

#### Afsnit nr. 4: Perioden fra 1697 til 1800: Fra svenskekrige til englandskrigene



**Peter Jansen Wessel** (1690 – 1720) viste sig at være en særdeles dygtig søofficer, der udførte talrige dristige operationer, men han levede et kort og dramatisk liv fyldt med intriger. Han kom fra Norge, hvor der ingen adel var. Som 26-årig blev han adlet under navnet Tordenskjold for sin indsats, af den danske konge, og som 28-årig blev han udnævnt til admiral. Kort efter sin 30 års fødselsdag blev han dræbt i en duel efter afslutningen af den krig, som ellers havde bragt ham personlig lykke.



Allerede som 21-årig blev han chef for snauen (et skib med fem kanoner) ”Ormen”, og året efter blev han skibschef på fregatten ”Løwendahls Galley” med hvilken han erobrede en svensk kaper.

I de senere år af krigen opererede Tordenskiold fra Fladstrand (Frederikshavn) mod den svenske vestkyst, blandt andet mod Dynekilen.

Da Tordenskiold i december 1718 erfarede, at Karl den Tolvte var død (faldet for enten fjendens eller en svensk kugle), sendte han ikke en kurer med nyheden. Han sejlede selv til København, gik op på slottet, fik vækket Frederik den Fjerde og overbragte ham personligt nyheden, som medførte hans udnævnelse til ”schout-bij-nacht”<sup>[1]</sup>.

I 1719 erobrede Tordenskiold fæstningen ”*Carlsten*” på Marstrand, og senere samme år tilintetgjorde han den svenske flåde i Gøteborg.

Herefter udnævntes han til viceadmiral. Krigen – og dermed Tordenskiolds lykke – sluttede brat herefter.

I 1720 omkom han i en duel i Gleidingen ved Hannover på vej til fremmed krigstjeneste.

På grund af duellen fik Tordenskiold først et ordentlig minde under Frederik den Sjette.

Hans sarkofag med inskriptionen ”Dynekilen – Marstrand – Elfsborg” står i Holmens Kirkes kapel.



På gravmælet står:

”Helten Peder Tordenskiold

Viceadmiral

Ham nævnede hans Konge med Hæder,

hans Medborgere med Glæde,

hans Fjender med Skræk.

Danmarks aarbøger bevare hans Daad.

Frederik den Sjette satte ham dette Minde.”



**Vitus Bering** (1681 – 1741) fra Horsens bør også nævnes i denne sammenhæng. Han var ikke dansk flådeofficer, men styrmand/navigatør i handelsflåden og under et ophold i Amsterdam blev han hyret til den russiske marine, hvor han avancerede til kommandør.

Han deltog i Den store Nordiske Krig som skibschef i danske farvande og overvintrede i København i 1716.

Vitus Bering er kendt for sine to ekspeditioner 1725 og 1741, hvor han kunne fastslå, at Asien ikke var landfast med Amerika.

Han var en dygtig navigatør og opmåler.





**Frederik Danneskiold – Samsøe** (1703 – 1770), i praksis flådens chef fra 1735 til 1746 samt fra 1766 til 1767 med titlen ”*intendant de marine*”.

Trods manglende uddannelse som flådeofficer var han en dygtig administrator, der havde øjnene med sig i forskellige retninger. Samtidig med at han gavnede marinen på mange områder, forstod han at vise god økinomisk sans.

Han havde straks fra sin første tid taget fat på at skaffe flåden en tørdok, og ved hjælp af en indkaldt hollandsk vandbygmester, Dumreicher, gennemføre han i løbet af 4 år med stor energi dette foretagende, som de stedlige forhold gjorde vanskeligt.

Han uddybede Flådens Leje og Københavns Havn sådan, at orlogsskibene nu først fuldt kunne udrustes der. Det var under ham, at flåden fik flere af sine vigtigste arsenalbygninger, som den har brugt helt indtil 1900-tallet.

Ikke mindre tænkte han på at sikre havnen ved faste søbatterier, en plan, der dog først senere blev udført.

Det var ham, der genoptog og fuldt udviklede, hvad der tidligere var forsøgt for at skaffe flåden dens nødvendige mandskab ved indrullering, men var kommet i forfald. Nu grundlagdes 1739-41 det indrulleringsværk både i Danmark, Norge og Slesvig, som har holdt sig indtil de nyeste tider.

Samtidig arbejdede han med iver på at skaffe marinen en god søofficersstand ved at lade officererne få en meget bedre uddannelse, med eksamen, end de tidligere havde haft. Endvidere lod han et skoleskib udruste til brug for søkadetterne.

### **Christian Carl Frederiksen Gabel (1679 – 1748)**

Gabel deltog som skibschef med orlogsskibet "Sophie Hedevig" i Gyldenløves eskadre i den løbende fægtning mod svenskerne, som fandt sted 28. september – 30. september 1712 under Den Store Nordiske Krig. Fægtningen endte med, at de danske erobrede 100 transportskibe; og Gabel befandt sig på det forreste skib i flåden.



1714 var han først delingschef i admiral Peter Rabens eskadre, senere selvstændig opererende eskadrechef i Østersøen med en mindre styrke, til hvilken den bekendte fregat "Løvendals Galej", ført af Peter Wessel Tordenskiold, hørte.

