

Som turist gjennom fastlandssperringen

Leopold von Buchs ferd over Skagerak i 1808

BJARNE ROGAN

I Attenhundred ni og ti,
For Engelsmand udsattes vi;
Som Dyret efter Rovet gaar,
Saa gjorde Engelsmand, hvert Aar.

De laa paa Havet, Dag og Nat,
Og vilde tage Nordman fat;
Ei Fiskerne kom ud om Land,
Men holdt sig stædse tet ved Strand.

Høsten 1807 kom Danmark-Norge for alvor med i den krigen som i lengre tid hadde herjet ute i Europa. Den umiddelbare foranledningen til at vårt land ble trukket direkte inn i den europeiske stormaktskrangelen, var Englands bombardement av København og ranet av den dansk-norske krigsflåten. Flåten, som med unntak av et par skip lå samlet ved København, ble i slutten av august 1807 dels ødelagt, dels konfiskert og ført til England. Resultatet ble at Danmark gikk i allianse med Frankrike og ble innlemmet i den fastlandssperringen som Napoleon året før hadde etablert for å isolere England. England behersket havet og kontrollerte all sjøfart, mens Napoleon kontrollerte størstedelen av det europeiske fastlandet. Alle havner fra Adriaterhavet til Finskebukta - med unntak av de spanske - var stengt for engelske skip og engelsk handel.

Dermed kom fastlandssperringen - eller egentlig en annen side av samme sak, nemlig Englands fullstendige herredømme på havet - til å bli en vesentlig hindring for samkvemmet mellom delene av kongeriket Danmark-Norge. De politiske konsekvensene denne fysiske adskillelsen fikk Norge på litt lengre sikt er velkjent historie. Det samme er også de økonomiske konsekvensene

for norsk eksportrettet næringsliv. I krigsåret 1807 gikk over 500 skip i den norske handelsflåten tapt. Dette representerte mer enn 1/3 av flåten. Det store tapstallet dette året skyldtes konfiskasjon av alle skuter som befant seg i engelske havner ved krigsutbruddet, i tillegg til en rekke oppbringelser ute i sjøen. En stor del av den øvrige norske tonnasje ble dessuten liggende innesperret i fremmede havner. Også svikten i importen av nødvendighetsvarer, særlig korn, er vel kjent. Det er vel neppe noe norsk skolebarn som ikke har hørt om Terje Vigens ferd til Danmark etter korn.

Denne artikkelen skal ikke behandle de storpolitiske hendingene ute i Europa eller her hjemme i disse hektiske årene. Søkelyset skal i stedet rettes mot selve fastlandssperringen, slik den i praksis fungerte mellom Danmark og Norge, og fortelleren er en tysk reisende som selv opplevde hvor vanskelig det kunne være å komme fra Norge til Kontinentet.

For de utlendingene som befant seg i Norge ved krigsutbruddet, var situasjonen ikke helt enkel. Verst ute var naturligvis de som reiste på engelsk pass, ettersom Norge nå befant seg i en direkte krigstilstand vis à vis Storbritannia. En beskrivelse av hvordan dette kunne arte seg for disse, finner vi i den franskspråklige reiseskildringen til Alex Lamotte. I over 2 måneder ble han og hans engelske reisefeller holdt i forvaring, før de senhøstes 1807 slapp ut av landet. Lamotte forlot da Norge ved Svinesund og reiste landeveien inn i Sverige². Landeveisforbindelsen gjennom Sverige var i den første tiden etter krigsutbruddet også den viktigste kommunikasjonlinjen mellom Norge og Danmark. Det var en tungvint reisemåte, men det var den eneste sikre, ettersom engelske fregatter patruljerte Skagerak og Kattegatt.

Men også denne forbindelsen ble brått kuttet i mars 1808, da Danmark erklærte krig mot Sverige³. Da tyskeren Leopold von Buch høsten 1808 ville reise hjem etter sitt lange Norges-besøk, hadde han ikke noe valg. Han måtte ta sjansen på å komme seg sjøveien til Danmark og derfra videre til Tyskland. Over Skagerak gikk det en etter forholdene livlig, men risikofylt trafikk av småbåter. I tillegg til risikoen for å bli oppbragt av engelske krigsfartøyer og komme i engelsk krigsfangenskap, kom også faren for å bli tatt av svenske kaperskuter.

Så langt om den historiske bakgrunnen. Før vi gir oss i kast med von Buchs egen beretning, må det gis en liten presentasjon av forfatteren og verket. Leopold von Buch foretok en lang studiereise i Norge i årene 1806|til|1808. Hans primære formål med reisen var å studere geologiske forhold i Norge. Som mineralog og geolog var han en av tidens mest anerkjente kapasiteter. Han påviste at norske fjell kunne fremvise mange fenomen som ikke kunne forklares ut fra datidens geologiske kunnskap. Blant annet var han trolig den første som hevdet at det i Skandinavia har funnet sted en landheving, og ikke - som man tidligere antok - at havet hadde sunket. Hans beskrivelse av norske

geologiske forhold trakk mange senere geologer hit til landet, og også flere av disse har etterlatt reisebeskrivelser. Von Buch var dessuten en ivrig observatør av landets meteorologiske forhold.

