

Ole L. Frantzen

Truslen fra øst



MARINEHISTORISK SELSKAB

Ole Louis Frantzen

TRUSLEN FRA ØST

Dansk-norsk flådepolitik 1769-1807

MARINEHISTORISK SELSKAB

København 1980

© Ole Louis Frantzen 1980
Sats: Hanne Francia
Tilrettelægning: Louise Lillie
Trykt hos
Skive Folkeblads trykkeri
Skive
Marinehistorisk Selskab
Skrift Nr. 16
ISBN 87-87 720-01-9
Udgivet med støtte fra
Statens humanistiske Forskningsråd,
Gieses Legat og Sparekassen SDS.

Billedet på omslaget: Tegning af T.E. Lønning: Orlogsskibene Neptunus og Odin i Østersøen 1791.

Indhold

I. INDLEDNING	9
II. BAGGRUNDSINFORMATION	15
Marinen og dens skibe 1720-1769	15
Regeringen og marinens ledelse	19
Marinens økonomi	21
Flådens mandskab	23
Dansk-norsk udenrigspolitik 1769-1807	27
Nabostaternes flådestyrker	32
III. PLANEN OM FLÅDENS FORØGELSE 1769-74 ...	41
Nedsættelse af kommissionen til flådens augmentation	41
Flådekommissionens arbejde	44
Regeringsskiftet	46
Flådeplanen opgives	51
Sammenfatning	53
IV. STAGNATION OG GENREJSNING 1774-84	55
Regeringen og marinens ledelse	55
Flådeplanen fra 1774	56
Norske flådeforhold 1774-80	57
Søeqvipagen i Glückstadt	60
Defensionsskibe	62
Københavns søforsvar	64
Christiansø	67
Virkningerne af 1774-flådeplanen	69
Reorganisering og en ny flådeplan	71
Sammenfatning	76
V. DEN SVENSK FLÅDETRUSSEL 1784-90	78
Den nye regering og marinens ledelse	78
Nye sparebestrebelser	81
Den <i>hemmelige</i> flådekommission	82
Den svenske flådeoprustning	83

Den sikkerhedspolitiske situation 1783/84	84
Henrik Gerners flådeplan	87
Planerne justeres i takt med udviklingen i Sverige	90
Nye efterretningsrapporter	92
Det endelige resultat af planlægningen	93
Sammenfatning	96
VI. KYSTFORSVARSPLEANER OG REDUKTION AF	
HOVEDFLÅDEN 1790-1800	99
Regeringen og marinens ledelse	99
Den norske kystflotillekommission	100
Den danske kystflotillekommission	102
1791-flådeplanen	106
Tredækkeren afskaffes	100
Sammenfatning	111
VII. ET NYT SØFORSVAR I STØBESKEEN 1801-07 ..	113
Regeringen og marinens ledelse	113
Fabrikmester Hohlenbergs flådeplan	114
Flådekommissionen af 29. december 1801	116
Det norske søforsvar	118
Kystforsvaret af Danmark og Hertugdømmerne	124
Flådeplanen af 1806	126
Sammenfatning	132
VIII. SAMMENFATNING OG KONKLUSION	135
ENGLISH SUMMARY	141
NOTER	147
FORKORTELSESLISTE	169
MATERIALE	170
BILAG	176
Bilag I. Oversigt over statens udgifter til søetaten 1769-1807	176
Bilag II. Den svenske flåde 1770-1801	178
Bilag III. Den engelske flådes styrke 1758-1807	180
Bilag IV. Den dansk-norske flådes styrke 1769-1807	181
Bilag V. Den dansk-norske flådes styrke 1769-1807. Antal enheder fordelt efter betydning	187
REGISTER	188

Forord

Nærværende afhandling er en let omarbejdet udgave af min specialeafhandling i historie ved Københavns Universitet fra 1976.

Formålet med en sådan afhandling er at dokumentere en række færdigheder — den er en slags svendeproeve. På trods af dette snævre formål og de eventuelle uheldige spor denne ophavssituation kan have sat sig, har jeg ønsket at bringe denne undersøgelses resultater ud til en større kreds for at forøge kendskabet og interessen for marinens historie, hvilket jeg gennem denne udgivelse er glad for at have fået lejlighed til.

En tak skal derfor rettes til Marinehistorisk Selskab for optagelsen af afhandlingen i dets skriftrække. Dernæst er det mig ved arbejdets afslutning en glæde at kunne bringe en dybtfølt tak til nære venner ikke alene for en række gode råd men også hjælp, uden hvilken det ikke havde været muligt at holde omkostningerne på denne publikation på et lavt niveau, og uden støtten fra Statens humanistiske Forskningsråd, Gieses Legat og Sparekassen SDS havde udgivelsen slet ikke været mulig, hvorfor jeg skal bringe min bedste tak herfor.

København i november 1979

Ole Louis Frantzen

I. Indledning

I anden halvdel af det 18. århundrede oplevede det danske monarki en række gunstige handelspolitiske konjunkturer under de hyppige krige mellem stormagterne, hvor den danske stat var neutral — den såkaldte florissante handelsperiode. Flådens rolle heri med de mange udrustninger til beskyttelse af handelen og søfarten er velkendt og i en vis udstrækning veldokumenteret. Derimod har ingen hidtil udforsket denne bogs emne — dansk-norsk flådepolitik 1769-1807 — hvor formålet har været at undersøge statsmagtens syn på flåden, således som det kommer til udtryk i flådeplanlægningen og opstillingen af flådestyrkerne.¹⁾

Det danske monarki omfattede dengang kongerigerne Danmark og Norge samt hertugdømmerne Slesvig og Holsten. Dette rige udgjorde en enhed, og det kan være vanskeligt at adskille de enkelte landsdeles historie fra hinanden, da slet ikke på det udenrigs- og forsvarpolitiske område. Denne samhørighed er især tydelig med hensyn til flåden, der var dansk-norsk og ganske stor i forhold til landets størrelse. For at understrege denne sammenhæng er betegnelsen Danmark-Norge anvendt om det danske monarki på dette tidspunkt.

Perioden 1769-1807 er først og fremmest valgt for at få en rimelig kronologisk afgrænsning af emnet. Den optimale undersøgelsesperiode havde været den lange fredsperiode 1720-1807, men desværre var der ikke lejlighed til at gennemgå så omfattende en periode, da denne undersøgelse fandt sted. Det er imidlertid afgjort en opgave, som bør tages op, fordi samme problemstilling stort set kan anvendes på hele dette tidsrum. Året 1769 er valgt, fordi marinens indre forhold på dette tidspunkt var ved at være bragt i orden omend ikke endeligt. Man undgår således at tage stilling til en række stridigheder af bl.a. personlig art i den foregående tid, der var stærkt præget af den daværende chef for marinen, grev Danneskjold-Samsøe. Endelig er året 1807 skelsættende på grund af den engelske erobring af flåden.

I vore dage fastlægges orlogsflådens styrkemål ved en afvejning af sikkerhedspolitiske og udenrigsøkonomiske interesser. Det sikkerhedspolitiske aspekt er afgørende, hvorimod sikringen af økonomiske interesser, f.eks. beskyttelsen af skibsfarten, fiskeriet og andre værdier hentet fra havet spiller en mindre rolle. På baggrund af en vurdering af disse forhold fastslås dernæst, hvilke opgaver flåden skal kunne løse, og under hensyntagen til statens økonomiske formåen fastsættes til sidst hvilke styrker, der bedst kan løse opgaverne.²⁾

Spørgsmålet er imidlertid, om man også planlagde sådan i det 18. århundrede, og om prioriteringen af de sikkerhedspolitiske interesser var den samme. For at undersøge dette er der lagt vægt på at belyse baggrunden for flådeplanlægningen. Herved klarlægges netop, hvilke udenrigspolitiske interesser, der var afgørende for fastsættelsen af flådens styrke, ligesom det vil fremgå, hvilke lande man betragtede som flådemodstanderne.

Som følge af stormagtsforholdene i perioden 1769–1807 medførte regeringens varetagelse af monarkiets udenrigsøkonomiske interesser — her forstået som handels- og søfartsinteresser — som oftest modsætninger til England, hvorfor det kan tænkes, at hensynet til disse interesser og dette land spillede en betydelig rolle i flådeplanlægningen.

Varetagelsen af monarkiets sikkerhedspolitiske interesser var koncentreret om opretholdelsen af statens uafhængighed og integritet, idet Danmark-Norge ikke havde nogle territorielle aspirationer. Sverige udgjorde den eneste alvorlige trussel på grund af dets ønsker om at erobre Norge fra den danske krone, hvorfor hensynet til dette land må have haft stor betydning under flådeplanlægningen. Endelig kan det tænkes, at Rusland også blev inddraget i overvejelserne, dels fordi Danmark-Norge var allieret med denne stat i slutningen af det 18. århundrede, dels fordi Rusland var den eneste Østersømagt udover de skandinaviske stater, som var i besiddelse af en større flåde.³⁾

Udover undersøgelsen af de udenrigspolitiske interesser rolle i flådeplanlægningen vil det være interessant at klarlægge, i hvor høj grad statens ressourcer eller mangel på samme satte grænser for det sømilitære forsvar, som ønskedes opbygget. Her tænkes først og fremmest på statens økonomi, men dernæst også på,

om det var muligt at skaffe tilstrækkeligt mandskab til flåden.

Statsmagtens syn på flåden afspejledes naturligvis på mange områder, f.eks. med hensyn til materiel, personel, økonomi, forsyninger og baser. Men da det ville være ganske uoverkommeligt at belyse alle disse aspekter af flådeplanlægningen, er undersøgelsen koncentreret om skibsmateriellet og i mindre grad om andre forhold, fordi dette bedst menes at kunne kaste lys over emnet. Med ordet statsmagten forstås regeringen og marinens ledelse betragtet som kollektiver. Anvendelsen af dette begreb skyldes, at det har været næsten umuligt at finde individuelle synspunkter vedrørende flåden fra medlemmer af regeringen, hvorfor en oprindelig tanke om at redegøre for beslutningsprocessen på forskellige niveauer og placere opfattelsen af flåden i en indenrigspolitisk sammenhæng måtte opgives på et tidligt tidspunkt af undersøgelsen.⁴⁾

Da rækkevidden af denne undersøgelse således har været underlagt visse hensyn til det eksisterende materiale, vil det være naturligt at redegøre for omfanget og karakteren af dette. Herved omtales samtidig de muligheder, der foreligger for at foretage en undersøgelse af denne art.

Som nævnt har et emne som dansk-norsk flådepolitik i det 18. århundrede ikke hidtil været udforsket. Dette skyldes bl.a., at faghistorikerne kun i ringe grad har interesseret sig for militærhistorie. Dernæst har denne disciplins traditionelle dyrkere — officererne — heller ikke behandlet emner af denne karakter, hvilket hænger sammen med deres opfattelse af emnet, der som oftest har været, hvilken lære man kan drage af militærhistorien, hvorved man har fokuseret på krigshistorien — den faktiske anvendelse af militæret. Endvidere har officererne kun i ringe omfang haft muligheder for at arbejde med arkivmateriale, ligesom de måske også har manglet forståelsen herfor. Endelig har faghistorikere og officererne i mange år ikke interesseret sig for hinandens resultater, hvilket formodentlig skyldes deres forskellige politiske ståsteder og de forskellige formål, der lå til grund for deres studier af militærhistorie, der såvel har relation til historie og til militærvidenskaben. Disse forhold gør, at man i dag må karakterisere studiet af militærhistorie som en forsømt historisk disciplin i Danmark.⁵⁾

Som følge heraf har mulighederne for at anvende litteratur og trykt materiale været begrænset, hvilket dog ikke betyder, at den eksisterende litteratur ikke har kunnet anvendes. En række fremstillinger har været til stor nytte, bl.a. fordi undersøgelsen ikke alene beskæftiger sig med militære forhold, men også med udenrigs- og indenrigspolitik, statsadministrationen og økonomiske forhold. Den anvendte litteratur kan derfor stort set deles i to grupper i overensstemmelse hermed.

Periodens almindelige historie er blevet grundigst behandlet af *Edvard Holm* i hans monumentale værk *Danmark-Norges Historie 1720-1814*. Skønt dette værk i høj grad er præget af, at det er udarbejdet omkring århundredskiftet, idet det er personcentreret og viser manglende forståelse for økonomiske og sociale forhold, er det stadig det bedste værk om det 18. århundredes historie, dels på grund af sin detaljerighed og klare strukturering af hovedlinierne i århundredes historie, dels fordi den senere forskning for mange emners vedkommende kun i ringe omfang har taget perioden op.⁶⁾

Dette gælder bl.a. for de *civile emner*, som har interesse for denne undersøgelse. Årsagen hertil har formodentlig for studiet af udenrigs- og inderingspolitiske forholds vedkommende været en opfattelse hos mange historikere af, at Holm med sine meget store studier på disse områder havde udtømt det 18. århundredes historie. Først indenfor de senere år har man igen beskæftiget sig hermed.⁷⁾ Endvidere har kun få forskere beskæftiget sig med emner af økonomisk og administrations historisk art, formodentlig på grund af kildernes store omfang og ofte meget indviklede karakter.⁸⁾

For den militærhistoriske litteraturs vedkommende gælder det, at der ikke findes nogen grundig moderne fremstilling af marinens historie i det 18. århundrede, og som allerede nævnt heller ikke om flådeplanlægningen. I et par ældre værker fra forrige århundrede af søofficeren *H.G. Garde* er periodens historie imidlertid indgående behandlet. Disse værker er naturligvis præget af tidspunktet for deres fremkomst, idet de er mere beskrivende end analyserende, bearbejdelsen af det indsamlede materiale har ofte været for ukritisk og endelig er kildehenvisningerne meget sparsomme. Dette betyder dog ikke, at *Gardes* værker ikke kan

anvendes — langt fra, for hans værker er fulde af værdifulde oplysninger, der som regel er korrekte.⁹⁾ Der findes ganske vist også andre nyere oversigtsværker om marinens historie, men ingen af disse bygger på grundige kildestudier, idet de som oftest støtter sig til den ældre forskning, hvorfor de i flere tilfælde må siges at være overfladiske.¹⁰⁾ Når der ses bort fra *Gardes* pionerarbejde er det med enkelte undtagelser først inden for de senere år, at studiet af det 18. århundredes sømilitære historie så småt er startet, hvilket er sket i en række specialstudier over begrænsede emner.¹¹⁾

Den udenlandske litteratur om sømilitære forhold i det 18. århundrede er generelt mere omfattende end den danske, bl.a. fordi den militærhistoriske forskning har haft ganske anderledes gode kår her. Den norske og især den svenske marinelitteratur udgør derfor et meget væsentligt supplement til den sparsomme danske litteratur.¹²⁾ Den engelske marinelitteratur er ganske vist meget omfattende, men den indeholder med enkelte undtagelser næsten ingen omtale af forholdet til Danmark-Norge, formodentlig fordi Englands maritime historie i det 18. århundrede i langt højere grad var præget af forholdet til de andre vestmagter end til de nordiske lande.¹³⁾ Langt den overvejende del af litteraturen om den russiske flåde fra dengang er af ældre dato og naturligvis på russisk. Imidlertid er det via den svenske litteratur muligt at få oplysninger om russiske flådeforhold på grund af de tidligere svensk-russiske modsætninger. Endelig har den stigende vestlige interesse for den moderne sovjetrussiske flåde affødt en historisk interesse for denne, hvorfor der indenfor de senere år er forsket en del i dette emne fra vestlig side.¹⁴⁾

Grundstammen i det benyttede utrykte materiale er arkivalier beliggende i søetatens meget omfangsrige arkiv i Rigsarkivet. Disse arkivalier er ofte meget vanskelige at arbejde med, fordi store dele af arkivet er ufuldstændigt og meget dårligt registreret.

Da undersøgelsen har krævet et overblik over regeringen og marineledelsens flådeplanlægning, udgør den lange sammenhængende række af forestillinger og kongelige resolutioner fra marinens øverste ledelse — kollegiet — en meget central materialegruppe og den bedste indgang til emnet.¹⁵⁾ Dette materiale har måttet træde i stedet for statsrådet og admiralitets- og kommis-

sariatskollegiets forhandlingsprotokoller, som desværre ikke eksisterer for perioden 1769-1807. I mange tilfælde findes dernæst et stort materiale fra de forskellige flådekommissioner, hvorfor dette er benyttet til at uddybe oplysningerne fra kollegiets forestillinger og de kongelige resolutioner derpå.

Efter at der er tilvejebragt et overblik over de enkelte kommissioner har det ofte været nødvendigt at søge andre veje for at få et mere nuanceret billede af statsmagtens syn på flåden. Via en del embedsmandsarkiver og arkivalier fra andre grene af marinens administration er det til en vis grad muligt at uddybe det allerede tilvejebragte billede af flådeplanlægningen. Udover søetatens arkiv er også andre arkivgrupper undersøgt, dog oftest kun i forbindelse med en række punktundersøgelser.¹⁶⁾

Det utrykte materiale er naturligvis ikke fuldstændig udtømt for oplysninger, men der kan næppe hentes flere informationer om hovedlinierne i flådeplanlægningen herfra. Alle forventningerne til materialet er ikke blevet opfyldt, alligevel har det givet et solidt grundlag for denne redegørelse for flådeplanlægningen i perioden 1769-1807.

Til sidst skal formålet med undersøgelsen præciseres lidt nærmere. Målet er at beskrive dansk-norsk flådepolitik 1769-1807, herved forstås dels statsmagtens planlægning vedrørende flådens størrelse, sammensætning, placering og opgaver, dels selve opstillingen af flådestyrkerne.

Undersøgelsen sker med udgangspunkt i periodens mange flådekommissioner til overvejelse af flådens størrelse og sammensætning, idet baggrunden for disses nedsættelse analyseres med henblik på at klarlægge årsagerne hertil, ligesom forløbet af kommissionerne og resultaterne af deres arbejde undersøges.

Der vil i den forbindelse blive lagt vægt på at sammenholde den flådepolitiske planlægning med den udenrigspolitiske situation. Endvidere vil der løbende blive gjort kort rede for ændringer i regeringen og marineledelsens sammensætning. Hermed tilsigtes ikke nogen nærmere redegørelse for den indenrigspolitiske situation, idet de politiske modsætningsforhold blandt de ledende kredse kun belyses i de tilfælde, hvor de har haft betydning for marinens forhold, og hvor de kan have haft betydning for opfattelsen af flådens virke.

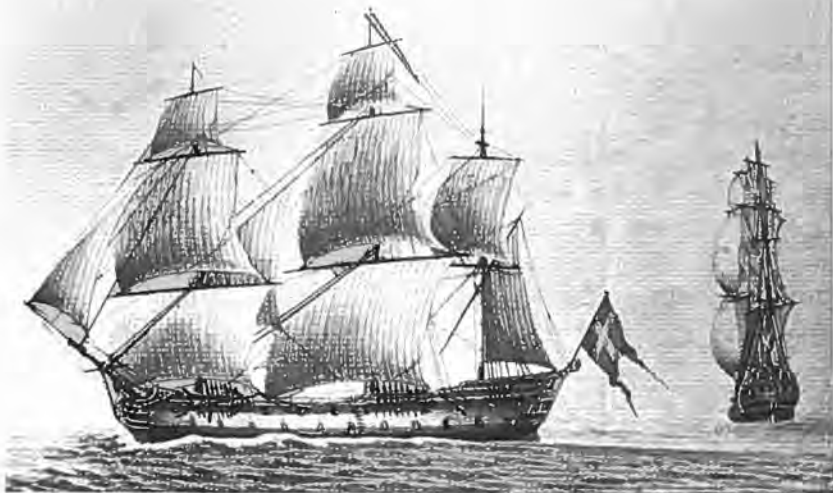
II. Baggrundsinformation

Dette kapitel indeholder en række emner i tilknytning til selve undersøgelsen, som det indledningsvis er fundet hensigtsmæssigt at omtale inden den egentlige fremstilling af flådepolitikken, for herved at skabe en vis baggrund for forståelsen af emnet og for at undgå unødige gentagelser.

Marinen og dens skibe 1720-1769¹⁾

Efter fredslutningen i 1720 stod den dansk-norske marine over for store efterkrigsproblemer, idet materiellet var nedslidt og antallet af skibe stærkt reduceret. Hertil kom, at man havde oparbejdet en stor gæld, hvorfor alle kræfter blev sat ind på at løse disse problemer. De vanskelige økonomiske forhold medførte imidlertid indbyrdes stridigheder mellem de ledende officerer, og først med grev Danneskjold-Samsøes udnævnelse i 1735 til chef for marinen blev udviklingen vendt, og en virkelig opgangstid begyndte. Efter kong Christian VI's død i 1746 indtrådte en stagnationsperiode med stærke krav fra regeringens side om besparelser på marinens budget. Danneskjold-Samsøe erstattedes af admiral Rosenpalm, bl.a. fordi denne havde lovet at opretholde flåden på det eksisterende niveau for færre penge. Dette var han ikke i stand til, og han blev derfor snart nødt til at reducere flådens størrelse fra 30 lineskibe og 15 fregatter til 27 lineskibe og 12 fregatter. I 1766 kom Danneskjold-Samsøe igen i spidsen for marinen. Han forsøgte straks at forøge flådens styrke til 33 lineskibe, hvilket dog blev opgivet ved hans afsked i 1768, og Rosenpalms flådeplan fra 1747 bibeholdtes.

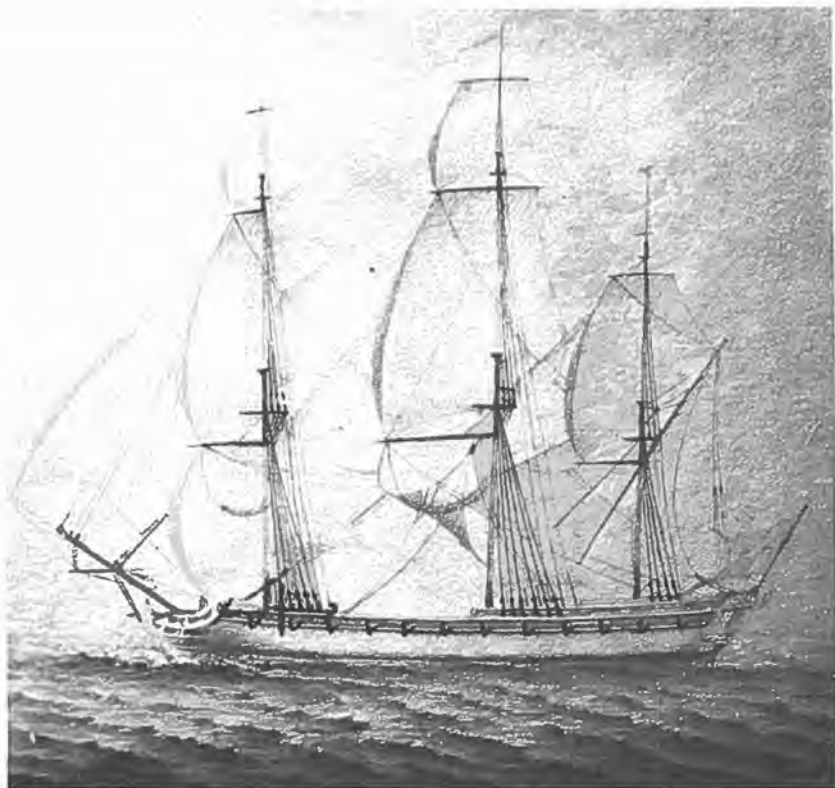
I hele perioden 1720-1769 skete der ligesom i den resterende del af århundredet hyppige ændringer i marinens øverste ledelse. Frem til 1735 styredes både land- og søetaten af et fælles kolle-



Linieskib sejlende bidevind for styrbords halse set mod bagbord. Agten for skibet ses endnu et linieskib. Stibolts samling. Orlogsmuseet, mus. nr. 286:61.

gium, men Danneskjold-Samsøe fik ændret denne ordning, således at marinen fik sit eget kollegium. Ved magtskiftet i 1746 vendte man imidlertid tilbage til den gamle ordning, som igen blev lavet om, da Danneskjold-Samsøe atter blev chef for marinen. I 1769 var situationen således den, at man havde en overkrigssekretær eller intendant de marine i spidsen for marinen, og under sig havde denne admiralitets- og kommissariatskollegiet.

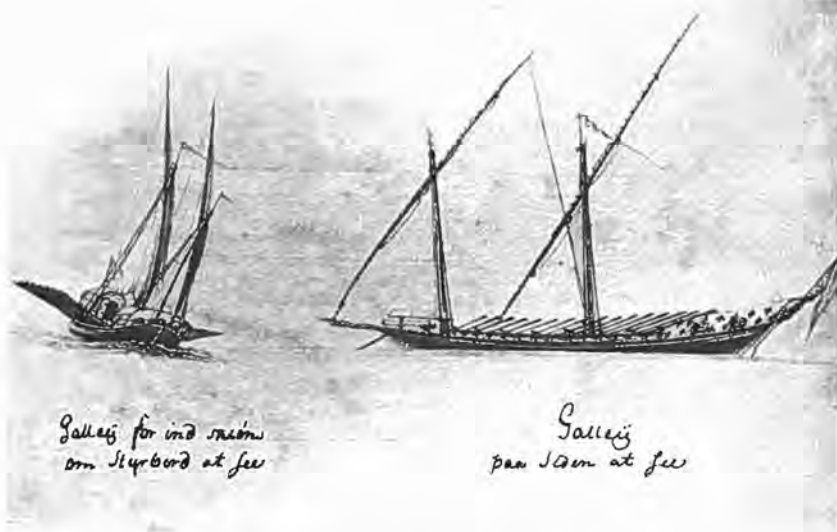
Den dansk-norske flåde bestod af en række forskellige skibstyper, der til en vis grad var tilpasset de særlige forhold i vore farvande. F.eks. måtte de store krigsskibe ikke bygges større end, at de fuldtudrustede kunne passere Drogden, det snævre løb i Sundet mellem Amager og Saltholm, hvilket forårsagede, at man sjældent byggede den største af datidens krigsskibstyper – tredækkeren, der var et fuldrigget tremastet skib med tre lukkede batteridæk med 90–130 kanoner. Denne type udgjorde



Fregat sejlede rumskiøds set ret mod bagbord. Stibolts samling. Orlogsmuseet, mus. nr. 290:61.

sammen med todækkeren på 50-84 kanoner de egentlige kampskibe, der kaldtes linieskibe, fordi de blev anset for stærke nok til at kunne kæmpe i linien, den taktiske hovedformation.²⁾

De mindre krigsskibe, der havde 3 master, var fuldriggede og havde et lukket batteridæk, kaldtes fregatter. De benyttedes til rekognoscering og konvojtjeneste. Tomastede fartøjer kaldtes snauer eller hukkerter, hvis de var fuldriggede, ellers skonnerter, begge fartøjstyper havde kanonerne stående på det åbne dæk. Herudover rådedes over en række specialfartøjer. Stykprammen var et fladbundet tungt bevægeligt skib, der i forhold til sin størrelse — fregatstørrelse — var meget kraftigt armeret. Det var



Til venstre en galej set foran for tværs mod styrbord og en galej set ret mod bagbord dekoreret med liljer. Galejer af denne Middelhavstype indførtes i midten af 1700-tallet i den dansk-norske flåde. Orlogsmuseet, mus. nr. 279:61.

beregnet til at operere i snævre lavvandede farvande. Bombardérfartøjet var et skib på størrelse med en snau eller en hukkert. Det var armeret med mortéer, der anvendtes til at beskyde faste mål som fæstninger og havne.

I tiden indtil 1769 diskuteredes hæftigt lineskibenes størrelse og deres sejlegenskaber, og samtidig hermed debatteredes også om flåden ikke overvejende burde bestå af mindre skibe – galejer. Disse rofartøjer havde den fordel, at de var uafhængige af vinden, men til gengæld var de ikke videre sødygtige og derfor mindre anvendelige i åbent farvand. Spørgsmålet om indførelsen af galejer var kædet sammen med uoverensstemmelser af personlig karakter samt modstridende synspunkter vedrørende flådetruslen mod monarkiet, idet både Sverige og Rusland havde store galejflåder, og da Sverige indrettede et galejværft ved Landskrona, anså den dansk-norske regering det for nødvendigt at anlægge

en galejhavn lige overfor ved Nivå, ligesom man tidligere havde anlagt et galejværft ved Frederiksværn ved indsejlingen til Oslo-fjorden af hensyn til den svenske eskadre i Göteborg.

Regeringen og marinens ledelse

Udøvelsen af regeringsmagten skete ved et samarbejde mellem kongen og et mindre antal rådgivere. Formelt havde kongen den øverste magt, men det dansk-norske monarki var for udviklet et samfund til, at en enkelt person alene kunne udøve magten. Den centrale kreds af rådgivere udgjordes af statsrådets medlemmer, herudover omfattede gruppen medlemmer af kongefamilien og hoffet, og undertiden var dygtige ledere af administrationen og kongens kabinet også at finde i regeringskredsen. Når betegnelsen regeringen anvendes fremover forstås herved hele denne gruppe af personer med indflydelse på ledelsen af staten.³⁾

Søetaten var administrativt opbygget på samme måde som andre dele af centraladministrationen, dvs. med et kollegium som det øverste organ, men ligesom i første halvdel af 1700 tallet lå denne organisationsform ikke fast. Frem til 1770 var kollegiets to grene admiralitetet og kommissariatet adskilte, herefter blev de slået sammen for atter i 1781 at blive adskilte. I 1784 blev de igen sammenlagt. Denne ordning bibeholdtes indtil 1848, hvor det gamle kollegiestyre forsvandt og afløstes af marineministeriet som følge af folkestyrets indførelse.

I de perioder, hvor kollegiet var delt, sad de militære medlemmer i admiralitetet og de civile i kommissariatet. Mange af de civile medlemmer var tidligere søofficerer eller folk med et indgående kendskab til centraladministrationen. Antallet af deputerede i hvert kollegium var normalt 4, og når kollegiet var samlet bestod det af 2-3 militærdeputerede og 2-3 civildeputerede. I perioder havde man ligesom tidligere en oversekretær, der som marinens chef stod over kollegiet, ellers var det den 1. militærdeputerede i kollegiet, som var marinens chef og refererede marinens sager overfor kongen. Kollegiets medlemmer rådslog om alle sager og traf i fællesskab afgørelserne eller bestemte indholdet af forestillingerne til kongen. Stemmeflertal afgjorde alle spørgsmål, men det stod ethvert medlem frit for at afgive særvotum.

Under Struensees korte magtperiode fik marinen en organisationsform, som den stort set beholdt frem til 1848, idet der indførtes en departementsordning, hvor hver af de deputerede fungerede som chef for et departement. Eksempelvis tog 1. departement sig af de fleste personalesager og 2. departements ressort omfattede sager vedrørende marinens skibe. Herudover fandtes et depechekontor, der fungerede som sekretariat for kollegiet og under tilsyn af en af de deputerede skrev depechekontoret alle kongelige ekspeditioner samt besørgede al korrespondance til departementerne.

Sagsbehandlingen lå i faste rammer, der ganske nøje kan følges: hvis f.eks. tøjmasteren – chefen for søartilleriet – ønskede indført nye skytstyper, udarbejdede han en skrivelse herom til sin foresatte Holmens chef, som videresendte den til kollegiet, der så drøftede sagen, hvorefter depechekontoret udarbejdede en forestilling i overensstemmelse med kollegiets beslutning. Forestillingen blev herefter refereret i statsrådet af marinens chef, og på baggrund af statsrådets afgørelse udarbejdedes en kongelig resolution, der foruden at blive approberet af kongen også blev underskrevet af marinens chef.

I sager, der krævede særlig overvejelse, nedsattes ofte en kommission, hvilket skete på baggrund af et kongeligt kommissorium, hvor opgaven formuleredes. Initiativet til et sådant skridt kunne enten udgå fra regeringen eller marinen selv, og medlemmerne kunne både tælle søofficerer, civile embedsmænd samt regeringsmedlemmer. Kompetanceforholdet mellem en kommission og kollegiet var flydende, afhængig af opgavens betydning. I de store kommissioner til overvejelse af flådens størrelse og sammensætning sad der ofte regeringsmedlemmer, og disse kommissioner indgav deres betænkninger direkte til statsrådet, hvorimod *rene* militærkommissioner var underlagt kollegiet.

I de mange kommissioner sad ofte andre personer med tilknytning til marinen end kollegiets medlemmer, hvorfor kredsen af beslutningstagere omfattede flere end kollegiets deputerede. Ved udtrykket marinens ledelse menes derfor denne udvidede kreds.⁴⁾

Marinens økonomi⁵⁾

Hvert år i begyndelsen af januar måned blev det såkaldte betalingsreglement vedtaget i statsrådet, hvilket kan sammenlignes med, at finanslovens udgifter til søværnet vedtages i folketinget, og ligesom finansloven er udtryk for, hvad man forventer, at statens udgifter vil være i en etårig periode, således forholdt det sig også med betalingsreglementet. I 1700 tallet var der som i dag mulighed for ekstrabevillinger, hvorfor hverken finansloven eller betalingsreglementet viser, hvor store de faktiske udgifter egentlig var.

De pengemidler, der bevilgedes til marinen i følge dets betalingsreglement, blev modtaget fra finanskollegiet, der udstedte udgiftsordrer eller assignation på beløbene. Hvis der i årets løb opstod behov for yderligere bevillinger, måtte der ansøges om ekstraordinære bevillinger, der først blev behandlet i finanskollegiet, som herefter udarbejdede en forestilling herom til statsrådet, hvorefter sagen blev afgjort ved kongelig resolution.⁶⁾

En oversigt over marinens samlede udgifter et enkelt år kan betalingsreglementet ikke give, fordi der altid bevilgedes ekstra summer, f.eks. krævede de mange flådeudrustninger særlige bevillinger, hvorfor der må søges andre veje for at klarlægge, hvormeget marinen reelt kostede hvert år. En farbar og oplagt vej er en gennemgang af søetatens hovedbøger over indtægter og udgifter samt assignationsbøgerne. Imidlertid støder man ind i store vanskeligheder på grund af datidens bogholderisystem, der skelnede mellem approberede og uapproberede udgifter. De første udgifter kunne straks indføres i regnskaberne, hvor de indgik som en assigneret udgift under samme dato, som udbetalingen fandt sted, hvorimod de uapproberede udgifter ikke blev indskrevet i regnskaberne før en speciel godkendelse forelå. Indtil denne blev givet, forblev udbetalingskvitteringen i kassen og modregnedes i dennes beholdning. Først ved beløbets godkendelse indgik det i regnskaberne som en assigneret udgift, hvilket ofte skete flere år senere. Denne bogholderimæssige fremgangsmåde medfører derfor, at det er uheldigt blot at benytte de assignerede beløb som grundlag for et overblik over de faktiske udgifter et enkelt år.⁷⁾

Figur 1. Samlede udgifter til marinen 1769-1807. Indeks 1785 = 100.



Kilde: Bilag nr. 1, Kolonne 5.

En rigtig periodisering af udgifterne i undergrupper — f.eks. i lønninger, eqviperings- og materieludgifter — er således meget svær at udarbejde, hvortil kommer, at der i almindelighed indenfor datidens administration rådedes over specielle fonds, hvis betydning det kan være vanskeligt at klarlægge. Ja, hvorvidt det overhovedet er muligt at periodisere udgifterne på baggrund af det bevarede regnskabsmateriale er tvivlsomt.⁸⁾ Kun en dybtgående undersøgelse kan udrede disse spagede forhold, men da en sådan ligger uden for rammerne af denne bog, er i stedet gengivet en række eksisterende oplysninger om udgifterne til marinen i perioden 1769-1807, hvilket er vist i figur 1, hvor man kan se, hvorledes udgifterne var stigende gennem hele perioden. En af de væsentligste årsager til denne stigning var de forøgede bevillinger til udrustninger.⁹⁾

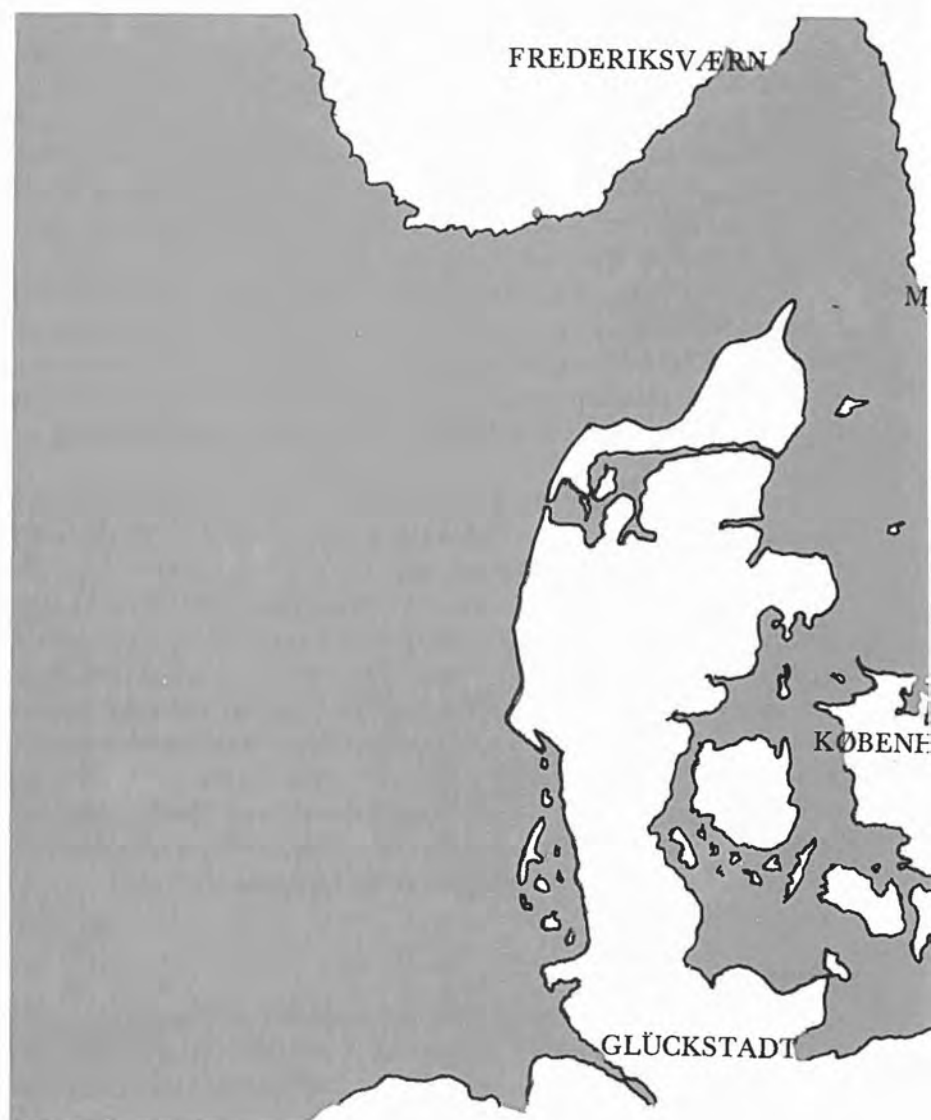
Betalingsreglementet indeholdt de faste udgifter, hvoraf ca. 2/3 var lønudgifter, og af den resterende 1/3 udgjorde udgifterne til Holmens materielfond langt den største del, idet denne fond

dækkede alle udgifter til materielanskaffelser, såvel til skibsbyggeriet som til flådens og Holmens vedligeholdelse. Kun et mindre beløb gik til vedligeholdelse af marinens faste etableringer – flådestationer og fæstninger – ligesom der også kun var afsat et lille beløb til udrustning af vagtskibe og kadetskibet, ikke andre udrustninger. Imidlertid blev næsten hvert år andre skibe sendt på togter, der derfor krævede store ekstrabevillinger, som ikke alene omfattede selve udrustningen, men også de totale omkostninger ved et togt, bl.a. den slitage på skibene, som var en naturlig følge af udrustningerne. Denne ordning skyldtes, at marinens beholdning af forsyninger af enhver art kun dækkede, hvad der skulle bruges til udrustning af flåden i tilfælde af krig, samt hvad der skulle anvendes i det daglige til vagtskibene og skibsbyggeriet.¹⁰⁾

I vore dage udgør forsvarsudgifterne en ikke ubetydelig del af statsudgifterne, imidlertid androg de i det 18. århundrede mellem 1/3 og 1/2 af statens udgifter, hvoraf marinen fik 1/3. Størrelsen af disse beløb afhang af regeringens vurdering af den udenrigspolitiske situation.¹¹⁾ Selv under normale forhold havde regeringen svært ved at få statens finanser til at balancere, og i perioder med særlig store militærudgifter var det slet ikke muligt at skaffe dækning for disse, hvilket medførte, at man måtte dække underskuddet ved låntagning, hvorved statsgælden steg. Der var derfor hyppigt nedsat finanskommissioner, der skulle prøve at begrænse militærudgifterne. Disse sparebestræbelser ramte naturligvis også marinen, hvis budget af og til blev beskåret.

Flådens mandskab

Flådens behov for personel blev dels dækket af det faste mandskab, dels af udskrevne værnepligtige – søenrollerede. Det professionelle mandskab udgjorde mellem 6000-8000 mand, hvoraf over halvdelen var matroser og artillerister. Resten af mandskabet blev hovedsagelig anvendt på Holmen til udrustning og bygning af skibe.¹²⁾ Udskrivningen af de søenrollerede var lagt i et fast system, der gik tilbage til slutningen af 1600-tallet. Grundlaget for udskrivningen i den her behandlede periode var en forordning af 1. feb. 1770, der gjaldt for både Danmark og Norge, og hvis



Kort over dansk-norske og svenske flådestationer i 1700-tallet.



formål ligesom tidligere var at skaffe øvede søfolk til flåden. Forordningen omfattede to befolkningsgrupper, købstadsfolk med et maritimt erhverv samt kystområdernes befolkning, dvs. fiskere og landboere med kendskab til søen. Sidstnævnte gruppe hørte under de såkaldte sølimitter.

I tidsrummet 1774-77 foretoges i Norge en ny fordeling af land- og sølæggerne, hvorved de søenrolleredes antal forøgedes. I Danmark skete der også en omlægning af sølimitterne, idet der i årene efter stavnsbåndets opløsning blev foretaget ekstrasessioner over hele landet, og det viste sig da, at der blandt de udskrevne værnepligtige til hæren fandtes en stor reserve af mandskab udover det antal, der var nødvendigt i følge hærplanen af 1789. Fra 1793 blev adskillige landlægsreserver betegnet som sølimitter i lægdsrullen, og sølimitterne sorterede herefter under hærens udskrivningsvæsen.¹³⁾ Året efter nedsattes imidlertid en kommission til udarbejdelse af nye sølimitter, hvis formål var at skaffe mere mandskab til flåden, og på baggrund af denne kommissions arbejde trådte en ny søenrolleringsordning i kraft i 1802, hvorefter udskrivningen af mandskab til sølimitterne atter placeredes under marinen.¹⁴⁾ I 1803 blev søenrolleringen i Norge også udvidet for at sikre mandskab til en påtænkt udvidelse og modernisering af det norske søforsvar.¹⁵⁾

Søenrolleringen for hele monarkiet omfattede i alt ca. 20.000 mand i hovedrullen og et tilsvarende antal i reserverullen, og omkring 2/3 af alt dette mandskab kom fra Norge. Flådens totale behov for udskrevne matroser var på 11.000-15.000 mand. Med dette antal samt det faste mandskab kunne udrustes 27 linieskibe, 12 fregatter og en del mindre skibe, hvoraf alene linieskibene og fregatternes bemanning krævede omkring 11.000 matroser. Det nævnte antal skibe svarede stort set til gennemsnittet af flådens størrelse i perioden 1769-1807.¹⁶⁾ Skønt det således var teoretisk muligt at udruste hele flåden, var det i virkeligheden i høj grad tvivlsomt, om det kunne lade sig gøre. Både fra regeringen og marinens side findes flere udtalelser, der belyser dette problem. I 1774 mente man ikke, at der var matroser nok til at bemane mere end 30 linieskibe med tilhørende mindre enheder, og i 1780 regnedes højst med, at der var mandskab til 27 linieskibe samt mindre skibe.¹⁷⁾ Fra årene 1769-1773 findes

en række detaljerede opgørelser over, hvor meget mandskab flåden behøvede. De viser, at der med en flåde på 27 linieskibe med tilhørende mindre skibe ville mangle omtrent 3000 matroser eller omkring 1/4 af behovet for søenrollerede på trods af den nye enrolleringsordning. Det manglende antal mente marinens ledelse måtte hverves.¹⁸⁾

Uden hvervning eller andre ekstraordinære forholdsregler kunne der formodentlig ikke udrustes mere end ca. 21 linieskibe samt de fleste mindre skibe.¹⁹⁾ Regeringen og marinens ledelse var imidlertid klar over problemet, og de forskellige ændringer af søenrolleringssystemet tog da også sigte mod at forøge antallet af søfolk, som kunne udskrives til flåden.

Dansk-norsk udenrigspolitik 1769-1807²⁰⁾

Formålet med denne redegørelse for udenrigspolitikken er at beskrive de sikkerhedspolitiske og økonomiske interesser, der dengang som i dag blev anset for de væsentligste, som man måtte varetage i forholdet til udlandet. Samtidig illustreres de udenrigspolitiske forudsætninger for flådeplanlægningen.

Det dansk-norske monarki var siden 1720 en stat uden territoriale aspirationer, og neutralitet i forhold til en urolig omverden var den udenrigspolitiske hovedkurs. De vigtigste sikkerhedspolitiske problemer var løsningen af det gottorpske spørgsmål, der især var problematisk i forholdet til Rusland, dernæst Norges forbliven under den danske krone, idet erobringen af Norge var et gammelt svensk mål.

Regeringens varetagelse af monarkiets økonomiske interesser, hvorved forstås udenrigshandelen og søfarten, var af skiftende intensitet, både som følge af ændringer i det internationale system og på grund af indenrigspolitiske ændringer. De største chancer for gevinst på dette område var under de mange søkrige mellem stormagterne, hvor kongeriget som neutral havde mulighed for at forøge sin handel og søfart.

Magtforholdet mellem England og Frankrig bevirkede, at sidstnævnte stats interesser fremmedes ved benyttelsen af den neutrale skibsfart, hvorimod Englands interesser krævede, at dette modarbejdedes, og mens man fra fransk side kun mødte

midlertidige overgreb, var forholdet til England præget af mere varige modsætninger, hvorfor varetagelsen af de økonomiske interesser var koncentreret omkring forholdet til England, hvilket på det handelspolitiske område skabte en vis fælles interesse blandt de nordiske lande.

Flådens udenrigspolitiske rolle var afhængig af, hvilke interesser den skulle medvirke til at beskytte. På det sikkerhedspolitiske område indgik den som et led i det samlede forsvar til sikring af monarkiets eksistens, hvilket konkret skete ved udrustning af ofte store flådestyrker i sikkerhedspolitiske krisesituationer. Flådens rolle i varetagelsen af statens økonomiske interesser var mere varieret, idet den spændte lige fra beskyttelse af søfarten mod overgreb fra sørøvere til udrustning af større eskadrer, der som led i neutralitetssamarbejdet med Sverige og Rusland, optrådte sammen med flådeenheder fra disse lande.

Omkring 1769 var man fra regeringens side i gang med at løse det gottorpske spørgsmål ved forhandling med Rusland. Prisen for en løsning af spørgsmålet var imidlertid, at Danmark-Norge gennem en alliance med Rusland knyttede sig til denne stat, hvilket nødvendigvis måtte begrænse statens handlefrihed, men da denne tilknytning samtidig ydede sikkerhed mod svensk aggression mod Norge, anså regeringen en aftale med Rusland for gunstig. Denne opfattelse dannede grundlaget for de aftaler, som man allerede i midten af 1760'erne traf med Rusland. I 1765 sluttede de to stater et seksårigt forsvarsforbund, 2 år efter undertegnedes en foreløbig mageskiftetraktat, i 1769 enedes man om en ny og mere omfattende forbundstraktat og i 1773 blev den endelige mageskiftetraktat underskrevet, hvorved den russiske kejserfamilie gav afkald på sine arvekrav på de hertugelige dele af Slesvig og mageskiftede de gottorpske dele af Holsten med fyrstendømmerne Oldenburg og Delmenhorst. Rusland betingede sig dog, at forbundet blev styrket ved en ny forsvarsaftale, hvilket også skete, og hermed var det gottorpske spørgsmål omsider løst.

Samme år forværredes forholdet til Sverige. Den dansk-norske regering frygtede, at Gustav III, som lige var kommet til magten, ville forsøge at erobre Norge, og omfattende militære forholdsregler blev derfor truffet til imødegåelse af denne trussel. Krisen drev imidlertid over, bl.a. på grund af alliancen med Rusland,

hvorved tilknytningen til denne stat viste sig fordelagtig. Men alliancen rummede også risiko for, at Danmark-Norge i alt for høj grad måtte underordne sig russisk udenrigspolitik i spørgsmål, hvor de to staters interesser ikke var sammenfaldende. Dette blev klart demonstreret under Den amerikanske Frihedskrig 1778-83, hvor regeringen ønskede at udnytte neutralitetskonjunkturerne til størst mulig gavn for handelen og søfarten, hvilket i denne situation krævede en forståelse med England vedrørende den neutrale skibsfart. Det lykkedes at få en aftale herom med England, men da Rusland kort efter opfordrede regeringen til at tilslutte sig et væbnet neutralitetsforbund vendt mod England, følte man sig nødsaget til at følge opfordringen for ikke at risikere et brud med Rusland. I begyndelsen var neutralitetsforbundet til gavn for den dansk-norske handel og søfart, men efterhånden bragte det ingen fordele, fordi andre lande kunne optages i forbundet, og disse lande blev nu skarpe konkurrenter på det internationale fragtmarked.

For dansk-norsk udenrigspolitik var 1780'erne i øvrigt præget af sikkerhedspolitiske krisesituationer, idet man ligesom tidligere frygtede et svensk angreb på Norge, hvorfor en del af flåden f.eks. i 1784 blev udrustet som en sikringsstyrke. Angrebet udeblev dog, bl.a. fordi Sverige frygtede russisk indgriben. Da det i 1788 kom til krig mellem Rusland og Sverige, var forbundet med Rusland ikke til fordel for Danmark-Norge. Skønt forpligtet til at hjælpe Rusland var regeringen ikke interesseret heri, for hvis Sverige tabte krigen, ville Rusland få en alt for dominerende stilling i Norden. Den russiske regering forlangte imidlertid dele af forsvarsaftalerne opfyldt. Omfattende militære udrustninger måtte foretages, og Danmark-Norge var en kort stund også i krig med Sverige, men på trods heraf slap monarkiet forholdsvis billigt gennem disse kriseår, thi en opfyldelse af alle allianceforpligtelserne havde krævet, at hele statens forsvar var blevet indsat, hvilket ikke skete.

I det sidste tiår før århundredskiftet var den sikkerhedspolitiske situation gunstig for Danmark-Norge, fordi forholdet til Sverige blev forbedret, bl.a. som følge af Gustav III's død i 1792. Varetagelsen af de økonomiske interesser trådte nu igen i forgrunden i dansk-norsk udenrigspolitik, idet der atter under revo-



Den dansk-norsk — svenske neutralitetseskadre til ankers på Københavns Rhed 1794. Akvarel af T. Lønning. Det Nationalhistoriske Museum på Frederiksborg, mus. nr. A 6504.

lutionskrigene viste sig store muligheder for den neutrale skibsfart. Denne situation bragte de skandinaviske lande sammen, og i sommeren 1794 sluttedes et dansk-norsk — svensk neutralitetsforbund, hvis formål var at beskytte landenes handel og søfart ved fælles sømilitær optræden. Skandinaviske flådeafdelinger krydsede nu i Øresund og Nordsøen, og tilsyneladende havde forbundet herved en vis virkning, idet de engelske overgreb på den skandinaviske skibsfart ophørte.

De to staters flådesamarbejde fortsatte de følgende år. Fra 1798 begyndte man endog at beskytte skibsfarten ved hjælp af konvojer, og skønt denne foranstaltning både var vendt mod England og Frankrig, blev den i praksis kun vendt mod England, efterhånden som denne stat tilkæmpede sig herredømmet på havene.

Muligheden for åben konflikt med England var nu tilstede, og med Frejaaffæren i juli 1800 fandt konfrontationen sted, hvorefter England sendte en flådeafdeling til Øresund. I denne situation følte den dansk-norske regering sig tvunget til at opgive konvojpolitikken; en aftale herom kom i stand i august 1800, men allerede forinden havde regeringen henvendt sig til Rusland for at opnå støtte til hævvelse af sin politik overfor England, og da Rusland derpå indbød de skandinaviske lande og Preussen til et neutralitetssamarbejde, tilsluttede Danmark-Norge sig i efteråret 1800 dette, hvilket var et brud på aftalen med England.

Det nye væbnede neutralitetsforbund var en alvorlig trussel mod England, bl.a. indskrænkede det Englands muligheder for ved økonomisk krigsførelse at tvinge Frankrig i knæ, hvorfor den engelske reaktion var skarp, idet den neutrale skibsfart blev opbragt, og en stærkt engelsk flåde blev sendt til Østersøen for ved magt at sprænge forbundet. I slaget på Rheden 1801 blev det dansk-norske søforsvar nedkæmpet, og Danmark-Norge måtte trække sig ud af neutralitetsforbundet. På samme tidspunkt skete der et magtskifte i Rusland, som bevirkede en ændret russisk holdning overfor England, og Rusland frafaldt nu alle forbundets bestemmelser, der var vendt mod denne stat, og den dansk-norske regering måtte nødtvungent gå med til det samme.

I de følgende år indtog man fra dansk-norsk side en langt mere afdæmpet holdning på det søfartspolitiske område, idet udenrigspolitikken koncentreredes om at forhindre, at monarkiet blev inddraget i krigen, der hastigt nærmede sig Nordtyskland. Fra 1803 mente regeringen det nødvendigt at opstille et hærkorps i Holsten, og den dansk-norske regering afslog i disse år gentagne gange henvendelser fra allieret side om at deltage i krigen mod Frankrig. Det lykkedes således i begyndelsen at holde monarkiet uden for krigen, men det blev stedse vanskeligere, fordi krigen mellem stormagterne i længden ikke tillod en neutral holdning, og da regeringen reelt ingen indflydelse havde på denne udvikling, måtte katastrofen indtræffe. Den kom i 1807, og hermed udspillede de begivenheder, der førte til Københavns bombardement og erobringen af flåden.

Denne skildring af dansk-norsk udenrigspolitik i perioden

1769-1807 viser tydeligt, hvorledes de sikkerhedspolitiske og økonomiske interesser med vekslende intensitet var centrale i forhold til udlandet, men samtidig fremgår det også klart, at de økonomiske interesser i afgørende situationer måtte underordnes hensynet til statens sikkerhed.