I året 1715 udsendtes Gabel tidlig i foråret med 8 orlogsskibe foruden nogle mindre fartøjer for at forhindre den svenske eskadre på 4 orlogsskibe og 2 fregatter i at plyndre på de danske kyster. Han traf sine modstandere 24. april under Femern og leverede dem et 7 timers slag, der senere er blevet kaldt "Slaget på Kolberger-Heide"; den underlegne svenske styrke måtte flygte.

For denne sejr, hvorved de danske erobrede 5 orlogsmænd samt tog omkring 1800 fanger, blev Gabel forfremmet til Viceadmiral samt udnævnt til kammerherre, en udmærkelse, der var temmelig enestående på den tid. Efter en kortere kampagne i året 1717, hvor Gabel skiftedes med Raben i overkommandoen over hovedstyrken i Østersøen, aftrådte han den 31. maj for at overtage den vigtige post som overkrigssekretær. Samme år udnævntes han til Ridder af Dannebrog.



**Henrik Gerner** (1741 – 1787), flådens fabriksmester<sup>[2]</sup> fra 1772 til sin død.

Han blev i 1749 sendt til Søkadetakademiet i København, fra hvilket han 1763 dimitteredes som sekondløjtnant, og som nr. 1 af 19 eksaminander. Allerede tidlig var Gerners tanker blevet henledt på skibsbygningskunsten, i det hans far en tid lang havde forestået skibsbyggeriet på Holmen. Og da han straks viste både evner og lyst, varede det ikke længe, førend marinens daværende energiske bestyrer, grev Frederik Danneskiold-Samsøe (1703-1770), fik ham beskæftiget i denne videnskab, som indtil dette tidspunkt havde stået meget tilbage.

1768 blev han sendt til England og Frankrig for yderligere at uddanne sig. Forinden var han (1764) blevet premierløjtnant og havde året efter på et af de få søtogter, han foretog sig, gjort sig bemærket ved, at indsende fortrinlige oplysninger om russiske og svenske orlogsmænds bygningsmåde m. m.

I 4 år fortsatte han studierne i udlandet. Avancerede 1770 til kaptajnløjtnant og udnævntes 8. juli 1772 til fabriksmester, hvorefter han begav sig hjem fra Frankrig. Han avancerede senere: 1776 til kaptajn og 1781 til kommandørkaptajn.

Det var under særdeles vanskelige forhold, at Gerner overtog ledelsen som fabriksmester i 1772. Og hans virksomme natur fik straks lejlighed til at vise sig i hele sin styrke

Flådens leje var fuldt af mudder, ekviperingen langsom og kostbar, magasinerne tomme og skibene forfaldne. Med stor energi tog han fat og fik hurtig indført væsentlige forbedringer, samtidig med at han vandt sig navn som et af de største mekaniske talenter, Danmark har ejet.

I de 15 år, Gerner endnu levede, forblev han på sin post og byggede i dette tidsrum ikke færre end 14 linjeskibe og 10 fregatter foruden mange mindre fartøjer. Alle sammen af så fortrinlig godhed, at hans ry gik viden om land og kastede glans over hans fædreland.

1780 indberettede han, at det nu ville være ham muligt, at klargøre en fregat til togt på 10 dage.

1781 indtrådte Gerner i Dokkommissionen og tog ligeledes her fat med vanlig iver. I Løbet af 1784 og 1785 både konstruerede han og udførte et sindrigt pumpeværk for dokken, der vedblev at benyttes indtil midten af 1800-tallet. Ved denne opfindelse forenkledes han udpumpningen af dokken. Så at dette arbejde, som tidligere havde kostet 2-400 mands anstrengende arbejde i 2-3 døgn, nu udførtes af 24 heste i en snes timer, hvorved samtidig udgiften faldt til en fjerdedel.

1786 fik han ordre til at fremsætte de principper, hvorefter orlogsskibe burde bygges, og kort efter kunne han indgive, én med tabeller og talrige bilag forsynet besvarelse af opgaven.

1787 fik han ordre til at udføre tegning til et nyt 80 kanoners linjeskib; 6 uger efter erklærer han, at arbejdet kan påbegyndes, når det skal være.

Af hans andre mekaniske opfindelser kan nævnes en forbedret slags muddermaskiner, dunkraft-maskiner til dokkens sluseporte, ankerkraner til at løfte svære vægte, destillationsmaskiner til brug om bord, pumper til skibene foruden mange andre.

Han oprettede "Søe-Lieutenant-Selskabet", som fik stor indflydelse på de unge søofficerers uddannelse.

**Ulrik Christian Gyldenløve** (1678 – 1719), ”uægte” (født uden for ægteskab) søn af Christian den Femte.

Afgik 1693, som 15-årig til søofficersuddannelse i Nederlandene, og videre til navigationsuddannelse i Frankrig.

Da han vendte tilbage til Danmark i 1696, blev han udnævnt til admiral. I 1700 blev han, som kun 22-årig, udnævnt til General-Admiralløjtnant og overtog kommandoen over hele flåden

Kort efter indsendte han på baggrund af erfaringerne fra Holland og Frankrig et forslag til kongen om oprettelse af et Søe-Academi. Hvor unge mænd kunne modtage egentlig undervisning i sømandskab, militær træning, taktik og navigation (hidtil var søofficerer enten uddannet ved mesterlære eller havde modtaget graderne fx ved adling).



