

Fiendtlige operasjoner nær Grimstad 1811-12

Knut Brautaset

“Det var i attenhundrede og elleve, man skrev, den 16de Marti det mon være, tri engelske Balkasser kom nasevis fram udi vores By at regjere; De tænkte som saa, de os bange skulle faa –”

Slik starter en vise som beskriver en dramatisk trefning under Napoleonskrigen som fant sted på Grimstad havn 16. mars 1811. Dessverre er det kun denne innledende strofen som er bevart. Det var tre bevæpnede skipsbåter fra den britiske fregatten HMS *Venus* som trengte seg inn på Grimstad havn for å ta sluppen *Frau Maria* fra Flensburg som prise, men oppdraget mislyktes. Lokalt har trefningen med skuddveksling blitt kalt “Slaget på Grimstad havn”. I denne artikkelen vil hendelsen, slik den har blitt fortalt i Grimstad, bli sammenlignet med fregattens loggbok. Det man har av informasjon om trefningen 16. mars 1811 er det skolebestyrer Landgraff nedtegnet fra muntlige kilder i sin bok «Grimstadslægter» og det marinehistoriker F. Beutlich skrev i sin bok «Norges Sjøvæbning 1810-1814». Beutlich hadde kunnskap om fregattens loggbok, men gjengir ikke hva skriveren på HMS *Venus* noterte ned. Denne artikkelen viser hva man vurderte som viktig å registrere om bord i fregatten. HMS *Venus* var opprinnelig en dansk fregatt og ett av orlogsskipene som britene tok som krigsbytte ved “ranet af flaaden” i København høsten 1807.

En 38 kanoners fregatt fra Royal Navy under fulle seil var et flott syn. Å bli jaget eller bordet av et slikt orlogsfartøy under blokaden i 1807 til 1814 var en skremmende opplevelse. (Bildet gjengitt med tillatelse fra Alamy Limited.)

Den dansk-norske fregatten *Venus*

På slutten av 1700-tallet og begynnelsen av 1800-tallet var fregatt betegnelsen på et hurtigseilende orlogsskip bestykt med mer enn 24 kanoner. De var mindre enn linjeskipene, og i sjøslag var deres oppgave å ligge bak linjen og sørge for forsyninger og å opprettholde kommunikasjonen i flåtestyrken. De hadde ett batteridekk med kanonporter, men også noen kanoner plassert på forre og aktre halvdekk. Som skipstype var fregatten en tremastet fullrigger. Fregattene hadde stor

Utsnitt av kart over København 1807.
 A: Gammelholm (Bremerholm) hvor
Venus ble bygd. B: Nyholm ved
 orlogshavnen hvor *Najaden* ble bygd.
 C: Nyhavn markert for orienteringens
 skyld. Kart hentet fra: <http://www.1807.dk/kbh%20faestningen.htm>.
 Påtegning Knut Brautaset.

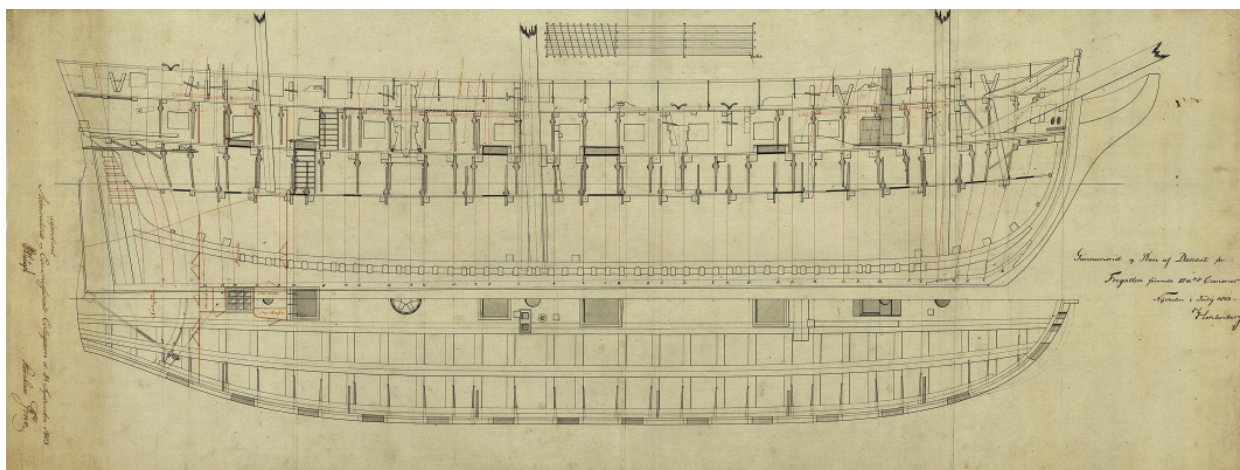


aksjonsradius og kunne operere alene. Andre viktige oppgaver for fregattene var konvoiering og patruljering, ikke minst ved blokader.

Fregatten *Venus* ble bygget på Gammelholm, også kalt Bremerholm, i København. Der var det tidlig etablert beddinger, reperbane og ankersmie. Dette er området sydvest for nåværende Nyhavn nær Holmen kirke. Rundt år 1800 hadde man fremdeles på Gammelholm en del virksomhet og beddinger for orlogsfartøyer, selv om man også hadde etablert nye beddinger og orlogsstasjon på Nyholm. *Venus* ble påbegynt i 1804, sjøsatt 5. oktober 1805 og antagelig ferdigstilt i 1806.



J. C. Dahl 1830, "Indsejlingen til København". En orlogsbrigg ligger til ankers. Til høyre Nyholm med den kjente mastekranen. Hentet fra Wikimedia Commons.



Orlogsfartøyet ble bygget etter tegninger av den anerkjente konstruktør Frantz Christopher Henrik Hohlenberg (1765 -1804).¹

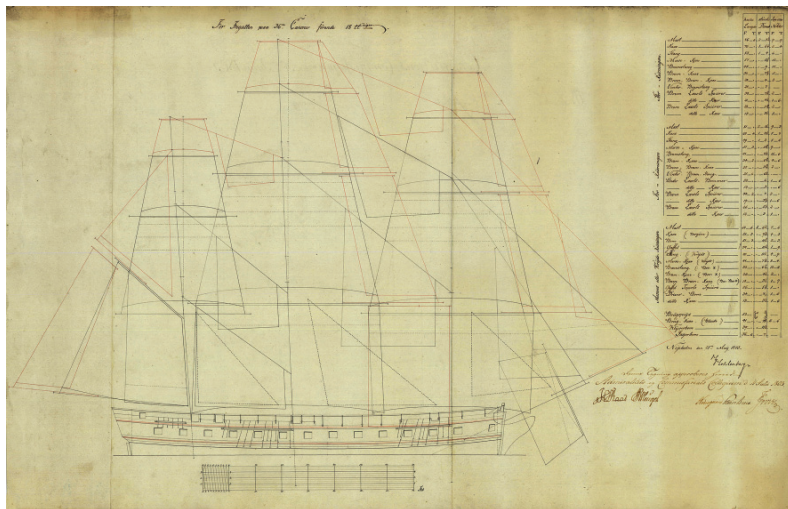
Hohlenberg hadde studert skipsbygging i Holland, Frankrike og Italia, og vært lærer ved Søakademiet. Han var fabrikkmester; det vil si sjef ved orlogsverftet på Nyholm i perioden 1797 til 1803. Han avsluttet sin karriere med kapteins rang. *Venus* ble bygget som fregatt og derved et fullrigget skip med råseil på alle tre mastene. Ifølge Statens Forsvarshistoriske Museum i Danmark var dimensjonene til *Venus* slik: Lengde 143' 6", bredde 36' 6", dyptgående akter/forut 15' 10"/14' 10". Skipets rommål var oppgitt til 601 lester og planlagt armering var 36 kanoner. Fartøyet var tiltenkt en besetning på 340 mann. Omregnet til meter var lengden og bredden til *Venus* henholdsvis 45 m og 11,5 m. Sammenlignet med skoleskipet *Sørlandet* med lengde 64,2 m og bredde 8,9 m, har *Sørlandet* et langt slankere skrog enn det *Venus* hadde.

