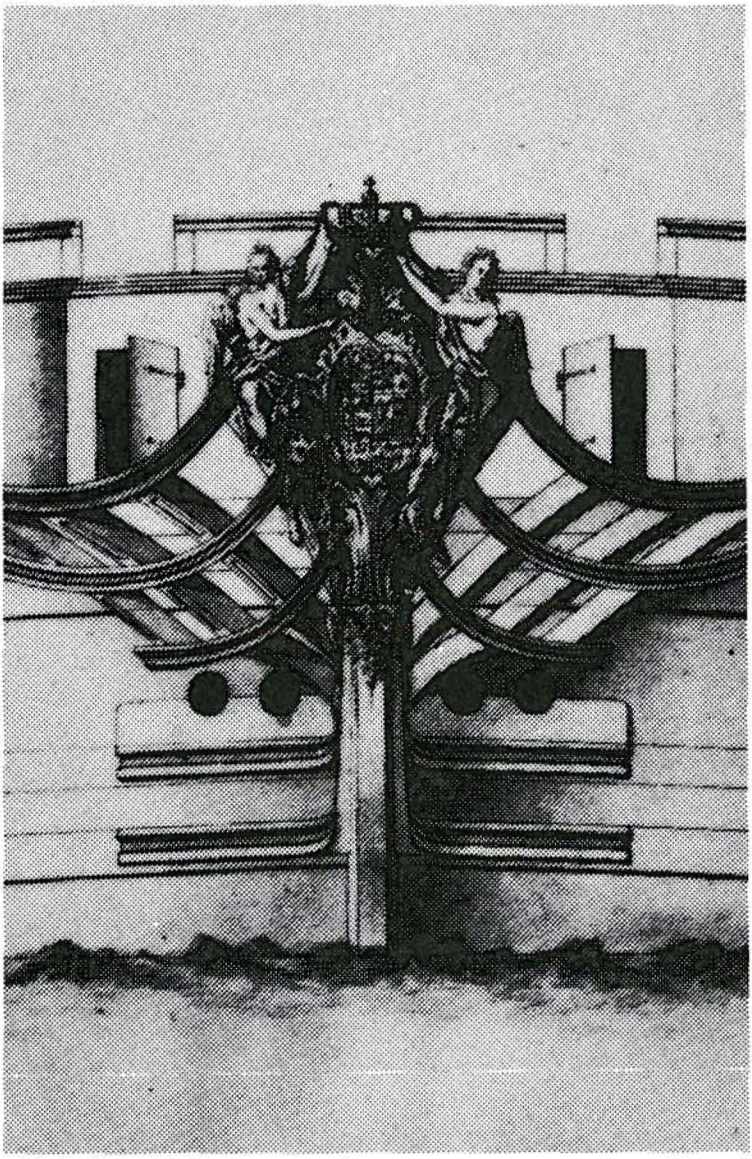
Marinehistorisk Tidsskrift

SEPTEMBER 1975 8. ÅRGANG NR. 3



MØDEINDKALDELSER INDE I BLADET

MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT
september 1975. 8.årg.nr.3

udgives af
Marinehistorisk Selskab
Selskabet Fregatten Jyllands Venner og Selskabet Orlogsmuseets Venner

Redaktion og ekspedition:
Cand.mag. Hans Chr. Bjerg
Jellerød Have 117
2980 Kokkedal, 02-86 18 28

Udsendes
4 gange om året til medlemmerne af de tre udgivende selskaber

Abonnement
kan tegnes gennem de udgivende selskaber eller ved henvendelse til ekspeditionen

Eftertryk
med kildeangivelse tilladt

Forsiden
forestiller stævnornamentet for orlogsskibet Dronning Lowisa. 1742. Rigsarkivet

Kontaktudvalget for dansk maritim historie- og samfundsforskning har siden oprettelsen i marts 1974 været i fuld gang med at etablere sig. Al begyndelse er som bekendt svær. Det synes nu at lysne. Kontaktudvalget har modtaget støtte fra flere fonds og legater og forbereder nu den næste maritimhistoriske konference, som ventes afholdt 26.-28. marts 1976. Interessekredsen, der er kontaktudvalgets "medlemskreds" er stadig blevet udvidet. Man må håbe endnu flere slutter sig til arbejdet. Kontaktudvalget forventer meget snart at kunne udsende en maritim årsbibliografi samt en maritim guide over hvor relevant kildemateriale kan findes rundt om i landet på arkiver, biblioteker og museer.

HANS CHR. BJERG

MARINEHISTORISK SELSKAB

Der indkaldes til medlemsmøde tirsdag den 14. oktober 1975 kl.20 i Søofficersforeningen, Overgaden o. Vandet 62 B, hvor

Fhv. generallæge, dr.med.
Mogens Winge
vil fortælle om
Søetatens Syge- og Kvæsthuse

Foredraget vil blive ledsaget af lysbilleder. Dr. Winge har i de senere år drevet omfattende studier i marinens medicinalvæsens historie og herunder også beskæftiget sig med Søetatens sygehuse og deres indretning.

Efter foredraget vil der blive serveret 2 stk. smørrebrød, øl og kaffe incl. servering for 20 kr. Tilmelding til spisning må ske senest søndag den 12. oktober til sekretæren, lektor Barfod, tlf. 02-87 22 54 eller til arkivar Bjerg, tlf. 02-86 18 28.

Styrelsen

ERIK BORG
in memoriam

Meddelelsen om kommandørkaptajn Erik Borgs død har rystet mange. Borg sad i bestyrelsen for Marinehistorisk Selskab og vil være velkendt af dette blads læsere som marinehistoriker. Han var født 8.2.1913 og blev søofficer i 1936. Borg begyndte først at beskæftige sig mere seriøst med historisk forskning i en ret sen alder. I 1964 overtog han ledelsen af Søværnsstabens historiske arbejder, som var oprettet 1961. Det, der først og fremmest kendetegnede Borg som historiker, var grundighed. I forbindelse med overtagelsen af posten som Søværnets historiker begyndte han således at følge forelæsninger inden for historie på Københavns Universitet. Borgs speciale inden for det marinehistoriske var så afgjort våben og uniformer og heldigvis nåede han at få hovedværket om Den danske marines uniformer, Kbh. 1974 (anmeldt her i tidsskriftet) færdigt. Dette er et værk, som vil blive stående som en nyttig og korrekt håndbog. I 1973 gik Borg af samtidigt med, at Marinestabens historiske sektion nedlagdes. I Marinehistorisk Selskabs bestyrelse vil han blive stærkt savnet. Han var altid den der på en rolig og venlig måde bragte eventuelle tal og formodninger ned på et realistisk plan.

H.C.B.

MARINEHISTORISK SELSKAB

Den 5. marts 1976 fejrer Marinehistorisk Selskab 25-året for sin oprettelse. Styrelsen har overvejet, hvorledes denne begivenhed bedst kan fejres. Foreløbig ser programmet i hovedtræk således ud:

<u>Fredag den 5. marts 1976</u>

1900	Reception for medlemmer og gæster
2000	Tale af selskabets formand om dets historie
2015	Foredrag. Arkivar, cand.mag. Hans Chr. Bjerg fortæller om <u>Diskussionerne om land- og sømagt i Danmark 1831-32</u>.
2130	Udvidet spisning for specielt interesserede (pris vil foreligge senere)

<u>Lørdag den 6. marts 1976</u>

0900	Ekskursion til Karlskrona med afgang fra Tuborg Havn

Efter ankomsten til Sverige fortsættes i bus til Karlskrona, hvor der spises frokost. Derefter beses Marinemuseet og der foretages om muligt besøg på det militære områdes historiske steder. Derefter går turen atter hjem. Der spises aftensmad på vej tilbage over sundet.

2300 Forventet hjemkomsttidspunkt.

Nærmere program med meddelelse om tilmelding vil senere fremkomme. Styrelsen er interesseret i på de nærmeste møder at høre reaktioner på dette foreløbige program.

I forbindelse med jubilæet vil Marinehistorisk Tidsskrift udkomme i et udvidet nummer.

Styrelsen

ORLOGSMUSEETS VENNERS GENERALFORSAMLING

Den 27. maj 1975 afholdt Selskabet Orlogsmuseets Venner sin 13. ordinære generalforsamling, der havde samlet en trofast skare af interesserede.

Efter at formanden, direktør Frantz Harlang havde budt velkommen og generalkonsul Preben Harhoff på formandens forslag var blevet valgt til dirigent, konstaterede denne, at forsamlingen iflg. Selskabets vedtægter var lovligt indkaldt, og man overgik derefter til dagsordenen.

Pkt. 1. Formandens beretning for 1974.

Formanden henledte indledningsvis opmærksomheden på det forhold, at Selskabets e n e s t e formål er at skaffe midler til museets drift, idet han samtidigt omtalte de store økonomiske vanskeligheder, hvormed museet - ikke mindst efter overtagelsen af Valdemars Slot - må kæmpe. På bestyrelsens vegne udtalte han glæde over, at det i årets løb var lykkedes at indsamle 34.250 kr. og at der yderligere, som et resultat af Selskabets indsamlingskampagne - var indgået 36.550 kr. direkte til museet. Et resultat på ialt 70.800 kr. Formanden gjorde samtidig opmærksom på, at man nu er inde i en periode, hvor det formentlig vil blive stedse vanskeligere at opnå større private tilskud til formålet.

Formanden oplyste, at Selskabet pr. 31. december talte 540 medlemmer, hvoraf 30 juniores og 24 firmamedlemmer, og at man i øvrigt gerne så dette medlemstal væsentligt øget. Formanden udtalte sin glæde over, at kontreadmiral H.Marius Petersen, formand for Søofficersforeningen havde givet tilsagn om at ville yde Selskabet en håndsrækning, hvorved det vil blive muligt at komme i direkte kontakt med nævnte forenings medlemmer.

Frantz Harlang henledte opmærksomheden på, at medlemmerne nu har fri adgang til museet, til Valdemars Slot, til Handels- og Søfartsmusset på Kronborg og at man dertil modtager Marinehistorisk Tidsskrift. Da Marinehistorisk Selskab, der udgiver tidsskriftet, også arrangerer foredragsaftener, havde bestyrelsen ikke på indeværende tidspunkt planer om at fortsætte den i 1973 påbegyndte foredragsaktivitet, men, at man til efteråret agter at søge en ekskursion til Valdemars Slot gennemført.

Formanden sluttede med at give udtryk for de bedste ønsker for Orlogsmuseets fremtid - også, at turisteksperternes forventninger om, at Valdemars Slot vil opnå et besøgstal, som langt overstiger det budgetterede, må blive realiserede.

Orlogskaptajn H. Pløger henledte opmærksomheden på, at henvendelse til Søværnets øvrige personel-organisationer kunne give positive resultater for medlemshvervningen, og konsulent Jens Maarslet henstillede, at der blev rettet henvendelse til tidsskriftet Vikingen med anmodning om benyttelse af dettes adressemateriale.

Formandens beretning godkendtes herefter med akklamation.

Pkt. 2. Aflæggelse af regnskab for 1974.

Direktør Munthe Morgenstierne gennemgik det reviderede regnskab for hvilket der af generalforsamlingen blev givet decharge. Konsulent Jens Maarslet forespurgte hvorvidt man havde udarbejdet budget for året 1975, samt hvilken betydning en forventet ny museumslov måtte få for museets økonomi. Med henvisning til det umulige i at vurdere den samlede bidragsmasse, oplyste Munthe Morgenstierne, at bestyrelsen ingen mulighed har for at kunne fremlægge budget, hvorefter han gav en kort redegørelse for de økonomiske konsekvenser, som forslaget til museumsloven indeholder.

Pkt. 3. Valg til bestyrelsen.

Formanden meddelte, at følgende var på genvalg: borgmester A. Stæhr Johansen, direktør Bent Suenson, bankdirektør S.O. Sørensen, advokat Niels Arthur Andersen og direktør V. Nyholm, hvoraf de to sidstnævnte ikke ønskede genvalg. Formanden stillede forslag om følgende nyvalg: Direktør Bent Harlang, bryggeridirektør F. Niegel og filialdirektør Gunner Petersen. Samtlige gen- og nyvalg vedtoges med akklamation.

Pkt. 4. Valg af revisor.

Centralanstalten for Revision genvalgtes enstemmigt.

Pkt. 5. Eventuelt.

Munthe Morgenstierne redegjorde for det af bestyrelsen stillede forslag om udflugt til Valdemars Slot den 30. august d. a. Forslaget vedtoges.

Efter at dirigenten kl. 17.2o havde erklæret generalforsamlingen for hævet, bragte formanden en tak til dirigenten samt til de fremmødte medlemmer for deltagelse i generalforsamlingen.

Med henvisning til museets årsberetning for året 1974/75, der inden for den nærmeste fremtid vil blive tilsendt Selskabets medlemmer, gav Munthe Morgenstierne en kortfattet redegørelse for museets aktiviteter i den forløbne periode, samt for dets planer for det kommende år.

SPECIFICATION TIL REGNSKAB FOR 1974

Bidrag (gaver):

Baltica Skandinavia	1.000,00
Den Berlingske Fond	1.000,00
B.P. Olie-Kompagniet A/S	1.000,00
Cold Store Fond	5.000,00
Dan-Transport A/S	500,00
Gori Marine	250,00
E. & O. Hedes Fond	300,00
A/S Hotaco	1.000,00
Irma	500,00
Kraks Legat	8.600,00
Lemvigh-Müller & Munck A/S's Jubilæumsfond	1.000,00
Magasin du Nord's Fond	2.000,00
Danish Nitrogen Import A/S	1.000,00
A/S Nordiske Kabel- og Trådfabriker	1.000,00
A/S Th. Petersen & Co.	500,00
Den Kongelige Porcelainsfabrik	2.000,00
De Private Assurandørers Fond	5.000,00
Ingeniør Oliver Sandberg	100,00
A/S De Danske Sukkerfabrikker	500,00
Kryolitselskabet Øresund A/S	2.000,00
	34.250,00

SELSKABET "FREGATTEN JYLLANDS VENNER"

Der har i den senere tid været vældigt røre omkring fregatten JYLLAND. Arbejdet med at vedligeholde den og skabe interesse i vide kredse for bevaringen må for tiden siges at have vind i sejlene. Ugentligt kan man i landets aviser finde notitser, læserbreve eller opsatser om fregatten.