Nabostaternes flådestyrker

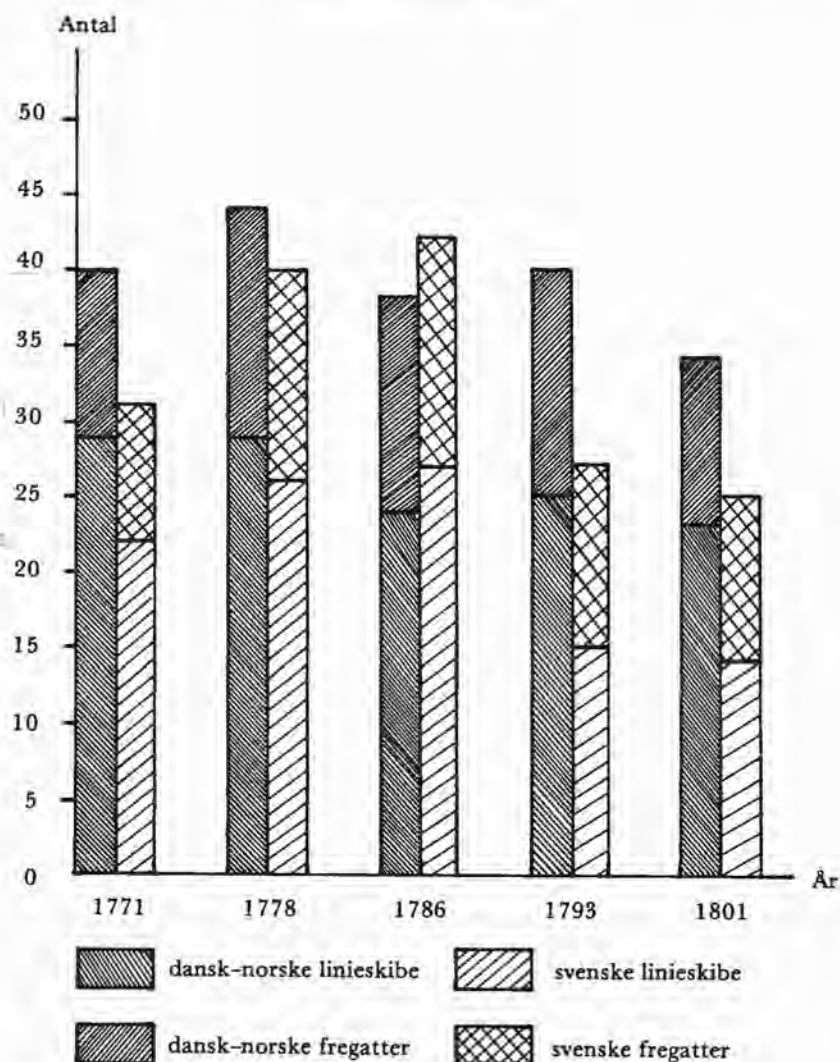
Den svenske flåde

Denne bestod af den søgående flåde eller orlogsflåden og skærgårdsflåden. Sidstnævnte del af flåden dannedes i 1756, bl.a. på baggrund af erfaringerne fra Store nordiske Krig, hvor russerne havde været i stand til at hærge de svenske kyster, fordi den overlegne svenske orlogsflåde intet kunne stille op mod russerne i de svenske skærgårdsområder. Da skærgårdsflåden dannedes var det for at forstærke forsvaret af Finland, og den vigtigste opgave blev at sikre hærens flanker i kystområderne, hvilket krævede et snævert samarbejde med hæren, hvorfor skærgårdsflåden med hensyn til organisation og taktik mere blev præget af forholdene indenfor hæren end af den søgående flåde.²¹⁾

Hovedparten af skærgårdsflådens afdelinger var stationeret i Finland, men mindre afdelinger fandtes også i Sverige — bl.a. i Göteborg og i en periode i Landskrona og Malmø.²²⁾ Hovedparten af flåden bestod af chebeklignende fartøjer, dvs. tremastede, hovedsagelig med latinersejlriggede fartøjer, bygget og indrettet til at kunne fremdrives med årer. Denne skibstype havde til en vis grad samme ulemper som galejen, eksempelvis krævede den en forholdsvis stor besætning til at fremføre ret få kanoner. I 1770'erne lykkedes det imidlertid for den svenske skibskonstruktør Frederik Henrik af Chapman at skabe et bedre skærgårdsfartøj — rokanonbåden, der med succes blev anvendt under krigen 1788-90. I fredstid var skærgårdsflådens størrelse 50-80 enheder, og under krigen med Rusland nåede man op på over 200 fartøjer.²³⁾

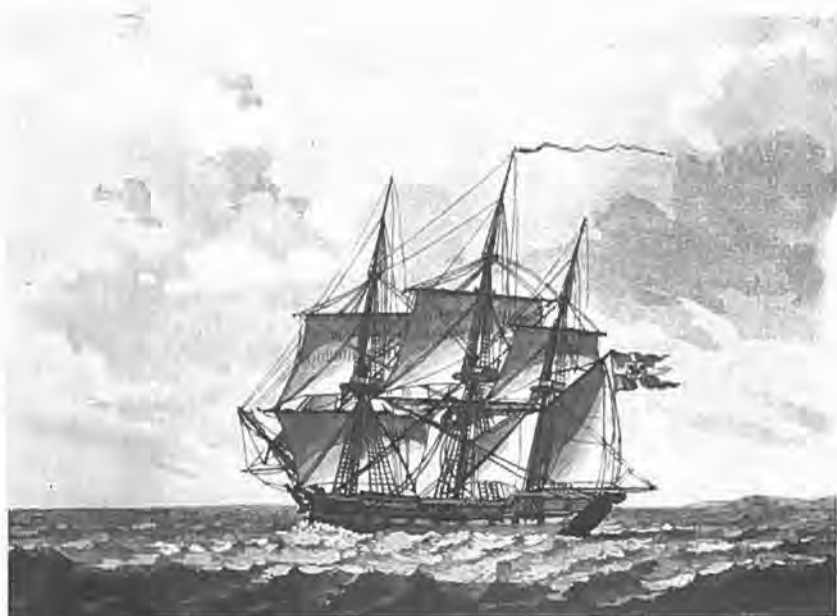
Orlogsflåden skulle efter en plan fra 1771 bestå af 21 linieskibe og 6 fregatter.²⁴⁾ Udviklingen inden for denne del af flåden er vist i figur 2, der samtidig viser den dansk-norske flådes styrke. Det fremgår af denne figur, at Sverige i 1770'erne rådede over

Figur 2. Styrkeforholdet mellem den dansk-norske og svenske orlogsflåde.
 Udvalgte år 1771-1801.



Kilde: Bilag II og IV.

Anm.: Den dansk-norske flådes styrke er angivet som det antal enheder, der indgår i "flådens tal".

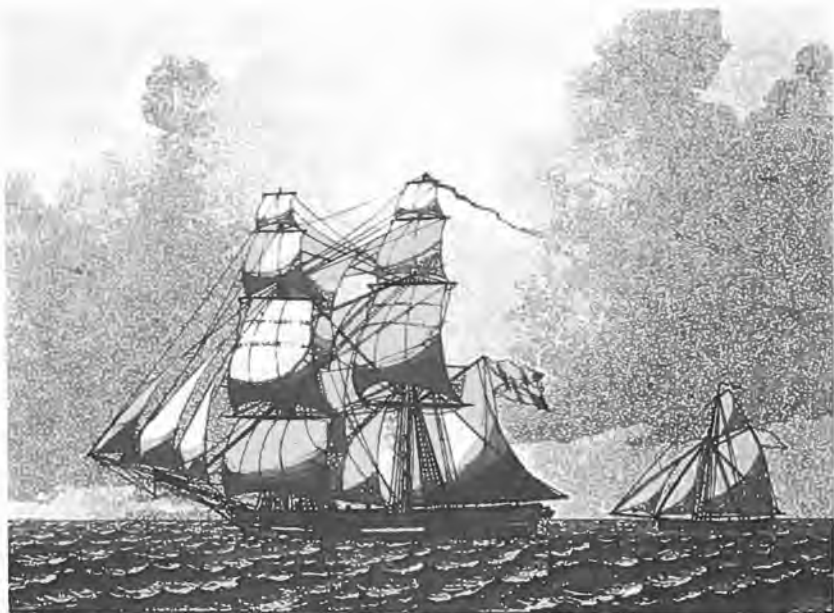


En svensk fregat med rebede mærssejl, under Vinden.

En svensk fregat med rebede mærssejl. Kobberstik fra 1805 af N. Truslew. Statens museum for Kunst. Kobberstiksamlingen, mus. nr. 727/43.

en orlogsflåde, der var mindre end den dansk-norske, men i 1780'erne blev den svenske orlogsflåde stærkt forøget, således at den var jævnbyrdig med den dansk-norske, ja måske en anelse overlegen. Imidlertid mistede Sverige mange skibe under krigen 1788-90, hvorfor man fremover var den dansk-norske flåde underlegen.

Orlogsflådens hovedstation var Karlskrona. En mindre eskadre bestående af et par linieskibe og fregatter var stationeret i Göteborg. Størsteparten af flådens personel var søenrollerede, hvormed man ikke kunne bemane hele flåden, hvorfor der i tilfælde af krig tillige måtte hverves, ligesom man i stor udstrækning også anvendte soldater til tjeneste ombord på flåden.²⁵⁾



En russisk orlogsbrig for sidevind. Kobberstik fra 1805 af N. Truslew. Statens museum for Kunst. Kobberstiksamlingen, mus. nr. 727/49.

Den russiske flåde²⁶⁾

Efter 1720 var Rusland Østersøområdet dominerende magt, og i slutningen af 1700-tallet var den russiske flåde på papiret den stærkeste i Østersøen. I 1780'erne var den bestemt til i fredstid at bestå af 40 linieskibe og 30 fregatter, en styrke der i krigstid skulle forøges med 8 linieskibe.²⁷⁾ Disse styrkemål blev faktisk nået, for i 1778 talte Østersøflåden 32 linieskibe og 12 fregatter, og i 1786 var antallet steget til 41 linieskibe og 26 fregatter, hvortil skal føjes de russiske flådestyrker i Archangelsk og Sortehavet, således at det totale antal søgående skibe i 1786 var 49 linieskibe og 44 fregatter.²⁸⁾ Desuden rådede man over ca. 100 større og mindre galejer.²⁹⁾

Skønt den russiske flåde i antal var en af de største i verden i den her behandlede periode, medførte visse forhold dog, at Rus-

land alligevel ikke var i stand til at optræde som en stormagt på havet. Landet manglende havne ved de store have; man rådede alene over Archangelsk, der imidlertid kun kunne besejles en del af året, hvilket også gjaldt landets korte kyststrækninger i Østersøen. Endelig manglede Rusland øvet personel af enhver art. I alt var der i fast tjeneste ca. 18.000 mand, men dette antal kunne ikke forøges, da Rusland næsten ikke selv rådede over nogen handelsflåde, hvorfra der kunne udskrives mandskab til orlogsflåden.

Rusland var aldrig i stand til at udruste hele sin flåde, hvilket ikke blot skyldtes mandskabsmangel, men også at skibene var dårligt byggede og vedligeholdte. Selvom de russiske skibe i Østersøen var bygget af egetømmer, ligesom i de skandinaviske lande, var de kun tjenestedygtige i omkring 10 år, hvorimod den gennemsnitlige levealder for et linieskib i den dansk-norske flåde var ca. 30 år.³⁰⁾ Ved krigsudbruddet i 1788 rådede Rusland kun over 20 tjenestedygtige linieskibe, tallet steg dog senere til omkring 30 linieskibe, hvilket var det maximale antal udrustede linieskibe i Østersøen, og det svarede til omkring 3/4 af linieskibsflåden.³¹⁾

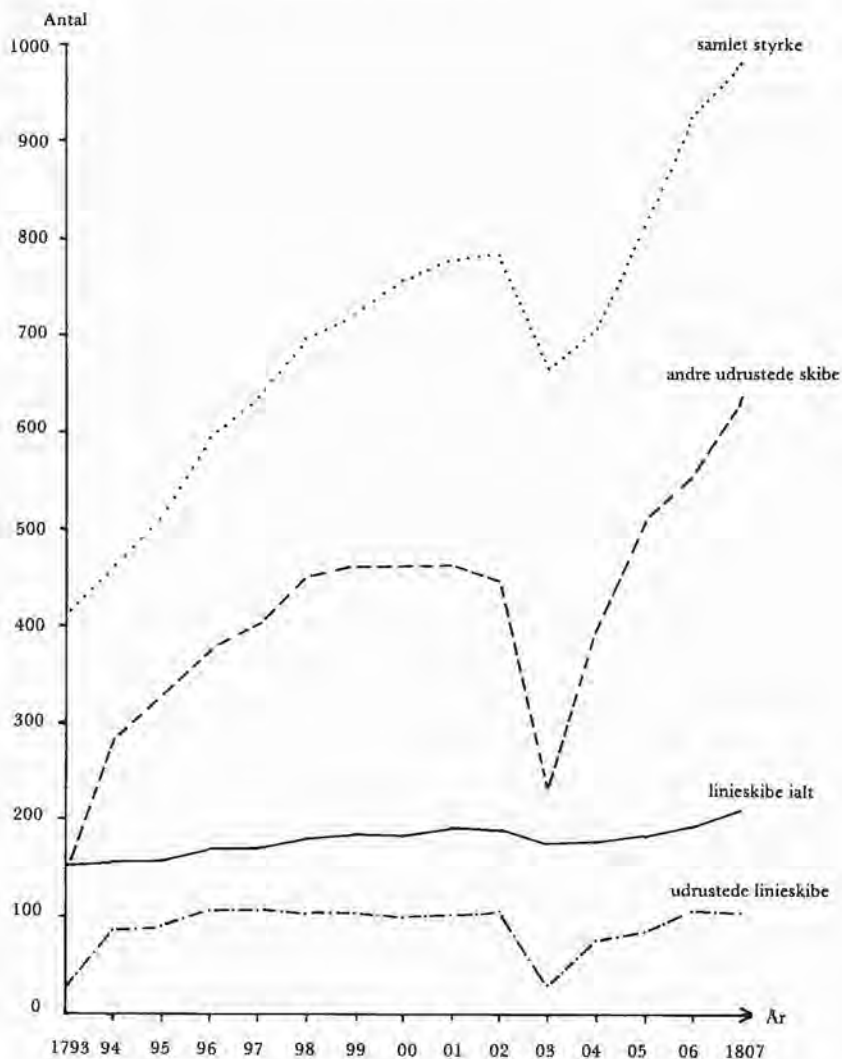
Den russiske flåde var derfor reelt ikke stærkere end den svenske flåde, hvilket krigen 1788-90 også demonstrerede, og formodentlig var den heller ikke stærkere end den dansk-norske flåde.

Den engelske flåde

I slutningen af 1700-tallet tilkæmpede England sig verdensherredømmet til søs under de mange søkrige med de andre vestmagter – Frankrig, Spanien og Holland, så set med engelske øjne må forholdet til Danmark-Norge og de andre Østersømagter betragtes i lyset af disse krige. En omtale af den engelske flåde må derfor ske med udgangspunkt i en kort skildring af forholdet mellem England og de andre vestmagter, for kun herved kan det engelske forhold til Østersømagterne forstås.

Fra midten af 1700-tallet og til begyndelsen af 1790'erne var styrkeforholdet mellem England på den ene side og Frankrig og Spanien på den anden side nogenlunde ens. I 1793 rådede de to sidstnævnte stater over henholdsvis 86 og 76 linieskibe.³²⁾

Figur 3. Den engelske flådes styrke 1793-1807



Kilde: Bilag III.

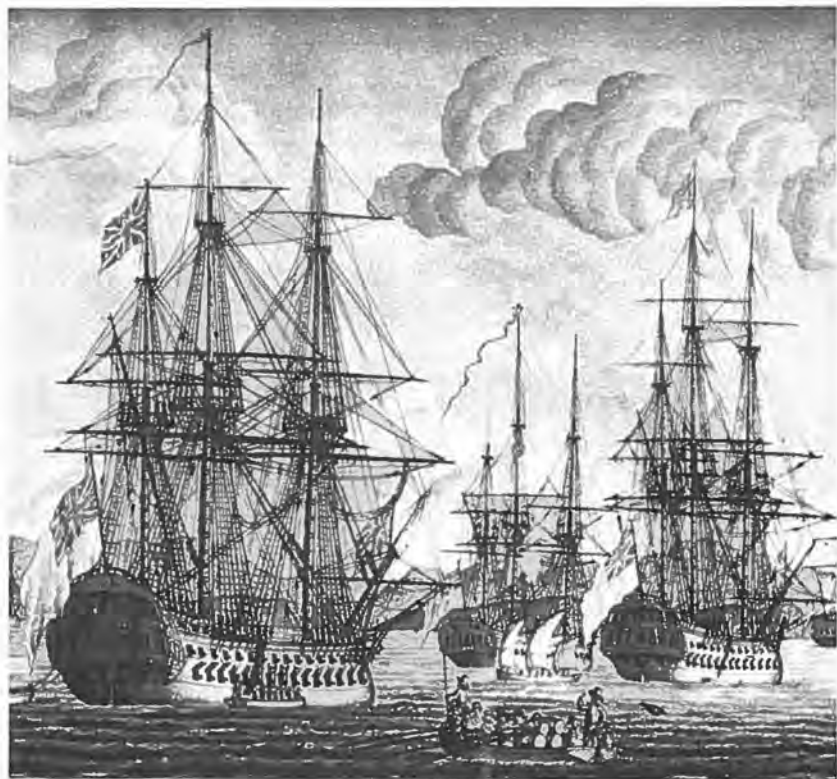
Den engelske flåde havde 153 linieskibe, hvilket fremgår af figur 3, der viser antallet af linieskibe samt *andre skibe*, dvs. hovedsagelig fregatter og brigger. Udover antallet af skibe kan endvidere ses, hvor mange skibe man holdt udrustede.

I årene efter 1793 blev den sømilitære magtbalance afgjort forrykket til fordel for England. Efter Trafalgar i 1805 rådede Frankrig og Spanien kun over omkring 50 linieskibe hver, og i samme tidsrum var den hollandske flåde, der i 1792 talte 49 små linieskibe, ligeledes blevet kraftigt reduceret.³³⁾ Samtidig gik den engelske flåde stærkt frem i antal, således at den efter 1805 afgjort var de andre flådemagter overlegen.

I forbindelse med at de franske og spanske flåder blev reduceret i antal, gik deres kampkraft også tilbage, hvorimod den engelske flåde blev stadig mere effektiv, først og fremmest på grund af et fremragende søofficerskorps, der udgjorde en fast kadre i modsætning til det menige mandskab, hvis antal var stærkt varierende. Under fredsforhold talte det ca. 15.000–20.000 mand, som alle var professionelle. I krigstid blev denne styrke udvidet til 80.000–120.000 mand.³⁴⁾

Englands forhold til Danmark-Norge og de andre Østersømagter var især præget af, at det var fra *Balticum*, at England importerede *naval stores*, dvs. alt det materiel og de forsyninger, uden hvilke en flåde ikke kan sejle. På grund af afhængigheden af disse varer var det af stor betydning for England, at Sundet blev holdt åbent for den engelske skibsfart. Dernæst var man ikke interesseret i, at en af Østersømagterne blev fuldstændig dominerende, ligesom England heller ikke kunne akceptere, at Østersømagterne – som neutrale under de store søkrige – forsyne Frankrig med varer. Denne holdning skyldtes, at England ikke var i stand til at besejre Frankrig ved en direkte konfrontation, men måtte søge at vinde krigen inddirekte – ved blokade og ødelæggelse af fjendens økonomi.³⁵⁾

Gennem hele 1700-tallet sendte England med mellemrum flådestyrker til Østersøen. I starten var det ofte udfra ønsket om at opretholde magtbalancen i området, men senere var det for at forhindre, at man forsyne Englands fjender med varer. For Danmark-Norge betød et sådant engelsk skridt at uoverensstemmelserne med England fra at være et spørgsmål om økonomiske



Engelsk eskadre på Falmouth Rhed 1791. Tegnet af C.C. Parnemann i 1792. Orlogsmuseet, mus. nr. 1933:51.

interesser blev et sikkerhedspolitisk spørgsmål. Som Østersøens vogter var Danmark-Norge den første stat, som England måtte bekæmpe, og isoleret var monarkiet ikke i stand til at forhindre, at England trængte ind i Østersøen, hvilket begivenhederne i 1800 og 1801 demonstrerede.³⁶⁾ Forskellen mellem de to staters flådestyrker var meget stor, f.eks. talte den engelske flåde 183 linieskibe i år 1801, mens Danmark-Norge kun rådede over 26 linieskibe. Kun i en situation, hvor Danmark-Norge havde sluttet forbund med Rusland og Sverige samtidig med, at England kæmpede mod Frankrig og Spanien, udgjorde monarkiet derfor en trussel mod England.

Hovedindtrykket af flådebalancen mellem Østersømagterne og England er, at omend de førstnævnte flåder spillede en vis rolle for den europæiske flådebalance, så betød de alligevel mindre og mindre, fordi de holdtes på et nogenlunde konstant niveau samtidig med, at Frankrig, Spaniens og Hollands styrker reduceredes og Englands flåde voksede kolosalt.

III. Planen om flådens forøgelse 1769-74

Nedsættelse af kommissionen til flådens augmentation

Den 17. februar 1769 nedsattes en flådekommission, der bestod af et par medlemmer af regeringen samt ledende officerer indenfor marinen. Kommissionens opgave var at overveje, hvorledes flådens styrke kunne forøges til enten 33, 36 eller 40 linieskibe. Denne forøgelse skulle være fuldført senest i løbet af 7 år.¹⁾ Der var herved tale om en betydelig stigning i antallet af linieskibe i forhold til den gældende flådeplan fra 15. marts 1767, der fastsatte antallet til 27.²⁾ Da der intet nævnes i kommissoriet om årsagen hertil, er det nødvendigt at gå et par år tilbage i tiden for at undersøge årsagssammenhængen.

I 1767 havde man forgæves forsøgt at gennemføre en lignende forøgelse af flåden, idet der på initiativ af Danneskjold-Samsøe var blevet givet ordre til, at flåden skulle søges forøget til 33 linieskibe, hvilket efter hans mening var det mindste antal linieskibe flåden burde bestå af, hvis den skulle være i stand til at løse sine opgaver på tilfredsstillende måde. Imidlertid måtte marinens ledelse allerede året efter erkende, at det ikke var økonomisk muligt at gennemføre planen på grund af marinens gæld. Som følge heraf blev planen udskudt i 8-9 år, indtil gælden var blevet afviklet. Beslutningen herom kom til udtryk i en kongelig resolution den 6. april 1768. Da man igen i 1769 ønskede at forøge flåden, var marinens gæld naturligvis ikke afviklet, derfor kan ordren om at styrke flåden ikke skyldes denne kongelige resolution.³⁾ Baggrunden for kommissionens nedsættelse skal snarere søges på det udenrigspolitiske plan, fordi den dansk-norske regering samtidig førte forhandlinger med Rusland om en alliancetraktat, der også implicerede aftaler om et flådesamarbejde.

Regeringens forhandlingsleder var konseilets mest betydningsfulde medlem, udenrigsminister J.H.E. Bernstorff. Hans forhandlinger med den russiske gesandt i København, Filosofov, startede den 23. januar 1769, efter den russiske regering havde bemyndiget Filosofov til at udveksle tanker med Bernstorff om indholdet af en forbundsftale mellem Rusland og Danmark-Norge. Allerede en måned efter forelå et forslag til en alliancetraktat, der indeholdt en række forsvarsaftaler om gensidig udrustning af et bestemt antal styrker i tilfælde af krig med Sverige samt en aftale om flådesamarbejde i fredstid. Danmark-Norge skulle bidrage til forøgel-



Fabrikmester Frederik Michael Krabbe, 1725-1796, var bl.a. medlem af kommissionen til flådens forøgelse. I 1772 fratrådte han sin stilling som fabrikmester og indtrådte i marinestyrelsen som civildeputeret, hvor han forblev til 1785. Det Nationalhistoriske Museum på Frederiksborg, mus. nr. A 2842.

sen af de to staters fælles sømagt ved at bringe sin flåde op på en styrke af 50-60 linieskibe i løbet af 10 år. Til gengæld skulle Rusland samtidig forpligte sig til vederlagsfrit at levere skibsmateriel til Danmark-Norge til bygningen af 2 linieskibe årligt.

Baggrunden for ønsket om denne store forøgelse af flådens styrke var formodentlig Bernstorffs tanker om den rolle, som monarkiet skulle spille i alliancen med Rusland – en alliance han anså for en nødvendighed af hensyn til Sverige og for endelig at få løst det gottorpske spørgsmål. Når Bernstorff ønskede, at Danmark-Norge skulle være forbundets stærkeste sømagt, skyldtes det sikkert, at det var den eneste måde, hvorpå Danmark-Norge kunne gøre sig håb om at blive betragtet som en jævnbyrdig alliancepartner.⁴⁾

Det forekommer dog mærkeligt, at Bernstorff tilbød at forøge den dansk-norske flåde til 50-60 linieskibe, når den netop nedsatte flådekommission havde til opgave at udarbejde planer for en langt mindre forøgelse af linieskibsflåden. Men måske forestillede regeringen sig, at man med egne ressourcer kunne forøge flåden til 33-40 linieskibe samtidig med, at Rusland i 10 år leverede materialer til bygningen af 2 linieskibe årligt således, at resultatet blev en styrke på 50-60 linieskibe.

Hele tanken forekommer imidlertid temmelig urealistisk, når den sammenholdes med statens svage økonomiske situation. Siden 1720 var det ikke lykkedes for nogen regering med egne ressourcer at opretholde en linieskibsflåde på mere end ca. 30 linieskibe. Da Bernstorff havde siddet i konseilet siden 1751, må han have været klar over dette forhold. Det må derfor antages, at hans forslag var et led i hans diplomatiske forhandlinger – et forsøg på at styrke den dansk-norske forhandlingsposition. Det kronologiske forløb af begivenhederne styrker denne antagelse, idet flådekommissionen blev nedsat få dage før Bernstorff og Filosoffow forelagde deres forslag til en alliancetraktat.

De udenrigspolitiske forhandlinger med Rusland fortsatte resten af år 1769, og den 13. december blev traktaten med Rusland endelig undertegnet. Den var stort set i overensstemmelse med, hvad der tidligere var blevet aftalt. Dog var der sket mindre ændringer i aftalen om flådesamarbejde. Rusland lovede gratis at levere skibsmateriel til bygningen af 2 linieskibe årligt i 6 år

og ikke som tidligere i 10 år. Dernæst kunne Danmark-Norge toldfrit indføre skibsmateriel til en værdi af 200.000 rubler årligt. Til gengæld gav den dansk-norske regering tilladelse til, at et vist antal søofficerer frivilligt indtrådte i den russiske marine, og tillige forpligtede man sig til med 6 måneders varsel at stille 2000 matroser til rådighed for Rusland. Denne aftale var ny i forhold til forslaget fra februar 1769, og da der samtidig var stillet en mindre russisk støtte til udvidelsen af den dansk-norske flåde i udsigt, var traktaten ikke så gunstig som det oprindelige forslag.⁵⁾

Næsten ingen af flådeaftalerne blev imidlertid gennemført. Den dansk-norske forpligtelse til at stille 2000 matroser til rådighed for Rusland søgte Bernstorff med held at undgå. Det lykkedes således Bernstorff at få antallet af matroser indskrænket til et par hundrede, da den russiske regering på et tidspunkt ønskede at få denne del af aftalerne opfyldt. Til gengæld blev forpligtelsen vedrørende de dansk-norske søofficerer opfyldt. Derimod blev ingen af de russiske løfter om materielle leverancer holdt, fordi den russiske regering var misfornøjet med Struensees magtovertagelse året efter, bl.a. fordi dennes udenrigspolitik ikke var nær så russisk orienteret som Bernstorffs.⁶⁾

Flådekommissionens arbejde

Efter kommissionens nedsættelse udarbejdedes snart en plan for de forskellige styrkemål, og der opstilledes en oversigt over udgifterne hertil. Man blev hurtigt klar over, at udbygningen af flåden ville tage 9 år i stedet for 7 år, hvilket blev nævnt i en forestilling af 5. maj 1769, hvor muligheden for at henlægge en del af flåden til Kristianssand i Norge tillige blev omtalt. Kommissionen mente i øvrigt ikke, at den var i stand til at gå videre med planlægningen, førend regeringen havde truffet beslutning om, hvor stor flåden skulle være. Regeringens svar forelå ved en kongelig resolution af 17. maj, hvor det meddeltes, at der endnu ikke var truffet nogen endelig beslutning.⁷⁾

Hidtil har kun regeringens syn på flåden været behandlet, men hvordan så nu marinens ledelse på ønsket om at forøge flåden, og hvorledes opfattede man generelt flådens situation? Dette

spørgsmål belyses af en admiralitetsbetænkning fra november 1769. Den indledes med en almindelig omtale af, hvilke europæiske lande der havde behov for en stærkere eller svagere flåde i forhold til deres hær. Under denne omtale udtrykte admiralitetet den opfattelse, at Danmark-Norge var den stat i Europa, der næst efter England var mest afhængig af sømagt til sikring af sine økonomiske og sikkerhedspolitiske interesser. Dernæst fremgik det tydeligt, at man kun anså Sverige som fjenden.

Efter at have fastslået behovet for en stærk flåde gik man over til at se på mulighederne for at skabe en sådan. Skønt staten på papiret havde søfolk nok, ville det i krigstilfælde knibe med at bemane flåden, fordi et stort antal matroser konstant var forhyret på udenlandske handelsskibe. En løsning på dette problem ville være, at et større antal søfolk blev beskæftiget i landets egen søfart, således at de i højere grad ville være tilrådighed i en kritisk situation. Man kan dog næppe have ment, at det var en realistisk mulighed, for man foreslog i stedet, at marinen tillagdes flere sølægder.

Admiralitetet gik herefter over til at se på fordelene og ulemperne ved, at flåden enten var samlet eller delt. Udgangspunktet herfor var den kongelige ordre om flådens forøgelse. En flådestyrke på 33 linieskibe ville kun være stærk, når den var samlet, derfor burde den ikke deles. En flåde på 36 linieskibe kunne derimod med fordel deles, og en styrke på 40 linieskibe var man nødt til at dele, fordi der var for lidt plads til dette antal skibe i København. Fordelene ved at have flåden samlet i København var hovedsageligt af økonomisk art, idet en orlogsstation i Norge ville kræve store ekstra udgifter. Af sikkerhedspolitiske grunde måtte det imidlertid anbefales at dele en flåde på enten 36 eller 40 linieskibe således, at 6 eller 8 skibe blev placeret i Norge, idet en norsk eskadre lettere kunne blokere Göteborg og derved sikre forbindelsen mellem rigerne. Til sidst gjorde man opmærksom på, at en brand eller et pludseligt fjendtligt angreb kunne sætte hele flåden ud af spillet, hvis den var samlet.⁸⁾

Det fremgår heraf, at admiralitetet tillagde en stationering af orlogsskibe i Norge stor værdi, men man var klar over de øgede udgifter, der var forbundet hermed. Tilsyneladende anså man det ikke for sin opgave at anbefale, hvor stor flåden burde være,

idet der kun blev redegjort for fordele og ulemper ved udvidelse af flåden. Alligevel synes det indirekte at fremgå, at man gerne så flåden udvidet.

Den 28. februar 1770 approberede kongen, at flåden skulle bestå af 36 linieskibe, 15 fregatter, 10 snauer samt et mindre antal galejer. Det fremtidige budget skulle være på 900.000 rigsdaler, hvilket var ca. 150.000 rigsdaler mere end det hidtidige betalingsreglement, men dog 50.000 mindre end det beløb, som kommissionen mente var nødvendigt til at opbygge den vedtagne flådestyrke. Dernæst ønskede regeringen at afvente en rapport om stationering af skibe i Kristianssand og omkostningerne herved, førend der blev truffet beslutning om stationering af orlogsskibe i Norge. Endelig omtalte den kongelige resolution årsagen til, at marinen fik tildelt færre penge til udbygningen af flåden end kommissionen havde foreslået, idet man skrev, at regeringen også måtte tage hensyn til andre statsopgaver.⁹⁾ Med andre ord man havde ikke råd til at bevilge flere penge.

Kommissionen tog herefter fat på at finde besparelser, således at budgettet ikke blev overskredet, og resultatet af dette arbejde forelå i en forestilling af 4. april 1770, hvori man bad om tilladelse til at vente til det 10. år efter planens start med den endelige klargøring af artilleriet til det forøgede antal skibe. Begrundelsen var, at alle skibene alligevel ikke ville være i stand til at stikke i søen førend det 11. år. Forslaget blev godkendt nogle dage senere.¹⁰⁾

I begyndelsen af maj måned var rapporten om Kristianssand færdig, og kommissionen kunne fremlægge sin endelige betænkning, der blev approberet den 25. maj. I forbindelse med approbationen fik kollegiet pålagt at udarbejde en mere detaljeret plan for en orlogsstation ved Kristianssand, da det nu var besluttet at placere en del af flåden her.¹¹⁾

Kort tid herefter skete der et regeringsskifte, som dels fik betydning for marinens almindelige situation, dels fik afgørende indflydelse på den nylig vedtagne plan om at forøge flåden.

Regeringsskiftet

I 1769 var regeringsmagten centreret omkring medlemmerne

af konseilet, og udenrigsminister J.H.E. Bernstorff var den ledende skikkelse i denne forsamling. Kredse ved hoffet, der var i opposition til konseilet, ønskede imidlertid en anden styreform — kabinetsstyre. Kongens livlæge J.F. Struensee blev sejrherren i den magtkamp, der udspillede ved hoffet, og da Struensee ønskede al magt koncentreret i kongens kabinet, var medlemmerne af konseilet og centraladministrationens ledere en hindring for gennemførelsen af denne styreform. Kampen om reformer og ønsket om magt blev således blandet sammen.

Den 15. september 1770 blev Bernstorff afskediget. Som påskud til at fjerne Bernstorff anvendtes den mislykkede flådeekspedition til Algier. Baggrunden for denne var, at Deyen af Algier i efteråret 1769 havde erklæret Danmark-Norge krig, og efter diplomatiske midler havde vist sig nyttesløse, sendtes i foråret 1770 en flådestyrke, der med magt skulle tvinge Deyen til fred, til Middelhavet, men ekspeditionen blev en fiasko, bl.a. fordi flere af skibene viste sig at være i meget dårlig stand. Andre af konseilets medlemmer blev ligeledes afskediget eller tog selv deres afsked, og Struensee havde reelt overtaget magten omkring september 1770.¹²⁾

Struensee og hans meningsfæller, hvoraf mange var officerer, havde længe ønsket en gennemgribende forandring af marinens organisation. Allerede den 7. marts 1770 var der blevet tilvejebragt enhed i marinens øverste ledelse, idet admiralitetet og generalkommissariatet blev forenet til et kollegium. Denne ændring skyldtes dog ikke Struensee, men ønsket om at fremme planen om flådens forøgelse.¹³⁾ I begyndelsen af september mærkedes for alvor i marinen virkningerne af magtskiftet. Danneskjold-Lauervigen afskediges på grund af sin embedsførelse i forbindelse med den algierske ekspedition, og ekspeditionens leder, kontreadmiral F.C. Kaas fjernes fra sin plads i kollegiet. Samtidig blev hans fætter Wolfgang Kaas i samme anledning frataget posten som Holmens chef, og som ny chef for marinen udnævntes den gamle viceadmiral H.H. Rømeling.¹⁴⁾ Disse ændringer skyldtes formodentlig både saglige og politiske hensyn, eftersom alle de afskedigede havde haft et vist ansvar for det uheldige resultat af den algierske ekspedition, ligesom de alle tilhørte aristokratiet, hvis adgang til statsembederne Struensee ønskede begrænset.¹⁵⁾



Kontreadmiral Frederik Christian Kaas, 1725–1803. Maleri af Jens Juel.
Det Nationalhistoriske Museum på Frederiksborg, mus. nr. A 4265.

Struensees ønske om at ændre marinens organisation til en departementsordning i lighed med hærens bragte ham i mod-sætning til kollegiet, fordi Rømeling og de andre militærdeputerede var imod de nye ideer. Deres modstand bragte Struensee i en vanskelig situation. General Gähler, som tilhørte kredsen omkring Struensee, fandt imidlertid på råd, idet han fik sekretæren i land-etatens depechekontor, J.C. Willebrandt og grev G.C. Haxthausen til at påtage sig opgaven med at omordne marinens administrative organisation. De udarbejdede et forslag herom, der kom til at gælde fra 1771. Nyordningen medførte bl.a., at alle de hidtidige medlemmer af kollegiet blev afskediget på grund af deres mod-stand mod den nye ordning. I deres sted indtrådte Willebrandt og Haxthausen samt to nye søofficerer.¹⁶⁾ Disse gennemgribende forandringer i marinens ledelse havde formodentlig ingen direkte betydning for den nye flådeplan, men på den anden side er det klart, at de forvirrede forhold og den urolige politiske situation var med til at lamme og forsinke enhver aktivitet indenfor mari-nen.

Efter det uheldige udfald af den algierske ekspedition, hvor et bombardement af Algier by mislykkedes, nedsattes den 4. sep-tember to kommissioner, hvoraf den ene skulle analysere grunden til det fejlslagne togt. Det var denne kommissions betænkning, der dannede grundlaget for afskedigelsen af Bernstorff og de mange ledende søofficerer, som var indblandet i affæren. Den anden kommission fik til opgave at undersøge, hvorledes Danmark-Norge kunne få oprejsning for fiaskoen.¹⁷⁾ Struensee fik under denne kommissions arbejde vedtaget, at der skulle udrustes en ny flådestyrke, der ved et nyt bombardement skulle tvinge Deyen af Algier til fred. Årsagen til denne beslutning udtrykte Struensee i et brev til general Gähler, hvori han skrev, at kongen hellere burde sælge hele flåden end svigte denne ekspedition, for hvis Danmark-Norge ville være en handelsnation, så burde man ikke spare på noget for at værne om handelen.¹⁸⁾

I henhold til denne beslutning fik marinen i 1771 ordre til udelukkende at beskæftige sig med forberedelserne til den nye ekspedition. Holmens lagre af tømmer og andre *naval stores* skulle anvendes til udrustningen af 7 linieskibe, 4 fregatter, 8 bombar-dérfartøjer samt et antal hjælpeskibe, og udgifterne hertil skulle



Admiral Christian Conrad Danneskjold-Laurvigen, 1723-83. Det Nationalhistoriske Museum på Frederiksborg, mus. nr. A 2613.

tages fra bevillingerne til den nye flådeplan.¹⁹⁾ Tømmeret — der var indsamlet til bygning af linieskibe — blev nu brugt til bygningen af de 8 bombardérfartøjer. Herved blev det årlige bygge-

program på 2 lineskibe ikke gennemført i 1771, hvilket for det første betød, at flådeplanen blev forsinket, for det andet, at den almindelige udskiftning af lineskibe standsede. Det var derfor ikke mærkeligt, at kollegiet i efteråret 1771 gjorde regeringen opmærksom på, at marinen behøvede langt flere penge end bevilget, hvis man stadig fastholdt den nye flådeplan. Regeringen svarede, at den algierske ekspedition skulle være tilendebragt, inden flådeplanen blev genoptaget.²⁰⁾

I januar 1772 blev Struensee imidlertid styrtet. Den nye regering opgav at fuldføre Struensees flådeekspedition og købte sig i stedet til en fred med Deyen af Algier.²¹⁾

Flådeplanen opgives

De ledende personer i den nye regering var enkedronning Juliane Marie og hendes søn, arveprins Frederik, som begge havde stået bag kuppet mod Struensee. For at forhindre en gentagelse af kabinetsstyret oprettedes et nyt officielt organ – geheimstatsrådet, der svarede til det tidligere conseil. De mænd, som direkte havde gennemført kuppet, blev efterhånden berøvet indflydelse, fordi de ikke egnede sig til at deltage i statens styrelse. De forhenværende conseilmedlemmer Thott og Schack-Rathlou indtrådte nu i statsrådet, og A.P. Bernstorff blev udenrigsminister. H.C. Schimmelmann – som må siges at tilhøre regeringskredsen, skønt han stod udenfor statsrådet – blev medlem af den ekstraordinære finanskommission af 29. oktober 1772, fordi han havde særlig kendskab til handels- og finansspørgsmål. I denne kommission havde også Schack-Rathlou, Thott og arveprinsen sæde, eftersom det var et meget vigtigt organ, der var blevet skudt ind imellem statsrådet og centraladministrationen. Kommissionens opgave var at overveje hele statens finansielle situation, og da statens udgifter var langt større end indtægterne, måtte man forsøge at gennemføre besparelser på statsbudgettet.²²⁾ Endnu en vigtig person, som tilhørte regeringskredsen, var arveprinsens tidligere lærer, Ove Høegh Guldberg. Han fik snart stigende indflydelse i kraft af sin stilling som arveprinsens kabinetssekretær.²³⁾

Magtskiftet bevirkede også ændringer i marinens ledelse. Willebrandt og Haxthausen fjernedes fra deres poster i kollegiet, og de

adelige søofficerer — Kaas'erne — fik deres embeder igen. Rømeling blev atter chef for marinen, men nogen høj mening om ham havde man imidlertid ikke, hverken i regeringen eller i marinen. Ikke desto mindre var der hermed bragt nogenlunde ro i marinens øverste ledelse.²⁴⁾

Allerede samme dag som den ekstraordinære finanskommission blev nedsat, fik admiralitets- og kommissariatskollegiet besked på, at det skulle være kommissionen behjælpelig med alle de oplysninger, som den måtte ønske sig.²⁵⁾ Den 5. maj 1773 modtog kollegiet en skrivelse fra kommissionen, hvori den udbad sig oplysninger om, hvor meget flådeplanen var blevet fraveget, og samtidig fremhævedes det, at kongen stadig ønskede planen fuldført.²⁶⁾ Denne henvendelse må ses som et led i regeringens sparebestræbelser, der var blevet endnu mere påtrængende, siden kommissionen blev nedsat i efteråret 1772, idet statsunderskuddet var vokset bl.a. som følge af omfattende udrustninger af hæren og flåden, hvilket havde været nødvendigt på grund af en krise i forholdet til Sverige fra efteråret 1772 til foråret 1773.²⁷⁾

Den 6. januar 1774 blev planen om at forøge flåden officielt opgivet. Det forekommer imidlertid mærkeligt, at dette ikke allerede skete i foråret 1773 som en konsekvens af statens forværrede økonomiske situation. Men regeringens holdning havde måske forbindelse med de samtidige dansk-norsk — russiske mageskifteforhandlinger, for hvis planen stadig blev fastholdt under disse forhandlinger, ville Rusland få indtryk af, at den dansk-norske regering ville udbygge sine forsvarsmæssige forpligtelser, hvilket ville være i overensstemmelse med intentionerne i et hemmeligt afsnit i den nye alliancetraktat med Rusland, hvori det nævntes, at begge stater skulle tilstræbe en forøgelse af deres forsvar.²⁸⁾ Mageskifteforhandlingerne blev endelig afsluttet i slutningen af 1773, og når regeringen først opgav flådeplanen i januar 1774 kan det skyldes, at man ville vente et stykke tid med officielt at opgive denne.

Om årsagerne til flådeplanens opgivelse udtalte regeringen, at man havde indset, at der ikke kunne skaffes mandskab til den planlagte flåde. Det ville derfor ikke være hensigtsmæssigt at forsøge at skabe denne flådestyrke, der kun med besvær kunne opretholdes. Regeringen indrømmede hermed, at økonomiske

vanskeligheder var ligeså afgørende for opgivelsen af planen som mangelen på mandskab.²⁹⁾

Sammenfatning

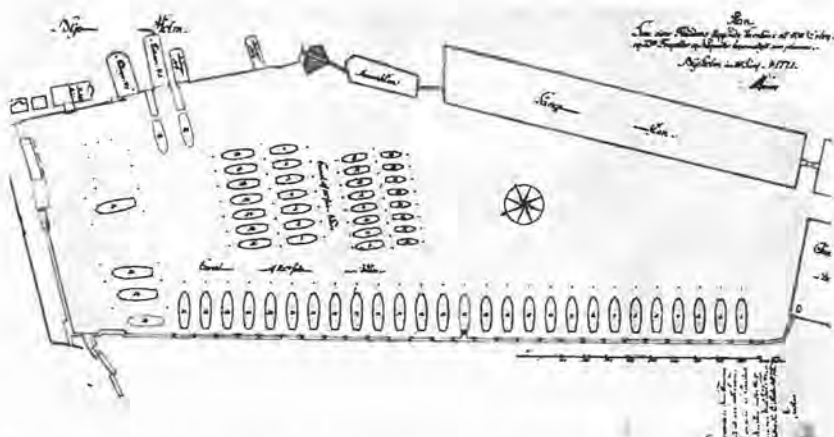
Baggrunden for planen om flådens forøgelse var tilsyneladende J.H.E. Bernstorffs ønske om at styrke monarkiets position i det dansk-norsk — russiske alliancefællesskab, der var et sikkerhedspolitisk system, som Bernstorff anså for en nødvendighed, dels af hensyn til en endelig løsning af det gottorpske spørgsmål, dels af hensyn til Sverige.

Denne antagelse kan ikke direkte dokumenteres, men der forekommer næppe andre årsager til kommissionens nedsættelse. I årene før havde man forsøgt at forøge flådens styrke, hvilket ikke var lykkedes, hovedsagelig fordi der ikke var tilstrækkelig økonomisk grundlag herfor. Da dette grundlag ikke forbedredes i de følgende år, må andre forhold — f.eks. udenrigspolitiske omstændigheder — være årsagen til planens fremkomst.

Omkring 1769 var der ingen alvorlig sikkerhedspolitisk trussel rettet mod Danmark-Norge. Admiralitetets betænkning fra efteråret 1769 viste, at Sverige var den eneste stat, der blev anset for en mulig sømilitær modstander. På dette tidspunkt var den dansk-norske flåde den svenske betydelig overlegen. Denne kendsgerning har sandsynligvis været kendt af den dansk-norske regering.³⁰⁾ Når ønsket om en forøgelse af flåden næppe kan skyldes en frygt for svensk flådeoverlegenhed, må årsagen alene være hensynet til Rusland.

Et andet spørgsmål er, om Bernstorff selv troede på sin plan om en flåde på 50-60 linieskibe. Det må anses for givet, at han ikke gjorde det, eftersom han havde kendskab til statens ringe muligheder for at opbygge en sådan flådestyrke. Da Bernstorffs plan fremkom under de indledende forhandlinger med Rusland om en forbundstraktat, der var en forudsætning for en løsning af det gottorpske spørgsmål, må planen ses som et forsøg på at forbedre den dansk-norske forhandlingsposition over for Rusland. Der var tale om et pokerspil, hvor Bernstorff med held bluffede.

Hvorvidt regeringen regnede med, at selve flådeplanen, der



Plan over placeringen af 40 linieskibe og 23 fregatter og hukkerter 1772. Rigsarkivet. SØE KTS. Des. A 1281 B.

blev vedtaget i maj 1770 kunne gennemføres, er ligeledes ikke til at sige med sikkerhed. Men på baggrund af de tidligere forgæves forsøg på at forøge flåden, må regeringen have vidst, at man ikke kunne skaffe de tilstrækkelige midler hertil. Man var da heller ikke i stand til at bevilge hele det beløb, som flådekommissionen anså for nødvendigt. Dernæst vidste både regeringen og marinens ledelse, at der ikke kunne skaffes mandskab nok til at bemane en flåde på 36 linieskibe.³¹⁾

Under Struensees regeringsperiode fjernedes — som følge af hans ønske om at sende en ny flådeekspedition til Middelhavet — på afgørende vis forudsætningerne for planens virkeliggørelse. Planlægningen af den anden algierske ekspedition viste, at Struensee prioriterede hensynet til handelen højere end udbygningen af flåden. Efter Struensees fald genoptog den nye regering flådeplanen; men hvor ærligt ønsket om at fortsætte hermed egentlig var, er svært at afgøre. Det forekommer dog som om regeringen kun officielt fastholdt planen for at opretholde en god forhandlingsposition under de afsluttende forhandlinger om løsningen af det gottorpske spørgsmål.³²⁾

IV. Stagnation og genrejsning 1774-84

Regeringen og marinens ledelse

I denne periode var Guldberg en af de ledende personer i regeringen, men først efter A.P. Bernstorffs afgang i 1780 blev han regeringens leder, og han udøvede sin magt i kraft af, at han både var arveprinsens kabinetsekretær og fra 1774 tillige kongens geheimekabinetssekretær.¹⁾ På trods af at geheimestatsrådet var blevet oprettet, blev kabinettet derfor efterhånden midtpunktet for statens styrelse.²⁾ Denne udvikling mødte modstand fra flere af regeringens medlemmer, først og fremmest fra A.P. Bernstorffs side. Skønt han havde en anden opfattelse af inden- og udenrigspolitiske spørgsmål end Guldberg, var det dog især hans modstand mod Guldbergs og enkedronning Juliane Maries magtudøvelse og forsøg på at tilsidesætte statsrådet, der skabte uenighed i regeringen og medførte Bernstorffs afgang i november 1780.

I hvor høj grad uenigheden i regeringen fik betydning for marinen er vanskeligt at afgøre. Viceadmiral Rømeling, som fra 1772 var chef for marinen, var i statsrådet ganske uden indflydelse i sager, der ikke vedrørte marinen, og skønt han ikke var videre agtet, beklagede Bernstorff ikke desto mindre hans død i 1775, fordi Rømeling, som en af de få i statsrådet, havde været ham venligt stemt.³⁾ Nogen ny minister blev ikke udnævnt i Rømelings sted, men som 1. militærdeputeret i kollegiet blev udnævnt admiral F.C. Kaas, og i ham fik hoffet en lydig, men ikke særlig dygtig tjener. I 1781 blev kollegiet igen delt i et admiralitetskollegium og et kommissariatskollegium, og samme år blev admiral Kaas afskediget. Måske hang hans afskedigelse sammen med de forsøg, som man samtidig gjorde på at reorganisere marinens

forhold, og man konstaterede måske, hvor dårlig Kaas' embedsførelse egentlig havde været.⁴⁾

Efter Kaas' afsked blev viceadmiral Schindel den 13. december 1781 udnævnt til 1. deputeret i admiralitetet, og som 1. deputeret for kommissariatskollegiet udnævntes geheimeråd, forhenværende fabrikmester Krabbe. Nogen oversekretær, som overordnet for de to kollegier, blev der imidlertid ikke udnævnt, og på trods af at Schindel og Krabbe søgte at tilvejebringe enighed mellem de to kollegier, kunne det ikke undgås, at kollegiernes forestillinger af og til indeholdt modstridende synspunkter, som regeringen havde vanskeligt ved at bedømme. Den nye ordning af marinens ledelse var derfor uhensigtsmæssig.⁵⁾

Flådeplanen fra 1774

Ved den kongelige ordre af 6. januar 1774, hvor planen om flådens forøgelse som tidligere nævnt blev opgivet, blev der samtidig givet ordre til, at der skulle nedsættes en kommission, som skulle udarbejde en ny flådeplan. Det var regeringens ønske, at flåden i fremtiden skulle bestå af 27 lineskibe, 3 reservelineskibe samt et passende antal mindre orlogsskibe, idet man regnede med, at der kunne skaffes mandskab til denne flådestyrke. Endvidere ønskede regeringen overvejet, om der ikke burde stationeres 4 lineskibe og nogle fregatter i Norge, ligesom man gerne ville have nogle krigsskibe placeret i Glückstadt. Til sidst blev det meddelt, at marinens budget ville blive formindsket med et endnu ikke fastlagt beløb som følge af flådens reduktion. Foruden medlemmerne af admiralitets- og kommissariatskollegiet tiltrådte finansminister Schimmelmänn og grev Moltke kommissionen, og deres medlemskab af kommissionen kan tages som udtryk for, at det foruden mangelen på mandskab nok så meget var økonomiske hensyn, der var årsagen til regeringens ønske om at formindske flåden.⁶⁾

Allerede den 21. januar 1774 havde kommissionen en forestilling om flådens fremtidige sammensætning klar til kongelig resolution, og i den forbindelse forespurgte man, hvorledes udtrykket 3 reservelineskibe skulle opfattes.⁷⁾ Den 9. februar modtog kommissionen en skrivelse fra den ekstraordinære finanskommis-

sion, hvori det meddeltes, at kongen havde approberet forestillingen, og det var blevet besluttet, at der ved reservelineskibe skulle forstås *det* som var under bygning, *det* der var i dokken til hovedreparation og *det* som stod for tur til at blive hovedrepareret. Størrelsen af det fremtidige budget skulle være på 750.000 rigsdaler, hvilket var 150.000 mindre end det tidligere betalingsreglement.⁸⁾

På baggrund af denne beslutning udarbejdede kommissionen sit endelige forslag, der blev godkendt den 19. maj 1774. Flådens styrke skulle være 24 lineskibe, 3 reservelineskibe, 14 fregatter og 6 snauer, og under forudsætning af, at ingen flådeudrustninger lagde hindringer i vejen for skibsbyggeriet, skulle der årligt bygges 1 lineskib og 1 fregat for at antallet af skibe kunne opretholdes. Demæst foreslog kommissionen, at der skulle stationeres 4 lineskibe og 6 fregatter i Kristianssand, derimod kunne man kun tilråde, at der placeredes 2 mindre krigsskibe i Glückstadt, fordi havnen var for tilmudret til, at der kunne ligge fregatter. Endvidere foreslog kommissionen, at især materielfonden og det faste mandskabs styrke blev reduceret, eftersom det fremtidige budget ville blive formindsket. Endelig gjorde kommissionen opmærksom på, at der i magasinerne manglede forråd og materiel til udrustning af flåden, og da en komplettering af magasinerne ikke ville være mulig inden for rammerne af det fastsatte budget, ville man indsende en særlig forestilling herom.⁹⁾

Forinden det videre forløb af flådeplanlægningen behandles, bør andre flådepolitiske forhold imidlertid omtales, dels fordi de fik betydning for gennemførelsen af den nye flådeplan, og dels fordi de var særlig aktuelle i midten af 1770'erne.

Norske flådeforhold 1774-1780¹⁰⁾

Regeringens tanke om en fast stationering af orlogsskibe i Norge var ikke ny, for lige siden 1720 havde dette emne været debatteret. Men først i 1750'erne byggedes orlogsstationen Frederiksværn ved det gamle fort Stavern, som blev moderniseret, tillige med at der blev bygget forskellige flådefaciliteter, bl.a. et mindre skibsværft. Det var hensigten at placere en større eskadre af fregatter, galejer og andre mindre skibe her, fordi der i Göteborg

var blevet forlagt en flådestyrke, der sammen med det svensk ostindisk kompagnis store armerede skibe ville udgøre en alvorlig trussel mod forbindelsen mellem Norge og Danmark. I 1760 tog man for alvor fat på bygningen af skibe, og i 1769 var 2/3 af en planlagt styrke på 30 skibe færdigbygget.¹¹⁾

Som tidligere omtalt beskæftigede den forrige flådekommission sig også med norske flådeforhold, idet det ved den kongelige ordre af 25. maj 1770 blev pålagt kollegiet at overveje anlæggelsen af et værft ved Kristianssand, således at en del af flådens større skibe kunne ligge her. Denne ordre blev dog ikke gennemført, formodentlig fordi marinen havde nok at bruge sine ressourcer til som følge af planerne om en ny Middelhavsekspedition. Det spændte forhold til Sverige i slutningen af 1772 og begyndelsen af 1773 medførte imidlertid, at regeringen igen blev opmærksom på betydningen af at have stationeret en eskadre linieskibe i Norge. I lange tider havde der ikke været svenske orlogsskibe i Göteborg, men i 1773 blev der påny forlagt en flådestyrke hertil, hvilket sandsynligvis var årsagen til, at regeringen i ordren af 6. januar 1774 ønskede stationeret 4 linieskibe og nogle fregatter i Norge — en flådestyrke der netop ville være den svenske overlegen.¹²⁾ Da regeringen ved sin approbation af den nye flådeplan den 19. maj 1774 samtidig godkendte, at der etableredes en flådestation ved Kristianssand, nedsattes i slutningen af samme måned en norsk flådekommission, der fik til opgave nærmere at undersøge den store kommissions forslag. Den norske kommission nåede frem til samme resultat, og dens forslag blev approberet med det forbehold, at planen kun skulle gennemføres, hvis den kongelige kasse tillod det. Dette forbehold blev afgørende for forslagets skæbne, fordi det på foranledning af den ekstraordinære finanskommission i april 1775 blev udsat med den begrundelse, at der var søorm i havnen i Kristianssand, og der i øvrigt heller ikke var råd til at gennemføre planen.¹³⁾ Men da regeringen alligevel ønskede, at der skulle stationeres større orlogsskibe i Norge, blev det besluttet, at Trosvik — ca. 30 km fra Frederiksværn — skulle være oplagssted for disse skibe. I sommeren 1775 lå der 3 linieskibe og 2 fregatter i Norge. De blev imidlertid allerede året efter sendt til København, da søormen også optrådte her. I stedet skulle der placeres 2 linieskibe og 2



Plan over Frederiksværn fæstning med værft, havn og øer, 1772. Rigsarkivet. SØE KTS. Des. K 55.