Fregatten *Najaden* som møtte sin skjebne i Lyngør i 6. juli 1812 var

Gjennomsnitt og plan av fregatt på 36 kanoner datert Nyholm juli 1803.

Signert av konstruktør/fabrikkmester Hohlenberg. Tegningen benyttet til fregatten *Venus*.

Rigsarkivet Danmark, referanse: Søetatens Tegningssamling b114a.



Seiltegning av fregatt på 36 kanoner datert Nyholm 25. mai 1803. Signert av konstruktør/fabrikkmester Hohlenberg. Tegningen benyttet til fregatten *Venus*. Rigsarkivet Danmark, referanse: Søetatens Tegningssamling b114c.

bygd på Nyholm i København. Kjølen ble strukket i 1808, sjøsetting var i 1811 og ferdigstilling i 1812.

Najaden ble bygd etter samme tegninger som *Venus*, og de to fregattene regnes som søsterskip. I juni 1812 var *Najaden* involvert i en trefning med den engelske fregatten HMS *Ethalion* i farvannet utenfor Grimstad. Noe skadet søkte *Najaden* inn til Groos uthavn ved Grimstad.

Venus som HMS *Venus* i engelsk tjeneste

I september 1807 angrep britene Danmark og konsentrerte seg etter kort tid om København.

Kapitulasjonen er datofestet til den 6. september 1807 og kom etter tre døgn med intens bombing fra britene. Bombingen av København startet den 2. september kl. 19.30. Den pågikk stort sett om natten frem til våpenhvilen den 5. september kl. 17.00. Mange bygninger ble ødelagt, og flere ble såret. Nyere kilder sier at ca. 200 sivile og et tilsvarende antall militære ble drept.²

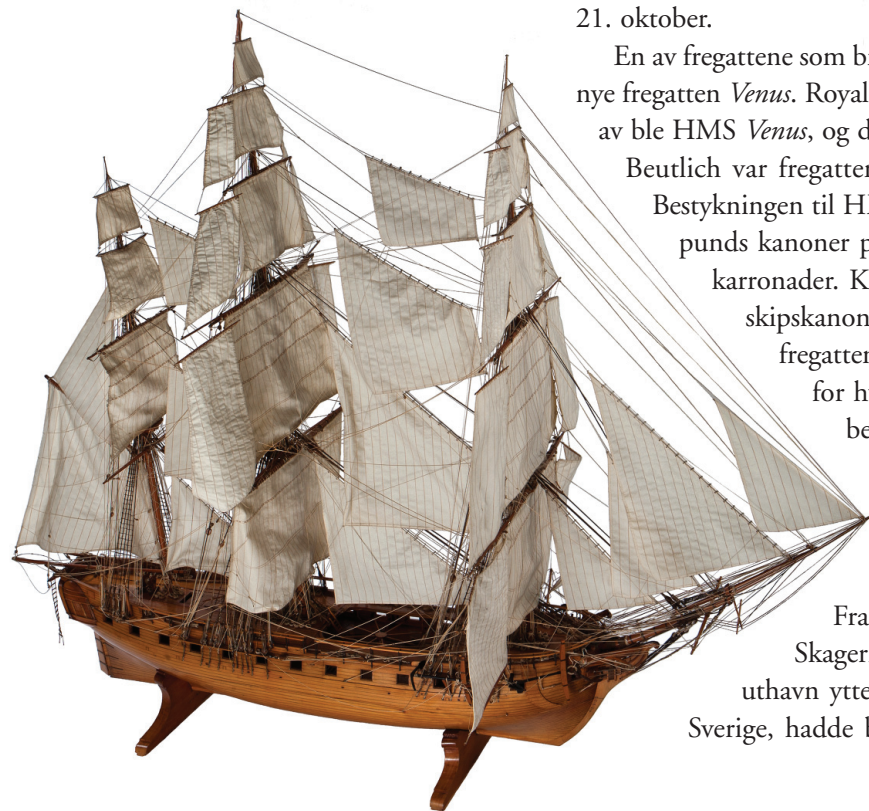
Som en del av kapitulasjonsbetingelsene skulle danskene overgi sine orlogsskip og andre fartøyer samt maritimt utstyr fra marinens lager. Britene forpliktet seg til å forlate København innen seks uker. De krevde og tok over 18 linjeskip, 16 fregatter, seks orlogsbrigger og en rekke andre fartøyer. Tre linjeskip og to fregatter ble ødelagt ved brann, og de øvrige orlogsskip ble seilt til Storbritannia.³ Skipene forlot København 21. oktober.

En av fregattene som britene seilte av gårde med var den nesten helt nye fregatten *Venus*. Royal Navy beholdt navnet slik at fregatten fra da av ble HMS *Venus*, og den ble etter hvert satt i aktiv tjeneste. Ifølge Beutlich var fregattens kaptein i 1810 til 1814 K. McKenzie.⁴

Bestykningen til HMS *Venus* var: 26 stk. 12 pounds og to stk. 9 pounds kanoner pluss 14 stk. 32 pounds og en stk. 18 pounds karronader. Karronade (*carronade*) var en kort, glattløpet skipskanon til bruk på kloss hold. Beutlich opplyser at fregatten var på 942 tonn, uten nærmere redegjørelse for hva slags "tonn" dette var. Det er ikke angitt bemanning, men tilsvarende britiske fregatter hadde et mannskap på ca. 280.

Fregatten *Venus* hadde stor virksomhet i februar og mars 1811.⁵ Den tilhørte den britiske kryssereskadren i Leith i Skottland. Fra Leith seilte den 5. februar. Den krysset i Skagerrak og ankret opp i havn ved Vinga, en øy og uthavn ytterst i Gøteborgs skjærgård. Som alliert med Sverige, hadde britene en base der. Vinga var et strategisk

Modell av den dansk/norske fregatten *Najaden* som var søsterskipet til *Venus*.
Foto: Nationalmuseet, Danmark.



utgangspunkt for operasjoner i Kattegat og Skagerrak. Britene var særlig oppmerksomme i farvannet mellom Skagen og Bohuslen. Der måtte provideringsskonnertene passere for å hente korn fra distriktene rundt Ålborg ved Limfjorden.

Venus dro fra Vinga 20. februar. Den dro ut i Skagerrak, krysset på begge sider av Lindesnes og ankret opp igjen ved Vinga 3. mars, der den ble liggende i tre dager. Etter det holdt *Venus* seg i farvannet mellom norskekysten og Skagen og tok fire priser og reddet åtte mann fra en synkeferdig skonnert. Det er i denne perioden, nærmere bestemt den 16. mars 1811, bataljen i Grimstad fant sted. Toktet fortsatt til 26. mars, da *Venus* var tilbake i hjemmehavnen Leith.

