

Til søs



En søjle afild

Om eftermiddagen den 3. juni 1753 skulle der have været en festlig sammenkomst om bord på det danske flagskib *Christiansborg*, der lå for anker ud for den marokkanske havneby Safi. Klokkeren halv fire om eftermiddagen var chefer og officerer fra de øvrige danske skibe i rigtig godt humør over, at der langt om længe var kommet en aftale i stand om udfrielsen af 45 danskere, der havde siddet fanget hos marokkanerne siden 1751. Men glæden sluttede brat, da man opdagede, at der var brand i den danske fregat *Falster*, der lå ude på reden.

Søkadetten på *Christiansborg* Peter Schiønning (1732-1813) skrev i sin dagbog, at han og hans kammerater klokken halv fem om eftermiddagen så en stærk røg stige op fra fregatten *Falster*. De hørte alarmråb fra skibet, og straks efter observerede de nødsignaler fra fregatten. Der blev bundet en knude om det store kampagneflag på agterspejlet, kanonskud blev affyret i langsom kadence, og der blev blæst i tildækkede trompeter. Ligeledes kunne de se, at folkene begyndte at springe over bord. Der var ingen tvivl: Der måtte være brand i skibet. *Falsters* chef, kaptajn Hooglant (1712-1789), der jo var om bord på *Christiansborg*, lod sig øjeblikkeligt ro over til sit skib. Han blev fulgt af alt, hvad der kunne flyde af mindre fartøjer fra de danske skibe på Safis red. Med sig havde de brandspande og sprøjter.



I samtiden vakte *Falsters* ulykke i Saffi opsigt, og denne tegning, der viser to faser af forløbet, findes i *Frederik 5.s Atlas* på Det Kgl. Bibliotek. Atlasset er en blanding af kort og tegninger, der viser væsentlige begivenheder og steder i 1700-tallet.
 || Det Kgl. Bibliotek

Men da de nærmede sig det brændende skib, var alt kaos. I vandet lå folk og plaskede rundt. En del blev samlet op af fartøjerne. Hele tre andre danske skibe lå i nærheden af *Falster*, nemlig *Blaa Heyren*, *Neptunus* og *Christiansborg*, og de ville gerne komme til undsætning. Men de lå i læ af det brændende skib og kunne ikke risikere, at gløder blæste over i deres rigning og satte dem i brand. Desuden var det et problem, at de fleste kanoner på *Falster* havde været ladt med skarpe skud. Efterhånden som ilden nåede frem til hver enkelt kanon, gik den af og sendte en kraftig kanonkugle ud i den retning, som skibet pegede mod med breddesiden. De andre skibe fandt det absolut fornuftigst at hæve ankrene og sejlede væk fra infernoet omkring *Falster*.

Efter en time kunne de tilbageværende folk om bord på det brændende skib se, at deres skib ikke kunne reddes. De kappede deres ankertov og lod sig drive for vinden ind mod stranden. Ilden havde end-

nu ikke nået rigningen, og modige søfolk entrede til vejrs og satte to mærssejl og fokken, så det kunne gå lidt hurtigere med at komme ind til stranden. Så var der håb om, at søfolkene kunne overleve den relativt korte svømmetur ind til land. Om bord på *Christiansborg* noterede Peter Schiønning klokken seks, at flagskibet vendte tilbage og nærmede sig det brændende skib. Herfra kunne de se, hvordan *Falster* lå inde ved stranden og brændte.

Klokken syv om aftenen lå *Christiansborg* igen på samme position, som det havde ligget på, da *Falster* gik i brand. Her kunne folkene blot se til, at fregatten gik sin skæbne i møde. Klokken otte skete det uafvendelige: Et dundrende brag fulgt af en søjle af ild og røg viste, at ilden var nået frem til *Falsters* krudtmagasin.

Katastrofen var fuldbragt.

Lidt hen på aftenen vendte *Falsters* kaptajn Hooglant tilbage til flagskibet. Han aflagde rapport til eskadrens chef og fortalte, at det ikke havde været muligt for ham at komme om bord på skibet. Hver gang han havde forsøgt at lægge til borde for at komme om bord og overtage kommandoen over slukningsarbejdet, blev hans chalup fyldt af mennesker, som sprang ned fra rælingen. Der havde været så mange, at han knap havde kunnet holde den store båd flydende. Derfor havde han adskillige gange måttet ro frem og tilbage til de andre fartøjer for at få sat folkene af. Da han til sidst med kården i hånden ville true sine chaluproere til at lægge til borde langs det brændende skib, nægtede roerne at følge ordre. De ville hellere springe over bord og drukne. En af dem havde faktisk gjort alvor af truslen og svømmede hen til naboskibet *Docquen*.

