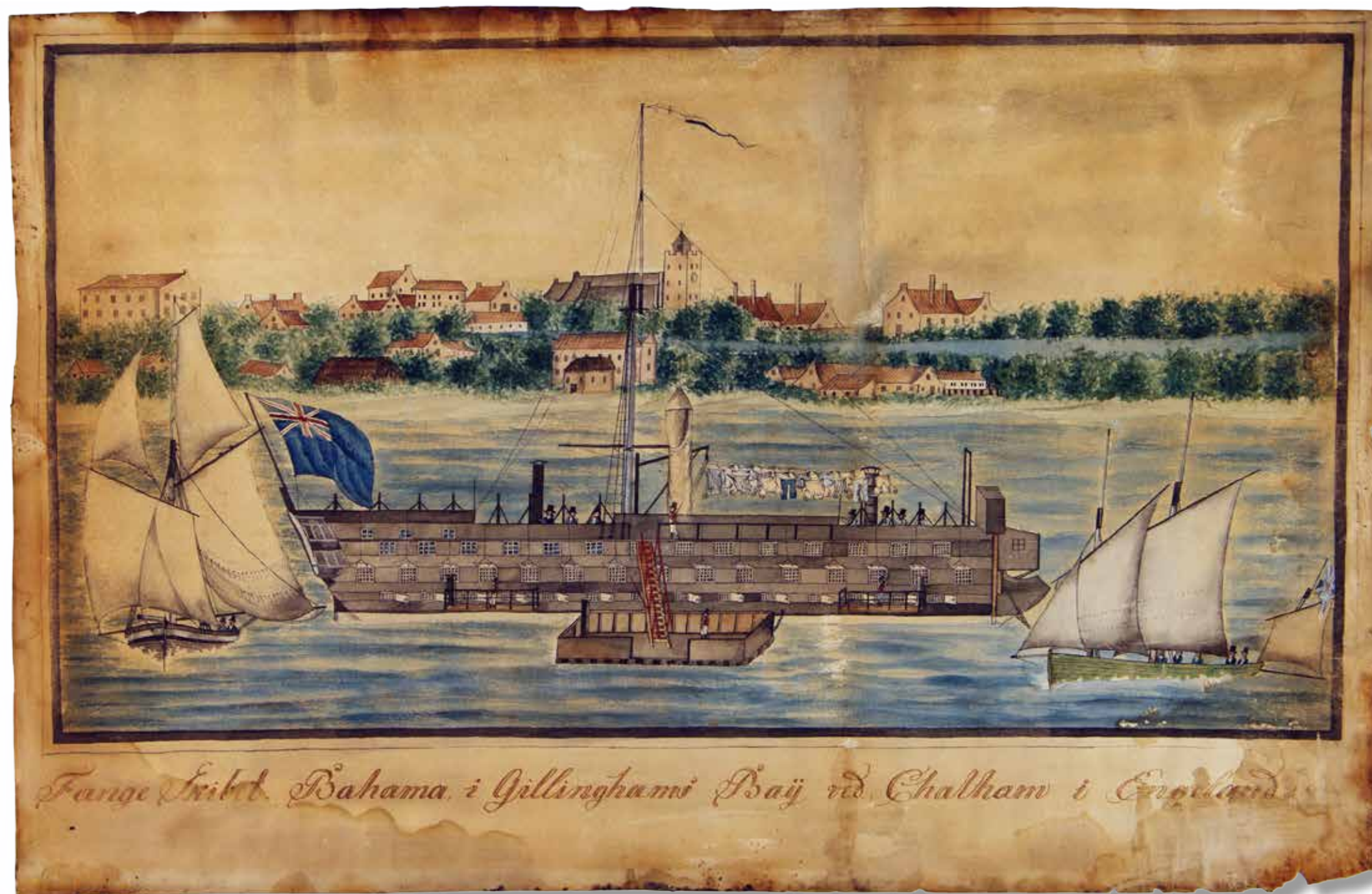
Boken utkom første gang i 1781 og siden i mange nye opplag. Men som teksten i Ole og Jacob Swendsen Fladens håndskrevne bøker viser, ble også norske lærebøker benyttet. I tillegg var engelske og hollandske lærebøker i bruk. I Kristiansands Sjøfartsmuseums samlinger er flere trykte lærebøker i navigasjon, både norske og utenlandske. Både trykte og håndskrevne bøker er gitt til museet av Christianssands Sjømandsforening.