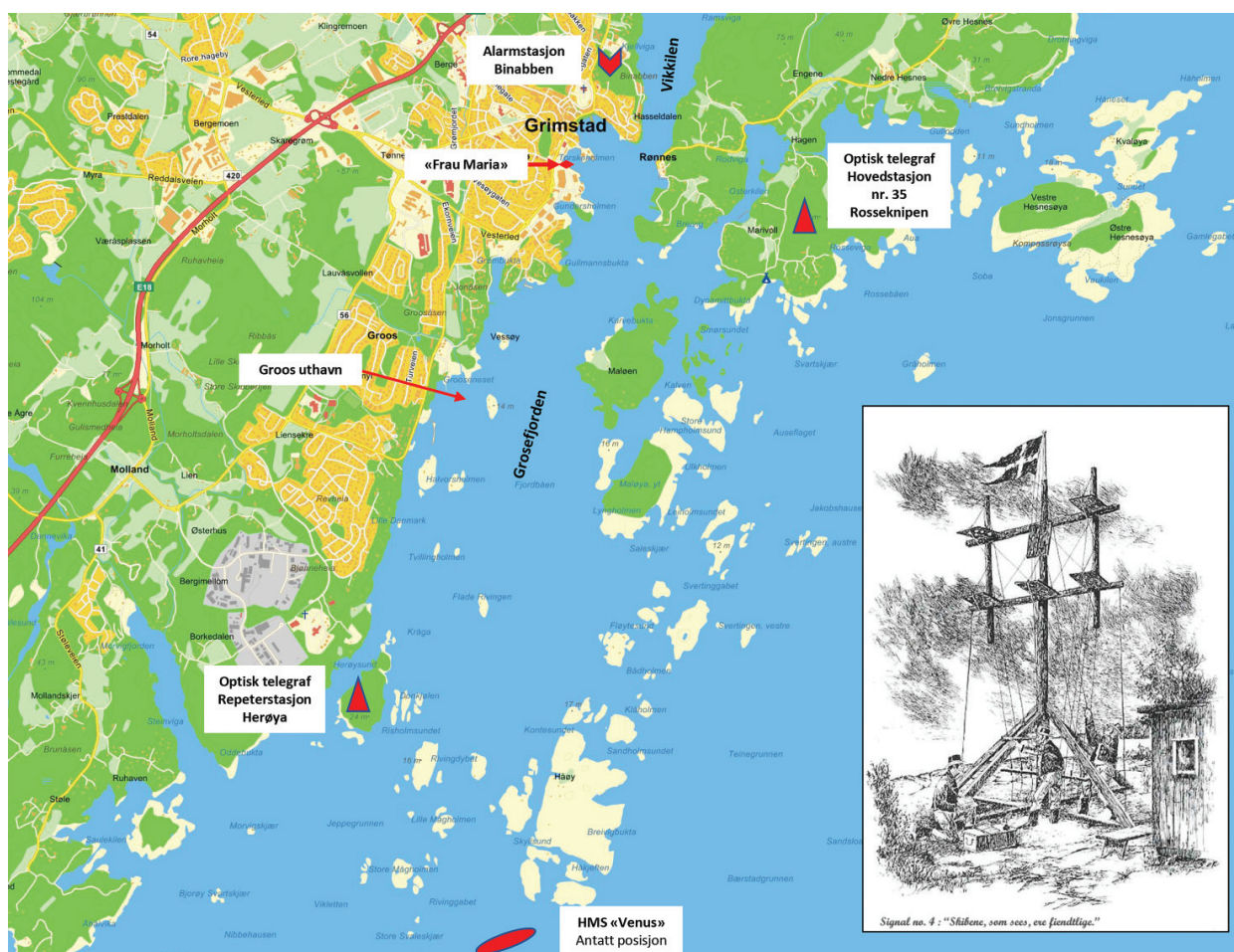
Historien slik den ble fortalt i Grimstad

Skolebestyrer Josef Landgraff hadde to versjoner i sin bok “Grimstad-slægter” av hendelsen 16. mars 1811. Han mottok sannsynligvis en del korrektiver og supplerende opplysninger etter at boken ble publisert i 1892 og ga i sine omfattende rettelser og tillegg fra 1901 den versjonen som her gjengis:

Fra Telegrafén paa Rossekriben fik Kystvernehøfen Anders Nilsen Kl. 10 Formiddag Varsel om, at en engelsk Fregat var i Sigte ud for Landet, hvorpaa han gik op paa Allarmstedet ved Grimstad (Bienabben), og da han saa Fregatten omtrent $\frac{3}{4}$ Mil ude styrende ind paa Landet, heisede han straks Allarmflaget for at sammenkalde Kystvernet; et Kvarters Tid senere meldte Johan Peter Bie, at Fregatten havde sat ut en Slup, omtrent samtidig kom Provideringsskonnert Nr. 54 sammen med 2 Jagter, den ene fra Mandal og den anden fra Bergen, ind paa Havnen, straks efter saaes styrende ind vestenfra Flensburgersluppen «Frau Maria», der paa sin Reise fra Bergen til Hjemstedet med en Ladning Fiskevarer, Salt og Tran paa Høiden af

Grimstad i 1804 med flere skuter fortøyd i Østerbukt bak Torskeholmen. Det er en skute på beddingen på Odden og et tremastet fartøy er under utrustning i Dramsvigen (muligens fullriggeren *Waaren*). Bokstaven F er satt inn for å markere lagerboden til Frolands verk. Akvarell (utsnitt) av Christian Groos Helmer (1779-1814). Grimstad bys museer. Foto: Knut Brautaset.





Kart som viser signalanlegg ved Grimstad. Det er også markert hvor sluppen *Frau Maria* fortøyde inne i Grimstad havn. Skipsbåtene fra HMS *Venus* rodde inn Groosefjorden forbi Håøya. Fregattens posisjon mens den ventet er antatt. Innfelt tegning av Ants Lepson som viser en optisk telegrafstasjon.

Kartgrunnlag Gule sider, påtegning Knut Brautaset.

Homborgsund var kommen under Fregattens Forfølgelse og flygtede ind til Grimstad, hvor den ble liggende paa Sølegrunden ved Skibsverftet Odden, og snart viste sig ogsaa den engelske Styrke, en stor og mindre Barkasse og en Slup besatte med omkring 100 Mand med Svingbasser og Geværer og øvrig Bevæbning. Det var i Grosefjorden, Englenderne kom ind, ikke gjennom Smørsund; under Indfarten blev de allerede af Haaøfolkene hilsede med Geværkugler. I Grimstad Havn laa Skibene «Høsten», «Vaaren», «Sommeren», «Dovre», «Ebenezer», «Palmetræet», Briggen «James» og en Slup ladet med Jern og Spiger, paa Verfterne stod 5 nye Skibe paa Stabelen og 2 Galeaser under Forbygning, og dertil var der i Byen et Oplag for kongelig Regning af 30000 Skippund Bomber og Kugler fra Frolands Verk, hvilket alt gav Anders Nilsen Anledning til at opmuntre Grimstads Befolkning og Arbeiderne ved Verfterne til at sætte sig i Forsvars og Angrebsstand.⁶



Provideringsskonnerter var skuter som i 1807-1814, på vegne av myndighetene, var satt til å “arbeide for Landets Forsyning med Levnetsmidler” dvs. særlig å transportere korn fra Danmark til Norge. I noen grad var disse skutene bevæpnet. Man skulle tro at britene var mest interessert i Provideringsskonnerter Nr. 54, men av grunner man ikke vet, var det sluppen *Frau Maria* man konsentrerte seg om. Flensburg tilhørte den gang Danmark.