Den 20. juni åbnedes på fregatten en særudstilling om bygning af og livet ombord i orlogsskibene på fregatten JYLLANDs tid. Udstillingen er arrangeret af selskabets næstformand, konservator V.Topsøe-Jensen, Søværnets Museumsmagasin med assistance fra Flådestation København. Udstillingen viser bl.a. en interessant samling af riggerværktøj. Udstillingen sammen med de forskellige vedligeholdelser, der er foretaget i den senere tid, har bevirket en rekordagtig tilstrømning til fregatten. For juni måned var besøgstallet alene 25.000! Fregatten må nu - bortset fra de store museer - være et af landets mest besøgte museumsattraktioner.

I sommerperioden har visse af de traditionelle friluftsgudstjenester, der hver sommer afholdes i Ebeltoft, været afholdt på fregatten under meget stor tilslutning. Deltagerne i disse guds-

tjenester er der ikke blevet taget billetpris for, hvorfor de heller ikke indgår i besøgsstatistikken.

Den 23. juni har der været en fællesdelegation fra Ebeltoft Kommune og Selskabet Fregatten Jyllands Venner hos kulturministeren til drøftelse af fregattens forhold. På dette møde drøftedes bl.a. fregattens tilhørsforhold.

Den seneste udvikling i fregat-sagen er, at Ebeltoft Kommune nu har nedsat et udvalg, der skal udarbejde en restaureringsplan for fregatten. Udvalget, der allerede har afholdt sit første møde den 19. august, består af professor P.V.Glob, museumsinspektør Ole Crumlin-Pedersen (begge Nationalmuseet), civilingeniør H.E. Raun, konservator V.Topsøe-Jensen (begge Selskabet Fregatten Jyllands Venner), direktør E.Friisager (Fællesudvalget til fregatten Jyllands Bevarelse), borgmester Jens Aage Rasmussen, der er formand, Overlærer Hartvig Eriksen og Lejrleder J.Ross Sørensen (alle tre Ebeltoft byråd).

Endelig kan det nævnes, at venstre-folketingsmanden B. Knie-Andersen i sommerens løb har stillet spørgsmål til forsvarsministeren ang. fregattens bevarelse. Såvel forsvarsministeren som kulturministeren har svaret, at der ikke i øjeblikket er konkrete planer om en endelig restaurering af fregatten.

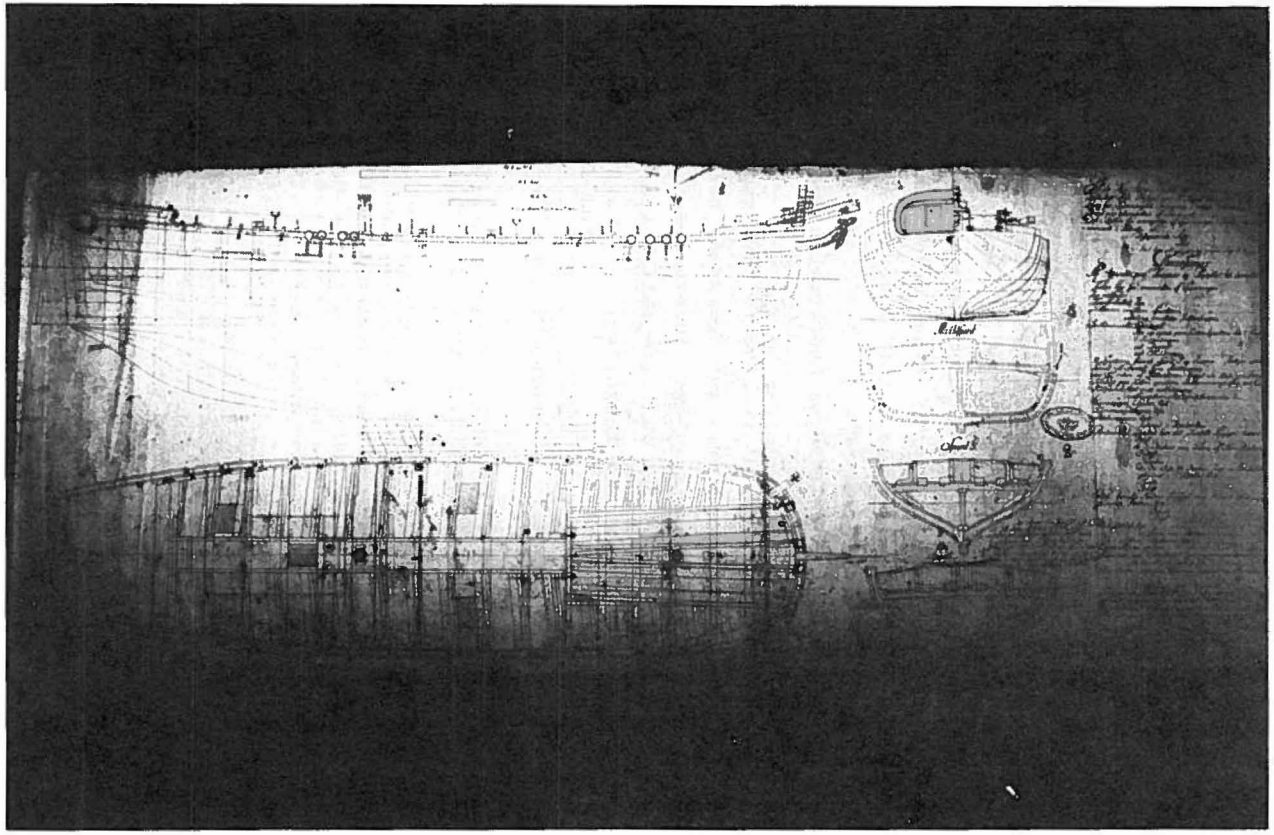
Hans Chr. Bjerg

TORPEDOBÅDEN OG TORPEDOEN 100 ÅR

Den 7. juni passeredes 100-årsdagen for indlemmelsen i Flådens tal af den første båd specielt indrettet til at medføre torpedovåben.

Torpedovåbnet udvikledes, som bekendt, efter 1864 i forskellige former, herunder som stang- og slæbetorpedo samt som selvbevægende (den whitehead'ske). Torpedovåbnet blev fra dets fremkomst anset for at være velegnet til mindre mariner og disses struktur. I 1868 begyndte således Ingeniørkorpsets sømineafdeling at foretage forsøg med stangtorpedoer. Den 1. juli 1875 - altså netop for 100 år siden - ankom de første indkøbte selvbevægende torpedoer til Danmark.

Fra begyndelsen af 1870'erne var man klar over, at en videreudvikling af torpedovåbnet betingede små hurtige og kraftige fartøjer, som kunne frembære torpedoerne. Det engelske firma Thornycroft & Co. kom først i kapløbet om at udvikle en sådan egnet skibstype. I 1872 blev der afholdt prøveture med dampfartøjet MIRANDA. Det var ca. 16 m langt og kunne gøre en fart af 16 knob. Norge bestilte straks et fartøj af denne type, der kom til Norge i 1873 og fik navnet RAP. Danmark fulgte efter, og den 7. juni 1875 ankom fra England til Orlogsværftet et lignende fartøj. Dette blev benævnt DAMPCHALOUP NR. 5 og blev indrettet til at føre 2 mindre slæbetorpedoer. Deplacementet var på 8 tons, og maskineriet ydede 50 hk. Fra 15. februar 1879 blev fartøjet benævnt TORPEDOBÅD NR. 1. I 1882 blev den nedklassificeret til TORPEDOBÅD af 2. klasse og overgik i 1889 til patruljebådene. Den havde gjort udmærket fyldest og var bl.a. i 1880 i England blevet ombygget til at føre udskydningsapparater til selvbevægende torpedoer. Fartøjet udgik af Flådens tal i 1894 og blev ophugget året efter.



ODENSE, Sidetegning, plan af dæk. Rigsarkivet, Søetatens Kortsaml. G.867.

DE DANSK-NORSKE KANONBÅDE
1780-1850

af

Birger Thomsen

Begrebet "kanonbåde" bliver sædvanligvis sat i forbindelse med perioden 1807-1814, der således ofte har fået hæftet betegnelsen "kanonbådskrigen" på sig. Denne fartøjstype er imidlertid ikke alene knyttet til dette tidsrum, men havde allerede før 1807 været gennemprøvet i adskillige udgaver, ligesom den forblev i tjeneste ved flåden lang tid efter afslutningen af "kanonbådskrigen".

Kanonbåd er ej heller et entydigt begreb, idet denne betegnelse er blevet hæftet på adskillige typer af kanonfartøjer, der i deres samtid blev kaldt noget andet.

Det foreliggende studie vil derfor være et forsøg på at give en samlet behandling af udviklingen og anvendelsen af disse typer af fartøjer.

I 1785 indsendte den berømte danske skibskonstruktør Henrik Gerner et Pro Memoria til Admiralitets- og Kommissariats-Kollegiet, hvori han underrettede det om den seneste udvikling indenfor søkrigsførelsen. Det omhandlede de nyeste typer fartøjer, som spanierne havde konstrueret til angrebet på Algier. Disse "Canon-Chaloupper", sagde han, havde været omgærdet af allehånde rygter, der især omtalte deres ringe betydning som krigsfartøjer samt deres for mandskabet sundhedsfarlige indretning. (1)

Gerner ønskede at korrigere denne opfattelse, idet han påpegede, at sådanne forhold skyldtes, at man ikke havde forstået at benytte disse fartøjer på rette måde.

Hans Pro Memoria udformede sig derefter som et programskrift for anvendelsen og konstruktionen af sådanne lette kanonfartøjer, som efter størrelsen var overordentlig svært armerede: man kunne dels anvende dem til landgang på fjendtlig kyst, hvor deres skyts ville være i stand til at bortjage fjendtlige tropper fra stranden, idet fartøjerne samtidig kunne benyttes til befordring af egne landgangstropper. Dels kunne disse lette fartøjer anvendes til beskydning af opkastede kystbatterier eller mindre fæstninger, som de, takket være deres ringe størrelse, ville være mindre sårbare overfor end større, sidebevæbnede skibe.

Disse to formål krævede dog to uforenelige egenskaber, idet fartøjer til amfibieoperationer måtte have en ringe dybgående, for at kunne løbe op på kysten, mens denne ringe dybgående medførte dårlige sejlegenskaber, der, hvis sådanne fartøjer skulle benyttes i samarbejde med den traditionelle flåde, uvægerligt ville sinke dennes bevægelser.

På grund af dette kunne Gerner ikke anbefale, at man forsøgte at konstruere et fartøj, der skulle forene disse egenskaber: "En Middel-Ting derimellem er både saare indskrænket at udarbeÿde og i paakommende Brug, maaskee kunne fortrÿdes".

Med hensyn til sådanne fartøjers armering ville Gerner anbefale placeringen af to kanoner, hvoraf den ene skulle anbringes i stævnen, mens den anden skulle skyde agterud, og således forsvare fartøjet under retræte. Det ville ligeledes være af vigtighed, at man uden besvær skulle kunne hale skytset ned i bunden af fartøjer, når det ikke skulle benyttes, hvorved dets vægt ".. mindst skal brÿde Fahrtøÿets forbinding og foraarsage Lekkage".

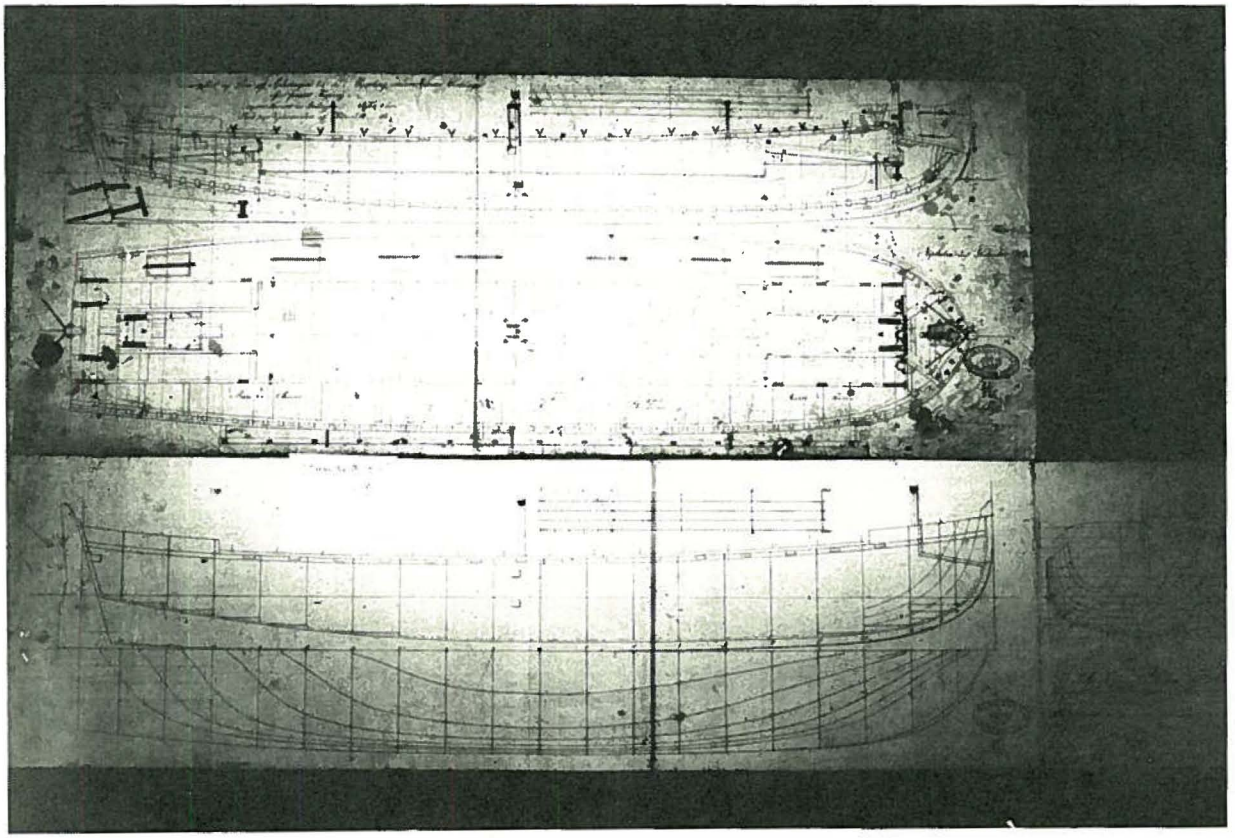
Til dette Pro Memoria medfulgte en af Gerner udarbejdet tegning (2) til en sådan "Canoneer Chalouppe", førende 2 stk. 12 pd. kanoner, og drevet frem af 16 par årer.

