

MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT



44. årgang Nr. 4 - november 2011

MEDDELELSER FRA ORLOGSMUSEETS MODELBYGGERLAUG 2011

Fredag den 9. december 2011 kl. 18.00

Julearrangement. (Bemærk tidspunktet)

Omfatter spising samt det traditionelle andespil med mange gevinster. Prisen er 125,00 kr. pr. deltager, inkluderer entre, buffet og én spilleplade.

Medbring en lille gave til ca. 35 kr. Husk tilmelding senest lørdag den 2. december 2011 til Poul Henrik Westh, tlf. 20 16 76 92 eller på mail: formand.ombl@gmail.com.

Onsdag den 4. januar 2012 kl. 19.30

Laugsaften med fremvisning af de fremmødtes egne, medbragte modeller og projekter.

Onsdag den 1. februar 2012 kl. 19.30

Foredrag: Skibstyper under kanonbådskrigen 1807-14 – samt historier fra samtiden.

Ole Lisberg Jensen

Torsdag den 12. april 2012 kl. 19.30

Generalforsamling

Alle arrangementer afholdes på Orlogsmuseet

NYT FRA ARRESTHUSET – SEP- TEMBER/OKTOBER 2011

Foruden de igangværende modelprojekter (fem skibsmodeller og en model af mastekranen) har der fra 1. oktober været arbejdet med forskellige forberedelser til kulturnatten på Orlogsmuseet og i Arresthuset den 14. oktober, bl.a. en lille plancheudstilling om bygningen af modellen af DANNEBROGE til laugets to montere på Orlogsmuseet. Blandt projekterne bliver der i særlig grad spurgt til den næsten tre meter høje model af Nyholms mastekran, hvor der på nuværende tidspunkt kun mangler ét ud af fem stokværk. Toppen, eller ”hat-ten”, er næsten færdig og udgør i sig selv en fantastisk tømmerkonstruktion, hvorfra den velkendte krankonstruktion skal udgå. Arbejdet med de seks gangspil til betjening af mastekranen er også gået

i gang. Istandsættelsen af ni originale fly modeller til Tøjhusmuseets nye udstilling skrider ligeledes støt og rolig fremad – en opgave der også kommer til at omfatte reparation af to originale og meget fint udførte detailmodeller af skruefregatten NIELS JUEL’s for- og agterskib.

Poul Beck

MODELBYGGERKONKURRENCEN ”MODELSKIB 2012”

Orlogsmuseets Modelbyggerlaug (OMBL) afholder fra den 28. september til den 28. oktober 2012 konkurrence i modelbygning med ovenstående titel.

De deltagende modeller udgør desuden i perioden 28. september 2012 til 1. februar 2013 Orlogsmuseets særudstilling om modelbygning.

fortsættes på inderside af omslag bagerst

MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT



44. årgang Nr.4 - november 2011

MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT

Udgivet af:

Selskabet
ORLOGSMUSEETS VENNER /
MARINEHISTORISK SELSKAB
Henvendelse vedr. medlemskab/
abonnement til sekretæren Pia
Kvistgaarden: e-mail
kvistgaarden@familie.tele.dk eller
tlf. 4581-6689

ORLOGSMUSEETS
MODELBYGGERLAUG
Henvendelse vedr. medlemskab/
abonnement til formanden Poul
Henrik Westh: e-mail:
formand.ombl@gmail.com eller
tlf. 2016-7692

Redaktion: Niels M. Probst (ansv.h.)
Vallerød Banevej 50
2960 Rungsted Kyst
Tlf. 4586-6983
e-mail: *nmprobst@sol.dk*

Layout: Tom Wismann
e-mail: *twismann@mail.dk*

Tidsskriftet udkommer fire gange
årligt.

Artikler og anmeldelser, der ønskes
optaget i tidsskriftet, sendes til
redaktionsadressen. Sidste frist
for indlevering af stof er den 10.
i månederne januar, april, juli og
oktober.

**Eftertryk er kun tilladt med tydelig
kildeangivelse.**

Tryk:
Glumsø Bogtrykkeri A/S
Tlf.: 5764-6085, ISO 14001,
Svanemærkelicens 541-445

INDHOLD

Artikler:	
”Sø-Krigen” i Nordamerika 1812 - 1814 <i>Per Jacobsen</i>	3
IVER HUITFELDT bestod chok- testen	36
Sømanden som blev krigshelt <i>Ole Mortensøn</i>	37
Russisk flådebesøg i København 1913	42
Bog anmeldelser	
Minelæggerne af FALSTER-klassen <i>Tom Wismann</i>	43

Forside: *Hans Bordt: ”Der letzte
Mann”. Ca. 1915. Et i vore øjne noget
svulstigt stykke krigspropaganda men
kejseren og med ham mange tyskere
skal have elsket det.*

”Sø-Krigen” i Nordamerika 1812 – 1814

Per Jacobsen

De begivenheder, der fandt sted på de store nordamerikanske søer under krigen 1812 – 1814 mellem USA og Storbritannien, har været ret upåagtede i søkrigshistorien, selvom de i meget høj grad illustrerer betydningen af sømagt. Det følgende er et forsøg på i store træk at skildre disse begivenheder.

Baggrunden for den amerikanske krigserklæring.

Den amerikanske præsident, Madison, erklærede Storbritannien krig den 18. juni 1812. Baggrunden for krigserklæringen var ikke mindst amerikansk utilfredshed med de britiske restriktioner af den neutrale søfart under Napoleonskrigen. De såkaldte ”Orders in Council”, som den britiske regering indførte som et modtræk mod den af Napoleon indførte ”Fastlandsspærring”, betød væsentlige vanskeligheder for den voksende amerikanske handelsflåde med hensyn til transporter af varer til det af Frankrig besatte europæiske kontinent, og den amerikanske præsident forventede formentlig, at det trængte Storbritannien ville give efter overfor de amerikanske trusler om krig. Yderligere var man i USA stærkt ophidsede over den britiske praksis med at presse britiske søfolk også fra

neutrale handelsskibe. Denne praksis medførte, at ganske mange amerikanske søfolk blev presset til tjeneste i den britiske flåde. Den britiske regering nægtede imidlertid at opgive denne praksis, som man anså for en hævdunden ret. Disse 2 grunde var det officielle grundlag for den amerikanske krigserklæring (1), men der var utvivlsomt en yderligere og væsentlig begrundelse, nemlig et amerikansk ønske om at indlemme Canada i USA. Dette ønske var udtalt hos mange medlemmer af den amerikanske kongres, især repræsentanterne for de vestlige stater og medlemmer af præsidentens republikanske parti. Det kom til udtryk i et brev fra præsident Madisons forgænger, Jefferson i 1812, hvori det hedder:

”The acquisition of Canada this year, as far as the neighbourhood of Quebec, will be a mere matter of marching.” (2)

En tilsvarende selvsikker holdning kom til udtryk i en tale holdt i kongressen i marts 1812 af et fremtrædende medlem af præsidentens parti, idet det her hedder:

”So far from being unprepared, Sir, I believe that in four weeks from the time of a declaration of war is heard on our frontier, the whole of Upper Canada and a part of Lower Canada will be in our power.” (3)

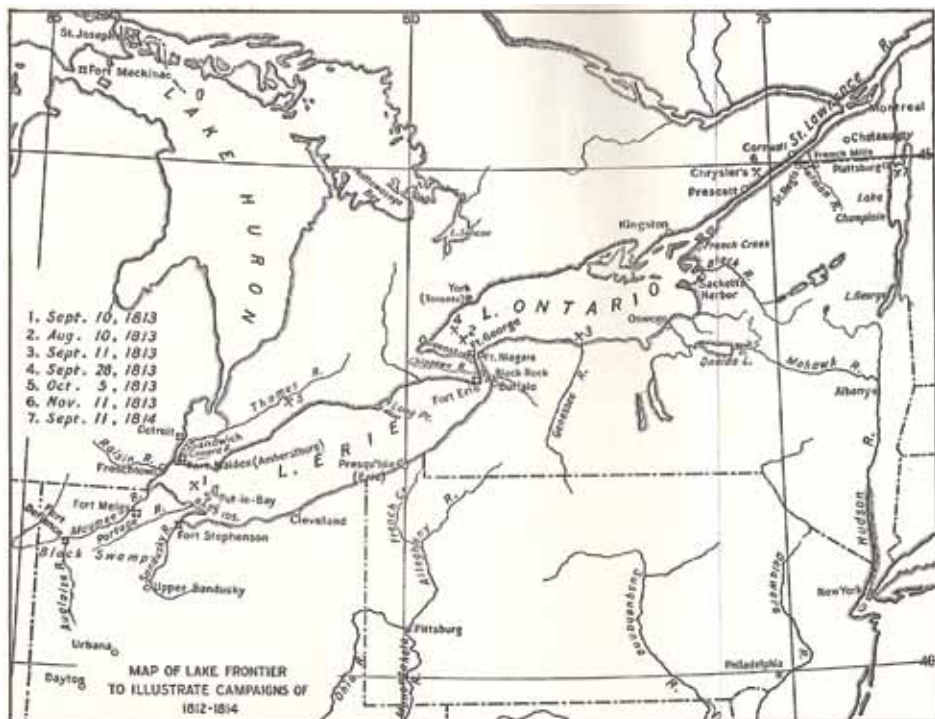
Dette ønske om at erobre Canada

og indlemme det i USA betød, at herredømmet over de store nord-amerikanske søer kom til at spille en væsentlig rolle under krigen. Den amerikanske selvsikkerhed, der kom til udtryk i de 2 citerede udtalelser, kan undre, når det tages i betragtning, at såvel præsident Jefferson som hans efterfølger, præsident Madison, i det første tiår af 1800-tallet fuldstændigt havde forsømt udviklingen af det amerikanske forsvar, idet man byggede på en militæ, der manglede uddannelse, og et stort antal kanonbåde, der kun kunne operere tæt på kysten og i godt vejr (4). Den amerikanske flåde var ganske vist i besiddelse af et fåtal af store fregatter og kraftige sloops, der under krigen vandt et antal enkeltskibskampe mod britiske fregatter og sloops. Disse få amerikanske skibe kunne imidlertid ikke hindre, at den talmæssigt overlegne britiske flåde i krigens løb kunne iværksætte en tæt blokade af den amerikanske kyst, hvilket førte til store økonomiske vanskeligheder for den unge amerikanske stat. Amerikanerne havde måske også en forventning om, at den canadiske befolkning ville hilse de amerikanske styrker velkommen som befriere. Denne forventning blev imidlertid skuffet. Mange canadiere var loyalister, der var emigreret til Canada under og efter den amerikanske uafhængighedskrig, og canadierne var absolut ikke parat til at blive borgere i USA.

Det amerikanske håb om en hurtig erobring af Canada kan måske også forklares af en forventning om, at det pressede Storbritannien i sin kamp mod Napoleon ikke ville kunne afse ressourcer til et forsvar af Canada. Uheldigvis havde præsident Madison, uden at vide det, valgt et meget uheldigt tidspunkt for sin krigserklæring, idet Napoleons deroute begyndte i 1812 med det mislykkede felttog i Rusland, en udvikling som betød, at Storbritannien i løbet af 1813 og 1814 kunne frigøre de nødvendige land- og søstridskræfter til krigen i Nordamerika.

De nordamerikanske søers strategiske betydning.

I 1812 dannedes den geografiske grænse mellem USA og Canada stort set af St. Lawrence floden, og de store søer, Lake Ontario, Lake Erie, Lake Huron og Lake Superior. Grænseområderne var kun sparsomt beboet, og områderne omkring søerne henlå med undtagelse af nogle få landsbyer, der var forbundet med et fåtal af primitive veje, som et uigennemtrængeligt vildnis. Transport på landjorden var på grund af de få og dårlige veje vanskelig og langsom, hvorfor næsten al transport foregik på søerne i mindre og fladbundede skibe. Denne kendsgerning betød naturligvis også, at søerne måtte få stor betydning for parternes logistik i den kommende krig, idet det var den eneste praktiske



Kort over de nordamerikanske søer

måde at transportere tropper og forsyninger på. Det betød naturligvis også, at den part, der opnåede søherredømme på søerne, ville være i stand til at forhindre modparten i at bruge søerne til at bringe sine tropper og forsyninger frem.

Herredømmet over søerne havde imidlertid også betydning med henblik på de stridende parters alliancer med indianerstammerne i det nordvestlige Amerika. Disse stammer var i vid udstrækning blevet fordrevet af den amerikanske hær fra deres hidtidige

territorier, og havde taget ophold i områder, hvor der kun var begrænsede muligheder for at skaffe tilstrækkelig føde. Resultatet var, at disse stammer havde allieret sig med briterne i Canada, som i vid udstrækning sørgede for deres forsyninger, som måtte bringes frem ved transport på søerne. Briterne var fuldstændig klare over, at alliancen med indianerne ville bryde sammen, såfremt man ikke var i stand til at opretholde forsyningerne til dem. 2 strategiske punkter havde afgørende betydning for beherskelse

af vandvejen fra St. Lawrence floden til Lake Superior og Lake Michigan, byen Detroit, der beherskede adgangen fra Lake Erie til Lake Huron, og den amerikanske post, Michilimackinac, ved overgangen fra Lake Huron til Lake Superior og Lake Michigan. Den britiske general Isaac Brock, der var guvernør over Øvre Canada var fuldt opmærksom på disse 2 steders strategiske betydning, idet han allerede i februar måned 1812 erklærede, at det var hans overbevisning,

"that unless Detroit and Michilimackinac be both in our possession at the commencement of hostilities, not only Amherstburg. but most probably the whole country, must be evacuated as far as Kingston." (5)

Amherstburg var den britiske base på Lake Erie ved Detroit flodens munding, medens Kingston var den britiske base på Lake Ontario tæt på St. Lawrence flodens udløb i søen.

Ved krigens udbrud var det briterne, der havde herredømmet på søerne. På Lake Ontario disponerede den britiske Provincial Marine, der udelukkende var bemanded med lokale militsfolk, og som sorterede under den britiske hær, over 2 mindre skibe og 2 skonnerter, der var baseret på Kingston. Amerikanerne havde kun et fartøj, ONEIDA, på Lake Ontario. Dette skib, der oprindeligt havde været anvendt som toldkrydser, var under kommando af en regulær

officer i US Navy, Lieutenant Woolsey. På Lake Erie opererede briterne en mindre eskadre bestående af et mindre skib, en brig og nogle ombyggede handelsskibe. Eskadren var baseret på Amherstburg. Amerikanerne havde kun et fartøj, briggen ADAMS, der oprindeligt var et transportskib.

