Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online

Danskernes Historie Online er Danmarks største digitaliserings-projekt af litteratur inden for emner som personalhistorie, lokalhistorie og slægtsforskning. Biblioteket hører under den almennyttige forening Danske Slægtsforskere. Vi bevarer vores fælles kulturarv, digitaliserer den og stiller den til rådighed for alle interesserede.

Støt vores arbejde – Bliv sponsor

Som sponsor i biblioteket opnår du en række fordele. Læs mere om fordele og sponsorat her: https://slaegtsbibliotek.dk/sponsorat

Ophavsret

Biblioteket indeholder værker både med og uden ophavsret. For værker, som er omfattet af ophavsret, må PDF-filen kun benyttes til personligt brug.

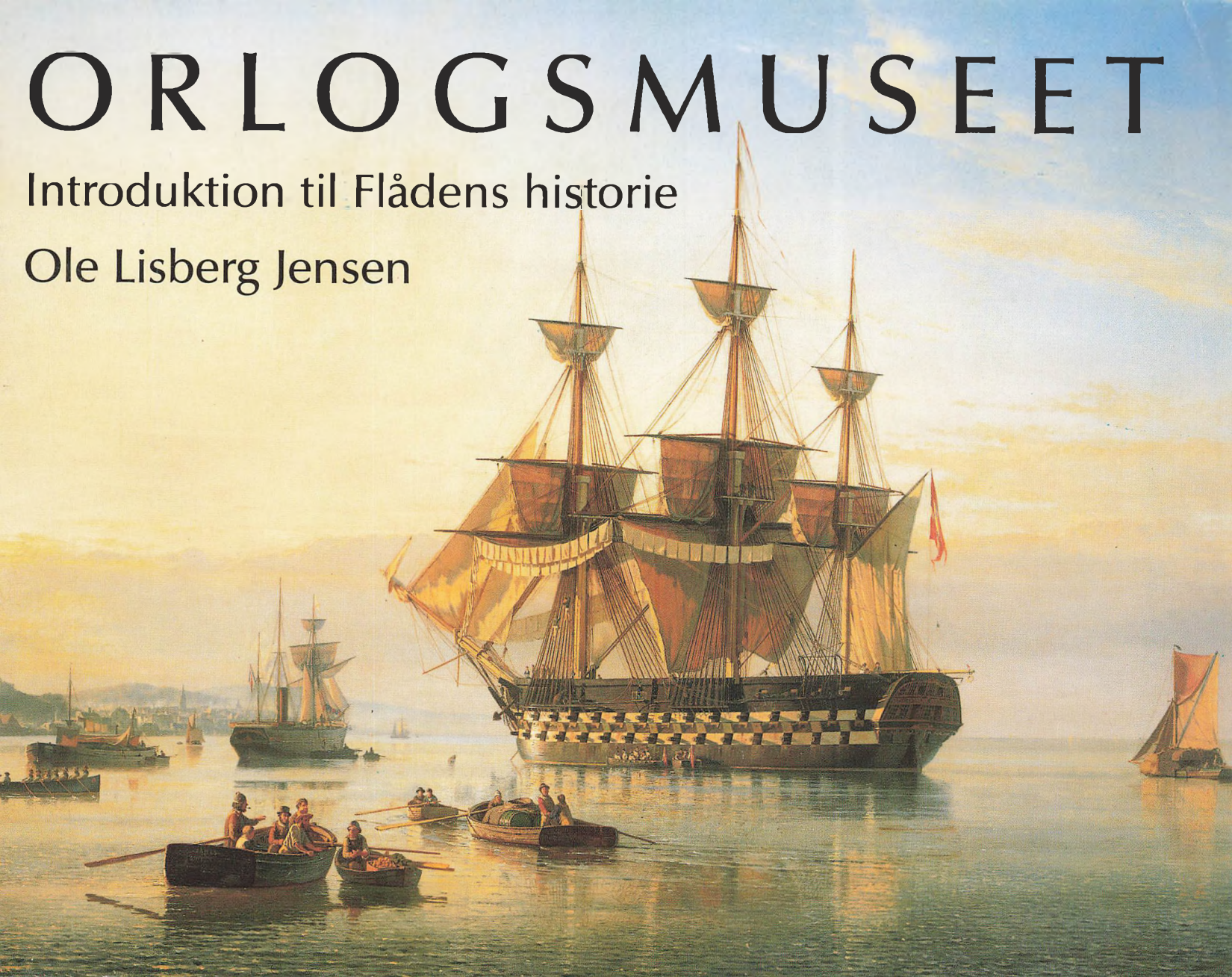
Links

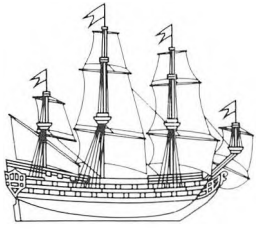
Slægtsforskernes Bibliotek: https://slaegtsbibliotek.dk
Danske Slægtsforskere: https://slaegt.dk

ORLOGSMUSEET

Introduktion til Flådens historie

Ole Lisberg Jensen

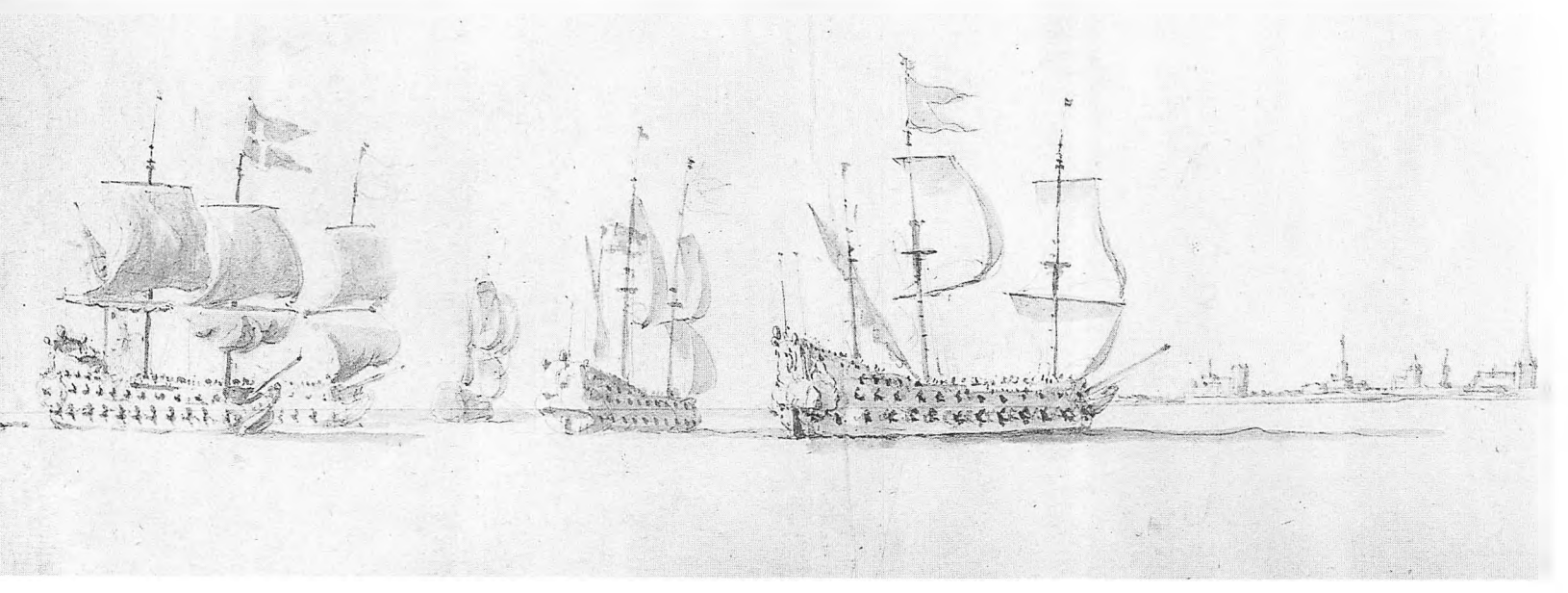




Orlogsmuseet
København 1994

ORLOGSMUSEET

Introduktion til Flådens historie



Ole Lisberg Jensen

Copyright: Ole Lisberg Jensen, 1994
Sats, reproduktion og tryk: Orlogsmuseet og Amager Centraltrykkeri ApS

Publikationen er udgivet af Orlogsmuseet

ISBN 87-89322-14-2

Forside:

C. Neumann 1859.
Dansk orlogsskib til ankers ved engelsk kyst. Neumann deltog som en af de første marinemalere ombord i flådens skibe på sommertogt.

Titel:

Den berømte hollandske bataljemaler Willem van der Velde d.æ. var med den hollandske undsætningsflåde til København i oktober 1658. Her ses en skitse fra hans hånd af 5 danske orlogsskibe, anført af TREFOLDIGHED. I baggrunden ses København.
Foto i Orlogsmuseets arkiv.

Bagside:

Orlogsmuseets bygning ved Christianshavns Kanal var oprindelig hospitalsfløj til Søkvæsthuset. I 1988-89 blev huset ombygget til brug for Orlogsmuseet ved en storstilet donation af »A.P. Møller og Hustru Chastine Mærsk McKinney Møllers Fond til almene Formaal«. Bygningen er opført i 1780 af murermester Schottmann. Ved overdragelsen til Orlogsmuseet overførtes bygningen fra Forsvarsministeriet til Kulturministeriet.

FORORD

Dette katalog indeholder illustrationer af udvalgte genstande fra Orlogsmuseets samlinger og en oversigt over den danske flådes historie gennem tiderne, som et bidrag til forståelsen af den kronologiske udstilling i Orlogsmuseet.

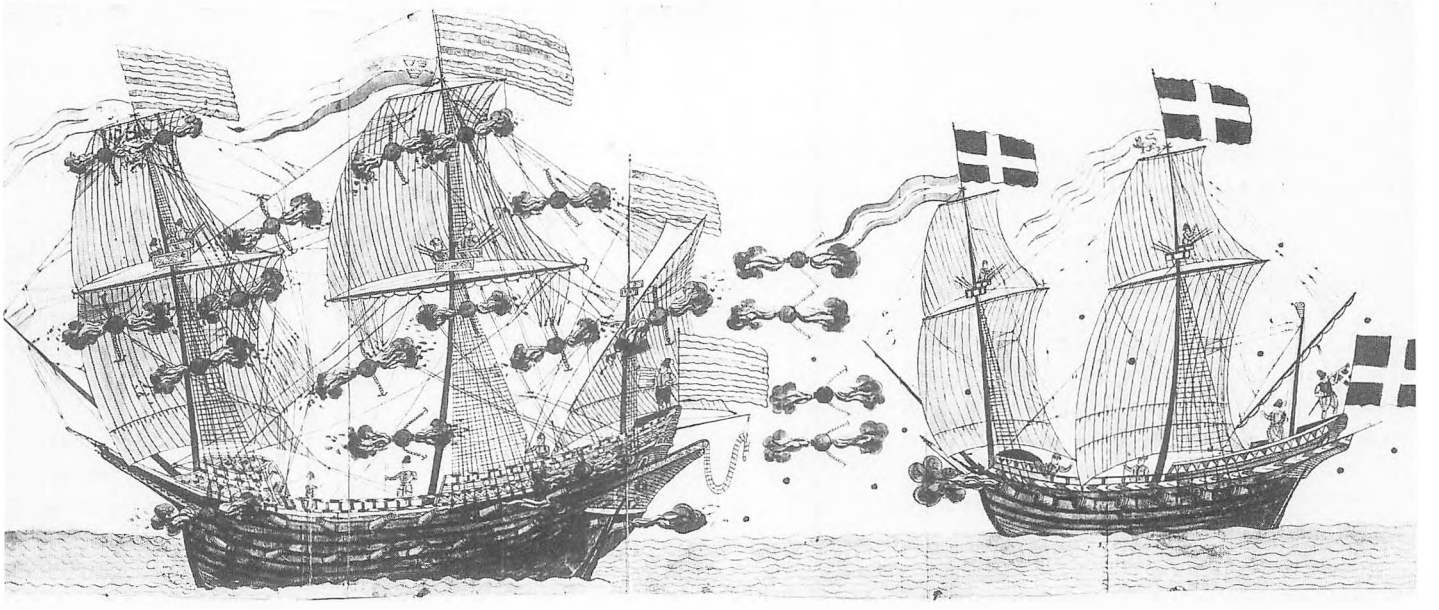
Orlogsmuseets samlinger indeholder skibsmodeller, skibstilbehør, sømilitære våben og uniformer, søartilleri, nautiske instrumenter, maritim kunst m.m. Den historiske modelsamling har efterladt vidnesbyrd om det omfattende skibbyggeri, der har fundet sted på flådens værfter i København på Gammelholm og Holmen gennem tiderne.

Oprindelsen til modelsamlingen skal søges på Kong Christian III's tid. Den omfatter i sin nuværende tilstand ca. 300 modeller. De blev i 1700-tallet opbevaret i hovedmagasinets pavillon på Gammelholm og blev anvendt bl.a. til uddannelse af skibskonstruktører. Størstedelen af modellerne blev reddet fra den store brand i 1795, der hærgede centrale dele af hovedstaden, og Modelsamlingen førte herefter en omskiftelig tilværelse i Københavnsområdet, senest i en til formålet i 1894 opført bygning på Holmen, der dog kun var tilgængeligt for offentligheden ved festlige lejligheder. Under 2. verdenskrig blev modellerne evakueret til Frederiksborg Slot og først i 1957 blev Orlogsmuseets udstilling etableret i Nikolaj kirke i Københavns indre by. Fra 1978 til 1989 var modellerne atter magasineret på Holmen, samtidig med at en mindre udstilling var etableret i Niels Juels gamle herresæde, Valdemar Slot på Tåsinge i årene 1972-1984.

Efter 11 års magasinering fik Orlogsmuseet i oktober 1989 sin permanente udstilling i Søkvæsthuset på Christianshavn, takket være en storstilet donation fra »A.P. Møller og Hustru Chastine McKinney Møllers Fond til almene Formaal«, der bekostede såvel restaureringen af den 200 år gamle sygehusfløj som hele museets indretning.

Nærværende katalog er ligeledes bekostet af Fonden, og Orlogsmuseet bringer hermed en hjertelig tak for også dette vigtige bidrag til museets virksomhed.

P. Wessel-Tolvig
Kommandør
Formand for Orlogsmuseets bestyrelse.



Dansk og svensk orlogsskib i kamp i 1500-tallet. Endskønt skibene er summarisk gengivet, vises en række interessante detaljer. Det svenske flag har endnu ikke fået sin blå-gule korsudformning. Bomber og kugler suser imellem skibene og mærsene er bemandet med soldater, der kan skyde med håndvåben. Skibscheferne står på agterdækket og fra det danske skib blæser trompeteren et signal. Det ser ud som, de danske brandbomber gør deres virkning i riggen på det svenske skib.
Tegnet akvarel af Rudolf van Deventer 1585. Det kgl. Bibliotek, København.

FLÅDENS FØRSTE OPBYGNING OG ORGANISATION

Kimen til en national dansk orlogsflåde skal søges i slutningen af 1300-tallet, hvor dronning Margrethe befalede adelen og købstædernes borgere at bekoste og udruste skibe til rigets forsvar. Fra kong Erik af Pommerns tid i 1420erne hører man om en stor samlet flåde, hvori der også indgik skibe ejet af kongen. I løbet af 1400-tallet øgedees handelssøfarten i forbindelse med byernes vækst og der opstod efterhånden behov for en permanent flåde til at beskytte handelen og hævde kongens og dermed Danmarks interesser.

Øresund, adgangen til Østersøen, var af grundlæggende betydning for den danske sømagt. Sundtolden blev oprettet i 1429 af Erik af Pommern og tilførte gennem årene landet store indkomster. Tolden, der blev opkrævet af fremmede handelsskibe ved passage af Kronborg, blev samtidig en given anledning til internationale konflikter, og betingelser vedrørende sundtoldens reduktion eller midlertidige ophør indgik som element i flere fredsslutninger op igennem 1600-tallet.

Rollen som portnernation til Østersøen gav sig også udtryk ved den strategiske placering af København som landets hovedstad og flådens base, liggende midt i det daværende Danmark.

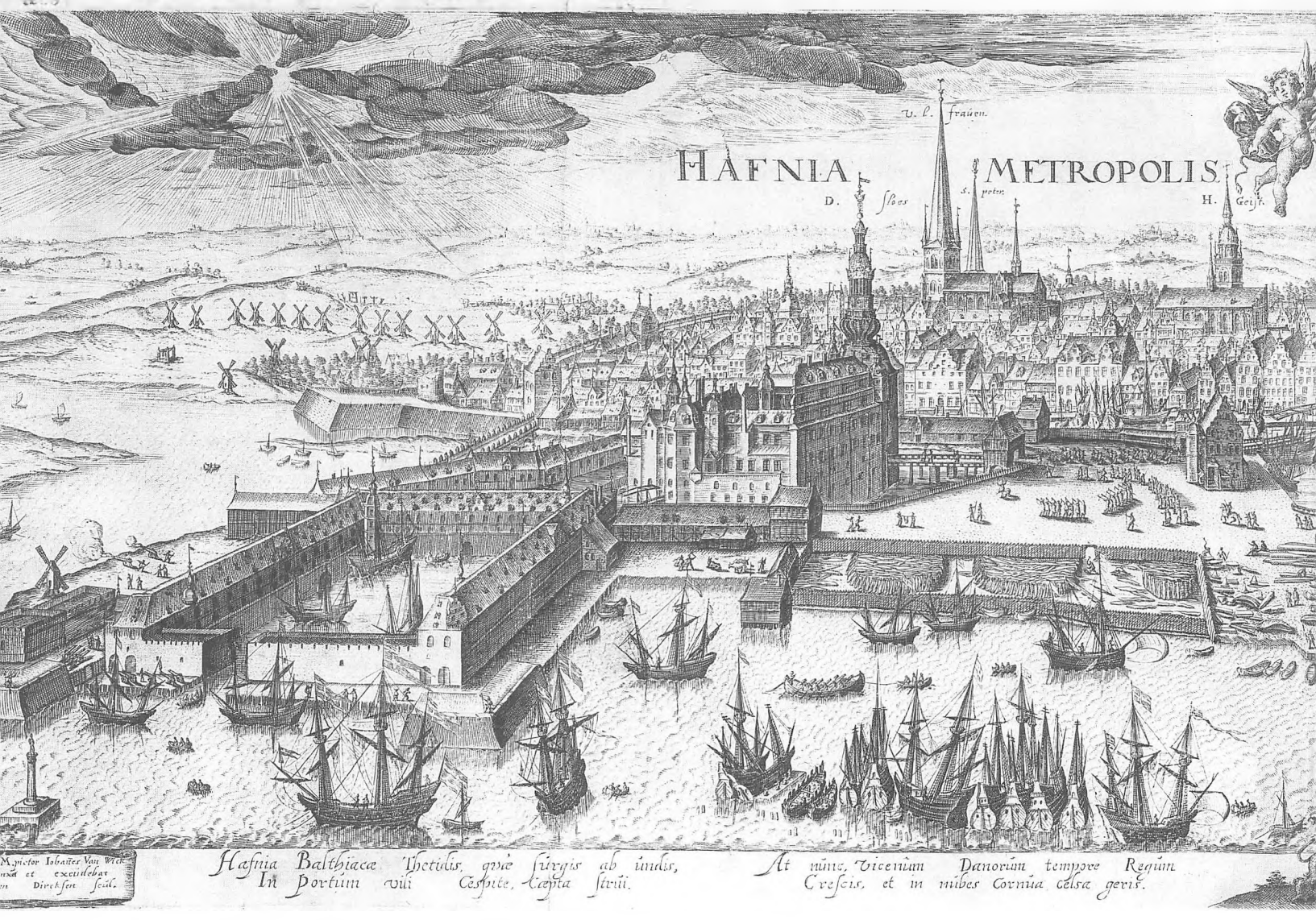
I 1461 nævnes for første gang ordet »Holmen« som hjemsted for udrustning af danske orlogsskibe. Sandsynligvis forstås herved Slotsholmen, nærmere bestemt stranden foran Københavns Slot ud mod strømmen mellem København og Amager. Her har der været mulighed for diverse oplag samt reparation og vedligeholdelse af skibene, der kunne ligge indenfor synsvidde fra slottet.

De første navngivne skibe, der indgik i den danske flåde, var DEN STORE ARK (1414) og ROSENKRANTSEN (1436). I 1471 samlede kong Christian I en enorm flåde på 70 skibe og 5000 krigsfolk og sejlede til Stockholm, hvor hans hær senere led nederlag ved Brunkeberg. Kongen skrev herfra breve, dateret fra »Vort eget skib VALLENTIN«, hvilket således må være det beviseligt første kongelige orlogsskib.