I tillegg til sin store interesse for norske bergarter og geologiske formasjoner, var han sterkt opptatt av norsk kultur og det norske folk. Han var en skarp og interessert iakttagere, og vi vet også at han behersket norsk. Da han i 1844 kom tilbake til Christiania for å delta på et geologimøte, var han fremdeles i stand til å holde et foredrag på norsk. Nettopp dette gjør hans reiseskildring til en særlig verdifull kilde om en rekke forhold i Norge på begynnelsen av 1800-tallet. Hans tobinds verk *Reise durch Norwegen und Lappland*, som kom ut allerede i 1810, hører til blant de aller fremste i reiselitteraturen. Den ble tidlig oversatt til en rekke europeiske språk (engelsk 1813, svensk 1814, fransk 1816, italiensk 1817 og 1830),⁴ og må ha gitt et vesentlig bidrag til kunnskapen om Norge ute i Europa. Ikke minst er det påfallende hvor mange andre Norges-besøkende på første halvpart av 1800-tallet som i sine reisebeskrivelser henviser til von Buch. En oversettelse til dansk av hans beskrivelse av Christiania-oppholdet ble trykt og utgitt allerede i 1812. Med unntak av et par kortere gjengivelser av hans beskrivelser av Lofot-fisket og av russernes handel på Finnmark, gjengitt i norske aviser i begynnelsen av 1820-årene, er verket ikke oversatt til norsk. Det ville være en fornuftig investering om denne reisebeskrivelsen ble gjort lettere tilgjengelig for et norsk publikum.

I begynnelsen av oktober 1808 forlot von Buch Christiania for å vende hjem til Tyskland. Han hadde da ikke annet valg enn ta landeveien fatt i retning Sørlandet, for å prøve å skaffe seg skipsleilighet til Danmark. Sammen med ham reiste en dansk offiser som også skulle ta seg over til Danmark. Den 11. oktober kom de til Arendal. Von Buch opplyser at det fra denne byen nesten daglig gikk båter til Danmark. Natten før han ankom hadde hele 8 båter gått ut, på tross av at det lå engelske fregatter utenfor. Denne dagen slo imidlertid vinden om, og ingen skip ville gå ut. Han fikk beskjed om at han måtte dra lenger sørover, for å kunne dra nytte av den vestavinden som nå hadde satt inn. Turen gikk videre til Kristiansand, der han ble gående og vente til den 22. oktober. Det følgende er en direkte oversettelse av von Buchs egen beretning. En del partier er utelatt (...). Hovedvekten er lagt på hans skildring av reise-måten og overfarten, men det er også tatt med beskrivelser som viser hvilken stemning som rådet og hvilke forholdsregler som var tatt på denne kyststrekningen under krigstilstanden.

22. oktober 1808

Vinden er plutselig blitt nordvestlig. Vi fikk alle hastverk med avreisen til (Ny) Hellesund, hvor skipet vårt lå og ventet. Det var en fin morgen. En kongelig båt med 6 mann førte oss hurtig utover fjorden, med taktfaste, nesten