Ud over de ovenfor nævnte søer, fik også Lake Champlain betydning under krigen. Denne sø, der er mindre end de ovenfor nævnte, udgør sammen med Hudson floden den naturlige angrebslinje fra New York via Albany mod Montreal. Da amerikanerne imidlertid valgte at angribe Canada via Niagara halvøen og Detroit, fik Lake Champlain først betydning i krigens slutfase, hvor briterne angreb det amerikanske territorium via Lake Champlains vestlige bred.

Det første krigsår.

Så snart guvernøren over det Øvre Canada, general Isaac Brock, fik underretning om krigens udbrud, beordrede han kommandanten for den britiske post St. Joseph i den øvre del af Lake Huron til at angribe det amerikanske fort i Michilimackinac. Fortet, der kun havde en minimal besætning, overgav sig uden kamp. Dette fort, der beherskede adgangen fra Lake Huron til Lake Michigan og Lake Superior, forblev herefter i britisk besiddelse resten af krigen.

Den amerikanske strategi ved krigens

udbrud gik ud på, at en styrke skulle angribe Øvre Canada fra Detroit, medens en anden styrke skulle angribe via Niagara halvøen efter at have forceret Niagara floden. Styrken, der skulle angribe fra Detroit var under kommando af den aldrende general Hull, der var veteran fra Uafhængighedskrigen, og hvis militære kvalifikationer var noget tvivlsomme, medens styrken, der skulle angribe over Niagara floden, var under kommando af general Dearborn, der ligeledes var en ældre veteran fra Uafhængighedskrigen. General Hull opgav ret hurtigt sit angreb og trak sig tilbage til Detroit. General Brock udnyttede nu det britiske herredømme over Lake Erie til at føre en troppestyrke på 1300 mand frem mod Detroit. Efter et kort bombardement overgav general Hull sig med sin hær på 2500 mand. Den amerikanske brig, ADAMS, blev erobret ved samme lejlighed.

Den 13. oktober angreb Dearborn over Niagara floden ved Queenston Højderne, men blev afvist af de britiske tropper under kommando af general Brock, der ulykkeligtvis blev dræbt under kampen.

Som tidligere nævnt havde de britiske styrker ved krigens start herredømmet på Lake Ontario. The Provincial Marine blev kommanderet af en lokal officer, Master and Commander Hugh Earl, der imidlertid ikke havde nogen krigserfarenhed. Amerikanerne

var i foråret 1812 ved at anlægge en flådebase i Sackets Harbour i nærheden af St. Lawrence flodens udløb 35 miles syd for den britiske base i Kingston. I juni måned foretog Commander Earl et halvhjertet angreb på Sackets Harbour. Angrebet medførte ingen skader, og den britiske styrke forholdt sig passivt i den følgende tid (6).

Nederlagene ved Detroit og Niagara førte til, at den amerikanske regering besluttede at vinde søherredømmet på Lake Ontario og Lake Erie. Den 40-årige Captain Isaac Chauncey fik til opgave at etablere eskadrer på de 2 søer med baser i henholdsvis i Sacket Harbour for Lake Ontario og i Buffalo for Lake Erie. Chauncey havde hidtil været kommandant for orlogsværftet i New York, hvilket gav ham mulighed for at skaffe udrustning, herunder artilleri og andre forsyninger til de skibe, der skulle bygges, ligesom han havde mulighed for at få overført 600 søfolk, 100 US Marines og et stort antal skibsbyggere til søerne allerede i september og oktober måned (7). I starten koncentrerede han sig om Lake Ontario. Han lejste sin stander i ONEIDA, og allerede den 6. november sejlede han med ONEIDA og 6 ombyggede skonnerter fra Sackets Harbour for 2 dage senere at angribe Commander Earls flagskib, ROYAL GEORGE, som han jog ind til Kingston. Et egentligt angreb på Kingston måtte opgives på grund af bredder fra



Commodore Chauncey's forfølgelse af ROYAL GEORGE d. 8/11 1812

ROYAL GEORGE og de batterier, der beskyttede Kingston (8).

Chauncey kunne herefter lade sine skibe gå i vinteroplæg i Sackets Harbour. Forinden kunne han sende en meddelelse, hvori det hed:

"I am happy to have it in my power to inform you that I have now the command of Lake Ontario." (9)

Chauncey kunne nu begynde arbejdet med at opbygge en eskadre på Lake Ontario. Til at forestå arbejdet fik han en dygtig skibsbygmester fra New York, Henry Eckford, der straks gik i

gang med at bygge korvetten MADISON på 24 kanoner, som kunne søsættes allerede i november, hvorefter han påbegyndte arbejdet på skonnerten LADY OF THE LAKE, og traf forberedelser til bygning af en lille fregat med 26 lange kanoner, der dog først blev køllagt i foråret 1813 (10).

Skibene blev bygget af nyfældet og ulagret træ, der var skovet lokalt. Resultatet var naturligvis, at deres holdbarhed var begrænset. Forsyningen med træ til nybygningerne voldte ikke problemer, derimod var leveringen

af de øvrige materialer og andre forsyninger meget besværlig, idet transporten måtte ske fra New York ad Hudson floden, videre ad Mohawk floden og Lake Oneida til Oswego floden og derfra til Oswego, hvorfra transporten videre til Sackets Harbour måtte ske på Lake Ontario eller ad en meget dårlig og primitiv vej.

Som nævnt koncentrerede Chauncey sig i starten om at opbygge eskadren på Lake Ontario, medens han i starten overlod arbejdet med at opbygge en eskadre på Lake Erie til Lieutenant Jesse D. Elliott. Denne fik ordre til at begynde bygningen af 2 brigger og finde et egnet sted til at placere værft og base. Han valgte Black Rock i nærheden af Buffalo, som det mest egnede sted, selvom det kunne nås ved skydning fra det britiske Fort Erie ved munden af Niagara floden (11). Elliott startede opbygningen af eskadren med at købe nogle skonnerter, som blev bevæbnet som kanonbåde.

Den 8. oktober kom to britiske brigger, CALEDONIA og DETROIT (den tidligere ADAMS, der blev erobret af briterne ved Detroit), fra Malden, det britiske fort ved Amherstburg. Briggerne ankrede ud for Fort Erie, der lå 2 miles fra Buffalo. Det lykkedes Elliott ved hjælp fra den amerikanske hær at samle en styrke på 100 mand, som kl. 0100 den 9. oktober startede i 2 fartøjer med kurs mod de britiske brigger, som man nåede kl. 0800 efter en hård rotur mod

den stærke strøm i Niagara flodens munding. Angrebet overraskede de britiske brigger, der blev erobret i løbet af 10 minutter. CALEDONIA blev herefter sat på grund ved Black Rock, hvor Elliott var ved at indrette sit værft. DETROIT blev derimod af strømmen ført tæt ind mod de britiske batterier, hvor man ankrede. Efter nogen tids gensidig skydning, kappede Elliott ankeret, hvorefter briggen sættes på grund på den nærliggende Squaw Island, hvor den kunne beskydes af såvel briter som amerikanere. Den blev herefter brændt af amerikanerne efter, at man først havde bjerget briggens 4 kanoner. CALEDONIA udgjorde herefter foreløbigt grundstammen i den amerikanske eskadre på Lake Erie (12).

Lake Ontario 1813 – 1814.

Captain Chaunceys succes bekymrede i høj grad guvernøren for Canada, Sir John Prevost, der opfordrede den britiske regering og admiralen i Halifax til at sende detachementer fra Royal Navy til Canada for at overtage krigsførelsen på de store søer. Samtidigt godkendte han bygning af en 30-kanoners fregat i York og 2 korvetter efter samme linier som ROYAL GEORGE, den ene i Amherstburg, der var den britiske base på Lake Erie, og den anden i Kingston. Admiral Sir John Borlase Warren, der var øverstkommanderende på den

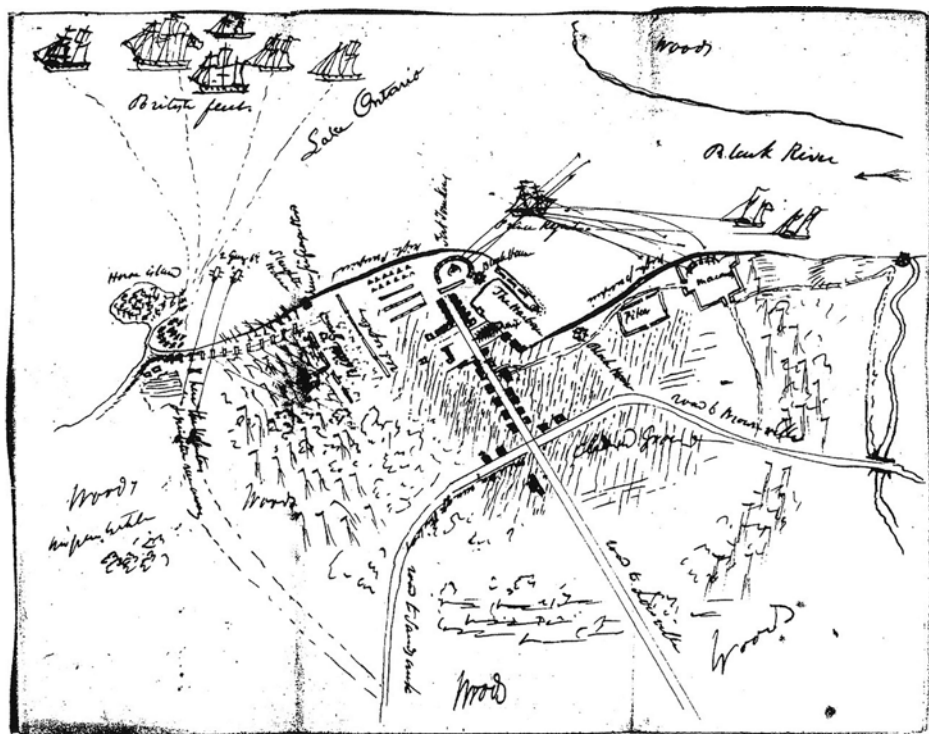
nordamerikanske og den vestindiske station, beordrede 3 Commanders, 6 Lieutenants og 2 kanonerer til søerne, ligesom han beordrede artilleri og udstyr til de nye skibe afsendt. Det britiske Admiralitet beordrede en styrke på 465 mand afsendt til de amerikanske søer under kommando af Captain Sir James Lucas Yeo, der havde en fortid som en dristig fregatchef. Yeo fik samtidigt tillagt rang som Commodore (13).

Commander Robert Barclay og de øvrige officerer, der var afsendt af

Admiral Warren, nåede frem til Kingston omkring den 1. maj, hvorefter Royal Navy overtog skibene fra Provincial Marine, og de fleste af dennes officerer forlod herefter tjenesten. Commodore Yeo ankom ca. 14 dage senere, hvorefter Commander Barclay blev beordret som kommanderende søofficer på Lake Erie.

I foråret 1813, inden Commodore Yeos ankomst, forberedte Chauncey sammen med general Dearborn et angreb på Kingston, idet erobringen af den britiske base ville åbne vejen til

Samtidig skitse af det britiske angreb på Sackets Harbour i maj 1813

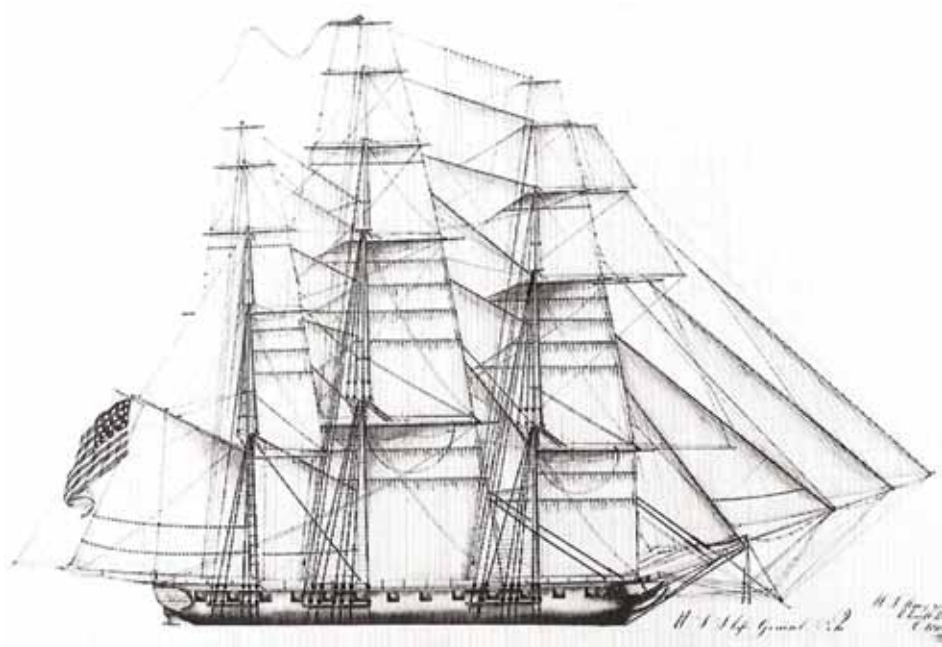


Montreal. Man måtte imidlertid regne med, at der ville gå nogen tid, inden et sådan angreb lykkedes, og indenrigspolitiske hensyn (et valg i staten New York) gjorde det ønskeligt for præsidentens republikanske parti at kunne præsentere en hurtig sejr. Resultatet blev, at man i stedet besluttede sig for et angreb på den ubefæstede provinshovedstad York (14).

Den 23. april startede Chauncey fra Sackets Harbour med 1700 soldater ombord i sit nye flagskib, MADISON med ONEIDA og LADY OF THE LAKE og 10 ombyggede skonnerter. Tropperne blev kommanderet af brigadegeneral Pike. Tropperne landede 1½ miles fra York den 27. april. Den britiske garnison bestod af 300 regulære tropper og 300 militssoldater assisteret af nogle indianere, og blev kommanderet af Major General Sir Roger Scheaffe. Efter, at forsvarsstyrken havde tilføjet briterne et større tab, trak Scheaffe sig tilbage imod Kingston med de regulære tropper, medens militsen og indianerne var flygtet. Byen blev erobret, og den fregat, der var under bygning, SIR ISAAC BROCK, blev brændt af amerikanerne. Skonnerten DUKE OF GLOUCESTER blev erobret sammen med diverse artilleri og andet udstyr. De amerikanske tropper gik imidlertid amok, og gennemførte en omfattende plyndring i strid med de aftalte kapitulationsvilkår. Under operationen eksploderede garnisonens krudtmagasin, hvorved

260 amerikanerne blev dræbt eller såret, her iblandt general Pike, der blev dødeligt såret. Skibet PRINCE REGENT lykkedes det ikke at erobre, da det nogle dage før havde forlagt til Kingston (15). Herefter vendte Chauncey tilbage til Sackets Harbour for at hente troppesforstærkninger til fronten på Niagara halvøen.