Allerede året før havde E.W. Stibolt, Gerners kollega (og rival), været beskæftiget med fartøjer af lignende type, idet han, efter en omfattende privat korrespondance med geheimeråd Rosenkrantz, havde fået til opgave at ombygge en ældre skærbåd Bæveren af norsk konstruktion, således at den kunne armeres med en svær kanon, 8 pd. (den almindelige armering for denne type var nogle mindre falkonetter langs rælingen).

Gerners udspil satte fart i Stibolt, der kun 2 måneder senere indsendte et lignende forslag til en større skærbåd, endnu før man havde færdigombygget Bæveren (3).

Mens Gerners forslag og tegning kun havde karakter af en løs skitse, var Stibolts forslag fuldt gennemarbejdet, med et fuldstændigt sæt konstruktionstegninger. Stibolt nævner yderligere anvendelsesmuligheder for fartøjer af denne type, idet han er inspireret af sine oplevelser i Frankrig, hvor han under sin studierejse havde fået kendskab til disse kanonérbåde. Her havde man benyttet dem som eskortefartøjer for kysttrafikken, samt som forsvarsfartøjer ved havneindløb, primært for at bortjage bombarderfartøjer.

Gerners forslag blev henlagt, og Stibolts tegninger approberet. Den væsentligste forskel mellem de to forslag lå i den måde



KALLUNDBORG, Sidetegning, gennemsnit og plan af dæk. Rigsarkivet, Søetatens Kortsaml. G.707, G.713.

man ønskede bevæbningen anbragt på, idet Stibolt havde anbragt hele hovedarmeringen, 2 18 pd. kanoner, i stævnen.

Dette medførte et mindre tovtrækkeri mellem Stibolt og resten af konstruktionskommissionen, der var af samme mening som Gerner. Man ønskede en sværere armering agterude (Stibolt havde beregnet nogle svære haubitsere som rælingskyts), således at fartøjet under en retræte kunne skyde ret agterud.

I en særbetænkning til konstruktionskommissionens rapport (4) gør Stibolt rede for hvorfor han ikke kan tilslutte sig kommissionens betænkning, idet fartøjet primært var beregnet som stationsfartøj på Københavns red, og derfor i en snæver vending ville kunne dækkes fra andre af flådens fartøjer. Endelig ville det være umuligt at øge vægten af skyts på det i forvejen overordentlig svært armerede fartøj, uden det ville virke uheldigt ind på ro- og sejlegenskaber.

Stibolt endte med at få frie hænder med hensyn til indretningen af sine skærbåde. I hele sagen aner man, at Stibolt får en stærk støtte fra højere sted, idet konstruktionskommissionen normalt var enerådende mht. skibskonstruktioner. Denne støtte kan man, vha. den private korrespondance mellem Stibolt og geheimeråd Rosenkrantz, henføre til denne mand, hvis interesse for skærbådene yderligere kan dokumenteres, idet han selv deltog i en sejlprøve med den første af skærbådene Odense, 1788, (den første besejlingsrapport findes i hans arkiv, forfattet af Stibolt 13.7. 1786). (5)

Odense og dens 9 søsterskibe blev bygget på private værfter i København, bl.a. Bodenhoffs plads.

Besejlingsrapporterne bedømte skærbådene som ret gode sejlere, til trods for deres ringe dybgående, såvel i 1786 og 1788 sejlede man de kongebåde, man havde med ud til prøven, agterud. Det indrømmedes dog, at ingen af kongebådene var ordentligt trimmede før sejladsen. Roevnen var ligeledes tilfredsstillende, idet man kunne ro imod selv en ret stærk strøm. 1788-rapporten kommer ind på et ankepunkt mht. armeringen, idet man ved skydning let kan komme til at sætte bovsprydet i brand, da det grove lærred fra karduserne danner ret store gløder. Sammenholder man disse betragtninger med en liste over skader på fartøjerne under slaget på Rheden 1801, det eneste tidspunkt hvor skærbådene kom i virkelig kamp, er det ikke ejendommeligt at 4 skærbåde fik ild i fokken, og yderligere 4 fik fokken "ødelagt", hvilket kan dække over den samme hændelse.

Hvis dette er tilfældet, og således 8 ud af de 10 deltagende skærbåde alle kom ud for ild i fokken, er det nærliggende at tro, at de fleste af dem har skudt deres egen fok i brand. (6)

Imidlertid havde den svenske skibsbygger, F. af Chapmann, der på linie med Gerner var klar over det umulige i et kompromis mellem et fartøjs ro- og sejlevne, i 1772 konstrueret nogle ro-kanonfartøjer for den svenske skærgårdsflåde, beregnet til at føres frem til angreb, og af overordentlig let konstruktion. Disse fartøjer var konstrueret som ro-fartøjer, uden dæk, da de ikke skulle huse mandskabet for længere tid ad gangen. Den derved vundne vægtbesparelse benyttedes til at reducere fartøjernes dimensioner, hvorved opnåedes en stor manøvredygtighed og hurtighed.

Under den korte krig mod Sverige i 1788 blev det klart for den dansk-norske marines ledelse, at de ro-krigsfartøjer, man hidtil havde benyttet, ikke kunne måle sig med disse nye svenske kanonfartøjer. Både de traditionelle galejer (7) og de nye stiboltske skærbåde (8) manglede den hurtighed og manøvreevne, som de svenske fartøjer var i besiddelse af, og de uheldige erfaringer, man havde høstet (9), fik til følge, at man i 1790 nedsatte 2 kommissioner, der skulle undersøge mulighederne for et bedre forsvar af hhv. Norges og Danmark-Holstens kyster. I den følgende tid udvikledes et nært samarbejde mellem disse to kommissioner, der, foruden de mange fælles problemer, havde adskillige medlemmer tilfælles (10).

"Commissionen angaaende den Norske Flotille" blev nedsat den 14. maj 1790, og fik til opgave at undersøge, hvilke norske havne, der kunne være velegnede til oplagssted for en roflotille, samt hvilke fartøjer, en sådan flotille skulle bestå af.

I begge disse spørgsmål kom hensynet til et eventuelt svensk angreb til at spille en overvejende rolle, idet alle de havne, der blev taget under overvejelse som baser, havde en beliggenhed, der var egnet til at afslå angreb fra de svenske flådebaser ved Göteborg og Marstrand. Både hvad angik fartøjstyper og deres antal bestemtes det af dette defensive formål, rettet mod den svenske skærgårdsflåde, og det var derfor meget betegnende, at man fra kommissionens side ikke ønskede at opgive de forældede galejer, idet man henviste til, at der i Göteborg stadig lå sådanne fartøjer stationerede. Udover disse fartøjer burde en norsk skærflotille bestå af forskellige typer fartøjer, lette fregatter,

brigantiner, skiøtpramme og de nye kanoneerbåde efter svensk model. Antallet af fartøjer burde være afhængigt af de svenske flådestyrker i de føromtalte flådebaser, idet man mente, at et så stort antal fartøjer skulle ligge klargjorte, som var nødvendigt for at hindre et pludseligt svensk angreb.

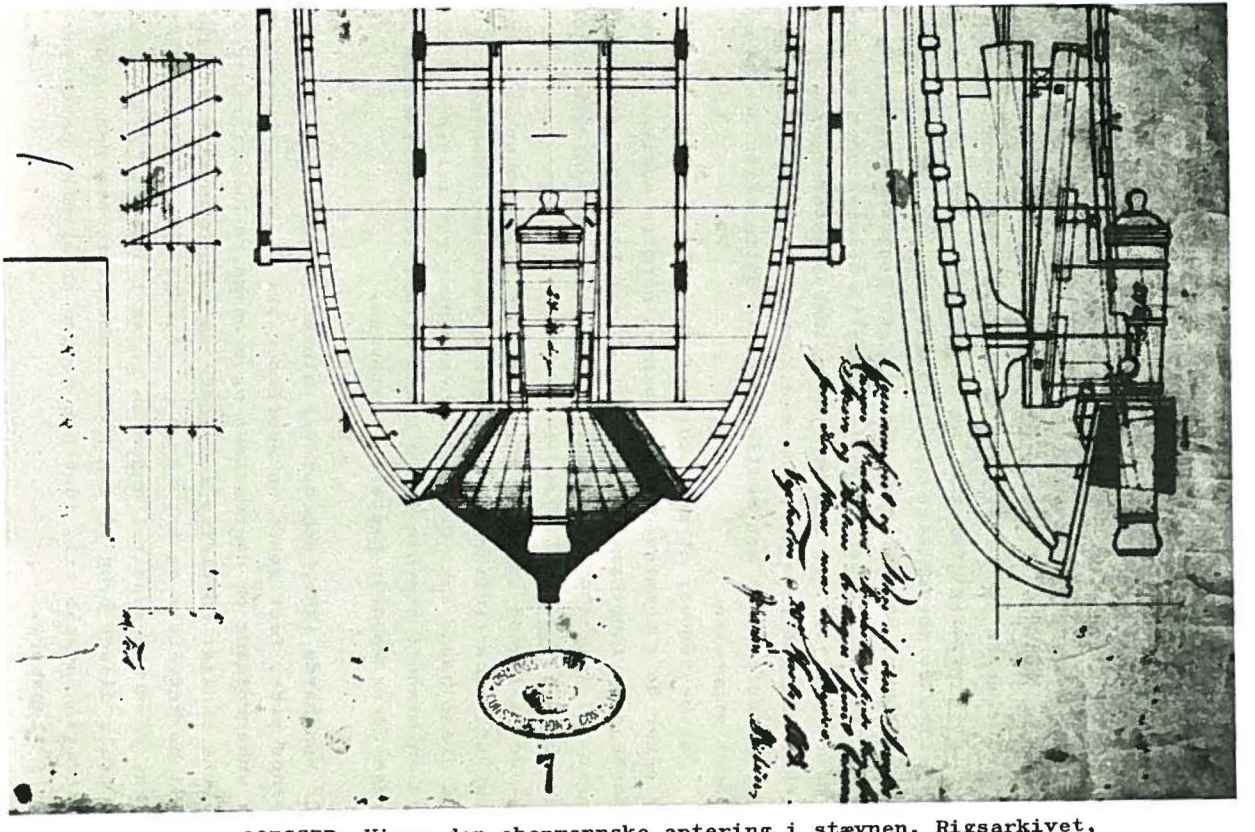
Derved kunne man vinde tid til at opbygge en større skærgårdsflåde, hvilket kunne gøres på kort tid. Erfaringerne fra krigen 1788 havde nemlig vist, at det på overordentlig kort tid var muligt at opbygge en stor flåde af mindre kanonfartøjer, således som russerne havde gjort. Man ville dog få problemer med at forsyne disse mange fartøjer med skyts, hvorfor kommissionen anbefalede, at der blev fremstillet et lager af velegnet skyts, som man i påkommende tilfælde kunne benytte til en sådan bevæbning. På kommissionens foranledning blev derfor fremstillet en ny type kanon, på 18 pd., som af ydre var identisk med den i flåden anvendte, men for at spare vægt, var den gjort 1' kortere. (11)

"Commissionen til en Skiærflaades Reglering" nedsattes den 22. oktober 1790 og fik en lignende opgave med hensyn til forsvaret af de holstenske og danske kyster.

Udfra en betragtning om en nordlig og en sydlig angrebslinie, henholdsvis gennem Kattegat og Østersøen, hvor den supponerede fjende ligeledes var svensk, valgte man stationer for en dansk skærflåde, så den kunne dække disse indfaldsveje: man fandt en placering af en station ved Hals, i Limfjordens udmunding, velegnet, idet dette ikke alene var en trussel i flanken på et eventuelt angreb fra de svenske flådebaser, men ligeledes udgjorde en trussel mod den svenske kyst overfor. Dette ville tvinge svenskerne til at stationere tropper og skibe her, der ved at blive bundet på denne kyst, ville være en aflastning for det norske forsvar. Selv i overvejelserne af en sådan angrebstrussel var det grundlæggende motiv dikteret af forsvarshensyn!