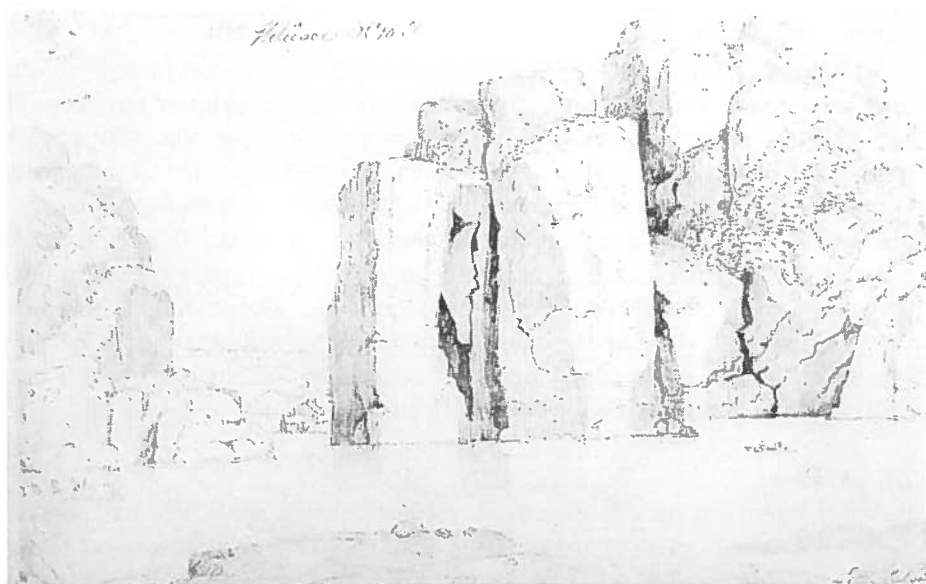


Ny Hellesund, år 1800. Blyantskisser av John William Edy. Fra *Drawings Norway 1800* (Deichmanske bibliotek, Oslo). Edy reiste dette året kyststrekningen fra Ny Hellesund til Svi-nesund, og har etterlatt seg en rekke skisser fra reisen, hvorav en del er gravert og gjengitt i *Picturesque Scenery of Norway* (London 1820). Også Edy fikk på sin Norgesreise føle krigen og de politiske forviklingene i denne perioden. Like før han kom inn til Ny Hellesund hadde engelske krigsskip overfalt en dansk-norsk fregatt og en konvoi handelsskip, det såkalte forspillet

høytidelige åretak. Først her ute kunne vi tydelig se hvor sterkt bevoktet denne viktige havnen var. Midt ut for byen lå flytende kanonbatterier, plassert på ferger. På Lagmannsholmen var anlagt andre batterier. På Odderøyas knauser, som vendte inn mot havnen, lå ytterligere to eller tre batterier, og atter andre igjen i strandkanten både på høyre og venstre side. Skuddlinjene krysset hverandre i alle retninger. Det ville ikke være så lett for et fiendlig skip å våge seg gjennom dette ødeleggende kuleregnet inn til havnen og byen....

Til beskyttelse av havnen fantes også tidligere en liten festning, ..., kalt Fredriksholm eller helst Flekkerøya festning. Inntil nylig holdt noen få man vakt der. Men da engelskmennene hadde fjernet den danske flåten ved København, og også skulle ta de to siste linjeskipene som tilfeldigvis lå i Kristiansand, inntok de Flekkerøya og sprengte dette forsvarsverket. Nå er det bare en øde og forlatt ruin igjen.

Tidlig på ettermiddagen kom vi frem til Ny Hellesund. Men våre forhåpninger ble straks gjort til skamme. Her ville man absolutt ikke høre snakk om at det var fordelaktig vind for Danmarksfart. Briggen vår lå ensom og forlatt i en trang kanal, uten mennesker ombord, og skipperen befant seg langt inne på



til fredsbruddet i 1801 (25. juli 1800). Etter denne hendelsen var stemningen her hjemme opphisset, og den engelske kunstneren, som gikk rundt og tegnet alt han så, ble tatt for å være en engelsk spion. Han ble arrestert da han kom til Helgeroa, og derfra ført som fange til Christiana. Det kom imidlertid ikke til noe krigsutbrudd etter det engelske overgrepet, og Edy ble satt fri igjen i september. Repro Norsk Folkemuseum.

land. De ser an været først, og det de følte i luften gjorde at de ikke fant det umaken verdt å komme ned til skipet. De fikk rett. I sør mørknet himmelen. Vi ble fortalt at det ville bli storm fra sørvest før kvelden. Og stormen lot ikke vente lenge på seg. Vinden raste med fryktelig styrke mellom bergveggene. Regnet slo ned som haglkorn i vannet. Et dypt mørke dekket øya. Vi satt som fanger i berget.

23. oktober

Vinden er svakere, men den gir ikke noe håp. Vi har sett oss omkring på stedet. Sundet består av en lang kanal som går i en sving mellom steile bergvegger, knapt bredere enn en stor elv. Omkring 20 hus ligger strødd på begge sider, gjemt i vinkler og kroker i fjellet. De er imidlertid pent bygget og vakre å se på. Nesten alle sammen er rødmalte. Selv har vi det slett ikke så verst i huset til losoldermann Langfeldt, førstemann her på stedet. Men plassen rundt huset er svært begrenset. Foran døren er en brygge, to skritt lang og bygget på peler i vannet. På baksiden av huset, tett ved bakdøren, ligger stiger oppetter bergveggen, og videre trappetrinn for å komme opp i høyden. Naboens hus

ligger tett ved, men det går ingen vei bort til ham, om man ikke vil klatre over fjellet.

Vi klatret opp leiderne og trappene til det høyeste punktet på øya. ..Midt oppe på øya står et lite vakthus, slik at man kan holde utkikk mot havet og følge signalene på land. Det er merkelig at man med disse signaler, som er plassert med 2-3 mils avstand, på en dag kan sende meldinger fra Christiania til Hidra, det vil si en strekning på nesten 50 mil. I dag ble det meldt at man for 3 timer siden hadde observert to engelske fregatter ved Risør. Det er nesten 30 mil herfra. Man bruker flaggsignaler, og det er 3 flagg: et dansk, et blått og et hvitt, og 2 bånd eller såkalte stendere mellom disse. Det er enkelt, men likevel kan man med dette utstyret melde fra om alt som foregår langs kysten i krigstider, fra den første tilsynekomst av det minste fiendlige fartøy helt frem til landgang og avskjæring av forbindelseslinjer.