Commodore Yeo besluttede efter sin ankomst hurtigt at angribe Sackets Harbour i håb om at ødelægge den fregat, der var under bygning der. Den 27. maj indskibedes 800 soldater i den britiske eskadre. På grund af dårligt vejr blev de først landet den 29. maj under kommando af oberst Baynes, der var guvernørens adjudant. Den stærke amerikanske garnison ydede kraftig modstand, og tilføjede den britiske styrke et tab på omkring 200 mand. Resultatet var, at Baynes med guvernør Prevost fulde godkendelse besluttede at trække sig tilbage på et tidspunkt, hvor der var gode muligheder for at gennemføre operationen. Denne disposition medførte utilfredshed hos Commodore Yeo, og var årsagen til at forholdet mellem ham og guvernøren herefter var dårligt. Den amerikanske base blev i Commodore Chaunceys fravær kommanderet af hans broder, Lieutenant Chauncey, der ved en fejltagelse havde nået at antænde bl.a. den under bygning værende fregat GENERAL PIKE. Ilden blev imidlertid slukket, og fregatten led ikke større



Den amerikanske korvet GENERAL PIKE .

skade. I den følgende tid, medens fregatten blev færdiggjort og udrustet, forblev Commodore Chauncey i Sackets Harbour af frygt for nye britiske angreb på basen (16).

Det betød, at Commodore Yeo i den følgende tid uhindret kunne varetage forsyningen af de britiske tropper på Niagara fronten og afbryde de amerikanske forsyningslinier. Han foretog også diverse raids imod den amerikanske kyst og mod den amerikanske civile skibsfart på søen. Den 2. juli var den nye amerikanske korvet, GENERAL PIKE, færdig, og der var nu en vis ligevægt mellem de 2

eskadrer. Det var derfor ventet, at det i nær fremtid ville komme til et afgørende slag mellem de 2 eskadrer, og begge eskadrens chefer havde ordre om at søge at opnå søherredømmet på Lake Ontario. Den amerikanske eskadre bestod af de 2 korvetter, GENERAL PIKE på 26 og MADISON på 24 kanoner, briggen ONEIDA på 18 kanoner og 10 ombyggede skonnerter, der tidligere havde varetaget den amerikanske handelstrafik på søen. Disse skonnerter var bevæbnet med bl.a. 32-pundige langtækkende kanoner, som de i øvrigt havde vanskeligt ved at bære. Deres manøvredygtighed og fart var



De 2 eskadrer på Lake Ontario

begrænset, og de måtte i vid udstrækning bugseres af de større skibe, en omstændighed, der hæmmede såvel fart som manøvreduktighed for den amerikanske eskadre. Den totale amerikanske artilleribevæbning bestod af 66 langtrækkende kanoner og 46 karronader. Den britiske eskadre bestod af de 2 korvetter WOLFE på 23 og ROYAL GEORGE på 20 kanoner, de 2 brigger EARL OF MOIRA på 16 og LORD MELVILLE på 14 kanoner samt skonnerterne LORD BERESFORD og SIR SIDNEY SMITH begge på 12 kanoner. De britiske skibes bevæbning bestod væsentligt af karronader, i alt 78, og kun 19 langtrækkende kanoner, der svarede til de amerikanske kanoner.

Alle de britiske skibe var bygget som orlogsskibe, og de var derfor meget bedre end amerikanernes skibe i stand til at manøvrere som eskadre (17). De følgende 3 måneder mødtes de 2 eskadrer flere gange, hvor de 2 Commodorer manøvrerede mod hinanden for at opnå en fordelagtig udgangsposition for en afgørende kamp. Deres møder bar præg af, at de begge var klar over, at et afgørende nederlag til modparten ville betyde, at denne kom til at besidde herredømmet på de store søer, og det ville åbne mulighed for en amerikansk erobring af Nedre Canada. De var derfor begge overordentligt forsigtige. Yeo, hvis væsentligste armering bestod af

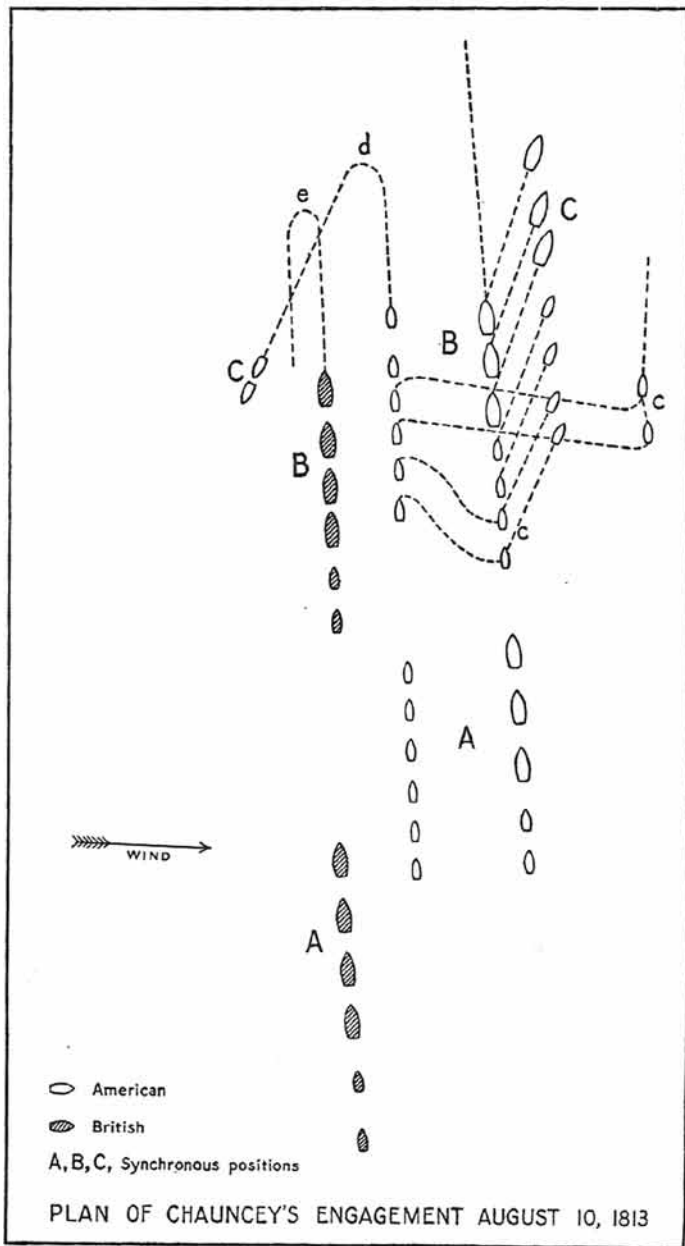
karronader, måtte derfor bestræbe sig på at bevare den luv stilling, der gav mulighed for hurtigt at nærme sig den amerikanske eskadre uden at lide for stor skade af dens langtrækkende kanoner, ligesom den luv position gav bedre muligheder for at manøvrere og holde den ønskede afstand i forhold til den fjendtlige eskadre. Modsat måtte Chauncey bestræbe sig på at opnå den luv stilling, således at han kunne placere sig uden for de britiske karronaders rækkevidde, men være i stand til at ramme de britiske skibe med de tunge 24-pundige kanoner i GENERAL PIKE.

Yeo havde forladt Kingston den 2. august, og den 7. august mødte de 2 eskadrer hinanden i farvandet ved Niagara halvøen. De manøvrerede mod hinanden for at opnå den bedst mulige udgangsposition for en afgørende kamp, uden noget resultat. I løbet af natten blæste det op, og Chauncey blev ramt af et uheld, idet de 2 skonnerter, HAMILTON på 9 kanoner og SCOURGE på 10 kanoner, begge kæntrede. Denne svækkelse af den amerikanske eskadre gjorde Chauncey endnu mere forsigtig i de kommende dage, hvor de 2 eskadrer stadig manøvrerede mod hinanden. Yeo prøvede at benytte de 2 priser i sin eskadre, men de gjorde det vanskeligere at manøvrere med eskadren, så han opgav at anvende dem som kampskibe, og de blev i stedet brugt som transportskibe. Den

8. august var det stille vejr, og således ideelt for brug af de amerikanske kanonbåde (skonnerterne) med deres svære kanoner. Chauncey sendte dem i angreb, men inden de nåede frem blæste det op, og de måtte skyndsomt flygte. Endeligt den 10. august mente Chauncey at have mulighed for at komme i kamp med den britiske eskadre. Han formerede eskadren på 2 linier med skonnerterne i den luv linie nærmest den britiske eskadre. Skonnerterne fik nu ordre til at vige langsomt mod læ i håb om, at man derved kunne friste briterne til at forfølge, således at de kom inden for rækkevidde af GENERAL PIKE'S svære kanoner. Der skete imidlertid det, at 2 af de amerikanske skonnerter, JULIA på 2 kanoner og GROWLER på 5 kanoner, i stedet drejede bagbord over, som om de ville angribe den britiske eskadre på dennes læ side. De blev hurtigt erobret af briterne. Chauncey opgave nu kampen og vendte tilbage til Sackets Harbour (18).

Den 11. september mødtes de 2 eskadrer igen. Den britiske eskadre lå i et område, hvor der var stille, ud for munden til Genesee floden på den amerikanske side af Lake Ontario, da den amerikanske eskadre kom ind for en svag vind.

Chauncey sendte igen skonnerterne i angreb, men da vinden friskede slap den britiske eskadre væk uden skader (19).



Skitse af træfningen på Lake Ontario d. 10/8 1813

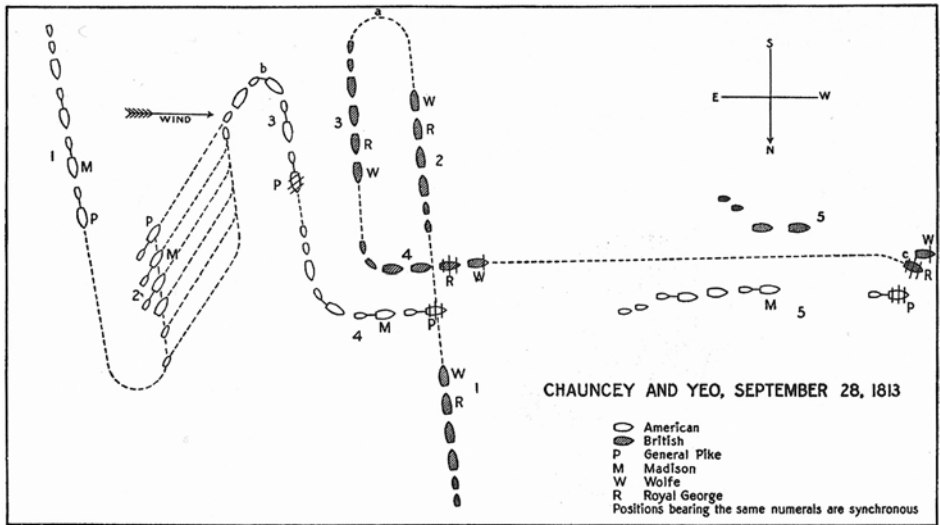
Den 28. september mødtes eskadrerne for 3. gang, denne gang mellem York og Niagara halvøen. De 2 eskadrer lå på nærmest parallelle kurser mod syd for en østlig kuling. Yeo blev klar over, at Chauncey lå på en kurs, hvor han ville kunne afskære den britiske kø. For at undgå det, stagvendte han, og gik over på en nordlig kurs. Chauncey ændrede også kurs, og styrede nu mod WOLFE. Det britiske skib nåede at fyre et par ikke særligt effektive bredsider, inden GENERAL PIKE nåede ind på skudafstand med sine 24-pundige kanoner. I løbet af 10 minutter var WOLFE voldsomt beskadiget. Den havde således mistet både stor- og mesan topmasterne med deres ræer, og store dele af rigningen var ødelagt. Da chefen for ROYAL GEORGE, Commander William Mulcaster, blev klar over, at hans Commodore var i store vanskeligheder, styrede han resolut sit skib ind i imellem GENERAL PIKE og WOLFE, drejede bi, og åbnede ild mod GENERAL PIKE, som det lykkedes ham at standse, medens Yeo, der satte alle sejl på fokkemasten, hurtigst muligt sejlede vest på. Under den påfølgende forfølgelse af den britiske eskadre blev flere af skibene i de 2 eskadrer beskadiget, men da man nærmede sig Burlington højderne på Niagara halvøen, opgav Chauncey forfølgelsen (20).

Træfningen den 28. september var sidste gang under krigen, hvor de

2 eskadrer mødte hinanden i kamp. Yeo vendte nu tilbage til Kingston, hvor han blev resten af året, blokeret af Chauncey. Denne kunne herefter, foreløbigt uhindret, yde støtte til de amerikanske tropper på Niagara fronten, ligesom han foretog angreb på den britiske trafik på søen.

Yeo afventede færdiggørelsen af 2 store nye fregatter, PRINCE REGENT på 56 kanoner og PRINCESS CHARLOTTE på 40 kanoner, der var under bygning i Kingston. De 2 fregatter var færdige i april 1814, hvorefter kølen blev lagt til et linieskib på 104 kanoner, ST. LAWRENCE. Hermed var det rustningskapløb, som Roosevelt har betegnet som en ”farce”, i gang. Chauncey trak sig nu tilbage til Sackets Harbour, idet han afventede færdiggørelsen af de 2 store fregatter, SUPERIOR på 58 kanoner og MOHAWK på 42 kanoner, ligesom man begyndte arbejdet på et linieskib på 106 kanoner, NEW ORLEANS (21).