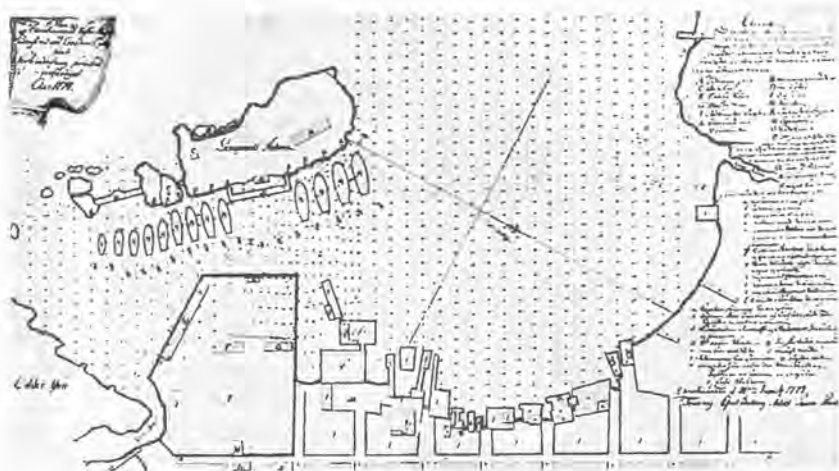
fregatter i Frederiksværn, hvilket var en reduktion på 1 linieskib i forhold til det foregående år. Årsagen hertil var formodentlig en tilsvarende formindskelse af den svenske eskadre i Göteborg. I 1779 blev de i Norge stationerede linieskibe sendt til København for at blive efterset. De viste sig nu så stærkt ormstukne, at man dels besluttede ikke at sende nye linieskibe til Norge, dels tilbaged kaldte de 2 fregatter, der stadig lå i Frederiksværn. De følgende år blev der ikke sendt større krigsskibe til Norge, hvilket sikkert også må ses i sammenhæng med Danmark-Norges tilslutning til det væbnede neutralitetsforbund, der indebar et forbedret forhold til Sverige.¹⁴⁾



Sceneri fra Kristianssand med 6 linieskibe og 2 fregatter fra den dansk-norske flåde, fra midten af 1700-tallet. Tegning af Clementsen. Der er tale om fiktion, da der aldrig har ligget så mange krigsskibe i Kristianssand. Orlogsmuseet, mus. nr. 2026:1973.

Søeqvipagen i Glückstadt¹⁵⁾

Dansk-norske orlogsskibes tilstedeværelse på Elben var af gammel dato og havde til formål at kontrollere skibsfarten her og i Nordsøen. I begyndelsen af 1700-tallet talte eskadren adskillige skibe. Efter Store nordisk Krig blev flådestationen nedlagt for atter at genoptstå under Danneskjold-Samsøe, som anså det for nødvendigt atter at have orlogsskibe fast stationeret på Elben. I 1737 begyndte man derfor at bygge et havneanlæg og en søbefæstning, og et par år efter var arbejdet så langt fremme, at anlæggene kunne overdrages til marinen. Flådestationen blev imidlertid igen nedlagt i 1749, og anlægget forfald.¹⁶⁾



Plan over Kristianssands vestre havn, 1774. Denne tegning blev udarbejdet i forbindelse med den norske flådekommissions arbejde. Rigsarkivet, SØE KTS. Des K 62^I.

I 1774 ønskede regeringen som nævnt igen at placere orlogsskibe i Glückstadt, idet statsrådet i ordren af 6. januar 1744 udbad sig flådekommissionens opfattelse af mulighederne for en stationering af 2 fregatter, 2 snauer og 1 bombardérfartøj. Kommissionen kom til det resultat, at der ikke kunne henlægges fregatter i Glückstadt, da havnen var for tilmudret, og ved en placering uden for havnen ville de tage skade på grund af tidevandet. I stedet foreslog man, at der henlagdes 1 snau og 1 bombardérfartøj. Baggrunden for regeringens beslutning var formodentlig, at man efter erhvervelsen af de gottorpske dele af Holsten ved mageskiftet har fået større interesse i området. Opgaverne har sikkert været de samme som tidligere — kontrol og beskyttelse af skibsfarten på Elben og i Nordsøen samt håndhævelse af kongens suverænitet.¹⁷⁾

Da regeringen godkendte kommissionens forslag vedrørende stationeringen af skibe på Elben, blev der fra 1774 placeret 2 mindre krigsskibe i Glückstadt. I 1802 blev eskadren omorganiseret,

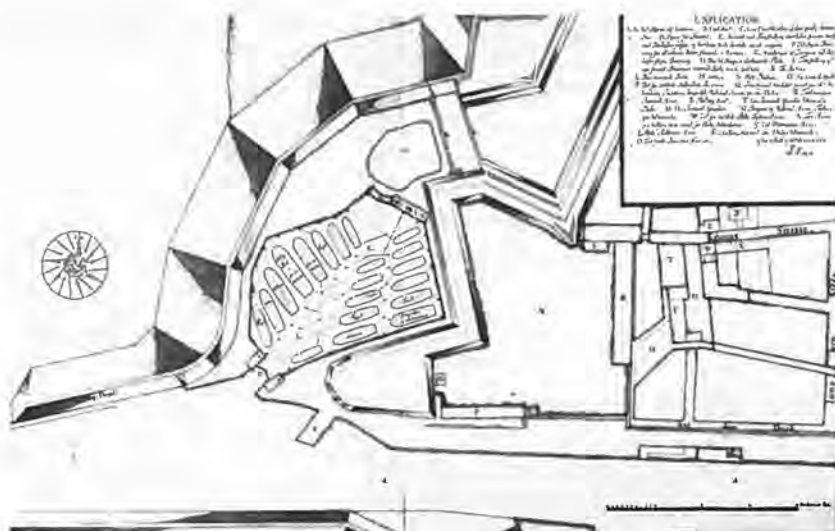
og i årene efter var der stationeret flere krigsskibe end tidligere. Fra 1800 til 1804 byggedes 3 såkaldte elbfregatter, der med en ringe dybdegående og armeret med få svære kanoner var velegnede til at deltage i forsvaret af den sydlige del af monarkiet. Disse skibe blev dog mærkværdigvis ikke stationeret i Glückstadt. Alligevel må bygningen af disse skibe og forlægningen af flere skibe til området tages som udtryk for en stigende interesse for forsvaret af sydgrænsen — naturligvis som følge af de urolige forhold i Nordtyskland. I 1807 talte eskadren 2 brigger og et par mindre skibe, der derved ikke gik tabt ved overgivelsen af flåden til englænderne.¹⁸⁾

Defensionsskibe

Den 18. marts 1776 blev der udstedt en forordning om det indenlandske skibsbyggeri, som sigtede imod en forøgelse af skibsbyggeriet samtidig med, at den havde et militært formål, idet staten ville præmiere skibe, der indrettedes til defension. De skibe, som staten ville præmiere, skulle have en vis størrelse og kunne føre mindst 12 kanoner.¹⁹⁾

Som følge af de reducerede bevillinger til marinen, blev antallet af mindre krigsskibe reduceret med 1774-flåde planen. Det er derfor en nærliggende tanke, at man i defensionsskibsforordningen så en mulighed for at få erstatning for de små krigsskibe, som marinen ikke selv havde råd til at bygge og vedligeholde i fredstid.²⁰⁾

Defensionsskibe var i 1700-tallet et velkendt begreb i Danmark-Norge. Allerede under Christian IV fik man en defensionsskibsforordning, som man dog under Store nordiske Krig gik bort fra, fordi flådens kaptajner klagede over defensionsskibenes dårlige indsats. I 1740'erne dukkede tanken op igen. Initiativet udgik fra rederne, som ønskede, at staten skulle yde direkte støtte til bygningen af handelsskibe, således at skibsbyggeriet blev op-hjulpnet, men noget resultat af disse bestræbelser opnåedes ikke. I 1760'erne blev der atter fremsat ønske om, at staten skulle hjælpe skibsbyggeriet, initiativet kom denne gang fra skibsbygmestrene, som følte sig truet af udenlandsk konkurrence. Skibs-



Kort fra 1750 over Glückstadt havn, der viser placeringen af en eskadre lineskibe, fregatter og mindre skibe. Rigsarkivet. SØE. Gen. kom. Indk. s., Tyske breve 1749-50.

bygmester Peter Applebye, som var den drivende kraft, søgte at få regeringen til at lægge indførselstold på importerede skibe.

I 1772 medførte Applebyes virke, at flere af hans kolleger i København tog spørgsmålet op. Skibsbyggerne følte sig særlig udsat for svensk konkurrence, fordi flere redere købte skibe i Sverige. Værftsejerne og de håndværksmestre, som var berørt af sagen, henvendte sig derfor til myndighederne om beskyttelse mod denne konkurrence, og i september kontaktede værftsejerne admiralitets- og kommisariatskollegiet, der videresendte sagen til kommercedeputationen med en bemærkning om, at man fandt det formålstjenligt at opmuntre skibsbygningsfaget, både af hensyn til de mennesker, som arbejdede i faget, og fordi marinen kunne få gavn af de byggede skibe. I den følgende tid foregik der drøftelser mellem repræsentanter fra skibsbygningsfaget og myndighederne.²¹⁾ Marinen deltog også i disse forhandlinger, idet fabrikmester Henrik Gerner i begyndelsen af 1774 blev bedt om

at udarbejde en betænkning om hele sagen. I sin betænkning, der snart forelå, gik Gerner først og fremmest ind for, at der i lighed med, hvad man havde i England, indførtes en navigationsakt, der ville give store fordele til skibsfarten, ligesom skibsbyggeriet også i vid udstrækning ville blive støttet, hvis alle handelskibe blev bygget inden for landets grænser. Endelig omtalte han værdien af at have defensionsskibe, der i krigstid kunne tjene som kapere eller forsvare sig imod sådanne. Herefter blev spørgsmålet drøftet videre i kommercekollegiet, og resultatet blev den kongelige forordning af 18. marts 1776.²²⁾

Initiativet til denne ordning kom således fra privat side og nogen egentlig forbindelse med 1774-flådeplanen synes ikke at være tilstede.

I hvor høj grad var ordningen så hensigtsmæssig? Der blev i årene efter 1776 bygget adskillige defensionsskibe, som marinen må have tillagt en vis værdi, for i 1801 anbefalede fabrikmester Hohlenberg igen, at der byggedes defensionsskibe. Efter Englandskrigen 1807-14 foreligger der atter en bedømmelse af disse skibes værdi, denne gang fra flådens reduktionskommission af 1814, hvis vurdering må tillægges betydning, fordi man for første gang siden Den store nordiske Krig var i stand til at udtale sig på baggrund af krigserfaringer. Kommissionen udtalte, at defensionsskibe var et dårligt kompromis mellem krigsskibe og handelsskibe, fordi krigsskibe bygges til at kunne bære deres største vægt på dækket (kanonerne), mens handelsskibe derimod bygges til at bære den største vægt på kølen.²³⁾

Defensionsskibe løste altså ikke flådens behov for mindre skibe, og de var heller ikke nyttige set ud fra et redersynspunkt, eftersom skibenes lasteevne var for ringe. Den eneste gruppe, som kunne få gavn af en defensionsskibsforordning, var skibsbygningsfaget, som da også meget karakteristisk tog initiativet til defensionsskibsforordningen af 18. marts 1776.

Københavns søforsvar²⁴⁾

Forsvaret af København mod angreb fra søsiden havde altid været en af marinens vigtigste opgaver. Efter tabet af de skånske provinser lå hovedstaden bogstaveligt talt i frontlinien, og da

København i stigende grad blev monarkiets politiske, økonomiske og militære centrum, fik opgaven med at forsvare byen større og større betydning. Efter 1720 havde man i marinens ledelse flere gange drøftet, hvorledes Københavns søforsvar bedst kunne indrettes, og hovedemnet var til stadighed, hvorvidt der burde indrettes et fast søforsvar bestående af søforter eller et flydende forsvar bestående af stykpramme og flydebatterier. I 1767, hvor spørgsmålet sidst var til debat, blev en plan om et fast søforsvar opgivet, og det blev i stedet vedtaget, at der i fremtiden skulle udlægges et flydende søforsvar.²⁵⁾

Fra 1774 blev spørgsmålet igen diskuteret i marinens ledelse, og i efteråret 1776 mundede disse drøftelser ud i en anbefaling til regeringen om at nedsætte en kommission af sagkyndige land- og søofficerer til overvejelse af hele sagen. Den 6. januar 1777 nedsattes da defensionskommissionen — en permanent kommission, som først blev ophævet i 1865. Uenighed i marinens ledelse om, hvorledes søforsvaret skulle indrettes, var årsag til, at kommissionen ikke allerede var blevet nedsat i 1774, idet marinens daværende chef, admiral Rømeling havde fremsat forslag om et fast søforsvar, hvilket tidligere fabrikmester Krabbe havde modsat sig. Netop på grund af den traditionelt store uenighed på dette område, fik kommissionen til opgave at gennemgå tidligere forslag og eventuelt fremlægge en ny plan for søforsvaret. Nogle forsvarspolitiske rammer for kommissionens arbejde blev ikke direkte nævnt i kommissoriet, men det blev fremhævet, at forsvaret skulle være i stand til at kunne afværge et overraskende fjendtligt angreb samt kunne forhindre fjenden i at forsænke indløbet til flådens leje.²⁶⁾ Skønt Sverige ikke blev omtalt som fjenden, tænkte man formodentlig på denne stat, fordi marinens ledelse netop på dette tidspunkt var bekymret over, at Sverige var begyndt at anlægge en flådehavn ved Landskrona.²⁷⁾

Kommissionen arbejdede i flere år inden den afgav sin første samlede betænkning, hvilket skete den 8. juni 1784. Her opstilledes to hovedformål med søforsvaret, hvoraf det vigtigste var at forhindre en forsækning af indsejlingen til flådens leje, hvorved flåden ville blive sat ud af spillet, dernæst måtte man kunne afværge, at flåden blev ødelagt ved et bombardement.

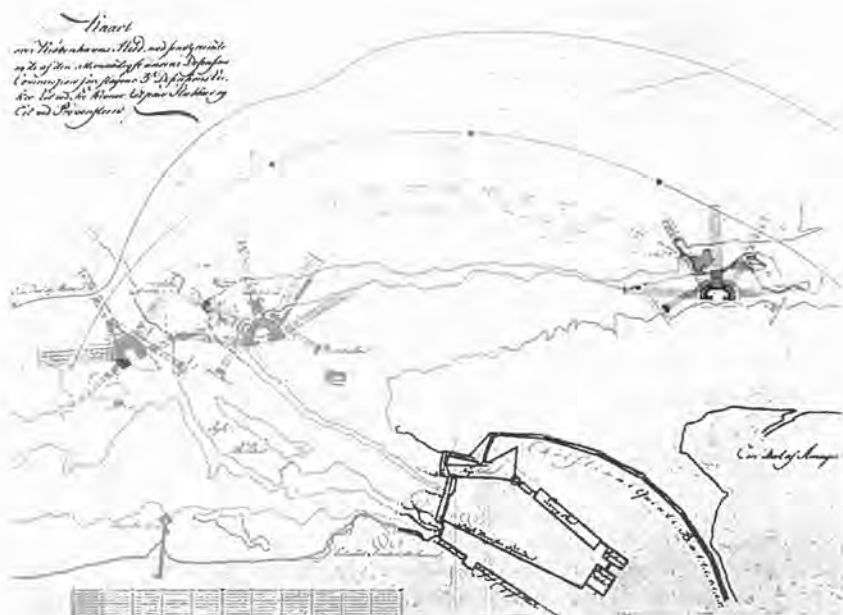
For at opnå det første formål foreslog kommissionen, at der

anlagdes et fast batteri på hver side af indløbet til havnen — ved Trekroner og Stubben — og for at forhindre et bombardement fra søsiden foreslog man, at der blev lagt et fast batteri på Refshalen, som et flydende søforsvar, der var placeret inde ved det grunde farvand, kunne støtte sig til. Herfra kunne man med overlegne styrker bekæmpe de fjendtlige bombardérfartøjer, da fjendens store orlogsskibe, der skulle beskytte disse, ikke ville være i stand til at beskyde det flydende søforsvar, fordi de på grund af dybdeforholdene nødvendigvis måtte ligge i Kongedybet, og afstanden herfra og til det grunde farvand ved Refshalen ville som følge heraf blive for stor.²⁸⁾

Kommissionens plan blev godkendt i oktober 1786, og skønt der blev taget fat på udførelsen af planen året efter, var kun Trekroner delvis færdigt i 1801. Årsagen hertil var, at finanskollegiet erklærede det for ganske umuligt at skaffe de kæmpesummer, som det planlagte søforsvar ville koste.²⁹⁾

Et vigtigt problem med hensyn til hovedstadens søforsvar var også opmudringen af flådens leje, idet havnen i tidens løb var blevet så tilmudret, at linieskibene ikke kunne udrustes i flådens leje, men måtte bugseres tomme ud af havnen for først at blive klargjort ude i indløbet til havnen. Herude kunne skibene imidlertid let blive ødelagt ved et overraskende angreb, netop fordi søforsvaret var så mangelfuldt. I begyndelsen af 1780'erne gjorde man sig derfor de ihærdigste anstrengelser for at løse opgaven med havnens tilmudring. Det var dog først, da fabriksmester Gerner konstruerede en særlig muddermaskine, der blev drevet af heste i modsætning til de tidligere mandtrukne maskiner, at problemet blev løst, og fra 1790 kunne linieskibene igen udrustes inde i flådens leje.³⁰⁾

Den meget omfattende planlægning vedrørende Københavns søforsvar viser, at man i hele 1700-tallet var klar over, hvilken vital rolle søforsvaret af hovedstaden spillede for monarkiets skæbne. Når der først for alvor kom gang i planlægningen i 1770'erne skyldtes det formodentlig, at frykten for Sverige var mere udtalt efter Gustav III's magtovertagelse. Resultaterne af planlægningen stod imidlertid ikke mål med hensigten, fordi staten ikke havde de nødvendige økonomiske ressourcer til at skabe et effek-



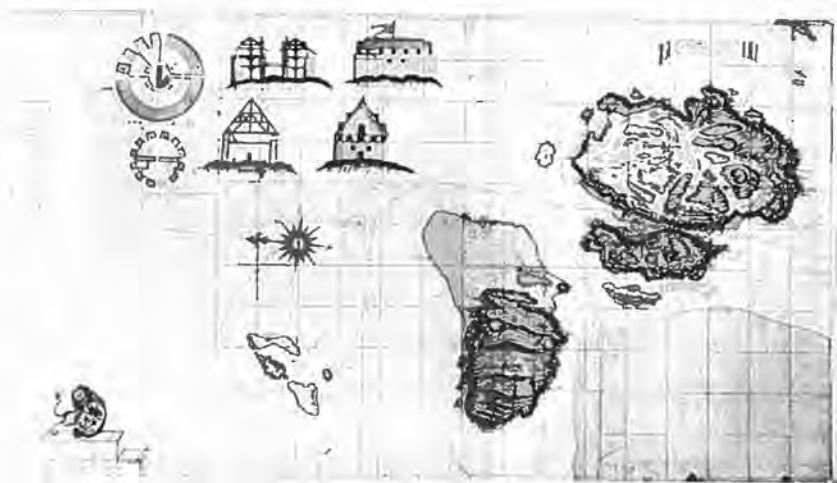
Kort over Københavns defensionsværker, som foreslået af defensionskommissionen i 1777. Mellem Trekrøner og Prøvestenen kan svagt skimtes en buet linie med en række navne. Denne linie viser placeringen af defensionslinien i 1801. Rigsarkivet. SØE KTS. Des. D 748.

tivt søforsvar af hovedstaden. Det var næppe et spørgsmål om at ændre fordelingen af statens midler — opgaven var simpelthen for stor.

Christiansø³¹⁾

Christiansø fæstning og havn blev bygget året efter den svenske flådes hovedstation i 1683 blev flyttet fra Stockholm til Karlskrona. Fæstningen havde lige side være bemandet og hørt under marinen.³²⁾

I 1782 afgav equipagemesteren på Gammelholm, kaptajn A.H. Stibolt, formodentlig i anledning af en inspektionsrejse til Christiansø, en rapport om stedet til sin foresatte Holmens chef,



Kort over Christiansø 1730. Farvandet mellem Christiansø og Frederikse
danner en lille havn for mindre skibe. Rigsarkivet. SØE KTS. Des. K 52.

kontreadmiral F.C. Kaas. Denne betænkning fortæller om, hvorledes man i marinen tænkte sig Christiansø anvendt i krigstid.³³⁾

Fæstningens vigtigste formål var at tjene som base for orlogsskibe, der havde følgende opgaver:

1. Indsamling af efterretninger om den svenske flåde.
2. Afskæring af forbindelsen mellem Sverige og Svensk Pommern.
3. Opbringelse af svenske handelsskibe.

Hertil var Christiansø ideelt placeret, thi stedet havde den store fordel, at det var det sidste isfri sted i Østersøen, hvilket betød, at man herfra kunne holde krydsere længere i søen end andre Østersømagter.

For at forøge marinens nytte af øen, foreslog Stibolt forskellige forbedringer. Fæstningens vandreservoir skulle gøres større,

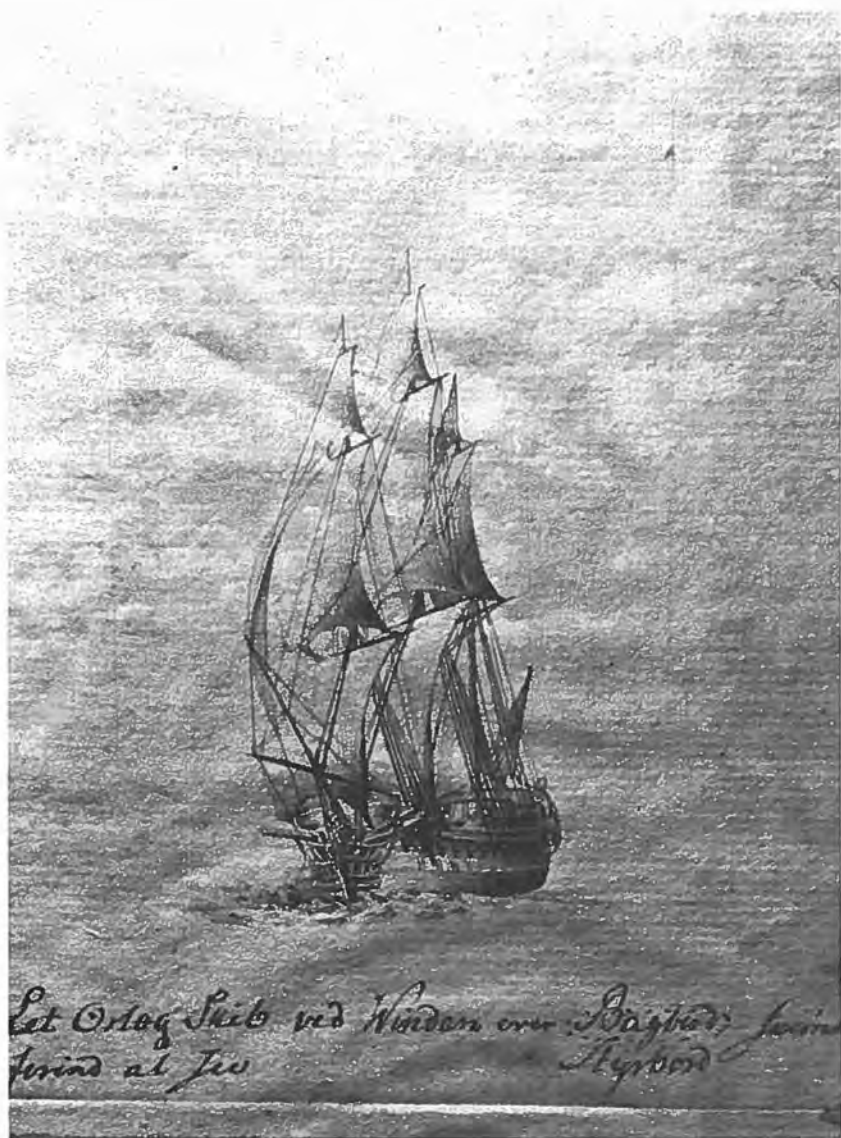
således at en dansk-norsk flåde ikke blev tvunget til at søge havn så hurtigt på grund af vandmangel. Flåden burde også herfra forsynes med frisk proviant, der kunne sendes til øen fra Bornholm, og endelig burde der bygges et hospital, fordi flåden altid var udsat for sygdom. Stibolt gjorde opmærksom på, at netop disse forhold oftest havde været årsagen til, at den dansk-norske flåde tidligere måtte søge til Køge Bugt. Til sidst fremhævede Stibolt, at staten havde langt større gavn af Bornholm i krigstid end i fredstid, og at den, som var herre over Christiansø, også ville beherske Bornholm — et argument der talte for en bedre befæstelse af Christiansø.

Stibolts betænkning blev først draget frem i dagens lys i 1785, idet den dannede grundlaget for en forestilling af 31. januar 1785, hvori kollegiet fuldstændig tilsluttede sig Stibolts synspunkter. Forestillingen blev approberet den 4. februar, men derefter skete der intet.³⁴⁾ I 1795 blev det ovenikøbet besluttet at reducere fæstningens besætning. Krigen mod englænderne vendte imidlertid denne udvikling, og fæstningen gjorde god fyldest under denne krig, og først i 1855 blev den nedlagt.³⁵⁾

Virkningerne af 1774-flådeplanen

Regeringens hovedformål med den nye flådeplan havde som tidligere nævnt været en reduktion af marinens budget som følge af statens svage økonomiske situation. I de følgende år så regeringen sig fortsat nødsaget til at fastholde sin stramme sparepolitik overfor marinen, hvilket bl.a. kom til udtryk ved den ekstraordinære finanskommissions udsættelse af udbygningen af det norske søforsvar, og kommissionen udvidede snart sin indflydelse til andre områder, således at den efterhånden kontrollerede hele marinens økonomi.

I en skrivelse af 12. december 1776 fra kommissionen til admiralitets- og kommissariatskollegiet meddeltes, at marinens budget for næste år skulle indleveres til kommissionen.³⁶⁾ Efter kollegiets mening var følgerne af regeringen sparepolitik en alvorlig forringelse af hele marinens situation, hvilket man gjorde opmærksom på i en forestilling i begyndelsen af 1777, hvori man skrev, at flådeplanen kun kunne opretholdes, hvis man fik bevilget flere



Det Orlog Skib ved Wenden over Bagbord, som
sejler af Jern

Linieskib sejlen rumskiøds set foran for tværs mod bagbord. Stibolts samling. Orlogsmuseet, mus. nr. 275:61.

penge. Ved den kongelige resolution svarede blot, at kongen havde modtaget forestillingen, men nogen yderligere reaktion fandt ikke sted.³⁷⁾ Det følgende år gjorde kollegiet igen opmærksom på dette forhold, idet man oplyste, at marinen sank i dybere og dybere gæld. Årsagerne hertil var følgende: I år 1770 havde magasinerne været fyldte og tømmerbeholdningerne anseelige, men disse *naval stores* var blevet opbrugt ved udrustningerne de næste par år og på grund af bygningen af de 8 bombardérfartøjer til den anden algierske ekspedition, hvor en del af pengene til at dække disse udgifter var blevet taget fra nybygningskontoen, hvorimod resten af udgifterne ikke var blevet godtgjort marinen. Følgen heraf var, at marinen i 1777 havde en gæld på ca. 163.000 rigsdaler, der ville vokse år for år med det eksisterende budget, fordi materiefonden var blevet reduceret samtidig med, at udgifterne til nybyggeriet og vedligeholdelsen af flåden mod forventning var steget stærkt. Hertil kom, at stationeringen af orlogsskibe i Norge og Holsten medvirkede til at forøge marinens gæld, da disse udgifter ikke blev godtgjort marinen.

Regeringens svar forelå ved en kongelig resolution af 27. april 1778, hvor kollegiet endelig fik oplyst, at kongen ville komme marinen til hjælp, og beslutningen herom ville blive meddelt den ekstraordinære finanskommission. Hjælpen kom imidlertid først året efter.³⁸⁾

Reorganisering og en ny flådeplan

Den 10. december 1779 beordredes nedsat en ny stor flådekommission i hvis kommissorium det nævntes, at det var magtpåliggende for regeringen, at flåden bevarede sin styrke, fordi den udgjorde en vigtig del af statens forsvar. Kommissionen skulle derfor undersøge hele marinens økonomiske situation samt flådens øjeblikkelige tilstand, og på baggrund af denne undersøgelse udarbejde et forslag til en ny ordning af marinens forhold, således at der fremover var orden i økonomien. Kommissionens medlemmer var finansminister Schimmelmann, medlem af statsrådet, general Eickstedt, marinens chef, admiral Kaas, geheimeråd og første deputeret for finanskollegiet, grev Moltke, geheimekabinetssekretær Ove Høeg Guldberg samt kammerherre,

tidligere fabrikmester Krabbe.³⁹⁾ De mange regeringsmedlemmers deltagelse må tages som et udtryk for, at regeringen nu interesserede sig stærkt for marinens forhold, for på intet andet tidspunkt i slutningen af 1700-tallet var så mange personer fra regeringskredsen medlemmer af en flådekommission.

Der er næppe tvivl om, at nedsættelsen af kommissionen skyldtes marinens efterhånden uholdbare økonomiske situation, derimod kan man undre sig over, at kommissionen først blev nedsat i slutningen af 1779, eftersom kongen allerede den 27. april 1778 havde meddelt, at han ville komme marinen til hjælp. Men tidspunktet for kommissionens nedsættelse havde sikkert forbindelse med de forhandlinger, som regeringen på samme tid førte med den engelske gesandt i København om en alliance mellem Danmark-Norge og England. Baggrunden for disse forhandlinger var, at England fra 1779 – under Den amerikanske Frihedskrig – frygtede at blive militært underlegen over for Frankrig og Spanien. Da forhandlinger med Rusland om deltagelse i krigen på engelsk side havde vist sig forgæves, henvendte den engelske regering sig til Danmark-Norge og foreslog en alliance, hvorefter Danmark-Norge skulle stille mindst 12 linieskibe og 12 fregatter til rådighed for den engelske flåde, hvilket England ville subsidiere. Når den dansk-norske regering havde indladt sig i forhandlinger med England, skyldtes det et håb om, at man herved kunne få England til at give nogle handelspolitiske indrømmelser. Forhandlingerne om en flådeaftale gav dog intet resultat, fordi regeringen ikke turde tage et sådant skridt uden russisk billigelse.⁴⁰⁾ Skønt det er nærliggende at formode, at disse forhandlinger hang sammen med kommissionens nedsættelse, kan det imidlertid ikke dokumenteres. Men selvom allianceforhandlingerne med England måske ikke direkte var årsagen, så er det i hvert fald en rimelig antagelse, at baggrunden herfor var regeringens ønske om at sikre og styrke monarkiets handels- og søfartsinteresser under krigen mellem de vestlige stormagter, eftersom man havde brug for flåden til at beskytte disse interesser, hvilket igen betød, at marinens forhold måtte bringes i orden. Denne antagelse styrkes af, at forholdet til Sverige i slutningen af 1779 var bedre end tidligere, således at sikkerhedspolitiske hensyn ikke gjorde sig gældende.

Ser man på kommissionens opgave, da præciseredes ingen øko-

nomiske rammer eller bestemte styrkemål i kommissioriet. Der er imidlertid ingen tvivl om, at opgaven var at udarbejde et større budget og udvide flåden, hvilket fremgår af oplysninger fra tidligere fabrikmester Krabbe, som dog samtidig fremhævede, at der fortsat skulle udvises den største sparsommelighed, idet krav fra marinens side om meget store bevillinger ville virke afskrækkende på Schimmelmänn, hvorved man kunne risikere, at hele sagen blev afbrudt og henlagt.⁴¹⁾

I kommissionen mente man sig allerede i stand til at forelægge en ny flådeplan i 1780, hvilket imidlertid ikke lykkedes, fordi forskellige forhold forsinkede arbejdet. Bl.a. mistede marinen i år 1780 et linieskib og en fregat ved forlis og alene som følge heraf måtte planerne laves om, så først den 9. april 1781 kunne den endelige plan fremlægges.

Kommissionen forestillede sig 3 muligheder for at forstærke flåden:

1. At forøge flådens styrke med 3 linieskibe.
2. Både at udvide flådens styrke med 3 linieskibe og forøge flådens artilleristyrke ved at bygge større skibe, der kunne føre flere og sværere kanoner.
3. At fastholde de eksisterende styrkemål og kun forøge flådens artilleristyrke.

De to første muligheder ville naturligvis kræve betydelige udgifter, hvorimod den tredje mulighed kun ville medføre en begrænset udgiftsstigning, hvorfor denne blev foretrukket. I følge kommissionens eget udsagn skyldtes dette valg, at man ikke kunne skaffe mandskab nok til en større flåde, hvilket synes at være en rimelig forklaring, når man i den forbindelse tænker på, at 1774-flådekommissionen havde udtalt det samme. Det var dog næppe den eneste årsag, eftersom de økonomiske forhold, jf. Krabbes udtalelser, også spillede en stor, måske afgørende rolle. I overensstemmelse med den tredje mulighed skulle flådens fremtidige styrke være følgende:

1 linieskib på 90 kanoner	
2 linieskibe på 80 kanoner	2 fregatter på 42 kanoner
12 linieskibe på 74 kanoner	7 fregatter på 36 kanoner
12 linieskibe på 64 kanoner	5 fregatter på 24 kanoner
27 linieskibe ib.reg. 3 reserveskibe	14 fregatter

Efter 1774-planen skulle flåden bestå af:

1 linieskib på 90 kanoner	
1 linieskib på 80 kanoner	
10 linieskibe på 70 kanoner	
10 linieskibe på 60 kanoner	9 fregatter på 34 kanoner
5 linieskibe på 50 kanoner	5 fregatter på 24 kanoner
27 linieskibe ib.reg. 3 reserveskibe	14 fregatter

Efter den nye plan blev de 50 kanoners linieskibe afskaffet, og i stedet for 60 og 70 kanoners skibe skulle der nu bygges 64 og 74 kanoners linieskibe. Forøgelsen af fregatternes styrke lå især i, at der skulle bygges 2 svære fregatter på 42 kanoner armeret med 18 pundige kanoner, idet de hidtidige store fregatter på 36 og 34 kanoner kun førte 12 pundige kanoner. Antallet af snauer og andre mindre skibe skulle være det samme som efter 1774-flådeplanen, hvilket var 6 snauer på 12 kanoner, 4 bombardérfartøjer samt et ikke specificeret antal stykpramme, brandere, hospitalsskibe, lukkede både, muddermaskiner og andre mindre fartøjer.⁴²⁾

Flådens egentlige styrke var i 1781 kun på 24 linieskibe og 11 fregatter, hvilket skyldtes, at der indenfor det sidste år var forlist et linieskib og en fregat, ligesom et linieskib og en fregat var blevet solgt til Asiatisk Kompagni, hvorved der manglede 3 linieskibe og 4 fregatter i, at planens styrkemål var opfyldt, når man samtidig fraregnede dette og næste års afgang af fregatter. En sådan mangel var vanskelig at indhente, fordi marinen kun rådede over 2 beddinger til bygning af linieskibe og fregatter. Da planen skulle være gennemført ved udgangen af 1792, måtte der frem til 1785 bygges 2 linieskibe årligt og derefter et linieskib og en fregat. De manglende 4 fregatter måtte alle bygges på private værfter.⁴³⁾



Eskadre set for tværs mod styrbord. Forrest et lineskib og agten for dette fra venstre en galej, en fregat og om bagbord endnu en fregat. Stibolts samling. Orlogsmuseet, mus. nr. 285:61.

Marinens fremtidige betalingsreglement blev fastsat til 880.000 rigsdaler, hvilket var en stigning på ca. 127.000 rigsdaler, der næsten udelukkende kom materielfonden til gode, idet man havde erkendt, at denne var for lille. Endelig ønskede kommissionen bevilget en engangssum på 340.000 rigsdaler til bygning af de 4 fregatter på et privat værft, en ny bedding, en ny dok samt til diverse udgifter — bl.a. til flere kanoner. Til sidst gjorde man opmærksom på, at marinens gæld i 1779 havde været over 300.000 rigsdaler, i 1780 på 250.000 rigsdaler, hvorfor man nu ønskede at få anvist det resterende beløb, således at restgælden ikke skulle være en hindring for planens gennemførelse.

Den 16. april 1781 blev kommissionens forslag approberet af kongen, og i de følgende år blev der gjort en stor indsats for

at få planen opfyldt. De 4 fregatter blev i perioden 1782-84 bygget på agent Bodenhofs værft, og den nye bedding var færdig i 1784, men skønt byggeaktiviteten var stor på Holmen lykkedes det ikke at indhente manglen på linieskibe, fordi de mange udrustninger af krigsskibe til beskyttelse af handelen lagde beslag på arbejdskraften. Endelig blev der heller ikke råd til at bygge en ny dok.⁴⁴⁾

Sammenfatning

I 1774 blev flådens planlagte styrke formindsket fra 36 linieskibe til 24 linieskibe og 3 reserveskibe, fordi man måtte erkende, at der hverken var penge eller personel nok til at opreholde en så stor flåde. I de følgende år måtte regeringen føre en stram sparepolitik som følge af statens svage finansielle situation, der bl.a. var blevet svækket af de mange udrustninger af flåden. Den ekstraordinære finanskommission var det organ, som førte regeringens sparepolitik ud i livet. For marinen betød denne udvikling, at en planlagt styrkelse af det norske søforsvar, der var begrundet i stationeringen af svenske orlogsskibe i Göteborg, blev opgivet i 1775, men da regeringen alligevel ønskede det norske søforsvar forstærket blev løsningen, at der midlertidigt blev placeret nogle linieskibe og fregatter i Norge, således at den norske flådestyrke fortsat var den svenske Göteborgsgeskadre overlegen. Det forværrede sikkerhedspolitiske forhold til Sverige i 1770'erne bevirkede også, at der for alvor kom gang i planlægningen vedrørende Københavns søforsvar.

På initiativ fra de private værftsejere, som så deres erhverv truet af udenlandsk konkurrence, blev der i 1776 indført en defensionsskibsforordning, som marinens ledelse så positivt på, fordi man bl.a. herved mente at kunne skaffe erstatning for de mindre skibe, der ikke længere var råd til at bygge inden for rammerne af den nye flådeplans budget. Skønt der ikke er konstateret nogen direkte forbindelse mellem 1774-flådeplanen og defensionsskibsforordningen, kan denne forordning ligesom spørgsmålet om en forstærkning af det norske søforsvar afspejle et fortsat ønske fra regeringens side om en stærk dansk-norsk flåde, men at man blot som følge af statens svage finansielle situa-

tion var tvunget til at vælge mindre omkostningskrævende forbedringer af søforsvaret.

Omkring 1780 skete der en ændring i regeringens holdning over for marinen, idet man nu ønskede at forbedre marinens forhold, fordi der var hårdt brug for flåden til beskyttelse af monarkiets skibsfart. Der blev derfor nedsat en ny flådekommission, og resultatet blev udover en beslutning om en begrænset forbedring af hele marinens situation en ændret flådeplan, der blev godkendt i april 1781. I følge denne skulle flådens artilleristyrke forøges, idet man ligesom tidligere måtte erkende, at hverken statens knappe økonomiske ressourcer eller mulighederne for at skaffe tilstrækkeligt mandskab tillod andet.

Den følgende tids store arbejde med at få gennemført de vedtagne beslutninger bar præg af, at udgangspunktet for regeringen var hensynet til statens økonomiske interesser, idet man snart fik bygget de fregatter, der manglede i følge flådeplanen, hvorimod de manglende linieskibe ikke blev bygget på grund af arbejdet med at udruste skibe til beskyttelsen af handelen.⁴⁵⁾

V. Den svenske flådetrussel 1784-90

Den nye regering og marinens ledelse

Den 14. april 1784 skete der et betydningsfuldt regeringskifte, idet Ove Høegh Guldberg blev afsat som regeringsleder, fordi han havde forsøgt at regere uden om statsrådet og sammen med enkedronning Juliane Marie havde prøvet at udskyde tidspunktet for kronprins Frederiks deltagelse i statens styrelse. Magtskiftet medførte, at statsrådet igen blev centrum for ledelsen af monarkiet. De to mest fremtrædende statsrådsmedlemmer blev A.P. Bernstorff og J.O. Schack-Rathlou, og blandt de mindre betydningsfulde medlemmer var general Huth og F.C. Rosenkrantz, som efter regeringsskiftet blev udnævnt til overkrigssekretær for marinen. Regeringskredsen bestod yderligere af en række personer som Ernst Schimmelmann, chef for finanskollegiet, Kr.D.F. Reventlow, chef for Rentekammeret, kronprinsens lærer Johan v. Bülow, prins Carl af Hessen, prins Frederik Christian af Augustenborg og endelig kronprinsen, som dog endnu ikke på grund af sin unge alder indtog nogen fremtrædende stilling. Medvirkende hertil var også hans respekt for A.P. Bernstorff, som af alle blev betragtet som regeringens største personlighed, hvorfor han naturligt var dennes leder lige indtil sin død i 1797.

Det vigtigste indenrigspolitiske spørgsmål i 1780'erne var som bekendt kampen om landboreformerne, hvilket resulterede i en splittelse af regeringen ved de reformvenlige kræfters sejr, hvorved flere af regeringens konservative medlemmer tog deres afsked. Således forlod J.O. Schack-Rathlou og med ham F.C. Rosenkrantz regeringen i 1788. Derimod herskede der på det udenrigspolitiske område ingen uoverensstemmelser i regeringen.¹⁾

Den indenrigspolitiske strid fik også følger for forholdene inden for marinens ledelse. I 1774 blev fabrikmester Henrik Gerner præsident for Det kongelige Landhusholdningsselskab, som Schack-Rathlou og Rosenkrantz også var medlemmer af, og da Gerner i dette forum forfægtede en række moderne ideer om bondestandens ophjælpning, kom han i et stærkt modsætningsforhold til Rosenkrantz, der som storgodsejer var konservativt indstillet. Efter Rosenkrantz' udnævnelse til overkrigssekretær for marinen udsatte han Gerner for forfølgelse, enten direkte eller gennem sit villige redskab, underfabrikmester E.V. Stibolt, som havde konkurreret med Gerner om fabrikmesterembedet. Mange søofficerer og flere regeringsmedlemmer ønskede Gerner som Holmens chef på grund af hans ubestridte dygtighed, men hertil kom også, at Holmens chef i 1780'erne var den højadelige kontreadmiral F.C. Kaas, som tilhørte kredsen omkring Schack-Rathlou. Noget sådant var imidlertid ikke muligt så længe Rosenkrantz var chef, for han ville i så fald gå af, hvorved man kunne risikere en sprængning af regeringen. Da Gerner som 45-årig døde i 1787 — som følge af en alt for stor arbejdsbyrde og måske også på grund af den forfølgelse han var blevet udsat for — blev Rosenkrantz endnu mere upopulær i marinen end tidligere. Et brev fra april 1787 fra prins Frederik Christian af Augustenborg til kronprinsen giver et indtryk af modsætningsforholdet mellem de to mænd. Det fremgår endvidere heraf, at Rosenkrantz' styre var præget af planløshed, hvilket især skabte utilfredshed blandt de yngre søofficerer. Som en løsning på disse problemer anbefalede prinsen, at admiral F.C. Fontenay, som var en loyal embedsmand og kronprinsen hengiven, blev gjort til 1. militærdeputeret i admiralitets- og kommissariatskollegiet, der igen i 1784 var blevet samlet. Nogen politisk tendens er vanskelig at spore i prinsens brev, der snarere udtrykte en ængstelse for, at forholdene inden for marinen kunne bringe statens sikkerhed i fare.²⁾ Efter Rosenkrantz' afsked i 1788 blev prinsens råd fulgt, idet F.C. Fontenay blev 1. militærdeputeret for kollegiet og dermed chef for marinen.³⁾



Overkrigssekretær for marinen Frederik Christian Rosenkrantz, 1724–1802.
Maleri af Jens Juel 1769. Det Nationalhistoriske Museum på Frederiksborg,
mus. nr. A 2588.



Fabrikmester, kommandørkaptajn Henrik Gerner, 1741-87. Maleri af Jens Juel 1785. Statens museum for Kunst, mus. nr. 443.

Nye sparebestræbelser

De hyppige flådeudrustninger i begyndelsen af 1780'erne gav naturligvis anledning til store ekstraordinære udgifter, der ofte blev anvist uden egentlig bevilling, hvilket medførte, at regeringen flere gange forsøgte at tilvejebringe en bedre kontrol med marinens udgifter — bl.a. blev en kommission nedsat for at tilvejebringe større orden hermed, men noget resultat af disse bestræbelser opnåedes ikke. Man gav dog ikke op fra regeringens side, og efter regeringsskiftet blev der påny i december 1784 nedsat en kommission, der fik til opgave at klarlægge forholdet til finansvæsenet. En af denne kommissions medlemmer var tidligere fabrikmester Krabbe, der som led i kommissionens arbejde i februar 1785 udfærdigede en betænkning, hvori han skrev, at 1781-planen stadig kunne gennemføres, selvom den var blevet forsinket

af de mange udrustninger. Denne opfattelse gik igen i kommissionens forestilling af 26. maj 1785, hvor det blev anbefalet at videreføre planen, dog skulle nybyggeriet fremover af besparelsseshensyn ske i et langsommere tempo, hvorved planen først skulle være opfyldt omkring år 1800 og ikke som oprindeligt vedtaget i år 1793. Den erhvervede besparelse blev imidlertid i nogen grad opvejet af en særbevilling på 50.000 rigsdaler til vedligeholdelse af Holmens bygninger, og da der stadig skulle anvendes penge til dækning af de tidligere års udrustninger, blev det endelige resultat, at der reelt ikke opnåedes nogen besparelse.⁴⁾ Men på trods af det magre resultat af disse sparebestræbelser viste de dog, at regeringen af hensyn til statens økonomi virkelig forsøgte at begrænse udgifterne til marinen. Når dette pointeres, skyldes det, at man skiftede holdning et par måneder senere, fordi man nu som følge af efterretninger om svensk flådeoprustning var blevet bekymret for den sikkerhedspolitiske situation.

Den hemmelige flådekommission

Allerede i 1784 var den dansk-norske regering blevet klar over, at der skete en udbygning af den svenske flåde, og i sin betænkning fra februar 1785 omtalte Krabbe ligeledes rygter herom, som han dog ikke troede på. Muligvis var denne vurdering medvirkende til, at regeringen fandt det forsvarligt at udskyde tidspunktet for gennemførelsen af 1781-flådeplanen.⁵⁾

Men da regeringen alligevel ønskede at være på den sikre side, fik kommandørkaptajn Løveørn ordre til i juli 1785 at foretage en rejse til Sverige for at skaffe sikre efterretninger om den svenske flåde, og han skulle særlig undersøge, om en del af den svenske skærgårdsflåde var blevet stationeret i Landskrona.

I oktober måned samme år vendte Løvenørn tilbage til København med foruroligende oplysninger, der gik ud på, at der ganske vist ikke var nogen svenske skærgårdsfartøjer i Landskrona, derimod talte rygterne om udbygningen af den svenske linieskibsflåde sandt.⁶⁾

På baggrund af disse informationer gav regeringen et par dage efter en række højtstående søofficerer — kontreadmiral A.N. Fontenay, Holmens chef F.C. Kaas, fabrikmester Henrik Gerner

og søtøjmester Bille — ordre til at undersøge Løvenørns efterretninger og derefter udarbejde en ny flådeplan, således at den dansk-norske flåde stadig kunne hævde sig over for den svenske flåde. Da deres arbejde skulle ske så hemmeligt som muligt, fik de ikke tilstillet noget egentligt kommissorium. Regeringen ønskede en betænkning affattet så hurtigt som muligt tillige med en udtalelse fra Rosenkrantz om sagen.⁷⁾

I hvor høj grad var nu regeringens reaktion berettiget? Var Danmark-Norge virkelig ved at miste sin flådeoverlegenhed? Eller var reaktionen overilet, ja måske panikagtig? Ved en vurdering af disse spørgsmål vil det være naturligt at se nærmere på udviklingen inden for den svenske flåde.

Den svenske flådeoprustning

Den svenske konge Gustav III havde lige siden han blev regent i 1771 forsøgt at styrke det svenske forsvar, for at det i tilfælde af krig kunne klare sig over for både Rusland og Danmark-Norge. I 1773 blev Sveriges forsvarspolitiske situation styrket ved indgåelsen af en alliance med Frankrig, hvorefter der årligt skulle ydes subsidier til det svenske forsvar. Særlig marinen fik stillet store summer til rådighed med henblik på en forøgelse af flåden, men forskellige vanskeligheder — bl.a. uenighed om, hvilken type linieskib, der skulle udgøre størstedelen af flåden — medførte, at der frem til 1780 ikke skete nogen udbygning af flåden, ja den talte oven i købet ikke det vedtagne antal linieskibe, hvilket i 1770 var blevet fastsat til 21 tjenstduelige skibe.

I 1780 tog begivenhederne imidlertid fart, idet kongen i april måned nedsatte en kommission, der både skulle undersøge, hvilken linieskibstype flåden burde anvende samt foreslå hvilke skibstyper flåden i fremtiden skulle bestå af. Kongens initiativ var foranlediget af en betænkning, som den svenske flådes skibskonstuktør Frederik Henrik af Chapman havde forelagt Gustav III. Heri redegjorde han for de strategiske forudsætninger, der var grundlaget for konstruktionen af hans nye 60 kanoners linieskib.⁸⁾ Ved en krig med Danmark-Norge burde man søge at indespærre den dansk-norske flåde i Københavns inderhavn, inden den kunne blive udrustet ude på reden. Da farvandsdybden var ganske lav

i dette område måtte de svenske lineskibe have en ringe dybgående. Demæst var det nye lineskib konstrueret således, at det førte sine underste kanoner meget højt over vandet, hvorved det i visse situationer — f.eks. i mærsesejlskuling — var både de dansk-norske og de russiske 70 kanoners lineskibe overlegent, idet disse skibe da ikke kunne bruge deres underste batteri.

Under arbejdet i kommissionen forelagde admiral Trolle et forslag til en ny flådeplan, hvis grundlag var Chapmans nye lineskibstype. Planens forsvarpolitiske forudsætninger var en krig med Rusland og/eller Danmark-Norge, hvilket betød, at flåden skulle afpasses efter de geografiske forhold i Østersøen samt nabostaternes styrke, ligesom hensigten med Sveriges krigsoperationer mod disse stater spillede en rolle, for i tilfælde af en krig burde Sverige være i stand til at tage offensiven, og dertil krævedes en stærk flåde. Flåden burde derfor bestå af 21 stk. 60 kanoners lineskibe og 15 svære og 6 lette fregatter, hvorved den ville være den russiske Østersøflåde på 23 lineskibe og den dansk-norske flåde på 27 lineskibe overlegen. Flådeplanen skulle være gennemført efter 7 års forløb, og der skulle i denne periode bygges 15 lineskibe, 12 svære og 4 lette fregatter for at opfylde styrkemålene.

Admiral Trolles forslag, der byggede på de samme ræsonnementer som Chapmans, blev godkendt af den svenske konge den 6. juni 1780, og i perioden 1782-85 blev der i hastig rækkefølge søsat 10 lineskibe og 10 fregatter. De nybyggede lineskibe blev kraftigere armeret end oprindelig planlagt, idet de blev bestykket med en ny type lette kanoner således, at de i stedet for 24 pundige på underste batteridæk og 18 pundige på øverste batteridæk blev forsynet med 36 pundige lette kanoner på underste batteri og 24 pundige lette kanoner på øverste batteri. Herved øgedes de nye svenske lineskibes overlegenhed overfor hovedparten af de dansk-norske og russiske lineskibe.⁹⁾

Den sikkerhedspolitiske situation 1783/84

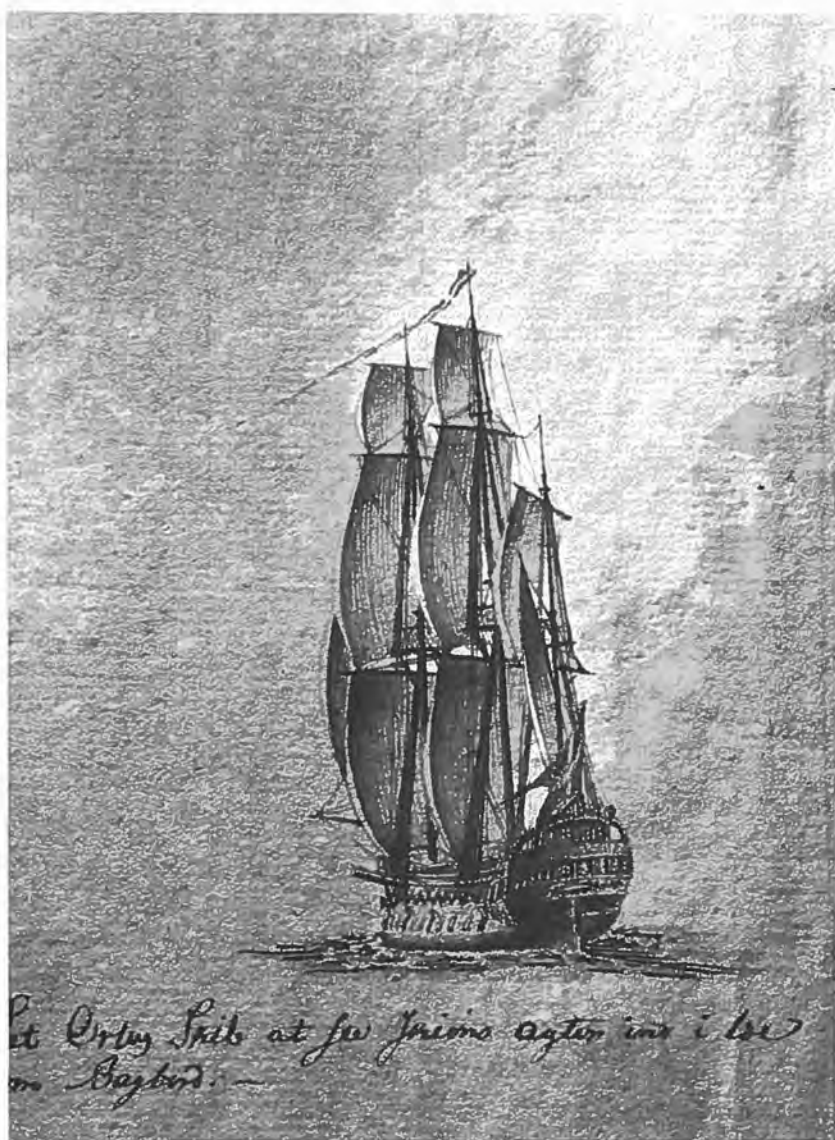
Den bekymring, som den svenske flådeoprustning i sig selv måtte vække i dansk-norske regeringskredse, blev yderligere forstærket ved, at forholdet mellem de to stater var blevet forværret siden

samarbejdet under det væbnede neutralitetsforbund.

I 1783 mente Gustav III, at tiden var inde til et angreb på Danmark-Norge, der skulle overrumples i overensstemmelse med de retningslinier, som tidligere var blevet fremsat af Chapman og Trolle. København skulle således blokeres for at forhindre den dansk-norske flåde i at blive udrustet, og samtidig skulle den svenske skærgårdsflåde overføre en hærstyrke til Sjælland. Formålet med dette overraskelsesangreb på København var naturligvis en erobring af Norge.