Lærebokmangelen var stor. Derfor var det vanlig at elevene skrev av bøkene mens undervisningen foregikk. Ofte ble bøkene dekorert med skuter under fulle seil og kompassroser. Drømmen om å komme til sjøs ble holdt levende. Professor i astronomi Jens Fredrik Wilhelm Schroeter (1857–1927) beskrev de håndskrevne lærebøkene slik:

*"Mange [er] kaligrafisk betragtet, rene pragtverker, framstillingen derimot lar meget tilbake at ønske. Knudrethet i sproget, ukorrektethet i stilen og unødige uttværen av stoffet er karakteristiske træk for disse haandskrevne navigationsbøker."*²⁸

Kvaliteten på de håndskrevne bøkene fra Agder er varierende. Noen er ufullstendige avskrifter, mens andre ser ut til å være nøyaktig skrevet av og med tekst nær opp til originalen. Schroeters kritikk kan derfor ikke ramme alle bøkene.





Å dømme etter det relativt store antall håndskrevne navigasjonsbøker og eksamensattester som er bevart fra slutten av 1700-tallet og begynnelsen av 1800-tallet fra Agder, ble navigasjonsundervisning mer og mer vanlig på denne tiden. Et alternativ til lokale skoler var å ta utdanning i utlandet. Det var det flere sjøfolk som gjorde.

Under krigen 1807–1814 ble omkring 5000 norske sjøfolk tatt til fange av engelskmennene og sendt i "prisonen". Omkring 2000 av disse var fra Agder. De utgjorde 5–10 % av den voksne mannlige kystbefolkningen, og de fleste var unge sjøfolk. De kunne som regel lese og skrive, men hadde ikke særlig utdanning. For å få tiden til å gå og bruke tiden til noe nyttig, ble navigasjonsskoler etablert. De ble opprettet på fangeskipene i de sørengelske byene Chatham, Plymouth og Portsmouth, i fengsler på land og blant dem som sonet "på parol" (i frihet mot løfte om ikke å rømme). Særlig mange norske og danske sjøfolk satt på fangeskipet "Bahama" i Chatham. Lærebøker og hjelpemidler ble kjøpt inn ved hjelp av innsamlede midler fra Danmark-Norge samt det dansk-norske miljøet i London. Elevene skrev av de trykte bøkene etter som undervisningen skred fram. Hundrevis fikk undervisning, og mange avla navigasjonseksamen. Bare én enkelt lærer, Svend Torstensen, underviste 200 prisonfanger på fangeskipet "Bahama" i Chatham. Av de som avla navigasjonseksamen i prisonen, var det flere som startet navigasjonsskoler etter hjemkomsten til Norge.²⁹

Carl Andreas Andersen fra Åkerøya ved Lillesand var matros på det dansk-norske linjeskipet "Prinds Christian Frederik", som ble nedkjempet av engelskmennene i slaget ved Sjællands Odde 22. mars 1808. Han kom i engelsk fangenskap. Det kan ha vært ham som mot slutten av – eller like etter – sin tid som prisonfange tegnet skipet han selv satt innesperret på i Chatham ved utløpet av Themsen: "Bahama". Gouachen har teksten "Fange Skibet Bahama, i Gillingham's Bay ved Chatham i England 1811". Den ble gitt til Kristiansands Sjøfartsmuseum av generalkonsul Gunnar E. Due i 1952. Samme person som tegnet "Bahama", skildret også slaget ved Sjællands Odde. (KS 111, Kristiansand museum.) Foto: Arve Lindvig, Vest-Agder-museet.