Fra HMS *Venus* ble det sendt tre bevæpnede skipsbåter inn på Grimstad havn. Den videre beretning, slik den ble fortalt lokalt, er at Grimstads “Frivillige Jægerkorps” og “Kystvernet” hastig ble mobilisert. Ved hjelp av noen mindre kanoner og geværer angrep man britene. Kanonen som var om bord på provideringsskonnerter, ble også brukt. Grimstads menn, høy og lav, stod sammen mot fienden, og sosiale skillelinjer ble opphevet under bataljen. Kapteinen og mannskapet på *Frau Maria* gikk i land på Odden og sluttet seg til byens borgervern. Det kom til trefning ved Odden, og en av skipsbåtene ble skadeskutt

Britene ror inn til Grimstad (blå linje) og tar *Frau Maria* som prise og tar den inn i Vikkilen (rød linje). På kartet er det markert hvor Grimstad-borgere fikk satt opp sine små kanoner på bryggene inne i byen, og kanonen man fikk båret ut på Boddan. Utsnitt av Grimstads første bykart tegnet i 1847. Påtegning: Knut Brautaset.



Den vakre lille fullriggeren *Waaren* på 103 ½ kommerselsester var en av skutene som lå hjemme i Grimstad havn 16. mars 1811. Hun ble bygd på Grimstad Værft i 1804. Reder var Christian Rosenberg Pharo og skipsbyggmester Halvor Thomassen Riber. Betegnelsen Grimstad værft er ikke helt entydig. Det kan være *Waaren* som på prospektet av 1804 er under bygging på Odden, men kanskje mer sannsynlig er det den tremastede skuten som ligger til utrustning i Dramsvigen. Maleri av *Waaren*, Grimstad bys museer. Foto Knut Brautaset.

og trakk seg tilbake, men marinesoldatene på de to øvrige greide å få bordet *Frau Maria* og dro ut av havnen. Muligens fikk de opp seil. Enten det var et valg, eller at vindretningen var avgjørende, ble prisen ført inn i Vikkilen. Britene forstod etter hvert at de var gått i en felle fordi det der ikke var utløp til havet. Folk fra Grimstad bar ut en kanon på Biodden og fikk etablert stilling nær Hasseldalen ved Vikkilens utløp. Britene ga opp *Frau Maria* og flyktet i sine to skipsbåter utover langs det østre landet (Rønnes-landet) mens de ble beskutt. Landgraff skriver at britene hadde “et betydeligt Tab af Døde og Saarede”.⁷

Som en del av Kystvernets virksomhet, nevner F. Beutlich i “Norges Sjøvæbning 1810-1814” kortfattet hendelsen i Grimstad. Uten øvrig kildehenvisning skriver han:

Lørdag den 16. mars kl. 10 fmd. blev det ut for Gros sett en fiendtlig fregatt – Venus – som satte ut 4 båter for å ta noen små seilere under kysten. Av disse søkte 4 inn til Gros, og da de blev forfulgt, videre til Grimstad. Her hadde seksjonsansføringen for kystvernet skipsbyggmester Anders Nielsen, latt gjøre signal for samling, og det var møtt frem 13 mann, alle væbnet med gevær. Dessuten gjorde innvånerne i Grimstad sig klar til å ta imot fienden under ledelse av sjefen for det frivillige jegerkorps, Johan Peter Bie. På bryggene blev det stilt op en



3pd. og to 1pd. kanoner. Likeledes lå det en provideringsskonnert på havna, bestykket med en 3pd. kanon og en 4pd. haubits. Klokken 11 kom 3 av de fiendtlige båtene inn og besatte det ytterste av fartøyene, kappet ankerne og tok det på slep. Så snart de var utenfor skuddvidde, satte de seil på prisen. I det trange innløpet fikk de imidlertid vinden imot og tok så et annet løp som de trodde førte til sjøen. Men dette var nok en bukt inn i landet, Vikkilen kalt. Derved kom de under ild på kloss hold fra kystvernet, som nå var økt til 30 mann. Den største av båtene snudde før de søkte inn i kilen, og holdt til sjøs. Da de to andre opdaget feiltagelsen, lot de prisen ligge og rodde tilbake samme vei de var kommet – under stadig ild fra land, som de besvarte med kanon- og geværlild. Nielsen mente at fienden måtte ha ialfall 7 døde foruten flere sårede.⁸

Med referanse til fregattens loggbok, som han har kjent til, skriver F. Beutlich at barkassen kom tilbake til HMS *Venus* med to offiserer som var såret og noe senere kom de to mindre båtene tilbake med fire mann såret.

Ingen som deltok i kampene fra Grimstad ble imidlertid skadet. I motsetning til tragedien og tapet i Lyngør året etter, ble trefningen i Grimstad en norsk seier. Tre personer fra Grimstad ble senere hedret med Dannebrogordenens sølvkors.

Fullriggeren *Hebe* var en av skutene under bygging i 1811. Hun stod på bedding på verftet Ulenes hos skipsbygmester Gunder Thorsen. Gunder Thorsen deltok i striden og skal ha skutt mot britene i skipsbåtene. Han er tillagt å ha kommet med følgene utsagn: «E skaud daa vist ein, om ikke to, ja om e sa tri, aa kanskje fire».

Grimstad Sjømannsforening.

Foto: Knut Brautaset.

Loggboken til HMS *Venus*

Historien slik den ble nedtegnet i Grimstad var basert på det folk flere år senere husket. På mange måter var det seierherrens heroiske fremstilling. Man hadde også hellet med seg. En annen vindretning kunnet medført at engelskmennene hadde lykket med å ta *Frau Maria* som prise. Under bataljen ble ingen i Grimstad drept eller såret.

Det ville være interessant å få lese skipets logg, både for å se hvordan man beskrev hendelsen og for å se hvilke vurderinger som ble gjort. Muligens kunne man også finne ut om noen av marinesoldatene faktisk ble drept.

Jeg henvendte meg først til National Maritime Museum i Greenwich for å få opplysninger om loggboken til HMS *Venus*, og fikk rede på at den var tatt vare på, men befant seg i National Archives i Kew utenfor

London. Der fikk jeg anledning til å bla i de originale skipspapirene, og ta håndholdt foto.

Om bord på fregatten ble det ført to logger: The Captains' log og The Ships' log.⁹ Begge er svært nøkterne, den sistnevnte loggen er mest utførlig. Selv om britene brukte latinske bokstaver, er ikke alt like lett å tyde. Til tolkning av håndskriften har jeg fått hjelp av en engelsk bekjent, Rosalind Jennings, som har arbeidet en del med gamle dokumenter.

Spørsmålsteget er satt inn der håndskriften er for utydelig og tekst i parentes er min kommentar.

Skipets logg har kolonner for klokkeslett, fart i knop, kurs, vind, nummer på signal (som er sendt/ flagg heist), vakthavende offisers initialer og bemerkninger og hendelser. Kapteinens logg hadde omtrent samme oppsett. Klokkeslett som er angitt er skipets tid. Midt på dagen kl. 12 noteres skipets posisjon.