Den sydlige angrebslinie mente man bedst dækket af en roflotille ved Vordingborg, der også her ville kunne spille en dobbeltrolle som forsvar af de dansk-holstenske kyster, mens den samtidig ville udgøre en trussel mod de udsatte kyster i svensk Pommern. (12)

Fartøjerne til disse to stationer ønskede man, på grund af de forskellige farvandsforhold, sammensat under hensyntagen til dette. Den nordlige flotille ville komme til at operere i farvande, der ikke havde den fjerneste lighed med skærgård, men derimod



CORSØER, Viser den chapmannske aptering i stævnen. Rigsarkivet, Søetatens Kortsaml. G.687.

havde åbne kyster ud mod Kattegat. Derfor ønskede man her sødygtige fartøjer, samt skiøtpramme, der kunne beherske de lave grunde,som fjendtlige rofartøjer eventuelt ville søge tilflugt ved. Skiøtprammene, som var fladbundede, tungt bevægelige fartøjer, skulle dækkes af letsejlende brigger, der kunne hindre angreb fra fjendtlige rofartøjer mod prammenes sårbare stævn og hæk.

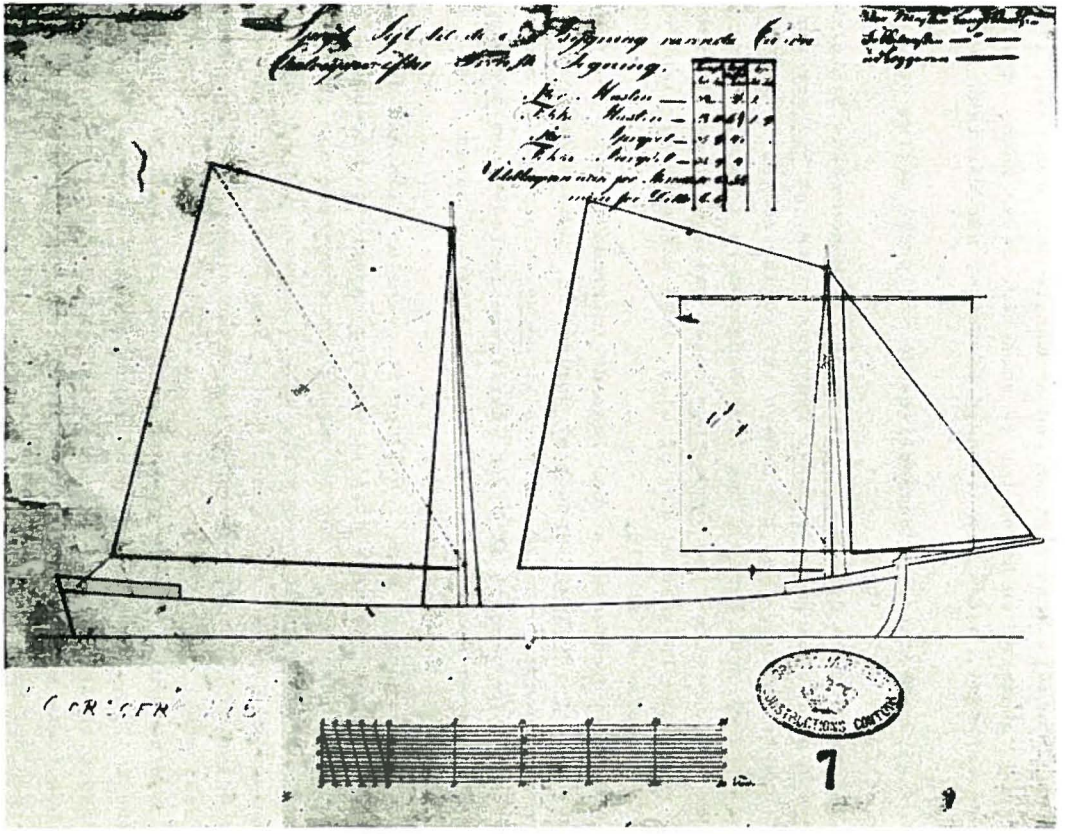
Den sydlige flotille skulle ligeledes anvende skiøtpramme, som skulle indtage bestemte støttepunkter, men i disse farvande, med mange fjorde og indskæringer, skulle man som supplement anvende de meget manøvredygtige kanonérbåde, der ville udgøre et hurtigt bevægeligt forsvar, og til opretholdelse af forbindelserne mellem de forskellige afdelinger kunne man benytte såkaldte aviso-jagter, som var overordentlig letsejlende og hurtige fartøjer. For alle typer af fartøjer satte kommissionen en maksimal dybgående på 10', og med hensyn til deres antal gjorde de samme tanker sig gældende her, som ved kommissionen vedrørende den norske kystdefension: man skulle indrette dette efter den svenske flådes størrelse.

Det bestemtes, at man skulle fremstille nogle prøvefartøjer, og efter de i kommissionsbetænkningen nærmere angivne kriterier, udarbejdede fabriksmester Stibolt et sæt tegninger, der blev approberet 15. juli 1791, og samme år iværksattes bygningen af denne kanonérbåd: Staværn (13).

Dette fartøj adskilte sig i de ydre dimensioner ikke væsentligt fra hans tidligere konstruerede skærbåde, idet det, i lighed med disse havde dæk. Dets hovedbestykning var imidlertid placeret med en kanon i stævnen og en kanon agter, hvor skærbådene havde begge deres kanoner placeret i stævnen.

Man havde ikke, som det var blevet foreslået fra kommissionernes side, fået sendt en søofficer til St. Petersborg, for at få underretning om de russiske og svenske ro-kanonfartøjer, men delvis på eget initiativ indsendte en skibsbygmester Halkier i 1791 beskrivelser og tegninger på svenske kanonérbåde, som han havde fået kendskab til under en rejse i Sverige. (14) Han ville anbefale disses brug på den holstenske kyst, som han havde et grundigt kendskab til, idet han gennem en årrække havde været bosat i Flensborg.

Endelig manglede der fra hans side ikke et tilbud om at bygge sådanne fartøjer til flåden, hvis man mente, at de kunne være nyttige.



CORSØER, Sejltegning, sprydsejl, således som kanonchalupperne oprindeligt var taklet. Rigsarkivet, Søetatens Kortsaml. G.690.

Skønt Halkiers skitser og tegninger fik en ret ublid behandling i kommissionen (15), hvor også Stibolt havde sæde, fik Halkier dog lov til at bygge to fartøjer efter svensk forbillede, idet man foretrak den største type, som Halkier havde beskrevet.

Disse to fartøjer byggedes i 1792-93 i Flensborg. De adskilte sig fra Stibolts konstruktion ved at mangle dæk, men havde i lighed med "Staværn" en kanon for og en agter. Disse kunne, for at skåne fartøjet, hales ned i bunden af dette, når der ikke skulle skydes.

I 1792 afholdtes en sammenlignende sejlprøve mellem de 3 typer af fartøjer. (16)

Af skærbådene deltog Odense, af de nye kanonérbåde Stibolts Staværn og Halkiers Wardøehuus. Prøverne viste, at Staværn var det bedste fartøj, både med hensyn til roning som sejlads, Odense ligeledes et godt fartøj, dog lidt langsommere i såvel roning som under sejl. Derimod lod Wardøehuus noget tilbage at ønske, idet den var endnu tungere at ro, og bl.a. ikke kunne krydse imod vinden i en mersesejlskuling.

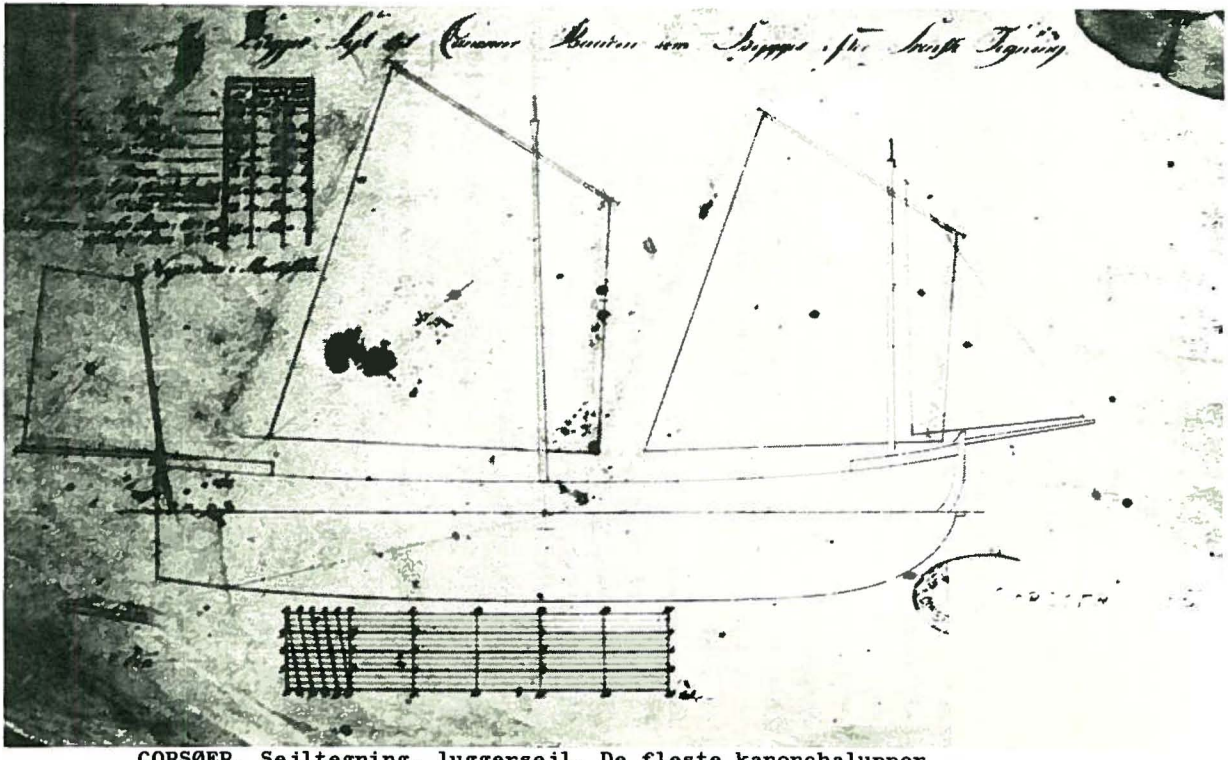
Prøverne medførte, at der ikke de følgende år byggedes flere kanonbåde, Wardøehuus-typen blev opgivet af indlysende grunde, og da man allerede havde 10 skærbåde af Odense-klassen, har man ikke fundet det nødvendigt at bygge yderligere fartøjer som Staværn, der kun var en smule bedre end dem man allerede havde.

I 1801 opdagede man, i hvilken forsvarsløs tilstand de danske kyster var, og man blev stillet overfor en mere formidabel modstander end Sverige. I første omgang koncentrerede man sig om forsvaret af den lange norske kyst, og 29. januar 1802 nedsattes en kommission, der skulle behandle dette spørgsmål. Kommissionen afgav betænkning 26. februar 1803, og betænkningen blev approberet 1. juli 1804.

Med hensyn til fartøjstyper havde der været stille efter prøverne i 1792. I den norske kommission gik man nu bort fra de hidtidige principper, der oprindelig var blevet fastlagt af Stibolt: Et kompromis mellem sejl- og roegenskaber, samt dæk.

Den norske kommission gik nu ind for at kopiere de åbne svenske kanonchalupper og -joller, som Chapman havde udviklet i 1770'erne. Disse typer ville i den norske skærgård få de samme betingelser som af Chapman oprindelig havde konstrueret dem til.

Måske skræmt af erfaringerne med Halkiers kopier fra 1792-3 nærede man fra kollegiets side stadig betænkeligheder overfor dis-



CORSØER, Sejltegning, luggersejl. De fleste kanonchalupper blev taklet på denne måde 1808-09. Rigsarkivet, Søetatens Kortsaml. G.688.

se åbne fartøjer, hvorfor man sendte endnu en forespørgsel til konstruktionskommissionen om oplysninger på såvel de svenske som andre udenlandske kanonfartøjer. Et medlem af konstruktionskommissionen, kommandør L. Fisker, havde været på studierejse i Sverige, og han indsendte en redegørelse, hvori han påpegede de svenske kanonchalupper og -jollers fordele, samt vedføjede oplysninger om deres dimensioner og byggemåde. (17)

Dermed var endelig modstanden brudt, og kollegiet bestilte kort efter et sæt tegninger til en kanonchalup og kanonjolle hos den københavnske skibsbygger L. Larsen, idet man tilsendte ham Fiskers oplysninger samt en tegning af Halkiers Wardøehuus. Ved bestillingen lagde man vægt på at få et fartøj med gode ro-egenskaber, idet det dog skulle kunne føre sejl. Endvidere måtte det ikke stikke dybere, end at det kunne gå over Revshalen med fuld udrustning. Fartøjerne skulle armeres med hhv. 2 og 1 24 pd. kanon, som var af en speciel let konstruktion. Endelig påpegede man, at de vedføjede oplysninger og tegninger skulle tjene som rettesnore, idet han iøvrigt var stillet frit med hensyn til fartøjernes konstruktion. (18)

På grundlag af de af Larsen og hans kompagnon, Eskildsen, udarbejdede tegninger byggedes i løbet af vinteren og foråret 1804-05 kanonchalupper og en enkelt -jolle. Samtidig byggedes lignende fartøjer efter tegninger, som en svensk løjtnant Dahleman, der gennem sin tjeneste i den svenske marine havde erhvervet et omfattende kendskab til disse fartøjstyper, havde skaffet til brug for den danske flåde.