Gyldenløve ledede flåden, da der på ny udbrød krig i 1709, og han var til søs som flådechef i perioden 1709-1712 og igen i 1715

Han blev voldsomt såret under nærkamp i 1709 af pistolskud i brystet og en ”pike” (lanse/spyd) i ryggen, men han dræbte egenhændigt begge sine modstandere.

Han var chef for marinen frem til sin død i 1719, hvor han blev dræbt af svensk skarpskytte under et søslag.

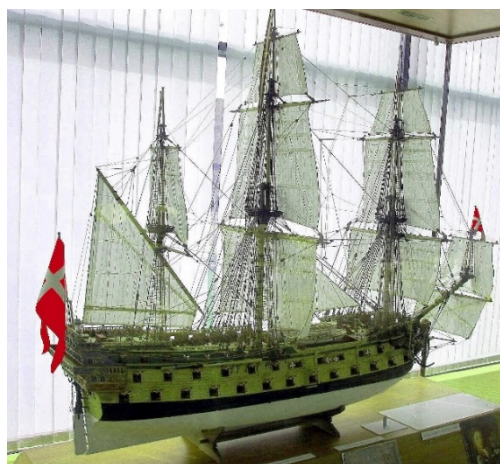


**Ivar Tønnesen Huitfeldt** (1665 – 1710), kommandør, født i Norge, uddannet i den franske flåde, gjorde tjeneste i den nederlandske og engelske flåde, og fra 1692 i den dansk-norske flåde.

Fra 1704 til 1709 var han chef for orlogsverftet i [Kristiansand](#)

Var Skibschef for linieskibet ”*Dannebrog*”(opkaldt efter Dannebrogordenen) den 4. oktober 1710.

Hvor skibet blev sat i brand og eksploderede, men Huitfeldts manøvre sinkede dog svenskerne så meget, at den øvrige danske flåde kunne nå at gøre sig klar til kamp.



Model af Dannebrog ca. 1710



**Ole Judichær** (1661 – 1729), matematiker, viceadmiral, Holmens chef, skibskonstruktør.

1690 ansattes han som viceekvipagemester på Bremerholm. Kort tid derefter overtog han ledelsen af skibsbyggeriet. Da det første på Nyholm byggede linjeskib Dannebrog 1692 løb af stablen, fik han som anerkendelse af sin virksomhed udnævnelse til virkelig ekvipagemester og fabrikmester. Som sådan vedblev han at virke indtil 1725 og konstruerede i dette tidsrum 23 linjeskibe og 9 fregatter.

Det var i høj grad hans fortjeneste, at skibene fra den dansk-norske flåde klarede sig godt, som de gjorde under Den store nordiske Krig, og han var flådens hovedkonstruktør frem til 1727.

Han konstruerede blandt andet en dykkerklokke

1698 fik han titel af kommandørkaptajn og steg efterhånden til admiral. 1705 fik han sæde i Admiralitetet, 1714 blev han tillige Holmens Admiral. Under den store nordiske krig havde han foruden ledelsen af skibsbyggeriet mangfoldige betroede hverv, endogså som eskadrechef og øverstkommanderende for det sjællandske kystforsvar, uagtet han ikke oprindeligt var uddannet som sømand og krigsmand.

**Just Henriksen Juel** (1664 - 1715), slægtning til den berømte Niels Juel.

Ansæt, som adelborst (kadet) 1684—88, i den hollandske orlogsflåde.

Ved sin hjemkomst fik han gennem sin slægtning, admiral Niels Juel, ansættelse som løjtnant i Søetaten og tjente sig efterhånden op til viceadmiral. Han var deltager i admiral v. Støckens troppetransport til Skotland, hvor han døjede meget ondt; senere (1694) som chef for linjeskibet »Lindormen« bestod han en kamp med en engelsk orlogsmand, der uberettiget ville visitere hans konvoj.



Under felttoget 1700 var han i Ulrik Christian Gyldenløves flåde flagkaptajn hos generaladmiralen og spillede en væsentlig rolle ved forsvaret af hovedstaden under dennes bombardement af den eng.-holl.-sv. flåde.

1709—12 var Juel dansk gesandt hos zar Peter den Store, hvis velvilje han ved sin værdige og frimodige optræden hurtig vandt. Ved sin tilbagekomst udnævntes han til viceadmiral og blev snart efter ansat ved hovedflåden; med denne, der 1715 kommanderedes af admiral P. Raben, deltog han 8. august som fører af avantgarden i det blodige søslag ved Jasmund (Rügen), hvor han blev truffet af en kanonkugle og døde straks efter.

Er mindet med et epitafium i Roskilde Domkirke





### **Frederik Christian Kaas (1727 - 1804).**

Straks efter sin udnævnelse til officer bestemtes han til at studere skibskonstruktion. Hvorfor han indtrådte i konstruktionskommissionen, og samtidig undervistes af overskibsbygmester Anders Thuresen.