24. oktober

Rasende storm fra sør og sørvest. Huset har beveget seg i hele natt, som et skip. Ofte følte det som om klippene selv, ja til og med hele øya, svaiet. «Mange mennesker som levde i går er borte i dag», var den korte, tørre kommentaren fra den rolige og uberørte losoldermannen. Dessverre er dette så alt for sant. I Tregdefjorden, 2 mil herfra, hadde stormen kastet inn en svensk galeas på vei fra London til Gøteborg. Nå er den en god prise. Tre andre skip, lastet med sukker og hamp, hadde måttet søke seg inn til Homborsund, Hennes og Ripervik, selv om skutene her ble konfiskert og mannskapet tatt til fange. Hvem vet hva havet har slukt i natt.

Vi lever på fisk og hummer. Denne kyststrekningen synes å være et hummerparadis. De finnes i uendelige mengder her, og hummerfangsten er en ikke ubetydelig inntektskilde for Hellesunds beboere. ...

25. oktober

Vi rodde over sundet til den andre øya, som lå ut mot det åpne havet. Vi ville se på stormens raseri, hvordan bølgene slo opp på stranden og brøt mot fjellveggen. Høyest på øya står to steintårn som var kledd med hvitmalte planker på den siden som vendte ut mot havet. De kunne ses flere mil ute fra sjøen. På grunn av krigen og for ikke å være til hjelp for fiendlige skip, var disse plankene nå tatt vekk.

Da vi kom over på den andre siden og så ut over havet, var bølgene mye mindre enn vi hadde trodd. De var små og korte, og slett ikke som fjell som veltet seg fremover. Vi fortalte dette til losoldermannen. Han forklarte oss at en slik plutselig stillhet på havet erfaringsmessig var et temmelig sikkert tegn på at stormen snart ville bryte løs igjen for fullt. Og om kvelden brøt stormen løs igjen og raste med fryktelig styrke hele natten. Denne stillheten midt inne i

stormen er et merkelig fenomen! Oppstår den ved at strømretninger motvirker hverandre?

29. oktober

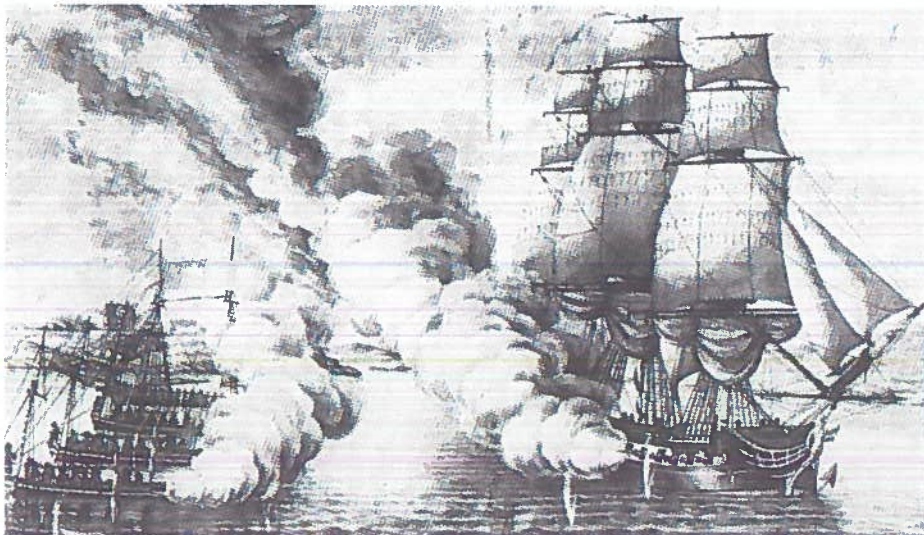
Alle gunstige forvarsler slår feil. Vannet stiger høyt i sundet. Da antok vi at det ville bety vind fra vest eller nordvest. Men så kom det uvær, og vannet falt igjen. Heller ikke temperaturen ga oss noe håp om at den sørlige vindretningen skulle endres. Det er slett ikke nattefrost, og tidlig i dag morges termometeret på 8 grader.