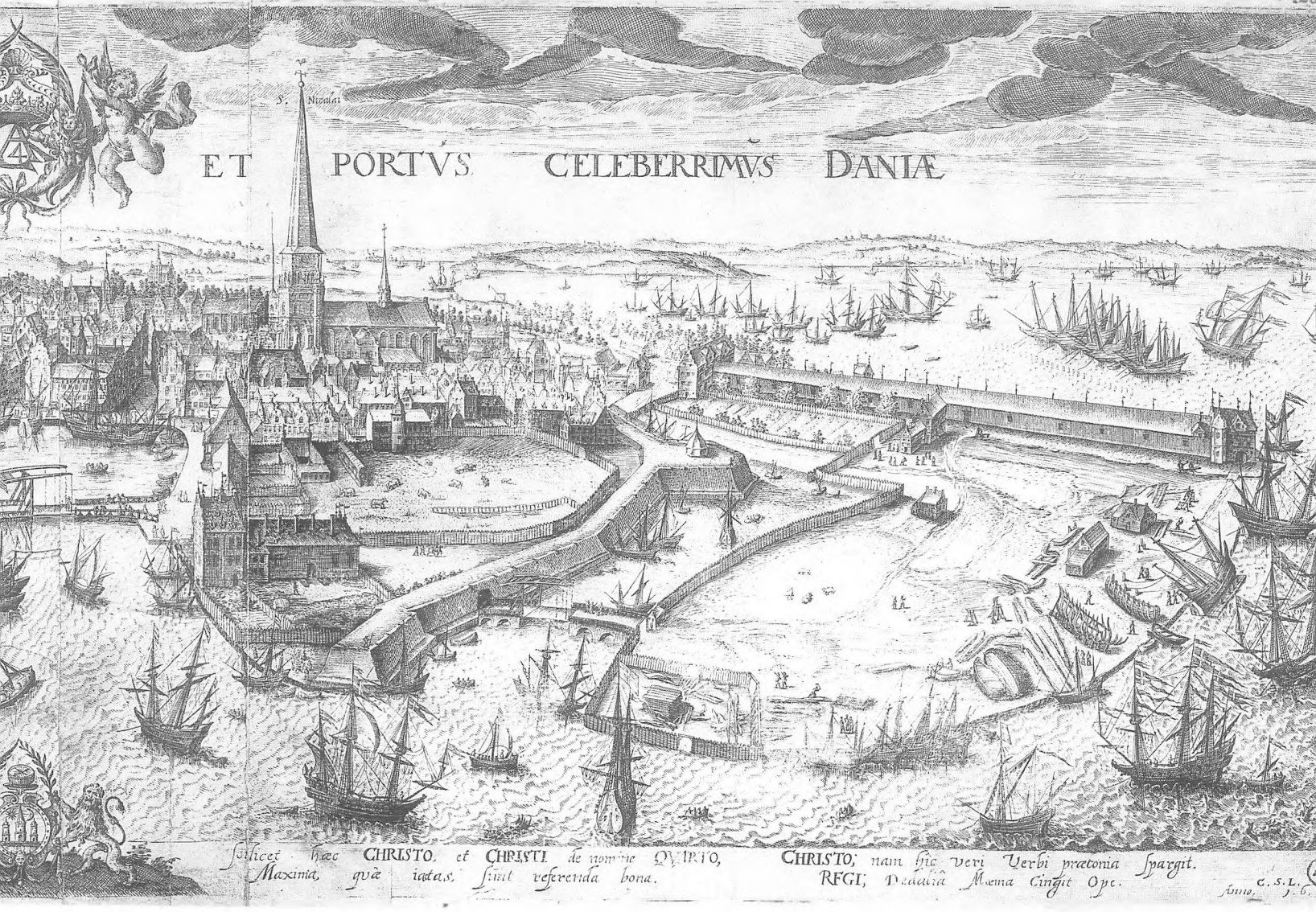
Under Kong Hans, som overtog magten i 1481, fik flåden en fastere organisation. Fra hans tid hører man om store skibe, der blev bygget på kongelig befaling. ENGELEN blev bygget i Sønderborg, hvor der var god tilgang af eg til skibbyggeriet. Det ligeså store MARIA synes at være blevet bygget i København, der efterhånden udviklede sig til flådens base. Bremerholm nævnes første gang ved denne tid.

I løbet af 1400-tallet voksede de kongelige skibes antal i forhold til de rekvirerede skibe fra købstæder og stormænd.

Flådens opgave under unionskongerne Hans og Christian II var bl.a. at bidrage til at holde den spirende svenske selvstændighed nede. Højdepunktet kom i 1520, hvor Christian II med en stærk flåde indtog Stockholm og gav ordre til drabet på en stor del af den svenske adel, det såkaldte »Stockholmske blodbad«. Tre år senere måtte Christian II se sig tvunget til at rejse i landflygtighed til Nederlandene, medtagende størstedelen af flåden, som han anså som sin personlige ejendom. Det politiske vakuum, som hans afsejling skabte i Østersøområdet, efterlod råderum for hans efterfølger Frederik I, den nyudråbte konge Gustav Vasa i Sverige, hanseaterne, fribytteren Søren Nordby på Gotland og småfyrster i Baltikum, der alle søgte at skaffe sig fordele på hinandens bekostning.



Den dansk-norske flådes hovedbase var København. I løbet af 1500-tallet skabtes orlogsflådens værft, magasiner og øvrige værksteder. Tøjhushavnen, hvor skibene blev forsynet med udrustning og artilleri, blev bygget under Christian IV og ses til venstre. I billedets midte ses ankersmedjen, der blev ombygget til Holmens Kirke og til højre Bremerholm med skibbyggeri og reberbane.
Kobberstik af Johan Diderichsen 1611 efter et billede af Jan van Wijk. Det kgl. Bibliotek, København.


S. Nicolai
ET PORTVS CELEBERRIMVS DANIÆ
Scilicet hæc CHRISTO, et CHRISTI de nomine QVARTO, CHRISTO; nam hic veri Verbi prætonia spargit.
Maxima, quæ iactas, sunt referenda bona. REGI; Dedaliâ Mœma Cingit Ope.
C. S. L.
Anno, 1.6.

Den danske flåde var i denne periode i opløsning, men efter Christian IIs endelige pacificering i 1523, arbejdede man videre på flådens opbygning. Dog var den nationale flåde stadig organiseret på princippet med rekvirerede skibe fra adel, bisper og købstæder, ligesom kongens egne skibe indgik i den samlede flåde.

FREDERIK II UDVIKLEDE FLÅDEN

I løbet af 1500-tallets senere del skabtes efterhånden en fast dansk flådemagt med base i København, hvor der fandtes værftsfaciliteter og magasiner for våben, udrustning og fetalje samt søfolk til bemanding af skibene. Stadigvæk blev de store skibe bygget på de steder i riget, hvor der var rigelig tilgang af egetræ.

I 1559 kom Frederik II til magten, og under ham fik flåden stor opmærksomhed. Værftet på Bremerholm blev forbedret, bl.a. ved at et hus til skibstømrerne blev opført, således at de kunne »hugge« om vinteren og have et sted at opbevare redskaberne. Et nyt skib HINDEN blev »skudt i vandet«, altså søsat fra Bremerholm. Ligeledes nævnes for første gang, at man lader en skibbygger udføre en model i 1 alens længde af orlogsskibet FORTUNA. På Bremerholm blev de kongelige skibe udrustet med fornødenheder som kavring, byggryn, tørfisk og salt kød. I 1561 blev der malet 800 skjolde til prydelser i skibene. Disse få og løsrevne oplysninger giver en forestilling om den tidlige flådebases funktioner.

Ved 1500-tallets midte blev flådens organisation ændret, idet man ophørte med at kræve orlogsskibe fra købstæderne, der nu blot skulle yde skyts, folk og fetalje.

Den danske konge hævdede således ved flådens hjælp sin højhedsret over Østersøen. Til gengæld for tolden, der blev indbetalt af de fremmede skibe i Helsingør, skulle den danske konge ikke blot holde Østersøen ren for sørøvere, men også holde fyr på Skagen, Anholt og Kullen samt udlægge søtønder ved Dragør og Falsterbo rev i tiden fra 1. marts til 11. november, til nytte for trafikken ud og ind af Østersøen. Om vinteren ansås søfart for risikabelt og flåden var normalt oplagt fra november til april.

Efter 1500-tallets midte havde Sverige efterhånden fået opbygget en anseelig flåde, og en langvarig rivalisering om magten i Østersøen begyndte mellem de to kongeriger. Dette spændte forhold kom til udtryk 1563-1570 i en første konfrontration i den nordiske syvårskrig.

I Danmark påbegyndtes krigsåret med udrustning af 700 norske bådsmænd, der om foråret måtte vandre til København. Derefter spærrede man Sundet for svenske skibe og tog bådsmænd og bøsseskytter fra fremmede skibe ved Helsingør til krigstjeneste i flåden. Den 4. maj kunne de første danske orlogsskibe sejle ud fra København. Det første krigsår mødtes de to flåder ved Bornholm i slutningen af maj, hvor svenskerne vandt en klar sejr, medens et møde på sensommeren nord for Gotland endte resultatløst. I spidsen for den danske flåde stod admiral Peder Skram.

Året efter i 1564 gik det atter løs med 2 store søslag ved Øland mellem den svenske flåde og en dansk-lybsk flåde, ført af Herluf Trolle, der sejrede begge gange. I disse søslag var der tale om meget talrige flåder med ca. 50 skibe på hver side.

Kraften og viljen til at mobilisere så store søstridskræfter fortsatte de følgende år, hvor søslag blev udkæmpet i farvandet mellem Nydyb og Bornholm og ved Øland. Selvom danskere og lybækkere vandt det sidste slag overbevisende, udsattes flåden for en betydelig katastrofe ved Gotland i dagene efter slaget, da en mægtig storm rejste sig og 12 af skibene strandede udfor Visby den 28. juli 1566.



Christian IV 1621. Stik af Lucas Kilianus Augustanus. Orlogsmuseet.

CHRISTIAN IVs TID

Under Frederik II skete en markant opbygning af sømagten og kongen lagde stor personlig interesse i arbejdet med flåden. Denne interesse blev overtaget og udviklet af hans legendariske søn Christian IV, der i sin regeringstid foretog årlige sørejser på flådens skibe. Christian IVs intensive interesse for flåden var på alle niveauer, fra arbejdspladsen på Bremerholm til admiralernes embedsførelse og skibenes udrustning.

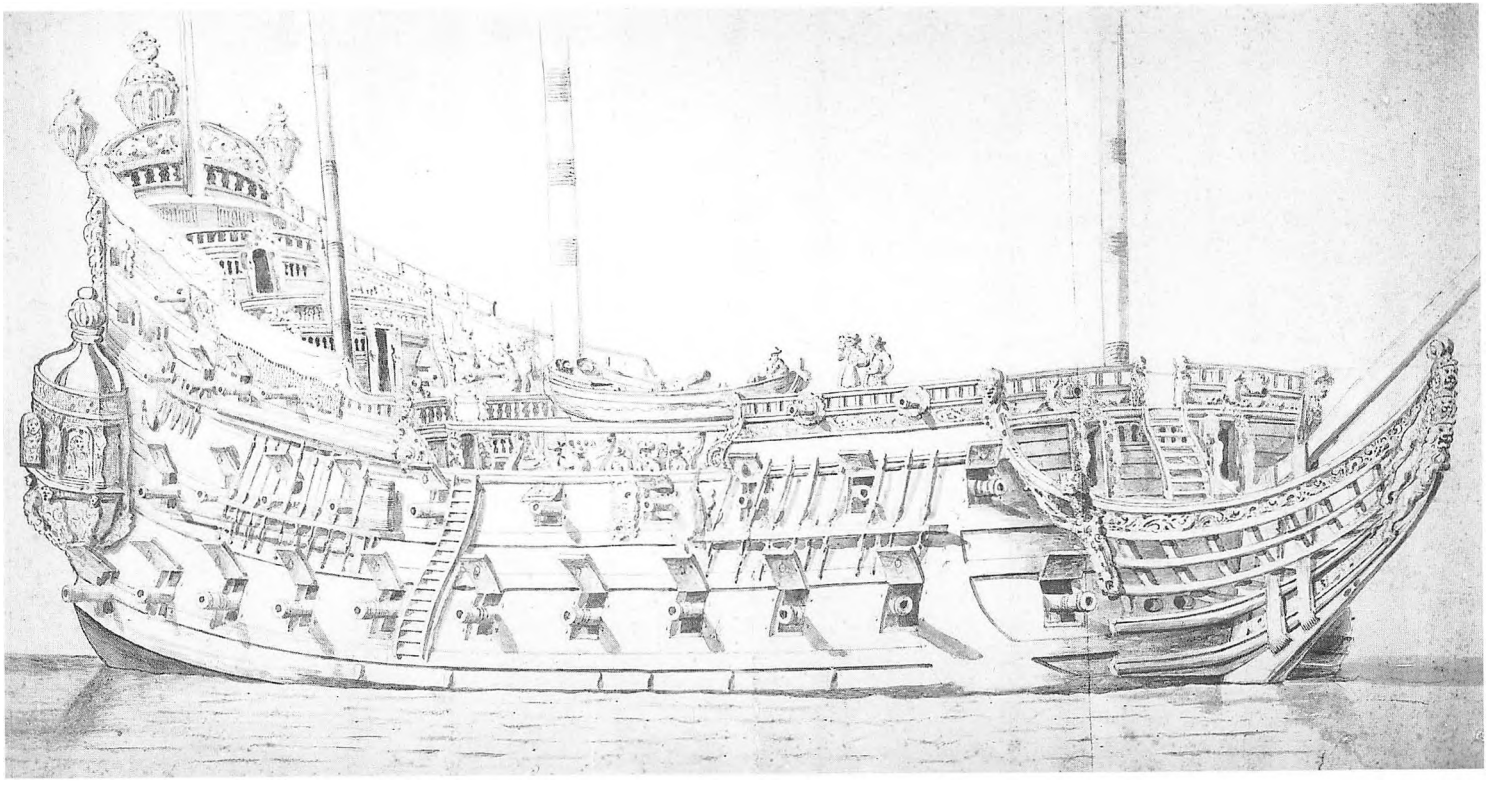
Den ivrige og ærgerrige unge konge tog kampen op med Sverige og havde i Kalmarkrigen 1611-13 fremgang. Elfsborg fæstning ved Gøtaelven, der lå ved Sveriges smalle korridor til Kattegat, blev erobret i 1612. Flåden havde overtag til søs og angreb Sveriges østkyst, hvor den nåede op og viste flaget i Stockholms skærgård.

Freden i Knæred i 1613 blev sluttet med de for Sverige tyngende vilkår, at udrede 1 million rigsdaler for Elfsborg, den såkaldte »Elfsborgs løsen«, hvilket var et for datiden ydmygende højt beløb, som det tog 6 år at betale. Efter denne krig var mistroen mellem de to lande fastgroet, og der findes herfra en lige linie til fredsslutningerne i Brømsebro og Roskilde, hvor svenskerne havde overtaget og stillede betingelserne.

Fra Christian IVs tid giver arkivalierne talrige oplysninger om flådens forhold f.eks om virksomheden på Bremerholm ved flådens skibbyggeri, hvor Holmens admiral førte tilsyn med nybyggeri og årlige udrustning. I spidsen for den sejlende flåde stod rigsadmiralen og periodevis udnævnte admiraler.

Den virkelystne Christian IV sejlede ofte til Norge og var tit på Elben, hvor han tog told ved Glückstadt af søtrafikken til Hamborg. Hans interesse for Glückstadt gjorde, at der blev etableret en mindre base for flåden.

Rivaliseringen med Sverige om magten i Østersøen kom igen til udbrud i den for Danmark skæbnesvangre Torstensonkrig 1643-45. I maj 1644 blev en hollandsk hjælpeflåde til



Orlogsskibet TREFOLDIGHED, bygget i 1642 og udgået i 1676, er her tegnet af Willem van der Velde d.æ. i 1658 under hans ophold i København. Billedets overdådige detaljerigdom gør det til et af tidens bedste gengivelser af et dansk orlogsskib. Foto i Orlogsmuseets arkiv.

Sverige stoppet og bekæmpet i Listerdyb, men i det berømte søslag på Kolberger Heide vest for Femern, hvor Christian IV ombord i TREFOLDIGHED mødte den svenske flåde, blev kampen hård og uafgjort. Det var her kongen mistede et øje og blev udødeliggjort i danskernes bevidsthed. Senere på året løb flåden ind i det største nederlag nogensinde i slaget ved Femern. Den 13. oktober 1644 blev Admiral Pros Mund totalt besejret. 12 orlogsskibe blev erobret eller ødelagt af en svensk-hollandsk flåde. Det blev vendepunktet for Danmarks magtposition i Norden.

Fremgangene i Trediveårskrigen havde givet Sverige magten over store dele af Østersøens kystområde, hvorfor svenskerne anså det som deres næste mål at få gjort ende på den danske kontrol med ind- og udsejlingen af Østersøen. Ved at angribe Jylland sydfra og Skåne nordfra ønskede man at bryde den danske »indkredsning«. Til søs var der nu interessesammenfald mellem hollændere og svenskere, og Danmark kunne ikke modstå presset. Ved freden i Brømsebro i 1645 måtte Danmark afstå Gotland og Øsel, overgive Halland på 30 år samt afstå Jæmtland og Hærjedalen.

Under Christian IV var skibbyggeriet blevet betydeligt udviklet og orlogsskibene var vokset i størrelse, bygget af skibbyggere fra Holland og England efter de nyeste principper. Flåden bestod nu af ca. 40 store og små orlogsskibe samt kongelige koffardiskibe og mindre fartøjer.

Flådens faciliteter i København - komplekset ved Tøjhuset og Proviantgården med den beskyttede havn - og den store fornyelse af Bremerholms funktioner stammer fra 1600-tallets første halvdel. Holmens Kirke blev oprettet og »det lange hus« med smedje, sejlmagasin, admiralitet og mange andre funktioner blev bygget.

Selv om Christian IV i sine udenrigspolitiske foretagender var med til at begrænse Danmarks magt i Nordeuropa, så fremstår hans tid som en vital epoke i flådens historie.

Statens dårlige økonomi efter Christian IVs død i 1648 begrænsede imidlertid forståelsen for den stadige fornyelse og udskiftning, der skulle til for at holde så mange skibe i søen og flåden forfaldt frem til enevældens indførelse i 1660.

KARL GUSTAVKRIGENE 1657-1660

En af den danske flådes naturlige opgaver i krig var at hindre fjenden i at landsætte tropper på øerne. I krigen mod Sverige i 1657 blev en flådeafdeling sendt til Danzig for at forpurre en forventet svensk troppeoverførsel til Danmark. Den svenske konge Karl X Gustav lod i stedet sin hær marchere mod vest og invadere Jylland, medens de to landes flåder holdt hinanden i skak i den sydlige del af Østersøen. En streng vinter i begyndelsen af 1658 med islægning af bælterne gjorde det muligt for den dristige svenske konge at lade sin hær marchere over de tilfrosne vande og på rekordtid stå på Sjælland med 7.000 mand. I den situation var flåden helt sat ud af spil.

En hårdt presset, dansk regering blev tvunget til at indgå en betingelsesløs fred i Roskilde, hvor Danmark mistede Skåne, Halland og Blekinge samt Bornholm, og Norge måtte afstå Bohus len og Trondheim len. Sverige fik tillige fuld toldfrihed i Sundet, og Danmark påtog sig at forbyde fremmede flåders passage, hvilket i praksis var uden realitet.

Et lyspunkt i isvinteren i 1658 var Kaptajn Peter Jensen Bredal, der med 4 orlogsskibe skulle ligge i Storebælt og hindre en svensk overgang til Sjælland. Han frøs inde ved Nyborg, men det lykkedes ham at forsvare sig så længe mod svenskernes kanonild fra land, at han holdt ud til der blev åbent vand igen og han kunne sejle hjem til København.

Den ualmindelig hårde fred i Roskilde fik stormagterne England, Frankrig og Holland til at ængstes for de svenske

erobringsplaner, og frygten for at Karl X Gustav skulle blive den nye herre på begge sider af Øresund, fik dem til at skifte side til Danmarks fordel. For dem gjaldt det først og fremmest om at sikre den vigtige Østersøhandel, hvor fri passage for dem gennem Sundet var en forudsætning.

1658 var et for Danmark dramatisk år. En stor svensk flåde beherskede Østersøen, medens den danske på grund af pengemangel ikke var blevet udrustet. Den svenske hær havde efter fredsslutningen rømmet Sjælland, men holdt stadig Jylland og Fyn besat. I Kiel fik Karl X Gustav i løbet af sommermånederne samlet en ny hær under påskud af at ville gøre invasion i Preussen. Krigslisten lykkedes og den svenske flåde landsatte uventet atter en hær på ca. 10.000 mand ved Korsør den 8. august. Samtidig blokerede 12 svenske orlogsskibe København fra søsiden og efter et par dages forløb var København en belejret by. Efter en tids belejring overgav også Kronborg sig. Landet var i dyb krise med konge, regering og flåde indesluttet i København, truet af total udslettelse.