Som løjtnant deltog han 1751 i kaptajn Simon Hooglants ekspedition til Marokko, hvor der skulle underhandles om traktater. Medens hans chef midlertidigt var rejst til Algier, havde Kaas kommandoen over en del medbragte koffardiskibe, men blev grebet i land og arresteret. Først i maj 1753, da traktatforholdene var ordnet, slap han fri igen.

1756 havde han sin første chefskommando over fregatten *Hvide Ørn* i admiral Hans Henrik Rømelings eskadre.

1757 indgav han og løjtnant Frederik Michael Krabbe tegninger til en fregat konstrueret efter nye principper. Samme år deltog han i en Middelhavsrejse med orlogsskibet *Island*; både chef og næstkommanderende døde om bord, og Kaas hjemførte derefter skibet.

1757-64 blev han jævnligt benyttet som linjeskibschef på forskellige fregatter, mest i Middelhavet i de udrustede eskadrer.

1765-66 var han på en diplomatisk sendelse til Marokko,

1769 chef for linjeskibet *Mars*. Da regeringen besluttede at sende en stærk søstyrke til Algier for dermed at tvinge denne stat til at overholde sine indgåede forpligtelser, fik Kaas, der var velkendt med forholdene i Afrika, overkommandoen over ekspeditionen.

I begyndelsen af maj 1770 afsejlede han med 4 linjeskibe, 2 fregatter, 2 bombardergalioter og nogle mindre fartøjer og nåede til bestemmelsesstedet i begyndelsen af juli måned. Da underhandlingerne intet resultat hidførte, ville Kaas herefter begynde fjendtlighederne. Men det viste sig snart, at han havde forregnet sig. De medbragte bombarderskibe var dårligt udrustede og hans store skibe alt for dybtstikkende. Med uforrettet sag og efter at være blevet afløst vendte Kaas hjem.

Samme år afløste han admiral Gaspard Frédéric de Fontenay som chef for Søkadetkorpset; i denne stilling forblev han til 1781, da han udnævntes til Holmens chef som overekvipagemester. Som sådan virkede han med dygtighed til 1792.

1795 og 1796 var han tillige chef for eskadrer, som til neutralitetens beskyttelse opererede i Østersøen sammen med svenske eskadrer.

### **Chresten (Christian) Thomesen Sehested (1664 - 1736).**

I 1680 blev Sehested optaget som lærling i marinen og fra 1684-1687 i Hollandsk og Fransk orlogstjeneste.

Han blev 1687 officer og havde 1691 sin første danske chefskommando, over fregatten »Svenske Falk« på konvojtoget til Frankrig.

Ved oprettelsen af Søkadetkompagniet 1701 udnævntes Sehested, der var blevet Kommandør, til chef for dette. Et embede han — med, en eel afbrydelser — dygtig og energisk forvaltede til 1715.



Ved udbruddet af den store nordiske krig kom Sehested straks i aktiv virksomhed.

1709 tjente han som Gyldenløve's Flagkaptajn ved troppeoverførslen til Skåne.

1710 deltog han som chef for »Havfruen« i søslaget ved Køge Bugt.

Foråret 1711 førte han en eskadre til Norge. Hvor han ved den lejlighed erobrede mange Priser.

Ud paa Efteråret 1711 fik han kommandoen over en Styrke, hvis opgave det var at forjage de svenske krigsfartøjer fra farvandene ved Stralsund samt at understøtte den dansk-russisk-preussiske belejringshær.

1715 var Sehested på ny ved Stralsund, og nu lykkedes det ham endelig efter mange anstrengelser helt at forjage Svenskerne fra farvandene og at indeslutte byen, der måtte kapitulere 23. December. For dette udnævntes han efterfølgende til Admiral.

Ved sin taktiske dygtighed, sit mod og sin besindighed lykkedes det Sehested at nå resultater, der har givet ham et højt anset navn i den danske Søkrigshistorie.



**Christian Michael Ludwig Ferdinand Tønder (1692 – 1753),**

Han blev Kadet 1709, og ved Sehesteds angreb 1715, på den svenske flotille, ved Stralsund var Tønder, der nu var premierløjtnant, 22. juni i kamp med de fjendtlige bombarderer og under forsøget på at entre en af disse mistede han sit højre ben.

Han forblev dog i tjenesten og ansattes året efter ved den norske eskadre under Tordenskiold. Med denne deltog han 8. juli 1716 som kaptajnløjtnant og chef for galejen Prins Christian i angrebet på den svenske transportflåde i Dynekilen. Han erobrede her galejen Lucretia, bemægtigede sig et landbatteri, og bidrog ved sit glimrende mod i væsentlig grad til slagets heldige udfald.

1717 var han som chef for fregatten Mynden i Østersøen under admiral Peter Raben.

1718 ledsagede han , med fregatten Stralsund, Tordenskiold på dennes troppetransporter til Norge;

1719 havde han, som kaptajn, samme kommando. Med Tordenskiold foretog han først en rekognoscering til Karlskrona, på hvilken han erobrede en svensk kaper. Derefter deltog han i angrebet på Marstrand, hvorunder han havde station ved Båhuselven. Og senere i august deltog han i angrebet på Ny Elfsborg.