Commodore Yeo planlagde et angreb på Sackets Harbour i foråret 1814, Guvernøren, Sir George Prevost modsatte sig imidlertid et sådant angreb, og opfordrede Yeo til i stedet at søge at ødelægge det amerikanske byggeprogram. Yeo og den britiske general, Drummond, planlagde nu et angreb på Oswego, der var nøglepunktet i den amerikanske forsyningslinie til Sackets Harbour. De 2 nye fregatter blev nu bemanded

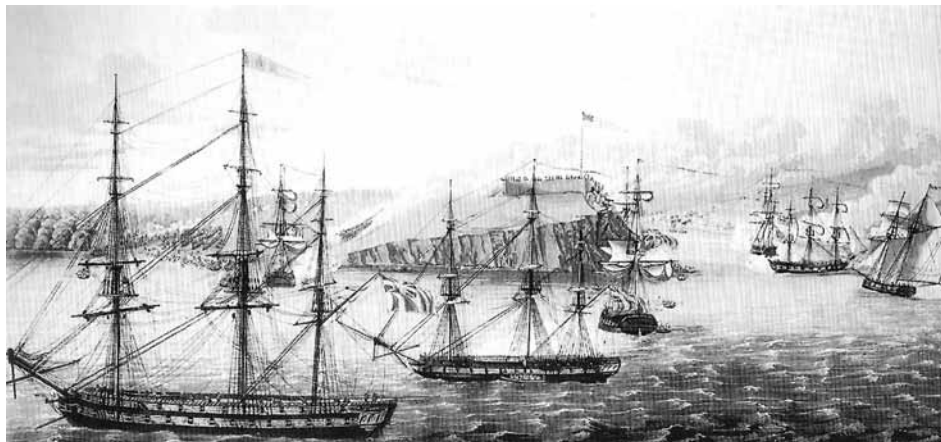


Skitse af træfningen på Lake Ontario d. 28/9 1813

med forstærkninger, der blev sendt fra Halifax og Quebec, ligesom de blev forsynet med Royal Marines. Den hidtidige eskadre havde, efter at den var overgået til Admiralitetets kontrol, fået nye navne, der passede med Admiralitetets navnepolitik, og bestod foruden de 2 nye store fregatter af MONTREAL, den tidligere WOLFE, NIAGARA den tidligere ROYAL GEORGE, CHARWELL, den tidligere EARL OF MOIRA, STAR, den tidligere LORD MELVILLE, NETLEY, den tidligere BERESFORD og MAGNET, den tidligere SIR SIDNEY SMITH.

Den britiske styrke ankrede ud for Oswego den 6. maj. De 2 store fregatter, PRINCE REGENT og PRINCESS CHARLOTTE ankrede et stykke fra land, medens de mindre skibe sejlede ind

mod land, hvor de bombarderede byen og fortet. Hovedstyrken under Lieutenant Colonel James Malcolm, der bestod af 400 mand, dels soldater fra 2 af hærens regulære regimenter og dels af skibenes Royal Marines, landede øst for fortet, medens en styrke på 200 matroser under kommando af Captain Mulcaster landede vest for fortet. De amerikanske styrker trak sig tilbage, og de britiske styrker kunne erobre 2 små skonnerter, en del tovværk og ankerkabler, nogle provisioner, samt ikke mindst 9 tunge kanoner, der skulle have været ombord i de nye amerikanske fregatter. Amerikanerne havde imidlertid været forberedt på et angreb, og størsteparten af forsyningerne til de nye amerikanske fregatter var placeret et stykke oppe ad



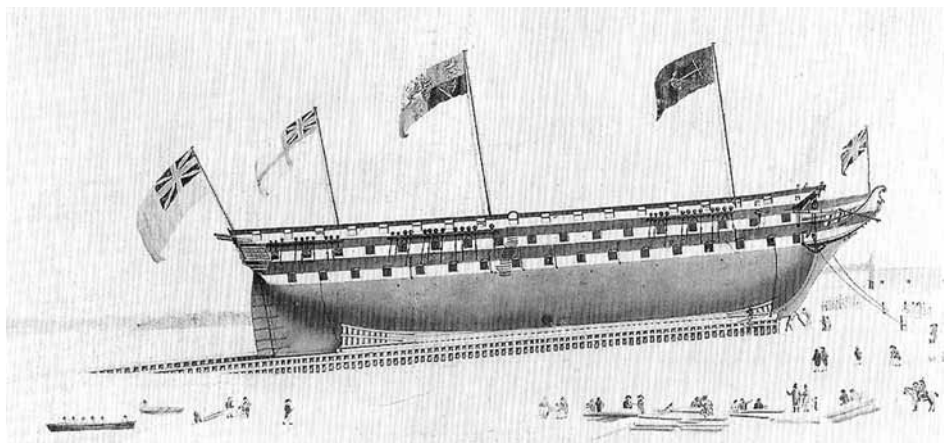
Angrebet på Oswego.

Oswego floden, og Commodore Yeo trak sine styrker tilbage uden at forsøge erobring af disse forsyninger (22)

Yeo iværksatte nu en blokade af Sackets Harbour, og holdt kyststrækningen fra Oswego til Sackets Harbour under kontrol. Chauncey imødegik denne blokade ved at transportere forsyningerne fra Mohawk floden til Sackets Harbour over land. Det kunne imidlertid ikke lade sig gøre, f.s.v. angik kanoner og ankerkabler til de nye fregatter, hvis færdiggørelse var betingelsen for, at Chauncey kunne genvinde søherredømmet på Lake Ontario. Transporten af disse tunge materialer blev ledet af Lieutenant Woolsey, der besluttede at fragte kanonerne og kablerne ad søen til Sandy Creek, der lå 3 miles fra Sackets Harbour, for derefter at føre dem over land det sidste stykke. Den 28. maj ved

solnedgang forlod han Oswego med 19 både, der var lastet med 21 lange 32-pundige og 10 lange 24-pundige kanoner samt 3 stk. 42-pundige karronader, hvortil kom 10 kabler, hvoraf et, der var beregnet til SUPERIOR, vejede 9.600 pund.

Ved daggry besluttede Woolsey at søge ind i en vig 8 miles fra Sackets Harbour, da han anså det for alt for risikabelt at fortsætte i dagslys. En af bådene, der var lastet med 2 lange 24-pundige kanoner og et kabel, var forsvundet i nattens løb, og var blevet erobret af briterne. Yeo fik derved kendskab til transporten, og besluttede at erobre denne. Han sendte derfor Captains Popham og Spilsbury af sted i 2 kanonbåde, og 4 fartøjer, bemanded med 180 mand. Af de 2 kanonbåde var den ene armeret med 2 svære karronader og den anden med en lang



Søsætning i Kingston af lineskibet *St. LAWRENCE* d. 10/9 1814

32-pundig kanon, medens fartøjerne var armeret med kanoner af mindre kaliber. De britiske fartøjer roede op til Sandy Creek, og kort efter daggry den 30. maj roede de op ad floden. Woolsey var blevet forstærket med nogle indianere fra Oneida stammen og et kompagni let artilleri, og han anbragte 120 mand og nogle indianere et stykke nede ad floden i et baghold, der overrumplede den britiske styrke, der blev taget til fange efter at have lidt et tab på 18 dræbte og 50 sårede (23). Commodore Sir James Yeo hævdede nu blokaden af Sackets Harbour, og gik til Kingston, hvor han afventede færdiggørelsen af lineskibet *St. LAWRENCE*. I et brev til general Drummond gav Yeo grunden til sin passivitet. Det hedder:

"The enemy are not in sufficient force to undertake any expedition in the face

of our present squadron, but any disaster on our side might give them a serious ascendancy." (24)

Den 31. juli kunne Chauncey, der nu var blevet styrket med de nye fregatter, *SUPERIOR* og *MOHAWK*, etablere en blokade af Kingston. De 2 parters generaler på Niagara fronten søgte forgæves at få transportbistand fra de respektive eskadrer, men begge Commodores vægrede sig ved at forlade deres baser, fordi de frygtede, at modparten i deres fravær ville angribe baserne (25)

Den britiske *St. LAWRENCE* blev søsat den 10. september, og Yeo kunne forlade Kingston i begyndelsen af oktober med sin stander hejst på den nye tredækker, der gav ham det ubestridte søherredømme på Lake Ontario. Chauncey trak sig straks tilbage til Sackets Harbour, hvor

han afventede færdiggørelsen af sit lineskib, NEW ORLEANS, der imidlertid først blev færdigt efter fredsslutningen. Kaprustningen på Lake Ontario fortsatte indtil fredsslutningen. Ved denne havde briterne 2 nye tredækkere, WOLFE og CANADA under bygning, ligesom amerikanerne havde 2 todækkere under bygning (26).

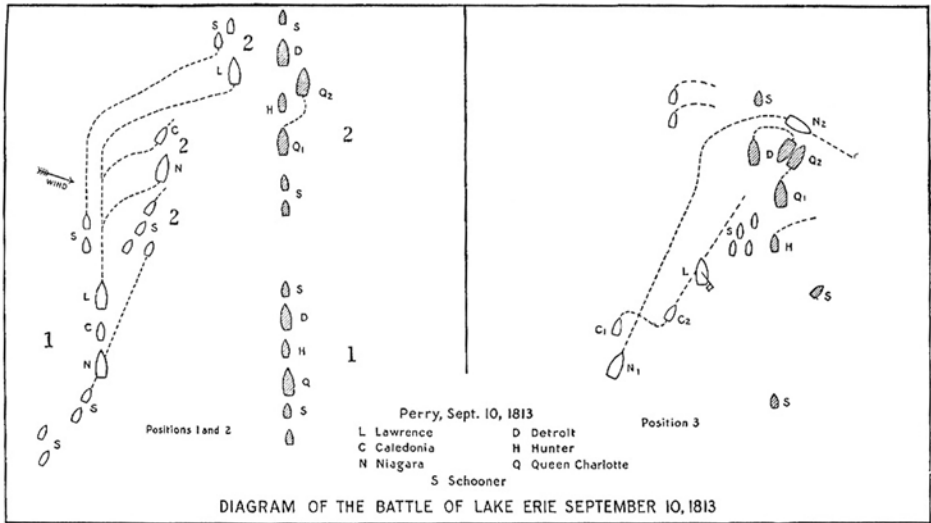
Søkrigen på Lake Ontario havde således været præget af, at såvel Sir James Yeo som Chauncey havde udvist en høj grad af forsigtighed over for modparten i bevidstheden om, at selv et knebent nederlag kunne betyde, at modparten uden risiko kunne udøve et ubestridt herredømme på søen med de fatale følger, det kunne få for den fortsatte krigsførsel i Canada. For USA's vedkommende, en britisk invasion fra Canada, og for Storbritanniens vedkommende, det ultimative tab af Canada. Så længe modpartens eskadre ikke var uskadeliggjort, ville denne risiko foreligge. Derfor de mange passive ophold i henholdsvis Sackets Harbour og Kingston.

Lake Erie 1813 – 1814.

Da den amerikanske eskadre var blevet oplagt for vinteren i Sackets Harbour, foretog Commodore Chauncey en inspektionsrejse til Lake Erie, hvor han hurtigt kom til det resultat, at den af Master Commandant James Elliott og marineministeren valgte base i Black Rock ikke var hensigtsmæssig.

Dels var den, som foran nævnt, i nogen grad inden for skudvidde fra fortet på den britiske side af Niagara floden, og dels betød strømmen i floden, at eskadren, når den skulle operere på søen, havde vanskeligt ved at forlægge mod den stærke strøm i floden. I stedet valgte han Presqu'Isle (nu Erie) nær ved udløbet af French River, en biflod til Allegheny floden, der havde forbindelse med Pittsburg, hvorfra man kunne få forsyninger. Bygningen af 3 skonnerter, ARIEL, SCORPION og PORCUPINE, samt 2 brigger på hver ca. 300 tons, LAWRENCE og NIAGARA, blev herefter sat i gang (27).

Den 27. marts ankom Master Commandant Oliver Hazard Perry, der skulle have kommandoen over den amerikanske eskadre på Lake Erie under Commodore Chauncey. Perry, der havde været chef for en kanonbådsflotille i Rhode Island, fik nu til opgave at skabe en amerikansk eskadre på Lake Erie, som kunne erobre det søherredømme, som briterne hidtil havde haft ubestridt. Han drog straks til Pittsburg, hvorfra han fik arrangeret forsyninger til den nye base, og hvorfra han også fik skaffet 300 værftsarbejdere. Som tidligere nævnt havde Elliott allerede skabt en mindre eskadre ved hjælp af den erobrede CALEDONIA og de købte skonnerter, SOMERS, TIGRESS og OHIO, samt sloopen TRIPPE. Disse skibe var blevet placeret i Black Rock, og på et



Kortskitse af slaget på Lake Erie 10/9 1813

tidspunkt, hvor de amerikanske styrker havde trængt de britiske tropper på Niagara fronten tilbage, kunne Perry, uden indgreb fra briterne, føre disse skibe til Presqu'Isle (28).

Commodore Yeo beordrede nu Commander Robert Barclay, en veteran fra Slaget ved Trafalgar, hvor han havde mistet den ene arm, til at overtage kommandoen over den britiske eskadre på Lake Erie. Uanset, at den britiske eskadre var sparsomt bemanded med lokale og soldater, kunne Yeo kun afse i alt godt og vel 20 officerer og søfolk til Barclay. Den britiske eskadre bestod af korvetten QUEEN CHARLOTTE på 18 kanoner, skonnerten LADY PREVOST på 12 kanoner og briggen GENERAL HUNTER på seks kanoner samt to ombyggede skonnerter og en sloop, der

alle var let armeret. Herud over havde briterne en korvet på 20 kanoner, DETROIT, under bygning. Det voldte imidlertid Barclay en del besvær at få kanonerne til skibet og andre forsyninger frem fra Kingston, der lå ca. 400 miles fra den britiske base på Lake Erie, Amherstburg med Fort Malden, i nærheden af Detroit flodens udløb. Barclays opgave var ikke mindst at holde forsyningslinien mellem Amherstburg og det vigtige britiske depot ved Long Point i den østlige ende af søen åben (29).

Så længe de nye amerikanske brigger var under bygning, beherskede den britiske eskadre søen. Den patruljerede regelmæssigt, og under en af disse patruljer passerede man, uden at observere dem, i tåge tæt forbi de

amerikanske skonnerter, da Perry forlagde dem fra Black Rock til Presqu'Isle. Man holdt også det amerikanske skibsbyggeri sidstnævnte sted under stadig observation med henblik på evt. at ødelægge de 2 nye brigger, inden de kunne stå til søs. Mulighederne for dette syntes på grund af de specielle havneforhold i Presqu'Isle at være ganske gode. Havnen var meget rummelig og havde god ankergrund, men var beskyttet af en sandbanke, hvorover dybden var mindre end 7 fod. Denne banke havde hidtil beskyttet nybyggeriet mod den britiske eskadre, men nu, hvor nye brigger var færdige, hindrede den de nye brigger i at komme ud. Så længe Barclay patruljerede foran havnen, var Perry derfor fanget bag banken med de nye brigger, der ikke havde mulighed for at passere barren uden at tage deres kanoner fra borde. Under passage af barren ville de derfor være prisgivet den britiske eskadre.