Dahleman fik ligeledes lov til at aptere den ene af de larsenske kanonchalupper, idet konstruktøren mente, at apteringen af skytset bedre kunne foretages af flådens egne folk. Den anden chalup, der byggedes efter Larsens tegning, blev apteret efter anvisninger fra den tidligere omtalte kommandør Fisker, der ved rejser i Sverige havde erhvervet et udmærket kendskab til de svenske kanonchalupper. (19)

I hovedtrækkene var fartøjerne ens af konstruktion, idet begge kanonchaluptyper var åbne, lette ro-fartøjer, armeret med to 24 pd. kanoner, en for og en agter, der, for ikke at belaste fartøjet unødvendigt meget, kunne hales ned midt i bunden af dette, når de ikke skulle bruges. De havde ikke faste master, men hvis det ønskedes, kunne man rejse nogle lette master og omdanne fartøjet til sejlbrug. Langs siderne var indrettet skabsrum, der blev benyttet til ammunition, redskaber og mandskabets grej. Midt

ned gennem fartøjerne løb en fordybning, i hvilken skytset blev nedhalet, denne blev benævnt "kulen".

Kanonjollerne var ligeledes i hovedtrækkene ens af konstruktion, idet begge typer var åbne fartøjer, med deres kanon placeret i agterstævnen. For ikke at forrykke fartøjernes balance i vandet, var agterparten forlænget med en ponton, der støttede den tunge vægt af skytset. (20) I lighed med chalupperne var kanonjollerne forsynet med lette master og sejl.

I sommeren 1805 blev på Københavns rhed foretaget en række prøvesejladser under kommandør Fiskers ledelse. Man foretog her sammenligninger mellem de larsenske og dahlemanske konstruktioner. Kanonchalupperne var repræsenteret ved Roeskilde og Helsingøer, begge af larsensk konstruktion, men apteret af hhv. Fisker og Dahleman, samt Corsøer, der var kopieret efter de svenske kanonchalupper, efter Dahlemans anvisninger. Endvidere deltog i disse prøver Stibolts skærbåd Odense, der dog var typebetegnet som kanonchalup, mens kanonjollerne No. 1 og No. 5 var konstrueret af hhv. Larsen og Dahleman. (21)

Efter de foretagne prøver mente Fisker, at den svenske, af Dahleman konstruerede, kanonjolle var bedst egnet til en ro-flotille, idet den kunne roes nogenlunde lige så let som kanonchalupperne, mens jolle No. 1 ikke var egnet til roning. Den havde til gengæld udmærkede sejlegenskaber, mens No. 5 ganske manglede sådanne egenskaber.

Det samme forhold gjorde sig gældende ved kanonchalupperne, hvor de af Larsen konstruerede stod noget tilbage for den svenske type med hensyn til roning, men til gengæld var mere sødygtig og besad bedre sejlegenskaber. Skærbåden Odense viste sig at være det bedste sejlfartøj, men havde så dårlige roegenskaber, at denne type ikke kunne anbefales til en ro-flotille. Med hensyn til den forskellige aptering i de to larsenske kanonchalupper Roeskilde og Helsingøer, viste den af Fisker anvendte aptering sig at have den fordel, at man både kunne betjene skytset og rejse og lægge masterne, uden at roerne blev forstyrret, hvorfor Roeskildes aptering burde anvendes i alle kanonchalupper for fremtiden. Endvidere havde Roeskildes aptering den fordel, at kanonporten i stævnen var højere over vandlinien, hvilket mindskede virkningen af søsprøjt. (22)

På grundlag af prøvesejladserne mente kommandør Fisker at kunne anbefale, at man anvendte de efter svensk model konstruerede kanonchalupper og -joller, der især udmærkede sig ved at være gode

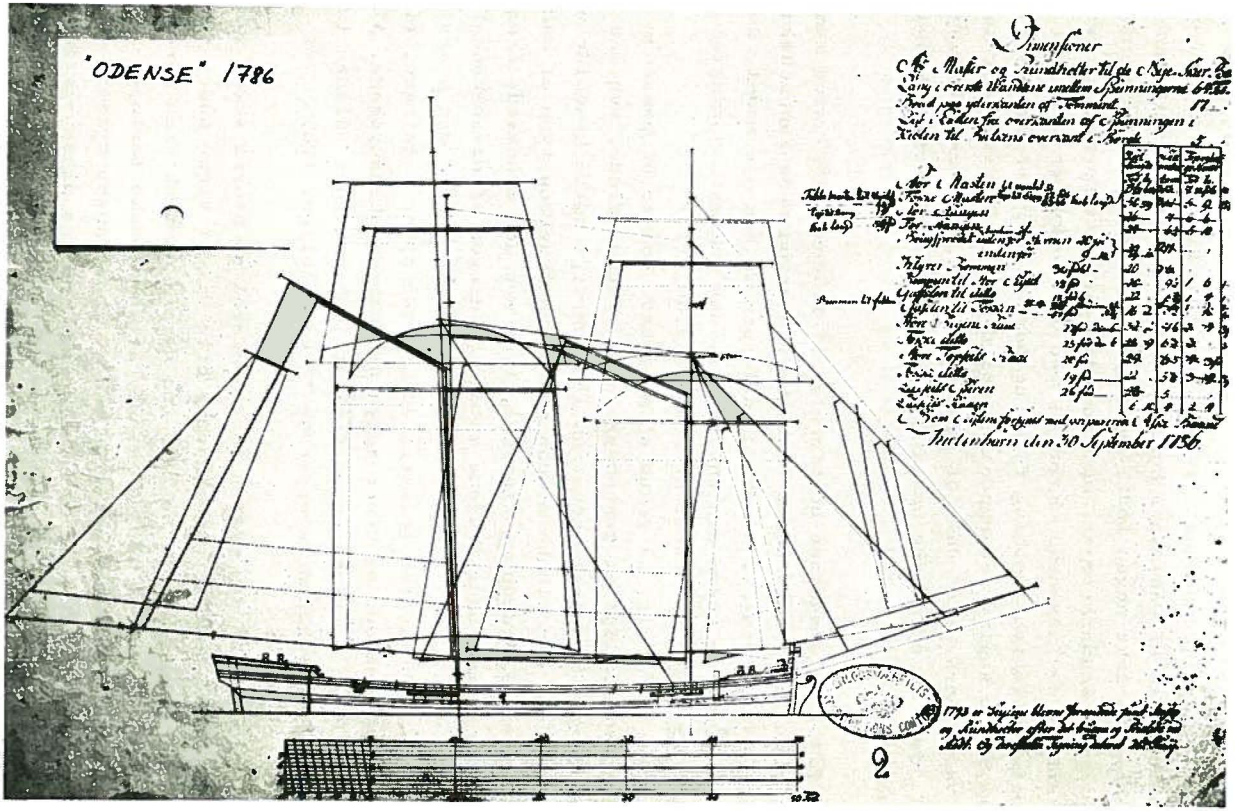
rofartøjer, i den norske skærgård, hvor deres mindre sødygtighed ikke ville være så mærkbar, mens de mere sødygtige larsenske kanonchalupper med held kunne anvendes på de åbne danske kyster, hvor de bedre kunne udnytte deres sejlegenskaber. Den larsenske kanonjolle indrettedes nogen tid senere til forsøg med morterer, men der blev ikke bygget flere af denne fartøjstype.

Fiskers bedømmelse blev taget til indtægt (23), og det følgende år blev alle fartøjer af Corsøer-klassen samt de dahlemanske kanonjoller opsendt til Norge.

Forinden havde man dog ønsket at aptere alle kanonchalupper efter Roeskilde, men det havde vist sig, at dette ikke kunne foretages i de dahlemanske chalupper, der var smallere end de larsenske. Derfor apterede man kun de øvrige byggede fartøjer af Roeskilde-klassen på denne måde, idet man endog omapterede den under bygning værende Friderichssund, der på dette tidspunkt allerede for en stor del var blevet apteret efter svensk facon. Man gik dog ikke så vidt, at man ombyggede Helsingøer, der således vedblev at udskille sig fra klassens øvrige fartøjer på dette punkt. (24)

Man havde imidlertid problemer med den grundlæggende svaghed i kanonchaluppernes konstruktion, især den stærke tendens til kølbrydning, som vægten af skytset i de to ender af fartøjet frembragte, og dette problem synes at have været mere udtalt i de larsenske kanonchalupper, idet man på dette tidspunkt søgte at styrke disse fartøjer med nogle langskibs forbindinger, der skulle hindre denne kølbrydning. (25)

I 1805 havde man fra Rusland fået tilsendt tegninger af de nyeste svenske kanonchalupper, der i udseende og konstruktion havde vist sig at være identiske med Corsøer-klassens fartøjer, idet dimensionerne dog var lidt større. Den lille forstørrelse af fartøjets bredde og længde (64'4" x 14'2$\frac{1}{2}$" mod tidligere 63'10$\frac{1}{2}$" x 13'11$\frac{1}{2}$") medførte et forøget antal af spanter, og en deraf afhængig forøget styrke af konstruktionen. Stillet overfor problemerne med de larsenske chaluppers kølbrydning besluttede kollegiet, at man for fremtiden skulle bygge chalupper efter den nyeste svenske konstruktion, der heller ikke havde vist sig at være væsentlig dyrere at bygge. I løbet af efteråret 1806 satte man følgelig denne type under produktion, og det blev denne konstruktion, man senere bibeholdt, da man skulle genopbygge den tabte flåde. (26)



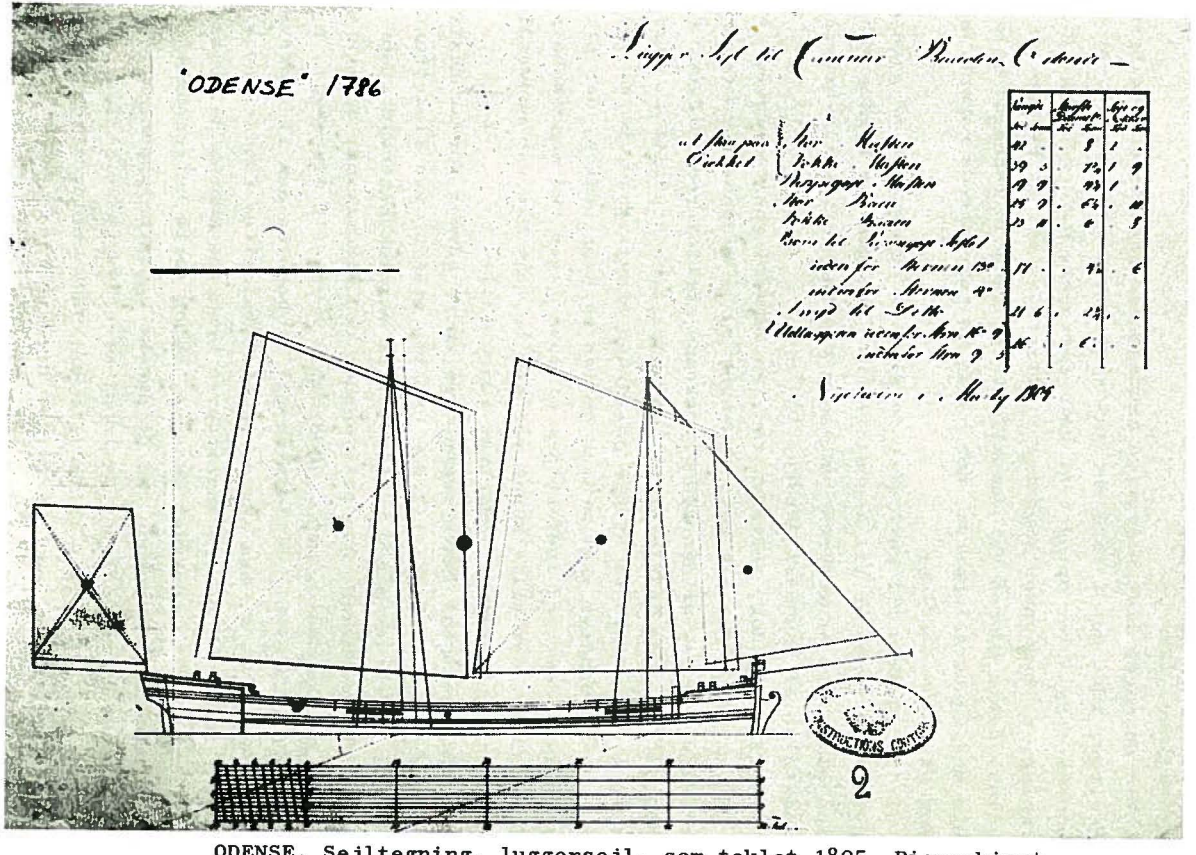
ODENSE, Sejltegning, oprindelig tiltakling med skonnert- og råsejl. 1786. Rigsarkivet, Søetatens Kortsaml. G.869.

Denne endelige beslutning er ejendommelig derved, at konstruktionskommissionen, der var rådgivende med hensyn til skibsbygningen, forsåvidt det efterladte arkivmateriale angiver, ikke blev konsulteret i denne sag, ligesom den ej heller blev inddraget i behandlingen af Dahlemans konstruktioner i 1805. Kommissionen havde således ikke nogen indflydelse på udviklingen af de svensk-kopierede kanonfartøjer, og dens udtalelse til fordel for anvendelsen af de larsenske chalupper ved danske kyster blev ved denne sidste kollegiebeslutning fejet af bordet. Der kan dog have været adskillige saglige begrundelser for denne beslutning, der kan have været forårsaget dels af svagheden i de larsenske chaluppers køl, dels af en mindre anskaffelsespris for de svenske kanonchalupper.