Næste morgen kunne tabene gøres op. Mens *Falsters* vrage endnu lå rygende ud for stranden ved Safi, optalte man, hvor mange lig der var blevet fundet

Holmen i København var kongerigets største arbejdsplads. 4-5.000 mand arbejdede dagligt med at bygge og vedligeholde de store skibe. Flådens folk havde uniformer i blåt uldklæde med opslag i forskellige farver, efter hvilken division de var tilknyttet. Der var fire divisioner med hver ca. 1.000 mand, hvortil kom et håndværkerkorps. Her ses en tømmermand og en sømand i deres uniformer.

|| Privateje, affotografering på Krigsmuseet



drivende. Og man fandt ud af, at der var 24 mand, der havde bjærget sig levende i land, hvor de havde overnattet hos maurerne – dog uden at blive taget til fange. I alt var 132 af den samlede besætning på 319 mand omkommet. Blandt de døde var skibets næstkommanderende, premierløjtnant Suhm (1718-1753), og to andre søofficerer, der blev fundet flydende, bundet sammen med et tov. Forhør godtgjorde, at en matros på dækket havde hørt skibmandens dreng råbe til tømmermandens dreng, at han skulle skynde sig at komme ned, og at der straks efter var blevet set røg drivende ud fra tømmermandens kammer. Et andet vidne havde hørt tømmermanden sige til sin dreng: ”Du får en ulykke, der er ild i harpiksen!” Et tredje vidne havde hørt ham sige til drengen: ”Du har gjort en stor ulykke!” Man havde så hørt drengen udbryde: ”Herre Gud, så giver I mig alle skyld!”

Ilden havde hurtigt spredt sig i hele forskibet og gennem den forreste luge til dækket, hvor den var

sprunget over i det tjærede tovværk i røstværket. Det knastørre nordafrikanske klima levnedede ikke mange chancer for at få ilden slukket, også selv om sprøjterne om bord på skibet blev taget i brug.

Slukningsarbejdet foregik i en stemning af panik. De fleste søfolk kunne ikke svømme, og der var langt fra robåde nok til, at alle i besætningen kunne være i dem på en gang. Det havde den uheldige virkning, at tililende fartøjer blev hindret i at give den hjælp, de egentlig var kommet for at give. Før de nåede at lange ekstra pumper, spande og pøse op på skibet, blev de fyldt med søfolk, der i panik kastede sig ud fra *Falster*, hagede sig fast i årerne og klavrede op i robådene, så de snart var så overfyldte, at de var i fare for at synke. De overfyldte robåde måtte hurtigt vende om for at sætte de reddede søfolk af på et af de andre skibe.

Den danske flåde havde ikke blot mistet 132 søfolk og officerer ved Safi. Flåden mistede også en fregat med 40 kanoner. *Falster* var løbet af stablen på Nyholm i 1742 og var ikke det allernyeste skib i flåden, men til gengæld var det med sin størrelse blandt de skibe i flåden, der var udrustet hyppigst. De største linjeskibe med op til 90 kanoner blev sjældnere klargjort. Jo større skib, desto dyrere og ressourcekrævende var udrustningen. Skibets 40 kanoner repræsenterede en stor værdi, men der blev aldrig tid til at fiske dem op fra havbunden. De op mod 20 kilometer tovværk var hurtigt blevet flammernes bytte. De store sejl, der havde tøjlet vindens kræfter og drevet skibet hele vejen fra Danmark til Nordafrika, var naturligvis væk. Master, rundholter, flag, navigationsinstrumenter, tønder med vand og proviant. Søfolkenes kister med deres private ejendele, skiftetøj, bøger og breve. Alt var tabt.