Fra 1720-26 var Tønder derefter vagtskibschef i Storebælt;

1730 førte han linjeskibet Varberg for Ostindisk Kompagni til Kina,

1734 førte han linjeskibet Oldenburg paa togt til Elben i anledning af stridighederne med Hamborg,

1743 førte han linjeskibet Norske Løve og 1749 linjeskibet Oldenburg i eskadre.

Han udnævntes til schoutbynacht 1749 og til viceadmiral 1752, men kom han ikke i aktiv tjeneste.



## Den store nordiske Krig fra 1700 til 1720

Perioden op til Den store nordiske Krig var præget af spændinger i Østersøområdet. Sveriges ekspansion var blevet stoppet i slutningen af 1600-tallet, men de øvrige Østersønationer så gerne Sveriges indflydelse og magt reduceret.

Da den svenske konge pludselig døde og blev afløst af en ganske ung og uerfaren konge, slog Polen, Rusland og Danmark til i 1700.

Desværre viste kongen, Karl den Tolvte, sig at være et militært geni, som kom til at volde store problemer for de tre angribere.

Ved andre magters indblanding blev krigen for Danmarks vedkommende meget hurtigt og ydmygende stoppet. Men da Karl den Tolvte under sit felttog mod Rusland i 1709 blev slået af russerne ved Poltava (i det nuværende Ukraine), var Danmark klar igen med en hurtig krigserklæring mod Sverige.



De gamle operationsplaner blev atter taget frem, og flåden udførte igen en landsætning af store tropestyrker i Råå, tre sømil (fem kilometer) syd for Helsingborg.

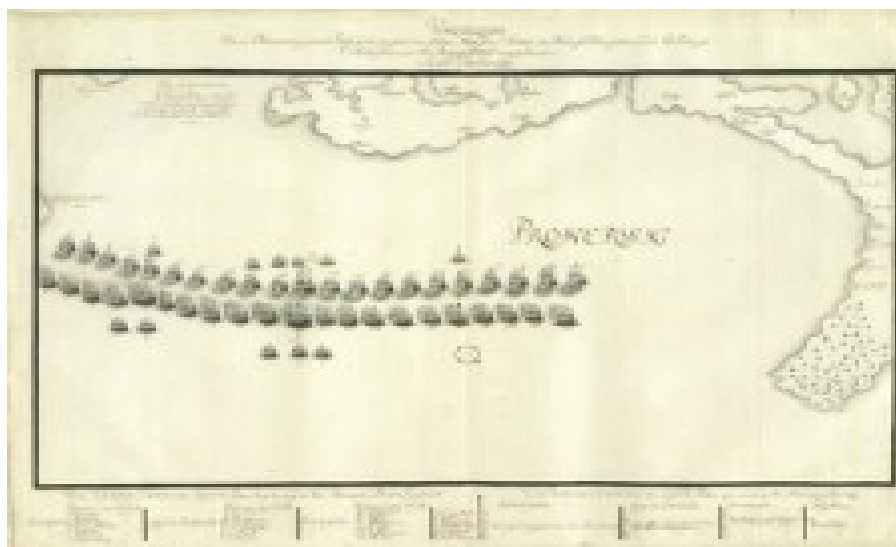
Danmark havde dog kastet sig hovedkulds ud i krigen uden at være ordentligt forberedt. Indledningsvis gik det godt, og fæstningen i Helsingborg blev erobret, medens fæstningerne i Landskrona og Malmø holdt stand.

Den 10. marts 1710 brast Danmarks drøm atter, da svenskerne under Magnus Stenbock i slaget ved Helsingborg nedkæmpede den danske hærstyrke i Skåne.



Flåden måtte herefter evakuere de sørgelige rester af ekspeditionsstyrken. Samme efterår opsøgte den svenske flåde den danske i Køge Bugt, og under slaget den 4. oktober 1710 blev de svenske ambitioner stækket. Ivar Huitfeldts dispositioner forhindrede en svensk sejr over den danske flåde.

I 1715 sikrede en dansk flådestyrke under *schout-bij-nacht*, senere viceadmiral, Gabel en sejr over en svensk flådestyrke ved Kolberger Heide ved Fehmern, hvorved situationen for svenskerne i det belejrede Stralsund blev forværret. I et efterfølgende slag mellem to jævnbyrdige danske og svenske flåder ved Rügen samme år kom der ikke nogen afgørelse, men som et resultat af de manglende svenske forsyninger faldt Stralsund som svensk base. Under slaget blev viceadmiral Just Juel dræbt af en kanonkugle.



Slaget ved Rügen 1715

Året efter indledte den svenske konge et felttog mod Norge, men den nyudnævnte adelsmand Peter Tordenskiold lokaliserede den svenske forsyningsflåde, som var forudsætningen for at gennemføre felttoget mod Norge. Forsyningsflåden lå i et meget smalt sund kaldet Dynekilen, hvor Tordenskiold med et dristigt angreb erobrede det meste af forsyningerne. De svenske flådeenheder blev enten brændt eller erobret. Det gav ham en kongelig udnævnelse til kommandør, hvorved han sprang kommandørkaptajnsgraden over. Senere erobrede Tordenskiold den svenske fæstning *Carlsten* ved Marstrand, og han deltog endvidere i operationerne rettet mod den svenske flåde i Gøteborg.