Religionsundervisning i prisonen

Den vanskelige situasjonen for prisonfangene – nød, sykdom, savn og uvisshet – skapte en religiøs lengsel. Flere religiøse samfunn startet aktiviteter blant prisonfangene: den anglikanske kirke, katolikker, metodister og kvekere. Men ikke bare britiske menigheter og kristne organisasjoner var aktive blant prisonfangene. Den dansk-norske territorialkirke hadde også sine representanter blant landsmenn som satt i fangenskap.³⁰

Nordmannen Ulrik Frederik Rosing som var prest i den dansk-norske kirken i London, står her i en særstilling. Så snart han fikk rede på at det var dansker og nordmenn ombord på fangeskipene i Chatham, søkte han om – og fikk – tillatelse til å besøke sine landsmenn. Han besøkte spesielt prisonskipene i Chatham. Men han reiste også til andre byer hvor det var norske og danske fanger.

En viktig del av Rosings arbeid besto av rent praktisk assistanse. Han formidlet brev mellom fangene og familien hjemme. Søknader om frigivelse ble sendt. Og han lyktes også i å få utvekslet et stort antall dansk-norske fanger med engelske. Fangenes materielle kår ble bedret gjennom utdeling av såpe, kammer, sko og annet. Rosing oppfordret dem til nyttig arbeid og skolegang. Men han arbeidet også aktivt for å spre det kristne budskapet blant fangene.

Det var stor mangel på bibler på fangeskipene. Høsten 1808 sendte Rosing et brev til *British and Foreign Bible Society*. Organisasjonen arbeidet for Bibelens utbredelse blant fattige både i utlandet og hjemme. Han ba den trykke opp bibler på dansk til utdeling blant de norske og danske prisonfangene.

Svaret kom bare få dager etter at brevet var sendt. Komiteen besluttet å trykke 5000 eksemplarer av Det nye testamente på dansk med gotisk skrift. Snart sto Det gamle testamente for tur.

Bøkene ble brukt både under gudstjenestene, til selvstudium og i den organiserte konfirmasjonsundervisningen. Også salmebøker ble utdelt, både i 1809 og 1810.³¹

De fleste av mannskapet som overlevde slaget ved Sjællands Odde, ble tatt til fange og sendt i engelsk fangenskap. En av sjømennene fra *"Prinds Christian Frederik"* som kom på fangeskipet *"Bahama"* i Chatham, var *"½ bef. Matros af Enrolleringen"*, det vil si innrullert vernepliktig matros, Gundval Aamundsen Frigstad fra Randesund ved Kristiansand.³² Høsten 1809 fikk de norske og danske fangene utdelt 2250 salmebøker på dansk, bekostet av det engelske Selskabet til kristelig Kundskabs udbredelse. I salmeboken har Gundval Aamundsen skrevet ned sin beretning i knappe ordelag: *"Denne Bog til hører Mig Gundval Aamundsen Frigstad som fik denne Bog i Presungen i Kongens tjeneste"*. Han var blitt utkommandert på *"Prinds Christian Frederik"* 30. august 1807. Etter slaget ved Sjællands Odde ble han sendt til Gøteborg. I juni 1808 nådde han England og var innom flere fangeskip: Etter fire dager på *"Irresistible"* ble han overført til *"Samson"*. Via et par transportskip kom han i begynnelsen av oktober til *"Bahama"*. Der fikk han salmeboken. I februar 1810 ble han utvekslet med engelske fanger og kom tilbake til Norge.

På forsommeren 1810 tok en del av prisonfangene i Plymouth initiativ til å starte religionsundervisning ombord på fangeskipene der. Religionsundervisningen endte med at presten Rosing besøkte fangeskipene kort tid før sin hjemreise i mai 1811. Han talte i flere dager. En dansk fange skrev i dagboken sin at 36 ble konfirmert og at 234 deltok i den påfølgende altergang på fangeskipet *"Brave"*. Dette viser at Rosings arbeid for å spre det kristne budskap hadde et stort omfang og ga tydelige resultater.

De som fikk høre det kristne budskap som en følge av Rosings og hans etterfølger, Kierulfs, arbeid blant fangene, ble ikke påvirket av noen minoritets- eller dissenterlære. Det var heller ikke snakk om noen religiøs impuls fra det engelske samfunnet. Engelske organisasjoner medvirket til at salmebøker og bibler ble trykket. Men Rosing forkynte den lutherske lære, den offisielle læren i hjemlandet. Prisonfangene fant sin trygge plass i Statskirken etter hjemkomsten.