Men planen blev udskudt til foråret 1784. Gustav III foretog i stedet en rejse til Italien, og det blev overladt til de ledende mænd i regeringen at træffe forberedelser til en gennemførelse af angrebet, der imidlertid blev endelig opgivet i marts 1784, fordi de udenrigspolitiske forudsætninger for angrebet ikke længere var tilstede, idet Rusland ikke som forventet kom i krig med Tyrkiet og derfor var i stand til at gribe ind i konflikten.¹⁰⁾

Omkring årsskiftet 1783/84 fik den dansk-norske regering under Guldbergs ledelse underretning om Gustav III's plan og de svenske rustninger, som man ikke desto mindre vægrede sig ved at tro på, og først i begyndelsen af april måned gav man ordre til at indkalde mandskab til flåden. I mellemtiden blev den guldbergske regering styrtet. Den ny regering fortsatte dog den planlagte udrustning af flåden, således at man var i stand til at sikre København mod et pludseligt svensk flådeangreb. I foråret 1785 fik regeringen atter underretning om, at man fra svensk side påtænkte at angribe monarkiet, og den dansk-norske regering måtte igen regne med muligheden for en krig med Sverige. I et brev af 24. maj 1785 til kronprinsen redegjorde Rosenkrantz for, hvorledes flåden burde anvendes i så tilfælde. Det interessante ved dette brev er, at han tænkte i offensive baner, idet han mente, at en landgang i Skåne ville være let, hvis den svenske flåde kunne holdes borte fra Sundet, hvilket efter hans mening afgjort skulle være muligt. Hvorvidt resten af regeringen var af samme mening som Rosenkrantz har det ikke været muligt at opklare, men det er næppe sandsynligt, at man var enig, for en sådan operation ville medføre en omfattende krig med Sverige, hvilket ville være ganske ødelæggende for statens økonomi. Det var nok snarere opfattelsen, at man skulle begrænse sin militære



Linieskib set agten for tværs mod bagbord. Stibolts samling. Orlogsmuseet, mus. nr. 274:61.

indsats og håbe på, at Rusland hurtigt ville tvinge Sverige til at indstille eventuelle krigsoperationer.¹¹⁾

Skønt der ikke udbrød krig mellem de skandinaviske stater denne gang, og forholdet til Sverige blev lidt mere afslappet, følte den dansk-norske regering formodentlig, at den stadig måtte være på vagt og nøje følge udviklingen i nabostaten. Denne situation var sikkert baggrunden for Løvenørns rejse til Sverige i juli 1785, ligesom det sandsynligvis også spillede en rolle, at de indkomne oplysninger hidtil var kommet fra diplomater og andre ikke militært uddannede personer, som næppe kunne vurdere den svenske flådes forhold så godt som en søofficer.

Henrik Gerners flådeplan

Efter at den nye flådekommission var nedsat, enedes man om at mødes en til to gange om ugen, og fabrikmester Gerner påtog sig at udarbejde en plan for, hvorledes man kunne bringe den dansk-norske flåde op på højde med den svenske. Allerede den 11. januar 1786 forelagde Gerner en betænkning, hvori regeringens mål indledningsvis var formuleret. Der skulle udarbejdes en plan, der nøje redegjorde for, hvordan flåden så hurtigt som muligt og uden skelen til omkostningerne igen kunne blive den svenske flåde overlegen eller i det mindste jævnbyrdig, hvilket nødvendigvis ikke betød, at regeringen var indstillet på at betale de fornødne omkostninger, men måske var man blot interesseret i at få oplysninger om, hvad man maximalt kunne gøre. Fra da af kunne man altid afgøre, hvad der så skulle ske.

Næste punkt i Gerners betænkning var en redegørelse for de krav, man i almindelighed måtte stille til flåden. Den måtte være i stand til at optræde samlet for at kunne tilkæmpe sig herredømmet i Østersøen, og til denne kamp krævedes linieskibe på mindst 60-64 kanoner, idet erfaringerne fra de sidste 50 års søkrige viste, at 50 kanoners linieskibe var for svage til at kæmpe i linien. Flåden havde endvidere behov for mindre skibe — fregatter og snauer — til rekognosceringstjeneste, handelsbeskyttelse samt forstyrrelse af fjendens handel. For at løse disse opgaver måtte flådens kampstyrke være mindst lige så stor som fjendens, idet Gerner forudsatte, at mandskabet på begge sider var af samme

standard, så derfor måtte en sammenligning mellem den svenske og dansk-norske orlogsflåde teoretisk ske på grundlag af skibenes antal, kanonernes antal og kalibre samt vindstyrken under kampen.

Gerner sammenlignede herefter de forskellige dansk-norske lineskibstyper med de nye svenske 60 kanoners skibe armeret med 36 og 24 pundige lette kanoner. De dansk-norske lineskibe var armeret på følgende måde:

90 og 80 kanonskibe	36 pd., 18 pd. og 12 pd. kanoner
74 kanonskibe	24 pd., 18 pd. og 8 pd. kanoner
64 kanonskibe	24 pd., 12 pd. og 8 pd. kanoner
50 kanonskibe	18 pd., 12 pd. og 6 pd. kanoner

henholdsvis på underste, mellemste og øverste dæk. Sammenligningen skete ved at beregne skibsartilleriets kuglevægt pr. bredside — f.eks. var de største skibe bestykket med 28 stk. 36 pundige kanoner, hvilket som bredsidevægt gav $36 \times 28 = 1008$ pund, men da kun den ene side af skibets kanoner skød pr. bredside, var kuglevægten 504 pund. På basis af denne beregningsmåde fandt Gerner frem til, at de dansk-norske 90 og 80 kanonskibe havde noget mere artilleristyrke end de nye svenske lineskibe, hvorimod de dansk-norske 74 og 64 kanonskibe havde mindre artilleristyrke. Da Gerner vidste, at den svenske flådeplan skulle være afsluttet i 1789, og den svenske flåde på dette tidspunkt skulle tælle 21 lineskibe, sammenlignede han derefter disse skibe med 21 af den dansk-norske flådes stærkeste lineskibe, og kom til det resultat, at den dansk-norske flåde ville være den svenske underlegen med ca. $1/7$ artilleristyrke. Fabrikmesteren foreslog derfor, at den gældende byggeturnus ændredes, således at der fremover ikke længere blev bygget 64 kanonskibe, men 74 kanonskibe armeret med 36 og 24 pundige kanoner på batteridækkene, ligesom alle de eksisterende 70 og 74 kanonskibe ligeledes skulle have denne armering. Hvis der efter disse retningslinier byggedes 11 nye 74 kanonskibe, og de nuværende skibe af denne klasse omarmeredes, ville den dansk-norske flåde i 1792 være den svenske flåde overlegen med netop $1/7$ artilleristyrke.

Med hensyn til fregatter var udviklingen inden for den svenske flåde også foruroligende, idet man som omtalt planlagde at bygge

15 svære 40 kanoners fregatter armeret med lette 24 pundige kanoner på batteridækket og 12 pundige på skanse og bak, hvoraf allerede 10 stk. var bygget. Den dansk-norske fregatstyrke var i følge flådeplanen af 16. april 1781 bestemt til

2 på 42 kanoner førende 18 pundige kanon
7 på 36 kanoner førende 12 pundige kanon
5 på 24 kanoner førende 8 pundige kanon

De dansk-norske fregatter var således de nye svenske fregatter langt underlegne, de svenske fregatter var endog stærkere end et dansk-norsk 50 kanonskib, og da de nævnte dansk-norske skibe blev brugt som krydsere og følgelig kunne risikere at møde de svenske fregatter i enkeltskibskampe, var det efter Gerner's mening nødvendigt også fra dansk-norsk side at bygge sådanne svære fregatter, i alt 12.

Denne gigantiske udbygning af den dansk-norske flåde i løbet af kort tid ville kræve, at der byggedes mere end 2 lineskibe årligt på Holmen, hvilket igen ville medføre, at fregatterne måtte bygges på private værfter. Gerner anslog omkostningerne til minimum 7.5 mill. rigsdaler mere end, hvad der normalt bevilgedes til marinen i perioden 1786-92.¹²⁾

Det kan undre, at Gerner kun inddrog materiellet i sin sammenligning af de to skandinaviske flåder, for et søslag afgøres jo langt fra af godt materiel alene, hvilket de mange søslag mellem franske og engelske flåder i slutningen af 1700-tallet klart viste, idet det engelske personels høje standard i forhold til det franske som oftest var afgørende for kampens udfald. Men måske mente Gerner ikke, at der var nogen kvalitetsforskel mellem det dansk-norske og det svenske personel, eller også anså han det for umuligt at vurdere dette på teoretisk plan, hvilket sikkert var årsagen. Man kan også indvende, at andre faktorer burde indgå i en vurdering af styrkeforholdet mellem to flåder, f.eks. forsyningssituationen og skibenes sejlegenskaber. Imidlertid er disse faktorer næsten lige så usikre faktorer som personellet. Selve den gernerske beregningsmåde forekommer desuden en anelse for snæver, idet han kun så på de to flåders samlede kuglevægt og herved overså, at de forskellige kalibre ikke havde samme virkning i målet. F.eks.

havde 4 stk. 24 pundige kanoner en større ildvirkning på et linesskib end 8 stk. 12 pundige, skønt kuglevægten var den samme, ligesom skudafstanden også spillede en rolle. Et forhold som artilleriets kvalitet og konstruktion blev heller ikke inddraget i overvejelserne, hvilket netop med hensyn til det svenske artilleri skulle vise sig at have stor betydning, idet de nye lette svenske skytstyper under krigen med Rusland 1788-90 viste sig for vanskelige at betjene for mandskabet. Men uanset hvor mange indvendinger man kan finde, må man konstatere, at den gernerske beregningsmåde ikke skyldtes snævertsyn – den var formodentlig den almindelige beregningsmåde i samtiden – for denne metode blev også benyttet af den svenske marineledelse, da man udarbejdede den svenske flådeplan i 1780.¹³⁾

Planerne justeres i takt med udviklingen i Sverige

Henrik Gerners flådeplan blev forelagt de andre officerer i kommissionen og godkendt, hvorefter den blev videregivet til Rosenkrantz, men nogen umiddelbar reaktion fra regeringens side forekom ikke. Kommissionen fortsatte derfor sine ugentlige møder, og arbejdet koncentreredes om praktiske problemer, som udarbejdelse af tegninger til nye skytstyper i lighed med de nye svenske. Samtidig hermed modtog man til stadighed fra Rosenkrantz oplysninger om den svenske flåde, der dels stammede fra den dansk-norske gesandt i Stockholm, dels fra dansk-norske søofficerer, som var sendt til Sverige. En sådan efterretningsrapport fra en søofficer forelå i september 1786.¹⁴⁾ Rapportens oplysninger gav anledning til nye overvejelser i marinens ledelse, i hvert fald for viceadmiral F.C. Fontenays vedkommende, hvilket fremgår af et brev fra admiralen til kronprinsen, hvori han kommenterede Gerners flådeplan samt de nye efterretninger fra Sverige. Han bifaldt planen, men han forudså, at det ville volde vanskeligheder at få bevilget de nødvendige penge. Han gjorde dog opmærksom på, at en stor del af pengene måtte bruges til at erstatte mangler i beholdningerne med, da flåden ellers ikke ville være kampklar. Fontenay mente dernæst, at den svenske flåde næppe ville opnå sin planlagte styrke i 1789, eftersom der ikke var observeret nogle skibe under bygning. Alligevel ville den

svenske flåde med sin nuværende styrke være den dansk-norske noget overlegen, især hvis de svære svenske fregatter blev anvendt i slaglinien, hvad de var stærke nok til, fordi de var stærkere end dansk-norske 74 kanonskibe, når disse under visse vindforhold måtte lukke underste batteris kanonporte. Fontenay foreslog ligesom Gerner, at man for fremtiden kun byggede 74 kanonskibe armeret med 36 og 24 pundige kanoner, hvorimod de eksisterende 70 og 74 kanonskibe kun skulle bestykses med 36 pundige, da han ikke mente, at de var stærkt nok bygget til også at bære 24 pundige. Endelig tilrådede han bygningen af 4 store fregatter som de svenske, hvorved den dansk-norske flåde ville opnå paritet med den svenske flåde i 1789. Denne udbygning af flåden kunne ske uden alt for store udgifter, som han dog ikke præciserede. Som afslutning på sit brev fremhævede han, at så længe flåden ikke var den svenske jævnbyrdig og derfor ikke var i stand til at beherske Østersøen, hvorved man ellers sikrede København, måtte man fremskynde bygningen af defensionsværker til beskyttelse af hovedstaden.¹⁵⁾

I marts 1787 fik regeringen bekræftet de modtagne oplysninger om den svenske flåde, hvilket belyses af et notat forfattet af Bernstorff til statsrådet, hvoraf det fremgår, at den svenske regering havde indset, at der ikke var tilstrækkelige pengemidler til at fortsætte skibsbyggeriet, hvorfor man havde vedtaget en plan, hvorefter perioden i hvilken flåden skulle udbygges forlængedes, idet tidspunktet for planens fuldendelse blev sat til 1797.¹⁶⁾ Bernstorffs notat oplyser intet om, hvilken beslutning den dansk-norske regering traf i anledning af disse oplysninger, imidlertid forelå regeringens beslutning ved en kongelig resolution den 23. november 1787. Det fremgår heraf, at der var blevet støbt nye lette kanoner i Norge efter kommissionens tegninger, og de nye kanoner var fundet tilfredsstillende, hvorefter indførelsen af dette skyts var blevet approberet. Ræsonnementet bag denne beslutning har sikkert været, at flåden nu stort set kun skulle armeres med det nye lette artilleri for at være den svenske flåde jævnbyrdig.¹⁷⁾

Den 22. december 1787 gav Rosenkrantz ordre på, at kommissionen snarest skulle afgive sin endelige betænkning, hvilket skete den 2. februar 1788. Nogen egentlig besvarelse af den konge-

lige ordre fra 1785 havde man ikke fået udarbejdet, bl.a. fordi A.N. Fontenay og Henrik Gerner i mellemtiden var afgået ved døden, og da en mængde af de udarbejdede beregninger og planer kun forelå i koncept fra Gerners side, havde de to sidste medlemmer af kommissionen ikke kunnet nå at fuldføre opgaven på tilfredsstillende måde.¹⁸⁾ Imidlertid havde arbejdet, som den kongelige resolution af 23. november 1787 viser, ikke været forgæves. Man var dog ikke inden for marinens ledelse enige om, hvorvidt det var hensigtsmæssigt at indføre alle de nye lette skytstyper på flådens skibe, f.eks. anbefalede konstruktionskommissionen i lighed med viceadmiral F.C. Fontenay kun indførelsen af 36 pundige kanoner på de eksisterende 70 og 74 kanon-skibe, ligesom de mindre linieskibe burde bibeholde deres armering, da de ikke kunne bære en forøget vægt. Ligeledes frarådede man tanken om at bestykke fregatterne med nye lette 18 pundige kanoner, indtil denne skytstype var blevet bedre afprøvet.¹⁹⁾

Nye efterretningsrapporter

Samtidig med at diskussionen om de nye skytstyper foregik, var kommandørkaptajn Løvenørn endnu engang på efterretningsrejse. I slutningen af september 1787 havde han af regeringen fået ordre til at rejse til Petersborg og derfra videre gennem Sverige. Så vidt det kan ses af Løvenørns senere rapport, var der ikke angivet noget specielt formål med rejsen, men regeringen ønskede formodentlig at få en ny situationsrapport samt at få bekræftiget de tidligere oplysninger om ændringen i den svenske flådeplan.²⁰⁾ Hvorfor Løvenørn også skulle rejse til Rusland vides ikke. En mulig forklaring er denne: I 1786 og indtil sommeren 1787 havde Sverige forsøgt at drage Danmark-Norge bort fra Rusland, idet den svenske regering havde udtalt ønske om et forsvarsforbund mellem de to stater, hvilket måske betød, at Gustav III agtede at angribe Rusland i stedet for Danmark-Norge, og da den dansk-norske regering var traktatligt forpligtet til at hjælpe Rusland i en krigssituation, var et indgående kendskab til alliancepartnerens militære styrke til søs naturligvis af stor betydning.²¹⁾

Løvenørns undersøgelse af den svenske flåde bekræftigede de

tidligere modtagne informationer, og han mente, at årsagen til ændringen i den svenske flådeplan skyldtes de franske subsidiers ophør. Endvidere kunne han berette, at der arbejdedes på at sætte Landskrona by og havn i forsvarsstand, og inden dette arbejde var fuldført, troede han ikke, at enheder fra den svenske skærgårdsflåde ville blive stationeret her. Endelig oplyste han, at det nye lette svenske artilleri havde vist sig delvis ubrugeligt, hvilket havde medført, at de 3 nyeste svenske 60 kanonskibe var blevet armeret på sædvanlig måde med 24 og 18 pundige kanoner.

I februar 1788 afleverede Løvenørn sin rejserapport til A.P. Bernstorff. Begge Løvenørns rejser var sket i den dybeste hemmelighed, idet han hver gang havde fået sine ordre af Bernstorff og Rosenkrantz, ligesom han forinden hver afrejse talte med kronprinsen, som yderligere gav ham en nærmere forklaring. Efter hjemkomsten fra hver rejse aflagde han kun rapport til disse personer. Det er således bemærkelsesværdigt, at kollegiet ikke blev inddraget i Løvenørns virksomhed. Kollegiet fik dog på et senere tidspunkt kendskab til Løvenørns rejserapporter og irettesatte ham i den anledning for ikke også at have aflagt rapport til kollegiet. Han undskyldte sig imidlertid med, at han kun havde modtaget sine ordre fra Bernstorff, Rosenkrantz og kronprinsen og ikke af kollegiet.²²⁾

Det endelige resultat af planlægningen

Løvenørns oplysninger fik betydning for spørgsmålet om indførelsen af de nye skytstyper i marinen i foråret 1788. En række betænkninger fra nogle medlemmer af kollegiet viser, at der herskede stor uenighed om, hvorvidt de eksisterende 70 og 74 kanonskibe straks skulle armeres med de ny lette 36 pundige kanoner, eller om man skulle vente med at tage endelig beslutning til, der var foretaget grundige prøveskydninger til søs. Ligeledes var man uenige om, der skulle bygges nye større 74 kanonskibe og store fregatter bestykket med de nye skytstyper, førend dette skyts var yderligere afprøvet.

Rosenkrantz mente, at man straks skulle gå i gang uden hensyn til de forøgede udgifter derved, derimod anså kontreadmiral

Moltke det for mest tilrådeligt at vente med en endelig stillingtagen, indtil det nye artilleri var afprøvet, ligesom bygningen af nye 74 kanonskibe og svære fregatter burde udsættes, især fordi de ville blive meget dyre at anskaffe, eftersom de måtte konstrueres med meget større dimensioner end de hidtidige 74 kanonskibe som følge af den forøgede artillerivægt. I modsætning til Rosenkrantz betonedes Moltke stærkt, at der burde tages hensyn til de økonomiske muligheder for at gennemføre planerne, og han henviste til, at finanskollegiet flere gange havde gjort opmærksom på, at det ikke var i stand til at skaffe flere penge til marinen. Et tredje medlem af admiralitets- og kommissariatskollegiet, kammerherre Bertouch, tilsluttede sig Moltkes synspunkter.²³⁾

På baggrund af kollegiets overvejelser besluttede regeringen, at der skulle foretages artilleriprøver med de nye lette 36 pundige kanoner, og da disse viste sig velegnede, blev det ved kongelig resolution den 31. december 1789 bestemt, at 6 stk. 74 kanonskibe efterhånden, et skib årligt, skulle armeres med det nye skyts. Der blev imidlertid udtrykkeligt gjort opmærksom på, at de nye kanoner kun måtte indføres i flåden, hvis det skete uden ekstra udgifter.²⁴⁾ Hensynet til statens begrænsede økonomiske ressourcer kom her klart for dagen, hvilket sikkert også var en væsentlig årsag til, at der ikke blev bygget nye 74 kanonskibe. Det spillede desuden en rolle, at de nye lette 24 pundige kanoner, der i givet fald skulle have været placeret på øverste batteridæk, ikke blev anset for bedre end de hidtil benyttede 18 pundige. Af samme grund blev et par svære fregatter, der blev sat på stabelen i 1789, kun armeret med 18 pundige kanoner.²⁵⁾ Resultatet af flådeplanlægningen siden 1785 var således kun, at nogle af flådens skibe fik en stærkere armering, og når regeringen kunne tillade sig denne begrænsede styrkelse af flåden, skyldtes det uden tvivl Sveriges angreb på Rusland i foråret 1788, hvorved Danmark-Norge undgik en flådekonfrontation med Sverige. Krigssituationen betød, at der ikke var råd til selv den mindste forøgelse af flåden, fordi alle pengemidler nu blev anvendt på beredskabsforanstaltninger.

I den dansk-norske regering trak man sikkert vejret lettet over, at flåden slap for at skulle kæmpe en på papiret usikker kamp om søherredømmet i Østersøen. Men sæt nu Sverige havde

angrebet Danmark-Norge i 1788 i stedet for Rusland? Det kan synes som et af de hypotetiske spørgsmål, der normalt ikke kommer noget frugtbart ud af at besvare, alligevel er det for fristende ikke at prøve at besvare det, fordi hele den omtalte planlægning tog sigte på en sådan situation.

En sammenligning mellem flådernes artilleristyrke viser, at den svenske flåde var den dansk-norske en anelse overlegen, dette betød nødvendigvis ikke, at den dansk-norske flåde ville have været den svenske underlegen, for i modsætning til datidens planlæggere er man i dag i stand til også at inddrage personellets standard i vurderingen. Den svenske orlogsflådes svaghed i krigen med Rusland var den højere kommandoføring, hvilket viste sig i en række søslag, hvor den svenske flåde var den russiske flåde noget overlegen i artilleristyrke, men ikke formåede at udnytte denne fordel. Årsagen var især, at kongens broder, hertug Karl, ikke var velegnet som chef for orlogsflåden. Dernæst bragte det nye lette svenske artilleri slet ikke de artilleristiske fordele, som man havde forventet.²⁶⁾ Denne kendsgerning og det forhold, at man i den dansk-norske flåde ikke på dette tidspunkt risikerede, at inhabile fyrstelige personer overtog ledelsen af flåden i kamp, betyder, at den dansk-norske flåde trods mindre artilleristyrke formodentlig ville have været den svenske flåde jævnbyrdig og dermed haft gode muligheder for at sikre søherredømmet i vore farvande.²⁷⁾

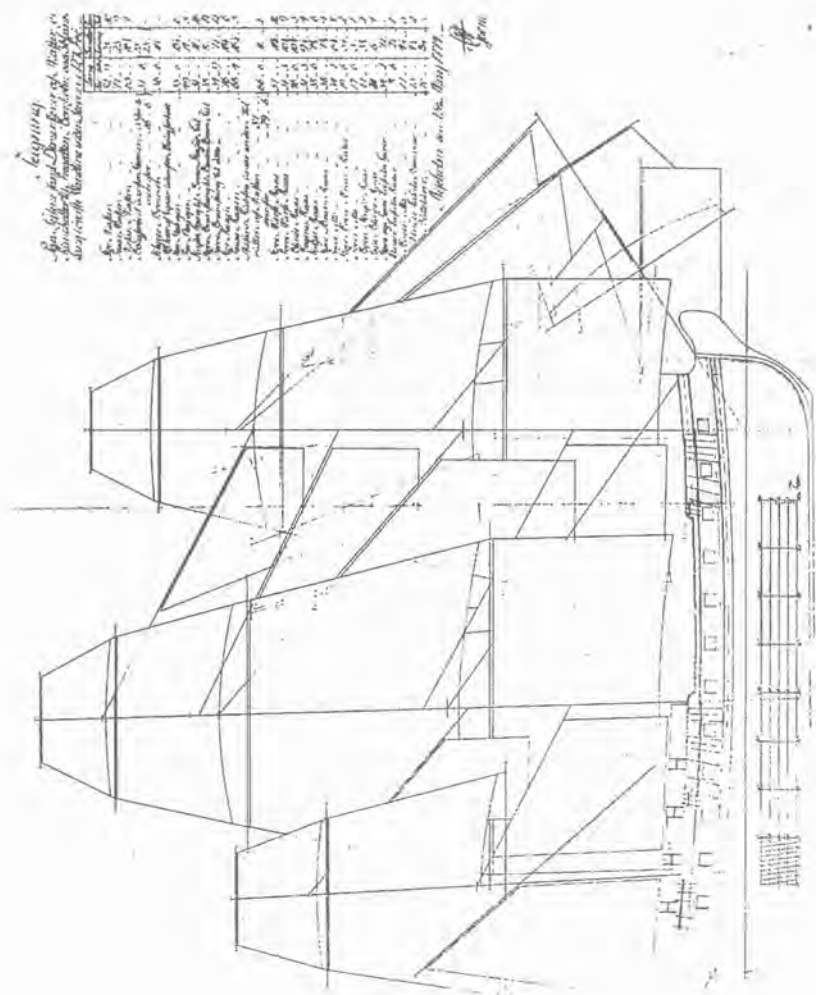
Men selvom Danmark-Norge undgik en omfattende krig, blev monarkiet dog på grund af allianceforpligtelserne overfor Rusland for en kort tid i 1788 inddraget i krigshandlingerne, og som følge heraf blev store flådestyrker udrustet. Skønt man kort efter officielt trak sig ud af konflikten ydede den dansk-norske regering fortsat sin russiske allierede støtte, idet russiske flådeenheder, der opholdt sig i dansk-norske farvande, fik al mulig hjælp, og året efter udrustedes en dansk-norsk eskadre på 11 linieskibe for at sikre, at en russisk flådestyrke ikke blev angrebet af svenskerne, mens den befandt sig i vore farvande.²⁸⁾ Omfanget af de dansk-norske flådeudrustninger afgang således hele tiden af regeringens vurdering af den sikkerhedspolitiske situation, og grundlaget for at man var i stand til at foretage velafbalance-rede beslutninger på dette område var, at regeringen under hele

krigen holdt sig nøje underrettet om den svenske flåde. Der findes en mængde rapporter, der afspejler denne efterretningsvirksomhed. Hovedparten af disse stammer fra søofficerer, som var udsendt på rekognosceringstogter, og deres informationer blev enten direkte eller via marinens chef videregivet til udenrigsminister A.P. Bernstorff, som også modtog adskillige efterretningsrapporter fra Sverige, både fra den dansk-norske gesandt og fra personer, som direkte spionerede for Danmark-Norge.²⁹⁾

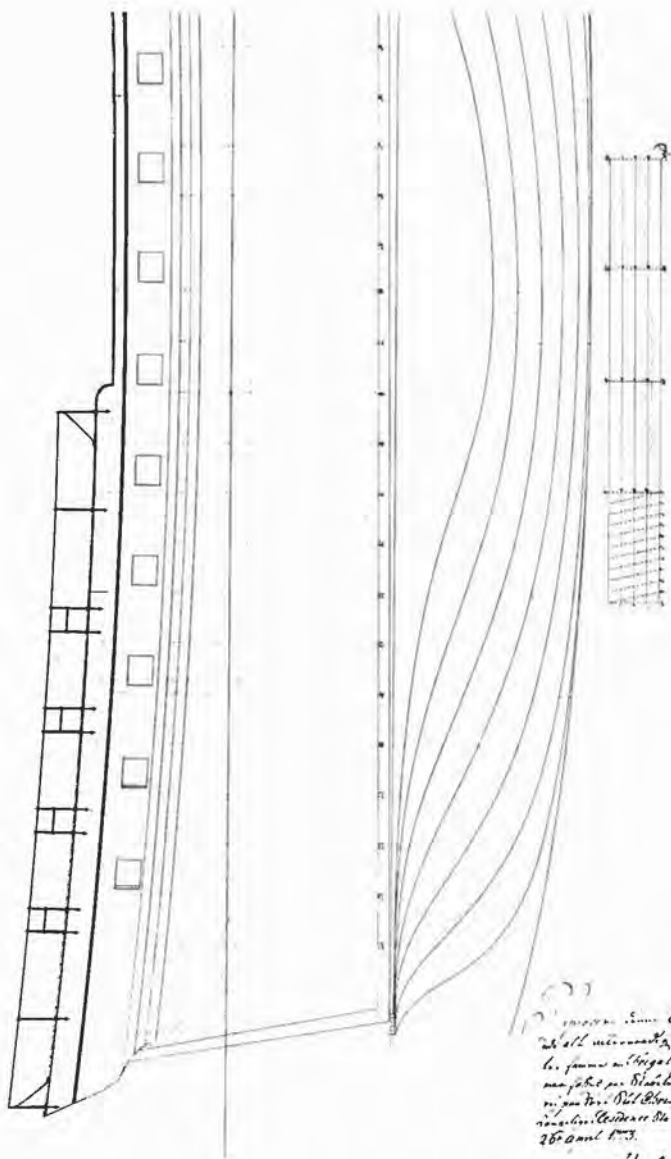
Sammenfatning

I første halvdel af 1780'erne forsøgte regeringen gentagne gange at holde igen på udgifterne til marinen, og da en ny regering kom til magten i 1784 blev disse sparebestræbelser fortsat, og det bestemtes i juni 1785, at den eksisterende flådeplan skulle fuldføres i et langsommere tempo end oprindeligt planlagt. Imidlertid fik regeringen kort efter sikre oplysninger om, at der skete en voldsom udbygning af den svenske flåde, og da forholdet til Sverige samtidig var anspændt, blev det besluttet at nedsætte en kommission, der skulle udarbejde en plan, hvorefter den dansk-norske flåde kunne opnå samme styrke som den svenske. Kommissionen blev nedsat i dybeste hemmelighed og fik besked på at arbejde så diskret som muligt, hvilket er ganske usædvanligt, for kun i et par flådekommissioner fra perioden 1769-1807 støder man på et udtrykkeligt krav i kommissoriet om streng hemmeligholdelse. Regeringens hensigt hermed var naturligvis at skjule, hvad der foregik over for svenskerne, således at de ikke var i stand til at ændre deres flådeplan eller gennemføre deres angrebsplaner, inden man fra dansk-norsk side havde nået at få bragt flåden op på samme niveau som den svenske.

Med nedsættelsen af den *hemmelige* flådekommission skete der en ændring i regeringens syn på flåden, idet man nu var indstillet på at styrke flåden. Ønsket om at styrke flåden fremgår både af de følgende års livlige efterretningsvirksomhed vendt mod Sverige og af regeringens bevillingspolitik over for marinen. F.eks. blev det i en finanskollegiums forestilling om statsudgifterne udtalt, at bevillingerne til forsvaret ikke kunne nedsættes, hvis det skulle kunne løse sine opgaver. Men hvor radikalt regeringens for-

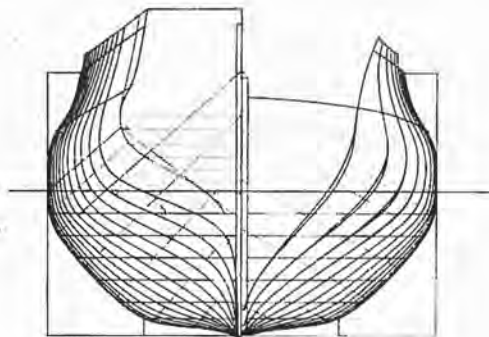
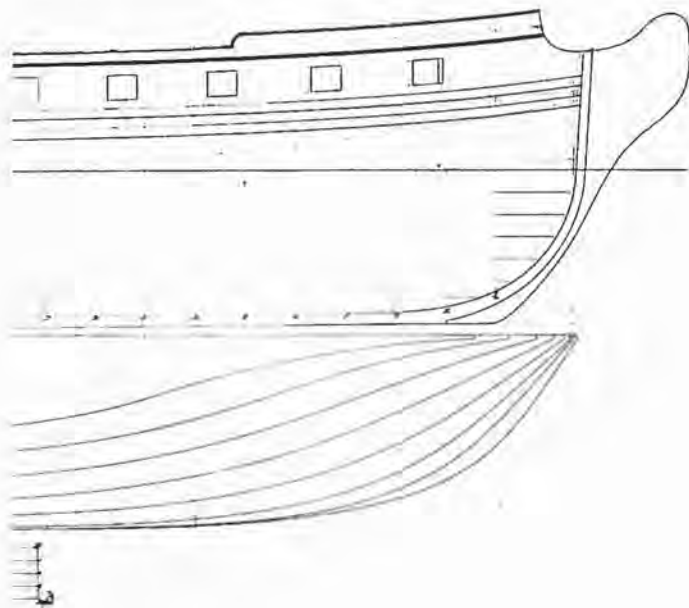


Sejltægning af fregatten Bornholm på 36 kanoner. Rigsarkivet. SØE KTS. Des. A 1208 g.



1701
 1702
 1703
 1704
 1705
 1706
 1707
 1708
 1709
 1710
 1711
 1712
 1713
 1714
 1715
 1716
 1717
 1718
 1719
 1720
 1721
 1722
 1723
 1724
 1725
 1726
 1727
 1728
 1729
 1730
 1731
 1732
 1733
 1734
 1735
 1736
 1737
 1738
 1739
 1740
 1741
 1742
 1743
 1744
 1745
 1746
 1747
 1748
 1749
 1750
 1751
 1752
 1753
 1754
 1755
 1756
 1757
 1758
 1759
 1760
 1761
 1762
 1763
 1764
 1765
 1766
 1767
 1768
 1769
 1770
 1771
 1772
 1773
 1774
 1775
 1776
 1777
 1778
 1779
 1780
 1781
 1782
 1783
 1784
 1785
 1786
 1787
 1788
 1789
 1790
 1791
 1792
 1793
 1794
 1795
 1796
 1797
 1798
 1799
 1800

1801
 1802
 1803
 1804
 1805
 1806
 1807
 1808
 1809
 1810
 1811
 1812
 1813
 1814
 1815
 1816
 1817
 1818
 1819
 1820
 1821
 1822
 1823
 1824
 1825
 1826
 1827
 1828
 1829
 1830
 1831
 1832
 1833
 1834
 1835
 1836
 1837
 1838
 1839
 1840
 1841
 1842
 1843
 1844
 1845
 1846
 1847
 1848
 1849
 1850
 1851
 1852
 1853
 1854
 1855
 1856
 1857
 1858
 1859
 1860
 1861
 1862
 1863
 1864
 1865
 1866
 1867
 1868
 1869
 1870
 1871
 1872
 1873
 1874
 1875
 1876
 1877
 1878
 1879
 1880
 1881
 1882
 1883
 1884
 1885
 1886
 1887
 1888
 1889
 1890
 1891
 1892
 1893
 1894
 1895
 1896
 1897
 1898
 1899
 1900



Teigning
På en Fregat paa 36 Kanoner
 Konstrueret af H. Gerner
 1774

Lang i søen 110 fods længde
 Bredde paa 36 Kanoner 21 fods
 Højden af Masten i Foden 17 fods
 Højden af Masten i Toppen 21 fods
 Højden af Masten i Midten 17 fods
 Højden af Masten i Bagenden 17 fods
 Højden af Masten i Forenden 17 fods
 Højden af Masten i Midten 17 fods
 Højden af Masten i Bagenden 17 fods
 Højden af Masten i Forenden 17 fods

Designing
 Højden af Masten i Foden 17 fods
 Højden af Masten i Toppen 21 fods
 Højden af Masten i Midten 17 fods
 Højden af Masten i Bagenden 17 fods
 Højden af Masten i Forenden 17 fods

Konstrueret af H. Gerner
 1774

Gerner

Spanterids, -side — og vandlinietegning af fregatten Bornholm på 36 kanoner. Konstrueret af H. Gerner i 1774. Rigsarkivet. SØE KTS. Des. A 1208 f.

A detailed line drawing of a three-masted sailing ship, likely a frigate or sloop, shown from a starboard profile. The ship has a long hull with a high stern, a single gun deck, and three masts with complex rigging. The hull is decorated with a series of small, dark rectangular markings along the gun ports. The drawing is signed 'N. 1811' in the bottom right corner.

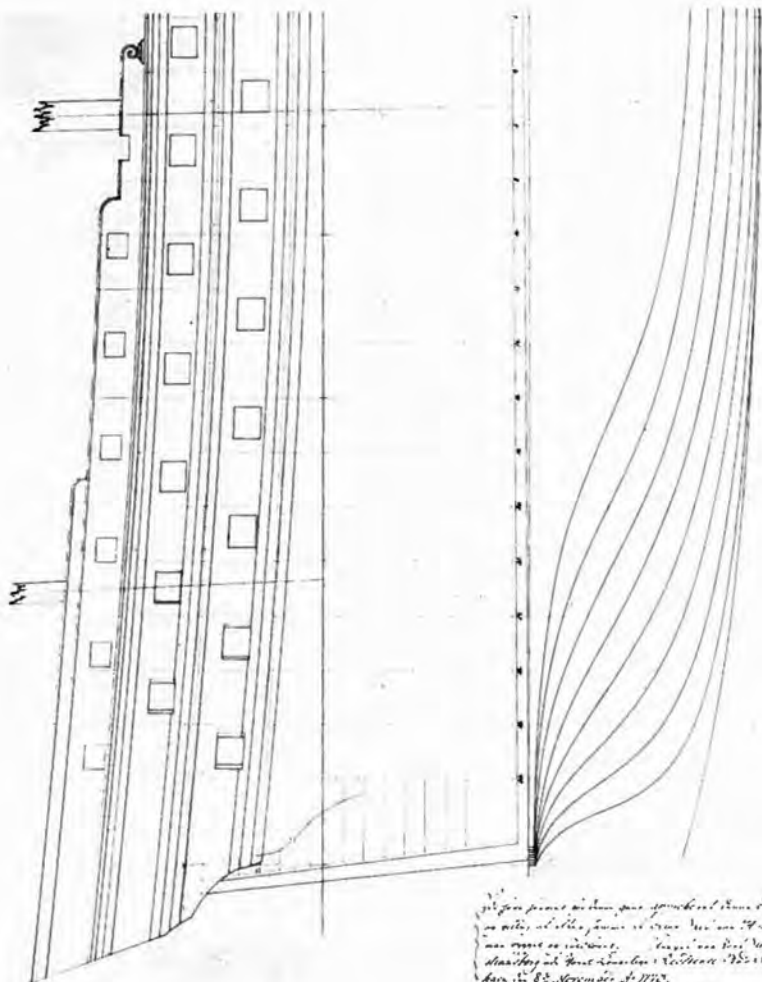
[illegible]

Nyefielden den 27^{te} May 1773

John



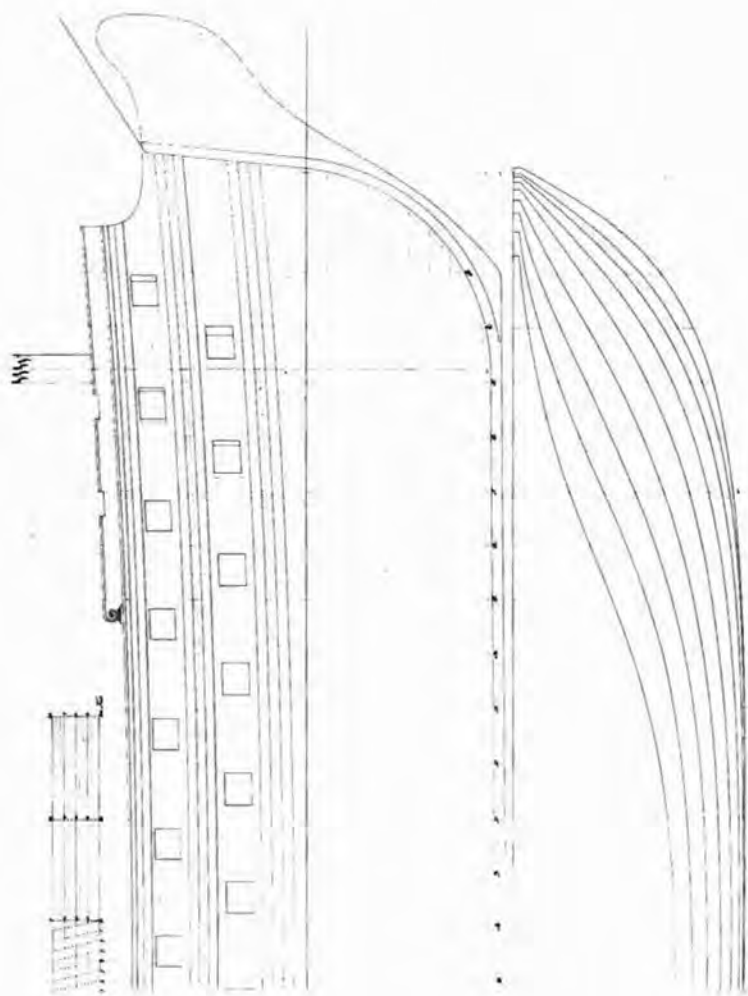
94



Je suis persuadé que vous ne serez pas surpris de voir
 un tel état de choses, car vous savez bien que les
 maux sont en grand nombre. Les gens de bien
 souffrent et font beaucoup de bien. Les autres
 sont en grand nombre et font peu de bien.

Votre dévoué
 C.

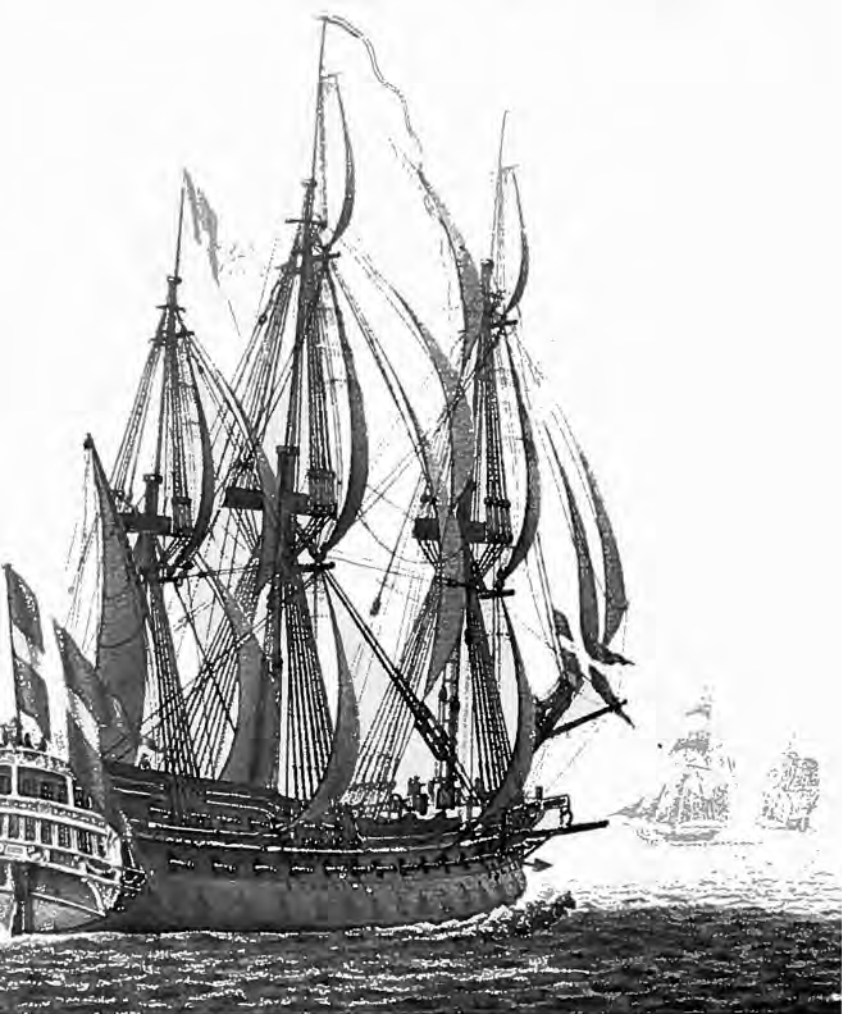
Pauline



Side- og vandlinietegning af lineskibet Prinsesse Sophia Frederica på 74 kanoner, 1773. Rigsarkivet. SØE KTS. Des. B 131.

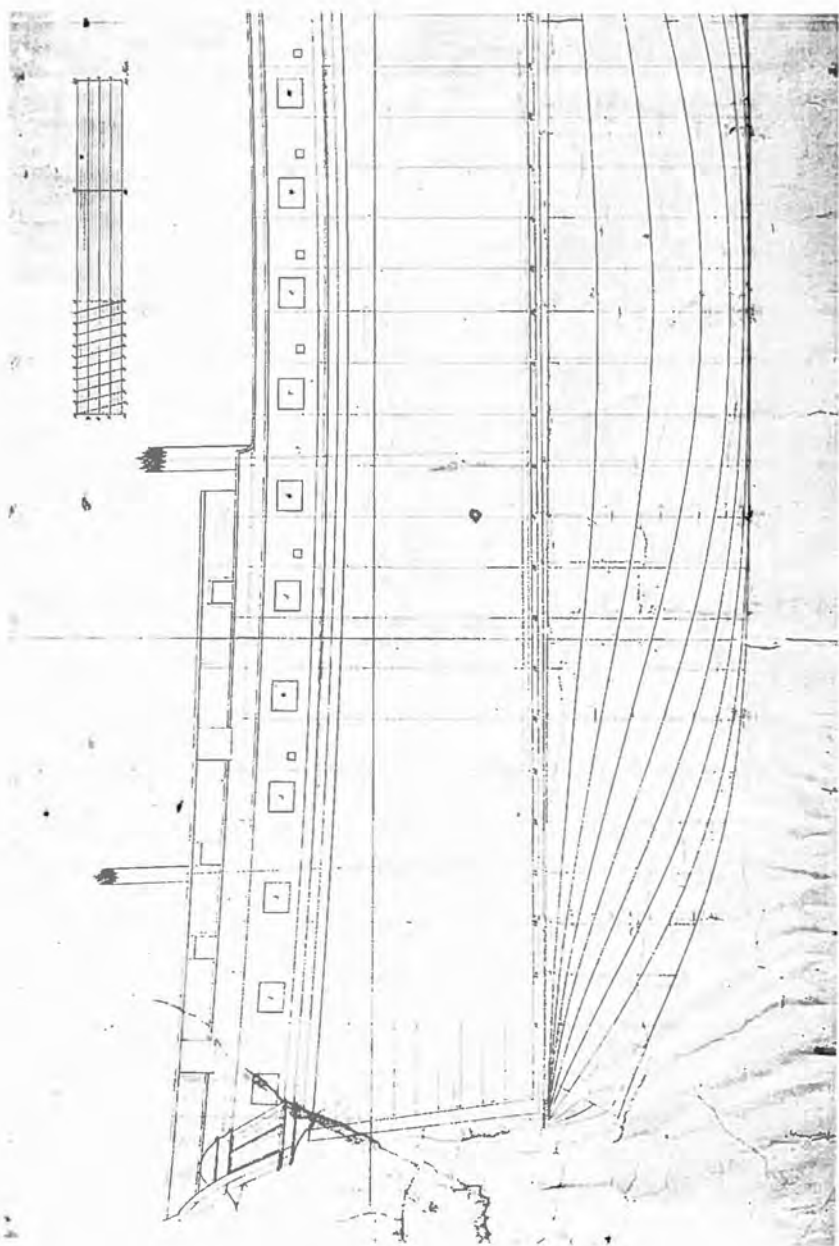


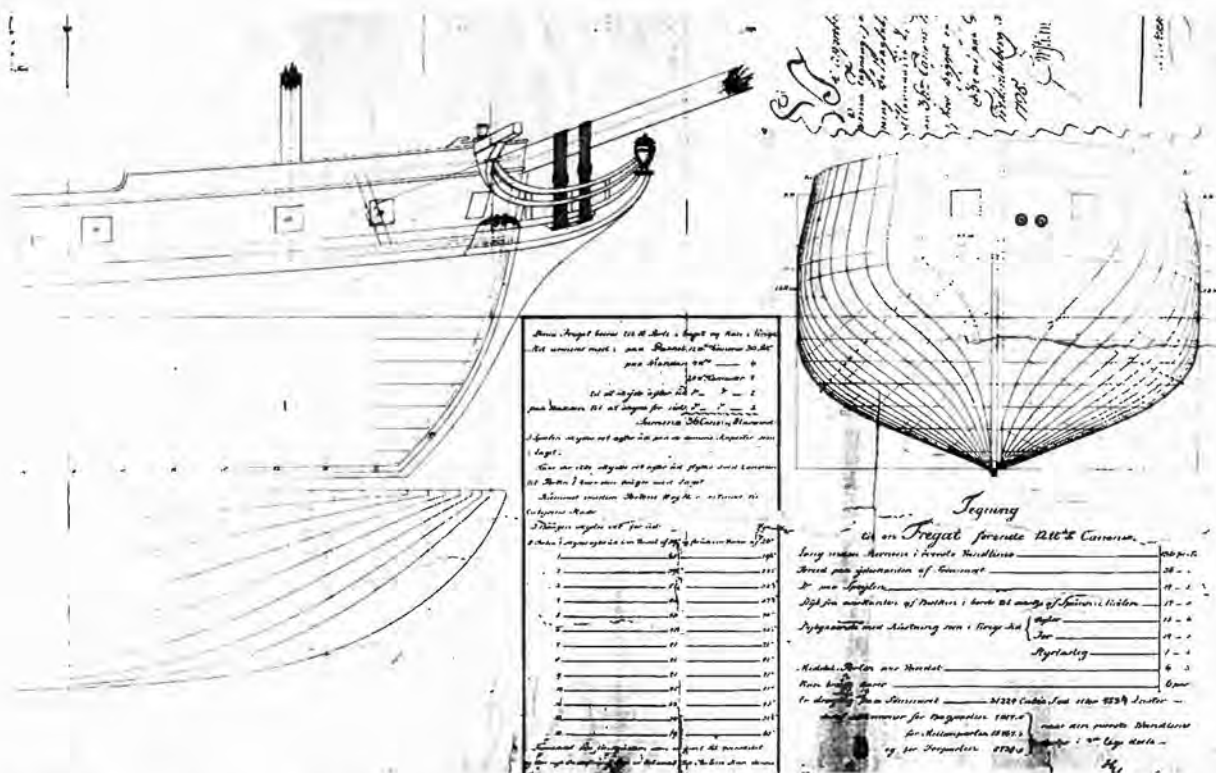
Linieskibene Neptuneus og Odin på besejling i Østersøen 1791. Tegning af T.E. Lønning. Begge skibe var bygget af H. Gerner efter Prinsesse Sophia Fredericas tegning. Odin løb af stabelen i 1788 og Neptuneus i 1789. Skibenes



PAA BESEJLING I ØSTER SOEN AARET MDCCCLX

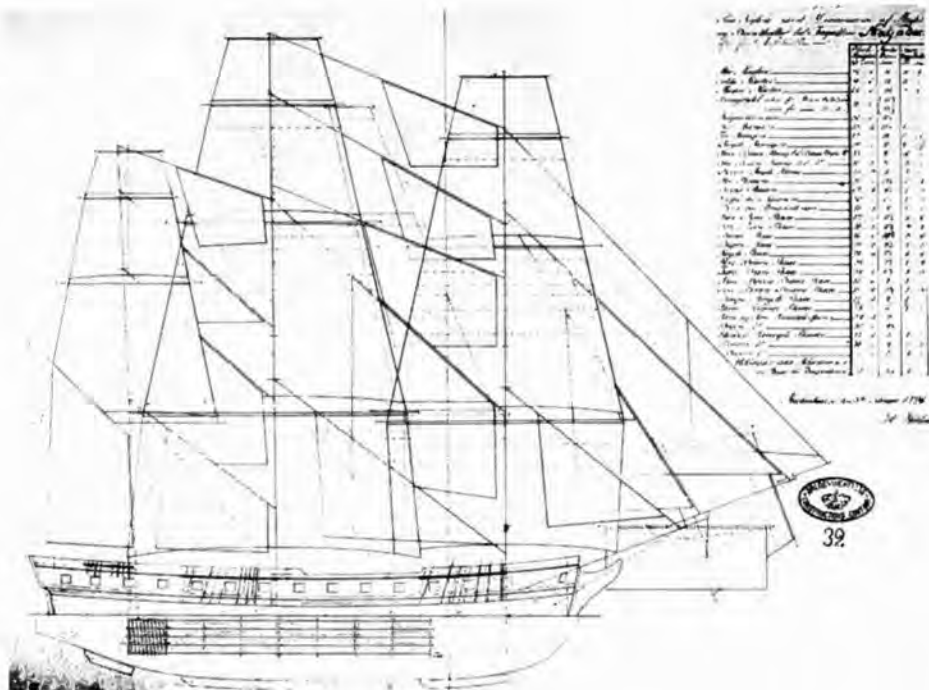
hovedarmering var de nye lette 36 pundige kanoner, der blev indført i søartilleriet i 1789.

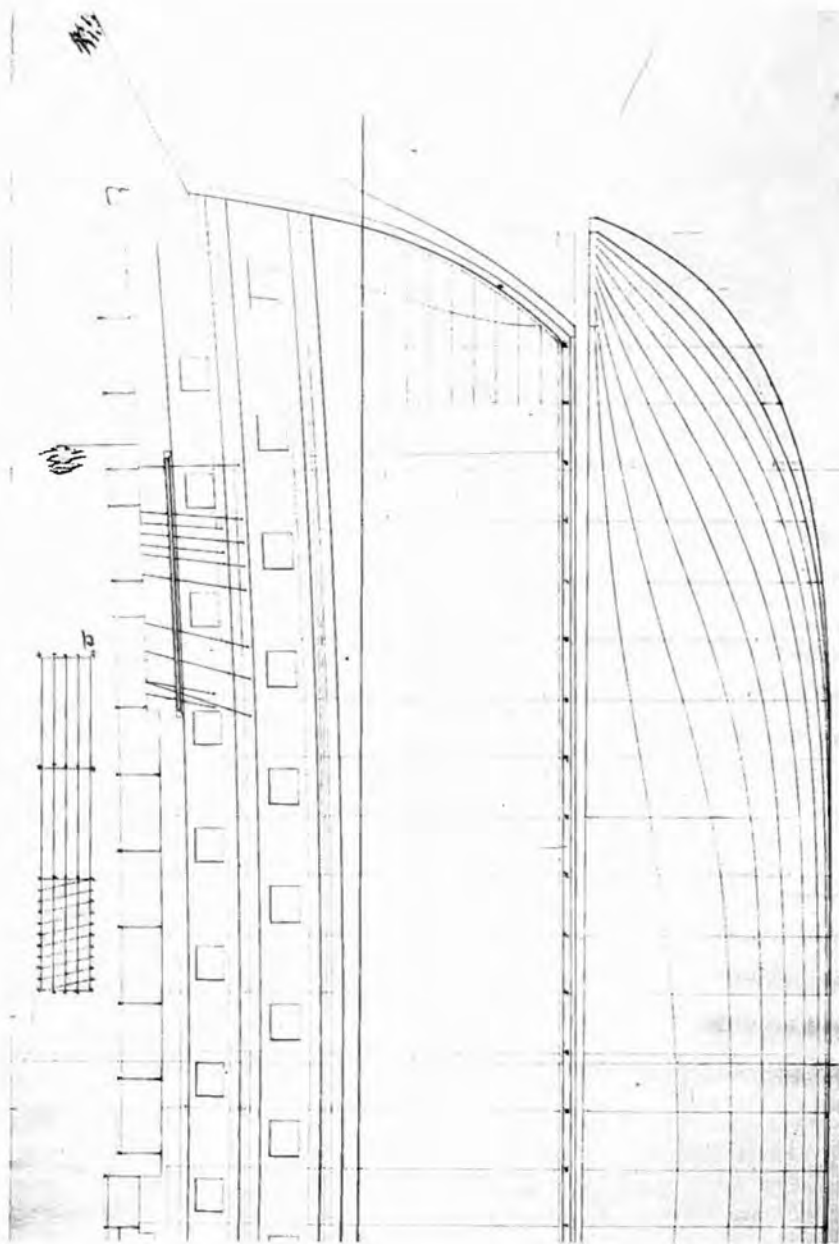


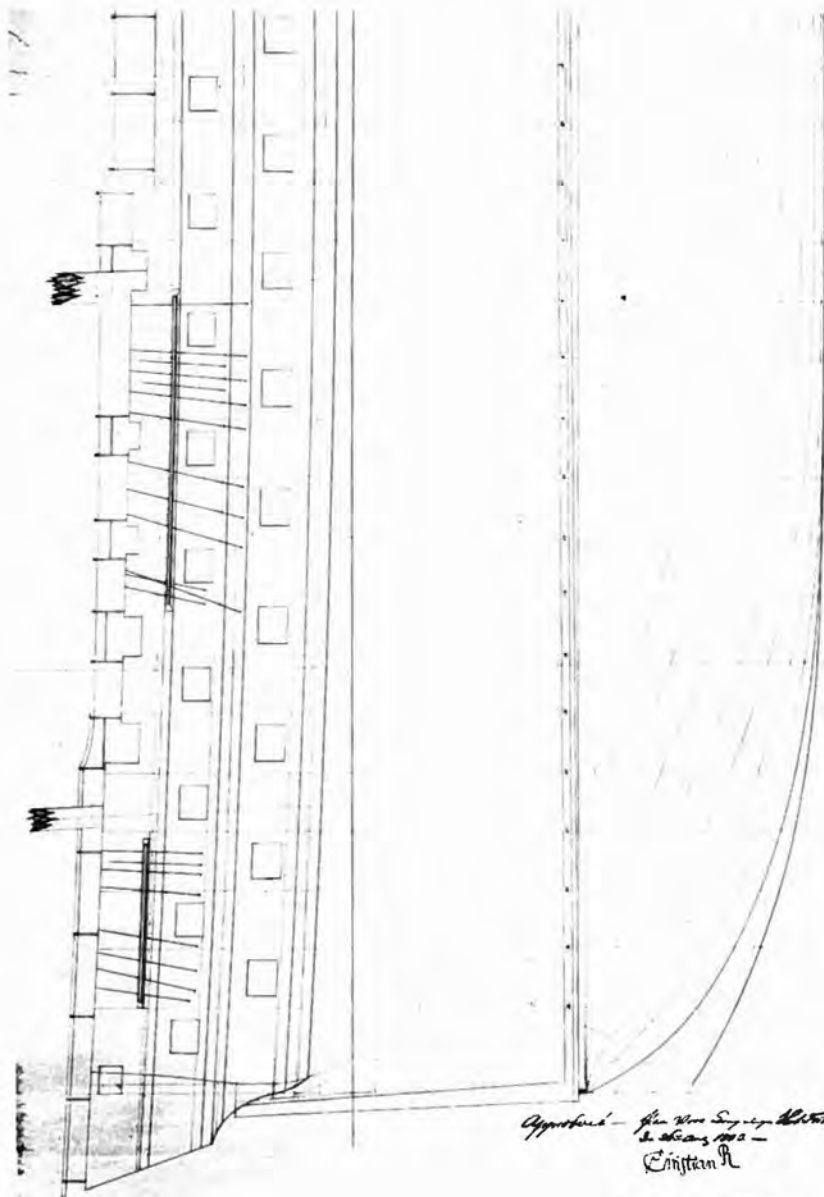


Spanterids, -vandlinie- og sidetegning af fregatten Najaden på 36 kanoner, 1795. Rigsarkivet. SØE KTS. Des. B 53^{II}.