Efter englændernes bortførelse af flåden i 1807 stod man på bar bund, idet alle de ved København stationerede kanonchalupper var blevet medtaget. Af de 10 chalupper af den nye model, der var blevet færdige inden den engelske flådes ankomst, sprængtes Stubbekøbing under forsvaret af byens søside. (27)

Det viste sig, på grund af manglende tømmer af passende størrelse, vanskeligt at genopbygge den søgående flåde, men man kunne, takket være den enkle konstruktion, hurtigt sætte kanonfartøjer i produktion. Man bibeholdt den sidst konstruerede type af kanonchalupper (Kallundborg-klassen), idet man dog mindskede åreantallet, og dermed besætningens antal. Bygningen af disse kanonfartøjer indskrænkede sig dog ikke til Holmen alene, men overalt på landets skibsværfter fremstilledes disse efter tegninger, tilsendt fra Holmen, og under opsyn af Holmens skibsbyggere. Allerede i løbet af vinteren og foråret 1808 byggedes således ikke mindre end 97 kanonchalupper og 13 kanonjoller. (28)

På grund af den næsten totale mangel på større skibe i den danske flåde kom kanonfartøjerne ofte til at virke under forhold, der var væsentlig forskellige fra de af konstruktøren beregnede. Det var allerede i 1805-06 klart, at de svenske fartøjer ikke var velegnede til at tage station ved de åbne danske kyster, men man nødtes nu til, ikke alene at lade dem indtage disse stationer, men blev ligeledes benyttet til konvojering af kysttrafikken. Mandskabet blev ofte nødt til at overnatte ombord, hvilket medførte store gener, og man måtte snart foretage ændringer ved fartøjerne, for at forbedre disse forhold.



ODENSE, Sejltegning, luggersejl, som taklet 1805. Rigsarkivet, Søetatens Kortsaml. G.871.

Man fandt først og fremmest en bedre sejlføring end den oprindelige med sprydsejl ønskelig, og i 1808, efter en sammenlignende prøvesejlads, begyndte man at indføre luggersejl i stedet for sprydsejlene. (29)

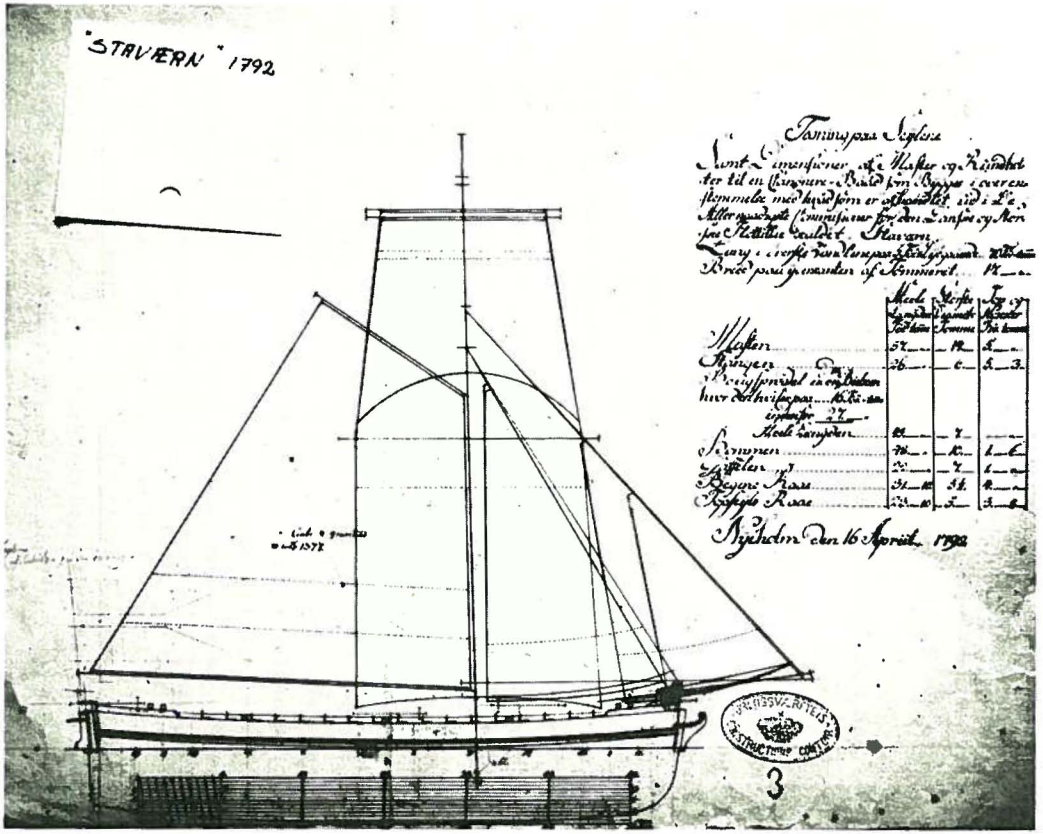
Ved de meget lidt sødygtige kanonjoller var flere ændringer ønskelige, idet det i 1805 antagne system med fast rapert, hvor kanonens rekyl blev optaget af hele fartøjet, havde den uheldige virkning, at man under skydning fik fartøjet til at bevæge sig baglæns. Dette gjorde det vanskeligt for kanonjollerne at holde linie med kanonchalupperne, der havde en rekylerende rapert, der optog kanonens bagslag.

I 1808 indkom til kollegiet forslag om indførelse af sådanne rekylerende raperter til kanonjollerne, men man var herfra ikke tilbøjelige til at godkende en sådan ændring, der ville betyde en nedsættelse af skudhastigheden. (30)

Man foretog dog, sædvanen tro, en sammenlignende prøve, og d. 29. maj 1809 fik man kgl. approbation på sådanne forandringer. Samtidig blev de, af den ved Fladstrand stationerede officer P.M. Tuxen, foreslåede ændringer til kanonjollerne stadfæstet. Disse ændringer tog sigte på at øge jollernes sødygtighed, bl.a. ved hjælp af et vandtæt skot mellem jollen og dens ponton, der ofte sprang læk, samt ved indførelsen af løse luger ved mandskabets siddepladser, der ville kunne yde dem læ, når det var nødvendigt at forblive på station i dårligt vejr. (31)

Premierløjtnant Tuxen søgte også andre udveje for at skaffe mere sødygtige fartøjer til den udsatte station ved Fladstrand, idet der i februar måned var drevet en engelsk kanonbåd iland ved Skagen. Denne ønskede han stationeret ved Fladstrand, sammen med en lignende kanonbåd, man i 1808 havde erobret i Storebælt. Han fik dog kun foreløbig tilladelse til at beholde den ilanddrevne, kaldet Prise No. 2, men senere på året tildeltes Fladstrand station de fleste af de fra englænderne erobrede kanonbåde. Disse fartøjer var alle forsynet med dæk, og de førte kuttertakkelage. De var mindre godt roende end de danske kanonchalupper, men var til gengæld bedre sejlende og langt mere sødygtige. (32)

Under en orkanagtig storm i august 1810 ødelagdes den ene af disse fartøjstyper, mens de øvrige drev på land og for et stykke tid var sat ud af funktion. Man mente da tiden inde til at konstruere noget tilsvarende, som kunne gøre fyldest ved Fladstrand. Tuxen udarbejdede derfor en tegning af den bedst sejlende af de engelske kanonbåde, Prise No. 1, for at konstruktionskommissionen kunne bedømme dens konstruktion.



STAVÆRN, Sejltegning, kuttertakkelage 1792. Rigsarkivet, Søetatens Kortsaml. G.634.

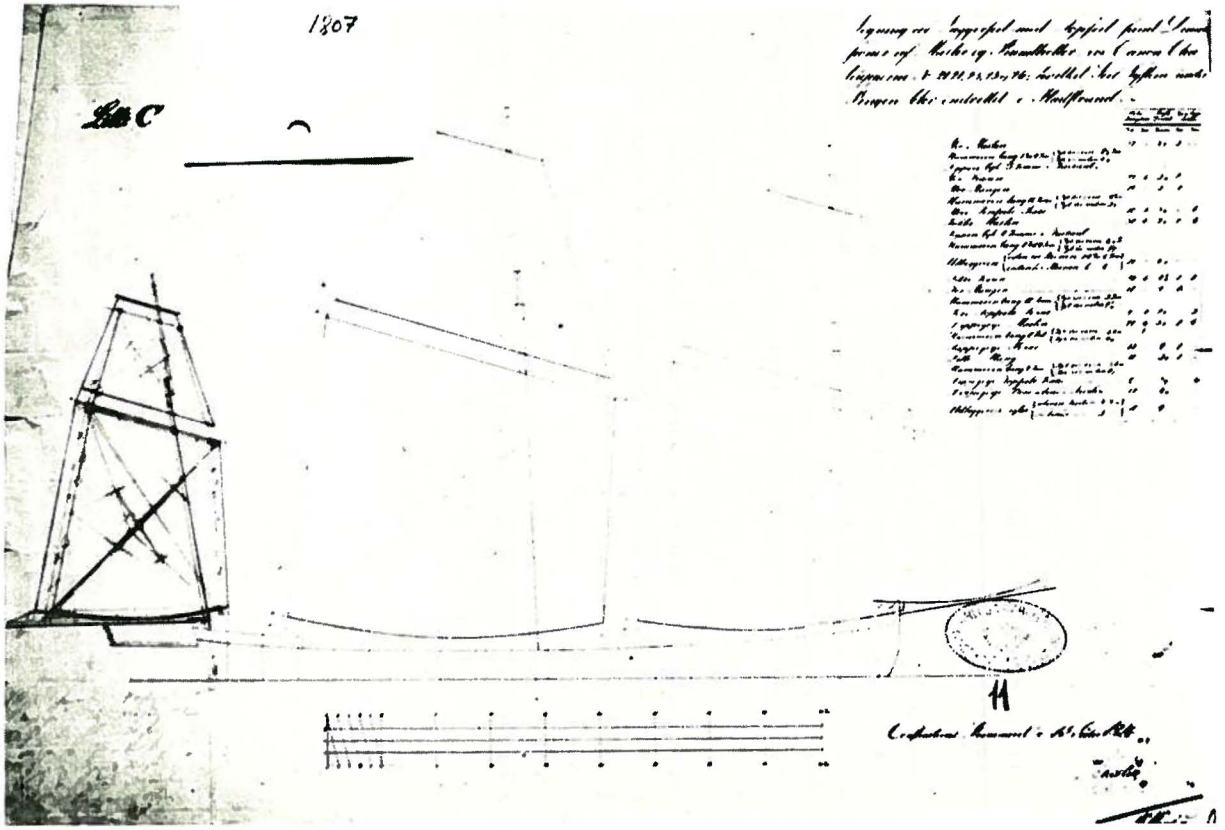
Kommissionen sammenholdt denne tegning med en fra Norge nedsendt tegning af de der byggede kanonskonnerter, men fandt, at ingen af disse fartøjstyper egnede sig til danske forhold, idet den norske kanonskonnert stak for dybt, og dertil krævede tømmer af en størrelse, man normalt kunne benytte til bygning af brigger, mens den engelske konstruktion havde en passende dybgående og størrelse, men krævede en armering med så korte kanoner, at man ikke mente, de kunne skaffes til den danske marine. (33)

Ved den holstenske vestkyst var man især udsat for at skulle holde station på søen over længere tid, hvorfor man især følte savnet af læ for mandskabet. Chefen for Den glückstadske eqvipage, kaptajn Mossin, indrettede derfor et løst dæk for disse kanonchalupper, såkaldte smakluger, der dækkede "kulen", og efter at man havde foretaget sammenligninger mellem chalupper med og uden sådanne luger, fik man fra kollegiet tilladelse til at indrette de på åben strand stationerede fartøjer på denne måde. Skønt lugerne ikke havde forringet hverken sejl- eller roegenskaberne, ønskede man fra kollegiets side ikke en generel indførelse af dette "Mossinske dæk", idet man frygtede, at lugernes afmontering ville forlænge den tid, det tog at gøre fartøjet kampklart. (34)

Tanken om et kanonfartøj med fast dæk blev dog ved med at trænge sig på, ikke mindst efter man i juli 1811 havde mistet 3 af de engelske kanonfartøjer, som englænderne havde generobret. (35)

Derfor sattes konstruktøren Pihl igang med at udarbejde tegninger til et sådant fartøj, der dog skulle have flere årer end de engelske, og hvis armering skulle være skyts af den gængse danske type. I februar 1812 approberedes et sæt tegninger til et sådant fartøj, og bygningen af båden sattes straks igang. (36)

Denne kanonbåd, kaldet Prøven, blev samme sommer sendt til Fladstrand for at blive prøvesejlet der. Den var, som ventet, et ringere rofartøj end kanonchalupperne, men ej heller dens sejlegenskaber var på højde med forventningerne, og skønt man søgte at forbedre denne ved ændringer i sejlføringen, opnåede man ikke tilfredsstillende resultater. Dog mente man, at denne type af kanonbåd var mere velegnet til de norske farvande end de hidtidige kanonskonnerter, og da man skulle bygge to af disse i 1812-13, byggede man 2 af de pihlske kanonbåde istedet. Da de var kuttertaklede betegnedes de i norske lister som kanonkuttere. (38)



KALLUNDBORG, sejltegning, lugger- og luggertopsejl, som de ved Fladstrand (Frederikshavn) stationerede kanonchalupper var taklet. De såkaldte raketchalupper fik samme sejlføring. Rigsarkivet, Søetatens Kortsaml. G.711.