Nyheden om den uventede svenske invasion nåede snart til Holland, hvor man anså en evt. udslettelse af Danmark som en alvorlig trussel mod sine handelsinteresser i Østersøområdet. Så hurtigt som muligt blev der givet ordre til udrustning af en hjælpeflåde, der kunne afsejle til undsætning af Danmark. Den bestod af 38 orlogsskibe og 6 handelsskibe med tropper, proviant og ammunition.

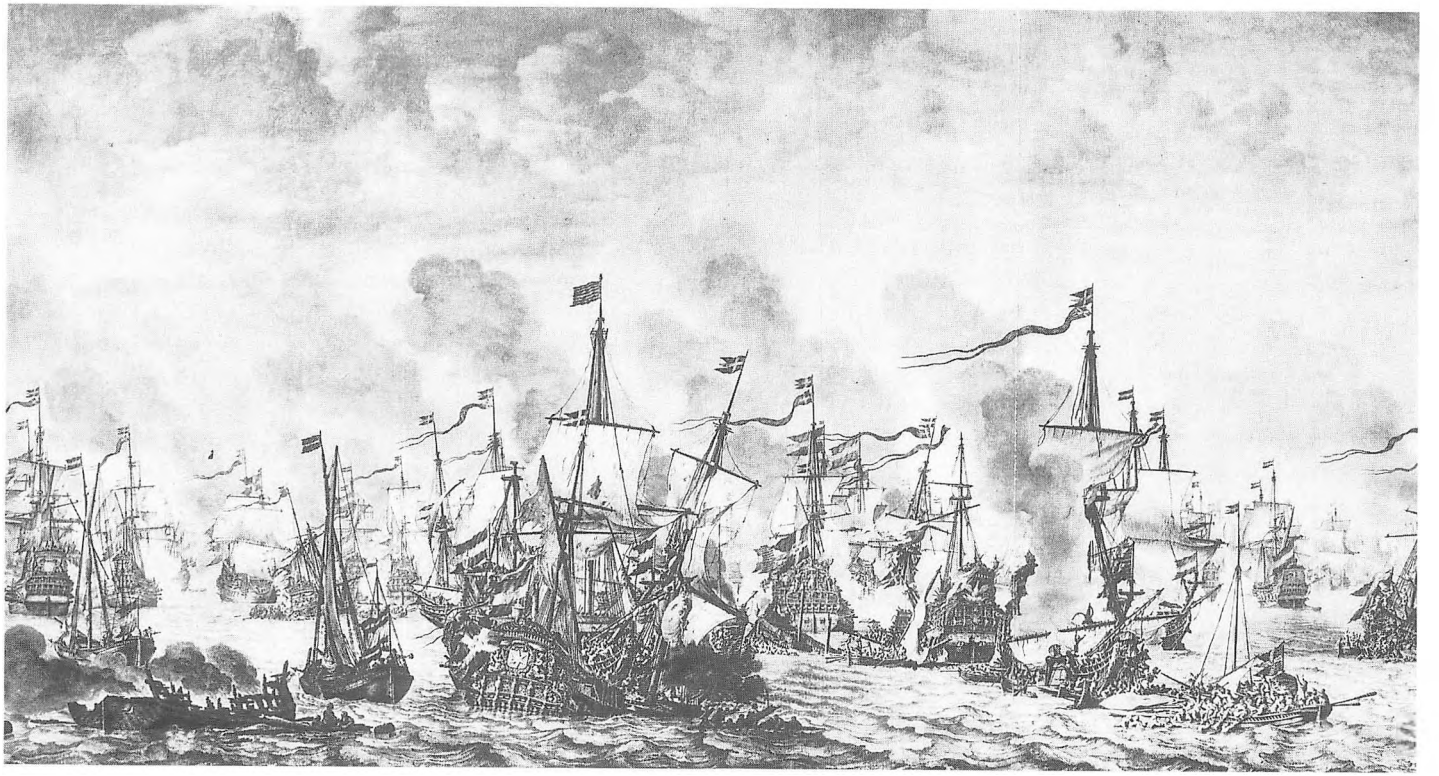
Den 29. oktober 1658 blæste en frisk nordlig vind og hollænderne, under ledelse af admiral Jacob Wassenaer Obdam, kunne stå ind i Sundet og sejle forbi det svensk besatte Kronborg ved at holde sig i midten udenfor skudafstand fra begge sider. Syd for Helsingør stødte man sammen med den svenske hovedflåde på 44 orlogsskibe under ledelse af admiral K.G. Wrangel.

Efter 5-6 timers hård kamp, hvor hollænderne mistede 1 skib og svenskerne 4, lykkedes det admiral Obdam at kæmpe sig igennem til København. Det hører til skæbnens ironi, at den danske flådeafdeling på 6 skibe, der var kommanderet til at hjælpe hollænderne, blev hindret i at nå frem af den samme friske nordenvind, der førte hollænderne ned gennem Sundet. De danske skibe var nået op til Hven og kunne derfra ledsage hollænderne til København.

Slaget i Øresund den 29. oktober 1658 mellem den hollandske og svenske flåde var i lige så høj grad slaget om Danmark. Hollænderne bragte forsyninger og tropper frem til det betrængte København og åbnede byen mod søsiden. Den bragte dermed også fornyet håb og modstandsvilje til befolkningen.

Svenskerne fortsatte trods modgangen belejringen af København. Den 11. februar 1659 modstod forsvaret af byen en svensk hovedstorm, hvilket blev vendepunktet for Karl X Gustavs danske felttog. Landet holdtes stadig besat af svenskerne, medens man indledte fredsforhandlinger under stærkt pres fra England, Frankrig og Holland. For at sætte yderligere pres på forhandlingerne ankom en ny hollandsk flåde den 1. juni til Store Bælt under den berømte admiral Michael Adrian de Ruyter, og senere ankom også en engelsk flåde. De svenske tropper på Sjælland og Lolland-Falster var således afskåret fra Fyn og Jylland, og i november blev der landsat danske og allierede tropper på Fyn, som belejrede de derværende svenskere.

Karl X Gustav måtte blive på Sjælland uden mulighed for at bistå sine tropper på Fyn. Den, der beherskede havet, havde initiativet, og selv om den danske flåde kun havde spillet en marginal rolle i denne krig, måtte man sande, at Danmarks forsvar i høj grad afhang af en stærk flåde. Den 12. februar 1660 døde pludselig Karl X Gustav. Fredsforhandlingerne blev dog først afsluttet i København den 29. maj 1660. Resultatet var en stadfæstning af Roskildefreden, men Bornholm og Trondheim len blev tilbagegivet.



Slaget i Øresund den 29. oktober 1658. I oktober 1658 kom en hollandsk flåde det betrængte Danmark til hjælp og undsatte København. Først måtte hollænderne udkæmpe et heftigt søslag syd for Helsingør med den svenske flåde. Slaget er her gengivet af Willem van der Velde d.æ., der var med den hollandske flåde under ledelse af admiral Jacob Wassenaer van Obdam. Det voldsomme søslag kostede hollænderne et skib og svenskerne fire. I billedets midte ses det synkende MORGONSTJÄRNAN. Palazzo Pitti, Florens. Efter Svenska Flottans Historia, 1942.



Niels Juel var sejrherren fra Køge Bugt 1. juli 1677. Han blev udnævnt til generaladmiralløjtnant under hollænderen Cornelis Tromp, der var generaladmiral og flådens højeste officer. Efter Slaget i Køge Bugt, hvor Tromp aldrig nåede frem, blev Niels Juels prestige styrket betydeligt og han blev derefter flådens chef. Portræt af A. Wuchters i Frederiksborgmuseet.

FLÅDENS GENOPBYGNING OG SKÅNSKE KRIG 1676-79

I tiden fra enevældens indførsel i 1660 og frem til Skånske Krigs begyndelse skete en gradvis genopbygning af den forsømte orlogsflåde.

I 1663 kom nordmanden Cort Sivertsen Adelaer hjem og overtog flådens ledelse. Han havde gjort karriere som søofficer og høstet international berømmelse i venetiansk og hollandsk tjeneste. Cort Adelaer var inspireret af sømagten Holland og ville indføre forandringer efter nederlandsk mønster.

Med hollandsk hjælp fik man udrustet flåden, der fik som opgave at beskytte handelen, særligt den hollandske, mod engelske kapere i danske farvande. Dette var et led i en større engelsk-hollandsk konflikt, og som konsekvens blev Danmark indviklet i krig med England i 1666-67, hvilket medførte engelsk konfiskation af danske skibe i England.

I 1670 besteg Christian V tronen, og flåden blev derefter genstand for større interesse fra statens ledelse. Det blev admiralerne Cort Adelaer og Niels Juel som gennemførte en målbevidst modernisering af orlogsflåden til brug ved den kommende storkonflikt med Sverige, der indledtes i 1676 under navnet Skånske Krig. Den var en udløber af et større europæisk opgør, hvor Frankrig og Sverige stod overfor Holland, Spanien, den tyske kejser og Brandenburg.

For Danmark var det et naturligt ønske at genvinde de tabte provinser øst for Øresund. Hertil var flåden det nødvendige redskab til en passivisering af den store svenske flåde og om muligt for en invasion i Skåne.

Cort Adelaer blev udnævnt til generaladmiral, men døde desværre i slutningen af 1675 og kommandoen over flåden overgik til Niels Juel.

Den hollandske indflydelse på dansk flådepolitik forblev

stærk og Christian V udnævnte det følgende år den kendte hollandske admiral Cornelis Tromp til dansk generaladmiral.

Den omhu og målbevidsthed, hvormed flåden nu var blevet genopbygget, gav gode resultater. I 1676 var Niels Juel i stand til at få flåden klargjort allerede i slutningen af marts måned og en måned senere indtog og besatte han Gotland, der forblev på danske hænder, så længe krigen varede. Svenskerne havde ligeledes gjort sig store anstrengelser for at få klargjort deres flåde så tidligt som muligt. Den 25. maj fik de to flåder hinanden i sigte i den sydlige Østersø og det lykkedes nu Niels Juel at holde den overlegne svenske flåde hen, indtil han kunne forene sig med generaladmiral Tromp, der kom fra Sundet med en hollandsk flåde, således at den forenede dansk-hollandske flåde blev svenskerne jævnbyrdige.

Slaget ved Øland 1. juni 1676

Den store konfrontration skete 1. juni i Slaget ved Øland, hvor kæntring og ekplosion af det 3-dækkede orlogsskib STORA KRONAN med den svenske flådechef ombord blev optakten til et voldsomt søslag, der afgjordes til den allierede dansk-hollandske flådes fordel. Den svenske flåde led store tab, og kontrollen over Østersøen kom på dansk-hollandske hænder for resten af året. Sejren ved Øland banede vej for en dansk landgang og invasion i Skåne, hvor flåden var behjælpelig med overførsel af hæren til Raa, syd for Helsingborg.

Hæren havde ikke samme succes i landkrigen, og efter at have indtaget Skåne i sommeren 1676 blev den slået i det afgørende slag ved Lund i dec. 1676 og måtte trække sig tilbage til Landskrona.

Næste år blev flåden atter tidligt udrustet og var i søen i maj, igen under kommando af Niels Juel. Svenskernes strategi gik dette år ud på at forene Gøteborgeskadren med hovedflåden. Gøteborgeskadren, bestående af 9 skibe, søgte sig i slutningen af maj ned igennem Storebælt, hvor den løb lige i armene på Niels Juels eskadre og blev totalt besejret i Slaget ved Møen den 1. juni 1677.

I Sverige var atter store anstrengelser blevet sat i gang for at udruste flåden, der fik den tidligere feltmarskal Henrik Horn som chef. Med 36 skibe sejlede han i juni måned ned i den sydlige Østersø med ordre til at angribe og ødelægge den danske flåde.

Slaget i Køge Bugt 1. juLi 1677

Niels Juel havde lagt sig i en linie mellem Stevns og Falsterbo med 24 orlogsskibe. Her havde han størst manøvrefrihed og kunne også udnytte kendskabet til det trange farvand. Han havde underretninger om at generaladmiral Cornelis Tromp nærmede sig danske farvande med en hollandsk flåde nordfra. I hele juni lå man og kompletterede udrustningen, samtidig med at krydsere var udsendt for at følge de svenske flådebevægelser. Den 24. juni lå svenskerne til ankers ved Møen og danskerne ved Stevns. Den 30. juni fik flåderne føling med hinanden og dagen efter stod så slaget i Køge Bugt, hvor på den ene side, svenskerne havde 18 orlogsskibe, 12 fregatter, 6 brandere og 11 mindre skibe og på den anden side danskerne 16 orlogsskibe, 9 fregatter, 2 brandere og 7 mindre skibe. Sammenlagt kunne svenskerne mønstre 1624 kanoner og 9200 mand mod danskernes 1422 kanoner og 6700 mand. Slaget i Køge Bugt blev kulminationen til søs i den Skånske Krig.

Fra halvseks om morgenen den 1. juli og ti timer frem var de to flåder i løbende fægtning med hinanden. Resultatet blev en overvældende dansk sejr, hvor svenskerne om eftermiddagen blev tvunget til retræte ind i Østersøen efter at have mistet 8 orlogsskibe.

Hollænderne nåede aldrig frem til kamppladsen og med

sejren vandt Niels Juel international berømmelse. Den betød også, at afhængigheden af hollænderne blev brudt. Flåden havde genvundet selvtilliden, der havde fået et alvorligt knæk ved svenskernes store sejr i slaget ved Femern i oktober 1644.

I de sidste år af Skånske Krig var den danske flåde enerådende i Østersøen, men dens fremgange kunne ikke opveje de tab landhæren var blevet udsat for i Skåne. Fredsslutningen i Lund og senere Fontainebleau blev dikteret af Frankrig og grænserne forblev uændrede. For Sverige betød krigen en ændring af flådens basisområde. Man indså, at det var strategisk vigtigt at være nærmere Danmark og anlagde derfor en ny flådehavn Karlskrona i Blekinges østre skærgård. Under Niels Juels dygtige ledelse forbedredes flådens administration og uddannelse, bl.a. bestræbte han sig på at nationalisere officerskorpset.

Også flådens værft i København blev fornyet, idet anlægget på Bremerholm var blevet for lille. Københavns havn blev udviddet mod nord og Nyholm anlagt på Refshalen øst for flådens leje. Det første skib, der blev bygget på Nyholm, var orlogsskibet DANNEBROGE i 1692. I ledelsen for skibbyggeriet stod nu dygtige mænd som Henrik Span og Ole Judichaer, den sidste med titel af fabrikmester.

Flåden havde i denne periode foruden værfter i København mindre baser i Glückstadt og Christiansand og i 1684 blev Ertholmene NØ for Bornholm indrettet til flådens støttepunkt under navnet Christiansø.

Efter Niels Juels død i 1697 overdroges ledelsen til den kun 19 årige Ulrik Christian Gyldenløve, der var uægte søn af Christian V. Flåden var i god stand og blev år 1700 udrustet til fuld styrke, så den kunne sættes ind mod Sverige i den nys indledte krig. Den nye konge, Frederik IV, stod i Holsten med hæren og man havde tillid til, at flåden beherskede havet. Man havde dog ikke regnet med at Sveriges allierede, Holland og England skulle komme til Sundet med hver sin flåde og desuden forene sig med en svensk flåde, der uhindret gik igennem Flinterenden og sluttede sig til de allierede syd for Hven.

Den unge og energiske Karl XII havde i sommermånederne samlet en hær i Skåne og i ly af de allierede flåder overførtes den til Humlebæk, medens Gyldenløve lå med den danske flåde uvirksom ved København, afskåret fra at kunne gribe ind mod overmagten. Pludselig stod Danmark atter i en faretruende situation, der påmindede om Københavns belejring i 1658. I slutningen af juli udsattes byen for et bombardement fra søsiden af de engelske, hollandske og svenske flåder, dog uden mærkbart resultat.

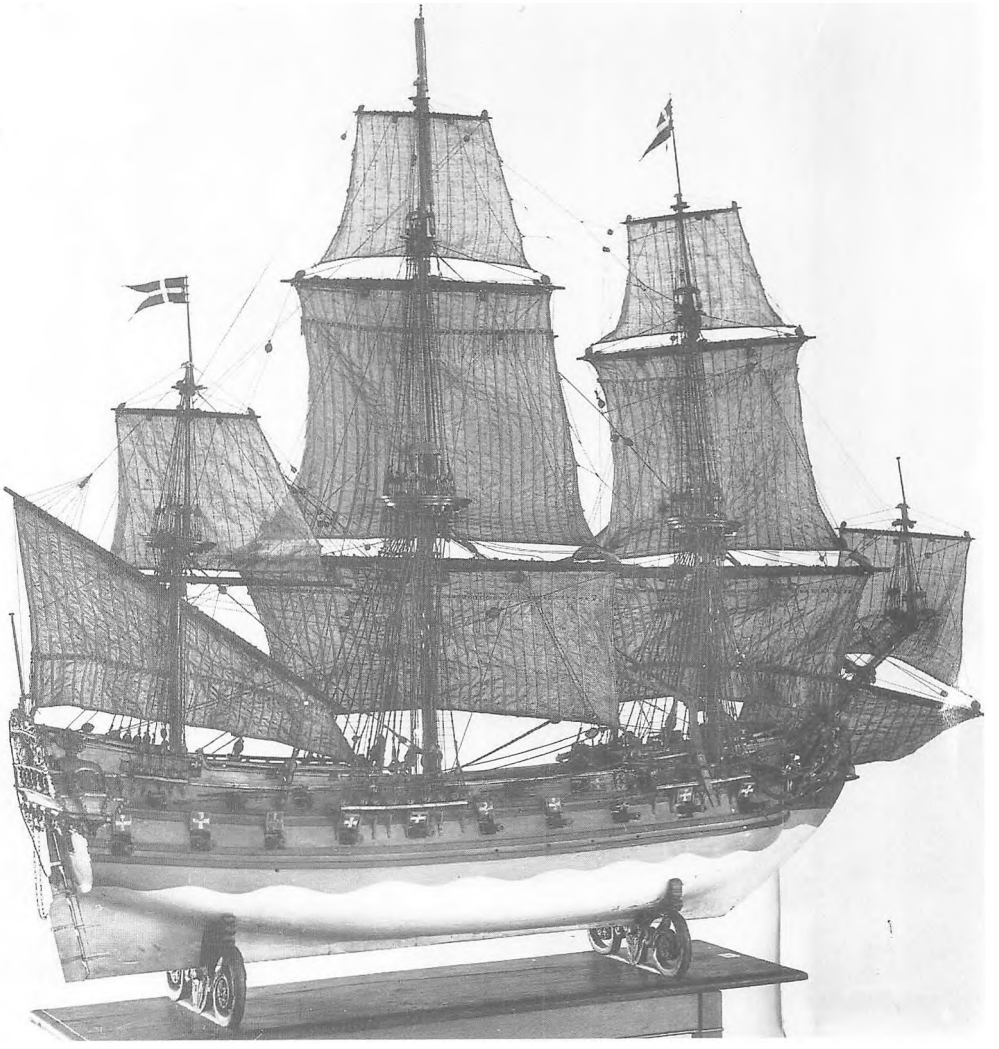
Ved den svenske hærs invasion på Sjælland tog stormagternes betænkelighed ved situationen atter overhånd, og som i 1659 så man nødigt begge sider af Sundet behersket af samme stat. En fred blev nærmest dikteret og sluttet den 18. august, hvorved Danmark blev tvunget ud af et forbund med Rusland og Polen samt måtte anerkende hertugen af Holsten – Gottorps rettigheder. Den svenske hær blev atter ført til Skåne under allieret beskyttelse.

I denne krig havde flåden med en mere offensiv strategi kunnet hindre denne prekære situation, men flådens ledelse handlede, som den gjorde, på højeste ordre.

Der gik nu nogle år, før man igen anså det for opportunt at træde ind i krigen mod Sverige, atter med håb om at tilbageerobre de skånske provinser. I forbund med Rusland og Polen blev der erklæret Sverige krig i 1707. Flåden var ved krigens begyndelse på 41 orlogsskibe, 13 fregatter og 11 mindre skibe, noget mindre end den samtidige svenske flåde. Ingen andre magter ved Østersøen besad orlogsflåder på dette tidspunkt.



Slaget i Køge Bugt 1. juli 1677, maleri af Viggo Faurholt (1832-1883). I Skånske Krig vandt flåden en række betydningsfulde sejre og sikrede derved hærens forbindelser til Skåne, samtidig med at den svenske sømagt blev begrænset i Østersøen. På Viggo Fauerholts maleri ses en af de dramatiske scener fra Slaget i Køge Bugt.



En af Orlogsmuseets ældste modeller er et orlogsskib fra Niels Juels tid. Modellen er øjensynligt bygget som kirkeskibsmodel uden realistiske skrogproportioner. Rigningen er original 1600-tal med hampesejl og minutiøst udførte detaljer. Modellen er forbillede for Ologsmuseets logo.