Sejltegnig af fregatten Naja-
den på 36 kanoner. Konstrue-
ret af fabrikmester F.C. Hoh-
lenberg i 1795. Rigsarkivet.
SØE KTS. Des. G 2705.



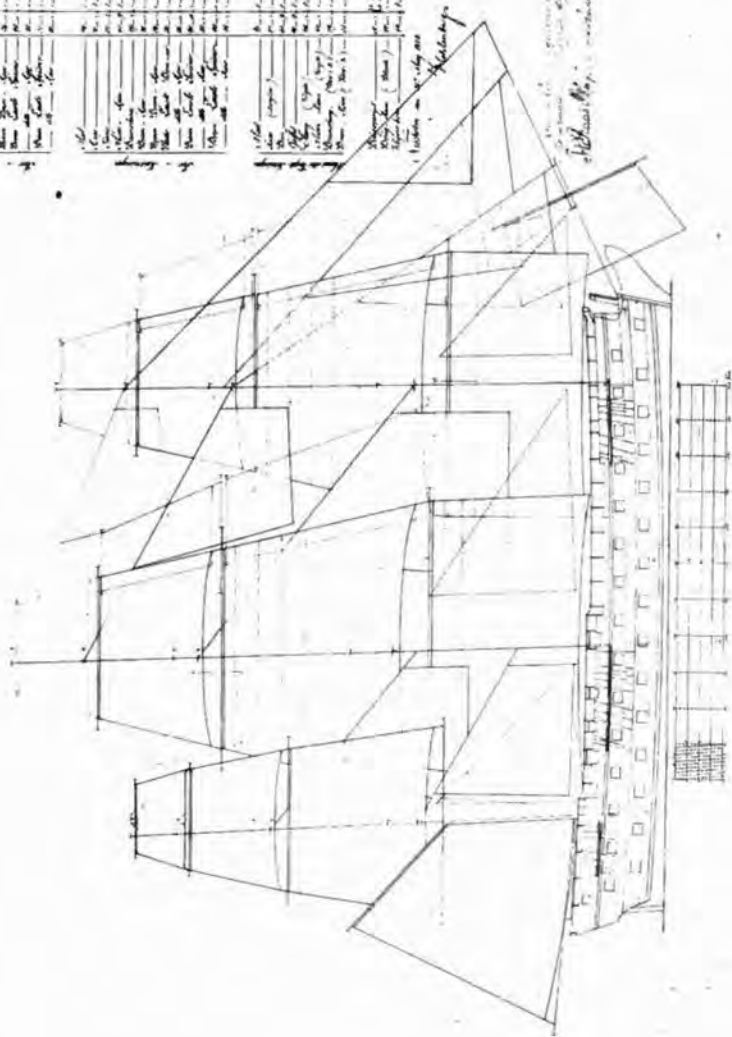




Approved - Jan 10th 1902 -
 L. H. C. -
 Linton R.

St. Paul, Minn.

For de nye 77 Cans. Milk.

[illegible]

1871
 1872
 1873
 1874
 1875
 1876
 1877
 1878
 1879
 1880
 1881
 1882
 1883
 1884
 1885
 1886
 1887
 1888
 1889
 1890
 1891
 1892
 1893
 1894
 1895
 1896
 1897
 1898
 1899
 1900

andrede syn på flåden egentlig var, kan være vanskeligt at bedømme, for i sig selv behøvede den iværksatte flådeplanlægning ikke at betyde, at man virkelig var indstillet på at betale, hvad en kraftig udbygning af flåden ville koste. Det gernerske flådeprojekt til 7,5 mill. rigsdaler blev ikke aktuelt som følge af oplysninger om, at den svenske flåde oprustning standsede, da de franske subsidier ophørte, men selvom dette ikke var sket, var Gerners plan næppe blevet gennemført, fordi der simpelthen ikke var råd dertil. De nye oplysninger om den svenske flåde gav viceadmiral F.C. Fontenay anledning til over for kronprinsen at foreslå en mindre forstærkning af flåden, der kunne udføres for langt færre midler end Gerners plan. Noget bestemt beløb angav viceadmiralen ikke, men det drejede sig skønsmæssigt om et par mill. rigsdaler. Når dette forslag heller ikke blev ført ud i livet, skyldtes det bl.a. Løvenørns efterretninger fra 1788 om den svenske flådes artilleristyrke, der ikke var nær så stor som tidligere antaget. Herefter blev kun begrænsede foranstaltninger for at sikre den dansk-norske flåde paritet med den svenske anset for nødvendige, således blev det i 1789 besluttet at armere

Linieskibet Prins Christian Frederik fra 1803. Sejltegnning samt side- og vandlinjetegning. Skibet blev konstrueret af fabrikmester F.C. Hohlenberg. Dette nye 74 kanoners skib kaldte Hohlenberg masseskibet, fordi det skulle udgøre hovedmassen af linieskibe i hans forslag til en ny flådeplan.

Et grundlæggende princip for Hohlenberg var ønsket om vægtbesparelser for at opnå en forøget armering. I overensstemmelse hermed blev skibenes form under vandet ændret for at opnå større stabilitet, således at der kunne spares ballast og derved indvindes vægt. Disse bestræbelser understøttedes ved, at han gik bort fra de svære gallerier agter, samtidig med at agterskibet blev knebet ind. Endvidere førte han skibssiden helt op til baksdækket, hvorved det hidtidige åbne gallionsparti forsvandt, og skibenes forsvar blev stærkere.

Hohlenbergs nye skibskonstruktioner ses tydeligt ved at sammenligne de af Gerner konstruerede skibe med Hohlenbergs, hvis ændringer i skibskonstruktionen var nogle af de vigtigste i perioden 1769-1807.

Prins Christian Frederik gik som bekendt tabt ved fægtningen ud for Sjællands Odde i 1808. Rigsarkivet. SØE KTS. Des. B 109 d og Des. B 47.

6 af de eksisterende 74 kanonskibe med nye lette 36 pundige kanoner, hvilket var alt, hvad der kom ud af hele den omfattende planlægning siden 1785.

Var nu regeringens beslutning forsvarlig? Hertil må svares ja, for hele den sikkerhedspolitiske situation blev ændret i 1788 med det svenske angreb på Rusland, hvorved man ikke længere behøvede at frygte en isoleret kamp med den svenske flåde. Den russiske flåde var nu udrustet og forenet med den dansk-norske flåde var man den svenske flåde langt overlegen. Det var derfor ikke nødvendigt at forstærke den dansk-norske flåde yderligere end ved at indføre det nye søartilleri. Regeringens beslutning var også afstemt efter statens økonomiske formåen, der ligesom tidligere var overordentlig svag.

Når regeringen kunne træffe dispositioner, der både var i overensstemmelse med den sikkerhedspolitiske situation og statens finansielle stilling, skyldtes det den omfattende efterretningsvirksomhed, der bevirkede, at regeringens informationsgrundlag var fortræffeligt.³⁰⁾ Udenrigsminister A.P. Bernstorff var formodentlig den centrale person bag denne aktivitet og sikkert også det medlem af regeringen, som i denne periode havde mest indflydelse på udformningen af regeringens flådepolitik, der må karakteriseres som velafbalanceret, fordi man demonstrerede en imponerende evne til at tilpasse flådeplanlægningen med den sikkerhedspolitiske udvikling i forholdet til Sverige og indrette sine dispositioner i overensstemmelse med statens svage økonomi.³¹⁾

VI. Kystforsvarsplaner og reduktion af hovedflåden 1790-1800

Regeringen og marinens ledelse

På regeringsplan var den vigtigste begivenhed i denne periode A.P. Bernstorffs død i 1797. Indtil da havde kronprins Frederik under indflydelse af Bernstorffs autoritet ikke forsøgt at gribe regeringstøjlerne, men han var nu næsten 30 år, hvorfor han mente sig kompetent til at overtage regeringens ledelse.

Efter Bernstorffs død blev statsrådet suppleret med Christian Ditlev Reventlow, Cay Reventlow og Christian Günther Bernstorff, som overtog faderens post som udenrigsminister. Ingen af disse eller nogen af de tilbageværende medlemmer af statsrådet havde tilstrækkelig personlighed og myndighed til at overtage A.P. Bernstorffs plads som leder af regeringen, hvilket kun styrkede kronprinsens selvfølelse, og han var herefter i langt højere grad end tidligere i stand til at gøre sin indflydelse gældende i regeringen. Allerede i 1792 overtog han ledelsen af marinen, selvom det havde været naturligare, om han havde overtaget ledelsen af hæren, for lige siden sin barndom, havde han vist dette værn en glødende interesse. Når dette ikke blev tilfældet, hang det måske sammen med, at svigerfaderen, prins Carl af Hessen, var chef for monarkiets hærstyrker, både den danske og norske hær. En anden årsag kan være, at der var behov for mere fasthed og enhed i marinens ledelse, bl.a. fordi der ikke var enighed om flådens størrelse og sammensætning.¹⁾

Som præsens for admiralitets- og kommissariatskollegiet førte kronprinsen forsædet under forhandlingerne, men da han selvfølgelig ikke altid kunne være tilstede ved kollegiets møder, modtog han lige til sin død i 1838 hver uge ekstrakter af departe-

mentskontorenes sager. På basis af disse rapporter, kaldet admiralitetslister kunne kronprinsen følge med i alt, hvad der foregik i marinen.²⁾

Efter 1800 overtog han langsomt statens styrelse, idet han efterhånden ønskede alle sager fra de forskellige administrationsgrene forelagt, hvorefter han egenhændigt afgjorde dem ved kabinetsordre.³⁾ Denne udvikling afspejles i hans forhold til marinen, hvor det f.eks. af admiralitetets indkomne sager fremgår, at kronprinsen fra 1797 begyndte at korrespondere med kollegiet og hermed afgøre sager, selv om han ikke selv var tilstede under møderne. I årene 1797-98 drejede det sig kun om ganske få sager, men fra 1799 voksede korrespondancen, og efter 1800 tog udviklingen fart, bl.a. fremskyndet af hans ophold ved hæren i Holsten. Af admiralitetslisterne fra årene efter 1800 kan det ligeledes ses, at kronprinsen efterhånden afgjorde flere og flere sager personligt, også selv mindre problemer, hvilket er en bekræftelse på kronprinsens velkendte interesse for detaljen.⁴⁾

Den norske kystflotillekommission⁵⁾

Under den korte krig i 1788 viste det sig, at de gamle norske galejer var de nye svenske kanonbåde underlegne, hvorfor prins Carl af Hessen i en skrivelse af 18. februar til det danske general- og kommissariatskollegium gjorde opmærksom på, at galejerne burde erstattes med kanonbåde af svensk model, følgelig burde kollegiet korrespondere med admiralitets- og kommissariatskollegiet om sagen. Dette blev informeret og erklærede sig enig med prinsen samtidig med, at man foreslog nedsættelsen af en kommission til at undersøge sagen. Efter prinsens billigelse af dette forslag, blev det rejst over for regeringen, og resultatet blev, at en norsk kystflotillekommission blev nedsat den 14. maj 1790.⁶⁾

Kommissionen skulle udarbejde en plan for den norske flotilles fremtidige styrke og sammensætning, og i forbindelse med valget af fartøjstyper skulle der indhentes oplysninger om de svenske skærgårdsfartøjer.⁷⁾ Allerede i september måned forelå kommissionens betænkning, hvori man først redegjorde for den norske skærgårdsflådes opgaver, hvoraf den ene var sikring af

kystområderne, og den anden var at yde støtte til hærens operationer langs kysterne. Løsningen af disse opgaver krævede flere skibstyper, derfor anbefalede kommissionen, at den eksisterende flådestyrke blev suppleret med kanonbåde samt nogle søgående skibe, idet erfaringerne viste, at en skærgårdsflåde ikke kunne operere langs kysten medmindre den udenskærs var dækket af linieskibe og fregatter, der samtidig var i stand til at sikre forbindelsen mellem Norge og Danmark. Forslaget omfattede en norsk flådestyrke på 2 linieskibe, 3 fregatter, 8 mindre søgående skibe samt 29 skærgårdsfartøjer, hovedsagelig kanonbåde. Til bemanning af den søgående styrke krævedes 2022 mand og til skærgårdsflåden 3632 mand, og begge flådestyrker skulle stationeres i Frederiksværn, fordi man her kunne anvende de eksisterende basefaciliteter, der dog burde udvides. Hele planen ville koste ca. 700.000 rigsdaler. Kommissionen pointerede imidlertid, at antallet af skibe altid var afhængig af den svenske flådestyrke, der var placeret i Göteborg og Marstrand, hvilket var et velkendt synspunkt, der tilsyneladende var et grundlæggende princip ved fastlæggelsen af antallet af norske krigsskibe. Betænkningen blev anbefalet af prins Carl af Hessen, og i januar 1791 blev den forestillet kongen, hvorefter den fik kongelig resolution den 4. marts.

I årene 1791-92 blev flere af de mindre søgående skibe bygget. Kommissionen havde stillet som krav, at disse skibe skulle være lidet dybgående og besidde stor manøvreevne, idet de herved ville være velegnede til at operere sammen med skærgårdsflåden, og for at opfylde disse krav konstruerede fabrikmester Stibolt en ny skibstype, briggen, der viste sig så vellykket, at der i alt blev bygget 4. Efter planen skulle der også bygges kanonbåde, men da de afprøvede typer ikke viste sig gode nok, blev det opgivet at bygge kanonbåde.⁸⁾ Hermed stoppede arbejdet med at gennemføre planen, hvilket både hang sammen med en ændret opfattelse i regeringen af nødvendigheden af kystforsvarsflotiller og til en vis grad også af arbejdet i en tilsvarende dansk kystforsvarskommission.

Den danske kystflotillekommission⁹⁾

Efter fredsslutningen med Rusland i august 1790 blev den store svenske skærgårdsflåde bl.a. stationeret i havne tæt ved det dansk-norske monarki — i Göteborg, Marstrand, Karlskrona og Landskrona. Stærkt foruroliget herover foreslog marinens ledelse derfor i en skrivelse til regeringen i oktober 1790, at der blev nedsat en kommission i lighed med den norske, hvilket også skete kort efter.¹⁰⁾ Opgaven blev at udarbejde et forslag til, hvor mange fartøjer og skibstyper en dansk kystforsvarsflåde skulle råde over, udregne udgifterne og mandskabsbehovet hertil og fremlægge et forslag til, hvad der i øvrigt måtte anses for nødvendigt til landets kystforsvar. Ligesom den norske kystforsvarskommission bestod den danske udelukkende af søofficerer, som i flere tilfælde var gengangere fra den norske kommission, hvorfor der meget snart udvikledes et vist samarbejde.¹¹⁾

Et par officerer beordredes snart til at undersøge kystområderne med henblik på at finde egnede steder til stationering af kystforsvarsflåden, men da dette arbejde trak ud til slutningen af 1793, var kommissionen først i stand til at afgive sin betænkning i februar 1794. Heri blev der indledningsvis foretaget en vurdering af den svenske skærgårdsflådes muligheder for at angribe Danmark og Hertugdømmerne, og på baggrund af denne vurdering fastlagdes den danske kystforsvarsflådes placering og sammensætning. Da det var opfattelsen, at et svensk angreb både kunne ske over Kattegat og over Østersøen, blev de forskellige flådestationer valgt således, at man herfra kunne dække disse indfaldsveje. Til imødegåelse af angreb over Kattegat foreslog man Hals ved Limfjordens udmunding som base for en flotille, der udover at kunne sikre Jylland også ville være en trussel dels i flanken på eventuelle svenske angreb mod Sjælland og Norge dels mod den svenske Kattegatskyst. Herved tvang man Sverige til i dette område at placere militære styrker, som ellers ville blive anvendt mod Norge. Et svensk angreb over Østersøen kunne bedst afværges ved at stationere en flådeafdeling ved Vordingborg, hvorfra de sydlige danske og holstenske kyster kunne beskyttes, samtidig med at flotillen ville være en trussel mod Svensk Pommern.¹²⁾

Ved valget af fartøjstyper tog man hensyn til de danske far-

vandes forskellige karakter. Da den nordlige flotille skulle operere i farvande med åbne kyster, der ikke kan sammenlignes med et skærgårdsområde, var sødygtige skibe at foretrække. Flotillen måtte samtidig være kraftigt armeret for at kunne beherske de farvande med ringe dybde, hvor det kunne tænkes, at fjendtlige rofartøjer ville søge tilflugt, og til denne opgave var stykpramme velegnede, hvis de vel og mærke blev sikret af letbevægelige skibe som brigger, der kunne afslå kanonbådsangreb mod stykprammenes sårbare stævn og hæk. Farvandsforholdene i det sydlige Danmark er præget af mange fjorde og indskæringer, der i højere grad end Kattegatområdet kan minde om skærgården, hvilket betød, at kanonbåde ville være velegnede her, hvorfor de burde udgøre hovedparten af den sydlige flotille, der dog også skulle være i besiddelse af nogle stykpramme, som med deres svære artilleri kunne sikre kanonbådene. Endelig burde der anskaffes små hurtigsejlende skibe til opretholdelse af kommunikationen.¹³⁾

De to flotillers samlede styrke skulle være 11 stykpramme, 5 brigger, 24 kanonbåde, 3 mortérbåde og 5 jagter, hvilket ville være lige akkurat tilstrækkeligt til at afværge et pludseligt angreb fra den svenske skærgårdsflåde. Til bemanning af de to danske flotiller behøvedes 4265 mand, og i den forbindelse foreslog man oprettet et særskilt officerskorps for hele monarkiets skærgårdsflåde, ligesom man havde det i Sverige, ja alt i alt tilstræbte man en organisation, der var fuldstændig lig med den svenske skærgårdsflådes.¹⁴⁾ Hele planen ville koste 970.602 rigsdaler at gennemføre, hvilket både indbefattede bygningen af alle fartøjerne og oprettelsen af de to flådestationer. Endvidere foreslog kommissionen, at der anlagdes kystbatterier til forsvar af strategisk vigtige punkter, og til bemanning af disse batterier ønskedes etableret en kystmilits bestående af gamle soldater.¹⁵⁾

Som et af de sidste punkter i betænkningen fremsattes et generelt syn på forsvaret af hele monarkiet med tilhørende kolonier. Da søforsvaret af Norge var blevet behandlet af den norske kystflotillekommission, hvis plan man kunne tilslutte sig, blev dette emne ikke uddybet. Til gengæld behandledes indgående den sikkerhedspolitiske trussel mod kolonierne og søforsvaret heraf, hvilket er interessant, fordi det er første gang i perioden 1769-90,

at dette spørgsmål blev behandlet i en større flådekommission. Ganske vist havde problemer af lignende art for nylig været under overvejelse, idet der under den korte krig med Sverige i 1788 var blevet nedsat en kommission med grev Schimmelmänn i spidsen, som skulle overveje, hvordan handelen i denne situation bedst kunne beskyttes, men da kommissionens opgave var alt for begrænset, kunne man ikke herved få et indtryk af, hvorledes regeringen og marinens ledelse i almindelighed så på forsvaret af kolonierne og sikringen af handelen.¹⁶⁾ Udgangspunktet for den danske kystforsvarskommissions vurdering var udelukkende en krig med Sverige, og årsagen til, at man nu inddrog forsvaret af kolonierne og handelen i sine overvejelser, var Sveriges erhvervelse af den vestindiske ø Saint Barthelemy, der krævede en dansk-norsk flådestyrke i Vestinden på et par fregatter, som om muligt skulle angribe og besætte den svenske koloni, hvorved Sveriges muligheder for at angribe de dansk-norske øer blev elimineret. Kommissionen anså det ikke for nødvendigt at træffe særlige forholdsregler med hensyn til forsvaret af de ostindiske og afrikanske besiddelser, da Sverige ikke havde faste støttepunkter i disse områder. Derimod var det vigtigt at beskytte de nordlige kolonier og atlanterhavsfiskeriet mod svenske kapere. Endelig skulle alle ud- og hjemgående skibe sejle i konvoj, og til denne og de øvrige opgaver krævedes, at den norske søstyrke blev yderligere forøget med 2-3 fregatter, der var velegnede til lange ekspeditioner.

Denne opfattelse af forsvaret af kolonierne og handelen forekommer noget ensidig. Sandt nok var baggrunden for kommissionens nedsættelse frygten for en krig med Sverige, der i skærgårdsflåden besad et våben, som man ikke var i besiddelse af i Danmark. Ikke desto mindre kan det undre, at England ikke blev inddraget i overvejelserne, der fandt sted i forbindelse med en generel vurdering af monarkiets sømilitære opgaver. Det var dog de dansk-norske kolonier og handelen, der først ville blive udsat for et angreb i tilfælde af en konflikt med England, hvilket marinen ledelse næppe kunne være uvidende om.

Kommissionen fremhævede til sidst, at detacheringen af skibe til den norske flotille ville svække hovedflåden, hvorfor det kraftigt måtte frarådes at reducere denne, idet den var en væsentlig

forudsætning for kystforsvarsflådens handlefrihed. Opretholdelsen af søherredømmet i monarkiets farvande kunne alene ske ved hjælp af hovedflåden, hvortil kystforsvarsflotillen kun ville udgøre et supplement. Endelig gjorde man opmærksom på, at en kystforsvarsflåde kun var anvendelig imod Sverige eller andre Østersømagter, hvorimod den søgående flåde såvel kunne anvendes mod disse stater som mod alle andre sømagter. Denne passus er det eneste sted i betænkningen, hvor det fornemmes, at man i marinens ledelse forestillede sig en konflikt med andre stater end Sverige.¹⁷⁾

Skønt kommissionen afleverede sin betænkning i februar 1794, gik der et år før kollegiet udarbejdede en forestilling herom, måske fordi kollegiet mente, at betænkningen angav for få havne som passende stationer for kystforsvarsflåden, thi i forestillingen omtaltes flere havne end i betænkningen, hvorfor man kan forestille sig, at spørgsmålet var blevet undersøgt, inden forestillingen blev udarbejdet. Den 6. februar 1795 fik forestillingen kongelig resolution, hvorved planen blev principielt godkendt, den skulle imidlertid kun gennemføres, hvis de sikkerhedspolitiske forhold krævede det, og man havde råd dertil. Hermed var opgaven for både den danske som norske kystflotillekommission tilendebragt, idet resolutionen gjaldt for begge kommissioner.¹⁸⁾

Med de nævnte forbehold overfor planerne havde regeringen i virkeligheden opgivet at skabe et kystforsvar i Danmark og Norge, men det politiske klima i Norden havde også ændret sig siden kommissionernes nedsættelse i 1790. Dengang stod man over for et fjendtligt indstillet Sverige, hvilket ændredes ved Gustav III's død i 1792, og siden oprettelsen af det væbnede neutralitetsforbund i 1794 havde Danmark-Norge og Sverige samarbejdet med henblik på sikringen af deres skibsfart. Da man nu stod på god fod med hinanden, var der ingen grund til at tro på aggressive hensigter fra svensk side, hvorfor et kystforsvar, der hovedsagelig var rettet mod Sverige, var en overflødig sikkerhedspolitisk luksus, som statens svage finansielle situation ikke tillod, hvorimod det gjaldt om at sætte alle kræfter ind på opretholdelsen af hovedflåden, der alene kunne beskytte skibsfarten.

1791-flådeplanen

Vender man igen blikket tilbage mod år 1790, da måtte finanskollegiet i en forestilling af 9. februar konstatere, at der som følge af de foregående års spændte forhold til Sverige var blevet brugt 5 mill. rigsdaler udover de normale forsvarsudgifter, hvoraf marinen tegnede sig for 3/5. Eftersom statens indtægter i 1780'erne var ca. 7 mill. rigsdaler på årsbasis var krigen en alvorlig belastning for statens økonomi.¹⁹⁾ Denne situation gav anledning til, at regeringen tog statens udgiftspolitik op til nøje overvejelse, og ved en omfattende finanskollegieforestilling af 28. december 1790 foresloges en række besparelser, der også ramte marinen. Admiralitets- og kommissariatskollegiet fik meddelelse om, at marinen ville miste en række bevillinger, herunder det ekstraordinære fond på 50.000 rigsdaler fra 1785, og samtidig fik man besked på at overveje en række forslag til yderligere besparelser, hvoraf de vigtigste var en indskrænkning af personellet samt en reduktion af udgifterne til materiefondet, hvorved byggeprogrammet skulle ændres fra 1 1/2 linieskib årligt til 1 om året.²⁰⁾

I den følgende tid blev sagen drøftet i admiralitets- og kommissariatskollegiet, og af dets forestilling af 16. juni 1791 ses, at der var enighed om alle besparelsesforslagene på nær spørgsmålet om byggeprogrammet.²¹⁾ Det var dog ikke mærkeligt, at man ikke kunne enes herom, for sagen drejede sig i virkeligheden om linieskibsflådens fremtidige størrelse og effektivitet.

Baggrunden for uenigheden var et forslag fra 1. civildeputeret, generalkrigskommissær Gorne, som mente, at den periode, i hvilken linieskibene var tjenstduelige, kunne forlænges med 8 år, således at der med et byggeprogram på 1 linieskib årligt kunne spares 100.000 rigsdaler, idet man ved forlængelsen af skibenes levealder kunne nøjes med at bygge færre skibe og samtidig opretholde flådens styrke på 27 linieskibe. I overensstemmelse hermed skulle linieskibene hovedrepareres efter 15 års forløb, og i det 29. år forhudes, hvorefter de skulle regnes for tjenstdygtige til det 34. år i modsætning til tidligere det 26. år. Samtidig skulle flådens større skibe på 90 og 84 kanoner udgå, sådan at den i fremtiden kom til at bestå af 15 linieskibe på 74 kanoner og 12 linieskibe på 64 kanoner.²²⁾

Gornes plan fik tilslutning fra 2. civildeputeret, generalmajor Wegener, hvorimod alle de 3 militærdeputerede, admiralerne Fontenay, Schindel og Grodtschilling samt 3. civildeputeret, kammerherre Knuth gik imod forslaget, idet deres væsentligste indvending var, at det var urealistisk, at skibene kunne tjene i så lang tid, for alle hidtidige erfaringer havde vist, at skibene trængte til hovedreparation efter 14 års forløb, hvorefter de kunne tjene endnu 12 år. Modstanderne af Gornes forslag mente dernæst, at det beløb, der kunne spares ved at følge dette forslag, i virkeligheden var langt mindre, fordi Gornes beregning byggede på en besparelse på 200.000 rigsdaler på hvert af de skibe, der skulle bygges færre, idet skibenes levealder forlængedes; men enten man byggede 74 eller 64 kanoners skibe, kostede skroget omkring 100.000 rigsdaler og udrustningen til et skib først og fremmest artilleriet kostede ligeledes ca. 100.000 rigsdaler. Imidlertid kunne der ikke spares på udrustningen, når Gorne fortsat ville opretholde flådens styrke på 27 linieskibe, heri lå hans fejltagelse.

Som den eneste opstillede marinens chef, viceadmiral Fontenay, en alternativ plan, hvori han forslog, at linieskibenes antal blev reduceret, ud fra en erkendelse af, at der måtte spares, og staten i den forbindelse ville være bedre tjent med et mindre antal krigsskibe, som man kunne stole på, end et større antal, der alle måske viste sig at være upålidelige. Flåden skulle derfor reduceres til 22 linieskibe og 10 fregatter. Hverken kontreadmiral Grodtschilling eller kammerherre Knuth tog stilling til spørgsmålet om flådens reduktion. Derimod var admiral Schindel imod en reduktion af flådens styrke, fordi han mente, at flåden var afgørende for Danmark-Norges sikkerhed, og i tilfælde af en krig med Sverige var den kun lige akkurat stærk nok med de gældende styrkemål.²³⁾

Forinden regeringen traf sin beslutning i spørgsmålet om flådens fremtidige størrelse, fremkom imidlertid endnu et indlæg i debatten. I et pro memoria af 12. november 1791 stilet til kronprinsen advarede F.G. Haxthausen, der var kendt med norske forsvarsforhold, mod en nedskæring af flådens byggeprogram, idet han påpegede, at flåden var den bedste garant for monarkiets sikkerhed. Det ville derfor være uklogt at reducere flåden, selvom



Admiral Conrad Schindel, 1715-1794. Det Nationalhistoriske Museum på Frederiksborg, mus. nr. A 6739.

den svenske flåde for tiden ikke var stærk, thi Sverige kunne hurtigt opbygge en stærk flåde ved hjælp af subsidier. Han erkendte dog nødvendigheden af at indskrænke marinens budget, hvorfor han foreslog en kraftig reduktion af det faste mandskab.²⁴⁾

Haxthausens advarsel var forgæves, for den 9. december 1791 approberedes viceadmiral Fontenays plan for en reduktion af flåden, der i 1806 skulle bestå af:

1	90 kanoners skib		
2	80 kanoners skibe	4	40 kanoners fregatter
12	74 kanoners skibe	4	36 kanoners fregatter
7	64 kanoners skibe	2	24 kanoners fregatter
22	linieskibe	10	fregatter

Herved gav man afkald på 5 stk. 64 kanoners skibe i forhold til den tidligere flådeplan, hvorimod styrken af 74 kanoners skibe blev bevaret. Skønt man i udlandet efterhånden anså de små 64 kanoners skibe for at være for svage til at indgå i slaglinien, blev disse bibeholdt til lange oversøiske ekspeditioner og til eskadren i Norge, da de var billigere at holde i søen. Ved reduktionen af fregatantallet renoncerede man på 3 stk. 24 kanoners og 3 stk. 36 kanoners fregatter, for til gengæld at forøge antallet af 40 kanoners fregatter fra 2 til 4, og samtidig bestemtes, at de nye 40 kanoners fregatter med 24 pundige kanoner på batteriet, skulle kunne tage plads i linien ligesom de store svenske fregatter.²⁵⁾

Et tilbageblik på flådeplanlægningen afslørede som nævnt uenighed om flådens fremtidige størrelse. Velkendte argumenter præsenteredes, idet modstanderne af en reduktion af flåden fremhævede nødvendigheden af en stærk flåde for at sikre søherredømmet og dermed forbindelsen til Norge. Det var da også karakteristisk, at modstanden bl.a. kom fra en mand med kendskab til norske forsvarsforhold. Imidlertid erkendte de fleste, at der måtte ske besparelser på marinens budget, hvilket formodentlig hang sammen med en vurdering af, at dette var sikkerhedspolitisk forsvarligt. Man var vidende om, at den svenske flåde var blevet alvorligt svækket under krigen med Rusland, idet man både under og efter krigen fik oplysninger om den svenske flåde fra dansk-

norske søofficerer, som enten havde opholdt sig ombord på den russiske flåde under krigen eller siden havde besøgt Karlskrona. I følge disse oplysninger talte den svenske flåde omkring 1791 15 linieskibe og 12 fregatter, hvoraf flere ikke var tjenstdygtige.²⁶⁾ På denne baggrund forekommer regeringens beslutning om en reduktion af flåden sikkerhedspolitisk forsvarlig, ligesom den var økonomisk velbegrundet.

Tredækkeren afskaffes

I 1794 ønskede man foretaget en væsentlig forandring i linieskibsflådens sammensætning. Efter byggeprogrammet skulle flådens eneste tredækker på dette tidspunkt erstattes, men kollegiet mente, at den som skibstype burde afskaffes, fordi det sidst konstruerede 80 kanoners skib var stærkere end den gamle 90 kanoners tredækker, og derfor måtte en moderne tredækker naturligvis være det 80 kanoners skib overlegent. Dette ville imidlertid medføre, at den nye tredækker måtte konstrueres med en så stor dybgående, at den ikke kunne gå gennem Drogden uden at losse sine kanoner, hvilket var uacceptabelt, eftersom det altid havde været en hovedbetingelse ved bygningen af orlogsskibe, at de netop var i stand hertil. Problemet blev drøftet mellem kollegiet og konstruktionskommissionen, og man enedes om at lade tredækkeren udgå af flådens tal, hvorefter kollegiet udarbejdede en forestilling, der fik kongelig resolution den 21. februar 1794. I stedet for en tredækker på 90-100 kanoner og et 64 kanoners skib skulle der fremover bygges 2 stk. 80 kanoners skibe, og samtidig ændredes på fordelingen af antallet af fregatter inden for de enkelte klasser i retning af en stor gruppe fregatter, der var i stand til at kæmpe i linien samt en anden gruppe, der udelukkende var beregnet til krydsertjeneste. Dog bibeholdtes en enkelt 36 kanoners fregat, der i mange henseender ville være nyttig og besparende ved ekspeditioner, der ikke krævede fregatter med så svært skyts som de 40 kanoners. I overensstemmelse med disse ændringer af flådebygningsplanen skulle flåden i 1806 have følgende styrke:

4	80 kanoners skibe	5	40 kanoners fregatter
12	74 kanoners skibe	1	36 kanoners fregatter
6	64 kanoners skibe	4	24 kanoners fregatter
22	linieskibe	10	fregatter

Denne forandring af den nylig vedtagne flådeplan medførte en forøgelse af flådens artilleristyrke, og den kan tages som et udtryk for, at marinens ledelse ønskede at følge med udviklingen i udlandet, der gik i retning af at gøre skibene indenfor de enkelte klasser stadig større, samtidig med at man tilpassede skibskonstruktionen efter de specielle danske farvandsforhold.

I resten af 1790'erne fandt der ingen yderligere flådeplanlægning sted. Disse år var præget af de mange flådeudrustninger til beskyttelse af monarkiets handel og søfart.²⁷⁾

Sammenfatning

Det kan være vanskeligt at opnå et samlet overblik over flådeplanlægningen i 1790'erne, bl.a. fordi det forekommer ejendommeligt, at der næsten samtidig med nedsættelsen af to kystforsvarskommissioner, hvis forslag nødvendigvis ville medføre en forøgelse af udgifterne til marinen, krævedes besparelser på marinens budget.

Initiativet til nedsættelsen af de to kystforsvarskommissioner udgik fra forswarets ledelse, der på baggrund af erfaringerne fra krigen i 1788 og stationeringen af svenske kanonbåde i den vestlige del af Sverige nær Danmark, ønskede at afbalancere truslen fra den svenske skærgårdsflåde med tilsvarende danske og norske enheder. Når regeringen delte den militære opfattelse af situationen og nedsatte de to kommissioner, var årsagen formodentlig, at man på dette tidspunkt befandt sig i en krigslignende tilstand, hvor økonomiske hensyn måtte træde i baggrunden. Dernæst havde regeringen i 1790 heller ikke noget overblik over, hvor store de militære udgifter egentlig var. Efter *krigsperiodens* ophør blev det imidlertid klart for regeringen, at man befandt sig i en alvorlig økonomisk situation, hvorfor de følgende bestræbelser på at finde besparelser på statsbudgettet naturligvis

også måtte omfatte marinen, og resultatet blev en formindskelse af linieskibsflåden. At kystforsvarsplanerne ikke blev opgivet på dette tidspunkt, hang sikkert sammen med, at det netop var den svenske skærgårdsflåde, der udgjorde langt den alvorligste svenske flådetrussel, og i forbindelse hermed er det tænkeligt, at reduktionen af hovedflåden også var forårsaget af et ønske om ressourcemæssigt at give plads på budgettet til de kommende kystforsvarsflotiller. For det stod klart, at der ikke kunne blive tale om et opbygge disse ved en voldsom forøgelse af marinens budget. Ser man på skibsbyggeriet i begyndelsen af 1790'erne, fremgår det også klart, at etableringen af kystforsvarsflåder var prioriteret højere end hovedflåden, idet man afveg fra den vedtagne byggeplan og anvendte Holmens ressourcer på bygningen af skibe til kystflotillerne, f.eks. blev der bygget 3 brigger til den norske flotille.²⁸⁾

I 1795 blev opbygningen af kystforsvarsflåderne udsat eller rettere opgivet, idet planerne kun skulle gennemføres, hvis konjunkturerne krævede det, og hvis der var råd dertil. Formodentlig havde regeringen allerede i 1793 opgivet tanken om dannelsen af kystforsvarsflotiller, for på dette tidspunkt ændredes den sikkerhedspolitiske situation, fordi Gustav III's død medførte et forbedret forhold til Sverige. Dernæst krævede den handelspolitiske situation i 1795 en forøget interesse for hovedflåden, som der var brug for til beskyttelse af søfarten. Disse forhold var sandsynligvis baggrunden for, at man ikke anså det for nødvendigt at oprette kystforsvarsflåder, der stort set kun var anvendelige i en krig mod Sverige, hvorimod hovedflåden kunne benyttes til langt flere formål, bl.a. til beskyttelse af handelen, hvilket netop var aktuelt på dette tidspunkt.²⁹⁾

VII. Et nyt søforsvar i støbeskeen 1801-07

Regeringen og marinens ledelse.

I årene efter 1801 voksede kronprinsens indflydelse på alle stats-sager. Efter alt at dømme satte de krigeriske begivenheder i foråret 1801 mere end noget andet sit præg på kronprinsens opfattelse af sin rolle i statens styrelse, idet ansvarets byrde i de afgørende aprildage i 1801 helt blev lagt på kronprinsens skuldre, fordi de ledende statsmænd var stærkt uenige. Der herskede ikke blot uenighed, men også frygt og modløshed, hvilket skuffede kronprinsen dybt.

En anden væsentlig årsag til kronprins Frederiks voksende indflydelse på statssagerne var, at han flere gange var på langvarige besøg ved hæren i Holsten, og fra 1805 tog han næsten permanent ophold her. De farlige udenrigspolitiske forhold og krigene syd for grænsen bevirkede, at militære spørgsmål fik langt større betydning end tidligere, hvilket bl.a. medførte, at kronprinsen fra 1803 overtog ledelsen af hæren, idet han lod sig udnævne til hærchef med direkte kommando over alle styrker. Samtidig blev ledelsen af begge værn i kommandomæssig henseende placeret under den højstkommanderendes kontor – et organ der fungerede som kronprinsens øverste kommandomyndighed.¹⁾

Kronprinsens personlige ledelse udstraktes efterhånden også til andre statsorganer. I 1804 blev kronprinsens kabinet indsat som mellemlid mellem de civile kollegier og statsrådet, hvorved dette støt og roligt mistede sin magt, og fra 1805 havde det næsten ingen indflydelse på udformningen af den dansk-norske udenrigspolitik. Omkring 1807 spillede statsrådet kun en rolle i meget vigtige udenrigspolitiske spørgsmål. Kronprinsen regerede nu helt personligt i kongens navn.²⁾

For marinen betød denne udvikling, at admiralitets- og kom-

missariatskollegiet nærmest blev reduceret til et ekspeditions-kontor, der videregav alle sager til kronprinsen, som herefter selv traf beslutningerne. Dernæst betød opholdet ved hæren, at kronprinsen i langt højere grad end tidligere blev udsat for påvirkninger, der kunne tilgodese hærens synspunkter vedrørende samarbejdet mellem de to værn, idet han kun havde få sømilitære rådgivere, hvorimod han havde rig lejlighed til at diskutere forsvarsproblemer med hærens ledende officerer.

Fabrikmester Hohlenbergs flådeplan

Den 22. marts 1801 forelagde fabrikmester Hohlenberg et forslag til en ændring af flådens sammensætning for kronprinsen. Lige siden han i 1797 tiltrådte sit embede, havde han arbejdet med en rationalisering af flådens skibstyper. Årsagen hertil var især, at det var blevet et stort problem at opretholde flådens planmæssige styrke. Alle former for *naval stores* var på grund af krigskonjunkturerne blevet så dyre og sjældne, at udgifterne hertil vanskeligt kunne holdes indenfor budgettets rammer.

I samtaler med kronprinsen havde Hohlenberg redegjort for problemet, og han var derfor blevet bedt om at overveje, hvorledes flådeplanen kunne opfyldes indenfor realistiske økonomiske rammer. Resultatet af Hohlenbergs overvejelser var ovennævnte forslag, der forinden det forelå endeligt, var blevet positivt modtaget af kronprinsen.³⁾

Hohlenberg havde i sin plan taget udgangspunkt i de generelle fordringer, der måtte stilles til flåden. Den skulle være i stand til at tilkæmpe sig søherredømmet i de dansk-norske farvande, og følgelig måtte den være jævnbyrdig med den mest sandsynlige modstander. Det nævntes ikke direkte, hvilke stater der var de mulige sømilitære modstandere, men både England, Sverige og Rusland blev indirekte omtalt i forbindelsen med redegørelsen for, hvorledes de dansk-norske orlogsskibe burde konstrueres. Ved det fremtidige linieskibsbyggeri burde man udelukkende tage den engelske flåde i betragtning, dels fordi russerne fuldstændig efterlignede denne, dels fordi svenskerne snart blev nødt til at bygge en ny flåde — formodentlig med den dansk-norske som forbillede.

Ved konstruktionen af datidens orlogsskibe var skibsartilleriets vægt afgørende for skibets størrelse. Ved at undersøge den engelske flådes artilleri var Hohlenberg blevet klar over, at englænderne var begyndt at formindske kalibret på det svære skibsartilleri – fra 36 pund til 30 pund – hvorved vægten af artilleriet reduceredes. Hvis man gjorde det samme herhjemme, kunne der spares betydelige summer ved skibenes konstruktion, vedligeholdelse og udrustning.

På baggrund af disse tanker gik Hohlenberg over til at rede-gøre for, hvilke enheder flåden burde bestå af. I de større europæiske sømagter var det den almindelige opfattelse, at en mindre del af linieskibsflåden burde bestå af kommandoskibe, der skulle være så stærke som mulige, eftersom deres tab kunne blive afgørende for kampens udfald. Derfor måtte den dansk-norske flåde også råde over større linieskibe. Hovedparten af de europæiske linieskibsflåders skibe udgjordes imidlertid af 74-kanoners skibet, idet man næsten overalt – undtagen i Sverige – var gået bort fra at placere det 64-kanoners skib i slaglinien. Til at tage kampen op med de engelske 74-kanoners skibe havde Danmark-Norge sine 74- og 64-kanoners skibe, der dog for det førstnævntes vedkommende var unødigt stærkt, hvorimod det sidstnævnte var for svagt. Hohlenberg mente, at man kunne bygge et nyt 74-kanoners skib, der var en mellemting mellem de to nævnte linieskibe. De formindskede dimensioner opnåedes ved at armere det med 30 pundige kanoner som sværeste kaliber. Begrundelsen herfor var de tidligere omtalte forøgede omkostninger ved bygningen af de hidtidige 74-kanoners linieskibe. Det nye skib kaldte han for *masseskibet*, fordi det skulle udgøre massen af flådens linieskibe.

Medens fabrikmesteren tog England som forbillede for de større orlogsskibes vedkommende, tog han for fregatternes vedkommende de svenske og russiske fregatter som model. Med indførelsen af den 24 pundige kanon som hovedarmering ombord på de større fregatter havde først Sverige og siden Rusland skabt en fregatklasse, der var alle andre overlegne. Hohlenberg ville derfor konstruere en fregatttype, der var endnu stærkere. Dernæst ville han formindske de øvrige fregatttyper og briggernes dimensioner samt reducere det samlede antal af skibsklasser, idet formålet

igen var at nedbringe omkostningerne ved opretholdelsen af flåden.⁴⁾

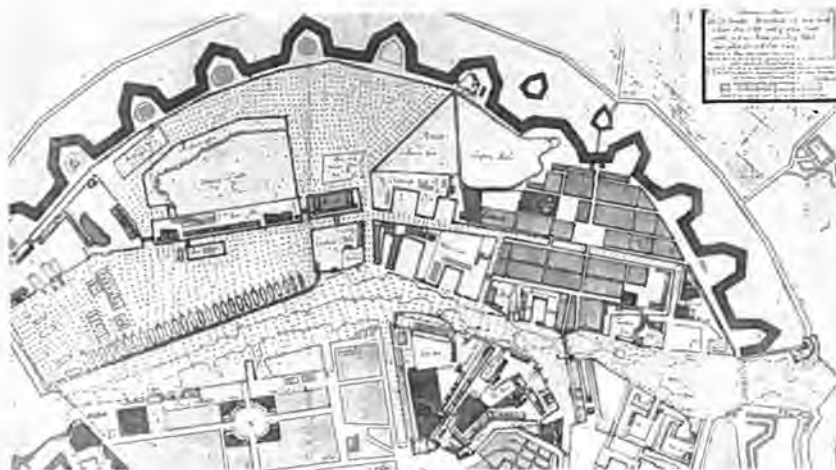
På baggrund af ovennævnte kan man få indtryk af, at Hohlenberg anså England som hovedfjenden. I betragtning af det spændte forhold til denne stat omkring 1800/01 ville en sådan opfattelse være forståelig. Imidlertid kan interessen for denne stat også skyldes konstruktions- og skibstekniske forhold. I marinen havde man altid fulgt udviklingen indenfor de førende europæiske sømagter. Dette viser de mange studierejser, som de forskellige fabrikmestre havde foretaget til England, Frankrig og Holland.⁵⁾ Hvorvidt der derfor var sket en ændring i vurderingen af den sømilitære trussel mod monarkiet, kan man ikke alene afgøre ud fra Hohlenbergs flådeplan. Det, planen måske viser, er en nuanceret opfattelse af de mulige modstandere, men dette er også noget nyt i forhold til tidligere, hvor kun Sverige blev betragtet som modstanderen.

Flådekommissionen af 29. december 1801

Efter planen var blevet forelagt kronprinsen, informeredes admiralitets- og kommissariatskollegiet, og den 17. april 1801 fik fabrikmesteren ordre fra kollegiet om at udarbejde en tegning til det foreslåede nye 74 kanoners skib. Da Hohlenberg i efteråret 1801 endnu ikke havde indsendt tegningen, rykkede kollegiet for denne. Fabrikmesteren svarede med at udbede sig tilladelse til at påbegynde konstruktionen af det nye skib uden først at indlevere en tegning, hvilket ellers var sædvanen. Tilladelsen blev imidlertid givet, og Hohlenberg gik igang.

Kort tid efter – den 17. december 1801 – tilsendte kollegiet konstruktionskommissionen en skrivelse, hvori man udbad sig en vurdering af fabrikmesterens flådeplan. Men da kommissionen ikke anså sig for kompetent til at udtale sig i så vigtigt et spørgsmål, blev det foreslået, at flere af marinens erfarne officerer blev inddraget i overvejelserne, og at en særlig kommission blev nedsat til at behandle sagen. Dette skete også, og en kommission, der fik navnet *kommissionen af 29. december 1801*, blev nedsat.

Med denne kommission gør der sig det interessante forhold gældende, at den ikke blev nedsat ved en kongelig ordre, men



Kort over Københavns havn med flådens leje 1794. Rigsarkivet. SØE KTS. Des. C. 228 c.

ved en skrivelse fra kollegiet — dateret 29. december — til de kommende medlemmer. Kommissionen blev betragtet som uofficiel og yderst hemmelig, hvilket fremgår af *kommissoriet*, hvor det blev pålagt medlemmerne streng hemmeligholdelse. Opgaven gik ud på at foretage en sammenligning mellem de engelske og russiske krigsskibes artilleristyrke i forhold til de skibstyper, som Hohlenberg havde foreslået.⁶⁾

I den forbindelse spillede størrelsen af nabostaternes flådestyrker en vis rolle. Da kronprinsens generaladjutant, kaptajn Hans Lindholm i efteråret 1801 havde været i Sverige, vidste man, at den svenske flåde talte 14 linieskibe og 11 fregatter. Hvorvidt man havde aktuelle rapporter om den russiske flåde er tvivlsomt, vi ved dog, at den talte ca. 20 anvendelige linieskibe. Selvom kollegiet heller ikke kendte den engelske flådes nøjagtige størrelse, må man have været vidende om dens enorme styrke.⁷⁾

Ligesom med Hohlenbergs flådeplan er det vanskeligt ud fra *kommissoriet* og kommissionens videre arbejde at klarlægge marineledelsens opfattelse af den sømilitære trussel mod monarkiet. Ligeledes er det svært at bedømme, i hvor høj grad kend-

skabet til nabostaternes flådestyrker indgik i overvejelserne. Det kan imidlertid konstateres, at man ikke fandt det nødvendigt at tage hensyn til den svenske lineskibsflåde, hvilket måske kan tyde på, at man omkring 1802 ikke anså Sverige for nogen alvorlig sømilitær trussel. Nogen nærmere præcisering af opfattelsen af flådetruslen mod Danmark-Norge er ikke mulig. En forklaring herpå kan være, at man ganske simpelt ikke havde nogen entydig opfattelse heraf på grund af den uoverskuelige udenrigspolitiske situation på dette tidspunkt.⁸⁾

Under kommissionens arbejde i 1802 ændrede Hohlenberg noget på sin flådeplan, idet han øgede antallet af kommandoskibe fra 3 til 5, fordi han var blevet overbevist om, at 3 var for lidt i tilfælde af, at et af dem midlertidigt blev utjenstdygtigt. Lineskibsflåden skulle herefter tælle 5 kommandoskibe og 22 masseskibe.⁹⁾

Kommissionen afgav flere betænkninger, den sidste den 11. juni 1803, men nogen egentlig godkendelse af disse betænkninger blev hverken givet af kongen eller kollegiet. Hohlenbergs flådeplan blev således ikke officielt godkendt, derimod blev flere af hans forslag til nye skibstyper — f.eks. det nye masseskib — approberet senere.¹⁰⁾ I de følgende år arbejdede man kraftigt på at genopbygge flåden, og der blev i alt i perioden 1800–07 bygget 4 lineskibe, 10 fregatter, 7 brigger samt en del mindre skibe. Flåden havde imidlertid også lidt store tab ved slaget på Rheden. Dernæst måtte en del skibe kasseres som følge af de mange udrustninger i den foregående periode.¹¹⁾

Det norske søforsvar¹²⁾

Under konflikten med England i 1801 blev der ligesom i Danmark organiseret et kystforsvar i Norge. Efter krigsbegivenhedernes ophør blev der givet ordre til at afvikle dette, men samtidig hermed nedsatte kollegiet en kommission, der fik til opgave at overveje, hvorledes det fremtidige norske søforsvar burde indrettes. Kommissionens medlemmer var den øverstbefalende søofficer i Norge, kontreadmiral Stockfleth, stiftamtmandene Kaas og Moltke, kommandørkaptajn Krieger og kaptajnerne Krabbe og Grove. Baggrunden for kommissionens nedsættelse var, at Stock-



En dansk-norsk Fregat, seil der i Læ, med Sidevind.

En dansk-norsk fregat i læ med sidevind. Kobberstik af N. Truslew fra 1805. Statens museum for Kunst. Kobberstiksamlingen 727/38.

fleth havde været utilfreds med det hastigt improviserede søforsvar, der var blevet stablet på benene under krigen med England. I samtaler med flere ledende civile og militære embedsmænd — bl.a. Kaas, Moltke og general Mansbach — havde Stockfleth redegjort for, hvorledes et velordnet søforsvar kunne opbygges. Moltke, Kaas og Mansbach gjorde hver for sig i breve til kronprinsen opmærksom på, at der burde nedsættes en norsk flådekommission, og da kronprinsen billigede ideen, foranledigede han, at kommissionen blev nedsat.

Inden forhandlingerne startede tog Kaas imidlertid via kron-

prinsen initiativ til, at kommissionens medlemstal blev udvidet med general Mansbach og generalkrigskommissær Haxthausen.¹³⁾ Det centrale spørgsmål var indledningsvis, hvilke fartøjer, der måtte anses for de mest velegnede til det norske kystforsvar. Alle var enige om, at kanonbåde ville være at foretrække. Ved diskussionen af dette spørgsmål blev Stockfleths mening tillagt stor vægt, og formodentlig på baggrund af krigserfaringerne foreslog han, at der skulle opbygges en kystforsvarsflåde på ca. 130 kanonbåde med hovedstyrken i Frederiksværn, mens 20 mindre grupper skulle fordeles langs kysten helt op til Trondhjem. De andre medlemmer af kommissionen tilsluttede sig dette forslag, og der var enighed om, at forbindelsen til Danmark burde varetages af enheder fra hovedstyrken, der blev stationeret i Norge. Forslaget og i særlig grad fordelingen af kanonbåde langs den norske vestkyst viser, at kommissionen tænkte sig et søforsvar ikke alene vendt mod Sverige men også mod England.

Der var nu en pause i forhandlingerne, fordi Kaas skulle til København. Her holdt han en række møder, hvor to af kommissionens medlemmer — Krieger og Krabbe — deltog. Endvidere var kommandørkaptajn Lorens Fisker blevet beordret til at tiltræde kommissionen. I modsætning til de andre mente Fisker, at en norsk søstyrke burde bestå af linieskibe og fregatter, der til enhver tid var den svenske eskadre i Nordsøen overlegen. Dernæst skulle der være et mindre antal brigger til kystforsvaret, men ingen kanonbåde. Dette synspunkt byggede på den traditionelle forsvarspolitiske opfattelse, at Sverige alene var fjenden. Den strategiske forudsætning var, at den dansk-norske hovedflåde mindst skulle være den svenske jævnbyrdig i Østersøen.

Både Krabbe og Krieger svingede i de følgende forhandlinger over til dette standpunkt, sandsynligvis fordi de, som så mange andre søofficerer, ikke havde kendskab til kystforsvarsproblemer. De foreslog imidlertid, at fabrikmester Hohlenberg afgav en betænkning herom, hvilket skete den 23. januar 1802. Her påpegede han, at kanonbåde burde indgå som et væsentligt element i det norske søforsvar.¹⁴⁾

På dette tidspunkt fik kommissionen igen sit medlemstal forøget. Den bestod nu af 5 søofficerer, 3 landofficerer og 2 civile embedsmænd. Med denne sammensætning var kommissionen



Et dansk-norsk Linieskib til ankers førende sine sejl.

Et dansk-norsk linieskib til ankers førende sine sejl. Kobberstik af N. Truslew fra 1805. Statens museum for Kunst. Kobberstiksamlingen mus. nr. 727/35.

