

175 år siden flåtestasjon på Horten ble bestemt

 web.archive.org/web/20141020015719/http://borreminne.hive.no/aargangene/1993/04-flaatestasjon.htm



Ved kongelig resolusjon av 21. november 1818 ble det bestemt at Marinens hovedetablissement skulle anlegges ved Horten. Uten at saken ble forelagt Stortinget, bestemte kronprinsregent Carl Johan seg for at Norges nye hovedetablissement for marinen skulle flyttes fra Fredriksvern ved Stavern.

I tiden før 1814 var det ingen hovedstasjon for den felles dansk/norske flåte i Norge. Hovedstasjonen lå i København. I mange år var havnen i Stavern mye benyttet og etterhvert ble det anlagt et lite skipsverft her. Året for dette er 1750. Navnet ble Fredriksværns Værft, oppkalt etter kongen, Frederik V. Havnen var god, og stor nok til å tjene sitt formål som støttepunkt for flåten i Norge. Fra sjøsiden var havnen godt beskyttet, mens forsvar fra landsiden var langt vanskeligere. Noen år senere var det dette som skulle bli hovedankepunktet mot havnen og som foranlediget diskusjon om flytting til ny havn.

Ved bruddet med Danmark i 1814 ble Fredriksværn automatisk hovedstasjon for den norske flåte. Havnen var mer enn stor nok til dette formål. Det var ingen stor flåte vi hadde etter unionen med Danmark. Den felles dansk-norske flåte var kraftig desimert ved det britiske kupp i 1807. Ut av "ekteskapet" med Danmark var det lite som falt på Norge; 7 brigger, 8 kanonskonnere, 41 kanonsjalupper, 2 kanonkuttere og 51 kanonjoller. Bortsett fra briggene var det bare småfartøyer.

Status etter året 1814 var selvstendig nasjon i union med Sverige. Diskusjonene kom fort inn på forsvaret av landet. Planene var mange, men mulighetene få. Aldri har Norge vært fattigere enn i denne perioden. Blokaden av norske havner hadde ført til kraftig nød. Nesten før bruset fra Eidsvoll hadde stilnet begynte planleggingen av et nytt, tidsmessig sjøforsvar, med materiell og personell. Vi skulle tro at nøktern og realistisk vurdering av den vanskelige situasjonen landet var i, skulle være nok til å glemme disse planene. Men i seiersrusen etter Eidsvoll, og i union med svenskene, måtte fornuften vike for en ikke gjennomtenkt flåteplan. Planen var 8 linjeskip og 12 fregatter foruten småfartøyer. Senere var det meningen å utvide flåten til 20 linjeskip og det samme antall fregatter. Dette var en plan som ikke var nærmere vurdert av Marindepartementet. Noen generalplan forelå heller ikke. I det hele tatt var planene bare løse funderinger gjort av kronprinsregenten og noen i kretsen rundt ham.

Havnen ved Fredriksvern ville bli for liten, og kapasiteten ved Fredriksværn verft ville ikke kunne makte den skipsbygging som ville bli krevet, var disse få menns mening. Kronprins Carl Johan nedsatte derfor 16. mai 1815 en kommisjon hvis oppdrag var å komme med forslag til sted for et slikt anlegg. Ved en tilfældighet landet kommisjonen på havnen på innsiden av Hortenstangen. Historien om den gjenglemte kjørepisken skulle være godt kjent og omtalt senest i fjorårets Borreminne (artiklen om [Horten gård](#)).

Hele tiden er det kronprinsen som er pådriver i denne saken. Planene tar form og hele tiden uten at saken er behandlet av Stortinget. Sammen med stattholder, feltmarskalk Hans Henrik von Essen, utformet han planer for en ny hovedbase for marinen. Om det var kronprinsen og stattholderen som hadde unnfanget ideen om en linjeskipsflåte med dertil hørende hovedstasjon, eller om disse to griper om en ide som i lengre tid har vært samtaleemne i de norske sjømilitære krefter vites ikke.



Hortensalternativet ble diskutert i vide kretser, og mange røster hevet seg. Men Carl Johan hadde allerede bestemt seg. Ved kongelig resolusjon av 21 november 1818 ble det, uten at Stortinget hadde fått seg saken forelagt, bestemt at plasseringen skulle være som i innstillingen: Hortensalternativet.

Den konstitusjonsstridige fremgangsmåten skulle senere skape store problemer for realisering av planene. De årlige bevilgningene ble mindre enn ventet, til tider minimale. Dette førte igjen til at arbeidet gikk tregt. Den storslagne flåteplanen kom aldri lengre enn til tegnebordet. I mange år var "Verven" preget av trange kår. Allikevel og svært imponerende, gikk det bare ti år fra kongens beslutning om anleggelse av hovedstasjon på Horten, til det første skip ble sjøsatt. 25. august 1828 gikk byggenummer 1, "Freia", på vannet.