Den 2. august var den britiske eskadre imidlertid forsvundet, og Perry hastede med at forberede briggernes passage af barren. Skonnerterne blev uden problemer ført over barren, således at de kunne dække overførslen af de 2 brigger. Den 4. august kl. 14 blev den ene af de nye brigger, LAWRENCE, efter, at kanoner og anden udrustning var taget fra borde, bugseret til det sted, hvor der var dybest vand over barren. 2 lægtene, der var gjort klar til

at fungere som "kameler" blev anbragt på hver sin side af briggen og sænket til vandspejlet, hvorefter briggen blev afstivet. Herefter blev "kamelene" pumpet tørre, og briggen blev hævet 2 fod. Det viste sig ikke at være tilstrækkeligt, hvorfor processen blev gentaget. Det lykkedes at få LAWRENCE over barren kl. 0800 den 5. august. Derefter blev NIAGARA også taget over barren, denne gang uden problemer. Kort efter kom Barclay i sigte med den britiske eskadre, men for sent til at tilintetgøre de 2 brigger (30). Barclay trak sig herefter tilbage til Amherstburg for at afvente færdiggørelsen af DETROIT og eventuelle forstærkninger fra Yeo på Lake Ontario.

I den følgende tid, hvor Perry med sit nyvundne søherredømme i den første uge af august effektivt afskar Amherstburgs forsyninger via søen, krydsede han flere gange ved munden af Detroit floden i håbet om at kunne lokke den britiske eskadre ud, men Barclay bed ikke på krogen. Han var klar over, at hans styrke uden den nye DETROIT ville være klart underlegen overfor amerikanerne. Han besluttede derfor at afvente færdiggørelsen af DETROIT og tilførsel af forstærkninger i form af mandskab, kanoner og ammunition. I begyndelsen af september betød de manglende forsyninger, at Barclay følte sig tvunget til at prøve at tilkæmpe sig søherredømmet. I hans rapport til

Commodore Yeo efter slaget hedder det:

”Sir, The last letter I had the honour of writing to you, dated the 6th instant, I informed you, that unless certain intimation was received of more seamen being on their way to Amherstburg, I should be obliged to sail with the squadron, deplorably manned as it was, to fight the enemy who blockaded the port) to enable us to get supplies of provisions and stores of every description; so perfectly destitute of provisions as the post, that there was not a day’s flour in store, and the crews of the squadron under my command were on half allowance of many things, and when that was done there was no more. Such were the motives which induced Major-General Proctor (whom by your instructions I was directed to consult, and whose wishes I was enjoined to execute, as far as related to the good of the country) to concur in the necessity of a battle being risked, under the many disadvantage which I laboured, and it now remains for me the most melancholy task to relate to you the unfortunate issue of that battle, as well as the many untoward circumstances that led to that event.....” (31)

Selvom Barclay ikke nævner det, er der næppe tvivl om, at hensynet til de indianske allierede også talte med i beslutningen. Forsyningsvejen fra Lake Ontario ad Lake Erie var også

afgørende for den britiske mulighed for at brødføde de mange tusinde indianske krigere og deres familier i Øvre Canada. Barclay og Proctor har næppe været i tvivl om, at manglende forsyninger meget hurtigt ville flytte indianerstammernes loyalitet over til den magt, der beherskede Lake Erie og dermed Lake Huron og Lake Superior. Barclay gjorde nu sin eskadre klar. Kanonerne til DETROIT var stadig ikke kommet frem, hvorfor den blev udstyret med et assortiment af kanoner fra Fort Malden. De fleste af disse var lange kanoner, men med en enkelt undtagelse af forholdsvis mindre kalibre, og den havde kun 2 karronader. Den britiske eskadre forlod herefter Amherstburg den 9. september. Den bestod af korvetten DETROIT, bevæbnet med 17 kanoner af forskelligt kaliber, og 2 karronader, korvetten QUEEN CHARLOTTE med 3 kanoner af forskelligt kaliber og 14 karronader på 24 pund, skonnerten LADY PREVOST, der havde 3 kanoner af forskelligt kaliber og 10 karronader, briggen HUNTER der havde 16 forholdsvis lette kanoner og 2 lette karronader, skonnerten CHIPPEWAY med 1 nipundig kanon og sloopen LITTLE BELT på 3 kanoner af forskelligt kaliber. Eskadrens samlede bredsidevægt var 459 pund (32).

Den amerikanske eskadre lå for anker i Pur-in-Bay ved Sandusky flodens munding tæt ved bunden af Lake Erie. Den bestod af de 2

brigger, LAWRENCE og NIAGARA, begge armeret med 2 tolvpundige kanoner og 18 toogtredivepundige karronader, briggen CALEDONIA med 2 fireogtyvepundige kanoner og 1 toogtredivepundig karronade, endvidere skonnerterne ARIEL, SCORPION, SOMERS, PORCUPINE, TIGRESS og sloopen TRIPPE. Disse fartøjer var, bortset fra ARIEL, der havde 4 tolvpundige kanoner, bevæbnet med 1 – 2 forholdsvis tunge kanoner og karronader. Den amerikanske eskadre havde i alt 15 kanoner og 39 karronader, medens den britiske havde 35 kanoner og 28 karronader. Den samlede bredsidevægt var for den amerikanske eskadre var 936 pund. Den var således den britiske langt overlegen (33).

Den 10. september fik amerikanerne den britiske eskadre i sigte i nordvest. Vinden var på dette tidspunkt forholdsvis let og sydvestlig, således at briterne havde luven. Det varede dog ikke længe, idet vinden gik over i nordøst, således at den amerikanske eskadre fik luven. Perry nærmede sig nu den britiske linie på en skrålig kurs. Forrest på LAWRENCE'S bagbords og luv bov lå skonnerterne ARIEL og SCORPION, som med deres lange kanoner skulle støtte LAWRENCE, der var det næste skib i linien. Under opmarchen søgte Perry hurtigst muligt at komme ind på skudvidde med sine tunge karronader. Efter LAWRENCE

kom CALEDONIA, derefter NIAGARA, der var under kommando af Master Commandant James Elliott, skonnerten SOMERS, skonnerten PORCUPINE, skonnerten TIGRESS og sloopen TRIPPE. Den britiske eskadre sejlede i kølvandsorden. Skonnerten CHIPPEWAY var i spidsen for den britiske eskadre, og blev fulgt af DETROIT, derefter kom HUNTER, der blev fulgt af QUEEN CHARLOTTE og LADY PREVOST, medens LITTLE BELT var det sidste skib i linien (34).

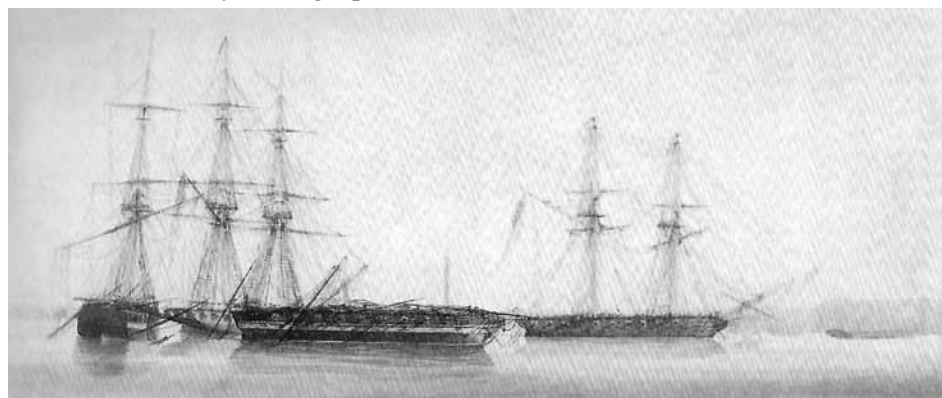
Klokken 1145 åbnede DETROIT ild med en af sine lange 24-pundige kanoner. Skuddet var imidlertid for kort, men det andet skud kl. 1150 ramte LAWRENCE, der kl. 1155 åbnede ild med begge sine lange 12-pundige kanoner, og kl. 12 åbnede LAWRENCE ild med sine tunge karronader, men var stadig ikke kommet indenfor skudvidde. Under opmarchen blev LAWRENCE støttet af SCORPION'S lange 32-pundige kanon. Det varede yderligere 20 minutter før LAWRENCE var indenfor skudvidde med sine karronader. I mellemtiden stod kampen mellem på den ene side DETROIT og CHIPPEWAY og på den anden side SCORPION, ARIEL og LAWRENCE, idet de 5 skibe brugte deres lange kanoner. Under opmarchen tilføjede de britiske skibe LAWRENCE betydeligt større skade, end Perry havde regnet med. Da den britiske eskadre nærmede sig den amerikanske, blev de britiske HUNTER og QUEEN CHARLOTTE med

deres lange skyts engageret af de amerikanske CALEDONIA, NIAGARA og SOMERS, medens de sidste 3 amerikanske kanonbåde engagerede LADY PREVOST og LITTLE BELT. Kl. 1230 var de 2 styrker på kleshold og kampen mellem parterne var heftig. Commander Barclay's DETROIT, hvis skydning under opmarchen havde været særdeles effektiv, havde også efterhånden lidt betydelige skader. Dens næstkommanderende var faldet, og Commander Barclay var blevet alvorligt såret flere steder, og måtte til sidst forlade dækket, således at skibet i resten af slaget blev kommanderet af Lieutenant George Inglis. Det amerikanske NIAGARA, som efter Perry's planer skulle bekæmpe den britiske QUEEN CHARLOTTE, kom imidlertid ikke på kleshold af det britiske skib, men holdt sig uden for skudvidde af såvel egne som de britiske karronader. Det henstår i det uvisse, hvad

grunden hertil var, men resultat var, at NIAGARA, da LAWRENCE efterhånden var blevet så beskadiget, at den ikke kunne kæmpe mere, stadig var uskadt. Det benyttede Perry sig af, idet han brugte sit eneste ubeskadigede fartøj til at skifte sin kommandostander til NIAGARA.

Så snart standeren var hejst i NIAGARA, blev flaget nedhalet i LAWRENCE som tegn på overgivelse. Den blev dog ikke taget i besiddelse af briterne, der ikke havde ubeskadigede fartøjer. Det britiske QUEEN CHARLOTTE havde også lidt stor skade af ilden fra det lange skyts på de amerikanske skonnerter, og chefen, Commander Finnis, var faldet på et tidligt tidspunkt, og det samme var tilfældet med næstkommanderende. Kommandoen blev derfor overtaget af Lieutenant Irvine. Da denne blev klar over, at DETROIT var i alvorlige vanskeligheder, og da han intet kunne udrette mod NIAGARA, der holdt sig

De britiske skibe efter Slaget på Lake Erie.



på afstand, besluttede han at passere HUNTER og gå til assistance for DETROIT, og på klodshold deltog i bekæmpelsen af LAWRENCE.

Da Perry kl. 1430 kom ombord i NIAGARA blev Elliott beordret til at tage kommando over de 3 sidste skonnerter i slaglinien. Det lykkedes herefter Perry med den uskadede NIAGARA at bryde den britiske linie, således at han kunne beskyde DETROIT og QUEEN CHARLOTTE langskibs. De forsøgte at kovende, men kolliderede under manøvreren, og få minutter senere strøg begge skibe flaget. Også de øvrige britiske skibe overgav sig, og Perry kunne sende et signal til chefen for de amerikanske hærstyrker på Niagara fronten, hvori det hed:

"We have met the enemy and they are ours." (35)

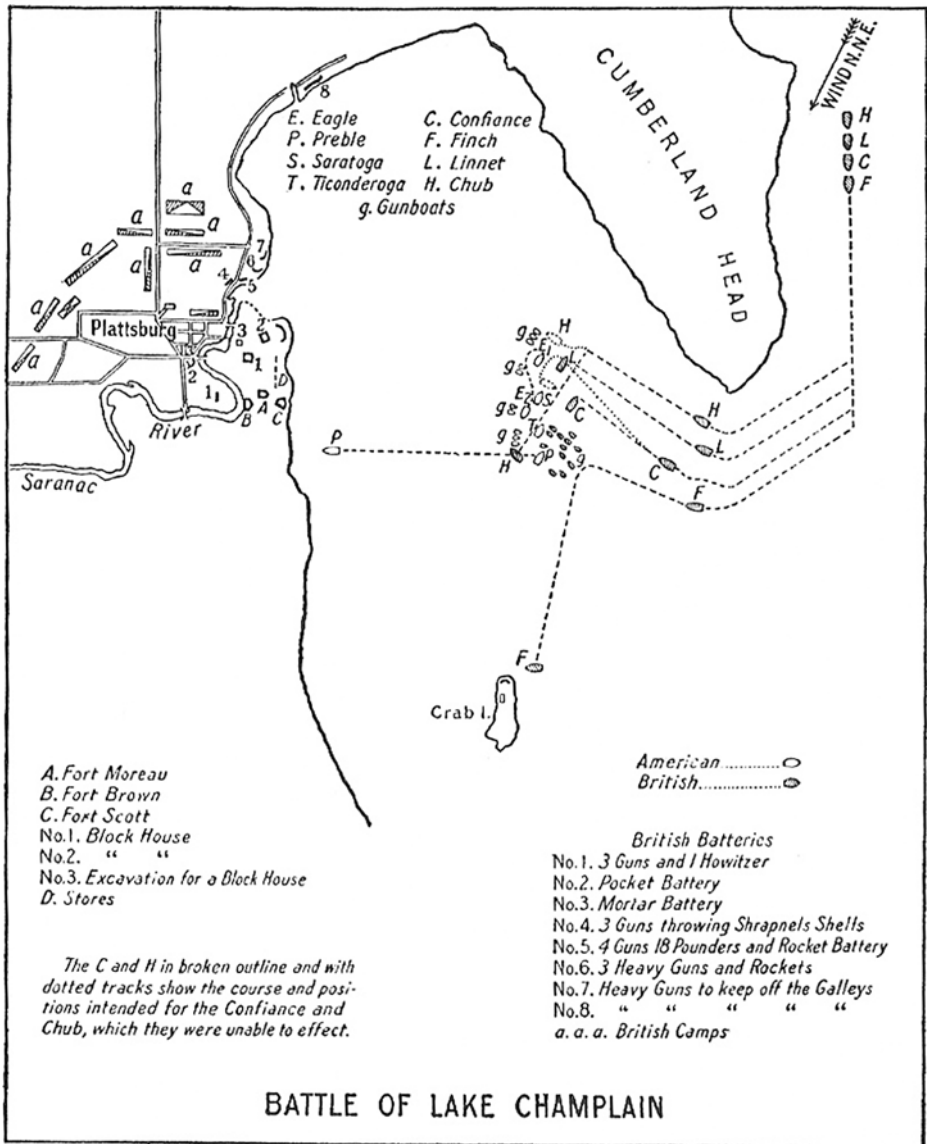
Som et resultat af sejren, blev Perry umiddelbart efter slaget forfremmet til Captain. Barclay blev efter eget ønske frakommanderet, og kommandoen på Lake Erie og Lake Huron og Lake Superior blev overtaget af Master Commandant Sinclair.