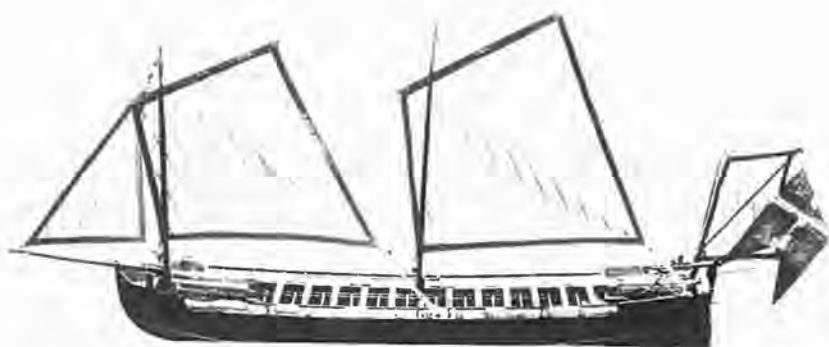
i besiddelse af et meget omfattende kendskab til norske forsvarsproblemer, hvilket ikke havde været tilfældet med tidligere norske flådekommissioner, der udelukkende havde bestået af søofficerer. Initiativet hertil skyldtes formodentlig Kaas, som også fik udvidet kommissoriet til at omfatte organiseringen af søenroleringen og landeværnet i Norge.¹⁵⁾ Kaas havde altid været interesseret i norske militærforhold. I en årrække havde han været deputeret i det norske general- og kommissariatskollegium og haft lignende høje poster indenfor den norske hærs øverste ledelse. Hans store interesse for militære spørgsmål havde bragt ham på god fod med kronprinsen, hvilket uden tvivl var stærkt medvirkende til, at alle hans initiativer uden videre blev taget til følge.¹⁶⁾

Kommissionen begyndte igen sine forhandlinger den 8. juni i Kristiania, og i februar 1803 forelagde den sin betænkning for

kollegiet. Man havde taget sit udgangspunkt i en afhandling om forsvaret af Norge af general Mansbach, som forinden havde fået godkendt sin plan af den øverstkommanderende for det norske forsvar, feltmarskal, prins Carl af Hessen.¹⁷⁾ Betænkningens forsvarspolitiske forudsætning var en krig med Sverige.¹⁸⁾ Den norske flådestyrkes hovedopgaver var forsvar af de vigtigste kystbyer, beskyttelse af skibsfarten og opretholdelsen af forbindelsen med Danmark. Løsningen af de to sidste opgaver krævede stationering af 2 linieskibe og 2 fregatter i Norge, dog burde dette antal til enhver tid afhænge af størrelsen af den svenske Göteborgeskadre. Da hær- og flådestyrker skulle være i stand til at understøtte hinanden, var en kystforsvarsflåde af kanonbåde nødvendig. Antallet skulle ligeledes være afhængig af den tilsvarende svenske styrke. I alt skulle den norske kystforsvarsflåde bestå af 48 kanonbåde, 12 mindre rofartøjer og 6 brigger.

Med denne udformning var planen helt på linie med, hvad tidligere norske flådekommissioner havde foreslået. Den eneste forandring var, at rokanonbåde skulle erstatte de mange ældre typer af skærgårdsfartøjer. Trods den nylige konflikt med England, så man således helt bort fra en gentagelse heraf. De eneste kommissionsmedlemmer, som anså en krig med England for mulig, var kontreadmiral Stockfleth og kammerherre Moltke, og de accepterede kun planen, fordi de mente, at det oprindelige forslag ville blive for dyrt at gennemføre.¹⁹⁾ Endelig blev der fremsat forslag om den norske søenrulling og om organiseringen af en norsk kystmilits. Når det blev nødvendigt at udarbejde en ny søenrullingsordning skyldtes det, at udskrivningen af mandskab i kystdistrikterne måtte ændres på grund af ønsket om at få dannet en kystmilits. Disse forslag blev af kollegiet forestillet kongen og godkendt ved kongelig resolution den 3. juni 1803 og 4. maj 1804.²⁰⁾

Den egentlige plan for det norske søforsvar fik kongelig resolution den 1. juni 1804, og dens skæbne afhang nu af de bevilgende myndigheder.²¹⁾ Umiddelbart skulle man tro, at den ville blive gennemført, fordi kollegiet i sin forestilling udtrykkelig havde gjort opmærksom på, at kronprinsen fuldt ud tilsluttede sig planen, og at den var udarbejdet med mest mulig hensyntagen til statens svage finanser. Ikke desto mindre blev den ikke gen-



Model af kanonchalup. Bygget 1805 efter den svenske admiral Frederik af Chapmans tegninger. Armering 2 stk. 24 pundige kanoner og 4 stk. 4 pundige haubitsere. Besætning 71 mand. Skala 1:48. Orlogsmuseet.

nemført. Så sent som i efteråret 1806 var der kun blevet anvist penge til at bygge et par kanonbåde, der skulle anvendes til forsøg, for at man kunne finde frem til den bedste kanonbådstype. Som følge heraf bestod den norske søstyrke ved krigsudbruddet i 1807 kun af 1 linieskib, 9 kanonbåde og en del ældre skærgårdsfartøjer.²²⁾

Denne gennemgang af den norske flådeplanlægning viser flere interessante træk. For det første var det hverken regeringen eller marinens ledelse, som tog initiativet til kommissionens nedsættelse, men fremtrædende officerer og embedsmænd i Norge, fordi de var utilfredse med det eksisterende søforsvar. Dernæst kan man konstatere, at både Sverige og England indledningsvis blev anset for sandsynlige modstandere, men at denne vurdering og opfattelsen af, hvorledes det norske søforsvar burde organiseres, ændredes da flere personer blev inddraget i planlægningen. Resultatet blev, at kun Sverige blev betragtet som modstanderen. Herved fik planen et traditionelt indhold, og det eneste nye var, at kanonbåde skulle erstatte de gamle skærgårdsfartøjer.

Endvidere synes kronprins Frederik at have spillet en væsentlig rolle, og med hans godkendelse af planen var afgørelsen reelt truffet inden statsrådet kom ind i billedet.

Kystforsvaret af Danmark og Hertugdømmerne

Som det erindres, blev kystforsvarsplanen fra 1795 ikke gennemført. Der blev hverken skabt kanonbådsflotiller eller bygget kystforsvarsbatterier. Følgen heraf var, at man i 1801 stod uden et organiseret kystforsvar, og man var derfor henvist til en række lidet fyldestgørende improvisationer, hvilket fik flere af hærens generaler til at indse nødvendigheden af et kystforsvar, der også omfattede flådens medvirken.²³⁾

Efter konflikten med England var forbi, blev de kystbatterier, der var påbegyndt i 1801, ganske vist bygget færdige, men ellers blev der stort set intet foretaget på dette område. Kun i København skete der visse forbedringer af det eksisterende søforsvar. På kronprinsens ordre holdt defensionskommissionen dagligt møder i slutningen af sommeren 1801 for at overveje, hvorledes søforsvaret kunne forbedres, og den 7. september fremlagde kommissionen en betænkning, der blev godkendt af kronprinsen nogle dage senere.

Hovedsynspunktet i betænkningen var, at hovedstadens søforsvar burde udbygges kraftigt, hvilket ville koste 4 millioner rigsdaler at gennemføre – et beløb der var det dobbelte af, hvad hele søbefæstningen var blevet anslået til at koste i 1784. Når det samlede beløb til hele søforsvaret blev gjort op, ville udgiften blive over 10 millioner rigsdaler. Denne meget store sum kunne naturligvis ikke skaffes, og resultatet blev da også, at kun Trekronerfortet forbedredes, og batteriet Prøvestenen blev bygget inden 1807.²⁴⁾

Under den tidligere redegørelse for planen om et kystforsvar blev hærens synspunkter næsten ikke behandlet, men da et effektivt kystforsvar altid vil kræve et nært samarbejde mellem værnene, er det nødvendigt også at omtale hærens opfattelse heraf. De krav hæren måtte stille til flåden, var naturligvis knyttet til forsvaret af kysterne. Inden 1801 havde to af hærens mest fremtrædende generaler – Binzer og Ewald – udtalt, at Danmark



Model af kanonjolle. Bygget 1805 efter den svenske admiral Frederik af Chapmans tegninger. Armering 1 stk. 24 pundig kanon og 1 stk. 4 pundig haubits. Besætning 24 mand. Skala 1:48. Orlogsmuseet.

i lighed med Sverige burde råde over en kystforsvarsflåde, der skulle bidrage til forsvaret af havne og fjorde, anvendes til transport af tropper, eller til beskyttelse af troppetransportskibe og sidst men ikke mindst til støtte for hærens kamp ved kysten. Begge generaler undervurderede linieskibenes betydning, idet de mente, at kun et mindre antal var nødvendig til at opretholde forbindelsen til Norge. De overså, at kystforsvarsflådens handlefrihed var afhængig af, om den søgående flåde var i stand til at holde fjenden borte fra vore farvande. Både Binzer og Ewald erkendte dog, at hærens og flådens officerer manglede den fornødne gensidige forståelse for et samarbejde.²⁵⁾ Netop for at råde bod herpå foreslog en landofficer, kaptajn Rustad, i en skrivelse i 1801 til kronprinsen, at den elementære undervisning for land- og søkadetter skulle være fælles. Han mente også, at der burde oprettes en kystforsvarsflåde, samtidig med at den søgående flåde blev formindsket, eftersom den ikke var nødvendig til forsvaret af kysterne.²⁶⁾ Kronprinsen reagerede imidlertid ikke på disse tanker, sandsynligvis fordi han på dette tidspunkt var interesseret i at få hovedflåden forstærket. I den følgende tid blev kystforsvarsproblemerne dog stadig debatteret. Efter 1803

var de fleste officerer ved hæren i Holsten enige om nytten af mindre fartøjer til forsvar af kysterne.²⁷⁾ General Binzer, som nu var stabschef for tropperne i Holsten, var igen en varm fortalende for dannelsen af kystforsvarsflotiller, da disse afgjort ville forbedre hærens operationsmuligheder.²⁸⁾

I disse år foretog marinen søopmålinger i de danske farvande, og fra 1805 til 1807 koncentrerede man sig om Hertugdømmernes kyster.²⁹⁾ Måske var disse opmålinger udtryk for, at man igen i marinen begyndte at interessere sig for forsvaret af kysterne. Kaptajn Bardenfleth, der var en af de søofficerer, som havde opmålt bælteerne, sendte i oktober 1805 en afhandling om søforsvaret af den sydlige del af monarkiet til kronprinsen. I et medfølgende brev oplyste han, at han havde fået ideen til afhandlingen under sit arbejde med søopmålingen, og han havde talt indgående med general Binzer herom. Ikke uden grund mindede Bardenfleths forslag derfor om de tanker, som Binzer tidligere havde fremsat. Ligesom denne havde tilrådet, foreslog Bardenfleth nu, at der blev dannet en kystforsvarsflåde til forsvar af Holsten – dvs. en Elbflotille og en Østersøflotille. Flotillen på Elben skulle bestå af mange små fladbundede pramme, nogle kanonbåde samt et par søgående skibe. Østersøflotillen burde bestå af små fregatter, brigger og kanonbåde. Herudover skulle et par linieskibe og fregatter fra hovedflåden være flotillens rygdækning.³⁰⁾ På trods af ligheder i de to mænds opfattelser, var der imidlertid også forskelle, idet Bardenfleth i modsætning til Binzer indså, at en større søgående flåde var nødvendig til dækning af kystforsvarsflotillerne.

Omend Bardenfleths afhandling var en meget interessant redegørelse for kystforsvarsproblemet, var den dog kun udtryk for en enkelt søofficers opfattelse heraf. Af mere afgørende betydning var admiralitets- og kommissariatskollegiets og især kronprinsens mening herom.

Flådeplanen af 1806

I 1806 udløb den gældende flådeplan fra 1791 og 1794. Kollegiet havde derfor i et stykke tid arbejdet med et forslag til en ny plan. Efter den gamle plan skulle flåden bestå af linieskibe med et

tilhørende antal fregatter og mindre skibe, men siden planens vedtagelse havde man indset nødvendigheden af yderligere at have et antal kystforsvarsflotiller. En række projekter herfor var som tidligere omtalt blevet vedtaget, hvorfor kollegiet nødvendigvis måtte tage hensyn hertil, så meget desto mere som kronprinsen var interesseret heri.

Vistnok i forbindelse med bygningen af kanonbåde havde kronprinsen den 9. maj 1806 udtalt, at oprettelsen af en roflåde burde ske i takt med udbygningen af hovedflåden.³¹⁾ I juli måned var det hans opfattelse, at en norsk kystforsvarsflotille først ville være gavnlig for monarkiet, når der samtidig oprettedes tilsvarende danske og holstenske flotiller, og hovedflåden var blevet reduceret til et mere passende antal skibe i overensstemmelse med de bestående politiske og militære forhold. Med disse udtalelser møder vi for første gang en ændret holdning til flådens sammensætning hos kronprinsen.³²⁾

Kollegiet havde imidlertid en anden opfattelse end kronprinsen, hvilket fremgår af en koncept fra september 1806 til en forestilling angående en ny flådeplan. Hovedindholdet heraf var, at der ganske vist skulle oprettes et antal kystforsvarsflotiller i Norge, Danmark og Holsten, men flådens hovedstyrke burde stadig være en linieskibsflåde, der kunne understøtte kystforsvarsflåden og sikre søherredømmet.

Efter kollegiets vurdering var et angreb fra stater syd for monarkiets grænse ikke sandsynlig, derimod anså man et angreb fra Østersømagterne Sverige og Rusland for muligt. De kunne enten angribe enkeltvis eller forenede. Den dansk-norske flåde måtte derfor have en styrke som begge staters flåder tilsammen. Den svenske flådes størrelse anslog kollegiet til 7 linieskibe og 12 fregatter, og Ruslands styrke mente man var 22 linieskibe og 14 fregatter. Da den fremtidige dansk-norske kystforsvarsflådes artilleristyrke ville svare til 8 linieskibes, burde hovedflåden bestå af 21 linieskibe og 26 fregatter, svarende til de samlede svenske og russiske flåders styrke minus 8 linieskibe.

Kystforsvarsflotillerne skulle i alt tælle 8 rofregatter, 90 kanonbåde, 12 stykpramme og 20 mortérbarkasser. Flådens dislokation skulle være følgende:

I Norge skulle der ved Kristianssand oplægges et par linieskibe

og fregatter fra hovedflåden, og ved Frederiksværn og Frederiksstad skulle der placeres kystforsvarsflotiller hovedsagelig bestående af kanonbåde.

De danske flotiller skulle stationeres ved Bløden ved Hals samt Petersværft nær Vordingborg, og i krigstid skulle der forlægges en mindre afdeling til Isefjorden.

I Holsten burde der placeres flotiller i Frederiksstad og Glückstadt, og i krigstid skulle der tidlige forlægges et par brigger til Neustad.

Hovedflåden skulle stadig ligge i København, og søforsvaret af hovedstaden skulle foruden de faste batterier og blokskibe bestå af et antal stykpramme.

Denne fordeling af styrkerne var nøje i overensstemmelse med de eksisterende, vedtagne planer vedrørende kystforsvaret for Norge og Danmark og sammenfaldende med Bardenfleths forslag til et søforsvar af hertugdømmerne.

Hvor meget planen ville koste, og hvornår den kunne være fuldført, mente kollegiet var vanskeligt at præcisere, bl.a. fordi prisudviklingen var umulig at beregne. Man skitserede dog en plan for udbygningen af flåden i en 8 års periode, således at den i 1814 ville bestå af følgende skibe:

	1814	plan
linieskibe	15	21
fregatter	18	26
brigger	12	12
kanonchalupper	60	60
kanonjoller	30	30
rofregatter		8
stykpramme	16	12
mortérbarkasser	20	20

Samtidig skulle baserne til kystforsvarsflotillerne være færdige og Københavns søforsvar i orden. Da man var klar over, at de økonomiske midler ville være begrænsede skulle udbygningen af flåden ske uden bygning af skibe på private værfter. Man forudså dog, at materielfonden måtte forøges fra ca. 800.000 årlig de sidste par år til 1036.000 rigsdaler.

Alt i alt må man sige, at kollegiet i første omgang prioriterede udbygningen af kystforsvarsflåden højest, men på lang sigt skulle linieskibsflåden udgøre hovedstyrken. I sammenligning med de tidligere styrkemål var der tale om en kraftig forøgelse af flådens samlede styrke.³³⁾

Kollegiets plan blev imidlertid aldrig sendt til kronprinsen eller forestillet kongen, fordi man den 2. september modtog en skrivelse fra kronprinsen, hvori han redegjorde for søforsvarets fremtidige indretning.

Københavns søforsvar burde forstærkes ved, at flådens barkasser blev armeret med svære mortérer, således at man kunne bombardere enhver fjendtlig flåde, der ville forsøge et angreb på hovedstaden.

Rokanonflotiller skulle fremover udgøre monarkiets hovedværn, og som følge heraf skulle linieskibsflåden reduceres. Kronprinsen pålagde kollegiet at overveje følgende:

1. Orlogsflåden burde altid være den svenske flåde overlegen.
2. Rokanonflotiller burde stationeres i Norge, København, Låland, Frederiksstad ved Ejderen og ved Glückstadt. Den samlede styrke skulle være 300 armerede fartøjer samt nogle fregatter og brigger, som orlogsflåden skulle afgive.

Til sidst udbad kronprinsen sig kollegiets opfattelse af denne plan.³⁴⁾

I et brev af 6. september svarede kollegiet, at man i løbet af en uge ville være i stand til at fremsende en forestilling om flådens fremtidige sammensætning, da man i nogen tid havde arbejdet herpå.³⁵⁾

Den 13. september forelå kollegiets forestilling. Indledningsvis forklaredes, at man under arbejdet med flådeplanen ikke havde været fuldstændig klar over flådens fremtidige størrelse og sammensætning, fordi man ikke havde kompetance til at afgøre dette spørgsmål. Ved kronprinsens skrivelse havde man imidlertid erfaret hvilke retningslinier, der burde følges, derfor foreslog man nu følgende plan for søforsvarets ordning:

Orlogsflåden

- 1. linieskibe 12 stk.
- 2. fregatter 12 stk.
- 3. korvetter og brigger 14 stk.

Kystforsvarsflotillerne

- 1. rofregatter 11 stk.
- 2. kanonbåde 225 stk.
- 3. morterbarkasser 62 stk.
- 4. stykpramme 12 stk.

Antallet af linieskibe var efter kronprinsens ønske fastsat efter størrelsen af den svenske flåde, der talte 7 linieskibe. Kollegiet turde dog ikke tilråde, at den dansk-norske linieskibsstyrke fik samme størrelse, fordi man altid måtte regne med, at Sverige hurtigere end Danmark-Norge kunne forøge sin flåde som følge af dets større ressourcer — især med hensyn til kanonstøberier. En styrke på 12 linieskibe ville dog sikre den fornødne overlegenhed.

Ved fastsættelsen af antallet af fregatter havde man igen taget hensyn til den svenske flådes styrke. Dernæst måtte man anvende et par fregatter til beskyttelse af handelen på Vestindien og Middelhavet. En del af hovedflåden — 2 linieskibe og 2 fregatter — skulle derfor have fast station i Norge.

Placeringen af kystforsvarsflotillerne var i overensstemmelse med kollegiets tidligere forslag, og dermed også med alle eksisterende planer på dette område. Kollegiet regnede med, at planen kunne være fuldført i 1814, og udgifterne ville på årsbasis beløbe sig til ca. 200.000 mere end for øjeblikket.³⁶⁾

Denne flådeplan adskiller sig fra tidligere planer ved, at hovedvægten nu skulle lægges på mindre skibe. For første gang i perioden 1769-1806 var der tale om en virkelig ændring af flådens sammensætning. Sidste gang det for alvor var blevet overvejet at lade flådens hovedstyrke bestå af rofartøjer var i 1740'erne. Siden havde diskussionen drejet sig om, hvilke forskellige typer linieskibe og fregatter flåden burde bestå af.³⁷⁾

I hærens øverste ledelse var man tilfreds med den nye flådeplan, hvilket fremgår af et brev fra general Binzer til kronprinsen, hvori han skrev, at det glædede ham, at kronprinsen endelig havde fået overbevist admiralitets- og kommissariatskollegiet om, at monarkiets søforsvar ikke alene burde bestå af en linieskibsflåde. Binzers glæde var forståelig, fordi planen var i overensstemmelse

med den fællesforsvarslinie, som han selv var fortalere for. Når planen fik denne udformning, skyldtes det formodentlig den påvirkning som kronprinsen var udsat for under sit ophold ved hæren i Holsten, og så vidt det kan bedømmes af det foreliggende materiale var det netop general Binzer, som især påvirkede kronprinsen til at ændre flådens sammensætning.³⁸⁾

Ser man på kollegiets opfattelse, da fremgår det også klart af dets eget forslag, at det havde en anden mening, men at man havde bøjet sig for kronprinsens befaling. Kollegiet var næppe blevet overbevist om noget. Med kronprinsens dominerende stilling indenfor statsstyrelsen kan kollegiets ændrede holdning dårligt opfattes anderledes. Kollegiets oprindelige plan lå dog ikke milevidt fra kronprinsens, eftersom kystforsvarsflotillerne indledningsvis var prioriteret højest, hvorimod hovedflåden først skulle nå sin fulde styrke på et senere tidspunkt. I denne prioritering kan kollegiet meget vel have taget hensyn til kronprinsens opfattelse, som ikke var det ubekendt.

Baggrunden for kollegiets syn på søforsvaret var bl.a., at man havde en anden opfattelse end kronprinsen og hærens ledelse af de eventuelle modstandere. Da man anså Sverige og Rusland for modstandere, måtte man nødvendigvis have en stærk lineskibsflåde. En vis konservativ holdning hos kollegiets medlemmer spillede sikkert også en rolle. Man var vant til at betragte lineskibe som enhver flådes ryggrad. Når kollegiet ikke i så høj grad som hærens ledelse var interesseret i, at flåden hovedsagelig skulle bestå af kystforsvarsflotiller, kunne årsagen også være, at man frygtede en afgivelse af sin kommandomyndighed i krigstid, idet man måtte forudse, at kystforsvarsflotillerne — der jo netop skulle samarbejde med hæren om forsvaret af kysterne — blev underlagt en hærofficer.

De to opfattelser af, hvorledes søforsvaret skulle indrettes, kan skyldes en vis konkurrence mellem de to værn. Når vægten blev lagt på et stærkt kystforsvar kom marinen til at spille anden violin i den samlede forsvarsindsats, hvilket ikke i så udpræget grad ville blive tilfældet, når vægten blev lagt på en stærk lineskibsflåde. Ligeledes havde de forskellige opfattelser af de eventuelle modstandere sikkert også sin rod heri, idet den udenrigspolitiske situation i 1806 var så uoverskuelig, at man ikke kunne for-

udse, hvem eller hvilke stater monarkiet eventuelt ville blive angrebet af.

Hvis man derfor skal vurdere hvilken af de to planer, der var den bedste i den givne situation, må den mest alsidige plan foretrækkes – dermed kollegiets oprindelige forslag. Da flåden efter denne plan både skulle bestå af kystforsvarsenheder og en forholdsvis stor lineskibsflåde, var man i stand til at tage kampen op mod alle tænkelige modstandere, hvilket ikke ville være tilfældet, hvis flåden hovedsagelig bestod af mindre skibe. Kronprinsens forslag forudså da også kun en kamp mod Sverige og eventuelt en sydfra kommende fjende – Frankrig.

Den 18. november 1806 modtog kollegiet kronprinsens godkendelse af forestillingen fra 13. september. Efter ønske fra kollegiet skulle planen søges hemmeligholdt, der skulle derfor ikke udarbejdes nogen officiel forestilling til kongelig resolution, ligesom planens økonomiske aspekter skulle drøftes mundtlig med finansminister Schimmelmänn.³⁹⁾ I slutningen af 1806 kendte ledende søofficerer indenfor marinen dog planen, eftersom bygningen af et større antal kystforsvarsskibe var nævnt i overrekvipagemester Kjærulfs forslag til næste års arbejder på Holmen.⁴⁰⁾

I foråret 1807 blev det vedtaget at bygge 20 kanonbåde på Petersværft nær Vordingborg. Arbejdet blev påbegyndt inden det engelske angreb i sommeren 1807, men længere nåede man ikke.⁴¹⁾ Det er dog opfattelsen, at det ville have været muligt at gennemføre 1806-flådeplanen, selvom den for en periode betød en årlig merudgift på 200.000 rigsdaler, eftersom planen erstattede alle tidligere kystforsvarsplaner også vedrørende søforsvaret af København, samtidig med, at den bibeholdt en vis lineskibsstyrke. I forhold til de store omkostninger ved at gennemføre disse planer samt opretholde hovedflåden på sit tidligere niveau, ville 1806-flådeplanen medføre en langt mindre udgift, der formodentlig var større chance for at få bevilget.

Sammenfatning

Ved redegørelsen for fabrikmester Hohlenbergs forslag til en ny flådeplan fra 1801 blev det fastslået, at baggrunden først og fremmest var de stigende priser på *naval stores*, der vanskelig-

gjorde opretholdelsen af den eksisterende flådeplan fra 1791. Skønt forslaget blev behandlet af en særlig nedsat kommission, skete der ikke nogen godkendelse af planen, hverken officielt eller uofficielt.

Så vidt det kan bedømmes af denne flådeplanlægning var kronprinsen og marinens ledelse enige om, at flåden skulle være i stand til at bekæmpe både England, Sverige og Rusland. Der var her tale om en forsvarspolitisk opfattelse, der var langt mere nuanceret end tidligere.

Den norske flådeplanlægning blev som nævnt startet på initiativ af fremtrædende civile og militære embedsmænd, som var utilfredse med det eksisterende søforsvar. Når resultatet af denne planlægning blev minimal, skyldtes det, at man ligesom tidligere ikke havde råd til at opretholde en større norsk flådestyrke. Dernæst konstateredes, at det under de indledende norske flådeforhandlinger var den almindelige opfattelse, at forsvaret skulle være rettet mod både Sverige og England. Under forhandlingerne skete der imidlertid en ændring i denne opfattelse, idet alene Sverige omkring 1803 blev betragtet som den sandsynlige flådemodstander, hvilket kan skyldes frygten for et fransk angreb, der havde medført, at regeringen i givet fald ville alliere sig med England.

Den ændrede udenrigspolitiske situation var måske også årsag til, at Hohlenbergs flådeplan ikke blev godkendt, fordi der i denne situation ikke ville blive brug for en stærk lineskibsflåde, men snarere en stærk hær, hvortil hovedparten af monarkiets sparsomme ressourcer måtte anvendes.

Ser vi på baggrunden for 1806-flådeplanen, da er der næppe tvivl om, at den især blev udformet efter hærens ønsker om oprettelse af kystforsvarsflotiller, der i samarbejde med hærstyrker kunne tage kampen op mod en fransk hær. Kronprinsen lod sig påvirke af disse synspunkter og beordrede admiralitets- og kommissariatskollegiet til at udarbejde den nye flådeplan i overensstemmelse hermed. Skønt kollegiet ikke var enig med kronprinsen, fordi man i højere grad end ham ønskede at bibeholde en stor lineskibsflåde, bøjede man sig. Dette resultat viser tydeligt, at kronprinsen var blevet den dominerende beslutningstager, og kollegiet var blevet reduceret til en forsamling embeds-

mænd uden større kompetance. Ligeledes er det karakteristisk, at statsrådet ikke længere blev inddraget i beslutningsprocessen. Kronprinsens rolle i flådeplanlægningen kan således kun bekræfte den allerede kendte opfattelse, at han i årene 1801-1807 sikrede sig en stigende indflydelse på næsten alle områder indenfor statens styrelse.

VIII. Sammenfatning og konklusion

Denne undersøgelses mål har været at beskrive statsmagtens planlægning vedrørende flådens størrelse, sammensætning, placering og opgaver. Resultatet af undersøgelsen er set i relation hertil følgende.

Fra 1769-1774 var flådeplanlægningen præget af et forsøg på at forøge flådens styrke fra 27 til 36 linieskibe med den hensigt at benytte denne flådeplan som en løftestang for at få tilvejebragt en endelig løsning af det gottorpske spørgsmål, hvilket kun kunne ske i forståelse med alliancepartneren Rusland. Planen blev dog opgivet i januar 1774, idet man erkendte, at der hverken var penge eller personel nok til at gennemføre den. Men samtidig spillede det måske også en rolle, at mageskiftetraktaten med Rusland omsider var bragt i hus, hvorved man roligt kunne opgive en plan, som man må have vidst var urealistisk.

I den resterende del af 1770'erne var flådepolitikken både præget af sparebestræbelser og ønsker om en styrkelse af søforsvaret over for Sverige. I 1774 blev den hidtidige flådeplan erstattet af en ny, hvorefter flådens styrke blev reduceret til 27 linieskibe, ligesom en påtænkt forbedring af det norske søforsvar blev opgivet. Begge foranstaltninger skyldtes hensynet til statens svage finansielle situation. Derimod var nedsættelsen af defensionskommissionen i 1777 udtryk for et ønske om at forstærke søforsvaret. Men da der ikke både kunne spares og ske en virkelig styrkelse af søforsvaret, måtte regeringen indgå kompromiser og vælge de billigste løsninger. En sådan løsning var den midlertidige stationering af større orlogsskibe i Norge i stedet for den opgivne plan om udbygning af det norske søforsvar, og sandsynligvis var regeringens holdning i spørgsmålet om en defensionskibsforordning i 1776 delvis også præget af et ønske om på en billig måde at styrke søforsvaret.

Omkring 1780 skiftede regeringen imidlertid holdning over for marinen. Man ønskede nu flåden styrket formodentlig for bedre at kunne varetage monarkiets handels- og søfartsinteresser under Den amerikanske Frihedskrig 1778-83. Resultatet blev 1781-flådeplanen, der bragte orden i marinens økonomi og medførte en mindre forøgelse af flådens kampkraft, idet der ligesom tidligere hverken var penge eller mandskab nok til en større udvidelse af flåden. Selvom regeringen i de følgende år gjorde sig store anstrengelser for at gennemføre den vedtagne flådeplan, bevirkede de store udgifter til udrustningerne af flåden, at linieskibsbyggeriet ikke fik det forventede omfang.

I midten af 1780'erne fik regeringen sikre efterretninger om, at der foregik en kraftig udbygning af den svenske flåde, og da samtidig forholdet til Sverige igen var spændt som følge af svenske planer om en erobring af Norge, besluttede regeringen at nedsætte en flådekommission, der skulle overveje, hvorledes den dansk-norske flåde kunne opnå jævnbyrdighed eller overlegenhed over den svenske flåde. Nogen større forøgelse af flådens styrke blev dog ikke nødvendig, dels fordi den svenske flåde ikke opnåede det forventede omfang, dels fordi truslen om svensk aggression bortfaldt med det svenske angreb på Rusland i 1788.

Skønt Danmark-Norge slap forholdsvis billigt gennem kriseårene 1788-90, havde de dog medført meget store udgifter til forsvaret, som staten med sine begrænsede økonomiske ressourcer ikke i længden kunne bære, hvorfor regeringen efter krigens ophør gav ordre til, at marinens budget skulle beskæres. Følgen heraf blev en ny flådeplan, hvorefter flådens fremtidige styrke skulle være 22 linieskibe. Forinden dette skete, var der imidlertid blevet iværksat forsøg på at styrke søforsvaret i en ny retning, idet der på forsvarrets initiativ var blevet nedsat to flådekommissioner, der skulle fremsætte forslag om oprettelsen af kystforsvarsflotiller henholdsvis i Norge og Danmark. Baggrunden herfor var, at enheder fra den svenske skærgårdsflåde var blevet stationeret nær dansk-norsk område, og da netop skærgårdsflåden på dette tidspunkt var stærkere end orlogsflåden, der var blevet stærkt formindsket under krigen, var interessen fra dansk-norsk side samlet om at skabe kystforsvarsflotiller. Set i lyset heraf var reduktionen af den dansk-norske orlogsflåde måske også sket,

for at der kunne blive råd til at oprette kystforsvarsflotiller, idet man var klar over, at statens økonomi ikke tillod en større forøgelse af marinens budget.

Med planerne om oprettelsen af kystforsvarsflotiller var der startet en interessant udvikling, som dog først adskillige år senere skulle få stor betydning for sammensætningen af flåden. I denne omgang blev planerne opgivet. Dette skete i 1795. Årsagen hertil var, at det sikkerhedspolitiske forhold til Sverige var blevet bedre. Dernæst var interessen påny blevet vendt mod den søgående flåde, som der nu var brug for til at beskytte søfarten under den nye krig mellem England og Frankrig, og da der ikke var råd til både at opretholde denne og samtidig opbygge kystforsvarsflotiller, der kun kunne anvendes i en krigssituation, måtte den søgående flåde prioriteres højest, fordi denne var lige anvendelig til at beskytte søfarten som til at løse sikkerhedspolitiske opgaver.

I de følgende år var marinen travlt optaget af at beskytte skibsfarten, der nød godt af de gunstige handelspolitiske konjunkturer. For marinens økonomi var disse år imidlertid ikke så gode, for priserne på *naval stores* steg så meget, at det blev vanskeligt at opretholde flådens styrke i overensstemmelse med den vedtagne flådeplan. Fabrikmester Hohlenberg tog derfor igen spørgsmålet om flådens størrelse og sammensætning op til overvejelse, og han udarbejdede et forslag til en fremtidig flådeordning, hvor man ved hjælp af en rationalisering af skibsbyggeriet og skibstypernes antal skulle forsøge at opretholde den søgående flåde på samme niveau som tidligere. Hohlenbergs plan blev i marts 1801 forelagt kronprinsen, som tog den under velvillig overvejelse, der ikke blev mindre efter slaget på Rheden med dets store tab, idet dette forslag formodentlig var den eneste måde, hvorpå det ville være økonomisk muligt at genopbygge flåden. Nogen ny flådeplan blev dog ikke vedtaget, måske fordi den udenrigspolitiske situation omkring 1803 havde ændret sig så meget, at en forøgelse af flådens styrke til 27 linieskibe ikke længere var så påkrævet, hvorfor statens knappe ressourcer bedre kunne anvendes på hæren.

Samtidig med disse overvejelser vedrørende linieskibsflåden var der igen planer fremme om at styrke det norske søforsvar. De ledende civile og militære embedsmænd i Norge var utilfredse

Figur 4. Den dansk-norske flådes styrke 1769-1807



Kilde: Bilag IV a-c.

Anm.: Antallet af lineskibe og fregatter er opgørt efter antal enheder i "flådens tal". Bemærk at figuren kun viser antallet af enheder, eftersom det er vanskeligt grafisk at vise de enkelte skibstypers stigende artilleristyrke og ildvirkningen af de forskellige kalibreskyts.

med kystforsvaret, der havde vist sig utilstrækkeligt under konflikten med England, hvorfor man ønskede dette forbedret, men ligesom tidligere umuliggjorde statens økonomi, at noget sådant fandt sted.

I Danmark blev spørgsmålet om oprettelsen af kystforsvarsflotiller aktuelt med opstillingen af hærkorpset i Holsten, hvilket var udtryk for, at regeringen udover Sverige nu betragtede Frankrig som den største sikkerhedspolitiske trussel mod monarkiet. Sandsynligvis på baggrund af påvirkning fra general Binzer og delvis imod admiralitet- og kommissariatskollegiets opfattelse, beordrede kronprinsen i 1806 flådens sammensætning ændret således, at kystforsvarsflotiller for fremtiden skulle udgøre ryggraden i søforsvaret i stedet for den søgående flåde. Resultatet blev en ny flådeplan, der dog aldrig blev gennemført som følge af det engelske angreb i 1807.

Efter denne sammenfatning af årsagerne til og resultaterne af flådeplanlægningen vil det være naturligt at gøre status over ud-

viklingen med hensyn til flådens størrelse og sammensætning, hvilket fremgår af figur 4.

Det ses heraf, at reduktionen af linieskibsflåden stort set blev opvejet af forøgelsen af de øvrige skibes antal og styrke, således at flåden med en væsentlig ændret sammensætning nogenlunde havde samme styrke i 1806 som i 1769. Denne udvikling var led i marineledelsens forsøg på at tilpasse monarkiets søforsvar over for flådetruslen fra nabostaterne først og fremmest Sverige. Det var en proces som startede i 1790'erne med kystforsvarskommissionerne, og som med gennemførelsen af 1806-flådeplanen for alvor ville have slået igennem.

At netop Sverige næsten udelukkende blev betragtet som den eneste potentielle sømilitære modstander i flådeplanlægningen må betragtes som et interessant resultat af undersøgelsen. Kun omkring år 1800 blev England også anset som en mulig modstander, hvilket kan virke overraskende, når man tænker på, at den faktiske anvendelse af flåden ofte var forårsaget af modsætninger i forholdet til England. Der kan være flere årsager hertil. Det var sikker umuligt at planlægge, hvorledes flåden skulle indsættes i en handelspolitisk konflikt med England, idet graden af modsætningsforholdet var meget varierende. Det var måske heller ikke særlig nødvendigt at planlægge herfor, fordi den søgående flåde var lige anvendelig i en sikkerhedspolitisk krisesituation som til beskyttelse af monarkiets økonomiske interesser. Dernæst var det sikkert næppe på noget tidspunkt regeringens hensigt at lade en konflikt med England udvikle sig til et væbnet opgør, dertil var styrkeforholdet for ulige både med hensyn til antal krigsskibe og beredskab, idet det tog flere måneder at udruste flåden som følge af enrolleringssystemets langsommelighed, hvorimod England med kort varsel kunne sende en flådestyrke til København. Da man således ikke kunne forhindre England i at erobre og fastholde søherredømmet i de dansk-norske farvande, var ethvert forsøg på at tage kampen op mod England umuligt, hvilket formodentlig stod klart for regeringen og marinen ledelse, hvorfor der ikke var nogen grund til at debattere dette spørgsmål. Endelig kan årsagen også være en vis konservativ indstilling hos beslutningstagerne, især i marinen ledelse. I enhver militærplanlægning bygger man i høj grad på erfaringer fra tid-

ligere krige. Da disse for Danmark-Norges vedkommende næsten udelukkende var blevet ført mod Sverige, og denne stat tilmed stadig udgjorde den alvorligste sikkerhedspolitiske trussel var det egentlig ikke mærkeligt, at man i planlægningen så bort fra en konflikt med England.

Ser man til sidst på flådens opgaver, da var opfattelsen heraf stort set den samme gennem hele perioden, hvilket naturligt beroede på, at planlægningen i langt de fleste tilfælde var forårsaget af truslen fra Sverige. Hovedparten af flåden var placeret i København, der var en fremragende flådebase i en krig med Sverige. Herudover var der stationeret mindre styrker i Norge og Glückstadt. Først med 1806-flådeplanen blev det for alvor besluttet at sprede styrkerne, bl.a. på grund af truslen fra Frankrig. I tilfælde af krig med Sverige skulle flådens hovedstyrke tilkæmpe sig søherredømmet i Østersøen, mens mindre styrker skulle sikre forbindelsen til Norge, beskytte søfarten samt ødelægge den svenske handel.

På baggrund af ovennævnte sammenfatning af undersøgelsens resultater kan det fastslås, at den meget omfattende flådeplanlægning i perioden 1769-1807 i de fleste tilfælde skyldtes sikkerhedspolitiske hensyn og som oftest frygten for svensk aggression. Imidlertid blev mange planer ikke gennemført. Årsagen hertil var til en vis grad, at man ikke rådede over tilstrækkeligt personel, men afgørende var dog, at monarkiets økonomiske ressourcer var for utilstrækkelige i forhold til det sømilitære forsvar, som man ønskede opbygget.

English Summary

The present work is rewritten from the authors dissertation in history at the University of Copenhagen in 1976. It has been the aim to give an account of Danish-Norwegian navel policy in the period 1769-1807. Thus reviewing the governments position on the Navy, partly by examining the plans for the size, composition, stationing and tasks of the Navy, and partly by describing the formation of the naval forces.

Chapter I. Introduction.

The Danish Monarchy in the 18th century consisted of the kingdom of Denmark and Norway plus the duchies of Schleswig and Holstein. Considering the size of the realm it maintained a fairly large navy. During this century the Danish-Norwegian Monarchy enjoyed favourable trade conditions due to the frequent wars between the Great Powers in which Denmark-Norway was neutral. The documentation of the Navys part in protecting the trade and shipping is rather good whereas the subject of the present work — Danish-Norwegian naval politics 1769-1807 — has not been researched until now. As a result of this the main part of this study is based on unpublished materiel in the Naval Archives in the Danish National Record Office.

Throughout the examination of the plans for the Navy there has been given importance to the clarification of the background for these so as to show which foreign political interests were decisive for the size of the Navy etc. This also reveals which countries were considered potential naval enemies. The governments decisions on economical, i.e. trade and shipping interests, quite often led to confrontations with England. One can therefore imagine that these interests played a major part in the naval planning as well as national security must have been an important

factor at this time just as it is today. The Monarchy had no territorial aspirations, but wanted to preserve the independence and integrity of the realm. This made Swedens aspirations towards conquering Norway the only serious threat to the Danish Crown. Naturally other factors such as the economical feasibility of building and maintaining the Navy also were present in the naval planning.

The period 1769-1807 has primarily been chosen in order to get a reasonable chronological limitation of the subject. The optimum research period would have been the long period of peace from 1720 to 1807. The year of 1769 has been chosen because the internal affairs of the Navy were at this time nearly put in order. Finally the year of 1807 is decisive because of the capture of the Navy by English forces.

Chapter II. Background Information

This chapter deals with a number of subjects which are necessary to understand the main subject of the naval planning. These are: 1. A survey of the history of the Navy 1720-1769. 2. A definition of the terms government and Naval Command mentioning the naval administration and its activities. 3. The economy of the Navy. 4. The naval personnel. 5. An exposition of Danish-Norwegian foreign policy 1769-1807. 6. A description of the naval forces of the neighbouring countries.

Chapter III. Plans for the Increase of the Navy 1769-74.

In february 1769 a naval board was appointed in order to consider an increase from 27 to 33, 36 or 40 ships of the line. This was due to a wish from the Minister of Foreign Affairs J.H.E. Bernstorff to strengthen the Danish-Norwegian position towards Russia. Denmark-Norway was at this stage allied to Russia — partly because of Sweden and partly in order to get a solution to the problem of Gottorp which only could be solved with the approval of Russia.

In May 1770 it was decided to increase the Navy to 36 ships of the line. This plan foundered first on a change of government,

then on lack of funds and was finally abandoned in 1774 after the Gottorp question had been solved the previous year. Apart from financial problems it would have been difficult to man the ships although about 40.000 able-bodied seamen were listed and only 11.000 to 15.000 would be needed for the warships. However most of these sailors served in the merchant navy and information gained from the lists of seamen called up for naval duty in the period 1769–1807 proves that it would have been impossible to man more than 20 ships of the line and most of the smaller vessels without recruiting.

Chapter IV. Stagnation and Rebuilding 1774-84.

A new naval board decided on a reduction of the Navy to 24 ships of the line and another 3 held in reserve. This was necessary for financial reasons which also prevented an increase in the Norwegian naval defence. Normally only a squadron of galleys were stationed in Norway, but the governments fear of Sweden led to a temporary stationing of some ships of the line and frigates.

The main part of the Navy was based on Copenhagen. An excellent strategic position in case of a war against Sweden. A few smaller ships were, however, based on Glückstadt from where they controlled shipping on the Elbe and in the North Sea.

Around 1780 the government changed position on the Navy's finances due to the need for protecting shipping during the American War of Independence. An actual increase in the number of warships did not take place, but the 50 gun ships of the line were given up in favour of the 64 and 74 gun ships.

Chapter V. The Swedish Naval Threat 1784-90.

In 1785 the government received information that a great expansion of the Swedish Navy was taking place. As the relations to Sweden were again strained a commission was appointed to work out a plan enabling the Danish-Norwegian Navy to meet the Swedish Navy on at least equal terms. It was intended to fight the Swedish Fleet in the Baltic with the greater part of the Navy, while a smaller force was employed blockading the Swedes in

Gothenburg, as well as acting as a bridge between Denmark and Norway.

The Master Shipwright Henrik Gerner worked out a magnificent construction programme, but as the Swedish naval expansion ground to a halt in 1786 the only Danish decision was made in 1789 to rearm 674 gun ships with heavier guns. This meagre result was partly due to the fact that the threat against Denmark-Norway dissolved with the war between Sweden and Russia 1788-90 and partly because of an intelligence operation on a grand scale, which enabled the Danish-Norwegian government to make a realistic evaluation as a basis for the naval planning in accordance with the weak economy.

Chapter VI. Plans for Coastal Defence and the Reduction in the Number of Ships of the line 1790-1800.

During the war between Russia and Sweden the Swedish Navy played an important part in introducing a new type of vessel — the gunboat — which demonstrated its superiority to the previously existing rowing vessels. Denmark-Norway took part in this war for a short while, and the war experience, as well as the presence of Swedish gunboats near Danish-Norwegian coastal waters, led to the wish of creating a similar sort of coastal defence flotillas as the Swedish. Therefore a Danish and a Norwegian Coastal Defence Board were appointed in 1790.

The war, however, had led to a serious increase in the defence budget as a result of a reinforced military readiness. For this reason the government began a new policy of saving, which forced the Navy to cut the number of ships of the line from 27 to 22. The plans for building coast defence flotillas were not abandoned because the Swedish gunboats now posed the most serious naval threat to the Monarchy after the Swedish ships of the line had suffered serious losses during the war.

The final plans for building Norwegian and Danish coast defence flotillas were not ready until 1794. They were to consist mainly of gunboats, and the number of vessels were to be adapted to the size of the Swedish Fleet. The plans were not effected, partly because the political relations to Sweden had improved, and partly

because the government now stressed the importance of seagoing vessels, which the Revolutionary Wars had necessitated in order to protect the merchant shipping.

Chapter VII. A New Navy in Preparation 1801-1807.

In the last couple of years of the 18th century the problem of maintaining the strength of the Navy increased proportionately to the rising prices on naval stores as a result of wartime conditions.

Since 1797 The Master Shipwright F.C.H. Hohlenberg had worked on a rationalization of the types of naval vessels. In 1801 he submitted a new navy plan, and although only some of his new types of vessels were approved, this naval plan is very interesting because it shows a new viewpoint in suggesting that the Navy should be able to fight both the English, Swedish and Russian navies. This reflects the bewildering political situation at this time.

The same ideas were expressed by a Norwegian naval board in 1801 although the board changed its mind and from 1803 only considered Sweden as the potential enemy. This was probably because the government, fearing a French attack, was prepared to become an ally of England. These changed political circumstances called for a strong army rather than a navy.

From 1803 a strong defence force was deployed in Holstein and several of the officers in this corps realized the value of coast defence flotillas, as a support to the flanks of the Army, in case of a French attack. Crown Prince Frederick, who spent some years with the Army in Holstein, was greatly influenced by these thoughts, and from 1806 he showed an increasing interest in the naval coast defence and decreed, that the Navy should mainly consist of gunboats, which could fight an enemy coming from the south as well as the Swedish coastal defence units. Only a few ships of the line were to be kept because of the Swedish Navy.

The ideas of the Army and the Crown Prince were not shared by the Admiralty, which still considered Sweden and Russia as the potential enemies and wanted to preserve a strong fleet of ships of the line.

The Navy had to bow to the Crown Prince's decision, and the result was a new naval plan in accordance with his ideas. This plan was never carried out because of the English attack in 1807.

Chapter VIII. Recapitulation and Conclusion.

The major factor in the extensive naval planning in the period 1769-1807 was the fear of Swedish aggression as demonstrated in the views on the size and composition of the Navy as well as in deployment and tasks.

The size of the Navy was fairly constant throughout the period, but the changes in composition tended towards fewer ships of the line and more frigates and smaller vessels.

Many of the naval plans were never effected primarily due to the fact that the economic resources of the Danish-Norwegian Monarchy were insufficient in relation to the ideal naval defence.

Noter

I. Indledning

1. En oversigt over den florissante handelsperiode findes i *E. Holm: Danmark-Norges historie. V-VII. Kbh. 1906-12* og mere afgrænsede tidsafsnit behandles f.eks. i *O. Feldbæk: Dansk neutralitetspolitik under krigen 1778-83. Kbh. 1971* samt *A. Linvald: Kronprins Frederik og hans regering 1797-1807. Kbh. 1923*. Flådens rolle heri findes beskrevet i *O. Bergersen: Nøytralitet og Krig. I-II. Oslo 1966*.
2. Se f.eks. *S. Tholstrup: Søværnets styrkemål. T.f.S. 1973, p. 97-133*.
3. I forbindelse med undersøgelsen af, hvilke lande man anså for flåde-modstanderne, kunne det være interessant at få oplysninger om, i hvor høj grad den dansk-norske flåde indgik i disse landes krigsplanlægning, og hvorledes de vurderede den dansk-norske flåde. En nærmere undersøgelse heraf er imidlertid ikke blevet foretaget. For det første ville noget sådant have medført omfattende studier af udenlandske marinearkivalier. Dernæst har enkelte stikprøver i de svenske marinearkivalier vist, at der ikke kunne skaffes flere oplysninger herom, udover hvad litteraturen om den svenske flåde kunne oplyse. Endelig bevæger man sig også let væk fra undersøgelsens emne, og ind på en vurdering af flådens politiske og militære betydning for dansk-norsk udenrigspolitik, hvilket er et emne, der rejser en lang række problemer, som det ikke er hensigten at besvare her. Alene personalspørgsmålet burde da uddybes helt anderledes.
4. Ordene flåden, marinen og søværnet anvendes ofte i flæng som betegnelser for det sømilitære værn. I denne fremstilling vil udtrykket søværnet ikke blive benyttet, idet det er den moderne officielle betegnelse for værnene. Derimod vil ordet flåden blive benyttet som betegnelse for selve skibsmateriellet, og ordet marinen vil blive brugt til at betegne selve værnsinstitutionen omfattende skibe, personel m.m. Om dette terminologiske problem se i øvrigt *H.C. Bjerg: Dansk Marinehistorisk Bibliografi 1500-1975. Kbh. 1975, p. 13*.

De manglende udsagn om flåden fra medlemmer af regeringen og andre ledende kredse i samfundet kan til en vis grad undre, for hærens forhold var et hyppigt samtaleemne i den indenrigspolitiske debat. Årsagen hertil er nok, at hærens forhold var af langt større interesse for den ledende samfundsklasse — godsejerne — end marinens forhold. Dernæst var dette et emne, som krævede særlig indsigt, hvorfor det blev overladt til de professionelle — søofficererne. Endelig kan det også

- hænge sammen med søofficerernes mindre gode muligheder for at få deres synspunkter hørt blandt de ledende kredse måske som følge af, at søofficerskorpsets sociale sammensætning var anderledes end hærens, hvor der var langt flere adelige og fyrstelige personer end i marinen.
5. For en nærmere redegørelse herfor se C.C.v. Barnekow, O.L. Frantzen og K.E. Janson (red. og udg.): *Hvor blev militærhistorien af? En diskussion om militærhistorisk forskning*. Kbh. 1975.
 6. I O. Feldbæk: *Danmarks Historie 1730-1814*. Manuskript for 'Gyldendals Danmarkshistorie for universitetet' 1974 har man dog en mindre moderne redegørelse for periodens historie. Her findes også en kort forskningsoversigt over hvert enkelt historisk emne.
 7. *op.cit.* p. 1-10, 57-58 og 178. Netop Feldbæk er en af de få historikere som har taget periodens historie op til undersøgelse, især udenrigspolitiske forhold, bl.a. i hans værk: *Dansk neutralitetspolitik under krigen 1778-1783*. Kbh. 1971.
 8. O. Feldbæk: *Danmarks Historie 1730-1814*. Kbh. 1974, p. 64-65. Af de få fremstillinger, der findes på disse områder har især følgende været af værdi for denne undersøgelse, Axel Linvald: *Struensee og den danske centraladministration*. Artikel i Aage Sachs (red.): *Den danske centraladministration*. Kbh. 1921 og Hans Chr. Johansen: *Dansk økonomisk politik i årene efter 1784*. Århus 1968.
 9. H.G. Garde: *Efterretninger om den danske og norske Sømagt*. Bd. III-IV. Kbh. 1833-35 og *Den dansk-norske Sømagts Historie 1700-1814*. Kbh. 1852.
 10. En oversigt over disse værker findes hos H.C. Bjerg: *op.cit.* p. 29.
 11. En af undtagelserne er J.H. Schultz: *Den danske Marine 1814-48*. I-II. Kbh. 1930-32. Trods sin titel indeholder dette værk mange oplysninger om marinen i det 18. århundrede. Schultz er en af de få søofficerer, som siden Garde har benyttet marinens arkivalier og endda meget sobert. Med nyere studier tænkes især på artikler og afhandlinger af Benny Christensen, Hans Jeppesen og Birger Thomsen, jvfr. litteraturlisten.
 12. Af norske værker har især søofficeren F. Beutlichs: *Norges Sjøvæbning 1750-1809*. Oslo 1935, været til meget stor nytte, bl.a. fordi Beutlich i udstrakt grad har benyttet utrykt materiale, og i arbejdet hermed har han demonstreret en udpræget kildekritisk sans, samt stor indlevelsessevne og forståelse for det 18. århundrede historie. Det samme kan desværre ikke siges om O. Bergersens: *Nøytralitet og Krig*, dels på grund af dette værks alt for få og unøjagtige henvisninger, dels fordi Bergersens fremstillingsform er alt for polemisk og tendentios.

Den store anvendelse af svensk marinelitteratur vil alene fremgå af litteraturlisten. Et enkelt eksempel på, hvor meget længere den marinehistoriske forskning er nået i Sverige, er det store værk om den svenske marines historie, *Svenska Flottans Historia*. Her har faghistorikere og officerer forstået at drage nytte af hinandens forskning og indgået et frugtbart samarbejde.

13. De nyeste engelske oversigtsværker om den engelske marine i det 18. århundrede er skrevet af faghistorikeren F.G. Marcus, jvfr. litteraturlisten, men her findes næsten ingen omtale af forholdet til Danmark-Norge. Det eneste nyere engelske værk, som beskæftiger sig med dette emne er *Dudley Popes: The Great Gamble* om slaget på Rheden i 1801. Det er imidlertid for overfladisk og populært til at have nogen forskningsmæssig værdi.
14. En af de nyeste og bedste fremstillinger om den russiske flåde er *D.W. Mitchells: A History of Russian and Soviet Sea Power. London 1974*.
15. Dette materiale findes under admiralitetet. Herudover findes det i kopi i Søkrigskancelliet. På trods af, at disse kopibøger er sekundære i forhold til de originale akter i admiralitetet, er disse anvendt i undersøgelsen, først og fremmest fordi de er i fuld overensstemmelse med originalerne, dernæst fordi de er langt lettere at arbejde med, eftersom der i kopibøgerne findes emneregistre for hvert år, hvilket ikke er tilfældet med originalerne.
16. En oversigt over disse materialegrupper findes i listen over utrykt materiale.

II. Baggrundsinformation

1. Til dette afsnit er generelt benyttet *H.G. Garde: Den dansk-norske Sømagts Historie 1700-1814. Kbh. 1852, p. 120-136*.
2. I det 18. århundrede anvendtes betegnelsen *et orlogsskib* om alle former for krigsskibe ligesom i dag, men dernæst anvendtes udtrykket også om en særlig skibstype – linieskibene. For at undgå denne sammenblanding af ordene benyttes i denne bog betegnelsen linieskibe om de skibe, som var stærke nok til at kæmpe i linien.
3. *Feldbæk: op.cit. p. 50-51*.
4. Litteraturen om marinens ledelse og administration er som nævnt begrænset. Til dette afsnit er benyttet Linvalds artikel *Struensee og den danske centraladministration, p. 325-27 og 351-56*. Herudover findes i T.f.S. et par artikler af P. Ibsen og I.A. Legind om emnet, jvfr. litteraturlisten, men de indeholder stort set kun, hvad først Garde og siden Linvald har skrevet om emnet.
5. En dyberegående redegørelse for marinens økonomi tilsigtes ikke med dette afsnit, for en sådan opgave ville være overordentlig vanskelig og tidskrævende, fordi litteraturen om statens finansielle forhold, som nævnt, er lidet omfattende. Afsnittet har kun til hensigt at give en oversigt over marinens økonomiske forhold.
6. *Johansen: op.cit. p. 95*.
7. *Hans Chr. Johansen: Statsregnskaberne og finanspolitik i begyndelsen af det 18. århundrede. Historie 1968-70, p. 1-13*. Særlig p. 7 er benyttet. Denne artikel er i øvrigt en bedømmelse af J. Boisen Schmidts

disputats *Studier over Statshusholdningen i Kong Frederik IV's regeringstid 1699-1730*. Kbh. 1967. Johansen kritiserer netop Boisen Schmidt for kun at have benyttet de assignerede udgifter som grundlag for sine beregninger over statens udgifter.