Tiden fra vedtaket i 1818 og frem til planene var realisert, var preget av dårlig økonomi. Men planenes iverksettelse synes lite påvirket av dette. Det første tegn til at realisering kom i et skriv datert 16. april 1819. Skrivet var fra marinedepartementet til verftssjefen i Fredriksvern, kommandørkaptein Joachim Nicolai Muller:

Under 21. November f. Aa. har Hans Majestæt Kongen naadigst behaget at resolve: At Horten ved Christianiafjorden bestemmes til Lokale for anlæggendes Hoved Etablissement for den Konglige Marine, og at bestyrelsen for dette anlæggends Etablisement indtil videre skal underlegges Fredriksværns Værft, hvilket herved til Efterretning communiceres, og skal Værftet blive nærmere medelt hvad derfor samme i anledning av Resoultionen vil have foretage.

Mere konkret ble det i to brev av 18.januar 1820. Skrivene kommer fra Marindepartementet til verftssjefen. Det første lød slik:

Departementet approderer herved, at der efter de med Hr. Kommandørkapteinens Skrivelse af 20de November f. Aa. indsendte, af Skibsbygningsinspektøren forfattede Tegninger hvilke ved Skrivelse af 14de December sidstleden igjen blev Hr. Kommandørkapteinen herfra tilbagesendte, opføres på Horten et Logishus, et Arbeidshus, et Materialhus, en intrerims Smedje og et Locum.

Logishuset bliver placere i Nærheden af Marketenderiet, hvorved et særskilt Spisehus undgaaes. Om ovennævnte Bygningers intenderende Placering vil Hr. Kommandørkaptein til departementet gjøre nærmere indberetning ved at antyde deres Plads paa det Dem fra Departementet tilstillede i Kvadrater inddelte Kart.

Det andre:

Under 27de f. M. har H. M. Kongen naadigst behaget at resolve: At der, efter det af Skibsbygningsinspektøren, Capitaine Lous, forfattede Forslag skal ved Horten paabegyndes Anlægget af en Fregatbedding og af en Bradbænk med de dertil fornødne indretninger, hvilket i Henhold til Departementets Skrivelse af 14de f. M. hvormed en Gjenpart af Forslaget fulgte, herved communiceres Hr. Kommandørkapteinen til behaglig Efterretning og føiende Foranstaltning til Iværksættelse....

Dette skal være de første avgjørelser som konkretiserer en flåtestasjon på Horten. Riktignok er det på dette tidspunkt ikke utarbeidet noen generalplan for dette store anlegget. De bygg og det anlegg som foreslåes, er neppe mer enn det minimum en trenger for å kunne begynne å bygge båter.

Dette innebar en svært trang fødsel for det nye anlegget på Horten, og viser tydelig den motvilje som lå i Stortinget mot et anlegg som ble påtvunget dem av kronprins Carl Johan. Blant annet viser datidens omfattende korrespondanse at Verftssjefen neppe har hatt noen lett oppgave. Byråkratenes krav om at alle arbeider uansett størrelse, skulle fremlegges for dem, med omfattende dokumentasjon, skapte både vanskeligheter og tok lang tid. Dette står i grell kontrast til det faktum at Verftssjefen hadde datidens beste fagfolk på sine områder, fagfolk med en kompetanse som langt oversteg den faglige kompetanse som byråkratene kunne fremvise.

"Hortensspøkelset" som det ofte ble betegnet som i sin samtid, var en betydelig faktor i denne vanskelige situasjon. Mange røster hadde hevet seg da anlegget på Horten ble foreslått og innvendingene var mange. Ikke minst var forsvaret av flåtestasjonen et av de

argumenter motstanderne av Hortensalternativet ofte hevdet. Ja så ofte ble dette bragt frem i diskusjoner, at Stortinget i 1821 fant det nødvendig å nedsette en spesialkomite til å utrede dette spørsmålet, og å avkreve Marinedepartementet opplysninger angående den kongelige resolusjon av 21.november 1818. I Stortinget var det bare en mening - at kongemakten hadde begått et overgrep.

