

# Dragør under englandskrigene

## Optakten

I begyndelsen af 1800-tallet var Europa i en brydningstid. I 1789 gennemlevede Frankrig en revolution, der blev starten på omfattende forandringer af mange europæiske lande op gennem 1800-tallet.

Samtidig var der krige i Europa med de to store nationer, England og Frankrig, som hovedmodstanderne. Alle andre nationer måtte forholde sig til denne konflikt: Var man ikke med England, måtte man være med Frankrig. Og omvendt.

Danmark holdt sig neutralt, men undgik ikke krigen. Vi førte i perioden fra 1807 til 1814 krige mod Sverige, England, Preussen og Rusland.

Danmark dengang var større end nu. Riget bestod Norge, hertugdømmene, kolonier i Asien, Afrika og de vestindiske øer.

Netop i disse år var der også "revolution" i Danmark. Landbruget blev reformeret, stavnsbåndet ophævet, og slagordene fra den franske revolution om *frihed, lighed og broderskab*, begyndte så småt at vinde tilhængere herhjemme.

Men endnu var der et stykke vej til demokratiet. Danmark havde enevælde, der var censur og klasseforskellene var tydelige.

*Milepælen* blev sat op netop i 1789, hvor revolutionen tog fart i Frankrig. Den markerer 1½ mil fra København og bærer Chr. den 7.'s monogram,

## Søfatsbyen Dragør

Danmark var neutralt og rederierne tjente mange penge på at fragte gods på vegne af krigslande under bekvemmelighedsflaget.

Dragør havde siden 1600-tallet været en søfartsby i vækst. Havnen var blandt de største herhjemme, målt i de hjemhørende skibes tonnager. I 1806 var der registreret 88 handelsskibe i Dragørs flåde.

Dragørskibene sejlede mest i de indenlandske farvande. Først og fremmest med brænde fra danske skove eller med korn. Men Dragørs skippere kom også til udlandet, f.eks. til havnene langs Østersøen eller til Norge og Holland hvor man hentede landsbrugvarer.

I 1801 var ca. 73% af byens erhvervsaktive mænd beskæftiget med søfart, enten som sømænd eller matroser. 18 mænd i byen levede af lodseri.

## Lodseriet

Lodsvæsenet havde siden 1684 været en vigtig brik i landets forsvar, og det var først og fremmest folk fra Dragør, der lodsede flådens skibe gennem Sundet.

Byens mænd kendte farvandet, og havde lokale pejlemærker omkring byen.

Men søslaget mellem den engelske og danske flåde ud for København i 1801 – ”Slaget på Reden” – var dragørlodserne betænkelige. Marinens ledelse havde nemlig beordret sømærkerne hugget ned, så fjendens skibe ikke kunne navigere efter dem. Alligevel meldte seks mand fra Dragør sig til at lodse danske flådefartøjer gennem Flinterenden.

Én af dem, *Jan Nielsen Kromann*, var ombord i kavalleriprammen ”Agerhus”, som forlistede og Kromann mistede sit tøj, som han senere fik erstattet med 12 rigsdaler. Og de seks dragørlodser fik til sammen udbetalt 150 rigsdaler for den særlige tjeneste.

I juni 1801 blev det igen tilladt at lodse engelske skibe, og nye sømærker blev rejst udenfor byen.

Den 27. marts 1807 blev en Dragørlods rekvireret til en speciel mission. Ifølge kilderne skulle han være den lods, der var ”den bedste, pålideligste og ædrueligste”, og *Hans Jensen Snedker* blev valgt. Hans mission var at lodse en svensk eskadre fra Landskrona, som forventedes at komme de danske til udsætning. P.gr.a. dårligt vejr blev det dog ikke til noget.

## København under bombardement

I 1806 havde den franske kejser Napoleon etableret en handelsembargo mod England. Den gjaldt også Danmark, så det var forbudt for danske handelsskibe at anløbe engelske havne.

I juni 1807 var der sluttet fred mellem Rusland og Frankrig, men den britiske udenrigsminister stolede ikke på, at Danmark ville blive ved at være neutral. Samtidig gik der rygter om, at den danske flåde var ved at blive klargjort.