STORE NORDISKE KRIG

En dansk hær på 16.000 mand blev ved flådens hjælp i 1709 overført til Raa syd for Helsingborg, som var den foretrukne invasionshavn, der også blev brugt i 1676.

Flådens opgaver i denne krig var at holde den svenske Göteborgeskadre i skak og bringe forsyninger til Norge, endvidere med hovedflåden i Østersøen at holde den svenske hovedflåde under observation samt at hindre forbindelserne til de svenske besiddelser på den anden side af Østersøen.

Den 10. oktober 1710 blev der i Køge Bugt udkæmpet et søslag med svenskerne, dog uden større resultat. Orlogsskibet DANNEBROGE fik ild i riggen, og dets chef Iver Huitfeldt udviste stort mod ved at lade skibet blive liggende, brændende og engagere flere svenske skibe, således at opmærksomheden blev bortledt fra resten af flåden, der kunne løbe op til København. Efter 1 times kamp sprang DANNEBROGE i luften og næsten 600 mand omkom.

Sundhedstilstanden i skibene var dette år meget dårlig. I 1711 blev flådens mandskab, ligesom Københavns befolkning, ramt af pesten, hvilket også ramte svenskerne og Karlskrona. Dette medførte en nedtrapning af krigsaktiviteterne på begge sider.

Det var i Store nordiske Krig, en af de mest markante skikkelser i dansk søkrigshistorie gennemførte sin hurtige og lysende karriere. Peter Wessel kom som 15-årig til København fra Trondheim i Norge og søgte som 17-årig kongen om lov til at blive kadet. Han blev ikke antaget, og i stedet tog han på langfart som lærling til Guinea og Ostindien. Efter hjemkomsten i 1709 blev han udnævnt til kadet og igen sendt på togt til Ostindien. Atter hjemkommen i 1710 var krigen pånyi gang og han fik sin første kommando på snauen ORMEN på 4 kanoner, der indgik i den del af flåden, som opererede i Kattegat og Skagerak. I samme område var han også virksom i 1711 på den berømte LØVENDAHLS GALEJ, en mindre fregat, der var bekostet af Norges kommanderende general. Peter Wessel var yderst aktiv og hans frygtløshed og iver kendte ingen grænser, når det gjaldt om at opbringe fjendtlige kapere og opsnappe nyheder om fjendens forehavender.

Samtidig var aktiviteten stor på den tyske nordkyst, hvor særlig Rygen med Stralsund og Pommern var udsat for krigshandlinger i 1712 og -13.

Sent i efteråret 1712 blev Nordsøeskadren, den del af flåden som var virksom i Kattegat og Skagerak, kaldt til København til komplettering af Østersøflåden. Ulrik Christian Gyldenløve, flådens chef, havde samlet flåden i Køge Bugt og efter at have ført skyts til Stralsunds belejring, søgte han kontakt med den svenske flåde, da man vidste, at en stor svensk transportflåde skulle føres til Rygen. Dette lykkedes dog for svenskerne, men de blev overrasket, da de lå og lossede den 29. september. Med et dristigt angreb ødelagde og brændte Gyldenløve 80 transportskibe og gjorde det dermed umuligt for svenskerne at undsætte Stralsund.

De næste par år 1713 og -14 holdtes hovedflåden tilbage i Sundet og den nærmeste del af Østersøen. I Kattegat og Skagerak var Peter Wessel i fuld aktivitet og her foregik mange af de episoder, der skabte hans ry, som f.eks. hans kamp med den svenske kaperfregat med engelsk kaptajn, hvor han efter en heftig strid prajede den engelske kaptajn og bad om at låne mere krudt, da han selv ikke havde mere. De to chefer drak derefter hinandens skål og sejlede hver til sit. Hændelsen vakte opmærksomhed og Wessel blev stillet for en krigsret. Han havde imidlertid kongens bevågenhed og blev udnævnt til kaptajn kun 23 år gammel.

I 1715 deltog Wessel som chef på LØVENDAHLS GALEJ i en eskadre, der tidligt i april sendtes ind i Østersøen for at observere den svenske flådes bevægelser. En svensk eskadre blev set ved Femern, hvor de to eskadre kom i kamp den 24. april.

Det lykkedes her Wessel at tage den svenske admiral Wachtmeister til fange i den hårde kamp, som resulterede i den svenske eskadres ødelæggelse og overgivelse. Peter Wessel fik som belønning lov til at hejse sin chefvimpel på den velsejlende, svenske fregat VITA ÖRN, der var blevet erobret i kampen.

Senere på året stod kampen i det fladvandede område indenfor Rygen, hvortil man havde rekvireret lettere skibe af en fladbundet type til brug i skærgårde og grunde farvande. Det lykkedes den dygtige viceadmiral Sehested at betvinge svenskerne i området og landsætte Frederik IV og kongen af Preussen med 18.000 mand ved Stresow på Rygen, hvor svenskerne blev slået og måtte trække sig tilbage til Stralsund. Den 23. december 1715 lykkedes det trods alt Karl XII at sejle til Trelleborg i et lille uanseligt fartøj og han kunne nu igen tage initiativet på svensk jord.

Peter Wessels offensive optræden overalt, hvor han var i tjeneste, skabte stor respekt. Medens flåderne på samme tid blev styret af taktiske hensyn og admiralerne alt oftere så en fordel i at undgå konfrontration, så tog Wessel initiativet og var i kraft af sit sømandskab fjenden overlegen. Herved gav han han sig mange gange i kamp med en overlegen fjende og sejrede ved snarrådighed og dristighed. Hans resultater vakte opsigt, og i 1715 blev han ophøjet i adelsstanden under navnet Tordenskiold.

Viceadmiral Peter Tordenskiold er ubetinget den dansk-norske flådes mest farverige søofficer. Peter Wessel fødtes i Trondheim i Norge 1690. Han havde tidligt ønsket at blive søofficer og det lykkedes ham, efter at have skaffet sig erfaring fra handelsflåden, at komme ind i flåden som kadet i 1709. Hans gåpåmod og handlekraft såvel ved tjeneste i Østersøen som i Kattegat-Skagerak under Store Nordiske Krig var enestående. I løbet af få år skabte han sig en lynkarriere. I 1716 blev han adlet Tordenskiold. Sejrene ved Dynekilden, Gøteborg og Marstrand angav højdepunkterne i Tordenskiolds karriere. I 1720 blev han dræbt i en duel i Hildesheim i Tyskland.
Samtidigt portræt af Peter Tordenskiold.



I 1716 havde Karl XII efter en mislykket plan, gående ud på at angribe København ved march over isen, ladet sin hær gå mod nord og angribe Norge. Derfor blev al kraft koncentreret om at forbedre flådens operationsmuligheder i de nordlige farvande. Peter Tordenskiold blev betroet en eskadre, der blev sat ind i Bohus len for at forstyrre de svenske forsyninger, der blev ført frem til hæren ad søvejen fra Gøteborg.

Ved Dynekilen høstede Tordenskiold en af sine største sejre ved at overraske og ødelægge en svensk transportflåde og erobre 19 skibe. Karl XII måtte som følge heraf ophæve belejringen af den norske grænsefæstning Frederikssten og trække sig tilbage.

I årene 1717-19 beherskede en allieret russisk-engelsk-hollandsk-dansk flåde Østersøen og svenskerne holdt sig mest i havn. Gensidig mistillid mellem de allierede forhindrede imidlertid et fælles angreb på svenskerne.

Tordenskiold blev i slutningen af 1716 udset til chef for Nordsøeskadren. Hans opgave var at blokere Gøteborg-eskadren, der var langt større end hans egen styrke samt at bekæmpe de mange svenske kapere. Desuden skulle han hindre transporter til den svenske hær i det nordlige Bohus len og sikre den dansk-norske skibsfart i området.

Tordenskiolds manøvrer bestod i overraskende »raids« mod en stilleliggende fjende. Netop overrumpling var den store styrke i han foretagender. Hans angreb på Gøteborg den 14. maj 1717 var dog nær endt i fiasko, da svenskerne tidligt opdagede det natlige foretagende. Det samme var tilfældet i angrebet på Strømstad den 19. juli 1717, hvor han selv blev såret.



Peter Tordenskiold erobrede i 1715 den svenske fregat VITA ÖRN ved Femern. Fregatten blev senere Tordenskiolds flagskib og var kendt for sine gode sejlegenskaber.
Model af Peter Maack. (Foto: Jan Iversen, Orlogsmuseet).

I september 1718 gik svenskerne atter ind i Norge og belejrede Frederiksstens fæstning, hvor Karl XII den 11. december blev skudt.

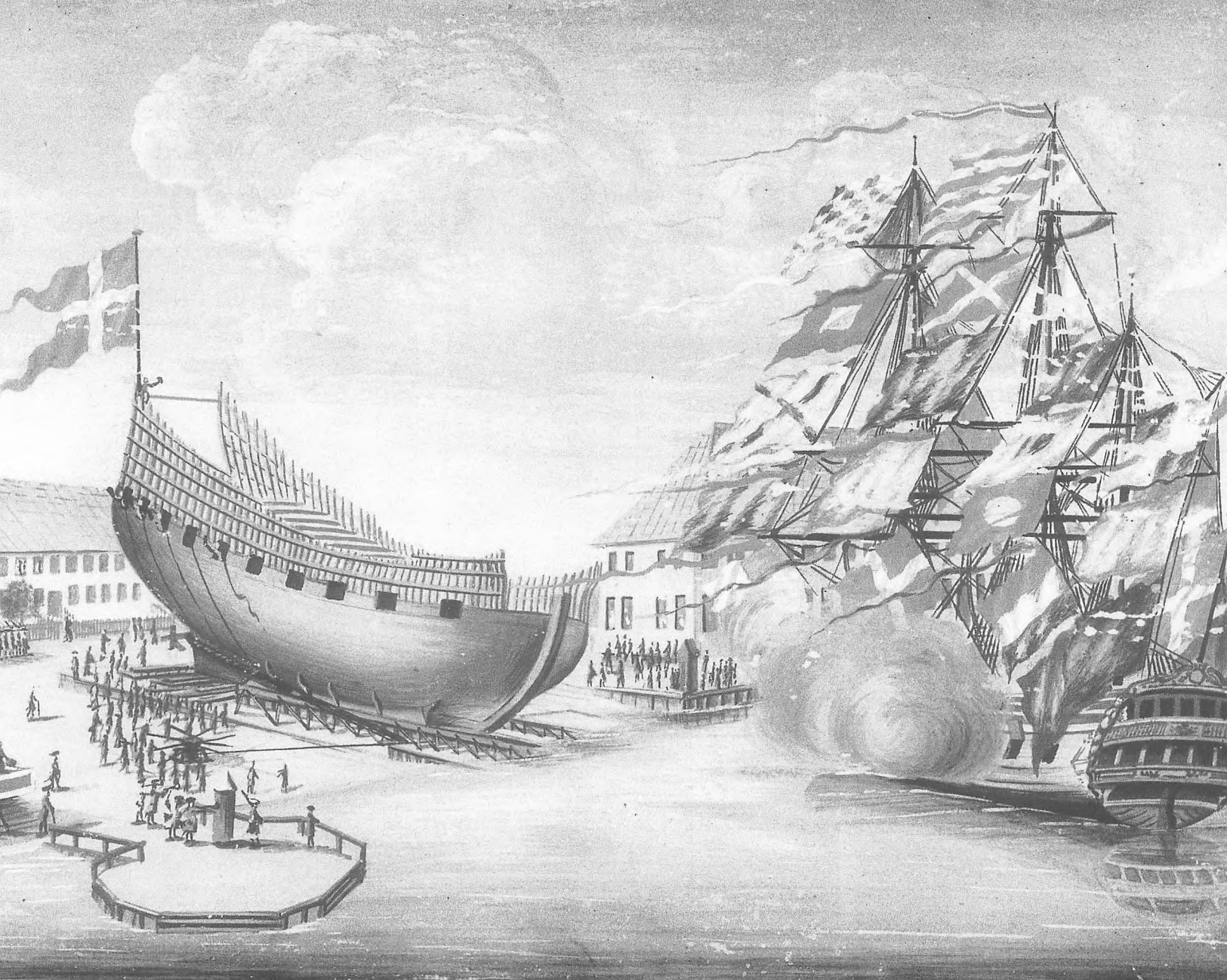
Nyheden om Karl XIIs død blev den 28. december overbragt Frederik IV af Peter Tordenskiold, der som særlig belønning blev udnævnt til schoutbynacht.

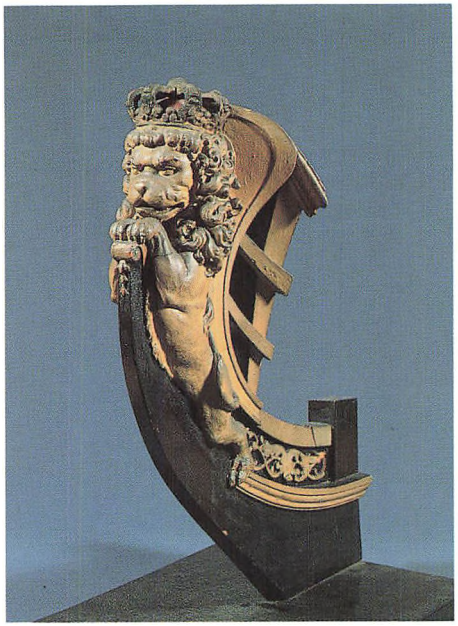
England og Holland trak sig nu ud af krigen, men Danmark fortsatte i forhåbningen om at kunne fremtvinge landafståelser. Kampen om Bohus len fortsatte derfor i 1719, hvor Tordenskiolds ry nu gik som en løbeild. Den 26. juli 1719 erobrede han Marstrand med Carlsstens fæstning efter et kraftigt bombardement. Kommandanten og besætningen fik fri afmarch. 4 skibe erobredes ved lejligheden. Tordenskiold blev efter denne, hans mest imponerende sejr, udnævnt til viceadmiral som 29 årig.

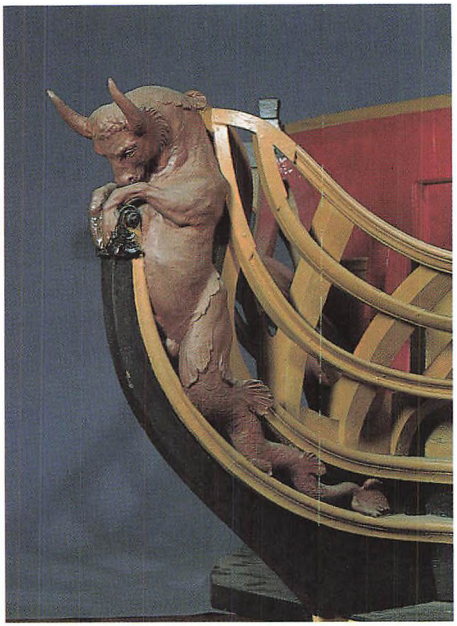
Et andet forsøg på at erobre Nya Elfsborg, fæstningen i Gøtaelvens indløb, 2.-4. august 1719 lykkedes ikke trods 2 døgns heftig beskydning. Derimod lykkedes et tredie forsøg den 8. oktober, hvor Tordenskiold i ly af mørket, ubemærket førte 3 galejer, 3 skærbåde og 7 chalupper forbi Nya Elfsborg og bemægtigede sig de i havnen liggende svenske skibe, sprængte dem i luften undtagen en af svenskerne erobret dansk galej, PRINS CARL, som han bragte med sig ud af Gøtaelvens munding, forbi Nya Elfsborg. På trods af heftig beskydning nåede Tordenskiold i sikkerhed uden tab.

Denne, krigens sidste træfning, viste Tordenskiolds styrke under de rigtige forudsætninger. Et hurtigt, overraskende raid og en ligeså hurtig tilbagetrækning.

En søsætning var tidligere, som nu, en hændelse i skibets historie, som skulle fejres. Her søsættes fregatten BORNHOLM fra Gammelholm i 1748. Et andet skib ligger ude i havnen og salutterer, samtidig med at alle signalflag er hejst. Til venstre ses en del af et telt, der er rejst i dagens anledning, for at honeratiores kan betragte skuespillet i læ for vind og vejr. Det er tankevækkende at forestille sig, at denne søsætning skete fra det sted, hvor Nationalbanken ligger i dag, set fra Christianshavns siden.
Akvarel af Clement Mogensen Clementsen Rønneby.









DEN LANGE FREDSPERIODE

Den store nordiske Krig havde slidt på flåden og drænet statskassen, således at der forestod en lang opbygningsperiode. En forbedring allerede i krigens sidste år var en reorganisering af flådens øverste styring, hvor bl.a. marinens penge blev adskilt fra hærens. På denne tid bestod marinens faste personale af 200 officerer og 4700 underofficerer og faste menige. Krigen havde de sidste år haft karakter af et internt opgør mellem Danmark-Norge og Sverige og der var ikke længere så mange hollandske officerer som i Skånske Krig. En nationalisering af personellet var hensigten og i 1732 kom der bestemmelser om at ingen udenlandsk borger måtte hverves til marinen.

I den 80 årige lange fredsperiode udrustedes flåden sjældent i sin helhed. Traktatmæssige forpligtelser om gensidig hjælp blev dog overholdt. F.eks. opererede en dansk eskadre sammen med en engelsk flåde i 1726-27 for at holde den store og offensive russiske flåde i skak.

3 galionsfigurer, modeller i voks. Orlogsskibene blev frem til ca. 1800 rigt dekoreret med forgyldte træskærerarbejder. Særlig lagde man vægt på galionsfigurer og udsmykning af agterstævnen. De dygtigste billedhuggere blev hentet til Holmen for at arbejde med skibenes udsmykning. Orlogsmuseet har en samling på 49 voksmodeller, der var billedhuggerens forlæg til de rigtige galionsfigurer.

Orlogsskibet FYEN, søsat 1736. Motivet var her en løve med fremstrakte poter, af en type, der var almindelig på orlogsskibe i 16- og 1700-tallet.

Orlogsskibet JYLLAND, søsat 1739. Modellen forestiller en okse med fiskehale og er et billede på det kvægproducerende Jylland omgivet af hav. Det skal være usagt, om ikke figurens horn har været en forbandelse for de matroser, der arbejdede med liner og tovværk til bovspryddet.

Orlogsskibet ELEFANTEN, søsat 1741. ELEFANTEN var opkaldt efter den fornemme Elefantorden, indstiftet i 1458 af Christian I og fornyet i 1693 af Christian V.

Agterstævnsmodel af orlogsskibet ELEFANTEN, søsat 1741. Skibets galionsfigur forestiller hovedet af en elefant og på agterstævnen ses Elefantordenen med kæde.



Kong Frederik V afløstes i 1730 af Christian VI og fem år senere kom den 30 årige Frederik greve Danneskjold-Samsøe til tops i flådens administration. Han var uddannet i fysik, mekanik og konstruktion og var ikke egentlig søofficer. Hans visioner og energi gav imidlertid kraft til flådens fornyelse og i 1735 blev Danneskjold udnævnt til Intendant de Marine, flådens højeste chef.

Hans utrættelige virksomhed resulterede i mange fornyelser, der fik varig betydning. Til de vigtigste hørte bygningen af tørdokken på Christianshavn 1739, oprettelsen af Søartilleriet, der udskiltes fra fællesskabet med hæren samt opførelsen af Søartilleriets bygninger. Af de mindre arbejder kan nævnes uddybning af havnen, regulering af flådens leje, opfyldning af Nyholm og opmåling af farvandene samt nyordning af søindrulleringen og eksamination af søofficerer.

I den evige diskussion om udvikling af velegnede skibstyper deltog Danneskjold ivrigt. Den af Judichaer udviklede skibstype, der havde prioriteret artilleriets rolle, var blevet ændret af Knud Nielsen Benstrup, der med skarpe skrogformer satte sejlegenskaberne højest. Danneskjold fik udmanøvreret den dygtige Benstrup og istedet indsat skibbyggere som Rasmus Krag og franskmanden Barbé, der modererede de to yderstandpunkter.