Det britiske nederlag betød, at herredømmet over Lake Erie nu lå ubestridt hos amerikanerne. Resultatet var uundgåeligt, at Detroit hurtigt blev generobret, ligesom resultatet blev, at indianerstammerne i det nordvestlige Canada, der nu ikke længere kunne modtage forsyninger fra briterne, som ventet, hurtigt mistede loyaliteten.

Sinclair forsøgte også at erobre Fort Mackinac på Lake Huron med en styrke bestående af NIAGARA, CALEDONIA, ARIEL, SCORPION og TIGRESS, men blev afvist, og denne post forblev under britisk herredømme resten af krigen. Efter at være blevet afvist, angreb han Natagawassa Bugten, hvor han ødelagde et blokhus og en skonnert NANCY. Denne lokalitet havde interesse, fordi der herfra blev udskibet forsyninger til Mackinac, der blev transporteret over land fra York ved Lake Ontario. Da Sinclair trak sig tilbage til Lake Erie, efterlod han de 2 skonnerter, SCORPION og TIGRESS, der skulle blokere Natagawassa. Det lykkedes imidlertid chefen for NANCY, Lieutenant Worseley med sin besætning at borde og erobre de 2 skonnerter (36).

Lake Champlain 1813 – 1814.

Som tidligere nævnt havde amerikanerne i starten af krigen koncentreret sig om angreb på det Øvre Canada, og man havde ikke benyttet sig af den nærliggende mulighed at forsøge et angreb på Montreal ad den naturlige angrebsvej via Lake Champlain og Hudson floden. Lake Champlain trådte derfor i de første år i baggrunden i forhold til Lake Ontario og Lake Erie. I starten af krigen beherskede briterne denne sø, men på et vist tidspunkt mistede de herredømmet, fordi de amerikanske styrker



Skitse af Slaget på Lake Champlain

erobrede 2 af de engelske skibe.
 Senere foregik der også på denne sø,

som på Lake Ontario og Lake Erie, et
 rustningskapløb. I modsætning til Lake

Ontario og Lake Erie, der udgjorde en fælles amerikansk kommando under Commodore Chauncey, var Lake Champlain en selvstændig amerikansk kommando under Master Commandant Thomas Macdonough, der havde overtaget kommandoen allerede i 1812 (37).

Macdonough havde i årenes løb opbygget en eskadre, der i eftersommeren 1814 bestod af Macdonough's flagskib, korvetten SARATOGA på 8 lange fireogtyvepundige kanoner, 6 toogfyrepundige og 12 toogtredivepundige karronader med en samlet bredsidevægt på 414 pund, briggen EAGLE på 8 lange 18-pundige kanoner og 12 toogtredivepundige karronader med en samlet bredsidevægt på 264 pund, skonnerten TICONDEROGA på 8 lange 12-pundige og 4 lange 18-pundige kanoner samt 5 toogtredivepundige karronader med en samlet bredsidevægt på 180 pund, sloopen PREBLE på 9 lange 9-pundige kanoner, de 9 rokanonbåde BOXER, CENTIPEDE, NETTLE, ALLEN, VIPER og BURROWS, alle udstyret med 1 lang 24-pundig kanon og 1 attenpundig karronade, samt 4 mindre rokanonbåde, WILMER, LUDLOW, ALWIN og BALLARD, alle udstyret med 1 lang 12-pundig kanon. Den amerikanske eskadres samlede bredsidevægt var 1.194 pund. Hvoraf 480 pund fra lange kanoner og 714 pund fra karronader (38).

I Europa var Kejser Napoleon blevet

slået i april måned, og Storbritannien blev herved i stand til at frigøre store hærstyrker til indsættelse på den amerikanske front. Det medførte, at man i eftersommeren 1814 for at få krigen afsluttet iværksatte en offensiv fra Canada mod staten New York, ligesom man i foråret 1815 forsøgte at erobre byen New Orleans i Missisipi deltaet. Den sidste operation blev foretaget efter fredsslutningen, og endte i et nederlag for briterne (39). Angrebet mod New York blev udført af ca. 11.000 veteraner fra Hertugen af Wellingtons spanske felttog. De var under kommando af guvernøren over Canada, Sir George Prevost, og angrebet blev ført frem langs vestbredden af Hudson floden og Lake Champlain. Et af formålene med angrebet var formentlig at skaffe territoriale gevinster, så briterne under fredsforhandlingerne kunne få opfyldt nogle ønsker om justering af grænserne mellem USA og Canada (40).

For at gennemføre sin offensiv, var Prevost klar over, at han måtte have støtte fra den britiske eskadre. Denne eskadre var under kommando af Captain George Downie, der var tiltrådt den 2. september efter at have været Commodore Yeo's næstkommanderende på Lake Ontario. Den britiske eskadre bestod af fregatten CONFIANCE, der dårligt nok var færdigudrustet. Den var på 30 lange 24-pundige kanoner og 6 toogtredive

karronader. Endvidere briggen LINNET på 16 lange 12-pundige kanoner. Den var under kommando af eskadrens hidtidige chef, Commander Daniel Pring. Der udover var der 2 sloops, CHUBB med 1 lang 6-pundig kanon og 10 attenpundige karronader, og FINCH på 4 lange 6-pundige kanoner, 1 kort 18-pundig kanon og 6 attenpundige karronader. Endeligt havde den britiske eskadre 12 kanonbåde. De 5 største førte 1 lang 24-pundig kanon og 1 toogtredivepundig karronade. De øvrige var bevæbnet med kanoner eller karronader af mindre kaliber. Den samlede bredsidevægt for den britiske eskadre var på 1.192 pund, hvoraf de 660 var fra lange kanoner og 532 fra de korte karronader (41).

Under vejs syd på var den britiske hær under fremrykningen, der ikke mødte større modstand, som ønsket blevet støttet af enheder fra den britiske eskadre. Ved byen Plattsburgh blev den imidlertid stoppet af en mindre amerikansk styrke på ca. 2.000 mand under General Macomb, der havde forskanset sig på sydsiden af floden Saranac, der løber igennem byen. Den amerikanske eskadre var ankret i Plattsburgh bugten til støtte for den amerikanske styrke, og Sir George besluttede, at der skulle gennemføres et kombineret angreb, og da sæsonen var langt fremskredent, lagde han et voldsomt pres på Captain Downie for at få denne til at angribe den

amerikanske styrke snarest muligt. Denne var imidlertid modvillig, idet det nye skib, CONFiance, stadig manglede en del i sin udrustning. F.eks. voldte det noget besvær at fremskaffe de fornødne master og ræer, der, hvor mærkeligt det end lyder, blev leveret af samarbejdsvillige amerikanske leverandører i staten Vermont. Prevost opfordrede, selvom han var klar over, at CONFiance næppe kunne blive færdig før den 15. september, flere gange Downie til at angribe, til sidst insinuerede han faktisk, at Downie holdt sig tilbage af frygt. Da han samtidigt øjensynligt lovede, at hans tropper ville foretage angreb på de amerikanske stillinger samtidigt med, at den britiske eskadre angreb, lod Downie sig overtale til at angribe, selvom hans eskadre faktisk endnu ikke var klar (42).

Plattsburgh Bugten ud for byen Plattsburgh er beskyttet af halvøen Cumberland Head, og er mod syd beskyttet af Crab Island og en række skær. Den fremherskende vind i området er norden- eller søndenvind, og Macdonough var klar over, at den britiske eskadre, der var baseret på Isle aux Noix et stykke oppe ad Hudson floden, ville komme med nordenvind, idet sejllobet var så smalt, at der ikke var mulighed for at krydse. Han placerede derfor sin eskadre for anker på en nord/syd gående linie med det første skib, EAGLE, ankret så langt ind

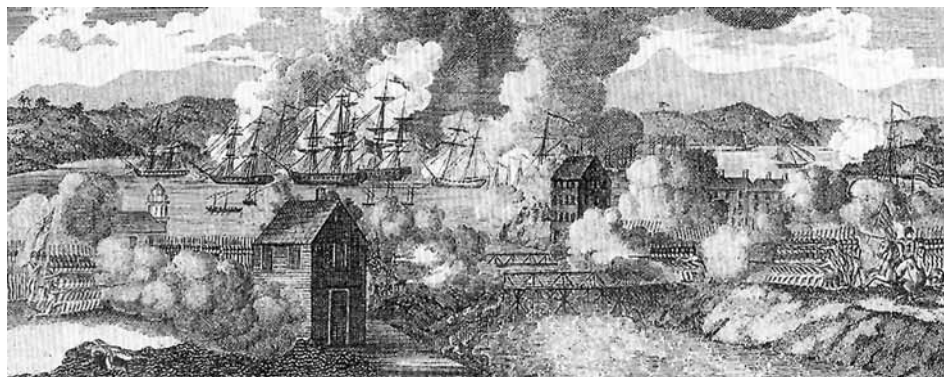
mod Cumberland Head som muligt. Derved afskar han muligheden for, at den britiske eskadre kunne dublere hans linie fra nord. Dernæst kom SARATOGA, og TICONDEROGA, medens det sydligste skib var PREBLE. Indenfor de 4 store skibe var de amerikanske kanonbåde placeret. Mod syd var der heller ikke, på grund af skærene ved Crab Island, mulighed for at dublere den amerikanske eskadre. Mellem den amerikanske eskadre og Cumberland Head var afstanden så lille, at de britiske skibe ikke fik mulighed for at udnytte deres overvægt i langtrækkende skyts. Den amerikanske placering af eskadren betød endvidere, at de britiske skibe under opmarchen måtte gå tæt til vinden med den følge, at de var udsat for amerikansk beskydning i ganske lang tid under opmarchen. Endeligt betød den omstændighed, at de amerikanske skibe lå for anker, at de amerikanske artillerister havde et roligere underlag end de britiske. Macdonough havde endvidere med spring på ankertovene forberedt, at de amerikanske skibe om nødvendigt kunne vende den anden bredside til (43).

Captain Downie forlod sin base den 11. september om morgenen før dag gry, og stod syd på mod Plattsburgh Bugten i kølvandsorden med FINCH i spidsen, fulgt af CONFIANCE. Derefter kom LINNET og til sidst CHUBB. CONFIANCE havde stadig de sidste håndværkere

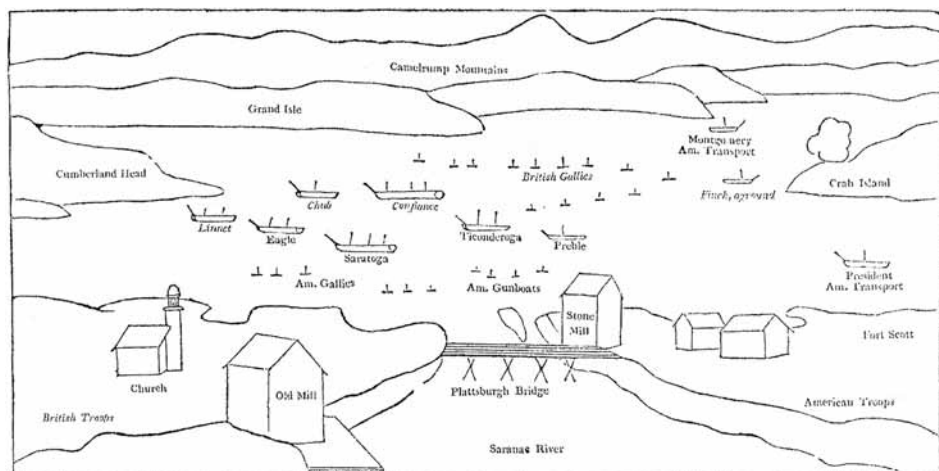
om bord, og de forlod først skibet, ca. 2 timer før kampen begyndte. Da eskadren havde rundet Cumberland Head, ændrede Downie formationen, således at den egentlige opmarch skete i frontorden. Det var nu meningen, at CONFIANCE skulle angribe EAGLE først, for derefter at ankre ud for SARATOGA, medens LINNET skulle ankre ud for EAGLE. CHUBB skulle støtte EAGLE, medens FINCH skulle ankre tæt ved TICONDEROGA.

Da man rundede Cumberland Head affyrede de britiske skibe efter aftale løse skud, der var det aftalte signal til Prevost om at starte sit angreb. Til Downie's bestyrtelse skete der intet, men han var nu nødt til at fortsætte sit angreb.

Under opmarchen var CONFIANCE, der var i spidsen, fordi den skulle angribe EAGLE, udsat for koncentreret beskydning fra hele den amerikanske eskadre. De derved opståede skader, samt den omstændighed, at vinden tog af, medførte, at den aldrig nåede EAGLE, men straks ankrede ud for SARATOGA. Under den følgende kamp blev Captain Downie hurtigt dræbt, og skibets næstkommanderende, Lieutenant Robertson, overtog kommandoen. LINNET kom på plads, og kom i kamp med EAGLE på klos hold. Den fik imidlertid ikke støtte fra CHUBB, der under opmarchen var blevet beskadiget på sejl og rig, og aldrig fik ankre, men drev igennem



Slaget på Lake Champlain.