8. *Hans Chr. Johansen: Dansk økonomisk politik i årene efter 1784*. Århus 1968, p. 97. Johansens tvivl gælder i første række civil- og landetaten og i mindre grad søetaten. For at konstatere hvorvidt disse forhold også gjaldt for søetaten, blev en undersøgelse heraf foretaget. Resultatet må siges at bekræfte Johansens opfattelse, idet det viste sig umuligt at foretage en selektion af udgifterne, hverken de approberede eller uapproberede, i undergrupper. Måden, hvorpå udgifterne var posteret på, var alt for uoverskuelig. Følgende materiale blev anvendt: *Betalingsreglementerne 1785-88*. *Søetatens reglement*. *Finansarkiverne*. *Kasse-, hoved- og assignationsbøger 1785-88*. *Bogholderikontoret*. 4. *Anvisnings- og regnskabsvæsen*. *Søetatens arkiv*.
9. Oplysningerne bygger på *H.G. Garde: Efterretninger om den danske og norske Søemagt*. Bd. IV. Kbh. 1835, p. 25-114.

Så vidt det kan ses, er Gardes kilder de årlige betalingsreglementer og bogholderikontorets hoved- og assignationsbøger. Garde har forsøgt at korrigere nogle af disse oplysninger, særlig udgifterne til udrustning af flådens skibe, der var en meget væsentlig udgift, idet han har forsøgt at bestemme disse udgifter på årsbasis. Fra opgørelsen over, hvor meget marinen kostede et enkelt år, har han henholdsvis trukket fra og lagt til de eqviperingsudgifter, der først blev godkendt flere år efter, at de blev anvendt. Dette er udmærket og langt bedre end, hvis han enten kun havde anvendt det reglementerede fond eller opgørelsen fra hovedbøgerne over assignerede udgifter som grundlag for, hvor meget marinen kostede hvert enkelt år.

Spørgsmålet er dog, om Gardes korrigering for eqviperingsudgifterne er de eneste, der bør foretages, og om tallene i øvrigt er korrekte. Efter at have sammenholdt hans oplysninger med hans benyttede materiale, kan det konstateres, at han ikke har gengivet dette fuldstændig korrekt. Endelig må man sige, at han burde have udsondret andre udgifter — f.eks. materieludgifterne.

Garde er afgjort vanskelig at arbejde med, idet hans meget detaljerede oplysninger om lønninger ganske overskygger andre udgifter, hvorved man let mister overblikket over, hvorledes marinens betalingsreglement var sammensat. Gardes samtid rettede i øvrigt en meget hård kritik mod hans værk, og netop hans opstillinger over marinens budget blev kritiseret for deres uoverskuelighed. Se *Brudstykker af den danske marines historie*. T.f.S. 1836, p. 67-70.

Når dette er sagt, bør det imidlertid understreges, at Garde naturligvis godt kan benyttes. Det afhænger blot af, hvilke oplysninger om marinens økonomi man ønsker. En fuldstændig opgørelse over marinens udgifter et enkelt år kan Garde ikke give, da hans tal tilsyneladende

ikke er helt nøjagtige. Derimod illustrerer Gardes oplysninger udmærket, hvor store marinens udgifter omtrentlig var.

10. *Betalingsreglementerne 1785-88. Søetatens reglement. Finansarkiverne.* Disse reglementer danner sammen med Gardes oplysninger grundlaget for den i teksten skitserede fordeling af de ordinære udgifter.

Ved kgl. rescript af 1/7 1756 til rentekammeret blev det første gang fastslået, at de totale udgifter ved et tog skulle dækkes ved ekstrabevilinger. Ordningen gjaldt også senere, se forest. og kgl. res. af 14. og 17. feb. 1777. SK 191, nr. 32.

11. Til denne oversigt er benyttet *Johansen: op.cit. p. 96 og p. 312-24.* samt *M.L. Nathanson: Danmarks national og statshusholdning. Kbh. 1836, p. 270-71, 297 og 316-19.*
12. *H.G. Garde: Efterretninger om den danske og norske Søemagt. BD. IV. Kbh. 1835, p. 25-110 og H.G. Garde: Den dansk-norske Sømagts Historie 1700-1814. Kbh. 1852, p. 227f.*
13. *Hans Jeppesen: Søenrolleringen 1770-1802. Utrykt speciale afhandling Kbh. Universitet 1972, p. 14-15.* og *Jens Johansen: Frederik VI's Hær 1784-1814. Kbh. 1948, p. 47.*
14. *Garde: op.cit. p. 295.*
15. *Beutlich: op.cit. p. 39.*
16. *Jeppesen: op.cit. p. 22-25 og 50-51 – Feldebæk: op.cit. p. 71 – Kongens håndbøger for årene 1769, 70, 71 og 73. SK 911a.*
17. Udtalelsen fra 1774 er fra en kgl. ordre af 6. jan. til adm.- og kom.kol. Ordren var samtidig 1774-kommissionens kommissorium. Se udskrift af protokol over kommissionen af 6. jan. 1774. *Historiske optegnelser om søetaten 1617-1774. SK 1021.*
- Udtalelsen fra 1780 er fra kommissionen af 10. dec. 1779' forest. af 16. apr. 1780. SK 196, nr. 106.
18. *Kongens håndbøger for årene 1769, 70, 71 og 73. SK 911a.*
19. Denne vurdering bygger på en sammenstilling af oplysningerne fra kongens håndbøger – se note 18 – og *Jeppesen: op.cit. p. 55*, hvor han skriver, at det maximale antal udskrevne matroser i perioden 1770-1802 var 5500 mand.

Min vurdering ligger heller ikke langt fra samtidens opfattelse, idet admiral Rømeling i sep. 1772 mente, at man i tilfælde af en krig med Sverige ville være i stand til at sende 20-24 lineskibe og 10-12 fregatter i søen i foråret 1773. Se admiral Rømelings statsrådsbetænkning af 9. sep. 1772 aftrykt i *Åge Friis: Aktstykker og breve til belysning af grev Ostens politiske stilling og Danmark-Norges forhold til Sverige 1772-73. Danske Magasin. 5. rk. 4 bd., p. 210-12.*

20. *Feldebæk: op.cit. p. 168-209.* – Feldebæks redegørelse er den nyeste og bedste korte fremstilling om dansk-norsk udenrigspolitik i det 18. århundrede. Hvis man ønsker en mere detaljeret behandling af emnet må man ty til de udenrigspolitiske afsnit i *Holm: Danmark-Norges Historie 1720-1814*. I visse tilfælde kan Holm med fordel suppleres

- med *Den Svenska Utrikespolitikens Historia*. Her behandler Olof Jäger-skiöld i bind II:2. Stockholm 1957 perioden 1721-92 og Sten Carlson i bind III:1. Stockholm 1954 perioden 1792-1810. Herved får man et forholdsvis "up to date" billede af emnet.
21. Erik Hornborg: *Kampen om Østersøen*. Stockholm 1945, p. 311-12 og O. Nikula: *Svenska Skärgårdsflottan 1756-1791*. Helsingfors 1933, p. 1-42.
 22. Nikula: *op.cit.* p. 179-187.
 23. *Svenska Flottans Historia*. Bd. II 1680-1814. Malmø 1943, p. 324-31 og Nikula: *op.cit.* p. 156.
 24. *Svenska Flottans Historia*, p. 338-40.
 25. *Svenska Flottans Historia*, p. 415-20 og Hornborg: *op.cit.* p. 318-19.
 26. Da den moderne vestlige litteratur om den russiske flåde ikke indeholder oplysninger om den russiske flådes styrketal og organisation i det 18. århundrede bygger dette afsnit på utrykt materiale fra Rigsarkivet og Marinens Bibliotek.
 27. Poul de Løvenørn: *Allerunderdanigste beretning om en reise foretaget efter aller højeste befaling med søelejlighed til Riga, derfra til lands til Petersborg 1787 og landevejen gennem Findland og Sverige tilbage 1788*, p. 33-54. Marinens Bibliotek.
 28. *Ryska Flottans förda och närvarande tillstånd*. Svensk Tidsskrift for Sjöväsen. 1840. p. 165-85. Artiklen har undertitlen uddrag af Colonial Magazine, Tidning för handel och sjöväsende. Utgifven London 1. maj 1840. Oplysningerne er fra år 1800 og bygger på en englænders meddelelse om den russiske flåde. — Liste des Vaisseaux Russes en Avril 1786. Indkomne papirer fra geheimeråd Rosenkrantz' dødsbo. 2. pk. B.XVII svenske flåde etc. Diverse embedspapirer.
 29. Løvenørn: *op.cit.* p. 33-54.
 30. Løvenørn: *op.cit.* p. 33-46 og *Ryska Flottans förda . . .* p. 175-78.
 31. Hornborg: *op.cit.* p. 320 og 350.
 32. W. James: *The Naval History of Great Britain*. Vol. I. London 1886, p. 51-54.
 33. James: *op.cit.* p. 51-54.
 34. G.J. Marcus: *Heart of Oak*. London 1975, p. 72 og 79.
 35. Marcus: *op.cit.* p. 15-16 og 24-25.
 36. Marcus: *op.cit.* p. 64-69.

III. Planen om flådens forøgelse 1769-74

1. Kommissorium af 17. feb. 1769. *Kommissionen ang. flådens augmentation 1769-70*. Seddelreg. 75, kommissioner, nr. 35. — H. Hansen: *Kabinetstyrelsen i Danmark 1768-1772*. Bd. III. Kbh. 1923, p. 308.
2. Kgl. res. af 15. apr. SK 182, nr. 87.

3. Kgl. res. af 6. apr. 1767. SK 183, nr. 72 — Alle akter vedrørende denne flådeplanlægning findes som kopi i: *Protocol indeholdende alt hvad der er passeret angående den af hans højgrevelige excellence hr. general-admiral Greve af Danneskjold-Samsøe projekterede flådens forøgelse med 6 svære orlogsskibe. Håndskriftsamlingen I. Mallings, IV pkt. 6a admiralitetskollegiet.*
 Måske spillede det også en rolle for udsættelsen af Danneskjold-Samsøes plan, at der herskede et modsætningsforhold mellem denne og hans efterfølger Danneskjold-Lauervigen samt F.C. Rosenkrantz, som efter Danneskjold-Samsøes afgang i okt. 1767 blev medlem af konseilet. Se herom i artiklerne vedr. disse personer i C.F. Bricka: *Dansk Biografisk Lexikon tillige omfattende Norge for tidsrummet 1537-1814. Bd. IV. Kbh. 1890.*
4. P. Vedel: *Correspondance Ministerielle du Comte J.H.E. Bernstorff 1751-1770. Bd. II Kbh. 1882, p. 387-88.* — P. Vedel: *Den ældre Grev Bernstorffs Ministerium. Kbh. 1882, p. 318-19.*
5. *Danske Tractater 1751-1800. Udg. på udenrigsministeriets foranstaltning. Kbh. 1882, p. 302-10.* — Vedel: *op.cit. p. 339-40.* — Holm: *op.cit. bd. IV¹. p. 136-38.*
6. Holm: *op.cit. bd. IV¹, p. 145-46 og bd. IV², p. 191.*
7. som note 1.
8. Admiralitets betænkning findes i *Diverse afskrifter m.v. 1536-1811. (Div. år 1847, 1871 og uden dato). Litteraria. SK 1020 — Betænkningen findes endvidere aftrykt i Ackermann: Admiralitets Pro Memoria 1769. T.f.S. 1933, p. 309-24.*
9. *Protocol over flådens augmentation. Seddelreg. 75. Kommissioner, nr. 36 — Findes aftrykt hos Hansen: op.cit. p. 306-08.*
10. SK 185, nr. 107 — Hansen: *op.cit. p. 308-09.*
11. *Protocol over flådens augmentation. Seddelreg. 75. Kommissioner, nr. 36.* Her findes betænkningen af 3. maj. — den kg. res. er aftrykt hos Hansen: *op.cit. 189-93.*
12. S. Cedergreen Bech: *Oplysning og tolerance 1721-1784. Politikens Danmarks Historie. Bd. 9. 1965, p. 436 og 441-43 — Feldbæk: op.cit. p. 52.*
13. Linvald: *op.cit. p. 325.*
14. P. Engelstoft og S. Dahl (red.): *Danskbiografisk leksikon. bd. XII om Danneskjold-Lauervigen og Kaas og bd. XX om Rømeling.*
15. T. Thaulow: *En dansk statsminister. J. O. Schack-Rathlou 1728-1800. Kbh. 1932. p. 99.*
16. Holm: *op.cit. bd. IV², p. 97 — Linvald: op.cit. p. 351-54.*
17. Holm: *op.cit. bd. IV¹, p. 270-71 — Hansen: op.cit. p. 195-96 og 310-11.*
18. Holm: *op.cit. bd. IV², p. 180.*
19. Kgl. ordre af 9. marts 1771 til kollegiet, se Hansen: *op.cit. p. 218-19.* — H.G. Garde: *Efterretninger om den danske og norske Søemagt. BD. IV. Kbh. 1835. p. 219.*

20. Forest. og kgl. res. af 15. og 17. okt. *SK 186, nr. 259*. Forest. og kgl. res. af 5. og 15. nov. *SK 186, nr. 288*. Sidstnævnte res. findes aftrykt hos *Hansen: op.cit. 193*.
21. *Holm: op.cit. bd. V, p. 39*.
22. *Holm: op.cit. bd. V, p. 3-8, 82-83 og 587-87*. — *Feldbæk: op.cit. p. 53*. — *Cedergren Bech: op.cit. p. 491-98*.
23. *Feldbæk: op.cit. p. 54*.
24. se note 14 og 16.
25. Kabinettsordre af 29. sep. 1772. *SK 188, nr. 226*.
26. Brev af 5. maj til kollegiet fra den ekstraordinære finanskommission. *SK 188, nr. 68*.
27. Regeringens opfattelse af den sikkerhedspolitiske situation, bl.a. med hensyn til antal skibe der burde udrustes og hvorledes de eventuelt skulle anvendes, fremgår af en række statsrådsbetænkninger fra efteråret 1772 og begyndelsen af 1773. Se *Friis: op.cit. 193-212*.
28. Den kgl. ordre af 6. jan. 1774 findes som kopi i *Protocol over kommissionen af 6. jan. 1774. Historiske optegnelser om søetaten 1617-1774. SK 1021, p. 77-88*.
Den kgl. ordre var tillige kommissorium for nævnte kommission af 6. jan. 1774. Det har desværre ikke været muligt at finde den originale ordre i admiralitetet eller kopien i søkrigskancelliet. Årsagen var formodentlig, at den ny flådeplanlægning skulle hemmeligholdes, hvilket antydes af kancelliets skriver, som forklaring på det manglende aktstykke i kopibogen for 1774. Se *SK 189, nr. 3*.
Om alliancetraktaten af 12. aug. 1773, se *Holm: op.cit. bd. V, p. 172*.
29. Årsagerne findes nævnt i den kgl. ordre af 6. jan. 1774, se note 28.
En bekræftelse på, at især de økonomiske vanskeligheder var årsagen til planens opgivelse, har vi fra fabrikmester Krabbe, som var medlem af kommissionen til flådens forøgelse. Se *F.M. Krabbe: Geheimeråd Frederik Michael Krabbes Levnetsbeskrivelse. Kbh. 1791, p. 129*.
30. Om styrkeforholdet mellem de to flåder, se bilag II og IV. Først fra 1771 findes en rapport om den svenske flåde. Men den svenske flådes styrke var ret konstant i disse år, så i 1769/70 havde den sikkert samme styrke som i 1771. Spørgsmålet er herefter, om regeringen havde kendskab hertil. I betragtning af, hvor intenst man fulgte udviklingen indenfor den svenske flåde senere, hvilket der særlig redegøres for i kapitel V, er der en vis sandsynlighed herfor.
31. Jvfr. admiralitets betænkningen fra efteråret 1769, se note 8.
32. I litteraturen er flådeplanlægningen i perioden 1769-74 kun omtalt ganske kort.
Vedel nævner, at der var noget eventyrligt over Bernstorffs tanke om, at gøre Danmark-Norge til en maritim stormagt, der jævnbyrdig med Rusland skulle være afgørende i det mindste i Norden. Heri må man give Vedel ret. Se *Vedel: op.cit. p. 370*.
Holm omtaler emnet to steder. I forbindelse med sin redegørelse for

flådens forhold i perioden 1766-70 nævner han, at baggrunden for flådeplanen var de dansk-norske-russiske flådeaftaler, der var fastsat ved alliancetraktaten af 13. december 1769. Forøgelsen af flåden til 33-40 linieskibe skulle altså ske ved, at Rusland i følge disse aftaler leverede skibstømmer og andet skibsmateriel til Danmark-Norge. Se *Holm: op.cit. bd. IV¹, p. 424.*

Holm modsiger imidlertid sig selv, for under sin omtale af alliance-traktaten af 13. december 1769 nævner han helt klart, at de aftalte leverancer af skibstømmer og skibsmateriel skulle anvendes til at bringe den dansk-norske flåde op på den af Bernstorff foreslåede størrelse på 50-60 linieskibe. Se *Holm: op.cit. bd. IV¹, p. 145.*

Holm har nok ment det sidste, for under sin omtale af alliancetraktaten var han tættest på stoffet. Det førstnævnte udsagn indgik derimod i et underafsnit, hvor en lapsus let kan have indsneget sig. Man kan også vanskeligt forestille sig, at Rusland ville subsidiere en udvidelse af den dansk-norske flåde til kun 33-40 linieskibe, for i så fald skulle Danmark-Norge slet ikke yde nogen indsats selv.

Garde berører ikke baggrunden for flådeplanlægningen, derimod nævner han, at planen ikke blev fuldført, fordi staten ikke var i stand til at stille de tilstrækkelige økonomiske ressourcer til rådighed. Dernæst var det heller ikke muligt at skaffe mandskab nok til sådan en flåde, som man ønskede tilvejebragt. *H.G. Garde: Den dansk-norske Sømagts Historie 1700-1814. Kbh. 1852, p. 228.*

Denne undersøgelse bekræfter således Gardes omtale af baggrunden for planens opgivelse.

IV. Stagnation og genrejsning 1774-1784

1. Udover planlægningen vedrørende hovedflåden vil også blive omtalt andre forhold til belysning af den dansk-norske flådestrategi i dette kapitel. Disse emner er blevet skilt ud fra redegørelsen for hovedflåden for at give et samlet overblik herover, og for nogle af emnerne gælder det, at de ikke vil blive behandlet i resten af bogen, afhængig af i hvor høj grad de spiller en rolle i den følgende planlægning.
2. *Feldbæk: op.cit. p. 54.*
3. *Holm: op.cit. bd. V, p. 54.*
4. *Aa. Friis: Andreas Peter Bernstorff og Ove Høegh Guldberg. Kbh. 1899, p. 77.*
5. *Garde: op.cit. p. 241* — Om admiral Schindel se *T.A. Topsøe-Jensen og E. Marquard: Officerer i Den Dansk-Norske Søetat 1660-1814 og Den Danske Søetat 1814-1932. Bd. II. Kbh. 1935.*
6. se note 28 i kap. III. *Krabbe: op.cit. p. 15.*
7. *Protocol over kommissionen af 6. jan. 1774. Historiske optegnelser om søetaten 1617-1774. Sk. 1021, p. 90-92.*

8. *op.cit.* p. 95.
9. *op.cit.* p. 96-100 — *Sk.* 189, nr. 70.
10. I litteraturen er norske flådeforhold ganske godt belyst, selvom der ikke eksisterer nogen større samlet fremstilling om norske flådeforhold inden 1807. Imidlertid har Beutlich, hvis formål var at redegøre for søkrigen mod England fra 1807-09, et glimrende indledningsafsnit, der behandler perioden 1750-1807. Den følgende fremstilling bygger derfor i høj grad på Beutlich og bringer ingen korrektioner eller nye oplysninger i forhold til Beutlich.
11. *Beutlich: op.cit.* p. 9-52.
12. *Göteborgeskader och örlogsstation 1523-1870. Udarb. af Forsvarsstabens historiska afdeling. Göteborg 1949, p. 220.* Denne flådestyrke bestod af et 50 kanoners lineskib og 2 fregatter.
13. Den norske flådekommission nedsattes på baggrund af en forest. og en kgl. res. af 24. og 26. maj 1774. *Sk.* 189, nr. 79. — *Beutlich: op.cit.* p. 13.
14. *Göteborgeskader och örlogsstation 1523-1870. p. 220 — Beutlich: op.cit.* p. 16-17.
15. Litteraturen om denne flådestation er meget sparsom, idet der ikke findes nogen fremstilling herom for perioden 1720-1807. Da denne flådestyrke indtog en underordnet rolle i flådeplanlægningen, er der ikke foretaget en nærmere undersøgelse heraf, hvorfor den følgende redegørelse hovedsagelig bygger på Gardes spredte oplysninger om emnet.
16. *Garde: op.cit.* p. 24, 170, 215 og 251.
17. Se note 7 — Om årsagen til beslutningen skriver Garde, at man ønskede at have nogle krigsskibe, der hurtigt kunne sendes til Nordsøen. *H.G. Garde: Efterretninger om Den danske og norske Søemagt. BD. IV. Kbh. 1835, p. 235.*
18. *Garde: op.cit.* p. 238ff og 406.
19. *Benny Christensen: Dansk skibsbygning omkring 1780. Nogle virkninger af skibsbyggerforordningen af 10. marts 1776. Handels- og Søfartsmuseets årsbog 1974, p. 49 f.*
20. Ønsket om at bevare en stærk lineskibsflåde, hvorved man måtte give afkald på nogle af de mindre skibe, fremgår af kommissionens forestilling af 21. jan. 1774. *Protocol for kommissionen af 6. jan. 1774. Sk.* 1021, p. 91. Der er skrevet nogle nyere artikler om defensionsskibe af Knud Klem, Erik Borg og Benny Christensen jvfr. litteraturlisten, men ingen af artiklerne giver imidlertid et tydeligt svar på spørgsmålet om en forbindelse mellem flådeplanlægningen og fremkomsten af forordningen af 10. marts 1776.
21. *Knud Klem: Om skibsbygningen i Danmark i 1700-tallet. Handels- og Søfartsmuseets Årbog 1956, p. 136ff.*
22. Pro Memoria af 17. feb. 1774. *Kommercekollegiet. Danske journal. pk. nr. 556. Ltr. C (1774) sag nr. 151.* Dette aktstykke findes også i *fabrikmesterens arkiv, pk. 13, nr. 277. Klem: op.cit.* p. 146.

23. For en uddybning af ordningens civile side, se *Christensen: op.cit. p. 49-65.* — Om ordningens militære aspekter, se *Schultz: op.cit. bd.I, p. 67 og 134f.*
24. Nogen større samlet fremstilling om Københavns søbefæstning er endnu ikke skrevet, der eksisterer dog nogen litteratur om emnet, f.eks. findes der oplysninger om perioden 1769-1807 i et værk fra forrige århundrede, *J.F.M. Ernst: Oversigt over Københavns Søbefæstnings Historie. Afsnit i V.E. Tychsen: Fortifikations-Etaterne og Ingeniørkorpset 1684-1884. Kbh. 1884.* Men nogen egentlig analyse af baggrunden for den meget intense planlægning om søbefæstningen i 1770'erne eksisterer ikke.
25. *Ernst: op.cit. p. 4.*
26. Forest. og kgl. res. af 8. nov. og 23. dec. 1776. *SK 190, nr. 180a.*
Kommissoriet af 6. jan 1777 findes i *Hærens arkiv. Ingeniørkorpsets arkiv, Ingeniørkorpsets danske Arkiv. Defensionskommissionen af 6. jan. 1777, pk. 302-12. Copieprotocol A, p. 2-7.*
Om uenigheden i marinens ledelse, se *Krabbe: op.cit. p. 141-46, 155-60 og 193-97.*
27. Betænkning af kommandør, grev Moltke af 21. okt. 1776 angående Københavns defension. *Div. embedsark. Et bind i grønt læder indeholdende allehånde betænkninger søetaten vedr. 1772-84.* Moltke var medlem af kollegiet, og hans betænkning var led i de forhandlinger, der førte frem til forest. af 8. nov. *SK 190, nr. 180a.*
28. Betænkning af 8. jun. 1784. *Hærens arkiv. Ingeniørkorpsets arkiv, Ingeniørkorpsets danske Arkiv. Defensionskommissionen af 6. jan. 1777, pk. 307.*
29. *Garde: op.cit. p. 299. — Holm: op.cit. bd. IV, p. 629.*
30. *Schultz: op.cit. bd. II, p. 189f. — F.C. Kaas: Admiral F.C. Kaas som Ober-Equipagemester fra Aaret 1781 til 1792. Kbh. 1792. Nyt Archiv for Søvæsen. 1843, p. 125.*
31. Målt med marinehistoriske alen er litteraturen om Christiansø ganske fyldig. Den bedste oversigt over emnet findes hos *A.E. Kofoed: Christiansøs Historie. Rønne 1962.* Afsnittet om den lange fredsperiode 1720-1807 kunne imidlertid have været mere udførligt, f.eks. omtaler Kofoed ikke, hvorledes man vurderede øen strategisk og hvilke opgaver Christiansø havde.
32. Om den svenske flådes forlægning fra Stockholm til Karlskrona, se *G. Clemenson: Flottans förläggning till Karlskrona. Uppsala 1938.* Om oprettelsen af fæstningen Christiansø, se *Kofoed: op.cit. p. 6ff.*
33. Betænkning af A.H. Stibolt af 16. aug. 1782 vedrørende Christiansø befæstning. *Seddelreg. 75. Fabrikmesteren pk. 5.*
34. Forest. og kgl. res. af 31. jan. og 4. feb. 1785. *SK 212, nr. 6/5.*
35. *Kofoed: op.cit. p. 163 og 177ff.*
36. *SK 190, nr. 178b.*
37. Forest. og kgl. res. af 14. og 17. feb. 1777. *SK 191, nr. 32.*
38. De manglende bevillinger til dækning af udrustningerne fremgår af bilag I.

- Forest. og kgl. res. af 5. marts og 27. apr. 1778. *SK* 192, nr. 44.
39. Original kommissorium af 10. dec. 1779. *Seddelreg.* 75. *Kommissioner. Kommissionen af 10. dec. 1779 vedrørende søetatens forfatning 1779-81. nr. 48, pk. A.*
 40. *O. Feldbæk: Dansk neutralitetspolitik under krigen 1778-1783. Kbh. 1971. p. 71-77.*
 41. *Krabbe: op.cit. p. 149.*
 42. Bygningen af 64 og 74 kanoners linieskibe skyldtes bl.a. tidligere fabrikmester Krabbe, som havde slået til lyd for større linieskibe. *Skibsbygning og Maskinvæsen ved Orlogsværftet 1692-1942. Kbh. 1942, p. 49.*
 43. I kommissionens forest. af 9. apr. 1781 (*SK* 195, nr. 106, p. 234) nævnes styrketallene 24 linieskibe og 11 fregatter. Antallet af skibe i følge flådetabellen, se bilag IV, var 24 linieskibe og 14 fregatter. Denne forskel skyldtes, at kommissionen kun angav antallet af fregatter med mere end 24 kanoner, idet den mindste fregattetype i fremtiden skulle være den 24 kanoners fregat, hvorimod flådetabellen angav alle eksisterende fregatter også med færre end 24 kanoner.
 44. Forest. og kgl. res. af 9. og 16. apr. 1781. *SK* 195, nr. 106. — *Schultz: op. cit. bd. II. p. 190, 210 og 251ff.*
 45. De to store flådekommissioner fra 1774 og 1779 er næsten ikke omtalt i litteraturen, kun hos Garde og Holm, men da sidstnævnte udelukkende har benyttet Garde i sin omtale af marinen på dette tidspunkt, kan der kun tages stilling til Gardes fremstilling. Garde behandler ganske vist emnet, men dette sker spredt rundt omkring i hans gennemgang af marinens forhold, og dernæst lægger han kun ringe vægt på at redegøre for baggrunden for planlægningen. Den her skitserede redegørelse for de to kommissioners arbejde er derfor en mere samlet og uddybet fremstilling heraf.
Holm: op.cit. bd. V, p. 642-44. — H.G. Garde: Den dansk-norske Sømagts Historie 1700-1814. Kbh. 1852. p. 242-44, 249 og 273.

V. Den svenske flådetrussel 1784-90

1. *O. Feldbæk: Danmarks Historie 1730-1814. 1974. p. 54-55. — Holm: op.cit. bd. VI¹, p. 6-7, 37, 46, 81-84 og 215-16.*
2. *E. Holm: Kampen om Landboreformerne i Danmark. Kbh. 1888. p. 48 og 162. — Engelstoft og Dahl: op.cit. bd. XX, artiklen om Rosenkrantz.* Som eksempel på Rosenkrantz og Stibolts fjendtlige indstilling over for Gerner kan også nævnes en forest. af 13. dec. 1787, hvor Rosenkrantz klagede over Gerner, som han tillagde en række embedsforsømmelser. Se *SK* 203, nr. 149.
Brevet af 17. apr. fra prins Frederik Christian af Augustenborg til kronprinsen er aftrykt hos *H. Schultz: Briefwechsel des Herzogs Friedrich Christian zu Schleswig-Holstein-Sonderburg-Augustenburg mit König*

Friedrich VI von Dänemark. Leibziz 1908. b. 8-12.

3. H.G. Garde: *Efterretninger om Den danske og norske Søemagt. BD. IV, p. 122.*
4. Kgl. res. af 3. marts og af 17. dec. 1784. SK 201, nr. 25 og 125 — Krabbes betænkning ligger i *Div. embedsark. Indkomne papirer fra geheimeråd Rosenkrantz' dødsbo. 1 pk. B., IV skibsbyggeri.* — Forest. af 26. maj. SK 202, nr. 79.
5. Udateret skrivelse uden signatur, hvoraf det fremgår, at A.P. Bernstorff i 1784 havde beskæftiget sig med spørgsmålet om den svenske flådeopbygning. *Kabinetsarkivet. Kronprins Frederiks arkiv. Div. s. vedr. søetaten 1784-1806. omslag 2.*
6. Kgl. ordre af 13. juli 1785. SK 202, nr. 100. — P. de Løvenørn: *Underdanigste rapport af en reyse til Sverrig i aaret 1785. Marinens bibliotek.* Denne rapport findes også i *Rosenkrantz' arkiv. Div. embedsaark. Indkomne papirer fra geheimeråd Rosenkrantz' dødsbo. pk. A.*
7. Kgl. ordre af 28. okt. 1785. SK 202, nr. 162.
8. Sten Carlsson og Jerker Rosén: *Svensk Historia. Bd. II. 2 oplag. Stockholm 1964, p.218-23.* — A. Mønthe: *Svenska Sjöhjältar. Bd. VI, p. 125-31.*
9. Ryska och danska orlogsflåttornes styrke 1778. *Kommissionen angående fartygscerter 1780. Krigskommitteer. Riksarkivet Stockholm.* — Mønthe: *op.cit. 132-36* — *Svenska Flottans Historia. Bd. II 1680-1814. Malmö 1943, p. 343-48 og 362-63.*
10. Holm: *op.cit. bd. V, p. 370-79.* — Mønthe: *op.cit. bd. VI, p. 238ff.*
11. Holm: *op.cit. bd. VI, p. 206-10.* Rosenkrantz brev af 24. maj 1785 til kronprinsen findes i *Kabinetsarkivet. Kronprins Frederiks arkiv. Indk. s. 14/4 1784-85.* Brevet findes tillige aftrykt i *Fragmenter af Ober-Secretair for Marinen, Geheimeråd Rosenkrantz's Papirer. Nyt Archiv for Søvæsen. 1844, p. 18-24.*
12. Kommissionens arbejde fremgår af en betænkning af 2. feb. 1788 fra kommissionsmedlemmerne Kaas og Bille til Rosenkrantz. Denne betænkning er sammen med Gerners forslag til en ny flådeplan det eneste materiale, der foreligger om denne kommission. *Div. embedsark. Indkomne papirer fra geheimeraad Rosenkrantz' dødsbo. 1. pk. B, VI skibsbyggeri.* Gerners plan findes også i *fabrikmesterens arkiv. Fabrikmesteren, pk. 21. pk. 21.*
Endelig findes et eksemplar, formodentlig originalen, på Marinens bibliotek. Dette eksemplar fremtræder som et færdigt manuskript, hvorimod de andre manuskripter indholdsmæssigt er ufuldstændige, og i det hele taget har karakter af forarbejder. Se H.S. Gerner: *Sammenligning af den danske og den nye svenske flåde 1786. Dateret 11. jan. 1786.*
13. Om den svenske flådeplan fra 1780, se note 9 — Om erfaringerne fra krigen 1788-90 vedrørende det nye svenske artilleri, se W. Odelberg: *Vicea-*

miral Carl Olof Cronstedt. Stockholm 1954, p. 210.

14. Betænkning af 2. feb. 1788 fra Kaas og Bille til Rosenkrantz — Rapport fra Louis Tuxen med titlen "Kort efterretning om den Svenske Orlogs Flode og Værfed i Carlsrona", dateret sep. 1786. Begge aktstykker findes i Div. embedsark. Indkomne papirer fra geheimeraad Rosenkrantz' dødsbo, 1. pk. B VI skibsbyggeri og 2. pk. B, XIV svenske flåde etc. — Om Louis Tuxen, se *Topsøe-Jensen og Marquard: op.cit.*
15. Brev af 19. sep. 1786 fra viceadmiral F.C. Fontenay til kronprinsen. Kabinetsarkivet. Kronprins Frederiks arkiv. Indk. s. 1786-87.
16. Notat med titlen "Sommaire" affattet af Bernstorff til statsrådet i marts 1787. Div. embedsark. Indkomne papirer fra geheimeraad Rosenkrantz' dødsbo, 2. pk. B, XIV svenske flåde etc.
17. Kgl. res. af 23. nov. 1787. SK 203, nr. 128.
18. se note 12.
19. Betænkning af 12. feb. 1788 fra konstruktions- og art. kom. til Holmens chef, kontreadmiral F.C. Kaas. Div. embedsark. Indk. s. fra grev Moltkes bo 1803. — Om konstruktionskommissionens oprindelse og funktion, se *Schultz: op.cit. bd. II, p. 23-37.*
20. Poul de Løvenørn: *Allerunderdanigste beretning... 1788. Marinens Bibliotek.*
21. *Holm: op.cit. bd. VI¹, p. 232.*
22. Løvenørn : *op.cit. p. 65 og 76.* — Pro Memoria af 14. jul. 1788 fra Løvenørn til adm. — og kom.kol. Adm 733. Indk. s. 1788, nr. 3953b.
23. Betænkning af 29. apr. fra Rosenkrantz og betænkninger af 2. maj 1788 fra kammerherre Bertouch og kontreadmiral, grev Moltke. Div. embedsark. Et bind i grønt læder... allehånde betænkninger søetaten vedr. i afskrift 1772-84.
24. Kgl. res. af 31. dec. 1789. SK nr. 305.
25. Kgl. res. af 27. feb. 1789. SK 205, nr. 31. — Det nye lette dansk-norske søartilleri og især de nye 36 pundige kanoner er beskrevet af O.L. Frantzen: *Træk af Søartilleriets Historie 1786-1855. Våbenhistoriske Årbøger XXV. Kbh. 1979, p. 91-115.*
26. Til denne sammenligning er benyttet bilag II og IV, og den er foretaget ved at sammentælle de dansk-norske lineskibes artilleristyrke i 1788 med den svenske flådes styrke — både lineskibe og 40 kanoners fregatter — i 1787. Sidstnævnte årstal er benyttet fordi der ikke er fundet detaljerede oplysninger om år 1788, men dette kan også sagtens forsvares, eftersom der ikke skete nogen forøgelse af den svenske flåde i 1788. Når den svenske flåde var den dansk-norske en anelse overlegen, skyldtes det, at de store svenske fregatter var så svært armeret, at de kunne anvendes i kamplinien.
27. *Svenska Flottans Historia. Bd. II 1680-1814, p. 488-508.* — Odelberg: *op.cit. p. 210.*
28. *Garde: op.cit. p. 307-10.*
29. Disse rapporter findes følgende steder:

1. *Div. embedsark. Admiral F.C. Kaas' arkiv 1756-1803. Læg med betegnelsen nr. 23.*
2. *Kabinetsarkivet. Kronprins Frederiks arkiv. Indk. s. 1788-89.*
3. *Departementet for udenrigske anliggender 1771-1848. Special del. Sverige: dept. f.u.A. Sverige I e. 45. 1790-92. Korrespondance fra og om generaladjutant Hans Kaas' ekspeditioner til Sverige 1790-91 og andre efterretninger fra Sverige 1. pk.*
30. De oplysninger regeringen modtog var meget nøjagtige, hvilket man kan forvisse sig om ved at sammenligne Løvenørns og Tuxens oplysninger med den svenske litteraturs oplysninger om udviklingen indenfor den svenske flåde i 1780'erne. *Svenska Flottans Historia, Bd. II 1680-1814, p. 338-52 og 548-49.* Heraf fremgår det, at den svenske flådeoprustning standsede brat i 1785.
31. Den danske marinelitteratur indeholder næsten ingen oplysninger om flådeplanlægningen i 1780'erne. Schultz nævner, at man i 1789 indførte nye skytstyper i marinen. *Schultz: op.cit. bd. I, p. 32.*
Holm oplyser, at regeringen i 1785 på baggrund af Løvenørns sendelse til Sverige havde fået underretning om forøgelsen af den svenske flåde, og at dette var årsagen til indførelsen af det nye skyts i 1789. Da Garde ikke omtaler flådeplanlægningen i 1780'erne, er Holms oplysning alt, hvad man hidtil har kendt hertil. *Holm: op.cit. bd. VI², p. 626.*

VI. Kystforsvarsplaner og reduktion af hovedflåden 1790-1800

1. *A. Linvald: Kronprins Frederik og hans regering 1797-1807. Kbh. 1923, p. 4-12. — Holm: op.cit. bd. VI², p. 620.*
2. *Admiralitetslister 1792-1839. (Rapporter til kronprins Frederik — fra 1808 Frederik VI — om de ved søetatens kontorer refererede og deciderede sager). Se 1. Afdeling Generalregistratur 1974, B I B fag 1-4.* Rapporterne er samlet ugevis, og hver pakke indeholder ugerapporter fra en måned. Da der imidlertid ikke findes et register over materialet, er det vanskeligt at benytte; kun hvis man er i besiddelse af en nøjagtig dato, som indgang til materielt, er det i praksis brugbart.
3. *Linvald: op.cit. p. 3-21.*
4. *Register over indkomne sager til adm. - og kom.kol. 1792-1807. Adm. 516-528.*
5. Materialet til denne kommission er ganske omfattende. I de kgl. res. og eks. 1790-91. *SK 206 og 207* belyses baggrunden for kommissionens nedsættelse og resultaterne af dens arbejde. Selve kommissionens akter findes i søetatens kommissions arkiv. Dernæst er kommissionen grundigt behandlet af Beutlich og Bergersen. Førstnævntes fremstilling er langt den bedste, idet han gengiver sit materiale korrekt og velformuleret. Det samme er ikke tilfældet med Bergersen, som er tendentiøs i sine vurderinger. Det virker som om han i alt for høj grad har anskuet for-

- holdene i begyndelsen af 1790'erne på baggrund af konflikten med England senere og ikke tilstrækkeligt har sat sig ind i de samtidige beslutningstageres situation. Se *Beutlich: op.cit. p. 17-22* og *Bergersen: op.cit. bd. I, p. 526-28*.
6. Forest. og kgl. res. af 11. og 14. maj 1790. *SK 206, nr. 58/45*. Her findes gengivet Carl af Hessens brev af 18. feb. samt den anden tidligere korrespondance i sagen. — Kommissoriet af 14. maj 1790 findes i *SK 206, nr. 59*. — Det findes også i kommissionens akter. Se *Kommissionen angående Den norske Flotille 1790. Kommissioner. pk. 122*.
 7. Betænkning af 22. sep. 1790. *Kommissionen angående Den norske Flotille 1790. Kommissioner. pk. 122*.
 8. Forest. og kgl. res. af 13. jan. og 4. marts 1791. *SK 207, nr. 22/12*. — *Beutlich: op.cit. p. 20*.
 9. I Søkrigskancelliet findes materiale vedrørende baggrunden for og resultatet af kommissionens arbejde. Selve kommissionens akter findes i søetatens kommissions arkiv, se *Kystflotillekommissionens forhandlinger 1790-95. Danske flotillekommissions Protocol. Kommissioner pk. 122*. Kommissionens protocol er meget omfattende, hvorfor der i det følgende henvises hertil med angivelse af sidetal. Endelig er denne kommission omtalt kort men udmærket i den danske marinelitteratur. Se *Schultz: op.cit. bd. I, p. 93-94*. — *Holm: op.cit. bd. VI^a, p. 626-28*. — *Garde: op.cit. p. 288*. — *Birger Thomsen: De dansk-norske kanonbåde 1780-1850. Marinehistorisk Tidsskrift. 1975, p. 62-66*.
 10. Forest. og kgl. res. af 5. og 8. okt. 1790. *SK 206, nr. 169/107*. — Kommissionen blev nedsat på baggrund af forest. og kgl. res. af 19. og 22. okt. 1790. *SK 206, nr. 177/113*.
 11. Kommissionens kommissorium findes i *Danske flotillekommissions Protocol, p. 128-38*.
 12. *Danske flotillekommission Protocol, p. 128-38*.
 13. *op.cit. p. 139-44*.
 14. *op.cit. p. 144-48, 169-71 samt bilag litra G*.
 15. *op.cit. p. 148-49, 178-80 samt bilag litra H*.
 16. Kommissionen til handelens beskyttelse blev nedsat d. 27. aug. 1788. *SK 204, nr. 160/124*.
 17. *Danske flotillekommissions Protocol, p. 183-86*.
 18. Forest. og kgl. res. af 2. og 6. feb. 1795. *SK 211, nr. 24/19*. Her findes også kommissionens betænkning af 10. feb. 1794.
 19. *Johansen: op.cit. p. 278-79*.
 20. *Holm: op.cit. bd. VI^a, p. 319-26*. — Forest. af 28. dec. 1790 og kgl. res. af 14. jan. 1791. *Finanskol. forest. med derpå faldne kgl. res. fra jan.-jun. 1791 Finansark*. Brev fra finanskol. til adm. — og kom.kol. af 15. jan. 1791. *SK 207, nr. 1a*.
 21. *SK 207, nr. 172/121*. Her findes alle aktstykkerne om denne planlæg-

ning. Først forest. af 16. jun. 1791 og dernæst d. kgl. res. af 9. dec. 1791. Endvidere de forskellige medlemmer af kollegiets samt fabrikmesterens betænkninger. Da materialet er meget omfattende henvises derfor i det følgende hertil med angivelse af sidetal.

På mange måder er forest. af 16. jun. 1791 interessant, især fordi det er første gang i perioden 1769-90, at kollegiets uenighed kom til udtryk i en forest. Normalt viser en forest. et tilsyneladende enigt kollegium. Som nævnt i indledningen er kollegiets forhandlingsprotokol for perioden 1769-1807 ikke bevaret, og da der heller ikke i embedsmandsarkivet findes mange udtalelser fra de enkelte medlemmer af kollegiet om emner, der blev drøftet i denne forsamling, er det som regel vanskeligt at påpege nogen uenighed blandt kollegiets medlemmer.

22. SK 207, nr. 172/121. Gornes betænkning af 4. apr. 1791, p. 1067-1077 og 1134-35.
23. SK 207, nr. 172/121. Fontenays plan af 25. maj 1791, se p. 1078-1100. — Schindels betænkning af 15. juni 1791, se p. 1101-1111 — Grodt-schillings betænkning af 21. maj 1791, se p. 1112-26. — Knuths betænkning af 30. maj 1791, se p. 1126-34. — Wegener afgav ingen betænkning, idet han tilsluttede sig Gornes forslag. Dette fremgår af forest. af 16. jun. 1791, p. 1008..

Vedrørende skibenes hovedreparation og tjenestedygtighed, se bilag IV, der bygger på kgl. res. af 30. sep. 1767. SK 182, nr. 212.

Schultz omtaler også dette emne, se Schultz: *op.cit. bd. II, p. 339-42.*

24. Koncept af F.G. Haxthausens betænkning af 12. nov. 1791 findes i *fabrikmesterens arkiv, pk. 5.* — Indledningen til Haxthausens betænkning findes også i *Johan Bulows Samlinger. 10. Søforsvaret.* — Haxthausens karriere og hans kendskab til norske forsvarsforhold findes omtalt hos *Bricka: op.cit.*
25. Forest. af 16. jun. og kgl. res. af 9. dec. 1791. SK 207, nr. 172/121, p. 999-1019. — Schultz: *op.cit. bd. I, p. 32-33.*
26. Regeringens gode informationsgrundlag bevidnes af generaladjutant Hans Kaas, kaptajn Tuxen og andres skrivelser til Bernstorff. Fra Tuxen fik Bernstorff f.eks. den 20. aug. 1790 underretning om den svenske flådes tab under søslagene med russerne. Særlig udbruddet fra Viborg-bugten den 3. jul. 1790 kostede den svenske orlogsflåde mange skibe, se herom i *Dept. f.u.A. 1771-1848. Special del. Sverige: dept.f.u.A. Sverige I e. 45. 1790-92. Korrespondancesager fra og om gen. adj. Hans Kaas' ekspeditioner til Sverige 1790-91 og andre efterretninger fra Sverige 1 pk.*
- Oplysningen om den svenske flådes styrke omkring 1791 var på 15 linieskibe og 12 fregatter findes hos *H.C. Sneedorff: Efterretninger om den Svenske Marine i Carlsrona 1793, Marinens Bibliotek.*
- Fra samme tidspunkt haves endnu en rapport om den svenske flåde. Captain Fischers rapport af 12. sep. 1793 om den svenske flådes tilstand

- i Carlsrona. *Div. embedsark. Grev. G.C. Haxthausens arkiv. Danske Samlinger 723-25, 1 ph. i læg med titlen "fremmed marine vedkommende"*.
27. Forest. og kgl. res. af 20. og 21. feb. 1794. SK 210, nr. 34/23. I litteraturen er planlægningen vedrørende hovedflåden kun omtalt sparsomt, idet Schultz er den eneste, som har behandlet dette emne. Han omtaler ganske kort 1791-flådeplanen, hvorimod han redegør mere detaljeret for baggrunden for afskaffelsen af tredækkeren som skibstype. Dette beror på hans hensigt med sit værk, idet han kun ønskede at redegøre for udviklingen indenfor skibsmateriellet og ikke for selve flådeplanlægningen. Skønt Schultz' omtale således er ganske kort, er den alligevel værdifuld på grund af sin klarhed og overskuelighed. Se Schultz: *op.cit. bd. I, p. 32-34*.
 28. H.G. Garde: *Efterretninger om den danske og norske Søemagt. Kbh. 1835, p. 598-607*.
 29. Intet sted i litteraturen findes en samlet omtale af den meget omfattende flådeplanlægning i begyndelsen af 1790'erne. Holm er den historiker, som har omtalt de fleste aspekter af flådeplanlægningen. Selvom hans fremstilling af emnet er kort, er den af stor værdi, fordi han placerer den sømilitære planlægning i en udenrigspolitisk sammenhæng. Herved skabte han et overblik, som ofte savnes ved den øvrige litteratur. Se Holm: *op.cit. bd. VI², p. 626-28*.
I forhold til litteraturens omtale af flådeplanlægningen bringer denne undersøgelse derfor en hel del nye oplysninger, ligesom undersøgelsen uddyber de hidtidige spredte oplysninger om emnet.

VII. Et nyt søforsvar i støbeskeen 1801-07

1. Linvald: *op.cit. p. 3-12*.
2. Feldbæk: *op.cit. p. 55-56*.
3. Fabrikmester Hohlenbergs plan til en bygningsmåde for orlogsflådens lettere vedligeholdelse og bemanning findes både i Søkrigskancelliet — SK 985 — og på Marinens Bibliotek.
Herudover findes der en meget udførlig redegørelse for Hohlenbergs flådeplan samt den videre planlægning vedrørende hovedflåden hos Schultz: *op.cit. bd. I, p. 60-75*. Jeg har derfor i høj grad draget nytte af denne fremstilling. Kun på et enkelt punkt bør Schultz måske kritiseres, idet han nok var lidt for rosende i sin omtale af Hohlenberg og formodentlig overvurderede hans betydning for skibsbyggeriet i Danmark. Se herom i Th. Topsøe-Jensens anmeldelse af Schultz' værk i T.f.S. 1931, p. 49.
4. Schultz: *op.cit. bd. I, p. 61-68*. — Marinens tømmerproblemer i slutningen af det 18. århundrede er behandlet af P. Chr. Nielsen: *Skibets krav til skoven. Handels- og Søfartsmuseets Årbog 1960, p. 169-204*.

5. *Schultz: op.cit. bd. I. p. 36-40. – Skibsbygning og Maskinvæsen ved Orlogsværftet 1692-1942. Kbh. 1942, p. 48-56.*
6. *Schultz: op.cit. bd. I, p. 68-70. – Aktstykkerne i forbindelse med kommissionens nedsættelse findes i Protocol for kommissionen af 29. dec. 1801. Skrivelse nr. 1. Konstruktions- og Regleringskommissionen af 9. jan. 1739, se folieregistratur 154.*
7. Brev fra Lindholm til kronprinsen af 18. aug. 1801 og rapport af 7. sep. 1801 fra Lindholm om hans rejse til Sverige. *Landetaten Kronprinsens kommandokontor 1801-07, Indk. s. nr. 719.*
 For oplysninger om den svenske og engelske flåde, se bilag II og III.
 For oplysninger om den russiske flåde, se *H.G. Garde: Den dansk-norske Sømagt Historie 1700-1814. Kbh. 1852, p. 285.*
8. Litteraturen giver kun få oplysninger om, hvilke stater man anså for flådemodstanderne. Garde skriver, at flåden skulle opbygges til at kunne måle sig med Ruslands og Sveriges flåder. *Garde: op.cit. p. 285.* Hermed er problemet imidlertid ikke løst, fordi Gardes udsagn er i modstrid med, hvad kommissionsmaterialet oplyser, og da det ikke har været muligt at klarlægge, hvorfra Garde har sine oplysninger på grund af hans få og ufuldstændige henvisninger, er spørgsmålet uafklaret og må foreløbig stå hen.
9. *Schultz: op.cit. bd. I, p. 70.*
10. *Generalkommissariatet. Indk. s. 1803, nr. 1223. Kom. 1131. Generalkommissariatets decisionsprotocol 1. 1803 nr. 1223 Kom. 522.* Af denne fremgår det, at kollegiet d. 17. jun. 1803 — med hensyn til Hohlenbergs flådeplan og hans skibskonstruktioner — kun besluttede, at der skulle færdigbygges en 48 kanoners fregat. Nogen anden godkendelse af Hohlenbergs plan eller kommissionens betænkning af 11. jun. 1803 er ikke fundet.
 Om godkendelsen af det nye 74 kanoners lineskib og andre af Hohlenbergs konstruktioner, se *Schultz: op.cit. bd. I, p. 82-85.*
11. *H.G. Garde: Efterretninger om den danske og norske Sømagt. Bd. IV. Kbh. 1835, p. 598-601.*
 Om kassation af orlogsskibe på grund af slitage, se forest. af 13. dec. 1804. *Sk 220, nr. 211/139.*
12. Hovedmaterialet til den norske flådeplanlægning i perioden 1801-04 er den norske sjødefensionskommission af 1801's akter beliggende i Rigsarkivet i Oslo.
 I Rigsarkivet i København findes dog en stor del af materialet vedrørende denne kommission, fordi adm. - og kom.kol. forest. i 1804 indeholder kopier af kommissionens akter.
 Det manglende kommissions materiale findes gengivet hos Beutlich, som udførligt har behandlet emnet *op.cit. p. 22-51.* Ligeledes har Bergersen behandlet emnet *op.cit. bd. II, p. 258-69.*
 Deres redegørelser har de samme fortrin og fejl, som der tidligere er blevet gjort opmærksom på, se kap. VI note 5. Beutlichs fremstilling

- er igen den bedste, og kun med hensyn til baggrunden for nedsættelsen af den norske flådekommission uddyber denne undersøgelse emnet i forhold til Beutlichs redegørelse.
13. Om kommissionens nedsættelse, se forest. og kgl. res. af 3. og 4. sep. 1801. *SK 217, nr. 149/93 – Beutlich: op.cit. p. 24.*
Om de indledende initiativer, der førte til kommissionens nedsættelse, se skrivelse af 2. maj fra Mansbach til kronprinsen og brev af 11. aug. fra kronprinsen til Moltke i anledning af dennes forslag om nedsættelsen af en norsk kystforsvarskommission. *Meddelelser fra Krigsarkiverne. Udg. af generalstaben. bd. I, Kbh. 1883, p. 208-09 og 227.* Om Kaas' initiativer, se *Beutlich: op.cit. p. 25.*
 14. *Beutlich: op.cit. p. 25-29.*
 15. Kgl. res. af 29. jan. 1802. *Sk 218, nr. 40. – Beutlich: Op.cit. p. 29-31.*
 16. *Bricka: op. cit.*
 17. Kommissionens betænkning af 26. feb. findes som bilag til kollegiets endelige forest., der fik kgl. res. 1. jun. 1804. *SK 220, nr. 104/67., p. 655-97. – Beutlich: op.cit. 35-36.*
 18. *SK 220, nr. 104/67, p. 660. – Beutlich: op.cit. p. 35.*
 19. *Beutlich: op.cit. p. 36.*
 20. Om den nye søenrolleringsordning, se *Beutlich: op.cit. p. 39.* Om kystmilitatsordningen, se forest. af 3. og kgl. res. af 4. maj 1804. *SK 220, nr. 85. – Beutlich: op.cit. p. 42.*
 21. Forest. af 31. maj og kgl. res. af 1. jun. 1804. *SK 220, nr. 104/67, p. 638-54.*
 22. Brev af 6. sep. 1806 fra kollegiet til kronprinsen vedrørende statens søforsvar, herunder de manglende bevillinger til det norske søforsvar. *Landetaten. Kronprinsens kommandokontor 1801-07. Indk. s. Protocol I, 1806, nr. 1723. – Beutlich: op.cit. p. 44 og 48.*
 23. Særlig general Moltke gjorde opmærksom herpå. Se breve fra generalmajor A.L. Moltke til kronprinsen fra feb. 1801. *Meddelelser fra Krigsarkiverne, I, p. 86-92.*
 24. Brev fra jul. 1801 (uden nærmere dato) fra kronprinsen til defensionskommissionen, og brev af 10. sep. fra kronprinsen til kollegiet. *Meddelelser fra Krigsarkiverne. I. p. 259 og 261. – Ernst: op.cit. p. 6-7.*
 25. *Jens Johansen: Frederik VI's Hær 1784-1814. 1948, p. 103.* Dette på mange måder glimrende værk er desværre behæftet med den alvorlige fejl, at det mangler et noteapparat, og da forfatteren blot skriver, at Binzers og Ewalds udtalelser faldt på forskellige tidspunkter, har det ikke været muligt at datere disse nærmere. En undersøgelse af Jens Johansens forarbejder til bogen, der ligger i Hærens Arkiv, gav intet resultat, men sandsynligvis er udtalelserne fra mellem 1790 og 1801.
 26. Brev fra Rustad til kronprinsen af 11. jun. 1801. *Meddelelser fra Krigsarkiverne. I. p. 319-20.*
 27. *Meddelelser fra Krigsarkiverne. II, p. 122.*
 28. Brev fra Binzer til kronprinsen. Udateret indkommen 18. jan. 1804.