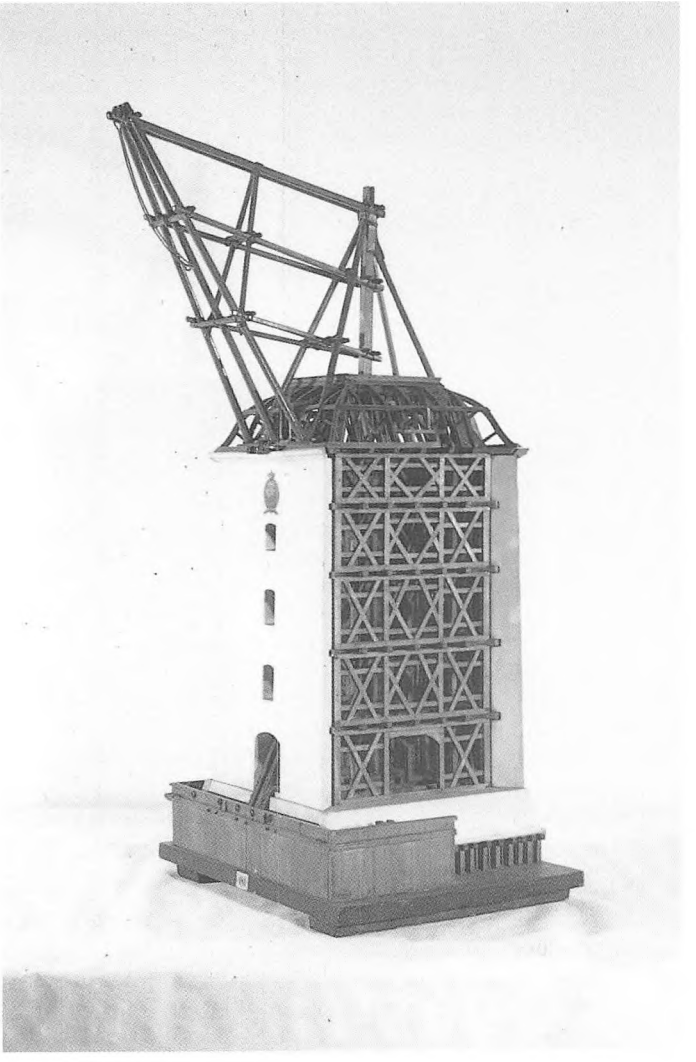
De fredelige år betød, at flådens virkefelt indskrænkede sig til at holde vagtskibe i Sundet og Storebælt, samt at foretage øvelsestogter med kadetter og prøvetogter med nybyggede

skibe. Endelig var ekspeditioner til Island og Grønland samt de oversøiske kolonier en del af virksomheden.

De dansk vestindiske øer Sct. Jan og Sct. Thomas var blevet erhvervet i 1600-tallets senere del og den frugtbare Sct. Croix blev købt af Frankrig i 1733. Der fandtes således rig lejlighed for flådens officerer til at få søerfaring med skibe fra Det vestindiske Kompagni og Asiatisk Kompagni. Endelig kunne en del søofficerer gøre tjeneste i de franske og hollandske flåder.

1746 var et skæringspunkt i flådens udvikling. En ny konge, Frederik V kom på tronen og som enevoldskonge kunne han udskifte embedsmænd, som mishagede ham. For flåden betød det, at Danneskjold-Samsøe blev afskediget. Ved planmæssigt arbejde og stor energi var flåden i 1746 nået op på et antal af 29 orlogsskibe, 13 fregatter og 34 mindre skibe. Sammenlagt var der 2580 kanoner ombord, og personellet bestod på papiret af 19.103 mand.

Ved 1700-tallets midte diskuterede man i flådens ledelse en forbedring af skibstypen galej. Det lette skib, der kunne roes frem i smalle sunde og skærgårde havde sine fordele, særligt når det også gjaldt om at føre mandskab frem, f.eks. i et raid mod kysten. Russerne havde ført en fremgangsrig søkrig mod Sverige, som medførte, at også svenskerne var begyndt at bygge galejer. Fra dansk side indså man galejernes store fordele i skærgårdene og et galejværft blev opført ved Frederiksværn ved byen Stavern i Norge. Også en galejhavn i Nivå blev anlagt, men atter opgivet. Galejerne krævede store besætninger og derfor også en udviddelse af søofficerskorpset og fik i Danmark aldrig den store betydning. Som skibstype for-



Orlogsmuseets samlinger indeholder en del modeller af maskiner og tekniske indretninger fra flådens værfter. Her ses en model af Mastekranen på Nyholm, der blev bygget i 1749 under Frederik Vs regeringstid.

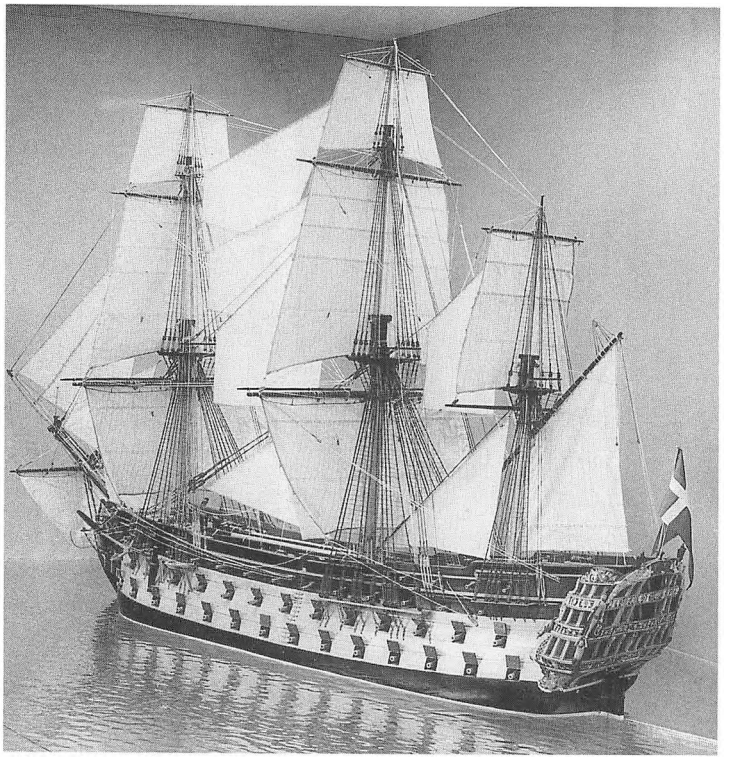
svandt den i slutningen af 1700-tallet, men roning, som en væsentlig fremdrivningsmåde, levede videre i rokanonbådene, der fik deres glansperiode efter 1807.

En vigtig opgave for flåden blev efterhånden konvojering. Da søhandelen steg og faren for overgreb i Middelhavet og ud for Afrikas kyst blev hyppigere måtte flåden sætte konvojfartøjer ind for at beskytte handelsflåden mod sørøveri. Det var især de nordafrikanske barbareskstater, der havde sat sørøveriet i system og givet det et officielt præg. Man måtte betale tribut til fyrsterne i Algier, Tunis og Marokko for at frede det danske flag. Når fordringerne blev for store, skred man ind med våbenmagt, f.eks i 1770 hvor schoutbynacht Frederik Christian Kaas med 4 orlogsskibe, 2 fregatter og 4 mindre skibe sejlede til Algier og bombarderede byen, dog uden større held. Det mest vellykkede togt foretoges i 1797 af kaptajn Steen Bille på fregatten NAJADEN og to mindre skibe, der sejlede til Tripolis. Efter en dramatisk kamp med korsarernes skibe kunne Bille indgå et forlig og få danske fanger frikøbt.

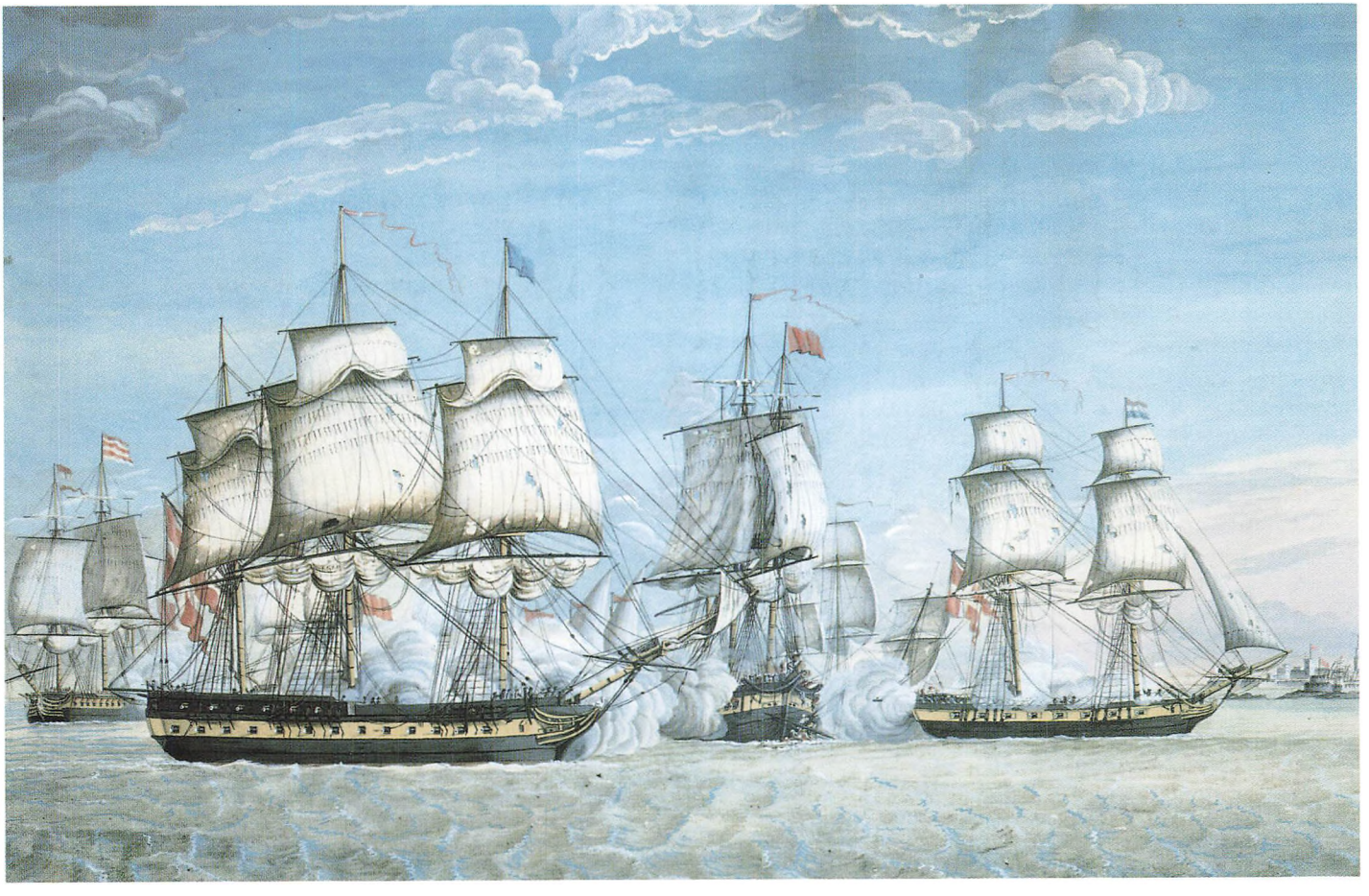
I 1762 kom Czar Peter III på tronen i Rusland. Han nedstammede fra Gottorp og var derfor svoren fjende af Danmark. Han lod derfor en russisk hær rykke frem mod Holsten og tvang derved Frederik V til mobilisering. For flådens vedkommende betød det, at 14 orlogsskibe og 8 fregatter blev udrustet og sendt ind i Østersøen. Til alt held gik krisen i sig selv, da Czar Peter III blev styrtet samme år.

I 1766 kom Christian VII til magten, hvilket bl.a. medførte at Danneskjold-Samsøe blev taget til nåde og genindtrådte i flådens ledelse. Han udnævntes til Superintendent, men nåede dog kun at reorganisere administrationen, inden han atter blev afskediget i 1767.

De følgende års udvikling var præget af en ustabil statsmagt under den sindsyge Christian VII, en udvikling, som også afspejlede sig i flåden, der havde en svag ledelse med skiftende chefer.



Flåden havde gennem hele 1700-tallet haft enkelte rigtigt store orlogsskibe med 3 kanondæk og ca. 900 mands besætning. Disse fungerede som admiralskibe, når den store linieflåde var udrustet. Udgifterne ved bygning, vedligeholdelse og udrustning af disse »prestigeskibe« var betydelige. Flådens sidste tredækker var orlogsskibet CHRISTIAN DEN SYVENDE, bygget 1767. Det havde 90 kanoner og 849 mands besætning. Skibet deltog i Slaget på Reden 1801 under navnet PRØVESTENEN. (Foto: Jan Iversen, Orlogsmuseet).



I 1700-tallets senere del var der ofte problemer med de nordafrikanske sørøverstater, der vedblivende forhøjede de tributter Danmark skulle levere for at undgå, at danske handelsskibe blev taget af sørøvere i Middelhavet. I 1797 sendtes Kommandør Steen Bille med fregatten NAJADEN og briggen SARPEN til Tripolis, hvor han fremtvang bedre vilkår efter at have ødelagt flere tripolitanske skibe.

Skibbyggeriet i flåden blev dygtigt varetaget af fabrikmester Friderich Michael Krabbe fra 1758-72 som efterfulgtes af Henrik Gerner, der regnes for den dygtigste skibbygmester flåden har fostret.

I perioden blev vigtige bestemmelser om skibenes vedligeholdelse fastsat, bl.a. blev det i 1767 fastslået, at ethvert skib skulle gennemgås grundigt, når det havde nået en alder af 26 år, hvorefter det skulle bestemmes, om det var tjenligt til at indtage sin plads i linien, indtil det nåede 30 års alderen. Derefter måtte intet nyt anskaffes til det. Den absolut højeste alder for et skib skulle være 34 år.

Henrik Gerners utrættelige arbejde med skibbyggeriet gav flåden mange velsejlende skibe og Gerners tegninger blev benyttet også efter hans alt for tidlige død i 1787. Hans efterfølgere som fabrikmestre ved skibbyggeriet var Ernst Wilhelm Stibolt og F.C.H. Hohlenberg. Den sidstnævnte fik international anerkendelse for sine vellykkede og delvis nyudviklede skibsudformninger.

De store internationale konflikter mellem England og Frankrig gjorde det nødvendigt at indgå forbindelser med andre udenforstående stater for at beskytte den fælles handel. Flåden fik derfor pålagt opgaver til varetagelse af det væbnede neutralitetsforbund med Holland, Rusland og Sverige. I årene 1779-82 blev der hvert år udrustet en halv snes orlogsskibe og halvt så mange fregatter til konvojering.

En stabilisering af statsmagten indtraf i 1784, hvor Kronprins Frederik overtog statens faktiske styre med myndig assistance af A.P. Bernstorff og i den følgende tid udvikledes flådens organisation indadtil. Uddannelsen blev forbedret, Søkortarkivet blev oprettet under den dygtige Poul Løvenørn og Søløjtnantselskabet blev stiftet, som et forum for diskussion af sømilitære emner blandt de yngre officerer.

I 1780ernes slutning måtte man atter udruste flåden for at bistå russerne i krigen mod Sverige som led i traktatmæssige



Flådens store bygmester Henrik Gerner 1742-1787 arbejdede med utrættelig energi på flådens forbedring. Efter studierejse i England og Frankrig blev han udnævnt til fabrikmester på Holmen i 1772. Som fabrikmester stod han for byggeriet af 18 orlogsskibe og 11 fregatter samt adskillige mindre skibe og maskiner. Han var medlem af en række lærde selskaber og kommissioner.
Maleri af Jens Juel. Tilhører Statens museum for Kunst.



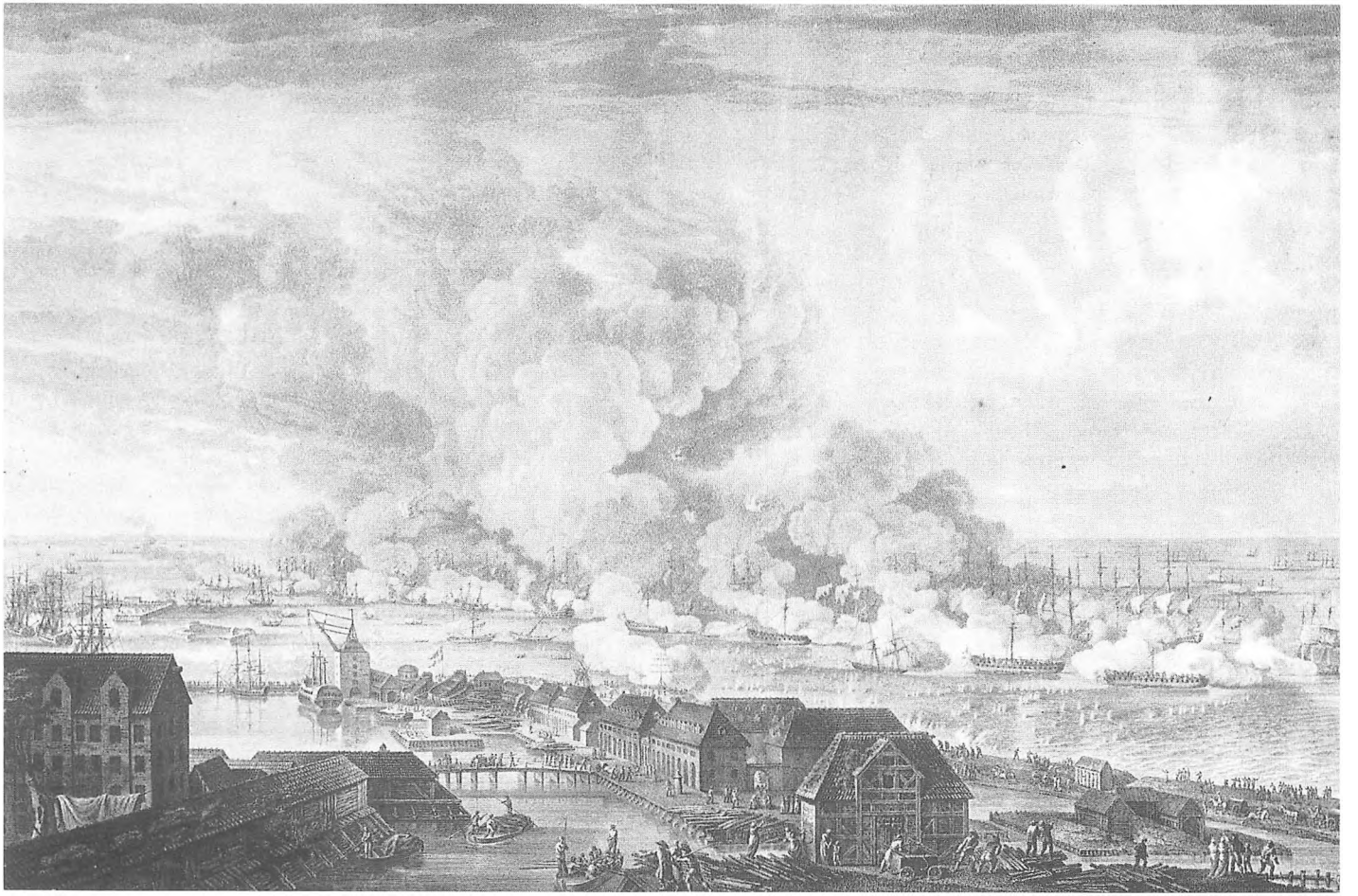
forpligtelser. Selvom situationen let kunne have fremkaldt en større konflikt, lykkedes det dog Bernstorff at holde Danmark udenfor direkte krigshandlinger.

I 1794 indgik man et neutralitetsforbund med Sverige og den forøgede handel bragte velstand til landet. Den store engelske flåde havde i en lang periode været engageret i styrkeprøven med Frankrig, men efter de berømte søslag ved Sct. Vincent og Aboukir i 1797 og -98, hvor den spanske og franske flåde blev grundigt slået, begyndte englænderne at visitere neutral søfart. Desuden begyndte man i England at interessere sig for de neutrale lande, der under konvojbeskyttelse kunne fremføre vigtige varer, som senere kunne overføres med landtransport til Englands fjender.

Holdningen overfor Danmark blev strammet. I juli 1800 måtte fregatten FREYA, ført af kaptajn Peter Krabbe med en konvoj på 6 handelsskibe stryge flaget ved Dover i kamp med en overmagt på 3 engelske fregatter. Hændelsen skabte diplomatiske forviklinger og Danmark måtte stoppe konvojtjenesten. I 1801 blev forholdet til England klarlagt, idet man tilbageholdt alle dansk-norske skibe i engelsk havn og bemægtigede sig de Dansk Vestindiske Øer.

Kort tid efter indgik Danmark et væbnet neutralitetsforbund med Sverige og Preussen.

Den hvide chalup blev roet af 12 særligt pynteligt klædte chalupperoere og brugt ved ceremonielle lejligheder i Københavns havn. Chaluppen er det ældste af søværnets historiske fartøjer og antages at være fra ca. 1780.



Den 2. april 1801 blev Danmarks skæbnetime. I Slaget på Rheden blev der ydet sej modstand fra de danske blokskibe, der beskyttede København, liggende fast forankrede på vestkanten af Kongedybet.

Admiral Nelsons veløvede engelske flådeafdeling tiltvang sig sejren efter næsten 4 timers hård og blodig kamp.
Stik efter maleri af C.A. Lorentzen.