30. oktober

Vi reiste til kirken i Søgne med kanonsjaluppen Berndt Ancker. Det var øvelse med mannskapet under losoldermannens kommando. Av nødvendighet hadde den danske stat som ved et trylleslag klart å skaffe seg denne innenskjærflåten på noen få måneder. I hvert sund, nesten i hver havn langs kysten ligger det nå en slik båt, som samtidig er et kanonbatteri. Mannskapet ropes raskt inn fra nabolaget. De er vant med manøvrene, og et par trefninger med de engelske krigsbriggene har vist dem hva disse kanonsjalupeene kan klare når de blir skikkelig ledet. Båtene kan best sammenlignes med store sundferger. Bredden er omtrent halvparten av lengden. Langs begge sider sitter mannskapet med svære årer, som på en galei, og foran og akter står en kanon. Ved angrep åpnes baug- og akterspeilet nesten helt ned til vannflaten. Kanonene skyves frem. Skuddet avfyres, og treffer hver gang det store fiendlige skipet midtskips, hvor det er mest sårbart. Båten dreies så raskt rundt. Den andre kanonen avfyres mot den delen av skipet hvor skuddet har størst virkning. Deretter trekker man seg tilbake, lader igjen og angriper på nytt. Det store skipet kan gjerne avfyre hele batterier. En liten båt, som bare såvidt hever seg over vannflaten, og som dessuten er i stadig bevegelse, er vanskelig å treffe. Derfor hender det ofte at skjærflåten går seierrik ut av trefninger, uten å ha mistet en eneste mann. Men det er klart at slike ferger, som bærer kanoner og stikker så lavt over vannet, ikke tåler noen sjøgang. De må derfor holde seg innenskjærs i smult farvann. Bare sommerstid, i vindstille eller rolig vær, kan de gå ut i åpent vann. Kanonsjaluppen Berndt Ancker, som var bestykket med 2 tolvpunds kanoner, trengte et mannskap på 30 mann når den skulle i kamp.

31. oktober

Ved middagstider slo vinden om til VNV. «En herlig kuling», sa skipperen fornøyd. Først stikker postbåten ut, i skumringen. Henimot kl. 8 følger vi i briggen. Sjøen gikk temmlig høy; lidende trekker vi oss snart tilbake i kahyt-



Norske kanonjoller i kamp med den engelske fregatten «Tartar» 16. mai 1808 i nærheten av Bergen. Disse jollene førte bare 1 kanon, mens de større sjaluppene som von Buch omtaler førte 2 kanoner. I alt ble det bygget nærmere 100 slike små kanonbåter etter at den dansk-norske flåten gikk tapt i august 1807. (Etter Mykland 1977). Repro Norsk Folkemuseum.

ten. Rett etter oss fulgte galeasen Hemnæss, lastet for Løkke i Jylland. Vi seiler hurtig.

Kl. 2 om natten er nordvesten så kraftig at alle seil unntatt fokken må berges. Havet er i sydende bevegelser. Nå frykter alle at vi vil strande på den flate Jyllandskysten, der det ikke finnes noen havner og hvor brottsjøene fra nordvest slår rasende over grunnene, og hvor skuta vil bli kastet med stor kraft inn på stranden. Da vil det ikke være noen redning. Vi er kommet mer enn halvveis over, og den uhellsvangre kysten var nå ikke så langt unna. Mannskapet rådslo lenge - og snudde om, tilbake mot Norge. Så blir havet roligere, da vi har seilt en mil på tilbakeveien. Et nytt forsøk gjøres. Baugen vendes igjen mot Jylland. Men snart blir atter sjøen for grov, og omkring kl. 3 krysset vi opp mot vinden, fast bestemt på å gå tilbake til Norge.

Det lysnet av dag. Vinden var svak og sjøen rolig. Hvilken forskjell fra det været vi hadde hatt føling med i natt! Og likevel braste kanskje bølgene fremdeles mot Jyllands kyster, slik som i natt.

Vi fikk Kristiansand i sikte. Vi krysset oss langsomt fremover. En engelsk fregatt dukket opp og krysset etter oss. Den var meget nær da vi omsider lykkelig løp inn mellom skjærene. Kl. 10 om formiddagen kom vi inn til Romsvig, midt mellom Flekkerøya og Hellesund.

Det var et feilslått forsøk. Også vår følgesvenn galeasen kommer tilbake. Den hadde under nattens overfart mistet baugsprydet på grunn av stormen. Postbåten kom seg med nød og neppe unna fregatten. Den ligger igjen i Hellesund. ...

Om kvelden lyste en praktfull fullmåne. Det var så stille at man ikke kunne se den minste bølge ute på havet. Ikke noe skip ville kunne seile i natt.

Vi gikk tilbake til Hellesund, til vår losoldermann. Også briggen lå sikrere der.

3. november

En engelsk brigg har rett foran øynene på oss tatt en kaper-lugger, som litt for uforsiktig hadde våget seg ut. Det var et nydelig fartøy som tilhørte konsul Moe i Kristiansand. Det har satt skrekk i skipperen vår, som er redd for å gå ut.