Tordenskiold og hans soldater i Marstrand



Den store nordiske Krig var rig på træfninger til søs. Danmark var allieret med Rusland var et af resultaterne af krigen, at Sverige var blevet stækket som stormagt. Landet var nu på niveau med Danmark, men alle de danske bestræbelser på at generobre de tabte områder fra Sverige havde ikke båret frugt.

Siden 1560 havde Sverige erobret områder i Finland, Rusland, Estland, Letland, Litauen, Polen og Tyskland, men efterhånden gik de alle tabt igen. Finland dog først i 1808/1809.

De eneste områder, som Sverige beholdt, var de områder, som var erobret fra kongeriget Danmark-Norge! Til søs var krigen gået noget bedre end til lands, men da den sluttede, fik Danmark ingen territoriale indrømmelser.

Det gjorde Rusland til gengæld, som nu var etableret som en østersømagt med en nybygget hovedstad Sankt Petersborg ved Den finske Bugt samt med overtagelsen af de nuværende baltiske stater Estland, Letland og Litauen.

Krigen varede formelt til 1720, og den danske konges nybyggede slot kom til at bære navnet "*Fredensborg*", for nu skulle der være varig fred.

### **Fredsperioden fra 1720 til 1801**

Freden varede i ca. 80 år, og det blev en indbringende periode for skibsrederne, storkøbmændene og den gryende industri i Danmark.

En af årsagerne var, at der ikke var fred i den øvrige del af Europa, hvilket man som skibsfartsnation kunne tjene godt på, når fragtraterne gik i vejret. Den sidste halvdel af denne periode skabte store formuer og blev ofte i samtiden og i den nyere historie kaldt for "*den florissante periode*", det vil sige den blomstrende periode.

Der blev skabt nye formuer på at sejle kostbare og eftertragtede varer fra specielt Det fjerne Østen. Imedens man i Danmark så opblomstringen af en ny industri. De mange pakhuse ved Københavns havn vidnede om den blomstrende handel. I dag kan denne blomstrende periode aflæses på bygninger i og uden for København. Hvor de nye velhavere byggede domiciler i København og lystslotte i en ring rundt om hovedstaden:



"*Gammel Holtegård*", "*Marienburg*", "*Sophienholm*" og mange andre nær Furesøen, Lyngby Sø og Bagsværd Sø.

Ved Mølleåen fra Furesøen til Øresund blev der anlagt en række moderne fabrikker. Frederiksværk blev en industriby med kanonstøberi, og i Hellebæk blev der oprettet en geværfabrik.

Mange små søfartsbyer rundt om i Danmark, eksempelvis på Fanø og Rømø samt i Ærøskøbing, Marstal og Svendborg havde skibe sejlene på langfart til Det fjerne Østen, til Amerika og langs Europas kyster.

### **Flåden i 1700-tallet**

Ulrik Christian Gyldenløve havde ligesom Niels Juel gennemgået en formel søofficersuddannelse i Nederlandene. Danmark var ilde forberedt på krigen i 1700, og som en af erfaringerne anmodede han derfor kongen i 1701 om, at der i Danmark blev oprettet et "*søkadet akademi*", hvilket kongen



efterkom. Herved fik søofficererne en formaliseret uddannelse, men det var først i 1724, at uddannelsen af de tekniske officerer blev iværksat, hvor fire søofficerer blev sendt til udlandet for at lære skibsbygning.



Sådan så Søkadetakademiet ud midt i 1700-tallet. Prospektet forestiller facaden mod det nuværende Fredericiagade, der dengang hed "Cadettegaden". (I dag huser bygningen Østre Landsret) Perioden var præget af, at man nu langsomt kom ind i "oplysningstiden". Der blev forsket i fysik, kemi, astronomi, medicin, botanik, geologi og meget mere.

De større europæiske magter underlagde sig kolonier for at skaffe sig råstoffer til forarbejdning og drive handel. Der blev udsendt videnskabelige ekspeditioner, og der blev foretaget opmåling af ukendte egne, ligesom der systematisk blev opmålt og indsamlet data til brug for navigation rundt på kloden.

Den dansk-norske flåde deltog i sejlads til Kina. I 1761 sendte flåden Carsten Niebuhr af sted til Istanbul på sin videnskabelige ekspedition til de arabiske lande.

Flåden holdt kontakt til de danske forter i kolonierne i Afrika, Indien og Vestindien og eskorterede danske handelsskibe i pirattruede farvande, især i Middelhavet.

Carsten Niebuhr i arabisk dragt under den store arabiske ekspedition 1761-67



Under og efter Den store nordiske Krig havde der været en række Hofintriger og udskiftninger, men den lange fredsperiode frem til 1801 blev præget af dygtige personligheder i flådens ledelse. Holmen udviklede sig til Danmarks største arbejdsplads, hvor landets ypperste arbejdede med de mest moderne arbejdsmetoder og med den mest moderne teknik. Her byggede man skibe velegnede til såvel langfart som sejlads i danske farvande. Normalt havde de danske lineskibe kun to batteridæk (kanondæk), for skibene skulle med fuld udrustning kunne gå igennem farvandet ved Drogden ud for Dragør, og derfor måtte deres dybgang ikke overstige 22 fod (6,9 meter).