Spesialkomiteen konkluderte med at det ikke var tilstrekkelig grunnlag for å anlegge en flåtestasjon på nytt sted, all den stund anlegget ved Fredriksvern kunne utbygges videre, og stasjonen ved Kristiansand også kunne utvides. Dette ville i følge komiteen bli langt billigere enn anlegget på Horten. Komiteen fremsatte forslaget om at Stortinget skulle *"indgaa til Hans Majestæt med en adresse, hvori erholdes om at Anlægget paa Horten maatte aldeles bli nedlagt."*

Videre uttalte komiteen at sjefen for Marinedepartementet, statsråd Thomas Fasting, *"havde tilsidesat Grundlovens Bydende ved at han uden Storthingets Samtykke har kjøbt Eiendommene paa Horten, og at Sagen for saa vidt bør tilstilles Odelstinget til nærmere grandskning"*.

Det siste ble av stortinget forkastet mot tre stemmer. Det ble heller ikke tatt noe skritt for å få den kongelige resolusjon av 1818 forandret. Arbeidene var nå igang, og de mange diskusjoner om anlegget på Horten gjør sitt til at bevilgningene i årene frem til 1831 blir svært beskjedne. I gjennomsnitt rundt 80000 kroner i året.

Dette til tross ble det bygget et verft og en flåtestasjon på Horten i de følgende år. Etterhvert stilnet misnøyen med anlegget på Horten noe av. For ledelsen av det nye anlegget var arbeidet med en fregattbedding høyt prioritert. Den ble påbegynt allerede 1. mai 1820 og byggearbeidene pågikk for fullt frem til 14. oktober da arbeidene ble stanset for vinteren. Arbeidet pågikk sommer etter sommer. I 1827 var beddingen såpass ferdig at den første kjølen kunne strekkes. En fregatt var påbegynt.

Byggingen av "Freia" var igang. Året etter, den 25. august 1828, løp fregatten av stabelen. En enorm innsats må det ha vært. I papirene fra det første byggenummeret fremgår det tydelig at diskusjonen om flåtehavnens tilblivelse ikke var glemt.

Det blir litt underlig å se problemene i lys av det ønsket som var opplest og vedtatt. På den ene siden ønsket man en fortgang i arbeidet med en fregattbedding slik at byggingen av en fregatt kunne påbegynnes. På den andre siden ble byråkратиets arbeide den største og vanskeligste oppgaven for skipsbyggerne.

31. mai 1822 leverte skipsbyggemesteren, Christian Carl Lous, en komplett liste over de materialer som trengtes for å bygge en fregatt. Til minste detalj, skruer eller bolt var materiallisten beskrevet. 19. juni samme år satt så verftssjefen ned en kommisjon som skulle sette opp en kostnads kalkyle for skipet. Kommisjonen brukte mindre enn en måned på dette arbeidet. Et arbeid som i detalj beskrev prisene, ja så nøye hadde de gått til verks at prisene var angitt for hver enkelt del til nærmeste halvskilling. Beregningene gav en totalsum på 251529 spesiedaler og 43 og en halv skilling. (Rundt en million kroner).

Positivt svar kom forsåvidt raskt tilbake, i alle fall kunne det virke slik ved første øyekast. Men det fantes en rekke forbehold i svaret fra Marindepartementet. Vi siterer fra svarbrevet av 13.mars 1823.

"... saavidt som Midler dertil maatte have" og videre: "at det naadigst har behaget Hans Majestæt under 26de f.M. at resolve, at de til denne Fregats Fremme udfordrede Summer af Marinens Tilgodehavender i Statskassen kun refunderes succesivt og uden at andre for Staten viktige Gjenstande lider derved".

Da "Freia" gikk på vannet i august 1828, var det ennå ikke blitt noen avklaring i spørsmålet om den kjempeplanen som tidligere var presentert for flåtehavnen på Horten. Men en avgjørelse var like rundt hjørnet. 23. oktober 1828, to måneder etter "Freia" var ferdig, la Marindepartementet frem en ny og svært beskjeden flåteplan. Den inneholdt langt færre skip og uten de største. Heller ikke denne planen ble offentlig godkjent, den ble fremsatt på et tidspunkt da Stortinget ikke var samlet (den gang var Stortinget samlet bare hvert tredje år), og således ble den nye planen ikke vedtatt. Men den gav i alle fall noen signaler for fremtiden. En fremtid som også skulle fortone seg mørk og vanskelig.



FREIA, verftets byggenr. 1

Verftets byggenummer 1, "Freia", sjøsatt 25. august 1828. Den var 44,5 meter lang, 11,5 meter bred og hadde et dypgående på vel 5 meter. Den førte to 60 punds-, tjuefire 24 punds og atten 18 punds kanoner. Besetningen var på 344 mann. Den gjorde seks tokt, og ble i 1863 omdannet til losjiskip. "Freia" var det første norske skip som i 1844 førte det norske flagg sønnenfor Kapp Finisterre. Tidligere hadde vi som bekjent den forsmedelige bestemmelse at norske skip måte føre svensk flagg sønnenfor dette punkt.