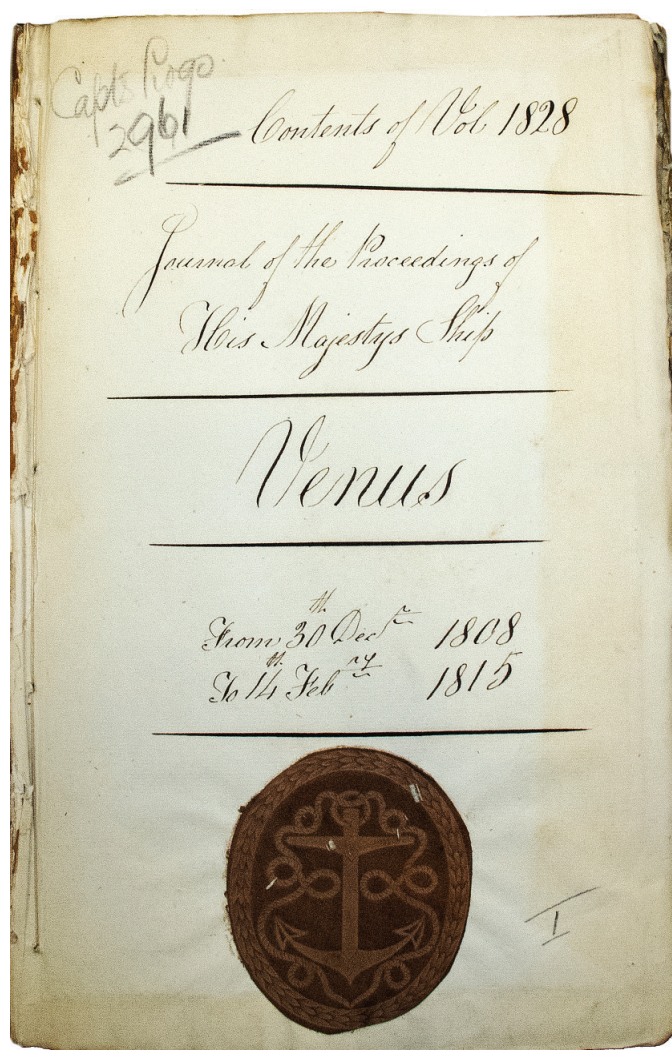
Fredag 15. mars 1811 kl. 1200 oppgis posisjonen til 57° 35' N og 8° 50' Ø. Det vil si i Skagerrak vel 30 nautiske mil vest-nordvest fra Løkken på Jylland. Det er da noe over 40 nautiske mil til kysten av Agder. Man seilte litt skiftende kurs, men mest nord-nordvest, og vinden er vestlig.

Lørdag 16. mars 1811 om morgenen noteres kurs som nord- nordvest og vestlig vind. Man må ha kommet innover mot Agderkysten vest for Grimstad.

Tittelbladet til boken hvor Captains Log for HMS *Venus* er samlet.

(The National Archives, ADM 51/2961.)

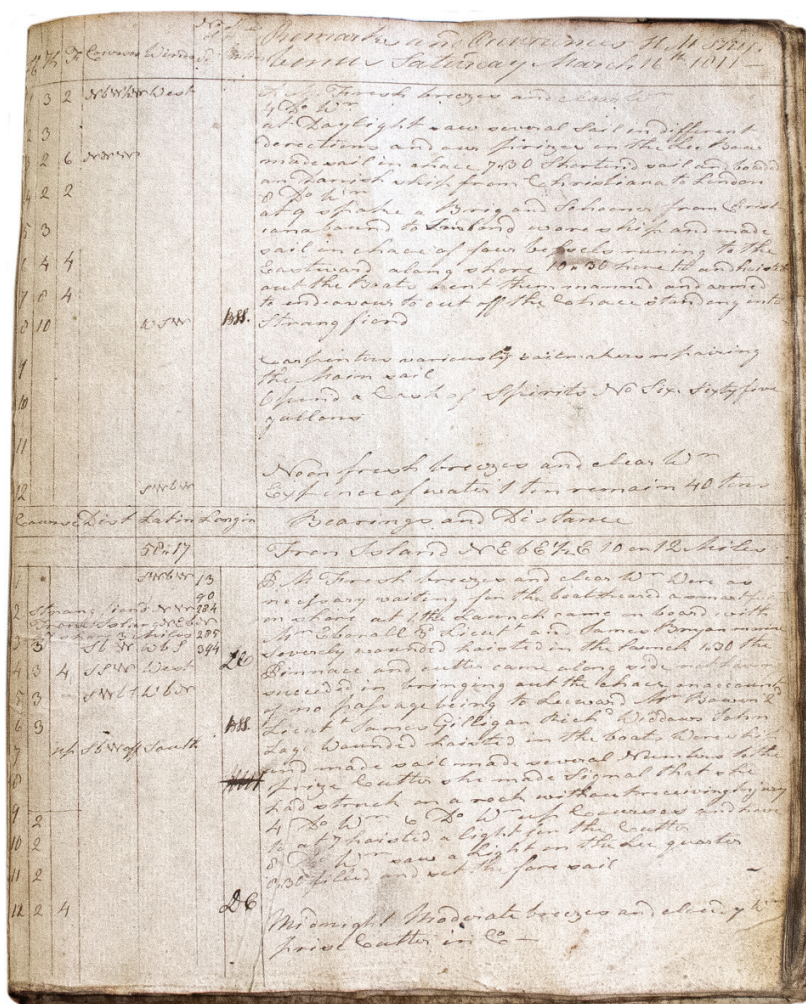
Foto: Knut Brautaset.



Oversatt gjengivelse av skipets logg for HMS *Venus*.

Døgnet den 16. mars 1811:¹⁰

- Kl. 0100 Frisk bris og klart vær.
- Kl. 0400 Samme værforhold. Da det lysnet så [*vi*] flere seil i ulike retninger og fartøyet vi har som prise var på le baug.
- Kl. 0730 Satte seil for jag, minsket seilføring og bordet et dansk skip fra Christiania til London.
- Kl. 0800 Samme værtype.
- Kl. 0900 Anropte [*ved anrop eller signal*] en brigg og en skonnert som var på vei fra Christiania til ?-land [*Friesland ?*].¹¹ Gjorde kuvending, satte seil og startet jaget etter fire fartøyer på vei østover nær kysten.
- Kl. 1030 Braste bakk og lærte skipsbåtene og sendte de bemannet og bevæpnet for å forsøke og stoppe fartøyene som dro inn i en fremmed fjord.
Tømmermenn og seilmakere reparerer storseilet.
Åpnet en tønne [*mindre tretønne*] med brennevin.
Sekstifem gallons [*antagelig i beholdning*].
- Kl. 1200 Frisk bris og klart vær. Brukt 1 tonn vann - i beholdning 40 tonn.
Posisjon 58° 17'. Vinden er sydvest til vest.
Ettermiddag frisk bris og klart vær. Gjorde nødvendige seilmanøvre [*kuvendinger*]. Ventet på skipsbåtene og hørte fra landsiden rifleskudd avfyrt.
- Kl. 1300 En av skipsbåtene¹² langs skipssiden med Mr. Ebonall 3. løytnant og James Bryan marinesoldat - alvorlig såret. Heiste opp skipsbåten.
- Kl. 1330 Skipsbåtene¹³ kom langs skipssiden. De hadde mislykkes med jaget [*dvs. å ta et av de forfulgte fartøyer*] som følge av at det ikke var noe åpning [*ut til havet*] på le side. Mr. Bowen 2. løytnant, James Gilligan, Richard Widdows, Jon Lagg - såret. Heiste opp skipsbåtene.
Kuvendte og seilte samt signaliserte til prise-kutteren [*fartøyet som tidligere var tatt som prise*].
Prise-kutteren signaliserte at den hadde gått på et skjær [*a rock*] uten å få skade.
- Kl. 1600 Vær som tidligere.
- Kl. 1800 Vær som tidligere brasert bakk.
- Kl. 1900 Heiset lys [*lykt*] for kutteren. Kurs sydvest.
- Kl. 2000 Vær som tidligere så lys på le side.
- Kl. 2030 Lot vinden ta tak i seilene satt forseilet.
- Kl. 2400 Moderat bris og skyet vær. [*Venus*] er nå sammen med prise-kutteren.