Flåden eksperimenterede med et antal galejer.

Både svenskerne og russerne havde opereret med galejer i stort tal under krigen i den finske skærgård, men det danske projekt blev opgivet.

Bygningen af en galejhavn i Nivå blev påbegyndt i 1752, men havnen blev opgivet i 1767.

(Nivå galejhavn 1750)

En væsentlig del af flådens bemanning, såvel officerer som menige, kom fra Norge. Om foråret hentede man flådens personel til København, og om efteråret blev det sejlet retur til Norge.

I København rådede flåden nu over en ældre base med skibsværft ved Bremerholm, (det område som i dag ligger mellem Holmens Kirke, Havnegade og Nyhavn). Det var faktisk her, at Københavns brand i 1795 brød ud. Der løb en kanal, *Holmens Kanal*, op til det sted hvor Det kongelige Teater nu ligger.

Bag ved Charlottenborg, ved Nyhavn, lå flådens rebslagerbane, og ved det, der i dag hedder Kvæsthusbroen, fik flåden sit første "*kvæsthus*", dvs. hospital og plejehjem.

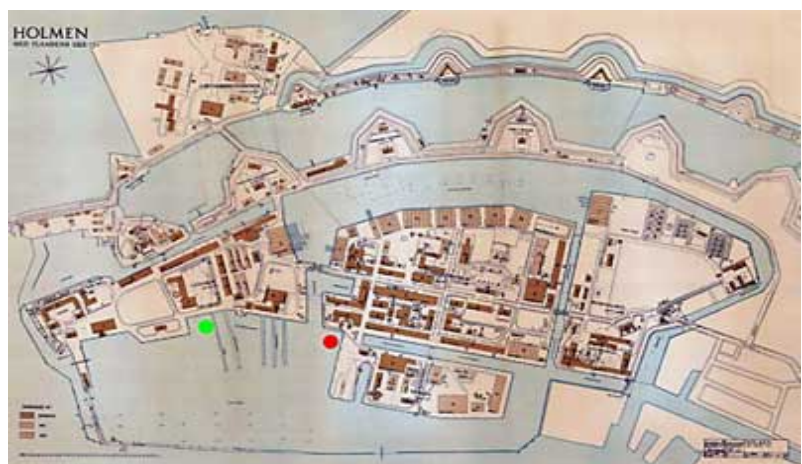
Omkring 1775 flyttede man det til det nuværende *Søkvæsthus* på Christianshavn, hvor Orlogsmuseet indtil for få år siden havde til huse.

Den nye flådebase bestod af fem øer, som langsomt var blevet til ved opfyldning i forbindelse med at man uddybede havnebassinet. Uddybningen blev foretaget med uddybningsmaskiner betjent af straffefanger.

Den yderste ø blev kaldt *Nyholm*.

De øvrige kom til at hedde *Frederiksholm*, *Christiansholm*, *Dokøen* og *Arsenaløen*.

Under et blev hele fabriks- og basekomplekset kaldt "*Holmen*".



Fra 1746 til 1751 blev den berømte mastekran på Holmen opført, og umiddelbart syd herfor lå de tre store beddinger, som blev benyttet ved stabelafløbning af flådens skibe frem til 1918. På Christiansholm blev opført endnu en mastekran, men den blev revet ned i 1860'erne.



Hvor Udenrigsministeriet i dag ligger fik flåden sin første tørdok. Tørdokken på Christianshavn (senere kaldt "Gammel Dok") blev opført fra 1735 til 1739 af den hollandske vandbygningsmester J. H. Dumreicher, og var i brug helt frem til 1918.

Dokken blev i begyndelsen tømt for vand ved håndkraft. Det krævede, at 200 – 400 mand arbejdede ved pumperne i tre døgn.

I 1784 udarbejdede fabriksmester Henrik Gerner et hestetrukket pumpeværk, som kunne læse dokken for vand på 21 timer.

Flådens størrelse varierede meget i løbet af 1700-tallet, og man udrustede kun det antal skibe operationerne krævede. Det store havnebassin skulle kunne rumme flådens oplagte skibe, ca. 24 lineskibe og 24 fregatter. Af økonomiske årsager lå de øvrige skibe aftaklede på Holmen, det vil sige uden rigning, kanoner, forsyninger, sejl, ankere, tovværk med mere. Det blev opbevaret på de mange magasiner og udleveret mod behørig kvittering til skibschefen og hans regnskabsførere. De var ansvarlige for majestættens gods.

En fransk skibschef ved navn de Bordes de Folligny skrev i 1739 en rapport om et besøg på Holmen:

*"Deres magasiner er i en udmærket stand og ordnet med en næsten pinlig nøjagtighed. De ligner mere et magasin hos en rig købmand, der ejer 3 – 4 skibe, end arsenalet i en kongelig krigshavn."*

Det er forskelligt hvad arkiverne rummer af historie om de enkelte skibe som blev bygget i denne periode, men hvor alle disse historier handler om store lineskibe og fregatter så findes der også i arkiverne historien om et mindre skib nærmere betegnet en Chalup som kongen lod bygge.