Nøgle til ovenstående billede af Slaget på Lake Champlain.

den amerikanske linie, hvor den halede flaget ned. FINCH kom under opmarchen ikke tæt nok til vinden, og nåede derfor ikke sin tiltænkte position. Da vinden tog af kunne den ikke genoprette sin fejltagelse, og den endte med at gå på grund på Crab Island. Der var dog også noget, der lykkedes for den britiske eskadre. Sloopen PREBLE måtte kappe

sine ankre, og gik på grund i læ af de amerikanske batterier ved Plattsburgh. EAGLE, der var blevet noget medtaget af kampen med LINNET, kappede sine ankre og ankrede i stedet fra agterenden syd for SARATOGA. Det sydligste amerikanske skib, TICONDEROGA, kom kun i kamp med de britiske kanonbåde. Slaget udviklede sig nu til en kamp

mellem SARATOGA og EAGLE på den ene side og CONFIANCE og LINNET på den anden side. I sin nye position kom EAGLE til at vende sin ubeskadigede bredside mod de britiske skibe, og kunne rette en ødelæggende ild mod CONFIANCE, uden selv at være udsat for beskydning fra hverken LINNET eller CONFIANCE. Derimod var SARATOGA udsat for en effektiv beskydning fra LINNET. Både SARATOGA og CONFIANCE var nu stærkt medtagne. Det lykkedes nu SARATOGA ved hjælp af et anker fra agterstavnen at vende skibet, således at det, ligesom EAGLE, kunne benytte sin ubeskadigede bredside. CONFIANCE forsøgte det samme, men uden held. Derved kom den til at ligge sådan, at den blev udsat for langskibs beskydning fra de amerikanske skibe. Resultatet var, at Lieutenant Robertson derfor kl. 11 så sig nødsaget til at hale flaget ned. Ca. et kvarter senere strøg LINNET også. De britiske kanonbåde havde i mellemtiden taget flugten (44). Så snart Prevost blev klar over det britiske nederlag, opgav han sin offensiv, og trak sig tilbage over den kanadiske grænse (45)

Det britiske nederlag medførte en voldsom kritik fra Commodore Yeo, der hævdede, at Prevost havde presset Downie til et angreb vel vidende, at denne endnu ikke var klar hertil. Herudover var det Yeo's opfattelse, at Prevost med lethed kunne have erobret de amerikanske stillinger, hvorved

Macdonough af skytset i land ville have været tvunget ud i rum sø, hvor Downie's overvægt i langtrækkende skyts kunne have givet en britisk sejr. Yeo's kritik medførte, at såvel han som Prevost blev hjemkaldt, hvor Prevost skulle stilles for en krigsret. Han døde imidlertid før retssagen (46).

Fredsslutningen.

Det britiske nederlag på Lake Champlain fik afgørende betydning for krigens videre forløb. Det udelukkede reelt enhver mulighed for britisk invasion af USA's territorium, og det udelukkede reelt også ethvert britisk ønske om i forbindelse med en fredsslutning at opnå de ønskede justeringer af grænsen mellem Canada og USA.

Inden den britiske regering accepterede situationen, overvejede den alvorligt at sende sejrherren fra Spanien, Hertugen af Wellington, til Amerika for at overtage ledelsen af de britiske styrker under en fortsættelse af krigen. I hans afslag af tilbuddet hedder det:

".....neither I nor any one man can achieve success in the way of conquests, unless you have naval superiority on the lakes. It is not a general, nor general officers and troops which are needed. Till that superiority is acquired, it is impossible, according to my notion, to maintain an army in such a situation as to keep the enemy out of the whole frontier, much less to make

any conquest from the enemy, which, with those superior means might with reasonable hopes of success, be undertaken... The question is, whether we can obtain this naval superiority on the lakes. If we cannot, I shall do you but little good in America; and I shall go there only to prove the truth of Prevost's defence, and to sign a peace which might as well be signed now." (47)

Betydningen af sømagt på de nordamerikanske søer kan næppe illustreres bedre. Freden mellem USA og Storbritannien blev herefter sluttet i Gent den 24. december 1814 (48).

Litteratur:

Følgende litteratur er anvendt ved udarbejdelse af artiklen:

Nicholas Tracy (ed): *The Naval Chronicle, Consolidated Edition, Vol. V*, London 1999

C.J. Marcus: *The Age of Nelson*, New York 1971

R.G. Grant: *Søslag gennem 3000 år*, København 2009

Kenneth J. Hagan: *This People's Navy*, New York 1991

Stephen Howard: *To Shining Sea*, New York 1991

Bernard Ireland: *Naval Warfare in the Age of Sail*, London 2000

W.M. James: *The Naval History of Great Britain, Vol. VI*, London 2002

Andrew Lambert: *War at Sea in the Age of Sail*, London 2000

A.T. Mahan: *Sea Power in relations to the War of 1812, Vol. 1 & 2*

Robert Gardiner: *The Naval War of 1812*, London 2001, New York 1968 (reprint)

Th. Roosevelt: *The Naval War of 1812*, New York 1999

Oliver Warner: *Great Sea Battles*, London 1981

N.A.M. Rogers: *Command of the Ocean*, London 206

Noter:

1. Se f.eks. Roosevelt pag. 31 ff.
2. Min uautoriserede oversættelse: "*Erobring af Canada indtil Quebec, er kun et spørgsmål om at marchere.*" Mahan Vol.1 pag. 291.
3. Min uautoriserede oversættelse: "*Vi er langt fra at være uforberedte, tværtimod tror jeg, at det Øvre Canada og en del af Nedre Canada vil være i vore hænder en uge efter, at krigserklæringen er blevet kendt ved vor grænse.*" Mahan Vol. 1 pag. 303.
4. Se om den amerikanske kanonbådspolitik f.eks. Hagan pag. 69.
5. Min uautoriserede oversættelse: "*Med mindre Detroit og Michilimackinac begge er i vor besiddelse ved fjendtlighedernes begyndelse, må vi evakuere, ikke blot Amherstburgh, men sandsynligvis alt indtil Kingston.*" Mahan Vol. 1 pag. 304.

6. Roosevelt pag. 155.
7. Roosevelt pag. 156 og Mahan Vol. 1 pag. 354 og 361 f.
8. Roosevelt pag. 157 f. og Mahan Vol. 1 pag. 365.
9. Min uautoriserede oversættelse: ”*Jeg er glad for at kunne meddele, at jeg behersker Lake Ontario.*” Mahan Vol. 1 pag. 365.
10. Gardiner pag. 100 ff. og 127 ff.
11. Roosevelt pag. 159.
12. Mahan Vol. 1 pag. 354 ff.
13. Gardiner pag. 100 og 105, Mahan Vol. 2 pag. 29 pag Roosevelt pag. 213.
14. Gardiner pag. 101, Mahan Vol. 2 pag. 33 og 36 f.
15. Ibidem.
16. Mahan Vol. 2 pag. 42 f. og Gardiner pag. 101.
17. Se om de 2 eskadrers sammensætning Roosevelt pag. 213 ff.
18. Roosevelt pag. 224 ff. og Mahan Vol. 2 pag. 56 ff.
19. Roosevelt pag. 229 og Mahan Vol. 2 pag. 60.
20. Roosevelt pag. 231 f. og Mahan Vol. 2 pag. 106 ff.
21. Gardiner pag. 109, 112 f. og 118.
22. Gardiner pag. 103 og 119 f.
23. Gardiner pag. 120 f. og Mahan 2 pag. 286 ff.
24. Min uautoriserede oversættelse: ”*Fjenden er ikke tilstrækkelig stærk til at kunne foretage noget over for vor nuværende eskadre, men en enkelt uheldig hændelse for vor eskadre vil kunne give fjenden en uheldig overvægt over for os.*” Mahan 2 pag. 290.
25. Mahan 2 pag. 291 f.
26. Mahan 2 pag. 318 og Hagan pag. 83 f.
27. Roosevelt pag. 237 ff.
28. Ibidem og Gardiner pag. 114.
29. Roosevelt pag. 238, Gardiner pag. 114 og James pag. 248.
30. Roosevelt pag. 238, Gardiner pag. 114.
31. Min uautoriserede oversættelse: ”*Sir; i mit brev af 6. ds. underrettede jeg Dem om, at jeg, med mindre jeg forinden havde modtaget meddelelse om, at flere søfolk var på vej til Amherstburgh, ville være nødsager til at sejle med eskadren, så dårligt bemanded, som den var, for at nedkæmpe fjenden, som blokerede havnen, for at sætte os i stand til at modtage proviant og andre forsyninger, idet stationen mangler forsyninger i sådan en grad, at der ikke var en dags forbrug af mel tilbage, ligesom besætningerne på eskadrens skibe var på halve rationer af mange ting, og der var næsten ikke mere i behold. Det var grunden til, at generalmajor Proctor, som jeg havde ordre til at spørge til råds, og hvis ønsker jeg var forpligtet til at følge i det omfang, hvor de var i overensstemmelse med*

hensynet til Nationen, var enig i at det var nødvendigt at risikere et slag selv med de risici, jeg måtte arbejde under. Herefter står alene for mig den bedrøvelige opgave at berette om den ulykkelige udgang på slaget og de mange uheldige omstændigheder, der førte til denne begivenhed

Naval Chronicle Vol. V, pag. 201.

32. Roosevelt pag. 242 f.

33. Ibidem.

34. Roosevelt pag. 244.

35. Min uautoriserede oversættelse: "Vi har mødt fjenden og erobret dem." Gardiner pag. 202.

36. Mahan 2 pag. 324 ff. og Roosevelt pag. 333 f.

37. Roosevelt pag. 337 ff. og Gardiner pag. 103 og 124.

38. Roosevelt pag. 338 f.

39. Se f.eks. Roosevelt pag. 405 ff.

40. Gardiner pag. 103 og Mahan 2 pag. 356.

41. Roosevelt pag. 340 f.

42. Gardiner pag. 125 og Mahan 2 pag. 373 ff.

43. Se om placering af den amerikanske eskadre Mahan 2 pag. 376 f. og Roosevelt pag. 348.

44. Mahan 2 pag. 377 ff., Roosevelt pag. 348 ff., James pag. 343 ff. og Gardiner pag. 343 ff.

45. Gardiner pag. 126.

46. Ibidem.

47. Min uautoriserede oversættelse: "Hverken jeg eller nogen anden

enkeltperson kan opnå succes i form af erobringer, med mindre vi har søherredømme på søerne. Det er hverken en general eller generaler og tropper, der er brug for. Efter min mening vil det være umuligt at opretholde en hær i en sådan stilling, at den kan holde fjenden borte fra hele grænsen, end mindre at foretage nogen erobring fra fjenden, som med søherredømmet ville have haft rimelige muligheder for at kunne gennemføres.....Spøgsålet er, om vi kan opnå dette søherredømme på søerne. Hvis vi ikke kan, vil jeg ikke være til nogen nytte i Amerika, og jeg kunne der kun opnå at bevise, at Prevost's forsvar var korrekt, og under skive en fredsdeklaration, som lige så godt kan underskrives nu." Mahan pag. 430.

48. Mahan 2 pag, 434.

IVER HUITFELDT bestod choktesten

Den 4. oktober gennemførte IVER HUITFELDT en såkaldt choktest. Testen er en standardiseret NATO test, hvor sprængladninger af forskellig størrelse detoneres i forskellig afstand fra skibet. Ombord er der installeret en stor mængde måleinstrumenter, herunder såkaldte accelerometre, der måler påvirkningerne på skrog, maskineri og andet udstyr. IVER HUITFELDT bestod med bravour.



Sømanden som blev krigshelt.

Ole Mortensøn

I næsten alle afkroge af denne verden støder man på sporene af danske søfolk. På museet i Stanley på Falklandsøerne finder man beretningen om en dansk sømand, der blev en helt på Falklandsøerne. Hans navn var Christian Andreasen og han var født i Horsens i 1887. Som mange andre unge mænd omkring århundredskiftet gik han til søs og i året 1907 befandt han sig om bord i Nova Scotia skonnerten AGNES G. DONAHUE på sælfangst i Sydatlanten. Om bord fik han beri-beri og blev derfor sat i land i Stanley på Falklandsøerne. Beri-beri var en meget udbredt sygdom blandt søfolk i sejlskibenes tid og var forårsaget af manglende vitaminer i kosten. Da han atter blev rask, tog han hyre som motorpasser i skonnerten MALVINA, som tilhørte Falkland Island Company. Den forliste imidlertid i Reef Channel på West Falkland. Han blev derefter ansat ved fårefarmen Port San Carlos og der blev han i 37 år, først som formand og i 14 år som driftsleder. I 1947 blev han pensioneret og flyttede til Stanley, hvor han døde i 1962. Han var stolt af at være født i Danmark og to gange var han i Danmark. Den anden gang blev han tildelt ridderkorset af Frederik d. IX. Christian Andreasens historie og lange tjeneste i et fjernt



Fotografi af danskeren Christian Andreasen, Falklandsøerne

land appellerede til kongen, der selv var sømand.

Hvordan gik det til at Christian Andreasen blev en helt og kom på museum?

I 1907 havde han tilsluttet sig ”Falkland Island Defence Force”, dengang kendt som ”Volunteers”. I 1914 brød verdenskrigen ud og også Falklandsøerne befandt sig som engelsk territorium i krig med Tyskland og Østrig-Ungarn. Den 8. december 1914 var Christian Andreasen på

THE KREUZERGESCHWADER

Vizeadmiral Maximilian, Graf von Spee



SCHARNHORST (flagship), large cruiser. 11,616t, 1907.



GNEISENAU, large cruiser. 11,616t, 1908.



DRESDEN, small cruiser. 3,664t, 1908.



NÜRNBERG, small cruiser. 3,469t, 1908.



LEIPZIG, small cruiser. 3,278t, 1906.

Approximately to scale

Silhuettegninger af de tyske enheder i slaget ved Falklandsøerne 1914

udkigstjeneste på toppen af Sapper Hill, en bakketop lidt vest for Stanley. Det var en klar sommermorgen, da han til sin overraskelse så en tysk eskadre af krigsskibe. Som sømand var han i stand til at give præcise og løbende meldinger om flådens styrke, afstand, kurs og fart. Hans meldinger blev straks videresendt til admiral Sturdee, hvis flåde lå til ankers i Port William lige uden for Stanley.

Det blev indledningen til et dramatisk søslag ved Falklandsøerne. Ved udbruddet af 1. verdenskrig havde Tyskland en betydelig flådestyrke på Kinakysten – nærmere bestemt Tsing-

tao. Som kolonimagt viste kejserriget Tyskland også flådestyrken i Kina havde nogle af Tysklands yngste og hurtigste enheder under kommando af admiral von Spee, en dygtig sømand, der i øvrigt var født i København, idet hans mor var dansk. Admiral von Spee forlod Tsingtao med sin styrke, for om muligt at vende hjem til Tyskland og den europæiske krigsskueplads. Han fik af admiralitetet frie hænder og valgte at sejle hjemad via Kap Horn. Efter forskellige mindre angreb på øer i Polynesien ankom eskadren til Chiles kyst og her fandt man britiske enheder og gik løs på dem

THE BRITISH BATTLE SQUADRON AT THE BATTLE OF THE FALKLAND ISLANDS

Vice-Admiral Sir Frederick Doveton Sturdee



INVINCIBLE (flagship), battle cruiser. 17,375t, 1909.