SLAGET PÅ REDEN DEN 2. APRIL 1801

Alt tydede på at England ville angribe København og trække Danmark ud af det væbnede neutralitetsforbund. I slutningen af marts ankom da også en engelsk flåde til de danske farvande under kommando af Sir Hyde Parker med Lord Horatio Nelson som næstkommanderende. I København forberedte man sig på angrebet ved at udlægge en forsvarskæde af blokskibe, d.v.s. utaklede orlogsskibe og flådebatterier, der blev bugseret ud og forankret i en forsvarslinie i vestsiden af Kongedybet.

Det blev admiral Nelson, der ledte angrebet på den danske forsvarskæde. Dagen i forvejen sejlede han ned syd for Middelgrunden og ankrede med 12 linieskibe og en del mindre fartøjer. Om morgenen den 2. april bragte en sydøstlig vind den engelske eskadre nordpå gennem Kongedybet, hvor de lagde sig i position ud for de danske skibe. Det sydligstliggende danske skib PRØVESTENEN kom som det første i voldsom kamp, da det blev passeret af alle de engelske skibe. En voldsom artilleriduel, der varede i ca. 4 timer, strakte sig ud over den ca. 2 km. lange linie og der blev kæmpet tappert på begge sider.

Det danske flagskib DANNEBROG med den øverstkommanderende Olfert Fischer ombord, blev angrebet af Nelsons flagskib ELEPHANT og GLATTON og på blot 400 meters afstand kunne englændernes kraftige skyts effektivt udnyttes. DANNEBROG fik svære skader og brand ombord, hvilket fik Olfert Fischer til at skifte kommando til det nordligtliggende HOLSTEN, der endnu ikke havde været i kamp. Særligt skal nævnes FLÅDEBATTERI NR. 1, der lå nord for DANNEBROG, og som var i hård kamp sammen med DANNEBROG. Det lavtliggende flådebatteri, en slags tømmerflåde på 13 x 47 meter, blev hårdt beskudt og det ubeskyttede mandskab havde med 46 dræbte og sårede den største tabsprocent i hele linien. Chefen, den tapre 17 årige sekondløjtnant Peter Willemoes trak sig ud af kampen kl. ca. 13.00. Han høstede megen berømmelse for sin indsats.

De engelske tab var også store. 74 kanoners skibet MONARCH, der kæmpede mod linieskibet SJÆLLAND, havde 56 dræbte og 164 sårede.

Kampen i centrum med DANNEBROG, FLÅDEBATTERI NR. 1 og SJÆLLAND var slut efter 3 times varighed. På nordfløjen varede kampen længere, da man her først var kommet i gang en time senere. Det nordligtliggende linieskib HOLSTEN, som Olfert Fischer havde flyttet sin kommando over til, blev hårdt angrebet. Kl. halv to måtte Olfert Fischer atter flytte til TREKRONER, da det nordligstliggende INDFØDSRETTEN havde strøget flaget. På dette tidspunkt var den danske forsvarslinie i fuld opløsning, med blokskibet DANNEBROG i brand, INDFØDSRETTEN havde strøget flaget og HOLSTEN var næsten ødelagt. Fortet Trekroner havde gjort god modstand og tilføjet de engelske linieskibe DEFIANCE og MONARCH stor skade uden at fortets besætning havde lidt nævneværdigt. På sydfløjen viste modstanden sig at være noget sejere. Blokskibet JYLLAND med kaptajn Erich Branth måtte stryge flaget efter 4 timers kamp, som kostede mange døde og sårede. Ligeledes blokskibene WAGRIEN og KRONBORG samt stykprammen SVÆRDFISKEN kæmpede sejt.

Den engelske øverstbefalende admiral Sir Hyde Parker lå nordligere i Sundet og kunne følge slagets gang. Da kampen havde varet i tre timer, blev han nervøs og befalede slaget afbrudt ved signalflag og kanonskud. Nelson reagerede ikke og kampen fortsatte. Det var ved denne lejlighed, at Nelson satte kikkerten for det blinde øje og sagde: »Jeg kan virkelig ikke se det signal!« Samtidig vedblev han at have signalet »Engager fjenden på nært hold« oppe.

Lord Nelson skrev nu sit berømte brev til den danske regering, hvor han lovede at skåne de brave danske sømænd, hvis

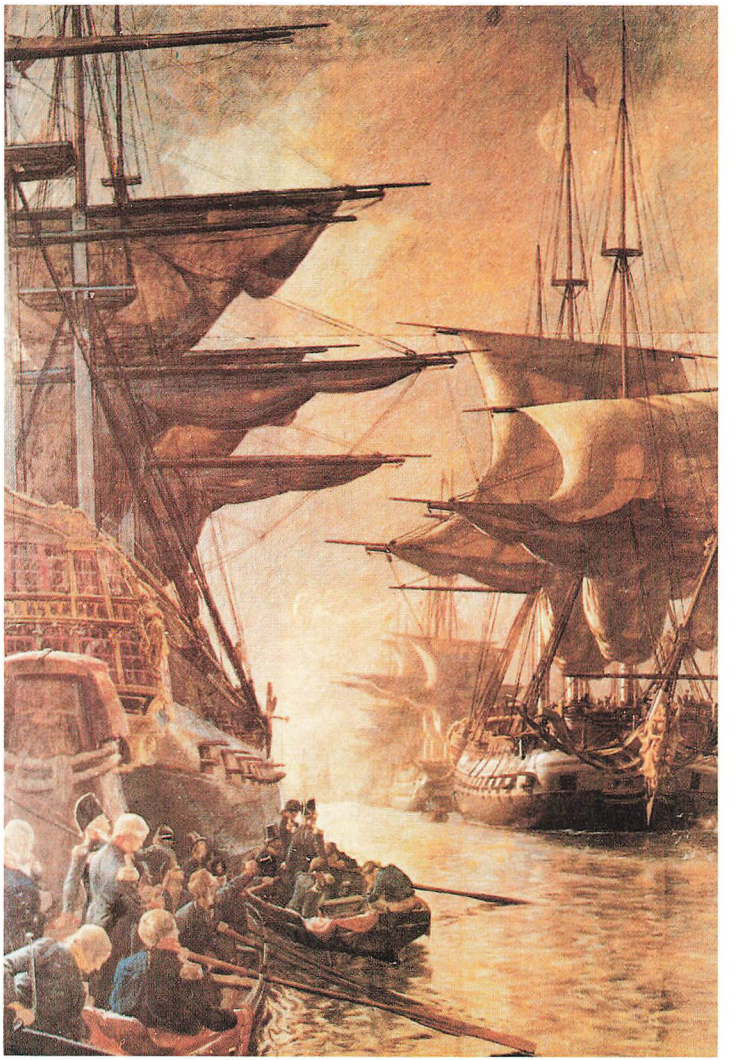
skydningen blev indstillet. I modsat fald ville han blive nødt til at brænde alle de erobrede skibe og ikke være i stand til at frelse de tapre danskere, der havde forsvaret dem!

Efter Nelsons eget udsagn var hensigten med brevet at udvise medmenneskelighed, men det er senere blevet tolket som en krigslist. Da det blev skrevet, havde Nelson nemlig ikke taget et eneste dansk skib, og han havde nået et punkt, hvor han kunne se sin fordel i at afbryde kampen. Situationen kunne let være blevet alvorlig for 3 engelske linieskibe DEFIANCE, MONARCH og GANGES, der ville komme i skudafstand af fortet Trekroner. Ved 3 tiden modtog Kronprinsen brevet. Han bedømte på dette tidspunkt, at forsat kamp var håbløs. Skydningen blev indstillet umiddelbart. En våbenstilstand var indledt.

De engelske tab blev opgjort til 254 dræbte og 689 sårede. På dansk side var tabene 367 dræbte og 635 sårede, hvoraf 100 døde i dagene derefter. 1779 mand blev ført ombord i de engelske skibe som krigsfanger.

Om eftermiddagen den 2. april blev der indbragt 117 dræbte og 371 sårede til Søkvæsthuset, hvor Orlogsmuseet nu ligger. Det var også herfra Begravelsestoget afgik den 7. april til Holmens kirkegård.

Slaget på Reden indebar, at søhandelen for en tid ophørte, men den kom dog atter i gang efter 3 måneder. De mange dansk-norske handelsskibe, som englænderne havde beslaglagt, kunne igen komme i arbejde på havet. Den florissante periode nærmede sig sin afslutning og ophørte først atter i 1807.



Flådens Ran. I august 1807 kom englænderne tilbage og belejrede København med en ilandsat hær samtidig med at engelske skibe blokerede søsiden. Efter 3 nætters bombardement kapitulerede København den 7. september. Englændernes mål var at uskadeliggøre den dansk-norske flåde. Hele flåden blev erobret intakt og sejlet som krigsbytte til England. På Chr. Mølsteds billede fra 1902 ses den bevægende stund, da skibene forlader havnen for sidste gang.

KØBENHAVNS BOMBARDEMENT 1807

I slutningen af 1806 udstedte Napoleon dekretet om fastlandsspærringen, der fordrede, at al handel med England blev forbudt for franskmænd og deres allierede. England svarede igen med at forbyde neutral handel mellem fjendtlige havne, hvilket skabte vanskeligheder for de tilbageværende neutrale lande, heriblandt Danmark. Ved freden i Tilsit i juli 1807 kom Napoleon overens med Czar Alexander I, således at Danmark efterhånden var det eneste neutrale land på det europæiske fastland.

England sendte i juli 1807 en større invasionsflåde til Østersøen med det formål at kræve den danske flåde udleveret, af frygt for at den skulle falde i Napoleons hænder. Den danske flåde var dette år ikke genstand for større udrustning og de fleste skibe lå aftaklede i flådens leje.

Den engelske flåde bestod af 24 linieskibe, 22 mindre skibe samt troppetransportfartøjer med sammenlagt 30.000 mand. Med denne styrke i baghånden forhandlede den engelske Francis Jackson, men opnåede ikke en ønsket traktat.

Målet var klart for enhver, englænderne planlagde at tiltvinge sig flåden med magt. København rustede sig mod en kommende belejring. Københavns kommandant Ernst Peymann blev øverstbefalende for landforsvaret og kommandør Steen Bille blev chef for søforsvaret.

Den 16. august gjorde englænderne invasion ved Vedbæk uden modstand fra dansk side. De engelske tropper blev derefter placeret i en halvkreds rund om København fra Svanemøllen til Kalveboderne.

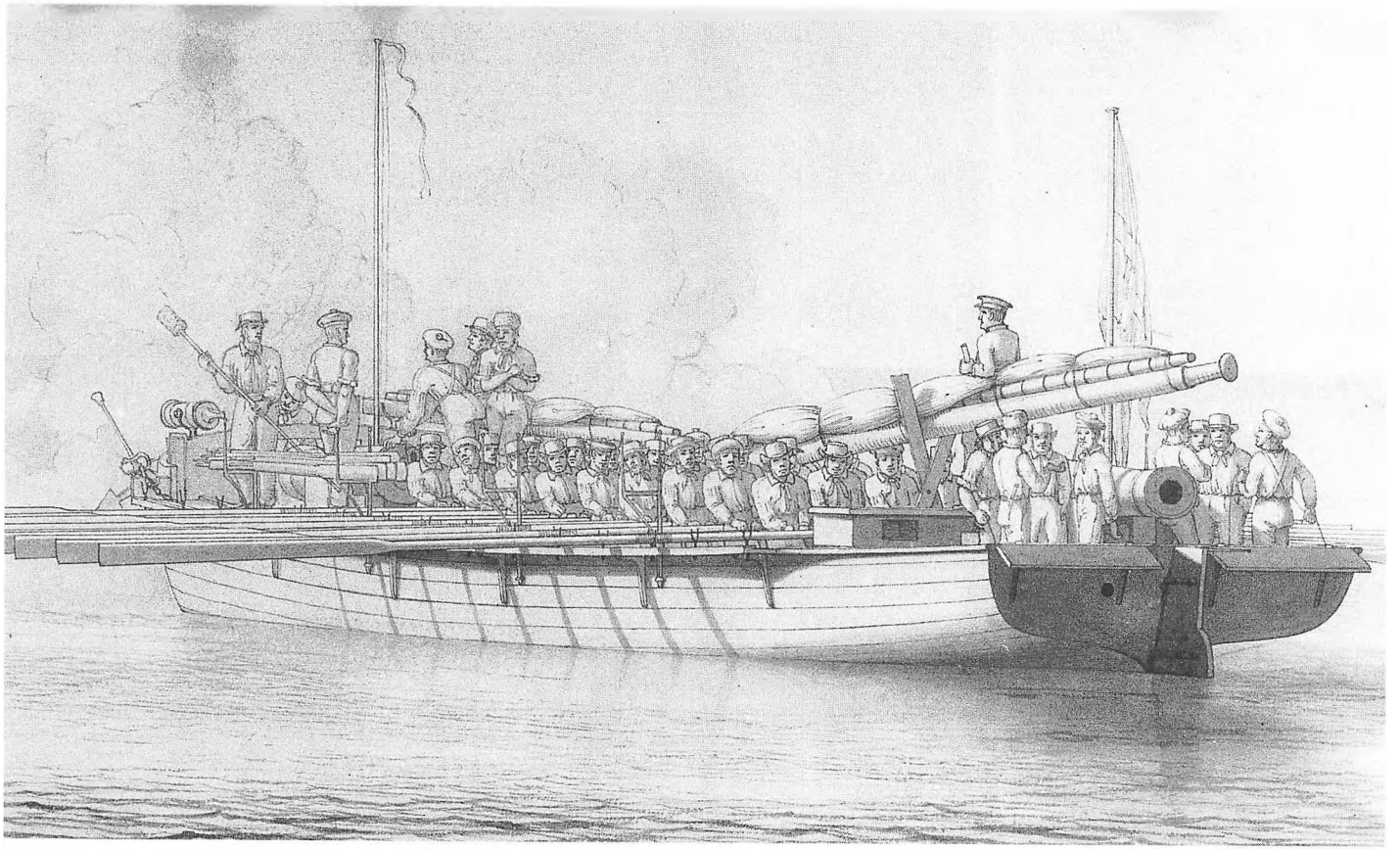
Den 1. og 2. september fremsendte englænderne en opfordring til general Peymann om overgivelse og udlevering af flåden uden resultat. Bombardementet begyndte kl. halv otte om aftenen den 2. september. Englænderne bombarderede byen uden at tage hensyn til civile og offentlige bygninger. Man brugte bl.a. brandraketter af den nyopfundne Congrevske type, som vises i Orlogsmuseets samlinger. I 12 timer vedvarede bombardementet, der forvoldte stor skade. Ved 6 tiden den næste aften genoptoges bombardementet, der atter varede til kl. 8 næste morgen. Efterhånden blev husene tømt for beboere og dermed forsvandt også mulighederne for at opretholde det lokale brandforsvar. Den 4. september kl. 7 begyndte atter bombardementet og indbyggernes modstandskraft syntes at ebbe ud. Vor Frue Kirkes spir blev ramt og styrtede brændende ned over kirken, der antændtes og udbrændte totalt. En storbrand bredte sig nu omkring universitetet og slukningsarbejdet var på grund af overbelastning næsten gået i stå. Rundetårn med Trinitatis kirke, der rummede universitetsbiblioteket på loftet, blev reddet ved en ekstraordinær indsats af bl.a. soldater og folk fra Holmen. Bombardementet fortsatte den 5. september og der var nu stemning for kapitulation. Der blev sendt en parlamentær afsted til den engelske general, der klart svarede, at bombardementet fortsatte, hvis man ikke kunne acceptere flådens udlevering.

Den 6. september formuleredes kapitulationen: Udlevering af flåden, besættelse af Kastellet og flådens anlæg indtil flåden var ekviperet og kunne afgå ved egen hjælp.

Englænderne invaderede København og holdt sig i den efterfølgende måned indenfor ovennævnte område, medens de udrustede flåden, således at det ikke kom til sammenstød med befolkningen. I slutningen af oktober afsejlede englænderne atter med hele den danske flåde. 80 krigsskibe og 243 transportskibe sejlede nordud gennem Sundet.

Det engelske krigsbytte omfattede 17 linieskibe, 17 fregatter og 16 mindre skibe samt 26 kanonbåde. Englænderne fjernede iøvrigt næsten al udrustning fra flådens etablissementer og ødelagde de på stabel stående nybygninger.

Danmark mistede herved forudsætningerne for at beskytte sin søhandel og hævde herredømmet i søterritoriet. Det var definitivt slut på den florissante periode, der havde gjort København til en af de vigtigste byer i Østersøområdet. Desuden var man tvunget ud af neutraliteten og havde valgt side for Frankrig.



I krigen mod England årene 1807-14 blev der udfoldet stor aktivitet til søs. Overalt i Danmark-Norge blev der bygget kanonbåde til landets forsvar. I stille vejr var de særdeles effektive mod de store engelske konvojer, der jævnligt passerede igennem Sundet og Storebælt. På skitsen af C.W. Eckersberg ses en kanonchalup med 76 mands besætning.

KANONBÅDSKRIGEN 1807-14

I de følgende 7 krigsår med England blev der gjort store anstrengelser for at bøde på tabet af flåden. Der blev satset på bygningen af rokanonbåde i stor stil. Deres taktiske fordele kunne især bruges i vindstille vejr, hvor deres manøvreevne var sejlskibenes overlegen. I de 3 første krigsår lykkedes det flere gange at gøre store konvojkapringer og at besejre engelske orlogsbrigger. De større fregatter og linieskibe havde man ikke styrke til at nedkæmpe. Englænderne beherskede under hele krigen 1807-14 de danske farvande, og i besejlingssæsonen kunne de med regelmæssighed eskortere store handelskonvojer ud igennem Sundet og Storebælt. Englænderne havde allerede i 1801 rekognosceret og opmålt det vanskelige Storebælt, således at man uden hindring også kunne vælge denne vej ud og ind i Østersøen.

Et linieskib, PRINS CHRISTIAN FREDERIK havde ligget i Norge i 1807 og var derfor undgået englændernes erobring af flåden. For at kunne føre en fransk-spansk hjælpehær over Storebælt i foråret 1808 blev PRINS CHRISTIAN FREDERIK med kaptajn C.W. Jessen som chef og Willemoes blandt de yngre officerer, beordret til Storebælt. Snart blev skibet opdaget og forfulgt af engelske orlogsskibe. Den 22. marts mødte kaptajn Jessen 2 engelske linieskibe, hvoraf det ene var det tidligere danske HOLSTEN. Da der ikke syntes nogen anden udvej, tog Jessen kampen op med englænderne og kæmpede tappert i de mørke aftentimer, indtil han til slut måtte stryge flaget efter at PRINS CHRISTIAN FREDERIK var sat på grund ved Sjællands Odde. Den unge løjtnant Willemoes var blandt de mange faldne.

Et mislykket forsøg på at tilbageerobre Anholt fra fjenden blev gennemført i 1809 med hjælp af 10 rokanonbåde og næsten 1000 mand. Englænderne nåede dog at tilkalde hjælp og man fik aldrig erobret Anholt Fyr, men måtte trække sig tilbage til Jylland med store tab.

Der blev i årenes løb bygget over 200 kanonbåde efter tegninger, der stort set var identiske med svenskeren Frederik Henrik Chapmans konstruktioner. Den store type, kanonchaluppen, blev roet frem af 70 mand og havde med kanonbesætning og chef ialt 76 mands besætning. Kanonchalupperne var kraftigt armeret med en 24 eller 18 punds kanon i hver ende. Ved angreb roede man frem imod fjenden og fyrede sin kanon af med front mod målet. Den mindre type var kanonjollen med 24 mands besætning og een 24 punds kanon. Kanonbådenes fordele lå i deres manøvreduelighed i stille vejr samt deres ringe målflade for fjendtlig kanonild. Til de negative sider hørte den ringe aktionsradius og de ubeskyttede besætninger.

Men alle midler blev taget i brug under Englænderkrigen. Regeringen udstedte kaperbreve til enhver, der med private skibe og både havde mulighed for at stå til søs og give sig i kamp med den fjendtlige skibsfart og de handelsskibe, som englænderne eskorterede. Der blev taget adskillige »priser«, der efter domsforhandling kunne blive solgt på auktion. Kaperkaptajner og kaperredere gjorde sig store fortjenester på dette legaliserede sørøveri.

De mange danske matroser og søfolk, der blev taget til fange af englænderne, havnede som oftest i »prisonen«. De blev sat ombord i fangeskibe - udrangerede linieskibe - der lå ved de engelske flådebaser og udgjorde flydende fangelejre. Fra disse prisonskibe findes en del minder i form af håndarbejder - skibsmodeller og andre småting, forarbejdet af ben - såkaldt »Prisoner's work«. For officererne gjaldt andre regler. De blev ofte inlogerede hos private folk og bevægede sig frit mod at afgive deres æresord. Mange af dem fik oversendt penge fra slægten i Danmark for at kunne skaffe sig diverse fornødenheder, der svarede til deres sociale stilling. Forholdene i fangeskibene forbedredes efterhånden og det kom så vidt, at den danske regering overførte mindre beløb til brug for fangerne.