Meddelelser fra Krigsarkiverne. II, p. 100-02.

29. *Garde: op.cit. p. 381, 385, 388, 393, 401 og 408.*
30. Bardenfleths afhandling er meget omfattende, på 90 sider og opdelt i 2 dele. Første del blev afleveret til kronprinsen d. 26. okt. 1805 og anden del d. 31. okt. 1806. *Kabinettsarkivet. Kronprins Frederiks arkiv. Div. s.*
31. Adm. — og kom.kol. forest. vedr. en ny flådeplan. *Gen. kom., pk. med titlen Flådens styrke 1806.*
32. *Gen. kom. Korrespondanceprot. 1806, nr. 621 og 623. Kom 230. — Gen. kom. Indk. s. 1806, nr. 1580. Kom 1182.*
33. som note 31.
34. *Gen. kom. Indk. s. 1806, nr. 3013. Kom 1190. — Findes også aftrykt i Meddelelser fra Krigsarkiverne. II, p. 404-05.*
35. *Landetaten. Kronprinsens kommandokontor. Indk. s. Prot. I, 1806, nr. 1723.*
36. *Gen. kom. Indk. s. 1806. nr. 3014. Kom 1190.*
Når kollegiets plan findes her skyldes det, at kronprinsen i forbindelse med sin godkendelse af planen d. 18. nov. sendte den tilbage til kollegiet.
Sag nr. 3014 indeholder således både et brev af 18. nov. 1806 fra kronprinsen med hans godkendelse af planen samt selve kollegiets plan af 13. sep. 1806.
Endelig findes planen delvis aftrykt i *Meddelelser fra Krigsarkiverne. II, p. 405-06.*
37. Inden for de sidste par år har flere historikere påpeget, at marinen allerede før kanonbådskrigen startede, var i besiddelse af en kanonbådstype, som man umiddelbart kunne masseproducere, da krigen kom, eftersom denne kanonbådstype i årene før var blevet afprøvet og fundet velegnet. Se f.eks. *Thomsen: op.cit. p. 66-72* og *H.C. Bjerg: Kanonbådskrigens taktik 1807-14. T.f.S. 1975, p. 73-96.*
Derimod er det ikke kendt, i hvor høj grad kanonbåde indgik i overvejelserne angående flådens sammensætning og opgaver før 1807. I den eksisterende litteratur fortælles, at marinen frem til 1807 lagde vægt på at få linieskibsflåden genopbygget. Ligeledes oplyser litteraturen, at spørgsmålet om i hvilken udstrækning kanonbåde skulle indgå i søforsvaret, først blev diskuteret efter krigen. Se herom hos *H.G. Garde: Den dansk-norske Sømagts Historie 1700-1814. Kbh. 1852, p. 284-85. — H. Barfod: Vor flåde i fortid og nutid, I. Fredericia 1941, p. 361-63. — Schultz: op.cit. bd. I, p. 136.*
38. *Landetaten. Kronprinsens Kommandokontor 1801-07. Prot. I 1806. nr. 2497. — Findes også delvis aftrykt i Meddelelser fra Krigsarkiverne I, p. 406.*
39. som note 36.
40. Forest. og kgl. res. af 16. og 19. dec. 1806. *SK 222, nr. 193/123. Fore-*

st. var udarbejdet på baggrund af Kjærulfs forslag til næste års arbejder på Holmen.

41. Forinden skibsbyggeriet begyndte ved Petersværft var generaladjutanterne Løvenørn og Fisker i dec. blevet sendt til Petersværft for at undersøge om dette sted, der lige var blevet købt af kongen, kunne anvendes som station for kanonbåde i stedet for Vordingborg, der ellers var blevet foreslået i den tidligere danske kystforsvarsplan fra 1795. I kollegiets flådeplan fra 13. sep. 1806 havde man foreslået enten Vordingborg eller Petersværft. Se kollegieskrivelse af 20. dec. 1806 til Løvenørn og Fisker. *Gen.kom. Correspondanceprot. 1806, nr. 1156. Kom. 230.*

Den 22. og 23. rapporterede de to officerer til kollegiet, at Petersværft udmærket egnede sig som station og værft for kanonbåde. Denne undersøgelse samt en række senere i begyndelsen af 1807 var årsagen til, at det blev besluttet at bygge kanonbåde her. Se *Gen.kom. Indk. s. 1806, nr. 2836 og 2837*. Undersøgelserne i 1807 er beskrevet af Benny Christensen: *Skibsværft og Flådebase. Træk af Petersværfts tidlige historie. Historisk Amt for Præstø Amt. 1978*. I denne lille velskrevne afhandling findes en uddybning af forholdene omkring Petersværfts tilblivelse som flådebase i 1807.

Om selve vedtagelsen af kanonbådsbyggeriet, se kgl. res. af 22. maj 1807. *SK 223, nr. 68/54*.

Når forholdene vedrørende Petersværft er omtalt så udførligt, skyldes det, at der ikke er fundet yderligere materiale om flådeplanen fra 1806.

Forkortelsesliste

Adm.	Admiralitetet
adm.- og kom.kol.	admiralitets- og kommissariatskollegiet
ark.	arkiv
bd.	bind
dept. f. u. A.	departementet for udenrigske anliggender
Div. emb. ark.	Diverse embedsarkiver
Div. s.	Diverse sager
forest.	forestilling
Gen.kom.	Generalkommissariatet
Indk. s.	Indkomne sager
kgl.	kongelig
Kom.	Kommissariatet
pk.	pakke
prot.	protokol
rk.	række
SK	Søkrigskancelliet
SØE KTS	Søetatens kort- og tegningssamling
T.f.S.	Tidsskrift for Søværnen

Materiale

I. Litteratur

- Ackermann, K.E.*: Admiralitets Pro Memoria T.f.S. 1933, p. 309-24.
Amiralitetskollegiets Historia II. 1696-1803. Malmø 1974.
- Barfod, H.*: Vor flåde i fortid og nutid. Fredericia 1941.
- Barnekow, C.C. v., Frantzen, O.L. og Janson, K.E.* (red. og udg.): Hvor blev militærhistorien af? En diskussion om militærhistorisk forskning. Kbh. 1975.
- Bergersen, O.*: Nøytralitet og Krig. I-II. Oslo 1966.
- Beutlich, F.*: Norges Sjøvæbning 1750-1809. Oslo 1935.
- Bjerg, H.C.*: Kanonbådskrigens taktik 1807-14. T.f.S. 1975 p. 73-96.
- Borg, E.*: Defensionsskibe. T.f.S. 1963, p. 208-21.
Brudstykker af den danske marinens historie. Archiv for Søværnen. 1836, p. 436-62 og 1837, p. 66-97 og 183-232.
- Carlson, S.*: Den Svenska Utrikespolitikens Historia III:l. 1792-1810. Stockholm 1954.
- Carlson, S. og Rosén, J.*: Svensk Historia II. Stockholm 1964.
- Cedergreen Bech, S.*: Oplysning og tolerance 1721-1784. Politikens Danmarks Historie. Bd. 9. Kbh. 1965.
- Christensen, B.*: Dansk skibsbygning omkring 1780. Nogle virkninger af skibsbyggerforordningen af 18. marts 1776. Handels- og Søfartsmussets Årbog 1974, p. 48-74.
- Christensen, B.*: Skibsværft og flådebase. Træk af Petersværfts tidligere historie. Historisk Samfund for Præstø Amt 1978.
- Clemensson, G.*: Flottans Förläggning till Karlskrona. Uppsala 1938.
- Ernst, J.F.M.*: Oversigt over Københavns Søbefæstnings Historie. Afsnit i V.E. Tychsen: Fortifikations-Etaterne og Ingeniørkorpsen 1684-2884, Kbh. 1884.
- Feldbæk, O.*: Dansk neutralitetspolitik under krigen 1778-1783.
Studier i regeringens prioritering af politiske og økonomiske interesser. Kbh. 1971.
- Feldbæk, O.*: Danmarks Historie 1730-1814. Manuskript for Gyldendals Danmarks historie for universitetet 1974.
- Feldbæk, O.*: Denmark and the Armed Neutrality 1800-1801. Small Power Policy in a World War. 1979.

- Fragmenter af Ober-Secretair for Marinen, Geheimeraad Rosenkrantz's Papirer. Nyt Archiv for Søværnen. 1844, p. 18-27.
- Frantzen, O.L.: Træk af Søartilleriets Historie 1786-1855. Våbenhistoriske Årbøger XXV. 1979, p. 91-115.
- Friis, Aa.: Andreas Peter Bernstorff og Ove Høeg Guldberg. Kbh. 1899.
- Garde, H.G.: Efterretninger om den danske og norske Søemagt. Bd. III-IV. Kbh. 1833-35.
- Garde, H.G.: Den dansk-norske Sømagts Historie 1700-1814. Kbh. 1852.
- Göteborgsgeskader och örlogsstation 1523-1870. Udarb. af Forsvarsstabens historiska avdeling. Göteborg 1949.
- Holck, P.: De ældste søbatterier, Trekroner og Prøvestenen. T.f.S. 1939, p. 329-65 og 381-402.
- Holm, E.: Danmark-Norges Historie. Bd. IV-VII¹. Kbh. 1902-12.
- Holm, E.: Kampen om Landboreformerne i Danmark. Kbh. 1888.
- Hornborg, E.: Kampen om Östersjön. Stockholm 1945.
- Ibsen, P.: Kortfattet oversigt over søværnets overledelsesorganisation gennem tiderne. T.f.S. 1950, p. 89-122.
- James, W.: The Naval History of Great Britain. From The Declaration of War by France to The Accession of George IV. Vol. I-IV. 3rd Edition. London 1886.
- Jane, F.T.: The British Battle Fleet. London 1912.
- Jeppesen, H.: Søenrolleringen 1770-1802. Utrykt specialeopgave. Københavns Universitet 1972.
- Johansen, H.C.: Dansk økonomisk politik i årene efter 1784. Bd. I: Reformår 1784-88. Århus 1968.
- Johansen, H.C.: Statsregnskaber og finanspolitik i begyndelsen af det 18. århundrede. Historie 1968-70, p. 1-13.
- Johansen, J.: Frederik VI's Hær 1784-1814. Kbh. 1948.
- Jägerskiöld, O.: Den Svenska Utrikespolitikens Historia II:2. 1721-1792. Stockholm 1957.
- Kaas, F.C.: Admiral F.C. Kaas som Ober-Equipagemester fra Aaret 1781 til 1792. Kbh. Trykt i Nyt Archiv for Søværnen. 1843, p. 121-64.
- Klem, K.: Om skibsbygningen i Danmark i 1700-Tallet. Handels- og Søfartsmuseets Årbog 1956, p. 135-56.
- Kofoed, A.E.: Christiansøs historie. Rønne 1962.
- Krabbe, M.T.: Geheimeraad Frederick Michael Krabbes Levnetsbeskrivelse. Kbh. 1791.
- Legind, I.A.: Om flådens overledelsesorganisation gennem tiderne. T.f.S. 1931, p. 495-522.
- Linvald, A.: Struensee og den danske centraladministration.
- Statsstyrelse og statsforvaltning i det 18. årh. I Aage Sachs (red.): Den danske centraladministration. Kbh. 1921, p. 255-392.
- Linvald, A.: Kronprins Frederik og hans regering 1797-1807. Kbh. 1923.
- Marcus, G.J.: The Formative Centuries. A Naval History of England I. London 1961.

- Marcus, G.J.*: The Age of Nelson. A Naval History of England 2. London 1971.
- Marcus, G.J.*: Heart of Oak. London 1975.
- Mitchell, D.W.*: A History of Russian and Soviet Sea Power. London 1974.
- Münthe, A.*: Svenska Sjöhjältar. Bd. VI-VII¹. Stockholm 1911-14.
- Nathanson, M.L.*: Danmarks national og statshusholdning. Kbh. 1836.
- Nielsen, P.C.*: Skibets krav til skoven. Handels- og Søfartsmuseet Årbog 1960, p. 169-204.
- Nikula, O.*: Svenska skärgårdsflottan 1756-1791. Helsingfors 1933.
- Odelberg, W.*: Viceamiral Carl Olof Cronstadt. Stockholm 1954.
- Pope, D.*: The Great Gamble. London 1972.
- Regeringsskiftet 1784. Til minde om den regering som løste bondens stavnsbånd. Kbh. 1888.
- Ryska Flottans fordnä och närvarande tillstånd. Uddrag af Colonial Magazine. Tidning för handel och sjöväsende. Utgifven London 1.maj 1840. Svensk T.f.S. 1840, p. 165-85.
- Schultz, J.H.*: Den Danske Marine 1814-1848. I-II. Kbh. 1830-32.
- Skibsbygning og maskinvæsen ved orlogsværftet 1692-1942. Kbh. 1942.
- Steensen, R.S.* (red.): Flåden gennem 450 år. Kbh. 1970.
- Svenska Flottans Historia. Bd. II 1680-1814. Malmö 1943.
- Tholstrup, S.*: Søværnets styrkemål. T.f.S. 1973, p. 97-135.
- Thomsen, B.*: De dansk-norske kanonbåde 1780-1850. Marinhistorisk Tidsskrift. 1975, p. 57-83.
- Thaulow, T.*: En dansk statsminister J.O. Schack-Rathlou 1728-1800. Kbh. 1932.
- Vedel, P.*: Den ældre Grev Bernstorffs Ministerium. Indledning til Correspondance ministérielle du Comte J.H.E. Bernstorff. Kbh. 1882.

II. Trykt materiale, bibliografiske og biografiske hjælpemidler

- Bjerg, H.C.*: Dansk Marinehistorisk Bibliografi 1500-1975. Kbh. 1975.
- Bricka, C.F.* (red.): Dansk biografisk Lexikon tillige omfattende Norge for tidsrummet 1537-1814. I-IX. Kbh. 1887-1905.
- Danske Tractater 1751-1800. Udg. på udenrigsministeriets foranstaltning. Kbh. 1882.
- Efterretninger om den danske Søetat fra forrige tider. Kbh. 1790.
- Engelstoft, P. og Dahl, S.* (red.): Dansk biografisk leksikon. I-XXVII. Kbh. 1933-44.
- Friis, Aa.*: Aktstykker og breve til belysning af Grev Ostens politiske stilling og Danmark-Norges forhold til Sverige 1772-73. Danske Magasin. 5 rk. 4 bd. p. 193-231.
- Hansen, H.*: Kabinettsstyrelsen i Danmark 1768-1772. Bd. III. Kbh. 1923.
- Larsen, S.A.*: Ingeniørkorpsets Arkiv. Bd. I. Fortifikationsetaternes Arkiv 1697-1763. Ingeniørkorpsets Arkiv 1763-1848. Udg. af Rigsarkivet.

- Foreløbige arkivregistratur. Ny serie nr. 7. Kbh. 1973.
 Meddelelser fra Krigsarkiverne. Udg. af generalstaben. Bd. I-II. Kbh. 1883-88.
- Schultz, H.*: Briefwechsel des Herzogs Friedrich Christian zu Schleswig-Holstein-Sonderburg-Augustenburg mit König Friedrich VI von Dänemark. Leipzig 1908.
- Topsøe-Jensen, T.A. og Marquard, E.*: Officerer i Den dansk-norske Søetat 1660-1814 og Den danske Søetat 1814-1932. I-II. Kbh. 1935.
- Vedel, P.*: Correspondance Ministérielle du Comte J.H.E. Bernstorff 1751-1770. Bd. II. Kbh. 1882.

III. Utrykt materiale

Hvor intet andet anføres, er materialet beliggende i Rigsarkivet, København.

Departementet for udenrigske anliggender

Dept. f. u. A. 1771-1848. Special del. Sverige: dept. f. u. A. Sverige I e. 45. 1790-92. Korrespondancesager fra og om generaladjutant Hans Kaas' ekspeditioner til Sverige 1790-91 og andre efterretninger fra Sverige 1 pk.

Finansarkiverne

Finanskollegiets forestillinger med derpå faldne kgl. resolutioner 1790-91. Søetatens reglement. Betalingsreglementerne 1785-88.

Hærens arkiv

Ingeniørkorpsets Arkiv. Ingeniørkorpsets danske arkiv. Defensionskommissionen af 6. januar 1777 pakke 307 og 308-12.
 General H.W. von Huths arkiv. IX diverse, pakke 25.

Håndskriftsamlingen I

Malling. II. B. Private og IV. Indvortes statsstyrelse pkt. 6a. admiralitetskollegiet.

Kabinettsarkivet

Kronprins Frederiks arkiv
 Indkomne sager 1784-1808.
 Diverse sager vedr. Søetaten 1784-1806 og u.a. 1 pakke.
 Kommercekollegiet
 Danske journal 1774 pakke 556

Landetaten

Kronprinsens kommandokontor 1801-07. Indkomne sager Protocol I. 1806.

Johan Bülow's Samlinger (reg. 171)

10. Søforsvaret.

Søetaten

Folierregistratur 154

Konstruktions- og reguleringskommissionen af 9. januar 1739.
 Protocol for kommissionen af 29. december 1801.

Holmens Årstabeller 1790-1807.

Seddelregistratur 73

Søkrigskancelliet

Protocol over kongelige kabinetsordre 1768-84. SK 46

Kongelige resolutioner og expeditioner 1767-1807. SK 182-223.

Klingbergs m. fl. alfabetiske real- og nominalregister 1721-1824. SK 293-320.

Personalia og flådetabeller:

Kongens håndbøger 1762-80. SK 911a.

Kongens flådetabeller 1772-1806. SK 950-973.

Fabrikmester Hohlenbergs plan til en bygningsmåde for orlogsflådens lettere vedligeholdelse og bemanning 1801. SK 985.

Litteraria:

Diverse afskrifter m.v. 1536-1811. (diverse år 1847, 1871 og u. dato. SK 1020.

Historiske optegnelser om søetaten 1617-1774. SK 1021.

Admiralitetet

Kongelige resolutioner m.m. 1767-1807. Adm. 33-82.

Register over indkomne sager til admiralitets- og kommissariatskollegiet 1782-1807. Adm. 516-528.

Indkomne sager 1788. Adm. 733.

Generalkommissariatet

Correspondance protocol 1806. Kom. 230

Decisions protocol 1. 1803. Kom. 522.

Indkomne sager 1803 og 1806. Kom. 1131, 1182 og 1190.

Tabeller over flåden 1771-1807.

Pakke med titlen "Flådens styrke" 1806. (uden Kom. nr. se 1. afdelings generalregistratur B 1B 16-5-6 og 15-6-5.

Admiralitetslister 1792-1839 (rapporter til kronprins Frederik — fra 1808 Frederik VI — om de ved Søetatens refererede og deciderede sager). Se 1. afdelings generalregistratur B 1B 16-1-4.

Seddelregistratur 74

Bogholderikontoret

4. Anvisnings- og regnskabsvæsen

Kassebøger, hovedbøger og assignationsbøger 1785-88.

Embeds-, kommissions- o.a.l. arkiver

17. Diverse embedsarkiver.

Grev G.C. Haxthausens arkiv. Danske samlinger 723-25, 1 pakke.

Admiral F.C. Kaas' arkiv 1756-1803.

Indkomne sager fra Grev Møktkes bo 1803. Et bind i grønt læder med messingbeslag indeholdende allehånde betænkninger søetaten vedr. i afskrift 1772-84.

Indkomne papirer fra Geheimeråd Rosenkrantz' dødsbo

Stibolske papirer. 1 pakke med titel udenlandske flåder 1796.

Seddelregistratur 75

kommissioner

Kommissionen ang. flådens augmentation 1769-70. nr 35.

Protocol over flådens augmentation. nr. 36

Akter fra kommissionen vedr. søetaten af 1779. nr. 47.

Kommissionen af 10. december 1779 vedr. søetatens forfatning 1779-81. nr. 48.

Kystflotillekommissionens forhandlinger 1790-95. Danske flotillekommissionens Protocol og Kommissionen ang. Den norske Flotille 1790. nr. 122.

Fabrikmesteren på Holmen. Pakke 5, 10, 13 og 21.

Marinens Bibliotek (manuskripter)

Gerner, H.S.: Sammenligning af den danske og den nye svenske flåde 1786.

Hohlenberg, F.C.H.: Plan til en ny bygningsmåde for orlogsflådens lettere vedligeholdelse og bemanning 1801.

Løvenørn, P. de: Underdanigste rapport om en reyse til Sverrig i aaret 1785.

Løvenørn, P. de: Allerunderdanigste beretning om en reise foretaget efter aller højeste befaling med søelejlighed til Riga, derfra til lands til Petersborg 1787 og landevejen gennem Finland og Sverige tilbage 1788.

Sneedorff, H.C.: Efterretninger om den Svenske Marine i Carlsrona 1793.

Riksarkivet, Stockholm

Krigskommittéer

Kommissionen angående fartygscerter 1780.

Bilag I

Oversigt over statens udgifter til søetaten 1769-1807.¹

Rigsdaler angivet i løbende priser.

år	betalings- reglementet	Ekstrabevillinger		Ialt
		eqviperinger	øvrige ekstra- bevillinger	
1769	734.290	341.639	60.749	1.136.678
1770	734.290	280.186	51.924	1.066.400
1771	858.572	636.742	49.005	1.544.319
1772	900.000	283.735	51.242	1.234.977
1773	900.000	449.184	59.678	1.408.862
1774	800.000	177.603 ²		977.603
1775	752.000	10.911	69.298	832.209
1776	752.000	12.911	52.726	817.637
1777	752.000	28.861	50.892	831.753
1778	752.000	29.220	8.318	789.538
1779	752.000	320.968	50.077	1.130.045
1780	753.500	359.053	275.181 ³	1.387.734
1781	880.000	933.219	87.484	1.900.703
1782	880.000	600.000	22.161	1.502.161
1783	880.000	436.233	105.192	1.427.425
1784	880.000	303.456	409.836 ⁴	1.613.292
1785	930.000	0	240.559	1.170.559
1786	930.000	0	331.405	1.261.405
1787	930.000	0	358.861	1.288.861
1788	930.000	625.725	286.911	1.842.636
1789	930.000	783.201	658.289	2.373.582
1790	930.000	305.634	453.516	1.689.150
1791	874.200	116.237	381.992	1.372.429
1792	874.200	0	66.901	941.101
1793	973.185	54.115	122.228	1.149.528
1794	963.319	571.340	43.230	1.577.889
1795	962.325	354.174	38.751	1.355.250
1796	962.325	465.872	49.271	1.477.458
1797	962.325	417.401	44.803	1.524.529
1798	962.725	458.783	42.132	1.464.250
1799	1.018.836	1.031.868	135.137	2.185.841
1800	1.021.479	791.630	233.338	2.046.047
1801	1.043.776	2.162.877	848.356	4.066.011
1802	1.058.342	561.918	1.341.847	2.962.107
1803	1.132.628	140.735	556.435	1.829.799
1804	1.137.128	50.000	478.882	1.666.010
1805	1.142.946	30.000	681.340	1.854.286
1806	1.155.836	0	790.978	1.916.814
1807	1.670.000	279.359	164.742	2.114.101

Noter se næste side.

Bilag I Noter

1. Efter *H.G. Garde*: Efterretningerne om den dansk-norske Søemagt, IV. København 1835, p. 24-115.
2. Garde har ikke specificeret ekstrabevillingen nærmere.
3. De 250.000 var til godtgørelse af søetatens gæld.
4. Heraf var de 209.320 en ekstrabevilling til anskaffelse af materialer, og til Københavns Rheds defension bevilgedes 100.000. De følgende års store summer på posten øvrige ekstrabevillinger skyldtes især store bevillinger til materielfonden.

Bilag II

Den svenske flåde 1770-1801.

Antal enheder.

	linieskibe	fregatter	bemærkninger
1771 ¹	22	9	Af lineskibe var 7 fuldt tjenstdygtige — 11 behøvede reparationer — 4 var utjenstdygtige. Af fregatterne var kun 4 sødygtige.
1772 ²	22	9	
1778 ³	26	14	Af lineskibe var 8 på 70-74 kanoner. — 15 lineskibe førte mellem 60-64 kanoner. — 3 havde 52-56 kanoner.
1780 ⁴	24	?	Heraf var kun 9 fuldt tjenstdygtige. Andre 7 var gennemrødne eller på anden måde utjenstdygtige.
1786 ⁵	27	15	Heraf var 7 lineskibe på 70-74 kanoner. — 19 lineskibe på 60-64 kanoner. — 1 lineskib var på 54 kanoner. Af disse skibe var kun 3 utjenstdygtige.
1787 ⁶	26	15	Af lineskibe var 7 på 70-74 kanoner og 19 lineskibe på 60-64 kanoner.
1793 ⁷	15	12	Heraf var 5 lineskibe og 2 fregatter utjenstdygtige.
1801 ⁸	14	11	Heraf var kun 1 lineskib og 1 fregat utjenstdygtig. 5 lineskibe førte 70-74 kanoner. — 8 lineskibe på 60-64 kanoner. — 7 fregatter førte 40 kanoner og 2 fregatter førte 20 kanoner.

Noter se næste side.

Bilag II Noter

1. Rigsarkivet. Hærens arkiv. General H.W. von Huths Arkiv. IX Diverse, pk. 25 læg 7.
2. Svensk T.f.S. 1958, s. 487 — *A. Münthe: Svenska Sjöhältar*, VI. Stockholm 1911. p. 79.
3. Rigsarkivet. Søetaten. Seddelreg. 74. Embeds-, og kommissions-o.a.l. arkiver. Diverse embedsarkiver. Adm. F.C. Kaas' arkiv, læg 27. Eft. om den svenske marine.
4. *A. Münthe: Svenska Sjöhältar*, VI. Stockholm 1911. p. 144 og 211.
5. Som note 3. Indkomne sager fra Geheimeråd Rosenkrantz' dødsbo. 2. pk., B XIV. Svenske flåde etc.
6. Rigsarkivet. Kabinets arkivet. Kronprins Frederiks arkiv 1784-1808. "Svenske sager" 1774-90 og udat.
7. Marinens bibliotek. Efterretninger om den svenske marine i Carls-crona i 1793 af kapltnt. H.C. Sneedorff.
8. Rigsarkivet. Landetaten. Indkomne sager fra kronprinsens kommando-kontor 1801. nr. 719.

Bilag III

Den engelske flådes styrke 1758-1807.

år	Antal enheder			Heraf udrustede		
	linie-skibe	andre orlogs-fartøjer	ialt	linie-skibe	andre orlogs-fartøjer	ialt
1758	156	164	320			
1783	105	450	555			
1793	153	248	411	26	109	135
1794	155	302	457	85	194	279
1795	156	354	510	91	235	326
1796	167	425	592	105	271	376
1797	172	461	633	108	293	401
1798	182	514	696	104	347	451
1799	184	638	722	105	364	469
1800	183	574	757	100	368	468
1801	190	581	771	100	372	472
1802	189	592	781	104	347	451
1803	172	491	663	32	200	232
1804	172	531	703	75	320	395
1805	181	626	807	83	475	508
1806	190	730	920	104	475	579
1807	206	767	973	103	533	636

Anm. Med undtagelse af årene 1758 og 1783 er angivelsen baseret på den officielle engelske flådeliste, der er gengivet i *W. James: The Naval History of Great Britain. From The Declaration of War by France to The Accession of George IV. Vol. I-IV. 3rd Edition. London 1886.* For perioden før 1793 findes ingen samlede oversigter over den engelske flåde i litteraturen. Årene 1758 og 1783 er valgt, fordi der i *F.T. Jane: The British Battle Fleet. London 1912, p. 81-91* findes oplysninger for disse år.

Bilag IV

Den dansk-norske flådes styrke 1769-1807.

- Indhold: IV a. Oversigt over lineskibene 1769-1807.
IV b. Oversigt over fregatterne 1769-1807.
IV c. Oversigt over mindre skibe 1769-1807.

Bilaget er udarbejdet på grundlag af søetatens flådetabeller, som findes bevaret i tre forskellige fonds i søetatens arkiv:

1. Holmens årstabeller 1790-1848. (Jf. Folierereg. 154).
2. Søkrigskancelliet. Personalía og flådetabeller. SK 782-987. (Jf. Seddelreg. 73).
3. Generalkommissariatet. Tabeller over flåden 1750-1844. (Jf. 1. Afdelings Generalreg. 1974. B. 1B 16-5-6).

Ingen af disse tre grupper indeholder en komplet række flådetabeller for perioden 1769-1807, men ved benyttelse af alle tre har det været muligt at opstille en fuldstændig liste over flådens styrke i nævnte periode.

Hver flådetabel er en rapport, der udarbejdedes ved slutningen af hvert år af Holmens chef, og via admiralitets- og kommissariatskollegiet blev den tilsendt kongen. Hver tabel indeholder en oversigt over flådens størrelse, sammensætning, udrustning samt hvilke bygge- og vedligeholdelsesarbejder, der var blevet foretaget i det forløbne år. Endelig findes der en plan for det næste års arbejde på Holmen.

Kun flådetabellernes oplysninger om flådens størrelse, sammensætning og udrustning har haft interesse ved udarbejdelsen af dette bilag.

I hver flådetabel fra 1768 og fremefter findes en karakteristik af skibene, og for de større skibes vedkommende er den affattet efter et bestemt system, der var blevet udarbejdet på foranledning af Danneskjold-Samsøe og godkendt ved kongelig resolution 30. september 1767. Heri blev der vedtaget bestemte retningslinier for skibenes vedligeholdelse, som dannede grundlaget for karakteristikken af lineskibene og fregatternes anvendelighed. Når disse var 14 år gamle skulle de underkastes en hovedreparation, hvorved de næsten blev totalt adskilte, for at tømmeret kunne blive eftersat og dårligt tømmer erstattet med nyt. Hvorefter skibene atter blev fuldt tjensteduelige i nogle år.

Der blev anvendt tre klassifikationer, der karakteriserede skibenes tjensteduelighed:

Kan tjene overalt:

Denne klassifikation dækker nye skibe, indtil de var 9 år gamle, og hovedreparerede skibe indtil 6 års forløb efter hovedreparationen.

Kan tjene i Nord- og Østersøen: Denne klassifikation dækker skibe, der var fra 9-12 år gamle, og skibe der var fra 7-9 år gamle regnet efter hovedreparationen.

Kan tjene i nærheden: Dvs. Kattegat og Østersøen. Denne klassifikation dækker skibe, der var fra 12-14 år gamle, samt hovedreparerede skibe indtil 10-12 års forløb efter hovedreparationen.

Skibene blev således anset for anvendelige i ca. 26 år. På dette tidspunkt blev det vurderet, om de kunne tjene i endnu 4 år. Hvis de var i dårlig stand, blev de ikke længere medregnet i flådens tal over aktive skibe, idet de herefter enten blev brugt som blokskibe, hospitals- og karantæne skibe eller simpelt hen kasseret og ophugget. (Jf. forestilling af 14. september og kongelig resolution af 30. september 1767. SK 182, nr. 212).

Bilag IV a angiver, hvor mange lineskibe der var tjenstduelige samt antallet af reserveskibe og andre. Reserveskibe er skibe, der midlertidigt ikke var operationsklare, men kunne blive det indenfor ca. et år.

De tjenstduelige skibe og reserveskibene udgjorde tilsammen de skibe, som regnedes i flådens tal, hvilket vil sige det største antal skibe, der kunne sendes i søen.

Under hver gruppe er angivet størrelsen af lineskibenes armering. Det drejer sig om følgende lineskibstyper: 90 kanoners skibe, 80 kanoners skibe, 70-74 kanoners skibe, 60-64 kanoners skibe og endelig 50 kanoners skibe.

Bilag IV b angiver antallet af fregatter, der i alt var tjensteduelige i det enkelte år, og er opbygget på samme måde som bilag IV a.

Tallene under hver gruppe angiver størrelsen af fregatternes armering, dvs. fregatter med mere end 40 kanoner, fregatter med fra 30-39 kanoner, fregatter med fra 20-29 kanoner og endelig fregatter med under 20 kanoner. Angivelsen flådens tal omfatter for fregatternes vedkommende kun de aktive skibe og ikke som for lineskibenes vedkommende reserveskibe m.v.

Bilag IV c angiver antallet af mindre skibe, men giver færre oplysninger end a og b, fordi systemet med at karakterisere skibene efter anvendelighed ikke blev benyttet for de mindste skibstypers vedkommende.

Gruppen andre sejlskibe omfatter handelsskibe i orlogstjeneste, kongens lystfartøj, jagter og andre små sejlskibe samt flådens eneste chebek. Gruppen galejer/skærbåde/kanonbåde omfatter indtil 1785 kun galejer. Herefter består hovedparten af skibene i denne gruppe af skærbåde, og først i 1805-06 optræder kanonbåde i gruppen.

Foruden de i bilag IV a-c anførte enheder rådede marinen over et antal pramme, chalupper og andre mindre rofartøjer, som ikke er anført. Endvidere skal understreges, at bilag IV ikke giver oplysninger om den norske skærgårdsflotille, der var stationeret i Frederiksværn. (En oversigt over disse er bragt i *F. Beutlich: Norges Sjøvæbning 1750-1809*. Oslo 1935, p. 12). Derimod omfatter bilaget de sejlskibe, der midlertidigt var stationeret i Norge og Glückstadt. Endelig skal oplyses, at flådetabellerne medregner skibe, der reelt var udgået af flåden – f.eks. ved forlis eller salg. Sådanne skibe er ikke medregnet i antallet af skibe for det pågældende år. Bilag IV viser derfor kun de skibe, der fysisk var tilstede.

I marinelitteraturen findes flere oversigter over flådens skibe (jf. *H.C. Bjerg: Dansk Marinehistorisk Bibliografi 1500-1975*. Kbh. 1975, p. 86-89), men ingen af disse viser, hvor mange skibe marinen var i stand til at udruste og sende i søen. Dette er derimod tilfældet med omstående bilag.

**Bilag IV a. Den dansk-norske flåde 1769-1807.
Antal lineskibe efter aktionsradius og bestykning**

Antal kanoner Ar	Tjenesteduelige skibe												Reserveskibe				Andre	Ialt								
	90			80			70/74			60/64			50			Ialt	90		80	70/74	60/64	50				
	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C	Ialt										
1769							6	2		7	1		2	4		15	7	1		2			1	8	34 (26)	1769
1770			1				6	3		7	2		3	3		17	8	1		2			1	5	34 (29)	1770
1771			1				5	4		6	2		2	3		14	9	1		2		2	1	4	33 (29)	1771
1772			1				4	5		2	7		4	3		11	15	1		2		3		1	33 (32)	1772
1773			1				3	5		2	6		3	4		9	15	1		2		3		3	33 (30)	1773
1774	1		1				5	3	2	3	7	1	3	1	1	13	11	4		2		1	1	2	34 (32)	1774
1775	1		1				7	2		3	6	1	4	1	1	16	9	2		2		2		3	34 (31)	1775
1776	1		1				6	3	1	3	5	1	3	1	2	14	9	4		1		3		3	34 (31)	1776
1777	1		1				6	3	1	4	4	2	1	2	3	13	9	6		2		1		3	34 (31)	1777
1778		1				1	6	3		6	2	4		5		12	11	5		1				5	34 (29)	1778
1779	1		1				5	3	2	5	4	2		3	2	12	10	6		1		1	1	3	34 (31)	1779
1780							4	1	1	7	3	2	1	3	1	12	7	4	1	1			1	7	33 (26)	1780
1781	1						4	3	2	4	3	1		3	1	9	9	4		1				8	32 (24)	1781
1782	1						4	2	2	4	3	2		2	1	9	7	5			2			8	31 (23)	1782
1783	1		1				4	1	2	3	4	2			3	9	5	7		2		1	1	6	31 (25)	1783
1784	1		1				5	1	2	3	3	2		1	3	10	5	7		2		2	1	8	35 (26)	1784
1785	1		1				8	1	3	4	2	2		2		14	3	7		1		1	1	7	34 (27)	1785
1786	1		1				4	3	3	4	1	2	1		2	11	4	7		2				6	30 (24)	1786
1787	1		1				5	2	3	6	1	2	1		1	14	3	6		3				4	30 (26)	1787
1788	1		1				7	1	6	4	1	2	1			14	2	8		2				7	33 (26)	1788
1789	1		2				8	2		4	3	3	1			16	5	3		1		2		7	34 (27)	1789
1790		1	1	1			8	2	2	5	4		1			15	8	2			2			5	32 (27)	1790
1791			1	1	1		7	3	2	5	2	2	1			14	6	5			2			2	29 (27)	1791
1792			1	1	1		7	3	3	4	1	3	1			13	4	8		2		1		2	30 (28)	1792
1793			1			1	9	3		3	2			1		13	6	1	1	2		2		4	29 (25)	1793
1794			1			1	8	3		3	2			1		12	6	1	1	3		2		3	28 (25)	1794
1795			1			1	7	3	2	3	2	1			1	11	5	5	1	3		2		4	31 (27)	1795
1796			1			1	8	3	1	3	3	1			1	12	6	4	1	3		1		4	31 (27)	1796
1797			1				7	3		4	3	1		1		12	6	2			5		1	2	28 (26)	1797
1798				1			5	3	2	4		2				9	4	4		1	6		2	4	30 (26)	1798
1799			1	1			4	3		3	1	2				8	5	2			8		3	3	29 (26)	1799
1800			1	1			5	3	1	3	1	2				9	5	3		7		1		3	28 (25)	1800
1801			1	1			4	3	3	2	1	1				7	5	4	1		6			6	29 (23)	1801
1802			1				3	3	2	2	1	1				6	4	3	1	1	4			4	23 (19)	1802
1803	1		1				2	3		1	2					5	5	3		1	5			3	22 (19)	1803
1804	1		1				2	3		1	3					5	6		1	7		1		4	24 (20)	1804
1805	1		1				4	1			3	1				6	4	1		1	8			4	24 (20)	1805
1806	1			1			5	1			2					6	4		1	7		1		3	23 (20)	1806
1807							1																2		3 (3)	1807

Anm.: A = skibe der kan tjene overalt
 B = skibe der kun kan tjene i Nord- og Østersøen
 C = skibe der kun kan tjene i Kattegat og Østersøen
 Reserveskibe = skibe under bygning eller reparation
 Andre = blok-, hospitals- og karantæneskibe eller kasserede skibe
 Under kolonnen "Ialt" er "flådens tal" anført i parentes.

Bilag IV b. Den dansk-norske flåde 1769-1807.
Antal fregatter fordelt efter aktionsradius og bestyknig

Antal kanoner	Tjenestedyelige fregatter												Under bygning				Andre	Ialt
	40-			30-			20-			-19			40-	30-	20-	-19		
Ar	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C			
1769				3	1		4	1		2			9	2				3
1770				3	1		4	1		2			9	2				3
1771				3			4		1	2			1	9		2	I	2
1772				2	1	1	3	2			2	1	5	5	2		1	3
1773				2	2	1	3	2			2		5	6	1		1	1
1774				2	2	1	5	2					7	4	1		1	1
1775				4		3	2	2	1			2	6	2	6		1	15
1776				5		2	2	2	2			2	7	2	6		1	16
1777				3	2	2	2	2	1			2	5	4	5	1	1	17
1778				4	1	2	2	2	2			2	6	3	6	1		16
1779				3	2	2	2	2	2			2	5	4	6	1	1	17
1780	1			5	1	3	1	2	1			2	7	3	6			18
1781				5	1	1	1	2	2			2	6	3	5			1
1782				6		1	1	1	2			2	7	1	5	1		2
1783				5	2	1		1	3			3	5	3	7	1		1
1784				7	1	1		1	3			2	7	2	6		1	3
1785				5	3	1	1	1	3				6	4	4	1		2
1786	1			5	3		1	1	3				7	4	3			2
1787	1			4	4		1	1				2	6	5	2			13
1788	1			3	5		1	2					5	7		1		13
1789	2			3	4	1	1		2				6	4	3			13
1790	3			3	4	1	2		2				8	4	3			15
1791	3			2	5	1	2		2				7	5	3			15
1792	3			1	2	5	2	1	1				6	3	6			1
1793	4				3	5	2			1			6	4	5			2
1794	3	1			3	5	1	1		1			4	6	5			3
1795	3				2	3	1	1		1			4	4	3	1		3
1796	4			1	2	2	1			1			6	3	2			4
1797	3	1		1		4	2						6	1	4			4
1798	4			1		4	2						7		4			4
1799	4			1		5	1						6		5			11
1800	4			1		2	3						8					10
1801	3	2		1	1		4						8	3				1
1802	3	2		1		1	6						10	2	1			1
1803	2	2	1	2	1		5						9	3	1			1
1804	1	2		1	1	1	6			1			9	3	1	1		2
1805	2	2		1	1	2	6	1		2			10	4	2			2
1806	2	2		1	1	2	5	1		2			10	4	2			1
1807																		1807

Anm.: A = skibe der kan tjene overalt
 B = skibe der kun kan tjene i Nord- og Østersøen
 C = skibe der kun kan tjene i Kattegat og Østersøen
 Andre = blokskibe og kasserede fregatter
 Under kolonnen "Ialt" er "flådens tal" anført i parentes.

Bilag IV c

Den dansk-norske flådes mindre krigsskibe 1769-1807

Antal enheder fordelt på skibstype

år	snauer/ hukker- ter	brigger	bombar- derfar- tøjer	andre sejl- skibe	defen- sions- skibe	galejer/ skærbåde/ kanonbåde	ialt
1769	4			6		3	13
1770	4		7	3		3	17
1771	4		9	1		3	17
1772	4		8	3		3	18
1773	6		7	4		3	20
1774	7		6	4		3	20
1775	7		5	3	5	3	23
1776	7		5	2	5	3	22
1777	6		5	2	5	3	21
1778	6		5	2	6	3	22
1779	6		5	2	6	3	22
1780	6		5	3	6	2	22
1781	5		5	3	6	2	21
1782	5		5	4	6	2	22
1783	4		5	4	6	2	21
1784	2		5	4	4	2	17
1785	3		5	2	4	2	16
1786	2		5	5	6	3	21
1787	2		5	3	7	10	27
1788	2		3	4	8	10	27
1789	2		2	8	9	11	31
1790	2		2	7	9	11	31
1791	2		2	6	9	11	30
1792	1		2	7	8	13	31
1793	1	4	2	7	9	14	37
1794	1	4	2	7	9	14	37
1795	1	4	2	8	9	14	38
1796	1	4	2	8	10	14	39
1797	1	4	2	8	9	14	38
1798	1	4	2	7	8	14	36
1799	1	4	2	9	7	14	37
1800	1	4	2	10	8	14	39
1801	1	5	2	9	2	14	38
1802	1	4	2	8	5	14	34
1803	1	6	1	8	4	14	33
1804	1	6		7	6	13	33
1805		8		6	5	23	42
1806		9		6	6	21	45
1807		4		3	4	2	13

Bilag V. Den dansk-norske flådes styrke 1769-1807. Antal enheder fordelt efter bestykning.

Antal kanoner År	Linieskibe												Fregatter										Ialt linie- skibe og mindre fregatter krigsskibe						Ialt		
	90	80	70/ 74	60/ 64	50	40-	30-	20-	-19																						
T	R	T	R	T	R	T	R	T	R	B	T	R	T	R	T	R	T	R	B	T	R	B	T	R	B	T	R	B	T	R	B
1769		1			82	8	6	1	8				4	5	2		3	33	4	11	13			61						1769	
1770		1	1		92	9	6	1	5				4	5	1	2	3	35	5	8	17			65						1770	
1771		1	1		92	82	5	1	4				3	5	1	3	2	34	7	6	17			64						1771	
1772		1	1		92	93	7		1				3	5		3	3	37	6	4	18			65						1772	
1773		1	1		82	83	7		3				5	1	5	2	1	36	7	4	20			67						1773	
1774	1		1		102	111	5	1	2				5	1	7		1	40	5	3	20			68						1774	
1775	1		1		92	102	6		3				7	1	5	2		39	5	3	23			70						1775	
1776	1		1		101	93	6		3				7	1	6	2		40	5	3	22			70						1776	
1777	1		1		102	101	6		3		1	7	1	5	2		1	42	5	4	21			72						1777	
1778	1		1		91	12	5		5		1	7		6	2			43	2	5	22			72						1778	
1779	1		1		91	111	5	1	3		1	7	1	4	2			38	4	3	22			65						1779	
1780		1		1	6	121	5		7	1			8		2	2	2	56	3	9	22			70						1780	
1781	1			1	9	81	4		8				7		3	2	1	34	2	9	21			66						1781	
1782	1				92	9	3		8		1	7		4	2		2	35	3	10	22			70						1782	
1783	1		1		102	91	3	1	6		1	8		4	3		1	39	5	7	21			72						1783	
1784	1		1		83	82	4		8			9		4	1	2	3	37	5	11	17			71						1784	
1785	1		1		121	81	2	1	7		1	9		5			2	38	4	9	16			67						1785	
1786	1		1		102	7	3		6	1		8		5			2	35	2	8	21			66						1786	
1787	1		1		103	9	2		4	1		8		2		2		36	3	4	27			70						1787	
1788	1		1		142	9	1		7	1	1	8		3				38	3	7	27			75						1788	
1789	1		2		101	102	1		7	2		8		3				37	3	7	31			78						1789	
1790	1		2		122	9	1		5	3		8		4				40	2	5	31			78						1790	
1791	1		2		122	9	1		2	3		8		4				40	2	2	30			74						1791	
1792	1		2		132	81	1		2	3		8		4			1	40	3	3	31			77						1792	
1793		1	2		122	52			4	4		8		2		1	2	34	5	6	37			82						1793	
1794		1	2		113	52	1		3	4		8		2			3	33	5	6	37			81						1794	
1795		1	2		123	62	1		4	3		5	1	2		1	3	31	7	7	38			83						1795	
1796		1	2		123	71	1		4	4		5		1		1	4	33	5	8	39			85						1796	
1797			1		115	71	1		2	4		5		2			4	31	6	6	38			81						1797	
1798			1	1	106	62			4	4		5		2			4	28	9	8	36			81						1798	
1799			2		78	63			3	4		6		1				26	11	3	37			77						1799	
1800			2		97	61			3	4		3		3				27	8	3	39			77						1800	
1801		1	2		106	4			7	5		2		4			1	27	7	8	38			80						1801	
1802		1	1	1	83	4			4	5		2		6			1	26	5	5	34			70						1802	
1803	1		1	1	55	6			3	5		3		5			1	25	6	4	33			65						1803	
1804	1		1	1	57	4			4	3		3	1	6		1	2	26	10	6	33			75						1804	
1805	1		1	1	58	4			4	4		4		7		1	2	27	9	6	42			84						1805	
1806	1		1	1	67	22			3	4		4		6		2	1	26	10	4	45			85						1806	
1807			1			2												1	2		13			16						1807	

Anm.: T = Tjenesteduelige skibe
R = Reserveskibe der kan udrustes inden for et år
B = Blokskibe og lignende

Kilde: Bilag nr. IV a-c.

Navne- og stedregister

- Algier 47, 49
 Amager 16
 Applebye, Peter, skibsbygmester 62
 Archangelsk 34
 Asiatisk Kompagni 74
- Bardenfleth, Johan Frederik, kap-
 tajn 126, 128
 Bernstorff, Andreas Peter, udenrigs-
 minister 51, 55, 78, 91, 93, 96-97,
 99, 160, 163
 Bernstorff, Christian Günther, uden-
 rigminister 99
 Bernstorff, Johan Hartvig Ernst,
 udenrigsminister, 42-44, 47, 49,
 53
 Bertouch, Ernst Albrecht, kammer-
 herre, 94, 160
 Bille, Hans Martin, tøjmester 83,
 159-60
 Binzer, Ludvig Jacob, general 124-26,
 130-31, 138
 Bløden 128
 Bodenhof, Andreas, agent 76
 Bornholm 69
 Bülow, Johan v., hofmand 78
- Carl af Hessen, prins 78, 99, 100-01,
 122, 162
 Chapman, Frederik Henrik af, svensk
 skibskonstruktør 32, 83-84,
 123, 125
 Christian IV, konge af Danmark 62
 Christian VI, konge af Danmark 15
 Christiansø 24/25, 67-69
- Danmark 9, 12, 23, 26-27, 58,
 101-05, 111, 118, 120, 122,
 124, 127-28, 136
 Danmark-Norge 10, 13, 28-29,
 31, 36-39, 42-45, 47, 49, 53,
 59, 62, 72, 83-84, 92, 94-96,
 105, 107, 115, 118, 130, 136,
 140
 Danneskjold-Samsøe, Frederik, in-
 tendant de marine 9, 15-16,
 41, 60, 153
 Danneskjold-Lauervigen, Christian
 Conrad, admiral 47, 50, 153
 Delmenhorst 28
 Deyen af Algier 47, 39, 51
 Drogden 16, 110
- Eickstedt, Hans Henrik, general 71
 Ejderen 129
 Elben 60-61, 126
 England 9, 13, 27-31, 36-39, 64,
 72, 104, 114-118, 120, 122-24,
 133, 137-40
 Ewald, Johan, general 124-25
- Falmouth 39
 Filosofow, russisk gesandt 42-43
 Finland 32
 Fisker, Lorens Henrik, komman-
 dørkaptein 120, 168
 Fontenay, Antoine Nicolas le Sage
 de, kontreadmiral 82, 92
 Fontenay, Friderich Carl de, admiral
 79, 90-92, 97, 107, 160, 163
 Frankrig 27, 30, 36-39, 72, 83,
 116, 132, 137-38

- Frederik, arveprins 51
 Frederik, kronprins 78-79, 90, 94,
 99-100, 113-14, 119-20, 122,
 124-27, 129-33, 138
 Frederik Christian af Augustenborg,
 prins 78-79
 Frederiksstad i Norge 128
 Frederiksstad i Slesvig 128-29
 Frederiksværn 19, 24/25, 57-59,
 101, 120, 128
 Frederikspø 68
 Gammelholm 67
 Gerner, Henrik, fabrikmester 63-64,
 66, 79, 80, 82, 87-89, 91-92,
 97, 121, 158-59
 Glückstadt 24/25, 56-57, 60-63,
 128-29, 140
 Gorne, generalkrigskommissær
 106-07, 163
 Grodtschilling, Frederik, kontre-
 admiral 107, 163
 Grove, Carl Friderich, kaptajn 118
 Guldberg, Ove Høegh, statsmini-
 ster 51, 55, 71, 78, 85
 Gustav III, konge af Sverige 28-29,
 66, 83, 85, 92, 105, 112
 Gähler, Peter Elias, general 49
 Göteborg 19, 24/25, 32-33, 45, 57,
 59, 76, 101-02, 122
 Hals 102, 128
 Haxthausen, Frederik Gottschalk,
 generalkrigskommissær 107, 109,
 120, 163
 Haxthausen, Gregers Christian,
 greve 49, 51
 Hertugdømmerne 102, 124, 126
 Hohlenberg, Frantz Christoffer
 Henrich, fabrikmester 64, 114-18,
 120, 132-33, 137, 165
 Holland 36, 39, 116
 Holmen 20, 23, 47, 49, 67, 76,
 89, 132
 Holsten 9, 28, 61, 71, 100, 113,
 126-27, 130, 138
 Huth, Heinrich Wilhelm, general
 78
 Isefjorden 128
 Italien 85
 Kaas, Frederik Christian, admiral
 47-48, 55, 68, 71
 Kaas, Frederik Christian, Holmens
 chef 79, 82, 159-60
 Kaas, Frederik Julius, stiftamtmand
 118-121
 Kaas, Hans, generaladjutant 163
 Kaas, Wolfgang, Holmens chef 47
 Karl, svensk hertug 95
 Karlskrona 24/25, 33, 67, 102, 110
 Kattegat 102
 Kjærulf, Ole Andreas, overeqvi-
 pagemester 132
 Knuth, Frederik, kammerherre
 107, 163
 Kongedybet 66
 Krabbe, Frederik Michael, fabrik-
 mester 42, 56, 65, 72-73, 80-82,
 154
 Krabbe, Peter Greis, kaptajn 118,
 120
 Krieger, Johan Cornelius, komman-
 dørkaptajn 118, 120
 Kristiania 121
 Kristianssand 44, 46, 57-58, 60-
 61, 127
 København 24/25, 30-31, 42, 45,
 58-59, 63-67, 72, 76, 82-85,
 91, 117, 120, 124, 128-29,
 132, 139-40
 Køge Bugt 69
 Juliane Marie, enkedronning 51,
 55, 78
 Jylland 102

- Landhusholdningsselskab, det kongelige 79
- Landskrona 18, 24/25, 32, 65, 82, 93, 102
- Limfjorden 102
- Lindholm, Hans, generaladjutant 117
- Løvenørn, Poul de, kommandør-kaptajn 82-83, 92-93, 97, 160-61, 168
- Låland 129
- Malmø 24/25, 32
- Mansbach, Johan Frederik, general 119-20, 122, 166
- Marstrand 24/25, 101-02
- Middelhavet, 47, 54, 130
- Moltke, Adam Ferdinand Gottlob, kontreadmiral 94, 157, 160
- Moltke, Frederik stiftamtmand 118-119, 122, 166
- Moltke, Joachim Godske, greve 56, 71
- Neustad 128
- Nivå 19, 24/25
- Norden 105
- Nordsøen 30, 60-61, 120
- Nordtyskland 23, 45, 62
- Norge 9, 23, 26, 28, 44-46, 56-59, 71, 76, 85, 91, 101-03, 105, 109, 118, 120-23, 125, 127-30, 133, 135-37, 140
- Oldenburg 28
- Oslofjorden 19
- Petersborg 71
- Petersværft 128, 132, 168
- Preussen 31
- Prøvestenen 67, 124
- Refshalen 66
- Reventlow, Cay, statsrådsmedlem 99
- Reventlow, Christian Ditlev Frederik, chef for Rentekammeret 78, 99
- Rosenkrantz, Frederik Christian, overkrigssekretær 78-80, 83, 85, 90-91, 94, 153, 158-160
- Rosenpalm, Andreas, admiral 15
- Rusland 9, 18, 27-29, 31, 34-35, 38, 42-44, 52-53, 72, 84-85, 87, 90, 92, 94-95, 97, 107, 109, 114, 125, 127, 131, 133, 135-36
- Rustad, Hans, kaptajn 125
- Rømeling, Hans Henrik, admiral 47, 49, 52, 55, 151
- Saint Barthelemy 104
- Saltholm 16
- Schack-Rathlou, Joachim Otto, statsrådsmedlem 51, 78-79
- Schimmelmänn, Heinrich Ernst, chef for finanskollegiet 78, 104, 132
- Schimmelmänn, Heinrich Carl, finansminister 51, 56, 71, 73
- Schindel, Conrad, admiral 56, 107-08, 163
- Sjælland 85, 102
- Slesvig 9, 28
- Sortehavet 34
- Spanien 36, 38-39, 72
- Stavern 57
- Stibolt, Andreas Henrik, kaptajn 67-69
- Stibolt, Ernst Vilhelm, fabrikmeister 79, 101, 158
- Stockfleth, William Walker, kontre-admiral 118-20, 122
- Stockholm 24/25, 67, 90
- Struensee, Johann Friedrich, statsmand 20, 44, 47, 49, 51, 54
- Stubben 66
- Sundet 16, 37
- Svensk Pommern 68, 102

Sverige 9, 18, 28-29, 32-33, 38,
42-43, 45, 52-53, 58-59, 63,
65-66, 68, 76, 82-84, 87, 90,
92, 94, 96, 98, 103-05, 107, 109,
111-12, 114-18, 120, 122-23,
125, 127, 130-31, 133, 135-40

Thott, Otto, statsrådsmedlem 51

Trafalgar 36

Trekroner 66-67, 124

Trolle, Henrik af, svensk admiral
83-85

Trondhjem 120

Trosvik 58

Tuxen, Louis de, kaptajn 160-61,
163

Tyrkiet 85

Wegener, Wilhelm Theodor, general-
major 107, 163

Vestindien 104, 130

Viborgbugten 163

Willebrandt, Johan Christoff, sekre-
tær 49, 51

Vordingborg 102, 128, 132, 168

Øresund 30-31

Østersøen 31, 34-35, 37, 68, 84,
91, 94, 102, 120, 140