Englænderne turde ikke leve med truslen om et muligt angreb fra en alliance på det europæiske fastland – inklusive Danmark – så i august gik engelske tropper i land ved Vedbæk nord for København, for derfra at iværksætte en belejring af Danmarks hovedstad.

Formålet var at få udleveret den danske flåde, men det nægtede Danmark. Flåden var ikke ubetydelig, for Danmark, som endnu havde Norge som en del af riget, havde dengang én af Europas største krigsflåder. Frankrig, som ellers var en vigtig militær magt, havde mistet sin flåde nogle år tidligere.

I begyndelsen af september satte englænderne helt uventet et angreb ind på København. De skød raketter med brandbomber indover byen og satte dermed store dele af den indre by i brand.

Igennem nogle dage blev København udsat for et massivt bombardement, som er gået over i historien som det første eksempel på terrorbombning af civilbefolkningen. Udtrykket "To Copenhagen" i den engelske sprog betyder simpelthen at sønderbombe en by.

Den 6. september kapitulerede København, og enden blev, at Danmark måtte aflevere sin flåde til englænderne.

## Krigen kom til Dragør

Under angrebet på København blev også Dragør ramt. Ifølge kirkebogen ramtes *Pieter Jansen Slagter* natten mellem d. 31.8. og 1.9.1807 af en kanonkugle fra en britisk skib. Vi ved, at Slagter var blind og modtog almisser, men det har ikke været muligt at identificere huset han boede i. Måske lå det i von Ostensgade.

Flere steder i Dragør har man fundet kanonkugler fra angrebet. F.eks. er der indmuret en kugle i Elisenborgs mur, men den er dog formentlig ikke skudt direkte derind.

I Sønderstræde 13 fandt man under en trappe to massive jernkugler, som givetvis stammer fra krigen.

## Tabet af flåden

Da englænderne i oktober 1807 sejlede væk med flådens skibe, var det ikke dem alle, der var intakte. Nogle var gået på grund, andre brændt af – sikkert for at gøre "byttet" så lidt værdifuldt for fjenden, som muligt.

To fregatter, "Sct. Thomas" og "Triton" var gået på grund ved Saltholm, og blev brændt af, og syv mænd fra Dragør sejlede ud for at bjærge eventuelle værdier.

Desværre blæste det op til storm, og de syv mænd blev våde og kolde – og døde alle som følge af aktionen.

## Slaget ved Sjællands Odde

Den 18. marts 1808 blev Dragør lodsvæsenet spurgt om at sende en god mand der kendte Flinterenden hurtigst muligt til Helsingør. Han skulle være lods ombord det eneste danske linieskib, "Prins Christian Frederik" som var tilbageværende. Peter Jacobsen Schmidt, der boede Sønderstræde 2, blev udvalgt til denne tjeneste.

Få dage senere, den 22. marts 1808, kom skibet i kamp med to engelske linieskibe og tre fregatter ved Sjællands Odde.

I første omgang fik kommandørkaptajn *Løvenørn* i København at vide at Schmidt og de andre lodser ombord måtte være døde, og at enkene måtte søge pension fra Admiralitetet.

Men nogle uger senere, den 6. april, fik lodsoldermanden i Dragør et budskab fra *Løvenørn* om, at nogle af mandskabet skulle være i live, men taget til fange.

Det viste sig, at Schmidt var blandt de tilfangetagne. Omkring den 20. april blev Dragør Lodseri underrettet om, at Peter Jensen Schmidt var i live, og den 22. maj – tre måneder efter at han blev sendt afsted – var han tilbage i Dragør.

## Kapere

Efter englænderne havde bortført flåden, mistede mange danske søfolk deres arbejde. I stedet fik de mulighed for at drive en slags legaliseret sørøveri – *kaperi*.

England havde en omfattende handel på Østersøhavnene, og trafikken med de engelske handelsskibe gik gennem de danske farvande. Kongen – Frederik den 6. – udstedte i september 1807 et *kaperreglement* – der gav enhver, der havde løst kaperbrev og kunne stille en kaution, tilladelse til at opbringe fjendtlige (altså britiske) handelsskibe.

Kaperriet betød, at de britiske og andre nationers handelsskibe måtte sejle i konvoj, beskyttet af krigsskibe.

Et kaperet skib blev "prisedømt", dvs. at både fartøjet og dets last blev solgt ved en *prisret*, som var en offentlig auktion.