INFLEXIBLE, battle cruiser. 17,375t, 1908.



CARNARVON, armoured cruiser. 10,850t, 1905.



KENT, armoured cruiser. 9,800t, 1903.



CORNWALL, armoured cruiser. 9,800t, 1904.



GLASGOW, light cruiser. 4,800t, 1910.

Approximately to scale

Silhuettegninger af de britiske enheder i slaget ved Falklandsøerne 1914

med det resultat, at de to panserkrydsere GOOD HOPE og MONMOUTH blev sendt ned til havets bund. Dette nederlag vakte stor bekymring i London og admiralitetet udsendte en stærk flådestyrke til Sydatlanten for om muligt at finde og nedkæmpe den tyske eskadre. Den engelske flåde under kommando af admiral Sturdee var ankommet til Stanley på Falklandsøerne for at bunkre og afvente nærmere oplysninger om den tyske flådes bevægelser, da von Spee med sine 5 krydsere dampede mod Falklandsøerne i den hensigt at skaffe sig bunkers og ødelægge fjendens de-

poter. Ingen af parterne var klar over deres modparters træk og von Spee kunne ved et lykketræf have fundet den engelske flåde for anker i Port William og sandsynligvis, have ødelagt den, hvis det altså ikke lige havde været for det gode vejr og en årvågen dansk sømand på Sapper Hill.

Admiral Sturdee havde i sin flåde to nye og stærke slagkrydsere INVINCIBLE og INFLEXIBLE samt tre panserkrydsere og to lette krydsere. Det kom til slag med den tyske flåde, som var underlegen og blev fuldstændig slået. Fire tyske krydsere blev sænket og admiral von Spee og 2.200 tyske



Admiral von Spee

søfolk omkom i deres skibe eller på havet. Kun krydseren DRESDEN slap væk. Den blev senere sænket af sin egen besætning ved øen Juan Fernandez. Dermed havde den britiske marine elimineret truslen mod britiske handelsskibe fra den tyske oversøiske flåde, sikret forbindelsen til kolonierne og fastholdt sit verdensherredømme til søs. Den britiske eskadre havde kun få tab i artillerikampen.

Takket være de indkomne rapporter fra Sapper Hill fik admiral Sturdee mulighed for at stå til søs og møde en fjende, hvis styrke og hensigt han nu kendte. Da admiralen efter søslaget vendte tilbage til Stanley, var han

både taknemmelig og imponeret over Christian Andreasens indsats og inviterede ham om bord i sin kahyt på flagskibet H.M.S. INVINCIBLE, hvor han personligt takkede ham. Ved en større parade fik menig Andreasen en ærefuld omtale og Winston Churchill, dengang marineminister, forærede ham et guldur som tak for hans indsats for the Royal Navy. Senere gjorde Chris Andreasen tjeneste i endnu en verdenskrig denne gang i Mounted Rifles, men det kom ikke til krigshandlinger på Falklandsøerne. Navnet Graf von Spee skulle dog atter dukke op i det sydatlantiske farvand, denne gang i form af et tysk lommeflagskib ADMIRAL GRAF SPEE, der efter kamp med enheder af Royal Navy blev beskadiget og måtte gå i neutral havn i Montevideo. Her blev det indesluttet af britiske krigsskibe, men var tvunget til at forlade havnen af myndighederne. En udsigtsløs kamp mod en overmægtig fjende ventede, hvorfor kaptajnen og en del af mandskabet sejlede ud og sænkede skibet ud for Montevideo i december 1939. Vraget befinder sig stadig i Rio de la Plata.

Falklandsøerne fik med søfolk som Christian Andreasen et tilskud af dygtige og hårdføre yngre mænd, som man havde god brug for i den isolerede koloni. Da Panama Kanalen åbnede i 1914 gik langt færre skibe rundt om Kap Horn og der var ikke længere

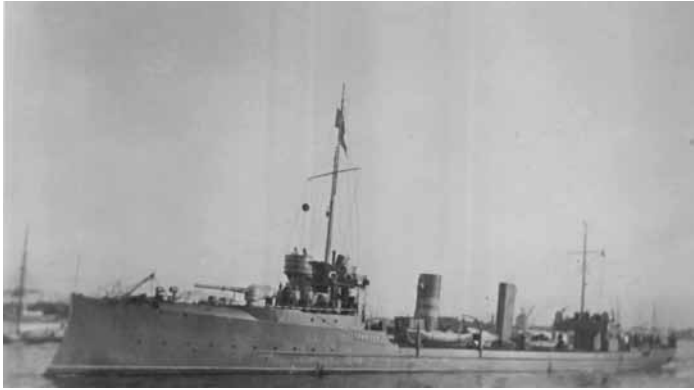


Mindesmærket i Stanley, Falklandsøerne over søslaget i 1914.

søfolk, som kom i land på øerne og blev der. At lande på en fjern kyst, at tilegne sig et fremmed sprog, at engagere sig i nye erhverv og klare sig til toppen og selv blive en del af lokalbefolkningen, det er ikke enhver forundt, hvad nu-

tidens indvandringsproblemer viser. Men de danske søfolk kunne tilpasse sig. Mange gik i land rundt om i verden – især i USA, Canada, Australien og New Zealand– og klarede sig godt.

Russisk flådebesøg i København 1913



Her er jageren STEREGUSCHTSCHI, en af en klasse på otte bygget i 1904-05, på vej til kaj. Deplacement 710 t, 25 knob, og bevæbning to stk. 10 cm og en 37 mm kanon, to 45 cm torpedoeer.

MOSKVITJANIN inderst med en af de to andre af klassen på siden, enten FINN eller EMIR BUCHARSKI. Der anes et skib agten for de to hvilket sandsynligvis er STEREGUSCHTSCHI.



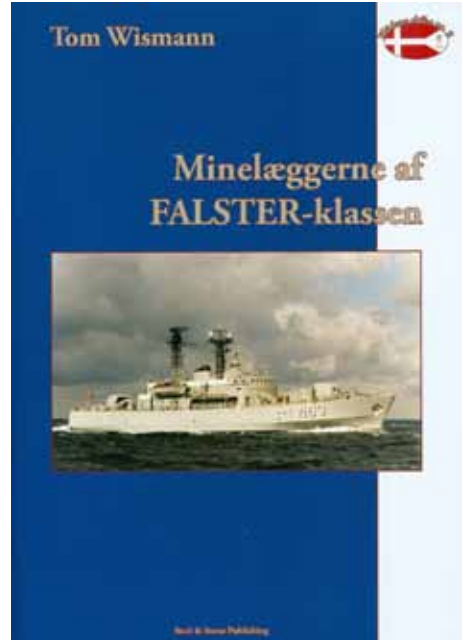
Her har nogle af de russiske marinere fundet instrumenterne frem, og underholder utvivlsomt med "Moder Ruslands" vemodige sange.

Bog anmeldelse

Minelæggerne af FALSTER-klasen af Tom Wismann. Udgivet af forlaget Steel & Stone Publishing oktober 2011. Kan bestilles på www.flaadensskibe.dk eller tlf. 2287-2029. 48 sider illustreret. Pris kr. 110 + porto.

I serien om Flådens skibe er Tom Wismann kommet til nummer ni, som omhandler de fire minelæggere af FALSTER-klasen. Inden beskrivelsen af disse minelæggere ridser forfatteren baggrunden op for minekrigsførelse i danske farvande og beskriver tidligere minelæggere. Efter den tyske besættelse startede Flåden mere eller mindre på bar bund. Tre mindre minelæggere havde klaret sig igennem trods begivenhederne den 29. august 1943, og i 1951 modtog Flåden minelæggeren LANGELAND. Da amerikanerne gik ind i våbenhjælp-programmet, havde minelægning høj prioritet, og to ombyggede amerikanske landgangsskibe, VINDHUNDEN og BESKYTTEREN, gav et tiltrængt tilskud til minelægningskapaciteten.

Da ”Cost Sharing”-programmet blev en realitet, tilbød amerikanerne at betale for to af de fire planlagte afløsere for de ældre landgangsskibe. Chefen for Søminevæsenets Minesektion bad daværende kaptajn løjtnant P. E. Pedersen (i søværnet kendt som PEP) om



at se på specifikationerne på en fremtidig type minelægger, idet Orlogsværftets direktør havde indkaldt til et planlægningsmøde herom. Det fik han at vide umiddelbart inden en weekendvagt på Holmen, hvor der også var en værnepligtig ingeniør Levinsen (”teknikerløjtnant”) på vagt. Han var uddannet skibsingeniør, og på denne vagt lavede de to det projekt, som siden er blevet kaldt verdens bedste minelægger. Da Orlogsværftets folk så dette forslag, blev deres eget lagt til side. Dette her var lavet af en erfaren mineofficer, som vidste, hvor problemerne omkring minelægning lå, og

dem var der taget højde for.

USA betalte for FALSTER (skrognummer N80) og MØEN (N82), medens Danmark betalte for FYEN (N81) og SJÆLLAND (N83). Der blev bygget to minelæggere i Nakskov og to i Frederikshavn. Endelig modtog den tyrkiske flåde en minelægger magen til. Den blev bygget i Frederikshavn. Den fik NATO-skrognummer N108 og navnet NUSRET efter en minelægger, som stoppede de allieredes Dardanel-lerkampagne under Den første Verdenskrig.

Bogen vil være til stor glæde for fast personel og værnepligtige, som har gjort tjeneste om bord i FALSTER-lassen. Det var nogle særdeles gode og velindrettede skibe. Bogen beskriver konstruktion, minelægningsopgaverne, aptering (indretning), maskineri,

bevæbning, minelast, dagligliv ombord og meget mere. På midtersiderne ses Søværnets Materielkommandos tegninger over skibet.

De mange illustrationer viser godt og dårligt vejr, kongeligt besøg, minelægning, konfrontationer med Warszawapagten i Østersøen, grundstødning og meget andet. Endelig er der en fortegnelse over skibscheferne for de fire skibe og et "levnedsløb" for hvert enkelt skib. Omslaget er i farver. Øvrige illustrationer er i sort/hvid. De tre næste bøger/hefter om henholdsvis korvetten THETIS, inspektionsskibene af HVIDBJØRNEN-klassen og fregatterne PEDER SKRAM og HERLUF TROLLE imødeses med spænding.

*Poul Grooss, kommandør,
Center for Militærhistorie,
Forsvarsakademiet.*

FALSTER - som klassen så ud efter ombygningen 1987 - 91.



Bedømmelse og præmiering finder sted den 28. september 2012 kl. 15.00.

Konkurrenceregler

Konkurrencen skal virke som opmuntring og incitament for modelbyggere på alle niveauer og som inspiration for kommende udøvere. Glæden ved arbejdet og den gensidige udveksling af erfaringer vil således blive prioriteret over konkurrencemomentet. Konkurrencereglerne er derfor udformet som en forenklet udgave af NAVIGA's internationale regler.

Konkurrencen er åben for alle. Den omfatter såvel krigsskibe som andre fartøjer og andet tilbehør med maritim tilknytning, der ikke tidligere har deltaget i laugets modelbyggerkonkurrencer. Dommerpanelet vil blive udpeget af OMBL. Lauget forbeholder sig i øvrigt ret til at begrænse antallet af deltagende modeller af pladshensyn.

Der konkurreres i følgende klasser:

1. Modeller af ro- og sejlfartøjer
2. Modeller af motordrevne skibe
3. Modeller af installationer, dele af skibe, havneanlæg, værftsanlæg, scenerier, figurer og dioramaer
4. Miniaturemodeller af klasse 1 og 2 i skalaforhold mindre end 1:250
5. Flaskeskibe og halvmodeller
6. Plasticmodeller
7. Karton- og papirmodeller
8. Maritime fly
9. Fotoer af modeller fra klasse 1-8, der ikke kan deltage fysisk. Deltagere i denne gruppe præmieres ikke

Deltagende modeller kan afleveres på Orlogsmuseet, Overgaden oven Vandet 58, 1415 København K, fredag den 21. sep-

tember eller tirsdag den 25. september 2012 i museets åbningstid.

Medmindre andet aftales, vil modellerne efter konkurrencen indgå i Orlogsmuseets særudstilling indtil den 1. februar 2013. Herefter vil modellerne kunne afhentes. Tilmeldingsoplysninger skal afleveres senest samtidig med, at modellerne indleveres. Modellerne er under tilsyn, men udstilles i øvrigt under modelbyggerens eget ansvar. Udstillerne har gratis adgang til museet i udstillingsperioden.

Alle modeller skal være forsynet med modelbyggerens navn.

Særudstilling

Særudstillingen kommer til at bestå dels af de til konkurrencen Modelskib 2012 indleverede modeller dels af modeller og effekter udlånt af privatpersoner. Er man interesseret i at få udstillet en model eller en anden effekt, som man ikke ønsker i konkurrence eller som tidligere har deltaget i en af laugets konkurrencer, vil Orlogsmuseet og OMBL være meget glade for en henvendelse.

Alle udstillede modeller og effekter skal være forsynet med modelbyggerens/ejers navn.

Tilmelding

Man kan kontakte formanden for Orlogsmuseets Modelbyggerlaug, Poul Henrik Westh, på e-mail: formand.ombl@gmail.com eller tlf. 20 16 76 92 for konkurrenceregler og tilmelding til konkurrence så vel som til særudstilling.

**MEDDELELSER FRA
ORLOGSMUSEETS VENNER / MARINEHISTORISK SELSKAB**

Arrangementer sæsonen 2011 – 2012

Onsdag den 23. november 2011 kl. 1930

Foredrag: Flådens nybygningsprogram under besættelsen.
Tom Wismann

Onsdag den 25. januar 2012 kl. 1930

Foredrag: Dansk Marineflyvning i 100 år.
Niels Probst

Onsdag den 29. februar 2012 kl. 1930

Foredrag: ”Krydseren HEIMDAL og kadettogtet til Sultan Abdul Hamid IIs hof i 1908.
Lars Wismann

Onsdag den 11. april 2012 kl. 1930

Generalforsamling efterfulgt af forevisning af historiske billeder.

Alle foredrag og generalforsamlingen foregår på Orlogsmuseet

Efter onsdagsforedragene og generalforsamlingen er der mulighed for at få 2 stk.
smørrebrød med øl og kaffe for i alt 100 kr.

Tilmeldinger til foredragsaftener og generalforsamling til Trine@Kjems.com
Eller telefon 3315-1410. Det skal præciseres, at tilmelding til spisning skal ske
senest mandagen før det pågældende foredrag/generalforsamlingen.