GENOPBYGNING OG TILPASNING TIL NYE FORHOLD 1814-48

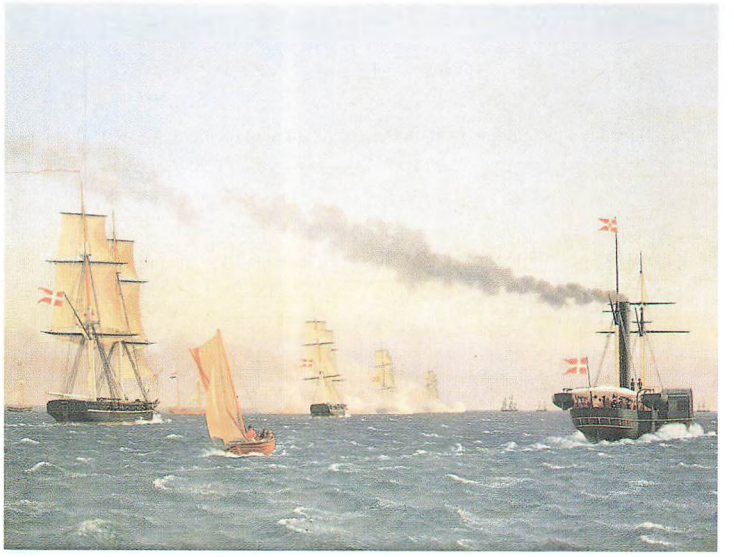
Ved freden i Kiel i 1814 var den dansk-norske sømagts saga slut. England havde knust flåden, og Norge blev skilt fra Danmark. Før krigen var flådens antal på ca. 25 orlogsskibe og 15 fregatter, og man stod nu overfor opgaven at reducere søetatens organisation og formulere en ny flådeplan, passende til Danmarks nye situation.

Såvel civil søfart som flåde skulle bygges op fra grunden. Ifølge den ny flådeplan skulle flåden nu bestå af 6 orlogsskibe, 8 fregatter samt 8 mindre skibe og man bibeholdt 86 rochalupper. Søofficerernes antal blev indskrænket fra 244 til 150.

I løbet af de næste 18 år blev den ny flåde etableret. Foruden de store skibe holdt man stadig fast i rofartøjerne, som et brugbart defensivt våben med stor bevægelighed i roligt vejr og på grundt vand. Som en nyskabelse begyndte man at bygge kanonjoller med bombekanoner. Først i 1847 ophørte man helt med at bygge rokanonchalupper.

Artilleriet udvikledes i disse år. Forladekanonen med fuldkugler til brug mod de kraftige trækrigsskibe blev afløst af langtrækkende bombekanoner med briserende kugler, der forvoldte stor ødelæggelse på træskibene. En beskyttelse med tykt jernpanser blev løsningen på kortere sigt. Samtidig blev søartilleriet, der hidtil havde bestået af mange forskellige kanontyper, forenklet og gjort ensartet. Et orlogsskib havde ved 1800-tallets begyndelse 6 forskellige kanontyper – 36, 24, 18, 12, 8 og 6 pundige kanoner, hvilket medførte en omfattende administration og forskelligartet håndtering. Forenklingen indebar, at man i de store skibe indførte enedskalibre på 30 og 18 pundigt skyts.

I perioden blev ligeledes fremdriften i skibene udviklet. Dampkraften blev taget i brug. På land havde havde flåden



Flådens størrelse måtte reduceres betydeligt efter tabet af Norge i 1815. Her ses en flådeparade på Sundet, hvor kong Christian VIII, ombord i dampskibet ÆGIR, inspicerer 4 orlogsbrigger i 1841. Maleri af C.W. Eckersberg.

allerede i 1790erne fået installeret Danmarks første dampmaskine til brug i ankersmedjen på Gammelholm, og i 1824 indkøbtes det første dampskib i England for flådens regning. Det blev også England, teknologiens foregangsland, der i 1841 og -42 leverede hjuldampskibene ÆGIR og HEKLA. Først i 1844 byggede man på Nyholm det første dampskib GEJSER. Den ny teknologi var kostbar, og flåden lejede derfor dampskibene ud til brug for Postvæsenet i fredstid under forudsætning af at kunne udnytte dem i krigstid.

Sømilitært var hjulskibene ikke velegnede, da de var sårbare for kanontræffere i de store hjulkasser på skibssiderne.



Gruppefoto af officererne ombord i fregatten JYLLAND taget på Holmen efter hjemkomsten fra slaget ved Helgoland i 1864. Fregatten JYLLAND, der er den sidste og fineste eksponent for træskibsbyggeriet på Holmen, ligger nu fuldt restaureret som museumsskib i Ebeltoft.

I 1849 blev den sidste hjuldamper bygget til marinen, og i Den første Slesvigske Krig gjorde denne skibstype stor gavn som bugserbåde for de store sejlskibe og kanonchalupperne.

Som en kuriositet kan nævnes, at kongerne Frederik VI's og Christian VIII's store interesse for de »moderne hjuldampere« uden tvivl forcerede anskaffelsen af disse til flåden. I årene 1824-40 fungerede først hjuldamperen KIEL og derefter hjuldamperen ÆGIR som kongeskib. Fra 1856-80 var det den indkøbte hjuldamper SLESVIG og dets rolle som kongeskib blev fra 1880 overtaget af hjuldamperen DANNEBROG, der virkede frem til 1930erne, hvor det nuværende DANNEBROG blev taget i brug.

Samtidig fortsatte man, frem til Den første Slesvigske Krig, byggeriet af de traditionelle sejlførende orlogsskibe, der stadig var de egentlige kampskibe.

DE SLESVIGSKE KRIGE 1848-50 OG 1864

Da flåden atter kom i kamp, var det mod Slesvig-Holsten, der ikke besad nogen egentlig flåde. Flådens hovedopgave blev at blokere fjendens havne og at samarbejde med hæren. Særlig betydning fik arbejdet med troppetransporter mellem landsdelene. I 1849 gennemførtes en storstilet omgruppering af hæren fra Helgenæs på Djursland til Fredericia, hvilket gav mulighed for hærens sejrrige udfald fra Fredericia den 6. juli. Flådens indsats fik stor betydning for hærens bevægelsesfrihed.

Da Det Tyske Forbund gik med i krigen, blev flåden også beordret til at blokere de preussiske Østersøhavne, ligesom man sendte en eskadre ud i Nordsøen til blokade af Elben og nærliggende tyske flodmundinger.

Et hårdt slag for flåden blev affæren ved Eckernførde Fjord den 4. april 1849, hvor orlogsskibet CHRISTIAN VIII og fregatten GEFION, i et forsøg på at bekæmpe preussiske landbefæstninger, blev tvunget til overgivelse p.g.a. velrettet fjendtlig beskydning og uheldige vindforhold. Den ulykkelige affære endte med, at orlogsskibet sprang i luften og fregatten blev erobret.

Blokaden af de tyske havne var med til at fremtvinge en tysk stemning for våbenhvile i juli 1849 og fred med Preussen et år senere. Kravet om et evigt udelt Slesvig-Holsten blev ikke indfriet ligesom problemet med den danske konges arveret forblev uløst.

Årene mellem de to slesvigske krige blev en teknisk brydningstid for flåden. Dampmaskiner blev indstalleret i sejlskibene, og de ældre, rent sejlførende skibe blev ombygget med dampmaskine og skibsskrue. Som eksempel kan nævnes orlogsskibet DANNEBROG, søsat i 1850, der blev bygget som flådens sidste rene orlogsskib med 2 batteridæk. Skibet blev i 1862-64 ombygget til panserfregat. Det tidligere sejlskib fik reduceret rig, et dæk blev fjernet og det fik 10 cm tykt jernpanser fra stævn til stævn samt dampmaskine og skibsskrue.

I 1863 indkøbtes panserbatteriet ROLF KRAKE i Glasgow og hermed indledtes en helt ny teknisk æra for den danske flåde. ROLF KRAKE var et lavtliggende pansret jernskib, fremført med dampkraft og bestykket med 4 kraftige kanoner i to drejelige pansrede tårne. Sejlriggen fungerede nu som reservefremføring, hvis dampkraften svigtede.

Dampkraften indebar, at der oprettedes et særligt maskinkorps i flåden. Den ny teknik var kommet fra England, og de første maskinmestre var englændere. Orlogsværftets første overmaskinmester var englænderen William Wain, senere medejer i skibsværftet Burmeister og Wain. I årene 1854-58 byggede engelske ingeniører desuden tørdokken på Dokøen, der blev en betydelig teknisk landvinding for flåden. Skibbyggeriet skiftede gradvis karakter. Fra 1856 benævntes den tekniske virksomhed Orlogsværftet.

Krisen omkring Slesvig-Holstens fremtid gjorde en fortsættelse af Den første Slesvigske Krig uundgåelig, og krigen med Det Tyske Forbund med Preussen i spidsen, brød ud igen i 1864.

Flåden var denne gang godt udrustet til opgaverne, der som tidligere bestod i blokering af fjendens havne, støtte til hærens operationer og bekæmpelse af de minimale fjendtlige flådestyrker. De forskellige dampskibe kunne atter udføre troppetransporter og der kunne ydes hjælp i hærens flanker. Panserbatteriet ROLF KRAKE understøttede aktionerne ved Dybbøl, og kanonchalupperne kom i brug i de smalle farvande rundt om Als.

Den store udfordring for flåden var at modstå en evt. østrigsk indsats, idet Østrig, som medlem af Det Tyske Forbund, deltog på tysk side. Den relativt store østrigske flåde med basis i Adriaterhavet sendte således en eskadre større skibe til Nordsøen for at bryde den danske blokade.

Den 9. maj 1864 mødtes i Hamborgbugten en afdeling østrigske skibe, dampfregatterne SCHWARZENBERG og RADETZKY samt 3 preussiske dampkanonbåde under kommando af kontreadmiral Wilhelm von Tegetthoff med den danske Nordsøeskadre, dampfregatterne NIELS JUEL og JYLLAND og dampkorvetten HEIMDAL under kommando af orlogskaptajn Edouard Suenson.

Fra dansk side gjaldt det om, at ødelægge den østrigske afdeling inden yderligere østrigsk forstærkning nåede frem.

Søslaget ved Helgoland varede 1 time og var det sidste søslag i linieformation, udkæmpet med store træskibe. De to flådestyrker passerede hinanden først på 1800 meters afstand under heftig skydning og derefter parallelt i en afstand af 900 til 400 meter. Efter 1 time fik fregatten SCHWARZENBERG ild i riggen og østrigerne fortrak ind på neutralt engelsk farvand under Helgoland.

Slaget ved Helgoland var en taktisk og moralsk dansk sejr, men hæren havde i mellemtiden lidt nederlag i Dybbøl og en våbenhvile blev indgået få dage efter Helgolandsslaget.

Da krigen atter blev genoptaget kunne flåden ikke forhindre preussernes overgang til Als. Som en positiv detalje kan nævnes, at Vesterhavsøerne Fanø, Rømø og Sild i lang tid forblev på danske hænder, tappert forsvaret af kaptajnløjtnant Otto Christian Hammer med et mindre antal små dampskibe og kanonjoller.

Freden efter krigen i 1864 indebar, at Danmark måtte afstå Slesvig-Holsten og Lauenborg til Det Tyske Forbund.

Fra sejl til damp. Fra træ til panser

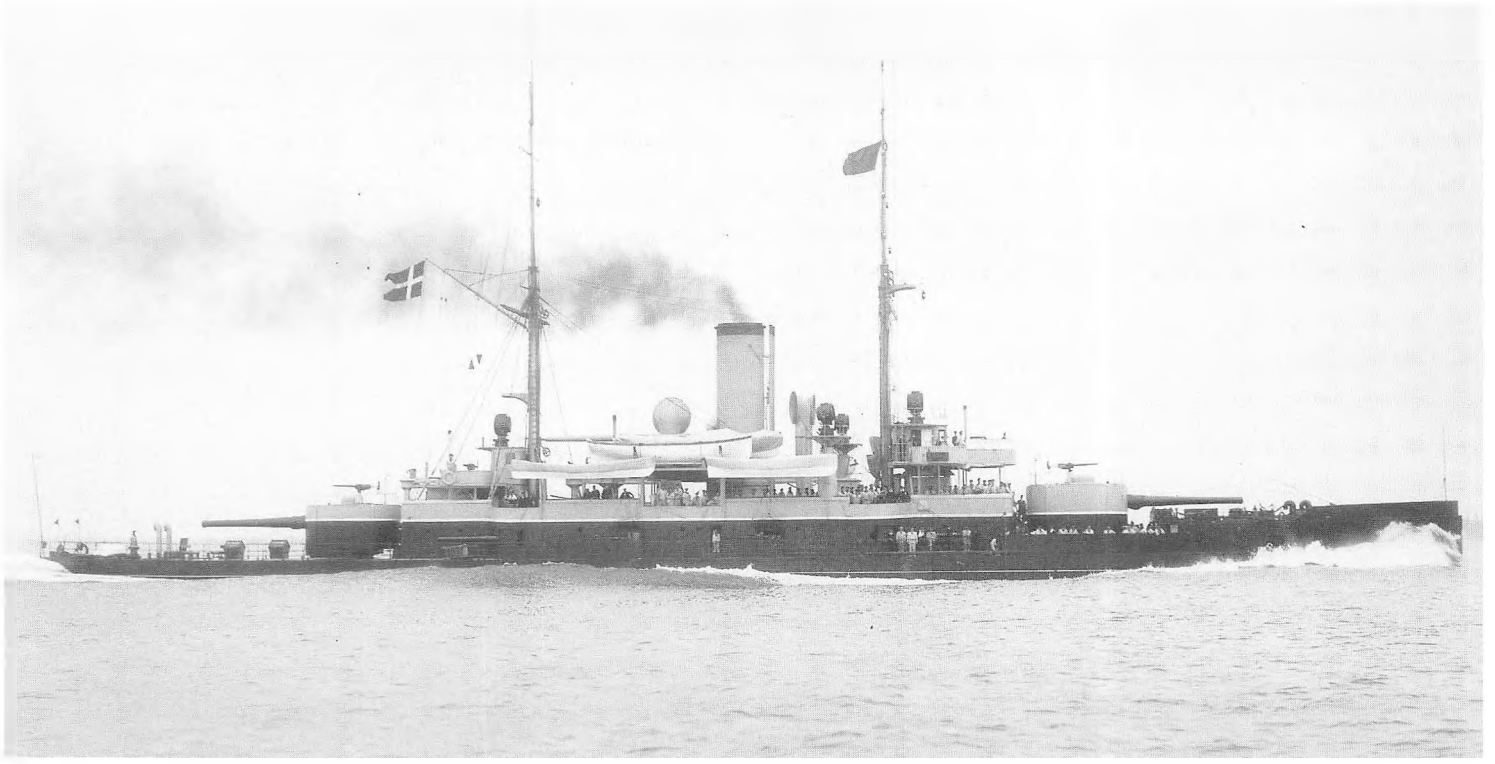
Efter krigen fortsatte den tekniske udvikling. Efter lang tids overvejelser havde flåden endelig rømmet Gammelholm i 1866, og skibbyggeriet blev nu koncentreret på Nyholm med omgivende øer. Flådens størrelse havde overflødiggjort Gammelholm, der blev afhændet og bebygget med de nuværende beboelsesejendomme. Kun Holmens kirke påminder om værftet, der siden 1500-tallet havde haft til huse i trekanten mellem Holmens kirke, Kongens Nytorv og Havnegade.

Den tekniske udvikling fortsatte ubønhørligt og træskibenes tid var forbi. Nye marinevåben, som miner og torpedoer, blev indført og videreudviklet. I 1875 indkøbte de skandinaviske lande 50 Whitehead-torpedoer og fik samtidig rettigheder til selv at producere torpedoer af Whiteheadpatentet, og fra 1889 fremstillede Danmark selv torpedoer. Torpedoen ansås i begyndelsen som et fremtidens våben for mindre flåder, velegnet til operationer i trange farvande med beskyttende vige, hvorfra de små hurtige torpedobåde kunne foretage overraskende udfald. Torpedoen er siden blevet videreudviklet og har 100 år efter indførelsen nået stor teknisk fuldkommenhed.

Lavtliggende panserede skibe af monitortypen med få kraftige kanoner var en overgang tidens løsen. Det hang til en vis grad sammen med udbygningen af fæstningsværkerne rundt om København i slutningen af 1800-tallet. Det var i høj grad artilleriet, det riflede bagladeskyts, der styrede udviklingen. Med panserskibet HELGOLAND, der bl.a. var bestykket med 2 stk. 35,5 cm kanoner, rådede Danmark i lang tid over Nordens stærkeste artilleriskib. Dog ændrede også disse skibstyper karakter og det moderne artilleriskib begyndte at tage form. Ved århundredeskiftet 1900 blev der søsat 3 kraftige panserskibe med stor maskinkraft og svær bestykning. Det var panserskibene HERLUF TROLLE 1899, OLFERT FISCHER 1903 og PEDER SKRAM fra 1908. De var på 3650 tons dw og havde en

maskinkraft på 4400 hk. Disse skibe ansås for fremragende artilleriskibe med en konstruktion, tilpasset de danske forhold. Flådeplanen fra 1903 havde nu følgende målsætning:
4 kystforsvarsskibe af HERLUF TROLLE-klassen, 24 torpedo- og undervandsbåde, 2 mineskibe og diverse mindre skibe.

En ny skibstype – undervandsbåden – var blevet tilført Søværnet allerede i 1911, hvor man fra Italien havde købt ubåden DYKKEREN og i regelmæssig takt blev flere ubåde anskaffet. På Orlogsværftet begyndte man at bygge ubåde, og man opnåede gennem årene stor erfaring i ubådskonstruktioner.



OLFERT FISCHER var det næstsidste af en række panserskibe, der kom til stor nytte i første Verdenskrig, hvor de beskyttede de danske minespærringer i Storebælt. OLFERT FISCHER blev bygget i 1903 og udfaset i 1936.

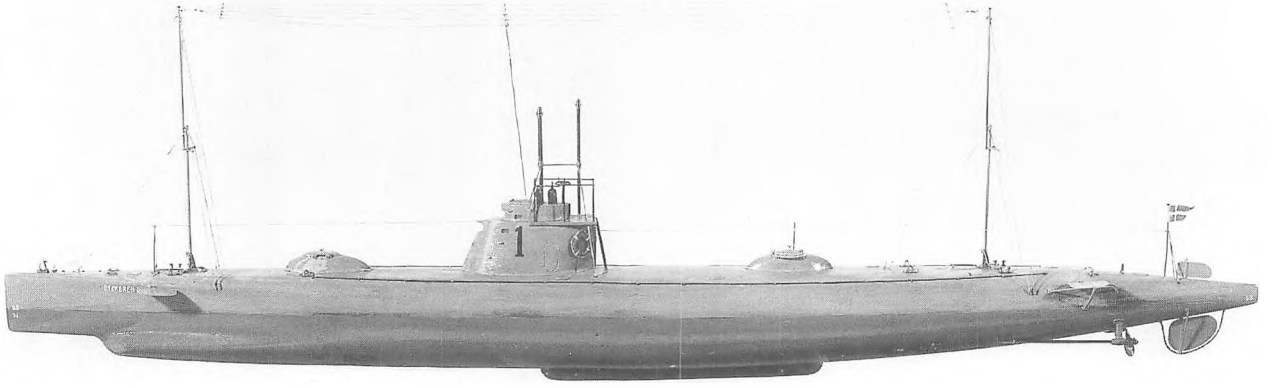
1. VERDENSKRIG 1914-18

Da verdenskrigen kom, fandtes en moderne og stærk flåde, velegnet til opgaverne under opretholdelsen af neutraliteten.

Artilleriskibene blev brugt til bevogtning og støtte af de udlagte minefelter i Store Bælt og de mere mobile torpedobåde kunne modvirke neutralitetskrænkninger i de danske farvande. Som eksempel kan nævnes den engelske ubåd E 13, der i 1915 gik på grund ved Saltholm i Sundet og blev angrebet af tyske skibe. Man måtte fra Søværnets side gå imellem og forsøge at hindre krigshandlinger på dansk territorium. Den stærkt beskadigede E 13 blev bragt til Holmen, og Orlogsmuseet ejer flere minder derfra. De i 1. verdenskrig på tysk opfordring udlagte danske minespærringer i Store Bælt og Sundet kom i mangt og meget til at fungere som en hindring for tyske flådebevægelser ud af Østersøen, samtidig med at englænderne foretog raids ind i Østersøområdet som f.eks. med ubåden E 13, der var på vej sydover på togt i Østersøen.

En mere fredelig neutralitetskrænkning skete, da den tyske ubåd U 20 strandede efter maskinskade ved Harboøre i 1916. Ubåden blev ødelagt af besætningen, da den ikke ansås at være til at bjerge. Først senere erfarede man, at det var U 20, der havde sænket det engelske passagerskib LUSITANIA, der gav formel anledning til at bringe USA ind i krigen på allieret side.