Ships Log 16. mars 1811 for HMS
Venus. The National Archives, ADM
53/1478.
Foto: Knut Brautaset.

breddegraden til å være 58° 17' og vindretningen sydvestlig. Operasjonen startet kl. 1030 (skipets tid). Det går frem av fregattens logg at man satt tre skipsbåter på vannet med bevæpnet mannskap som dro innover fjorden. Antall personer i skipsbåtene er ikke oppgitt. At man valgte å konsentrere seg om fartøyet *Frau Maria* inne i Grimstad havn, virker som en tilfældighet. HMS *Venus* ankret ikke opp, men utførte flere seilmanøvre og utnyttet vind og strøm for så noenlunde å holde seg i en posisjon. I loggen bruker man ordet *wore* som er fortid av verbet *wear*, og i nautisk terminologi betyr *wearing* det å gå baut med vinden, også kalt kuvending. Kl. 1300 kom første skipsbåt tilbake og kl. 1330 de to siste. Seks personer var såret og to av dem meget alvorlig. Kapteinens logg rapporterer syv sårede. At operasjonen mislyktes, forklares ved at man på le side ikke kunne komme ut til

Dette kaster nytt lys over historien om HMS *Venus*. Det går frem av skipets logg den 16. mars at man tidligere hadde tatt et skip som prise, som hele tiden skulle følge fregatten. Om morgenen bordet man et dansk skip på vei fra Christiania til London. Muligens dreier det seg om lisensfart.¹⁴ Etter det seilte man videre og anropte en brigg og en skonnert fra Christiania som antagelig skulle til Friesland, men tydingen av bestemmelsesstedet er noe usikker. Posisjonen til HMS *Venus* må ha vært et godt stykke vestenfor Grimstad. Det er litt vanskelig å tolke loggen her, men kursen var nord-nordvest da skipet gjorde kuvending og fikk antagelig en mer østlig kurs. *Venus* startet jaget etter fire fartøyer som styrte i østlig retning langs kysten. Fartøyene er ikke nærmere spesifisert. De fire fartøyene søkte inn i Groosefjorden. Ifølge J. Landgraff var Flensburg-sluppen *Frau Maria* den siste som kom inn. Fregatten la seg til utenfor skjærgården, antagelig et sted utenfor Håøya. Man oppgir

havet. Dette tyder på at man hadde fått *Frau Maria* under seil og kommet seg inn i Vikkilen. HMS *Venus* satte etter dette seil og forlot farvannet ved Grimstad. Den oppnår kontakt med det skipet som fulgte med som prise og ved midnatt var de to skipene sammen igjen.

Sett fra HMS *Venus* var nok trefningen 16. mars 1811 langt fra så dramatisk som det er nedtegnet i Grimstad – nesten et rutineoppdrag. Likevel var det dristig å sende skipsbåter så langt inn i en fremmed fjord. Britene visste jo heller ikke om man ville støte på organisert motstand. I Grimstad var dette den største hendelsen under Napoleonskrigen, og innbyggene var stolte av samholdet og innsatsviljen til å bekjempe inntrengerne. At britene ble påført “et betydeligt Tab af Døde og Saarede”, var imidlertid en overdrivelse. Om bord i fregatten husket man nok likevel hendelsen. Det var tross alt seks av mannskapet som ble såret og to av dem alvorlig ifølge skipets logg. I tillegg måtte mannskapet gi opp en prise som de hadde greid å få under seil. Kapteinens logg for 16. mars 1811 er meget kortfattet, men der oppgis tre sårede offiserer og fire sårede av mannskapet. De aller fleste hendelser HMS *Venus* ellers var involvert i, skjedde uten at mannskapet ble påført skade i kamp.

HMS *Venus* i farvannet utenfor Grimstad i november 1811

Ifølge F. Beutlich var en fregatt meget nærgående utenfor Grimstad den 27. november 1811. Noen norske kanonsjalupper var underveis østfra mot Kristiansand.

De to siste av disse – under kommando av sekl. Hillerup – hadde den 26. (november) om kvelden nådd Hesnes og fortsatte neste morgen vestover – med vind og strøm imot. Da de kom op mot Håøya – ut for Grimstad, blev det sett en fregatt – Venus – som overhalte et skib, hvorefter den stod innover til en n. mil av skjærene, braset bakk og firte hekkbåten i vannet. Hillerup sendte nå den ene sjalupen under mlt. Parnemann tilbake til Hesnes for å passe på fiendens bevegelser. Efter å ha firt båten vendte fregatten utover, men fikk i det samme et skud fra Parnemann. Den heiste så båten igjen og jagte østover efter et fartøi.¹⁵

Man kan også sammenligne dette med hva som ble skrevet ned om bord i den britiske fregatten. Fra midnatt til kl. 12 formiddag er det ingen vesentlige hendelser.

Skipsbåter – HMS *Venus*

Betegnelsene på de tre skipsbåtene som ble brukt er launch, pinnace og cutter.

Det er ikke noe entydig definisjon av hva slags båter dette var, men ifølge min tolkning av det jeg finner i «The Oxford Companion to Ships and the Sea» kan man si:

Launch: Den største skipsbåten på et seilende orlogsfartøy (bar-kasse). De var kravellbygde og kunne bli rodd, men hadde også muligheten for å reise mast for seiling noen ganger med to master og hellende luggerseil.

Pinnace: Skipsbåt rodd med 8 årer. De større utgavene hadde 16 årer. Noen kunne sette opp mast for seiling, muligens gaffelrigg. I Norge ble betegnelsen “pinass” brukt om en skipsbåt med 16 årer og mulighet for å reise en mast; ført om bord på orlogsskip.

Cutter: Klinkbygd skipsbåt 24 – 32 fot med fra 8 til 14 årer og som kunne være rigget med ett eller to luggerseil.

Skipets logg for HMS “Venus” onsdag 27. november 1811- et utdrag:¹⁶

- Kl. 1200 Moderat bris vest-nord-vest og klart vær. Gjorde kuvending og satte seil i jag etter av et fartøy til le. Brukt 1 tonn vann har igjen 37 tonn. Posisjon 58° 16' N. Peiling Brommils N ½ E [*ca. 6°*], 4 eller 5 leagues.¹⁷
- Kl. 1330 Minsket seil og la bi og fyrte av 24 store kanoner og mange muskettskudd mot det jagede fartøy og ødela dens fremre mast. Fartøyet dro inn [went inshore] i skjærgården. Sendte to bevæpnede skipsbåter under kommando av seniorløytnant Mr. Hart for ødelegge eller hente ut fartøyet. Fant dette ikke mulig og skipsbåtene returnerte. Flere kanonbåter kom ut og åpnet ild mot oss bakfra, men gjorde ingen skade. Heiste opp skipsbåtene og satte seil – krysset så høyt opp mot vinden som mulig.
- Kl. 1520 Justerte seilene.
- Kl. 1600 Frisk kuling fra vest-nord-vest og klart vær.

Ingen annen aktivitet ble rapportert i loggen på HMS *Venus* den dagen.

Her er det ingen god overenstemmelse med det Beutlich skriver og det som er nedfelt i skipets logg. Beutlich hevder kun en kanonsjalupp kom til i det *Venus* firte ned skipsbåten, mens loggen til fregatten viser at man ble angrepet av flere kanonbåter etter at to skipbåter hadde vært inne i skjærgården. Loggen til *Venus* viser også at man etter hendelsen den dagen ikke jaget noe fartøy.

Fregattens oppgitte breddegrad er 58° 16' N. Peilingen på 6° mot “Brommils”, som med overveiende sannsynlighet er Tromlingene/Jomåsknutene, viser at man er i sjøen utenfor Grimstad. Hvorfor skriveren om bord i HMS *Venus* skrev “Brommils” i stedet for «Drum Hills», vet man ikke. Johan Anton Wikander har i en artikkel skrevet om britisk kartlegging på kysten av Agder. Den engelske fregatten HMS *Solebay* bruker i en rapport i 1761 betegnelsen «The Drum Hills» om Tromlingene.¹⁸

Man kan i alle fall konkludere med at hendelsen med kanonbåtene 27. november 1811 helt sikkert er nøkternt og korrekt beskrevet i fregattens logg. Siden HMS *Venus* noterer klart vær, er det rimelig å anta at den optiske telegrafen (“klaffetelegrafen”) på Rosseknipen sendte melding om at fiendtlig fregatt var på ferde.