Man havde fra Artillerikorpsets side interesseret sig for de ved Københavns belejring anvendte Congreveske brandraketter, og på Frederiksværk var man begyndt fremstillingen af sådanne våben. Disse ønskede man prøvet til armering af skibe, og i året 1812 foretog man derfor indretningen af forskellige fartøjer til en sådan raketkastning. Under ingeniørofficeren Schumachers ledelse gennemførte man prøveskydninger og -sejladser med disse fartøjer. (39)

I løbet af 1813-14 indrettedes nogle kanonchalupper, der var den fartøjstype, man havde fundet bedst egnet, til raketkastning, hvorved de fik fast dæk. Affuteret i drejende raperter var 2 12 pd. kanoner. Dækket blev fremstillet i to udgaver, det ene helt glat, det andet med forsænkninger for og agter, hvori kanonaffutagerne var placeret. Man fandt dog snart, at den sidste indretning var bedst, hvorfor man derefter kun byggede raketchaluppernes dæk med afsætning. Ialt ombyggedes 15 fartøjer, hvoraf de 12 fik dæk med afsætning.

Straks efter krigen kasseredes alle kanonjollerne og en stor del af kanonchalupperne, hvorved antallet af fartøjer reduceredes til 72. Den efterhånden misvisende nummerering fra krigens tid ændredes i 1822, idet de tilbageværende kanonchalupper fik fortløbende numre.

I efteråret 1826 gennemførtes en omfattende prøvesejlads mellem de forskellige typer af kanonfartøjer, man havde udviklet under krigen. Man fik her til resultat, at kanonchalupperne med fast dæk (deres raketbevæbning var blevet opgivet i 1818) ikke roede så godt som de åbne chalupper, og da de ikke var fremragende som sejlfartøjer, burde man ikke bygge flere af denne type. Det samme forhold gjorde sig gældende for Prøven.

For de åbne kanonchalupper koncentreredes spørgsmålet sig især om muligheden for at give dem en sværere armering end hidtil, ligesom man ønskede den agterste kanon placeret i en drejende affutage.

Endelig ønskede man klarhed over, hvilken sejlføring af de forskellige, man havde forsynet fartøjerne med under krigen, der ville være den bedste. På samme måde, som man fandt dækskanonbådene uegnede til egentlige rofartøjer, således gik det også de sejlføringer, man, for at kunne benytte kanonchalupperne til konvojering, havde forsynet disse med, og man kunne derfor ikke anbefale de luggersejl med luggertopsejl, der eksempelvis var blevet

benyttet ved Fladstrand, og således vendte man tilbage til den egentlige ro-kanonchalup, der oprindelig var blevet konstrueret.

I 1822 havde en fransk officer, Paixhan, opfundet en såkaldt "canon a bombes", der benyttede granater istedet for fuldkugler som projektil. Da den danske hær i 1830 foretog prøveskydninger med sådanne bombekanoner, fik man fra Søetatens side tilladelse til at overvære disse, og derved erfarede man, at sådanne våben kunne være brugelige indenfor flåden. (40)

Året efter, i 1831, konstruerede fabrikmester A. Schifter derfor en ny type kanonchalup, kaldet bombekanonchalup, som blev indrettet på baggrund af erfaringerne fra prøverne i 1826, dvs. med en drejende affutage agter, monteret med en 24 pd. almindelig kanon, mens man i stævnen anbragte en 60 pd. bombekanon. Til bevæbning med den samme bombekanon konstrueredes ligeledes en kanonjolle.

Ved prøvesejladsen fandtes kanonchaluppen at kunne måle sig med de ældre chalupper i roevne, mens den var langt bedre som sejlfartøj. Bombekanonjollen vakte imidlertid endnu større begejstring, idet denne konstruktion var så vellykket, at den i roevne var bedre end de ældre kanonchalupper, og at den som sejlfartøj måtte anses for acceptabel. Med denne vellykkede konstruktion genindførte man kanonjollen som en del af ro-flotillen, og i årene op til 1845 byggedes ialt 17 stk. af disse bombekanonjoller. Af de nye bombekanonchalupper byggedes i samme tidsrum 23 stk. (41)

Man konstaterede, ligeledes på grund af prøvesejladser, at de ældre svenske kanonchalupper, uden tab af ro- og sejlegenskaber, også kunne bevæbnes med en 60 pd. bombekanon i stævnen, samt en drejende 24 pd. kanon agter, hvorved man opnåede en ensartet bevæbning for hele ro-flotillen. De sidste fartøjer, man byggede efter den svenske konstruktion, var to chalupper, der søsattes i 1833 og 1834, og som fik denne bevæbning. Det var så meningen, at de ældre kanonchalupper efterhånden som de skulle hovedrepareres, skulle omapteres i lighed med disse.

Under krigen 1848, med dens mere landmilitært orienterede opgaver, blev nogle forandringer nødvendige for kanonfartøjerne, idet man måtte øge elevationen for skytset, for at kunne beskyde de ofte højtliggende stillinger i land. Man gennemførte også den sidste større forandring for rokanonfartøjernes vedkommende på grundlag af erfaringer, der var indvundet i denne krig, idet man

ved sejlprøver fandt frem til, at spidssejl måtte være mere hensigtsmæssige end de hidtil brugte luggersejl, hvorfor konstruktionskommissionen anbefalede en sådan forbedring.

I den tid, der gik, indtil de sidste kanonjoller udgik af flådens tal i 1881, skete der ikke yderligere ændringer med hensyn til ro-kanonfartøjernes indretning, idet dog en del af chalupperne, i lighed med foranstaltningerne i 1848, under krigen i 1864 omdannedes til transportfartøjer.

Ro-kanonfartøjernes æra var dermed afsluttet, idet disse fartøjer var blevet udkonkurreret af den voldsomme tekniske udvikling, der især indenfor søkrigens område gjorde så meget materiel umoderne i disse år.

De var blevet udviklet under sejlskibenes sidste storhedstid, og beregnet på at supplere disse. De forsøg, man til trods for Gerners advarsler i 1785, søgte at udvikle som kompromis mellem ro- og sejlfartøjet, faldt alle uheldigt ud. Dette gjaldt såvel Stibolts som Halkiers konstruktioner i 1790'erne, men det gjaldt i lige så høj grad Pihls forsøg i 1812.

Hvad den danske marines ledelse ikke ville se i øjnene, var den svenske konstruktør, F. af Chapmann, i lighed med sin kollega i Danmark, klar over, og han fik i 1790'erne frembragt den vellykkede kanonchalup, som man i Danmark kopierede ca. 30 år efter.

Dette fartøj viste sig nu at være så anvendeligt, at det uden væsentlige ændringer forblev i tjeneste i over et halvt århundrede, mange af disse fartøjer var endog i bogstaveligste forstand i tjeneste i dette tidsrum, idet adskillige af de under krigen 1807-14 byggede kanonchalupper stadig deltog i krigen 1848-50.

Under vidt forskellige forhold viste disse fartøjer sig at være i stand til at løse de stillede opgaver; selv under de særligt vanskelige forhold under krigen 1807-14 kunne man, med disse kanonbåde aftvinge respekt fra datidens største og mægtigste søfartsnation.

<u>Kilder</u>:

Søetaten, kommissariatskollegiet, indkomne skrivelser, diverse år. (forkortet: komm.koll. indkomn. skr.)

" , kommissariatskollegiet, korrespondanceprotokoller, diverse år. (forkortet: komm.koll. corr.prot.)

" , konstruktionskommissionens protokoller, fortløbende nummererede, benyttet no. 55-60, samt den dertil hørende hjælpeprotokol No. 1. (jvnfr. note 43). (forkortet: konstr.komm. prot. no., pag.).

" , "kommissionen angående den Norske Flotille, 1790".

" , "kommissionen angående en skærflådes reglering, 1795". (forkortet: skærkomm. 1795, prot., p.)

Begge kommissioners protokoller samlet i én pakke, (nr. 122) hvor endnu en kopi af 1795-kommissionens protokol findes.

" , kort- og tegningssamling, des A-G. (under omregistrering, des. G hed tidligere reg. 154 a.) (forkortet: des. C- no.).

" , Holmens Flådetabeller, diverse år. (forkortet: Flådetabeller).

(Materialet beror i Rigsarkivet).

Trykte kilder:

"reglement for Roe-flotillen, 1810"

København, den 15. november 1810.

Litteratur:

Degenkolv, H.: Oplysninger vedrørende den danske flådes skibe i sidste århundrede. Kbhvn. 1906. (forkortet: Degenkolv).

Garde, H.G.: Den dansk-norske sømagts historie 1700-1814. Kbhvn. 1852.

Hammar, H.: Chapmans inflytende på fartygskonstruktionens utveckling. Göteborg 1921.

Jordening, B.W.: Efterretninger om de af den danske flåde udgåede skibsclasser. Tidsskrift for Søvæsen, 1879, pp. 288-306, 421-429, 528-550. (forkortet: Jordening).

Schultz, J.H.: Den danske marine 1814-1848, I-II, Kbhvn. 1930. (forkortet: Schultz).

Wandel, C.F.: Søkrigen i de dansk-norske farvande 1807-14. Kbhvn. 1915. (forkortet: Wandel).

Beutlich, F.: Norges Sjøvæbning 1750-1814, I-II. Oslo 1935.

Nikula, O.: Svenska Skärgårdsflottan 1756-91. Helsingfors 1933.

Utrykte værker:

Madsen, E.: Fægtning med kanonbåde, manuskript beroende i Hærens Arkiv, reg. 48, pk. 21. (Hær- og Krigshistorie).

Noter:

1. Komm.koll., indkomn. skr. No. 417, 1785. 8/7.
2. des. C-179.
3. Konstr.komm. prot. 43, p.106-111.
4. Konstr.komm. prot. 43, p.138-151.
5. Komm.koll. Indkomne skr. 1290, 1785, samt Rosenkrantz Stevboe.
6. Pope, D.: The Great Gamble, app. II.
7. Tønsberg-klassen, konstrueret af italieneren Fava 1756.
8. Odense-klassen, konstrueret af E.W. Stibolt 1786.
9. Jordening p. 302.
10. I begge kommissioner sad admiral Fisker, kommandør Grodtschilling, fabriksmester Stibolt, og kaptajn Fisker.
11. Tegning af undertøjmester Jørgensen, den almindelige kanontype var den såkaldte Nye Rits, Litra L. (jvnfr. O.Blom: Ældre danske metal- og jernstykker).
12. Skærkomm. 1795, prot. pp. 60-63.
13. Schultz p. 93, tegning: des. B-155, des C-201, 221.
14. Skærkomm. 1795, pp. 17-19, P.M. fra Halkier. Schultz (p.94) mener, at Halkier var udsendt af Skærkommissionen, men det fremgår af Halkiers P.M., at han var i Sverige på privat forretningsrejse.
15. Skærkomm. 1795, prot. pp. 24-25.
16. Admiralitetet, Indk. skr. 105/69, 1792, ADM 1775.
17. Konstr.komm. prot. 56. pp. 325, 328.
18. Konstr.komm. prot. 56. pp. 355 ff.; prot. 57, p. 24.
19. Konstr.komm. prot. 57. pp. 243 ff.
20. Jvnfr. ill. Schultz p. 105.
21. Konstr.komm. prot. 57. p. 243.
22. Konstr.komm. prot. 57. p. 268, arkivalier i forbindelse med prøvesejladsen samlet i Konstruktionskommissionens hjælpeprotokol No. 1, pp. 1-39.
23. Konstr.komm. prot. 57. p. 276.
24. Konstr.komm. prot. 57. p. 268.
25. Konstr.komm. hjælpeprotokol No. 1, P.M. fra Larsen til kollegiet 15.10 1805, samt konstr.komm. prot. 57, p. 268.
26. Komm.koll. corr. prot. 1805, no. 415,
komm.koll. indkomn. skr. 1805, no. 984 og 1098,
komm.koll. corr. prot. 1806, no. 695, 703, 852 og 877.
27. Flådetabeller 1807.
28. Jordening pp. 537-538.
29. Konstr.komm. prot. 59, p. 81.
30. Konstr.komm. prot. 59. pp. 167, 171.
31. Schultz pp. 104-105.
32. Wandel pp. 181, 205, 207-208. Tegning des. C-387 a-b.
33. Konstr.komm. prot. 60. p. 201. Tegning des. G-644, 645, 646.
34. Schultz pp. 101, 102.
35. Wandel pp. 356-357.
36. Konstr.komm. prot. 60. p. 201.
37. Wandel p. 3 gør sig skyldig i en mindre misforståelse, når han udnævner "Prøven" til at være et vellykket eksperiment; de dæksfartøjer, der kom frem i 1813-14 var ombyggede kanon-chalupper. Fejlen ligger i, at han ikke har skelnet mellem kanonbåde og -chalupper, og han har følgelig opgivet "Prøvens" dimensioner som gældende for alle kanonfartøjer.
38. Kgl. res. 473/379 1812, og 492/397 1812.
39. Wandel p. 399, 1 skonnert, 2 luggere og 2 mindre chalupper.
40. Schultz p. 180.
41. Schultz p. 182, Degenkolv pp. 222 ff, pp. 237 ff.