*"Den 24. dec. 1730 giver Kong Christian den VI - Sø Etatens Ekvipage ordre til at bygge en Chalup til brug for Kongen og Hoffet ved Sundbyfærgegade - beliggende på Jægerspris siden! Charluppen bygges på Holmen og den er færdigbygget i løbet af sommeren år 1734. Dette meddeles Færgedækket i skrivelse af 5. november 1734.*

*Det meddeles ligeledes, at den vil blive transporteret med skib til foråret - ud fra den opfattelse, at der ikke vil være brug for den i den forestående vinter.*

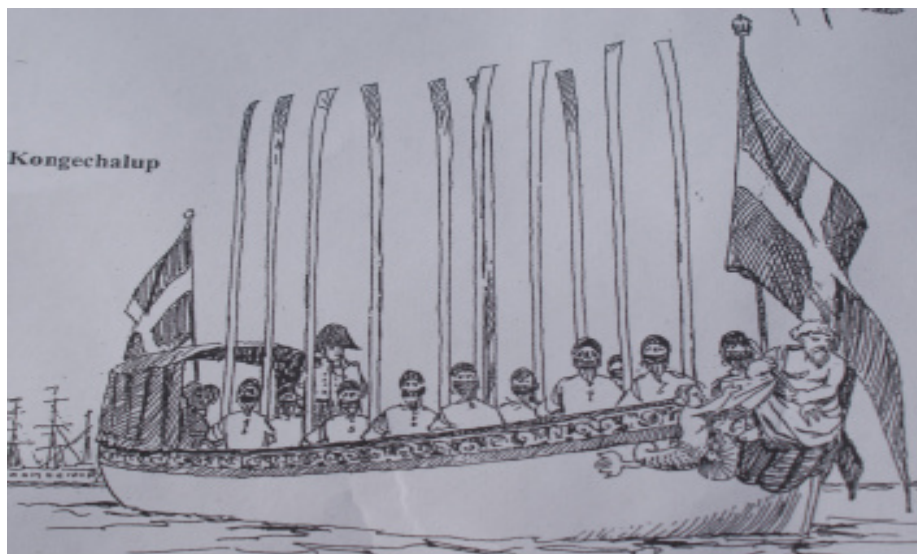


*Under transporten fra Holmen til Færggården bliver Chaluppen lettere beskadiget og på grund af dette, anmoder Færgemanden Peder Høy om, at der må blive sendt 2 af Holmens betjente til Færggården for at reparere Chaluppen.*

*Hvor meget Chaluppen har været brugt ved vi ikke noget om - da den altid lå i vandet klar til brug - da der jævnligt har været overførsler af hoffets embedsmænd.*

*I år 1742 er Chaluppen så medtaget af vind og vejr, at en større reparation er nødvendig.*

*Der er derfor nødvendig for færgemanden Peter Høy, at leje båd i Frederikssund til de kongelige overførsler. Chaluppen går derefter i forfald og ingen ny chalup blev bygget.”*



Når kongen skulle om bord i sin chalup, var kongeflaget hejst både for og agter.  
Kongen sad agter på en fint udskåret stol med rødt fløjl.

## **På kollisionskurs med England**

En del af de mange penge, som strømmede til Danmark, stammede fra tvivlsomme transaktioner, hvor det danske flag, som garant for neutraliteten, blev brugt til at dække over allehånde former for kontrabande til de krigsførende magter i Europa.

Det gav en god indtjening, og majestæten og hans rådgivere var ikke uvidende om, hvad der foregik.

Da England følte sin eksistens truet under napoleonskrigene, blev den danske søfart – tillige med søfarten fra Sverige og Rusland, som indgik i et væbnet neutralitetsforbund – så stort et problem for englænderne, at man krævede ret til at stoppe og undersøge skibene, da der var en begrundet mistanke om omgåelse af neutraliteten.

Neutralitetsforbundet mente sig stærk nok til at påberåbe sig retten til at sejle frit på havene, og som en følge heraf lod man sine handelsskibe indgå i konvojer, eskorteret af neutralitetsforbundets orlogsskibe.



Danmark-Norge havde en ganske stærk og moderne flåde, som kunne sætte magt bag den valgte udenrigspolitik. Flåden havde skabt fremragende muligheder for handelsflåden – og dermed for landets indtjening - og samtidig også skabt respekt om de danske krav. I relation til England blev der tale om en langsom eskalering, hvor Danmark måske ikke havde gjort sig alle konsekvenser klare, men hvor den øjeblikkelige indtjening – og pres fra skibsrederne, storkøbmændene og industrien - måske forblændede de politiske beslutningstagere. I sommeren 1800 kom konfrontationen, og så begivenhederne begyndte at tage fart. Danmark befandt sig pludselig i en meget kompliceret udenrigspolitisk situation uden nemme løsninger.

*L.E.K*

---

Noter:

[1] Schout-bij-nacht var den daværende betegnelse i flåden for en kontreadmiral. Betegnelsen kommer fra Nederlandene, hvor det betegner den, som skuer ud i natten, dvs. den der holder kontakten med fjendtlige flådestyrker natten over.

[2] Holmens ”fabriksmester” var leder af det, der blev kaldt ”fabriken”, det vil sige al skibsbygning, og var samtidig flådens chefkonstruktør.