4. november

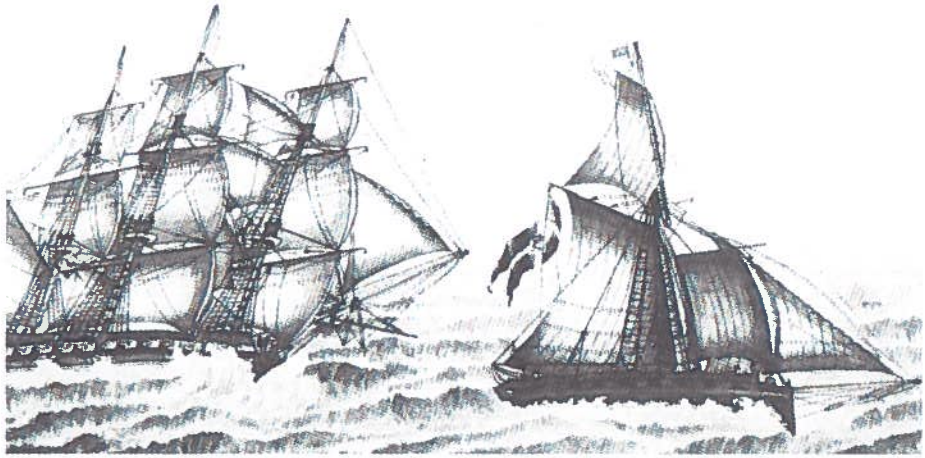
En annen kaper-lugger - Virksomheden, bestemt for Jylland - kommer inn. Et merkverdig fartøy. Svært lett bygget. Tre master, og alle tre korte og lave, for ikke å være synlig på langt hold. Den har to sekspunders kanoner, en foran og en akter, og fire småkanoner, nærmest saluttkanoner. Besetning på vel 20 mann. Vi blir rådet til å reise med denne båten. Hun seiler meget fort. På en slik skute er alt innrettet på hurtigseiling. Dessuten er man ikke, slik som på de ubevæpnede skipene, utsatt for angrep fra de små svenske fiskerbåtene, som er farligere enn engelskmennene. For som ekte sjørøvere plyndrer de alt og alle.

6. november

Tidlig om morgenen vil lugger-kapteinen stikke ut med øst-sørøstlig vind. Bare et slikt fartøy kan våge det, i så sterk vind og med den vindretningen. Men vinden blir stadig mer sørlig jo lenger ut vi kommer, og den sterke strømmen langs norskekysten fører oss ubønnhørlig vestover. Etter 3 1/2 mils seiling i opprørt sjø måtte vi snu. Mye strev, og nok en gang til ingen nytte. Vi kunne ikke gå tilbake til Hellesund. Vi var kommet for langt vestpå. Losen tok oss inn til en god og sikker havn i Kumlefjord, en mil fra Mandal.

7. november

I forgårs drev et skip inn hit. Det kom inn med kjølen i været og mastene ned i sjøen. Det var en brigg fra Jylland lastet med korn og malt. Omtrent en fjerdedel av ladningen ble reddet og kornet tørkes nå på land. I kahytten fant man kapteinen, og i byssa to matroser. De ble begravet på land i går. Dette er mange kornskuters skjebne. Dersom skuta svinger for brått, eller det kommer et



Kaperen «Den norske Gut» av Kristiansand i kamp med den engelske fregatten «Tartar» 31. oktober 1808. Samme dag gjorde von Buch et mislykket forsøk på å komme over til Danmark, og på tilbakeveien ble han forfulgt av en slik fregatt. I årene 1807 og 1808 ble det utrustet i alt 166 norske kapere, og av disse hørte hele 114 hjemme i Kristiansand. 52 kapere gikk tapt i disse årene, så det var ikke noen spesielt lønnsom trafikk. Det var bare i Kristiansand at kapervirksomheten fikk en viss økonomisk betydning gjennom de innbrakte prisene. Det var med en kaperskute at von Buch omsider klarte å ta seg over til Danmark. (Etter Mykland 1977). Repro Norsk Folkemuseum.

uventet vindkast fra en ny retning, vil kornlasten forskyves. Tyngepunktet i skuta flyttes plutselig. Den klarer ikke å rette seg opp igjen, kantrer og går helt rundt. Derfor har man stadig gitt ordre om at lasterommet i kornskuter skal være inndelt i kammere, slik at kornet bare forskyves litt og tyngepunktet ikke forflyttes noe vesentlig. Bare i en trengselstid som den Norge nå befinner seg i, tar man alle slags skip til hjelp i korntransporten, uten at de alltid er så hensiktsmessig innrettet for dette formålet.

9. november

Så mange uker er gått, til ingen nytte. Stadig feilslåtte håp. I dag klarte en Mandalsbåt med stort besvær å ta seg inn hit. Sjøen går høy og intet tyder på noen snarlig forandring med hensyn til vinden. Hvem hadde kunnet forestille seg et slikt opphold! Hvor mye mer å foretrekke er ikke den lengste landreise, i forhold til en så besværlig og usikker sjøvei. ...

10. november

Kl. 5 i morges seilte endelig luggeren ut fra Kumlefjord med god nordavind, som etter noen mil i sjøen slo om til nordvest. Landet svant fort bak oss. Etter

en stund var det bare fjellene rundt Kristiansand som kunne skimtes. Mot middag hadde vi gjort over 6 mil, og vi hadde de beste utsikter til å nå Jylland før kveldsmørket kom. Da kom plutselig en krigsbrigg til syne ute i horison-ten. Hun fikk øye på oss, satte alle seil og tok opp jakten. Ingen rådslagning var nødvendig denne gangen. Også vi måtte vende, og med alle seil satt gikk vi mot Norge igjen. Briggen forfulgte oss helt til vi bare var en halv mil av land. Men med denne nordavinden klarte vi ikke å komme oss innenskjærs. Vi måtte seile videre langs land, forbi Kristiansand, Randø og gamle Hellesund. Kl. 6 om kvelden kom vi oss ved hjelp av los inn til Brekkestø. Brekkestø ligger 3 mil øst for Kristiansand, på den nordlige (!) spissen av Justøy, ikke langt fra Lillesand.