Denne danskspråklige Evangelisk-kristelig Psalmebog, til Brug ved Kirke= og Huus= Andagt ble trykket i London i 1809 og delt ut til en av de overlevende fra slaget ved Sjællands Odde og prisonfange i Chatham, Gundval Aamundsen Frigstad fra Randesund. Bak i boken har Gundval Aamundsen selv i knappe ordelag skrevet ned de dramatiske hendelsene han var med på: "Den 30 Agusi 1807 bleven Commanderet om bord i --- skibet Prens Christian. Den 22 Mars 1808 blev vi tag- af 2 Engelske Rangskibe. Den 1 April blev vi af de Engelske ført i Land i gotten borg og kom i svensk Fengelse. Den 1 Juni 1808 blev vi og imod tagen af de Engelske og blev fordelte i trans Portter ført til Ciatton i England. I Presong den 12 Juni 1808 kom til Ciatton og kom ombord i Presong skibet." Han forteller også at han flere ganger skiftet prisonskip i England. Beretningen er undertegnet Gundval Aamundsen Frigstad 1809. Salmeboken var en gave til Kristiansands Sjøfartsmuseum i 1949 fra Marta og Ingeborg Gunvaldsen, Kongshavn. (KS 223, Kristiansand museum.) Foto: Arve Lindvig, Vest-Agder-museet.



Avslutning

Samlingen av maritime gjenstander som opprinnelig tilhørte Kristiansands Sjøfartsmuseum og som nå er en del av samlingene til Kristiansand museum, inneholder en rekke klenodier. Blant disse er flere med tilknytning til napoleonskrigen 1807–1814. De forteller historier om stolthet og heltemot, men også om nederlag og død. De er med på å belyse en dramatisk periode i vår historie.

I dag, 200 år etter napoleonskrigen, kan vi konstatere at denne perioden fremdeles har stor interesse. For eksempel markedsfører Farsund seg som ”Kaperbyen”, og trefninger fra kapertiden blir årvisst rekonstruert under ”Kapernatten”. Lokale hendelser fra napoleonskrigen iscenesettes til publikums begeistring. Langs hele agderkysten er dramatiske historier fra disse årene, ikke minst fortellinger om prisonfanger, blitt overført fra generasjon til generasjon i familier. De er blitt publisert igjen og igjen i aviser.³³ Alle kjenner Terje Vigen fra Henrik Ibsens dikt, han som rodde over Skagerrak til Danmark og trosset den engelske blokaden for å hente hjem livsviktig korn til familien, men som ble tatt og satt i prisonen. Når grunnlovsjubileet feires i 2014, vil historiene om sjøslag, kaperfart, kornfart over Skagerrak og prisonfangenskap bli trukket fram og aktualisert igjen. Disse hendelsene utgjør et viktig bakteppe og sentrale forutsetninger for at Norge ble selvstendig i 1814.

Kilder

Litteratur

Amundsen, Ivar m.fl.: *Kristiania og skibsfarten.*

Navigationsundervisningens og Kristiania Sjømandsskoles historie, Kristiania 1917.

Bellona, avis, Kristiansand 1808.

Druett, Joan: *She Captains. Heroines and Hellions of the Sea,* New York 2000.

Johnsen, Berit Eide: Kristiansand under krigen 1807–1814, i Jan Henrik Munksgaard (red.): *Vår barndoms have.* Årbok 1992, Vest-Agder Fylkesmuseum, Kristiansand 1992, s. 81-108.

Johnsen, Berit Eide: *Han sad i prisonen... Sjøfolk i engelsk fangenskap 1807–1814,* Oslo 1993.

Johnsen, Berit Eide: Sjøfartsbyen Kristiansand. Sjøfartsutstillingen ved Vest-Agder Fylkesmuseum. *Vår barndoms have.* Årbok, Kristiansand 2000, s. 1-89.

Johnsen, Berit Eide: Prisonfangenes fortellinger. Narrative strukturer og temaer i historiske sagn om sjøfolks opplevelser under krigen 1807–1814, i Heimen, bind 45, Landslaget for lokalhistorie, Orkanger 2008, s. 17-41.