“Kanonbåtkrigen”

Etter at den dansk-norske orlogsflåten ble tatt av britene i 1807, ble ulike kanonbåter en viktig del av det nære kystforsvaret. I norske marinekretser kalles perioden 1807 - 1814 for “Kanonbåtkrigen”. Det var stor aktivitet i Norge for å bygge slike båter, særlig i Kristiansand, Fredriksvern (Stavern) og Trondheim. Man valgte byggesteder med godt forsvarsverk, og i 1808 ble det for eksempel i Kristiansand bygd 13 kanonsjalupper og ni kanonjoller.

Kanonjollene var ca. 45 fot lange inklusive en lang skrogdel delvis under vann akterut som ga nok oppdrift til en aktermontert 24 punds kanon. Besetningen var rundt 20 mann. Fremdriften ble besørget av fem til syv par årer. Jollene kunne også ha nedleggbare master rigget med luggerseil. I Risør ble det i 1991 bygd en kanonjolle etter originaltegninger til “jolle nr. 15” fra 1810. Den ble gitt navnet *Øster Riisøer III*.

Kanonsjalupper ble også drevet frem ved årer selv om de også kunne rigge et par spriseil til bruk ved lengre transport. De kunne være rundt 65 fot med en besetning på 60 og ha 11 par årer og to mann pr åre, slik at det satt 44 mann og rodde. Bestykningen var en 24 punds kanon i hver stevn og 4 punds gaffelmonterte, svingbare haubitser (også kalt “svingbasser”) – to på relingen akterut og to på relingen forut. Dette var små kanoner med korte løp beregnet på lette prosjektiler. Krutt-kammeret hadde mindre boring enn kanonløpet. Av disse såkalte 4 punds støpejernssvingehaubits ble en del produsert på Frolands verk, men jernverkene i Bærum og Moss støpte også noen eksemplarer. Etter hvert ble Frolands verk eneleverandør og skal ha støpt i alt ca. 230 av denne kanontypen i perioden 1807-1814.¹⁹

De britiske orlogsfartøyer som opererte langs norskekysten under blokaden fryktet faktisk disse kanonbåtene. På Agderkysten var britene lite lystne til å gå inn i skjærgården eller i trange sund. Der kunne de lave og lett manøvrerbare kanonbåtene posisjonere seg slik at de kunne bruke sine kanoner uten at de selv kunne bli truffet.



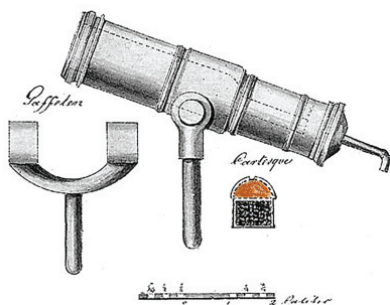
Modell av kanonsjalupp – baugpartiet som viser 24 punds kanon i stevnen og 4 punds gaffelmonterte, svingbare haubitser (også kalt «svingbasser») på hver side av relingen.

Marinemuseet, Horten, Foto: Knut Brautaset.

Fregatten *Najaden* i Grimstad

Sommeren 1812 var den dansk-norske fregatten *Najaden* inne i Grimstad skjærgård. Dette er lite påaktet i Grimstads historie, men må ha gjort betydelig inntrykk i samtiden.

Najadens historie er godt dokumentert. Kort fortalt seilte den nybygde *Najaden* og syv brigger fra den danske-norske orlogsflåte



Eksempel på svingbar haubits
(svingbasse).

Hentet fra: <https://www.arkeliet.no/cannons/images/>

12p_svingehaubitzer.jpg

østover fra i Kristiansand den 7. juni 1812. Eskadren var ledet av kaptein Hans Peter Holm (1772 -1812). Man startet et jag på den britiske fregatten HMS *Ethalion*. Det kom til trefning, og *Najaden* fikk skade på riggen. En av gastene omkom, og tre ble såret. I den harde vinden hadde briggene vanskeligheter med å bruke kanonene. Kaptein Holm valgte å seile eskadren mot land. Midt på dagen den 9. juni var eskadren inne i Groosefjorden ved Grimstad og ankret opp i Groos uthavn. Sannsynligvis ble det gjort noen reparasjoner.

Briten jaget på utsiden av skjærgården. På det meste ble det observert to fregatter og fire brigger. Britene fyrte også av noen kanonskudd inn i Groosefjorden, men avstanden var for stor til å gjøre skade.

Den 14. juni observerte man fiendtlige skip ute i havet. Holm tok nå sin eskadre ut av fjorden og formet slagorden. Det hevdes at man observerte et meget stort skip i le, og kaptein Holm valgte da å seile eskadren inn til Arendal der også reparasjoner ble foretatt. *Najaden* fortsatte senere østover til Fredriksvern (Stavern) etter at fire av orlogsbriggene ble gitt andre oppdrag. Fregatten dro tilbake vestover fra Fredriksvern 3. juli sammen med de tre briggene *Kiel*, *Lolland* og *Samsøe*. Denne ferden endte med tragedien på Lyngør.

At *Najaden* sammen med syv orlogsbrigger lå en knapp uke inne i Groosefjorden ved Groos uthavn, samt at fiendtlige skip løsnet kanonskudd inn i fjorden, var selvfølgelig en stor og skremmende hendelse. Man må anta at mange fra Grimstad og omegnen kom seg til Groos, og mange rodde ut i fjorden, for å ta alle disse orlogsskipene i øyesyn.

Summary in English

From 1807 until 1814, during the Napoleonic wars, the British fleet was blockading the sea between Denmark and Norway. On the 16th of March 1811 marines from the British frigate HMS *Venus* were involved in a skirmish in Grimstad town harbour, located on the southern coast of Norway.

HMS *Venus* was chasing four merchant vessels that escaped into the fiord leading into Grimstad.

One of the vessels was the sloop *Frau Maria* bound for Flensburg in Denmark (now Germany) from Bergen with fish, salt and cod liver oil. The frigate hove to outside the outer islands of Grimstad and hoisted out three ship's boats with armed marines. The ship's boats made their way into Grimstad harbour and boarded *Frau Maria*. The local defence force in Grimstad was mobilised and used rifles and a few small canons against the British intruders. The marines were able to get the sloop under sail but sailed into a narrow bay that did not have a passage out

to the ocean. They were trapped and had to let the captured prize go. Under fire the ship's boats fled back to the waiting HMS *Venus*. This event was the most dramatic happening in Grimstad during the Napoleonic wars. The tale of the episode in Grimstad is called "The battle in Grimstad harbour" and several of the British marines were reported wounded and dead.

This article compares what is written about the skirmish in Grimstad with what one can read in The Captains' log and The Ship's log of HMS *Venus*. These logs are kept at the National Archives, Kew, outside London. The Ship's log has a sober account of what happened 16th of Mars 1811 and reports of six wounded marines, two of them seriously.