Losene er dyktige folk. I sine sterkbygde båter drar de langt til havs. Mellom øyene ser man overalt de blodrøde og hvite seilene, som er losbåtenes kjen- netegn, og som bare kan brukes av disse. De skyr ingen farer, og avventer ikke anrop fra skipene for å føre dem inn mellom skjærene. Hver klippe, hver knaus på land og hver stein under vann kjenner de. Under deres kommando beveger skipet seg som et selvstendig vesen gjennom labyrinten. ...

11. november

Mannskapet arbeider med rigg og seil på luggeren. De mener at mastene er for høye for et så lite fartøy og at de må kortes ned. Dessuten hadde vi ikke kun- net gå ut nå. En stor engelsk fregatt har nemlig lagt seg til like utenfor. Den har tatt et par kornbåter fra Danmark, rett foran øynene på oss. Å stikke til sjøs nå ville være både uforsiktig og dumdrstig, mener alle. Brekkestø er en av de største havnene på denne kyststrekningen. Langs sundet ligger 24 hus, mange av dem meget pene.

14. november

Om ettermiddagen den 12. november sa kapteinen på luggeren uventet at han ville gå ut om et par timer for å forsøke lykken på nytt. Fint vær og ingen fiendlige skip i sikte hele dagen. Etter et par mil i sjøen blir nordvesten sterke- re og skyver oss rakt fremover. Nå er det blitt mørk natt, og vi har intet å fryk- te fra fienden. En brigg farer larmende forbi oss, så nær at vi hadde kunnet ro- pe til hverandre. Men om briggen hadde forsøkt å forfølge oss, ville vi vært langt avgårde før den hadde vært ferdig med vendingsmanøvreren. Den ville aldri ha funnet oss igjen i mørket. Allerede lenge før det lysnet var vi i nærhe- ten av Vigsø på ytterste vestlige ende av Jylland. Så raskt hadde vinden ført oss over. Det var faktisk storm. På grunn av vind og storm brøt sjøene så hardt at det så ut som havet sto i kok.

I slikt vær og med slik sjøgang kan vi ikke gå inn til Nordstrand eller til den

nordlige kysten av Jylland. Skipperen vil gå langs kysten, forbi Skagen og kanskje til Fladstrand, hvor disse rasende nordvestbølgene og strømmene ikke står så hardt på. Da har vi 16 mil foran oss, like langt som overfarten fra Norge. Men det finnes ingen annen utvei. Vi seiler imidlertid fort, denne gangen godt hjulpet av vind og storm. Ved middagstider ser vi spissen av Skagen med tårnet.

Vi har nå seilt langs kysten og i det fjerne sett den endeløse rekken av strandete skuter. Som en allé, eller nesten som et slags forsvarsverk, strekker disse tusener av master og skipsskjeletter seg langs hele denne kyststrekningen på 16 mil. Det er et fryktelig syn for den norske skipperen. Han holder seg godt ut fra denne kysten, som presenterer seg på en så grusom måte. Hjemme hos seg selv kjenner han alle knauser og skjær, men ikke slike grunner som langs denne kysten.

Kl. 1 rundet vi Skagen og kunne nå se inn i dansk farvann. Men bak odden lå en stor engelsk fregatt for anker. Den satte seg straks i beredskap for å ta opp jakten på oss. Vi måtte tilbake igjen.

Vinden hadde i mellomtiden spaknet. Det var klart vær, lyst og nesten stille. Vi seiler en drøy kvartmil langs kysten. Vi kan tydelig se hvert hus, hvert dyr og menneske langs stranden, kjørende vogner og løpende bikkjer. Vi signaliserer etter en båt, som lett ville ha kunnet rodd ut til oss i den smule sjøen. Men rop og signaler er bortkastet. Vi anroper landsbyene og gamle Skagen, som vi kan se klart og tydelig. Vi roper mot den øde kysten. Forgjeves. Stemmene våre tier. Signalflaget vårt er heist, men ingen gir akt på det. Det var et vondt øyeblikk. Så nær, så kloss oppunder kysten, og likevel ingen mulighet til å komme i land. - Nå skal vi igjen ligge og krysse ute på havet en lang november natt, en natt som kanskje vil føre oss helt tilbake til Norge.