Efter omkostningerne var trukket fra, blev indtægten delt mellem rederen, som fik halvdelen, og mandskabet, dvs. skipper, styrmænd, matroser, halvbefarne og drenge, som fik den anden halvdel fordelt imellem sig.

Der findes seks kaperbåde registreret som hjemmehørende i Dragør. Flere andre Dragørskippere og matroser arbejdede i københavnske kaperbåde.

Således blev *Mathias Albertsen Riiber* (1775-1841) fra Sønderstræde 13, kaptajn af den åbne båd "Et Nyt Forsøg" af København, tilhørende urtekræmmer F.C.Brock. Brock fra Højbro's Plads ejede hele 25 kaperskibe. Mathias Riber var med til at kapere briggen "Maria Elisabeth", "Die Unternehmung", og pinkskibet "Januari".

*Ole Hansen Wass*, Søgade 4-6, ansøgte allerede ca. d. 22. december 1807 at få udstedt et kaperbrev for skibet "Laxen I", mens *Ole Andersen Broders* Bymandsgade 10 fik udstedt et kaperbrev ca. 1807 for "Makrellen IV".

De seks kaperbåde fra Dragør var ikke store, men til gengæld meget effektive. Der var 10-15 mænd på hver båd, der var udstyret med en lille kanon – en "svingbasse". Mandskabet havde også lettere håndvåben, som pistoler, økser og huggerter.

Nogle tjente mange penge på kapervirksomheden, men ikke alle investerede deres penge fornuftigt, og en del tabte alt, under de hårde økonomiske tider som følge af statsbankerotten i 1813.

Blev mandskab fra de danske kaperbåde fanget, blev de af fjenden betragtet som sørøvere. Således blev *Piter P Petersen Pouls* (1793-1885), senere skipper og havnefoged, fra Skipperstræde 14. taget til fange i oktober 1812, da han som 19-årig var i den åbne båd "Snus op", hvorfra besætningen blev fanget i oktober 1812.

Han sad i fangenskab ombord på fregatten "Crescent" i fire dage, inden han blev udvekslet med engelske fanger.

På Dragør Museum hænger et billede af en situation fra kapervæsenets tid. Det er fire fiskerbåde, der ud for Dragør Havn "kaprer" det engelske skib "Archade" den 11. november 1807. Det pudsige er, at ingen dragørskippere på det tidspunkt havde løst kaperbrevet, så her er der altså enten tale om ulovligt sørøveri – eller mere sandsynligt, at det var kapere andre steder fra, som blot opererede fra Dragør.

## Batterierne

For at sikre forsvaret af kysterne, opførte man mange steder batterier, der blev bemanded af en særlig kystmillits.

På Amager var millitsen ledet af kommandørkaptajn *F.C.Fischer*, som boede i Dragør. Hans næstkommanderende var strandrider *Moldrup*, der boede på Elisenborg.

Militsen bestod af frivillige og var en slags hjemmeværn af soldater i et broget udvalg af uniformer. Tilsvarende var deres våben tilfældige

Der blev også bygget batterier eller skanser langs alle kyster, hvor den indenlandske søfart kunne søge ly for fjender.

I 1807 blev der etableret tre skanser eller batterier ved Dragør: Ét syd for byen, som stadig eksisterer, og to nord for byen, der nu er forsvundet. Også andre steder langs Amages østkyst blev der bygget batterier.

Batterierne var bestykkede og bemandede hele tiden.

Mellem batterierne i farvandet fra Køge til Ulvshale blev der etableret et signalsystem, så man ved at hejse et blå flag kunne tilende give, at der ikke var fjender på søen og at man derfor roligt kunne sejle ud.

Det sydligste batteri, *Dragør Søndre Batteri*, blev forsynet med seks 36-punds kanoner. Batteriet eksisterer stadig, og ligger for enden af Batterivej.

Nord for byen anlagdes *Dragør Nordre Batteri*, lidt syd for Nordre Tangvej. Også her anbragte man seks 36-punds kanoner, men i 1809 kom der yderligere to 100-punds morterer til.

Længere nordpå byggedes *Drogdens Batteri* ved den nuværende Skansevej. Dette batteri fik fra starten fire 36-punds kanoner, og senere kom der yderligere to mere til. Desuden blev batteriet ligesom det nordre batteri udstyret med to morterer.