HMS *Venus* was built in Copenhagen as the Danish frigate *Venus*. She was launched in October 1805 and completed in 1806. After the bombardment of Copenhagen in the autumn of 1807, the British captured the Dano-Norwegian fleet of warships. Part of the conditions of the Danish capitulation was to surrender ships and vessels of war of every description, with all the naval stores belonging to the Danish king. In return the British would leave Copenhagen within six weeks. The frigate *Venus* was one of the captured war ships that sailed to Britain from Copenhagen October 21st 1807 and was added to the fleet of the Royal Navy. The Royal Navy kept the name of the vessel, so that *Venus* became HMS *Venus*. In 1811 HMS *Venus* operated most of the time in Skagerrak. Her home port was Leith in Scotland and she was part of the naval unit located there.

Noter

- 1 Christiansen 2013
- 2 Henningsen et al. 2007: 232
- 3 https://snl.no/Flåteranet_i_1807
- 4 Beutlich 1940: 502
- 5 Beutlich 1940: 208
- 6 Landgraff 1892 og 1892: 177
- 7 Landgraff 1892 og 1892: 10
- 8 Beutlich 1949: 258-259
- 9 The National Archives, ADM 51/2961 og ADM 53/1478.
- 10 Se neste side
- 11 Mulig tyding er Friesland - nå provins i Nederland.
- 12 I loggen er skipsbåten betegnet som *the launch*.
- 13 I loggen er skipsbåtene betegnet som som henholdsvis *the pinnace og the cutter*.
- 14 I perioder under Napoleonskrigene utstedte både England og Frankrike lisenser slik at norske seilskuter kunne levere norske varer og ofte ta korn i retur.
- 15 Beutlich 1940: 236
- 16 Se neste side
- 17 Tromlingene er Jomåsknutene i Froland som i engelsk kystbeskrivelse ble kalt "Drum Hills". Her forvansktes til "Brommils". De peiles ca. 6° og antatt avstand er 22 til 28 km fra HMS *Venus*.
- 18 Wikander 1996: 56
- 19 Eriksen 1989: 279

Note 10

Fregatten HMS *Venus*. Skipets logg for 16. mars 1811.
Transkribert av Rosalind Jennings.

H = Hour = Klokkeslett fra 0100 til 2400

K = Knots = fart i knop. T = Tenths = tiendedels knop

HMS VENUS SHIP'S LOG 16 MARCH 1811						
H	K	T	COURSES	WIND	?	Remarks and Ordnances H M Ship Venus Saturday March 16th 1811
1	3	2	NbW 1/2 W	West		A.M. Fresh breeze and clear Weather
						4 Ditto Weather
2	3					At daylight saw several sail in different
3	2	6	NNW			directions and our Prizer on the Lee Bow
4	2	2				made sail in chase 7.30 Shortened sail and boarded
						on Danish ship from Christaina to London
5	3					8 Ditto Weather
6	4	4				at 9 spoke a Brig and Schooner from Christ-
7	8	4				iana bound to land wore ship and made
8	10			WSW	BSS	sail in chase of four vessels running to the
9						Eastward along shore 10.30 hove to and hoisted
10						out the boats sent them manned and armed
11						to endeavour to cut off the Chace standing into
12				SWbW		Strang fiord
						Carpenters variously sailmakers repairing
						the main sail
						Opened a cask of Spirits No. Six. Sixty five
						gallons
						Noon fresh breezes and clear Weather
						Expen ce of water 1 ton remain 40 tons
Bearings and Distance						
Course	Distance	Latin	Longin	From Island NE/E 1/2E 10 or 12 miles		
1		S WbW	13	P.M. Fresh breezes and clear Weather wore as		
			90	necessary waiting for the boat heard a small firing		
2	Strang Fiord	NW	284	on shore at 1 the launch came on board with		
	Frank Island	NEbN		Mr Ebonall 3rd Lieutenant and James Bryan marine		
3	3	N shore 3 miles	285	Severely wounded hoisted in the launch 1.30 the		
4	3	SbW	WbS	LC		
5	3	SSW	West	Pinnace and cutter came alongside not having		
6	3	SWbS	WbN	succeeded in bringing out the Chace on accounting		
				of no passage being to Leeward Mr Bowen 2nd		
				BSS		
				Lieutenant James Gilligan Richard Widdows John		
				Lagg wounded hoisted in the boats Wore ship		
				and made sail made several Numbers to the		
7	up	SbW off	South	Prize cutter she made signal that she		
8	2			had struck on a rock without receiving injury		
9	2			4 Ditto Weather 6 Ditto Weather up Courses and hove		
10	2			to at 7 hoisted a light for the Cutter		
11	2			8 ditto Weather saw a light on the lee quarter		
12				8.30 filled and set the fore sail		
				Midnight moderate breezes and cloudy weather		
				Prize Cutter in company		
			DC			

Litteratur og kilder

Beutlich, F. (1940). *Norges Sjøvebning 1810-1814*. Oslo: Aschehoug & Co.

Christiansen, Claus. (2013). *Frantz Christopher Henrik Hohlenberg*. Hentet fra <https://milhist.dk/frantz-christopher-henrik-hohlenber>.

Eriksen, Egon & Frantzen, Ole L. (1989). *Dansk artilleri i Napoleonstiden. Forudsætninger og udvikling 1760-1814*. København: Tøjhusmuseets skrifter.

Dannevig, Birger. (1971). *Grimstad sjøfarts historie*. Grimstad.

Dear, I. C. B. & Kemp, Peter. (2006). *The Oxford Companion to Ships and the Sea*. Oxford University Press.

Henningsen, Peter et al. (2007). *København 1807: Belejring og bombardement*. Jyllands-Postens Forlag.

Holmens skatte (dansk). <http://www.orlogsbasen.dk>.

Note 16

HMS VENUS SHIP'S LOG November 27 1811										
H	K	T	COURSES	WIND	No. of Signals	Officer's Initials	Remarks and Occurrences H M S Venus			
							Wednesday November 27th. 1811			
1	3	2	SW b W	NW b W			AM Fresh breezes and cloudy Weather at 3 wore ship			
2	3	4								
3	3	4								
4	3	6	North	WNW						
5	3					HOL	Ditto Weather at 6 set main sail and jib at 7 Down jib at daylight saw the land ahead at 7.40 saw a strange sail on the lee bow 8 Fresh gales and cloudy weather saw a strange sail on the weather beam set top gallant sails jib and fore sail 8.40 shortened sail and boarded a Danish Bark			
6	2	4	N ½ W							
7										
8						PB				
9							Exercised great guns and small arms			
10		up	N b W							
11		off	N b E			JL				
12	2	3	North				Noon Moderate breezes and clear weather Wore ship and made all sail in chace of a vessel to lee ward Expence of water 1 ton remain 37 tons			
Course			Distance	Latin	Longin	Bearings and Distance				
				58 . 16		Brommils N ½ E 4 or 5 leagues				
1				WNW		Recall Signal to the Boats	PM Fresh breezes and clear Weather 1.30 shortened sail and hove to fired 24 Great guns shoted at the chace and volles of musketry which carried away her fore mast and went inshore sent two boats in and armed under the command of Mr Hart Senior Lieutenant to destroy her or bring her off but not finding it practicable the boats returned several Gun boats came out and opened their fire on us from behind the macks but did no damage hoisted up the boats and made sail tacked as high as necessary 3.20			
2							MB	in board reefs of the fore and mizen top sails at 4 fresh gales and clear weather 4.40 set mizen stay sail at 6 Ditto Weather		
3								JL	6.30 up fore sail 7.20 down mizen stay sail at 8 ditto weather	
4			Entrance of Mardow 4 N ½ W 4 Leagues							
5	3	4								
6	3									
7	2	2								
8	1	6								
9	1	6								
10	2		SW b S	Variable						
11	2	2	SW b S½S							
12	2	4	SSW	West		HOL	Midnight strong gale and squally weather			

Agder Historielags årsskrift nr. 72.