Model af Danmarks første ubåd DYKKEREN. Ubåde blev indført i de fleste mariner ved 1900-tallets begyndelse. Danmarks første ubåd var DYKKEREN, indkøbt i Italien 1909. Derefter byggede Orlogsværftet ubåde løbende indtil 1960ernes begyndelse. Skala 1: 50.



MELLEMKRIGSTIDEN

Søværnet blev i mellemkrigstiden udsat for kraftige reduktioner. Ubådsvåbnet blev dog nogenlunde vedligeholdt, da man af tekniske årsager måtte holde enhederne under kommando selv i vintertiden. Der blev ikke bygget egentlige kampskibe med undtagelse af torpedobåde af DRAGEN-klassen, søsat fra 1929. Artilleriskibet NIELS JUEL, bygget 1918, blev bibeholdt og gjorde tjeneste hovedsagelig som skoleskib.

En ny virksomhed var tilført Søværnet, idet Marinens Flyvevæsen var blevet skabt under 1. verdenskrig. De første flyvebåde blev indkøbt fra udlandet, men både motorerne og flyvemaskinerne udvikledes og Orlogsværftet producerede i mellemkrigstiden flyvemaskiner på licens. Opgaverne for Flyvevæsenet var rekognoscering og artilleriledelse. I forbindelse med søopmåling blev flyvebåde bl.a. brugt i Grønland.

Flådens inspektionsskibe var i 1930erne udstyret med flyvebåde.

Ved 2. verdenskrigs udbrud i efteråret 1939 fremstod flåden således i en beskeden tilstand og den reelle kampværdi overfor en stormagt som Tyskland var åbenbart begrænset.

2. VERDENSKRIG 1940-45

Under 2. verdenskrig var Søværnet loyal over for regeringen, og ved Tysklands okkupation den 9. april 1940 blev der ikke ydet modstand på kongens og regeringens ordre. De første år af besættelsen fungerede det danske forsvar under begrænsede former. Søværnets virksomhed indskrænkede sig således til øvelser i Det sydfynske Øhav, i Isefjorden, og for ubådenes vedkommende i Mariagerfjord. Danske minestrygere fik til opgave at bestryge sejlrenderne mellem øerne i østvestlig retning, medens besættelsesmagten strøg de nordsydgående ruter.

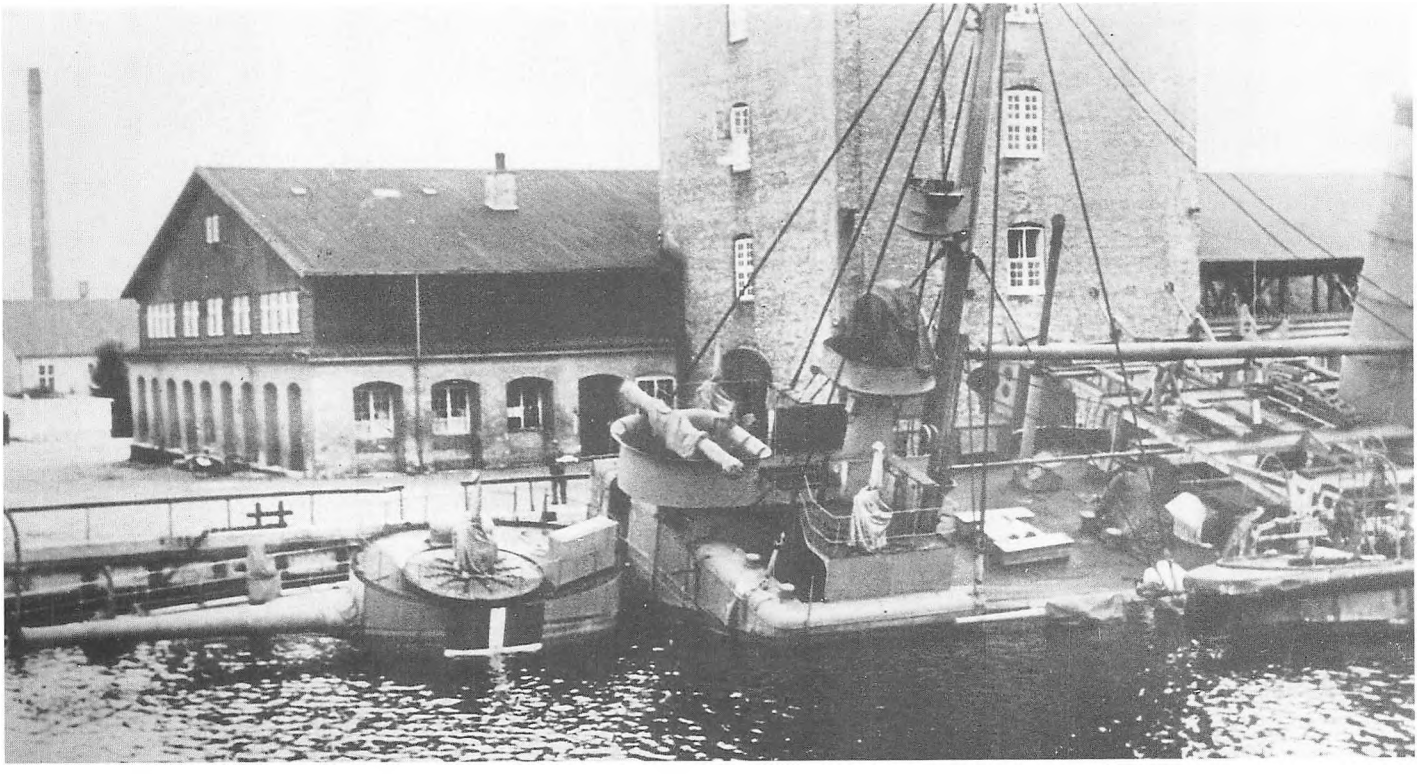
Efterhånden som modstanden mod den tyske okkupation steg i befolkningen, blev situationen uholdbar og regeringen måtte til sidst træde tilbage. Den 29. august 1943 stormede tyskerne alle militære anlæg i Danmark. Holmen blev angrebet tidligt om morgenen. En hemmelig ordre fra chefen for Søværnet, Viceadmiral A. H. Vedel var udsendt, om enten at sænke skibene eller at sejle til Sverige. På Holmen i København blev størsteparten af skibene sænket af egne besætninger, før tyskerne nåede at hindre det. Et fåtal mindre skibe nåede i sikkerhed til Sverige fra forskellige positioner ude i landet.

Artilleriskibet NIELS JUEL lå i Holbæk og forsøgte at forcere op igennem Isefjorden for at gå til Sverige, men blev stoppet af tyske flybomber og sat på grund ved Nykøbing Sjælland.

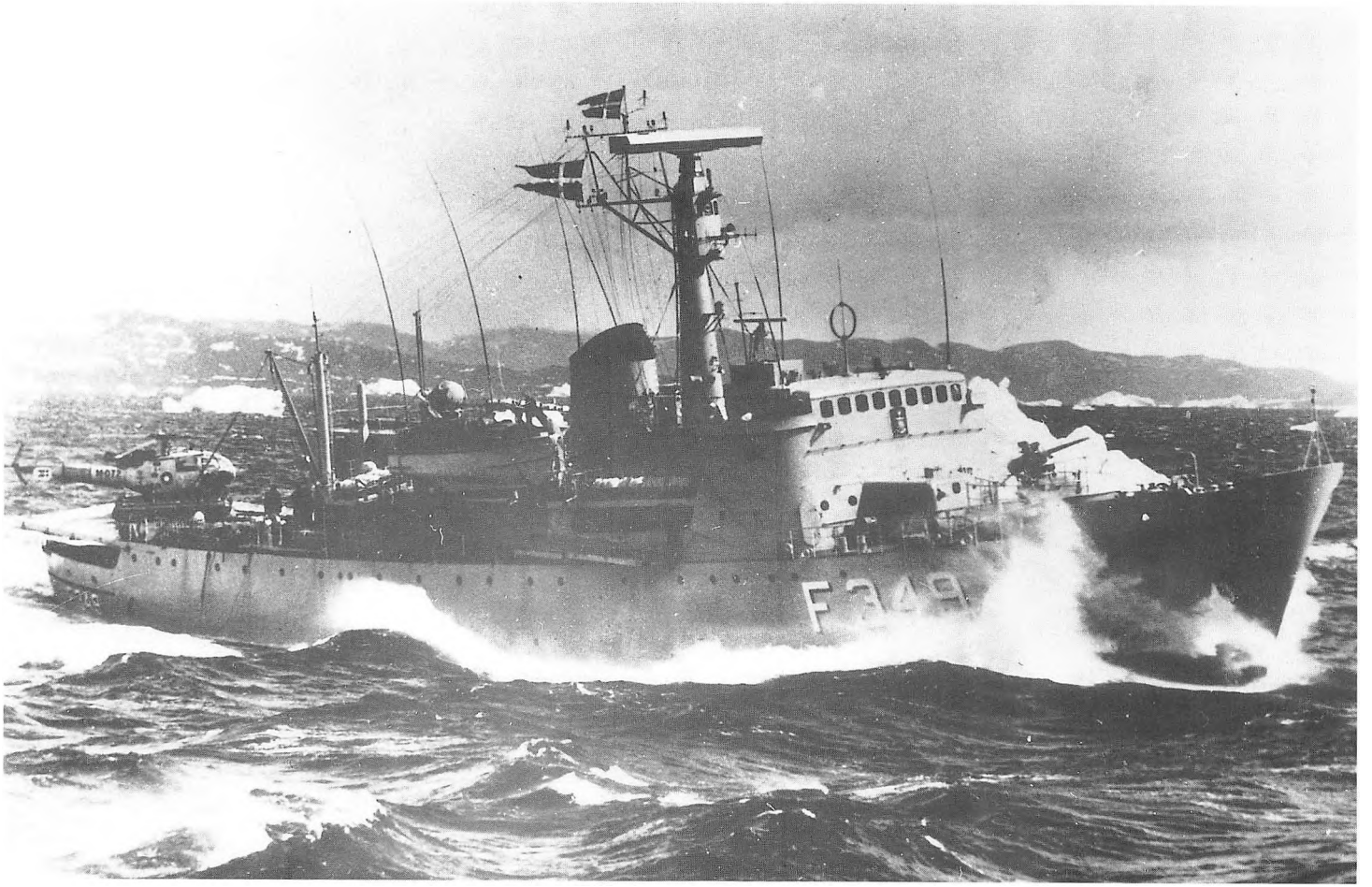
Skoledelingen med inspektionsskibene INGOLF og HVIDBJØRNEN og nogle mindre skibe, som alle lå ved Svendborg, søgte nordpå gennem Store Bælt, men blev stoppet af tyskerne. På HVIDBJØRNEN lykkedes det for besætningen at sænke skibet, mens INGOLF blev tvunget ind til Korsør.

Sænkningen af flåden på Holmen var den hændelse, som klart markerede Danmarks deltagelse på allieret side mod

det nazistiske Tyskland. Flådens mandskab blev i lighed med det øvrige danske militære personel interneret i ca. 2 måneder, hvorefter det blev hjemsendt. Mange overgik derefter til illegalt arbejde. En del officerer tog således til Sverige for derfra at fortsætte til England. Andre søgte til Den danske Brigade i Sverige og kom senere hjem med den danske flotille efter Befrielsen.



PEDER SKRAM, sænket ved mastekranen den 29. august 1943. Den danske flåde blev stillet i en underlig situation efter tyskernes indmarch den 9. april 1940. Officielt var man ikke i krig med Tyskland, men underlagt restriktioner, godkendt af landets regering. Flådens skibe måtte holde øvelser i de sydfynske farvande og i Isefjord samt Mariager Fjord og danske minestrygere måtte stryge de Øst-Vest gående ruter i Storebælt. Situationen i landet blev efterhånden anstrengt, og befolkningen gjorde oprør i sommeren 1943. Den 29. august angreb tyskerne danske militære anlæg, herunder Holmen. Viceadmiral A.H. Vedel, flådens chef, beordrede sænkning af skibene eller afgang til Sverige. På Holmen lykkedes det at sænke eller ødelægge 26 enheder.



Fiskeriinspektion har altid været en af søværnets vigtige opgaver. Her ses inspektionsskibet VÆDDEREN under barske forhold i grønlandske farvande 1962.



Flåden fik tilført fregatterne PEDER SKRAM og HERLUF TROLLE delvist finansieret som våbenhjælp fra USA. De to skibe var rygradden i flåden gennem 25 år. Som hovedarmering havde skibene oprindelig 4 stk. 127 mm kanoner, men fik fra 1979 også Sea-Sparrow og Harpoon missiler. Her ses HERLUF TROLLE i efteråret 1983. (Foto: Fjernkendingsskolen).

EFTERKRIGSTIDEN – NATO

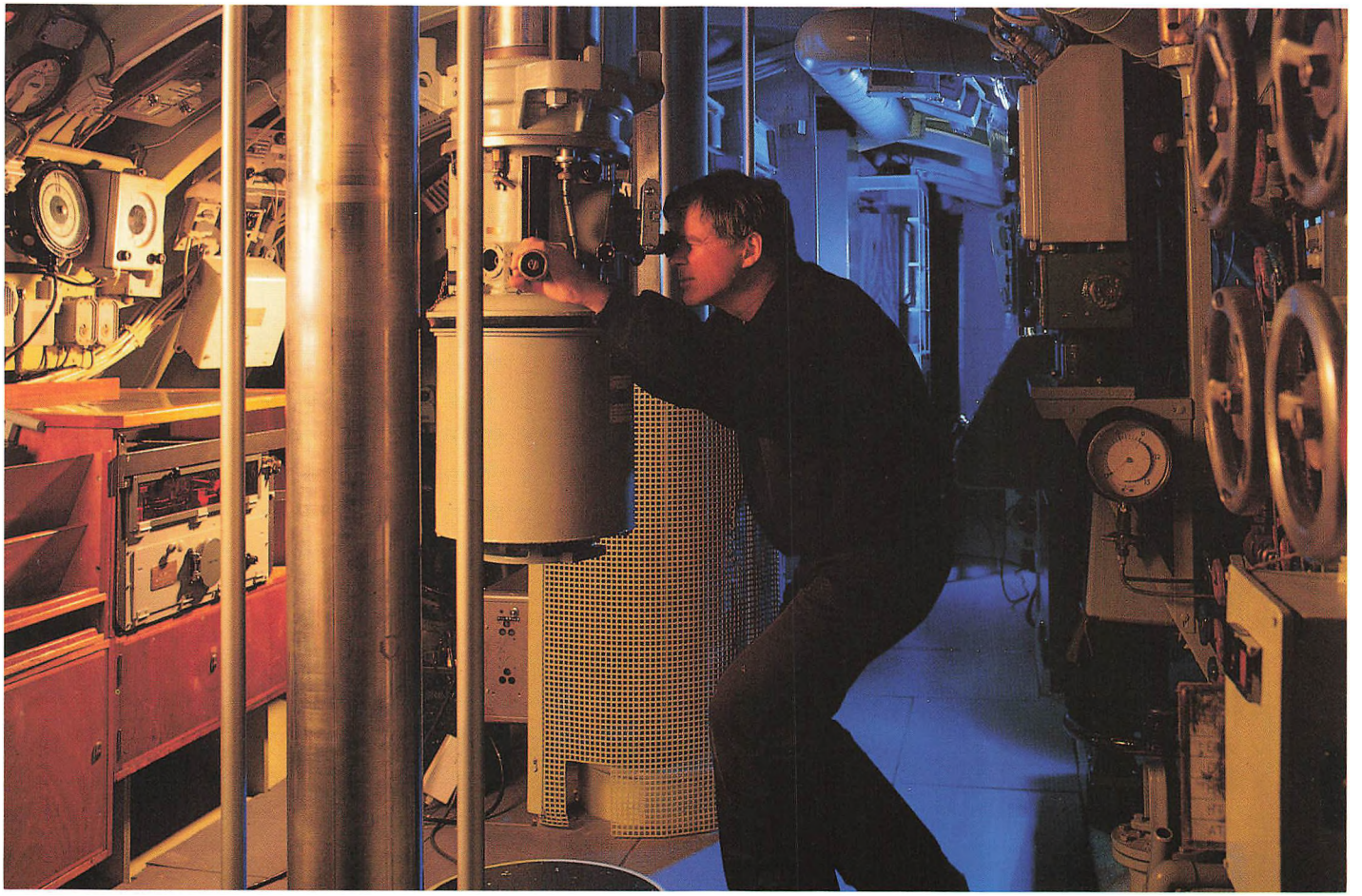
Efter 2. verdenskrig måtte flåden atter bygges op fra grunden. Man stod overfor store arbejdsopgaver med bl.a. rydning af miner i de danske farvande, og i årene efter krigen blev ca. 20.500 miner desarmeret.

Englænderne sendte en danskbemandet afdeling af minestrygere til danske farvande, hvor de kom på hårdt arbejde sammen med 20 tidligere tyske minestrygere, der var overtaget af søværnet.

I efteråret 1945 blev 2 fregatter og 1 korvet indkøbt til flåden i England, og året efter blev der foretaget skoletogter for kadetter og inspektionstjeneste i Grønland.

Søværnets materiel blev i årene efter krigen ifølge sagens natur erhvervet fra mange lande, og på kort sigt var en standardisering udelukket.

I årene efter tilslutningen til NATO i 1949 blev der leveret skibe og udrustning fra USA til meget store beløb, og genopbygningen i 1950erne gik meget stærkt. I 1960erne deltog man i det såkaldte »costsharing« program, hvor modtagerlandet betalte halvdelen og USA den anden halvdel. Fregatterne PEDER SKRAM og HERLUF TROLLE blev bygget 1965-67 under disse forudsætninger ligesom minelæggere af FALSTER-klassen og ubåde af DELFIN-klassen i perioden 1957-62. Ubåden SPÆKHUGGEREN, der var af DELFIN-klassen og således den formodentlig sidste danskbyggede ubåd, blev udfaset i 1989 og dens kommandorum kan ses udstillet i Orlogsmuseet.



De sidste danskbyggede ubåde fra Orlogsværftet i København var DELFIN-klassen 1958-61. En del af interiøret fra ubåden SPÆKHUGGEREN, der indgik i DELFIN-klassen, er blevet genskabt i Orlogsmuseet, således at besøgeren kan gå ind i kommandorum, radio-radarrum og officersmesse.

LITTERATURLISTE

Barfod, Halfdan: Vor Flaade i Fortid og Nutid I-III. Kbh. 1941.
Barfod, Jørgen H.: Flådens fødsel. Kbh. 1990.
Barfod, Jørgen H.: Niels Juel; Liv og gerning. Århus 1977.
Bjerg, H.C. (red.): Flåde og Teknik 1739-1989. Kbh. 1989.
Bjerg, H.C. og Erichsen, John: Danske Orlogsskibe 1690-1860. Kbh. 1980.
Feldbæk, Ole: Slaget på Reden. Kbh. 1985.
Garde, H.C.: Den dansk-norske Sømagts Historie 1535-1700. Kbh. 1861.
Lind, H.D.: Fra Kong Frederik II's Tid. Kbh. 1902.
Lind, H.D.: Frederik III's Sømagt. Odense 1896.
Lind, H.D.: Kong Kristian IV og hans Mænd. Kbh. 1889.
Lybeck, Otto (red.): Svenska Flottans Historia, Malmø 1942.
Schultz, J.H.: Den danske Marine 1814-48. Kbh. 1930.
Steensen, R. Steen (red.): Flåden gennem 475 år. Kbh. 1974.
Wandel, C.F.: Søkrigen i de dansk-norske Farvande 1807-14. Kbh. 1915.
Wessel-Tolvig, P.: Flådens oprør. Kbh. 1993.



Kong Frederik IX (1899-1972) var uddannet i Søværnet og deltog hyppigt i flådens aktiviteter. Her ses kongen i samtale med viceadmiral A.H. Vedel på depotskibet ÆGIR's agterdæk 1955.



I begyndelsen af 1990erne lukkede Orlogsværftet i København, og vedligeholdelsen af marinens skibe flyttede til Frederikshavn og Korsør. Søværnet flyttede dog ikke helt fra København, idet den ældste del - Nyholm med mastekranen og batteriet Sixtus - fik status af marinestation, og huser idag bl.a. Søværnets Officersskole. Søværnets Materielkommando bibeholdt ligeledes sin virksomhed på dele af Arsenaløen.
Her ses korvetter af NIELS JUEL-klassen (søsat 1978-81) under mastekranen, der siden opførelsen i 1749 har været et vartegn for flådens virksomhed i København. (Foto: Fjernkendingsskolen).

ORLOGSMUSEET
OVERGADEN OVEN VANDET 58 · 1415 KØBENHAVN K
TELEFON 31 54 63 63 TELEFAX 31 54 29 80


SØKVÆSTHUSET
K334
EJO KEHN