Natten var usedvanlig vakker; mild, rolig og stjerneklar, slik en fin sommernatt skal være. Omtrent like langt som den svake nordøstvinden bringer oss fremover, presser strømmen oss tilbake. Med stor tilfredshet ser vi ved dag gry at vi befinner oss omtrent på samme sted hvor vi forlot kysten i går kveld. Nå øker østavinden litt, og med den stiger håpet. Vi seiler til Løkken, som ligger omtrent midt i bukta. Vi kan skjelne hver ting på land - landsbyene, vindmøllene, kirkene. Sjøen er ganske rolig nå, og kyststrekningen lite å frykte. Den lille skipsjolla er tilstrekkelig til å bringe oss begge i land. Vi blir raskt satt inn, og jolla returnerer hurtig til skipet.

Vi står på land, på Jyllandsk jord! På et fastland som henger sammen med vårt eget land. Vi løper og hopper bortover stranda. I stedet for krigsfangenskap har vi fått friheten! Nå kan intet havstykke, ingen vind, ingen bølger stoppe oss. ...

Folk i Løkken hadde sett skipsjolla lande, og vaktmannskapet hadde samlet seg. De trodde vi var løsslupne fanger fra et fiendtlig skip og ville skyte på jol-

la. Men luggeren seilte straks inn mot batteriet og ankret opp på redan, nær land.

Det er ufattelig med hvilket strev man anløper denne farlige kysten. Halve skuter, spantrekker, akterspeil og master stikker overalt opp av bølgene rundt Løkken, som triste minnesmerker over så mange strandete skuter. Ikke noe sted finnes en antydning til en havn. Ankommende skuter er uten beskyttelse mot de rasende bølgene og de fryktelige stormene fra nordvest. Ikke engang en dag, ikke en halv natt, ligger de trygt for anker. Dersom en skute ikke lenger kan holde stand mot nordveststormen, setter man alle seil og lar det stå til rett mot land. Vinden og de svære bølgene setter skuta på land med stor kraft. Hundrevis av mennesker har i mellomtiden samlet seg på stranda. De griper fatt i trossene som kastes ut og holder skuta igjen når bølgene slår tilbake. Da velter skuta over på siden og blir liggende i sikkerhet på stranda. Her ved Løkken så vi i går flere brigger og mange jakter liggende på siden i sanden. Skutene har ikke særlig godt av denne behandlingen, men de blir tross alt berget.

Men når de mange Kattegattsfarere i storm og mørke netter bommer på den smale innseilingen til Skagen, eller fortsatt tror de befinner seg i Nordsjøen når de allerede har passert Jylland - da strander de på Jyske Rev, som strekker seg i en tredobbelt rekke langs kysten. Skutene kjører seg fast i sanden og synker dypere og dypere i, inntil rommet er helt fylt med sand. Så drar folk ut i stille vær og henter med seg det som er brukbart fra disse skutene. Bare skroget blir stående igjen i mange årtier, som en advarsel til de som kommer etter. Dersom et skip derimot strander på norskekysten, blir det straks knust mot skjærene, og etter kort tid er de siste rester av det tilintetgjort og borte. De som kommer etter får aldri vite om forgjengernes ulykker.

Den engelske krig har gjort alle småsteder på denne kysten til korndepoter for Norge. Krigens har på denne måten berøvet svært mange mennesker deres formue og deres velstand - og mange har den også berøvet deres liv.

Noter

1. Fra «En vise, om Engelsmandens Færd og Krigstog, ved de norske Kyster i Aarene (omtrint) 1809 og 1810». *By og Bygd XVII*, Oslo 1964.
2. Lamotte, Alex, 1813. *Voyage dans le Nord de l'Europe*. London. Lamotte og hans engelske reisefeller befant seg i Østerdalen da flåteranet skjedde. De ble arrestert på Kongsvinger allerede den 28. august, mens bombarderingen av København foregikk. De ble holdt i forvaring dels i Christiania, dels på Kongsberg.
3. Krigserklæring mars 1808, våpenstillstand desember 1808 og formell fredsslutning desember 1809.

4. For nærmere bibliografiske opplysninger, se Schiøtz 1970.

Litteratur

Buch, Léopold von, 1810. *Reise durch Norwegen und Lappland*. Erster – Zweyter Theil. Berlin.

Mykland, Knut, 1977. *Kampen om Norge 1784 - 1814*. Norges historie b.9. Oslo.

Schiøtz, Eiler H., 1970. *Utlendingers reiser i Norge*. En bibliografi, Oslo.

Øverland, Ole Andreas, 1891 - 95. *Norges historie*. B.V. 2. Kra.

Summary

A tourist through the Continental Blockade, 1808

After war was declared between Denmark-Norway and Sweden in March 1808, Norway was effectively isolated from any direct contact with the continent over land. The German traveller Leopold von Buch, stranded in Norway after the hostilities broke out, was compelled to get through the blockade by making a dash in a little smack across Skagerak from the coast of South Norway to Jutland during the stormy November of 1808. His travels in Norway and finally successful crossing to Denmark, are described in his «Reise durch Norwegen und Lappland», which appeared in 1810, extracts of which are given in this article. His book is regarded as one of the «classics» in 19th century travel literature.