Tabet for Danmark var dog større endnu. Der var et vist tab af prestige forbundet med at miste et skib, men det kunne man nu nok godt leve med. Men branden var blot det sidste ydmygende led i en lang kæde af fejl disponeringer, nederlag og dumheder, som var afstedkommet af en dansk ambition om at etablere en permanent handelsstation i Marokko. I 1749 var en marokkansk jøde ved navn Joseph Buzaglo de Paz (-1761) kommet til København, hvor han havde fået gjort danske købmænd interesseret i at sende et skib med varer til Marokko. Det endte godt økonomisk, og nu fik man blod på tanden i Danmark. De Paz forelagde et projekt til at etablere et faktori – det vil sige en handelsstation – i Marokko. Ved at indgå en handelstraktat med det nordafrikanske land kunne man sikre adgang til et nyt og interessant marked – ovenikøbet uden konkurrence fra lande som Storbritannien, Frankrig og Spanien, der ikke havde traktater med de nordafrikanske Barbareskstater. Alle de nordafrikanske lande blev i datiden under et omtalt som ”Barbareskerne” – de barbariske stater. Problemet med Barbareskerne var, at de havde den kedelige vane at tage andre landes søfolk til fange og forlange løsesum. Det havde Danmark fundet en løsning på, da man i 1746 indgik en traktat med staterne om, at de undlod at tage danske og norske søfolk til fange. Til gengæld leverede man en ”present” til de nordafrikanske pirater i form af et årligt gaveskib tungt lastet med våben, kanonkugler, krudt og tovværk, som de kunne anvende til at udruste skibe til at tage andre landes søfolk til fange. I København regnede man derfor med, at der var basis for at udvide ordningen med den projekterede handelsstation, der skulle ligge i Safi. Problemet var bare, at de nordafrikanske partnere skulle vise sig at være temmelig upålidelige. I 1751 blev der sendt en hel eskadre af

Efter at man havde indgået traktat med Barbaresktaterne i 1746, var aftalen, at staternes pirater skulle lade danske handelsskibe sejle i fred. Men hvordan sikrede man sig, at det nu virkelig var et dansk skib, der var omfattet af traktaten, som de nordafrikanske skibe mødte? Alle kunne jo hejse et dansk flag, og nordafrikanerne kunne ikke læse dansk. Derfor fandt man på en smart løsning, kaldet "det algeriske søpas". Den nederste del af dokumentet var om bord på det danske skib, mens algerierne havde den øverste del af tegningen med skibets master. Hvis de to passede sammen som et slags puslespil, fik danskerne lov at sejle videre.

|| Krigsmuseet



sted fra København til det nordafrikanske eventyr. Den bestod af to orlogsskibe, fregatterne *Falster* og *Docquen*, og tre transportfartøjer. Ud over en last af handelsvarer medbragte skibene også et større troppekontingent, der skulle beskytte og bemane den nye handelsstation. Den bestod af over 300 soldater og deres officerer. Alt i alt var der lagt op til, at Danmark fik en hel lille kolonifæstning i Safi. Skibene sejlede fra København i april måned og var fremme ved Safi den 5. juni. Straks ved ankomsten gik oberstløjtnant Jean Baptiste Descarrières de Longueville (1699-1766), fransk officer i dansk tjeneste og hovedforhandler for danskerne, i land for at forhandle traktaten på plads. Til at begynde med gik det nogenlunde. Men Longueville blev grådig og udvidede det danske krav til – ud over etableringen af handelsstationen – også at omfatte opkrævning af told fra fremmede skibe. Hovmod stod for fald.

Marokkanerne havde ikke tænkt sig at lade de danske officerer og købmænd få så stor magt. I stedet valgte de at gå efter en hurtig gevinst. De tog Longueville og hans følge på 12 personer og yderligere 32 danske matroser, der var så uheldige at være i land på det tidspunkt, til fange. I erkendelse af, at der nok ikke blev noget af den danske handelsstation, skønnede marokkanerne, at det var sikrere at gå efter at få udbetalt løsepenge for danskerne – især Longueville var jo et højtstående gidsel, som danskerne formentlig ville betale mange penge for at få fri. Nu fulgte to år med forhandlinger frem og tilbage. Først da man i maj måned 1753 var i stand til at aflevere 18.000 af den internationale valuta stück-van-achten i klingende mønt, lykkedes det at få Longueville og de øvrige gidsler fri. Det er altid svært at sammenligne møntværdier på tværs af århundreder, men de 18.000 var et svimlende beløb, der ville svare til flere millioner i nutidskroner. Med andre ord var det et eklatant nederlag for dansk handelspolitik i Nordafrika.

Den fredsrømte flåde

Alligevel er de dramatiske begivenheder ved den nordafrikanske kyst værd at mindes i dag. Ikke mindst fordi de giver anledning til at se på, hvad den danske flåde egentlig foretog sig i den periode, som man kalder Den Lange Fred. Det fejlslagne eventyr i Marokko i 1753 er nemlig et godt eksempel på den type opgaver, som flåden løste i perioden. De 80 år mellem slutningen af Store Nordiske Krig i 1720 og begyndelsen af Englandskrigene med Slaget på Reden i 1801 var en blomstringstid for dansk handel på verdenshavene. Og selv om man måske skulle have forventet, at den nærige danske enevældige stat kunne have ønsket at kapitalisere fredsdividenden og lægge skibene op, opretholdt man faktisk en stor