Lampe, Carl Henrik: *En systematisk gjennomgang av et utvalg norske skutemalerier fra det 19. århundre.* Masteroppgave i kunsthistorie.

Institutt for filosofi, idé- og kunsthistorie og klassiske språk, Universitetet i Oslo, våren 2006.

Liene, Norman: Byens første prospektmaler: Meindert Arjens Appel, Fædrelandsvennen, Kristiansand 30. mai 1972.

Roos, Carl: *Prisonen, danske og norske krigsfanger i England 1807–14,* København 1953.

Tellefsen, Henrik J.: *Kristiansands Sjømannsskole. Minneskrift i anledning 80 års dagen for Kristiansands off. Sjømannsskoles opprettelse 29. mars 1853,* Kristiansand 1933.

Tidsskrift for Søvæsen, København 1958.

Topsoe-Jensen, T.A.: Linieskibet Prinds Christian Frederik’s Kamp ved Sjællands Odde 22. Marts 1808, i Tidsskrift for Søvæsen, 104. Aargang, København 1933.

Tonnessen, Joh. N.: *Kaperfart og skipsfart 1807–1814,* Oslo 1955.

Noter

- ↑ Johnsen 2000.
- ↑ Napoleonskrigen betegner den mer eller mindre sammenhengende krigstilstanden som rådde mellom de europeiske stormaktene fra ca. 1792 til Napoleons endelige nederlag i 1815. Danmark–Norges var med i Napoleonskrigen 1807–1814 på fransk side mot Storbritannia.
- ↑ Tønnessen 1955, s. 8.
- ↑ Tønnessen 1955.
- ↑ Sjøetaten (til forskjell fra Landetaten) var sentral-administrasjonen for flåtestyrkene i Danmark–Norge fram til 1814.
- ↑ Tønnessen 1955, s. 53.
- ↑ Tønnessen 1955, s. 486–87.
- ↑ Tønnessen 1955, s. 487.
- ↑ Druett 2000, s. 185 og 189.
- ↑ Johnsen 1992, s. 84–85.
- ↑ Avisen Bellona kom ut i Kristiansand fra 1. september 1807, som en direkte følge av krigen. Redaktør var stiftsprost Chr. Sørensen, men det var stiftamtmann Nicolai Emanuel de Thygeson som var initiativtakeren. Avisen brakte fyldige og hyppige referater fra krigens hendelser, også om trefninger like utenfor Kristiansand.
- ↑ Sitat fra Bellona 20. juni 1808.
- ↑ http://da.wikipedia.org/wiki/Peter_Wulff_(1774–1842), lastet ned 13.09. 2012.
- ↑ 2. april 1801, under napoleonskrigene, angrep den britiske flåten under admiral Parkers ledelse, og med deltakelse av viseadmiral Nelson, København (slaget på Københavns red).
- ↑ http://en.wikipedia.org/wiki/HDMS_Lougen_(1791), lastet ned 11.09. 2012.
- ↑ Liene 1972, Lampe 2006.
- ↑ www.denstoredanske.dk/Niels.Truslew, lastet ned 12.09. 2012.
- ↑ Tønnessen 1955, s. 25–26 og 58.
- ↑ Bellona 1808 og Johnsen 1992.
- ↑ Sitatene er fra Bellona 21. november 1808.
- ↑ Johnsen 1992, s. 92.
- ↑ Topsoe-Jensen 1933.
- ↑ http://no.wikipedia.org/wiki/Carl_Wilhelm_Jessen, lastet ned 12.09. 2012.
- ↑ Tidsskrift for Søvæsen 1958, s. 139.
- ↑ KS 99, Kristiansand museum.
- ↑ Tellefsen 1933, s. 4, 7–8.
- ↑ Tellefsen 1933, s. 7.
- ↑ Amundsen 1917, s. 62.
- ↑ Johnsen 1993.
- ↑ Johnsen 1993.
- ↑ Roos 1953, s. 159.
- ↑ Tidsskrift for Søvæsen 1958, s. 139.
- ↑ Johnsen 2008.