Den 24. november 1807 blev premierløjtnant *Gødvad* udnævnt til chef for Dragør Nordre Batteri. Han skulle desuden føre tilsyn med tre andre batterier langs kysten. I 1808 fik kommandør *Fisker* kommandoen over alle batterierne på Amager.

Der findes ikke oplysninger om, at batterierne ved Dragør nogensinde var indblandet i kamphandlinger.

## Robådsflotillen

Danmark var efter konflikten med England blevet Napoleons allierede og måtte derfor hjælpe Frankrig med at knuse Englands økonomi ved at angribe britiske handelsskibe.

Det ville tage mange år at genopbygge den danske flåde, så som en nødløsning ombyggede man koffardiskibe (handelsskibe) til krigsskibe.

Men samtidig byggede man nogle mindre fartøjer, der forsynet med mindre kanoner kunne drives frem med årer. De udgjorde den såkaldte *roflotille*.

Disse bådes fordel var, at de var nemme at navigere med, og kunne placere sig i forhold til de meget tungere sejlskibe. Især i stille vejr var det muligt for robådene at komme tæt på de store skibe, der ikke var i stand til at flytte sig.

Der var to typer: *Kanonchalupper* på 20 meters længde og 5 meters bredde. De var forsynet med to master og bemanded med 60-70 mand. De havde en kanon i hver ende, som var fastmonteret, dvs. at hele skibets skulle drejes i den retning, man skulle skyde mod.

*Kanonjoller* var mindre og havde en besætning på 24-30 mænd.

Kanonbådernes vigtigste opgave var beskyttelse af kystfarten. Efter at kulimporten fra England blev ophørt, blev brændetransport til København af endnu afgørende betydning.

Dragørs beliggenhed lige ud til det vigtige gennemsejlingsfarvand betød, at byen blev byens base for nogle roflotillen.

I årene 1807-1808 f.eks. var der i byen stationeret 21 kanonchalupper, 12 mortér- og haubischalupper. Flotillen var under kommando af kommandørkaptajn *J.C. Krieger*.

Han var på det tidspunkt omkring 50 år, men han var allerede som 7-årig volontær kadet, og havde som 11-årig i 1767 gjort tjeneste med fregatten "Havfruen" i Middelhavet og Marokko. Han havde været løjtnant i den franske og russiske flåde og steg i graderne med endnu mere ansvarlige poster i den danske flåde.

I 1808 blev han udnævnt til kommandør for linieskibet "Louise Augusta", som fungerede som kommandoskib for Kanonbådsflotillen. I juni 1810 overtog han kommandoen over alle kanonbåde ved Køge, Prestø, Ulfshage samt Dragør.

For Dragørs vedkommende betød stationeringen af kanonbådene, at der pludselig var et stort antal, der skulle indkvarteres og bispises. Mandskaberne blev indkvarteret dels hos Dragørs beboere og dels i nogle logiskibe.

Men da man på grund af faren for brand ikke måtte tilberede mad ombord på de skibe, der lå i havnen, blev der bygget et *kogehus* på Nordre Mole. Huset blev brugt indtil krigens slutning i januar 1814.

Robådskrigen var ikke en helårskrig. I vintertiden, når der ingen fare var fra englænderne, blev mandskabet enten overført til provianteringsfartøjer, der sejlede til Norge, eller sendt hjem indtil det tidlige forår, hvor man begyndte at gøre klar til at konvojerne kom tilbage når vejret tillod det.

## **Angrebet på "Turbulent"**

Den 9. juni 1808 kl. 2 om eftermiddagen stod roflotillen, under ledelse af kommandørkaptajn Krieger, ud fra Dragør Havn.

Flotillen bestod af 21 kanonchalupper og 7 mortérchalupper og målet var en engelsk konvoj på 73 skibe, som sejlede fra Malmø, hvor den lå for anker og ventede på bedre vejr.

Der blæste en stiv kuling fra nord-nordvest, men alligevel satte konvojen sejl kl. 3 og Krieger og roflotillen skulle anstrenge sig, for at nå op mod Saltholmsgrunden, hvor han dannede en frontlinie med kanonchalupperne.