TILLÆG

Typer af kanonfartøjer:

Kilde: Degenkolv, Schultz, Flådetabeller.

	længde	bredde	dybg.	armering	årer
"Tønsberg", galej K: Fava 1756 130 mand. 6 stk. bygget 1766	907	16'6"	4'6"	1-18 pd.	40
"Odense", skærbåd K: Stibolt 1786 70 mand. 10 stk. bygget 1786-87	64'	17'	5'2"	2-18 pd.	32
"Staværn", kanonerbåd 79 mand.	72'9"	17'	5'1"	2-18 pd.	34
"Wardøehuus", kanonerbåd K: Halkier 1792 70 mand. 2 stk. bygget 1792-93	70'	20'	4'6"	2-36 pd.	30
"Roeskilde", kanonchalup K: Larsen 1805 79 mand. 5 stk. bygget 1805-06	65'	16'9"	3'10"	2-24 pd.	38
"Corsøer", kanonchalup K: Dahlmann 1805 71 mand. 5 stk. bygget 1805-06	63'10$\frac{1}{2}$"	13'11$\frac{1}{2}$"	3'5"	2-24 pd.	34
"Kallundborg", k.chalup K: Chapmann(?) 1807 71(64) mand, bygget: 1807, 10 stk; 1808-10, 115 stk; 1824-26 9 stk; 1833-34, 2 stk. Heri ikke medtaget fartøjer bygget i Norge 1807-14.	64'4"	14'2$\frac{1}{2}$"	3'8"	2-24 pd.	34(30)
"Prøven", kanonbåd K: Pihl 1812 3 eksemplarer bygget	60'	15'7"	5'	2-18 pd. evt.24 pd.	30
"No. 1", bombekanonchalup K: Schifter 1831 64 mand. 22 stk. bygget 1831-46	65'3"	14'6"	4'2"	1-60 pd. 1-24 pd.	30
"No. 1", kanonjolle K: Larsen 1805 41 mand. kun dette eksemplar bygget	43'6"	14'6"	4'1"	1-24 pd.	14
"No. 5", kanonjolle K: Dahlmann 1805 24 mand. 20 stk. bygget i Danmark 1808-10	46'6"	9'8"	2'3$\frac{1}{2}$"	1-24 pd.	18
"No. 1", bombekanonjolle K: Schifter 1831 24 mand. 17 stk. bygget 1831-46	49'3"	10'	2'7"	1-60 pd.	18

BOGANMELDELSE

Finn Askgaard: Kampen om Østersøen. Et bidrag til nordisk søkrigshistorie på Carl X Gustafs tid 1654-60. 652 s. ill. m.reg. og bibliografi. Hft. kr. 118,50.

Overinspektøren ved Tøjhusmuseet, cand.mag. Finn Askgaard har nu efter over 10 års arbejde udsendt et omfattende værk om de for Danmark-Norge så kritiske år 1654-60. Bogen udgør bind VI i rækken af såkaldte Carl X Gustaf-studier, der udsendes af den svenske Militærhögskolas militærhistoriske afdeling. Bag værket står således et skandinavisk militærhistorisk samarbejde.

Carl Gustaf-krigene, som vi plejer at kalde de krige, vi førte med Sverige 1657-60, var blot ét af udslagene gennem historien på den stadige magtkamp, der foregik mellem Sverige og Danmark-Norge.

Den egentlige behandling af stoffet begynder med Carl X Gustafs overtagelse af den svenske trone 1654. Denne fortsatte de svenske bestræbelser på at sætte sig fast i Nordtyskland og langs Østersøens kyster som led i omklamringen af Danmark. Såvel England som Nederlandene blev på grund af deres økonomiske interesser i Østersøen naturligt indblandet i denne dansk-svenske kamp om herredømmet i Østersøen. Askgaard gør nøje rede for de strategiske og udenrigspolitiske forhold i Nordeuropa og Skandinavien omkring midten af det 17. årh. Såvel den danske som den svenske sømagt og dens kapacitet bliver gennemgået i meget stor udstrækning efter hidtil ukendte og utrykte kilder, som er blevet fundet frem såvel i danske, svenske som hollandske arkiver.

Askgaard redegør for, hvorledes Carl X Gustafs forhold til Danmark i virkeligheden var et ambivalent eller dobbelt, idet han bekæmpede Danmark for at få gjort det til forbundsfælle. Den svenske konge drømte om en fælles dansk-svensk flådemagt, som samlet skulle holde fremmede flåder ude fra Østersøen, således at dette blev et dansk-svensk indhav!

I værket bliver Danmarks alliancer med Nederlandene gennemgået. Traktater, der til syvende og sidst reddede landets eksistens. Efter traktater af 1649 og 1653 var hollænderne nemlig forpligtet til at hjælpe Danmark i kampen mod Sverige. Efter Carl X Gustafs berømte march over isen til Sjælland fra Nordtyskland blev København belejret og klarede sig kun igennem på grund af den hollandske hjælpeflåde, som blev sendt til de danske farvande i 1658. I sundet måtte den hollandske flåde kæmpe sig igennem den

svenske, som var stationeret dér. Det er disse begivenheder, vi normalt kalder slaget i Øresund. Askgaard giver en moderne og fuldstændig beskrivelse af dette slag, som han benævner Sundslaget. Han karakteriserer det som "verdenshistorisk" og understreger dets resultater. Slaget i hvilket den hollandske flåde kæmpede sig igennem den svenske omend med tab, ændrede med ét den strategiske situation. Herredømmet gik fra den svenske flåde over til den dansk-hollandske, ligesom det havde umiddelbar virkning for belejringssituationen på land omkring København.

Askgaards værk rager højt op i vor søkrigslitteratur. Det er formentlig indtil dato det mest omfattende specialstudie, der er foretaget af sømagtens indflydelse på Danmarks historie.

Askgaards hovedkonklusion er, at de søkrigshistoriske forhold har spillet en mere betydningsfuld rolle for periodens almindelige politiske udvikling end de hidtidige fremstillinger har givet udtryk for. Forfatteren har dog undladt at drage konklusioner inden for rammerne af søkrigens og strategiens teori.

Man savner en kort omtale af de meget vigtige bestræbelser, som foregik i denne periode for at organisere administrationen og overledelsen af den dansk-norske flåde, delvis efter hollandsk forbillede. Ellers må man nok sige, at den eneste fejl bogen har, er, at den er for omfattende og for detaljeret, noget der spiller ind på prisen og derigennem for den videre udbredelse af bogen blandt marinehistorisk interesserede. Askgaard har med sin bog for alvor taget hul på den videnskabelige udnyttelse af det uhyre kildemateriale, som findes til den dansk-norske flådes historie. Værket er en kraftpræstation af dimensioner!

Hans Chr. Bjerg

BOGANMELDELSE

Donald Macintyre, Basil W. Bathe og R. Steen Steensen: Alle tiders krigsskibe - Fra galej til atomubåd. 292 s. ca. 400 illustrationer, indb. kr. 248,-. Lademans Forlag 1975.

Der udsendes med jævne mellemrum bøger om skibets historie eller udviklingen af skibe gennem tiderne. Tilsyneladende er det stadig muligt at finde marked for disse bøger. En af de sidste store salgssuces'er herhjemme har været Björn Landströms bog "Skibet".

Ideen bag nærværende bog har været udelukkende at beskæftige sig med krigsskibets udvikling fra de ældste tider til idag - fra galej til atomubåd. To engelske marinehistorikere, Macintyre og

Bathe, har redigeret hver sin del af bogen henholdsvis før og efter 1840 og har i forbindelse med udarbejdelsen og udvælgelsen af billedmaterialet konsulteret marinehistorikere og særlige kyndige i en lang række europæiske lande. Teksten fremstår derfor som dækkende den europæiske skibsudvikling i hovedtræk. Bogen er da også udsendt på flere forskellige europæiske sprog, men med samme illustrationsmateriale. Noget forsinket i forhold til de andre udgaver er den danske kommet, men den er ikke af den grund mindre velkommen.

Desværre må man ofte konstatere, at danske forlag gang på gang udsender bøger om skibe f.eks. oversat fra andre sprog og som ikke er blevet gennemset af en skibskyndig. Dette er heldigvis ikke tilfældet med den foreliggende bog. Såvel oversættelse som bearbejdelse har været overdraget vores førende krigsskibshistoriker, kommandørkaptajn R.Steen Steensen. Denne disposition har bevirket, at man er sluppet næsten fuldstændig fri for fejl og fejltagelser med forkert stavede navne og udtryk.

R.Steen Steensen har forskellige steder - hvor det er fundet naturligt - indsat i grundteksten oplysninger om danske skibe og danske forhold, og som et supplement har han skrevet en oversigt over udviklingen af de danske krigsskibe. R.Steensen vil være kendt som forfatter til bøgerne "Alverdens krigsskibe" fra henholdsvis 1942 og 1953 samt til en lang række monografier omhandlende de forskellige skibstyper, der har været anvendt i den danske flåde. Den, der kender Steensens produktion vil nikke genkendende til mange af oplysningerne i bogen. I Steensens bearbejdning fremtræder bogen som en sammenfatning og konklusion af dele af dennes egen produktion. Et par småting skal i denne forbindelse anholdes. Når Steensen p.71-72 tilføjer oplysninger om, hvorledes det sidste danske sejllinieskib DANNEBROG deltog i den fællesskandinaviske eskadre, som var etableret 1853, og i denne forbindelse skriver, at "man kan kun beklage, at dette ellers så lovende forsøg på at skabe et virkeligt militært samarbejde mellem de nordiske lande ikke blev videreført i de kommende år", så er der her tale om en postulering, der dels ligger i udkanten af bogens emne dels er udtryk for en subjektiv vurdering. Steensen nævner p.266, at Tordenskiolds første udkommando som chef var "snauen LINDORMEN - almindeligvis kaldet ORMEN". Dette er dog ikke korrekt. Som allerede O.Bergersen har påvist (Viceadmiral Tordenskiold, bd. I p.263), er LINDORMEN og ORMEN to forskellige skibe.

Bogen giver i det hele taget en sober og letskreven skildring af krigsskibets udvikling, herunder de mange forskellige tekniske ting, som betingede udviklingen. Middelalderens skibe beskrives, kanonernes fremkomst på søen og deres betydning for skibsbygning og søkrigsførelse. Indgående og sammenhængende beskrives udviklingen i sejlskibsæraens glansperiode 1600-1850, dampens indførelse, konkurrencen mellem artilleri og panser og fremkomsten af "all big gun-skibet" DREADNOUGHT. Til sidst gøres der rede for den allersidste udvikling af krigsskibet, herunder ekspansionen i krigsskibsbygningen i Sovjetunionen.

I en afsluttende epilog gøres der meget rigtigt opmærksom på, hvorledes det æstetiske i krigsskibsbygningen i de enkelte perioder først er kommet efter en ren funktionalistisk fase. Dampskibene nåede efterhånden en form, som den dag i dag på billeder fremtræder lige så behageligt for vore øjne som sejlskibene i deres storhedstid gør det. Jernkrigsskibet nåede omkring den 2. verdenskrig en form, som fremtrådte harmonisk. I dag befinder krigsskibet sig i en ny æra takket være missiler og elektronik. Tydeligvis befinder vi os i øjeblikket i en funktionalistisk fase. Få af nutidens krigsskibe kan siges at være skønhedsåbenbaringer!

Med bogen "Alle tiders krigsskibe" har vi på dansk endelig fået en god og korrekt oversigt over krigsskibets udvikling gennem tiderne. Der kan ikke være tvivl om, at den vil finde anvendelse mange steder og i mange situationer.

H.C. BJERG

BOGANMELDELSE

ANDERS MONRAD MØLLER: KØBENHAVNS HANDELSFLÅDE 1814-1832.
En historisk statistisk detailundersøgelse. (Akademisk Forlag 1974)

Med udgivelsen i 1841 af Statistisk Tabelværks 4. hefte indledes den danske skibsfartsstatistik, som vi - i noget ændret form - stadig kender den i dag. Men for den, som ønsker talmæssige oplysninger om handelsflådens størrelse og sammensætning i tiden forinden, er der ikke tilsvarende muligheder for at få et samlet overblik.

I den foreliggende undersøgelse forsøger kandidatstipendiat, cand. mag. Anders Monrad Møller at komme frem til en holdbar statistik over en begrænset del af flåden, nemlig den københavnske, i tids-

rummet fra Napoleonkrigenes ophør og frem til det først medtagne år for den officielle statistik, 1832.

Forudsætningen for, at et studie af denne karakter kan føre til positive resultater, er, at der findes tilstrækkeligt statistisk materiale bevaret fra samtiden. Efter et stort og opfindsomt eftersøgningsarbejde har forfatteren fundet frem til 5 kildegrupper, som uafhængigt af hinanden giver oplysning om den københavnske skibsfart i denne periode. Det drejer sig om: waterschoutlister, admiralitetslister, skibsregistre, skipperjournaler og søpasprotokoller. Et detailstudium af disse kildegrupper viser dog, at de alle er behæftet med mangler: de kan mangle for dele af perioden, de medtager kun dele af skibsfarten eller de er generelt upålidelige. Hertil kommer, at flåden blev ommålt såvel i 1825 som i 1830, og forfatteren har derfor måttet bruge megen tid på at sammenligne og korrigere materialet, således at oplysningerne har kunnet bruges på lige fod. Herefter har den egentlige statistiske bearbejdning fundet sted, bl.a. ved hjælp af edb. Undersøgelsens hovedresultater er opstillet i en række tabeller, som kommenteres og eksemplificeres.

Statistik er ofte kedelig læsning, men når denne bog varmt kan anbefales, er der flere årsager hertil. Det er sjældent, at der i Danmark publiceres afhandlinger over maritim historie, og endnu sjældnere, at der arbejdes med et så eksakt materiale som søfartsstatistikker. Dels er det - som det tydeligt fremgår af denne bog - et stort slid at finde og bearbejde et så stort og vanskeligt stof. Og dels bliver det færdige produkt sjældent læseværdigt. Det gælder dog ikke i dette tilfælde. Bogen er i sig selv spændende læsning, og forfatteren har formået at anslå en let og undertiden humoristisk tone, som virker yderst forfriskende. Dertil kommer, at den grundige behandling af det omfattende materiale har givet en række informationer ud over det primære mål: at undersøge omfanget og sammensætningen af Københavns handelsflåde. Rederne, bemandingen, destinationer for skibene, deres alder og byggested er blot nogle af de emner, der også belyses. Endelig må det også være af speciel interesse for dette tidsskrifts læsere at se, hvor meget stof om den civile søfart, der er at finde i marinens arkivalier.

Benny Christensen