Her satte angrebet ind. Det varede 5 timer, fra kl. 6 til kl. 11.

Ét af de engelske skibe, der blev angrebet var *The Turbulent*, en orlogsbrig bemandet af 56 mænd. Den overgav sig kl. 8, men det var først kl. 2 om natten, at Krieger ankom til Dragør med robådene og de *priser* man havde taget, dvs. fjendens skibe samt et antal fanger.

Ingen døde under kampen, og kun tre engelske søfolk blev sårede.

Turbulent blev i første omgang blev indlemmet i flåden og blev brugt som øvelsesskib for kadetterne, og fra 1810 som logiskib, og senere solgt.

Krieger fik 24.000 rigsdaler i prisepenge, og Dragørs lodser fik i alt 1668 rigsdaler.

## **Angrebet på "Africa"**

I oktober 1808 fandt et nyt angreb sted, som blev langt mere blodigt.

Den 15. oktober skulle det engelske linieskib "Africa" sammen med tre andre orlogsfartøjer eskortere en konvoj på ikke mindre end 137 handelsskibe fra Karlskrona og ud igennem Øresund.

"Africa" havde var to dæk og var udstyret med 64 kanoner. Skibet var 52 meter langt og 15 meter bredt. Lastrummet 6 meter dybt. Besætningen var på næsten 500 mand

Blandt skibets opgaver var at hjælpe med at holde Øresund åbent for handelsskibe, hindre forbindelsen mellem Norge og Danmark; forhindre franske tropper i at blive fraget over Storbælt for at angribe Sverige; og støtte den svenske flåde mod den russiske og endelig blokere de franskvenlige havne i Tyskland.

I 1808 var skibet en del af den britiske østersøflåde under admiral *James Saumarez'* ledelse. Flåden bestod af i alt 13 linjeskibe.

Ved 18-tiden den 19.oktober ankrede "Africa" op på 4-5 sømils afstand fra Dragør, mens handelsskibene passerede på vej mod Malmø.

Dagen efter, den 20.oktober, var der tyk tåge indtil kl. 9 om morgenen. Linjeskibets kaptajn, *John Barrett*, var bekymret over



nogle langsom handelsskibe bag i konvojen. Derfor lettede man anker kl 12.40 og sejlede mod Dragør, fordi man ville komme imellem konvojens sidste skibe og nogle danske kanonbåde, man havde set ved kysten.

Kl. 13.55 kunne man fra linjeskibet se 25 danske kanonbåde, og man begyndte at gøre klar til kamp.

Kl. 14.55 var kanonbådene så tæt på, at man kunne åbne ild. Derefter vendtes skibet til en sydlig retning.

Da det var vindstille, var det umuligt for den store skib at manøvrere, medens kanonbådene kunne udnytte årene og roede mod skibets svage punkter.

Ifølge Kriegers beretning var roflotillen ankommet til Dragør kl. 12.00 om middagen efter de havde fået at vide om konvøyen.

Da de så linjeskibet, som var på vej mod Malmø, besluttede Krieger at angrebe skibet. Roflotillen forfulgte *Africa* indtil kl. 16.00, hvor skibet var nødt til at vende om før Falsterbro.

Her begyndte robådene deres angreb, der varede indtil kl. 18.30, da mørket faldt på og Krieger nåede tilbage til Dragør kl. 23.00.

Der var 28 faldne og omkring 35 sårede på det danske side og 10 døde og op mod 50 sårede på den engelske side.

Blandt de sårede danskere, som blev indlagt på Søkvæsthuset, var *Ole* fra Dragør. Han har muligvis identisk med *Ole Pedersen (Magleby) Schmidt*. Han blev indlagt i flere måneder.

De døde danskere fra angrebet mod *Africa* blev næsten alle begravet på Store Magleby Kirkegård, og efter Kriegers anbefaling, blev der rejst et monument for de faldne.

"Africa" måtte repareres i Karlskrona, og senere i Chatham i England, da det havde lidt store skader under det danske angreb. Men skibet var ikke totalt ødelagt, så *Africa* gjorde tjeneste i Østersøen og Nordamerika indtil det blev kasseret i 1813.

*Denne artikel er baseret på Cherine Munkholts udstilling om englandskrigene og Dragør, der belv vist på Dragør Lokalarkiv i 2008*