

DE DANSKE STRÆDER  
OG  
ØRESUNDSTOLDEN

## Marinehistorisk Selskabs Skrifter Nr. 4.

### *Tidligere udkom:*

Nr. 1. Jørgen H. Barfod: Slaget i Køge Bugt den 1. Juli 1677. (1952).

Nr. 2. R. Steen Steensen: Vore Torpedobaade gennem 75 Aar. (1953).

Nr. 3. Georg Nørregård: Fregatten FALSTER ved Marokko 1753. (1956).

Billedet på titelbladet viser en skuemønt præget 1691 af Barthold Meyer i anledning af, at en forstærkelse af Kronborgs fæstningsværker i årene 1688—91 har sat kronen på værket — *CORONEBURGUM CORONATUM*.

(Museum Regium ed. Oligero Jacobæo 1696, planche 33).

# DE DANSKE STRÆDER OG ØRESUNDSTOLDEN



AF

GUNNAR OLSEN . ERIK HARREMOES  
G. HONNENS DE LICHTENBERG  
R. STEEN STEENSEN

MARINEHISTORISK SELSKAB

---

I KOMMISSION HOS  
EJNAR MUNKSGAARD  
1958

## *Indhold:*

|                                                                                         | Side |
|-----------------------------------------------------------------------------------------|------|
| Forord .....                                                                            | 5    |
| <i>Gunnar Olsen:</i>                                                                    |      |
| De danske Stræder og Øresundstolden i historisk Belysning                               | 7    |
| <i>Erik Harremoës:</i>                                                                  |      |
| De danske Stræder i folkeretlig Belysning .....                                         | 34   |
| Bilag: Tractat angaaende Afløsningen af Sund- og Belt-<br>tolden .....                  | 43   |
| <i>G. Honnens de Lichtenberg:</i>                                                       |      |
| Sundtoldens Vogtere. Glimt af Orlogsflaadens Vagtskibs-<br>tjeneste ved Helsingør ..... | 47   |
| Bilag: Liste over Sundtoldens Vagtskibe ved Helsingør 1709<br>—1857 .....               | 55   |
| <i>R. Steen Steensen:</i>                                                               |      |
| De danske Stræders Spærring i August 1914 .....                                         | 62   |
| Noter .....                                                                             | 74   |

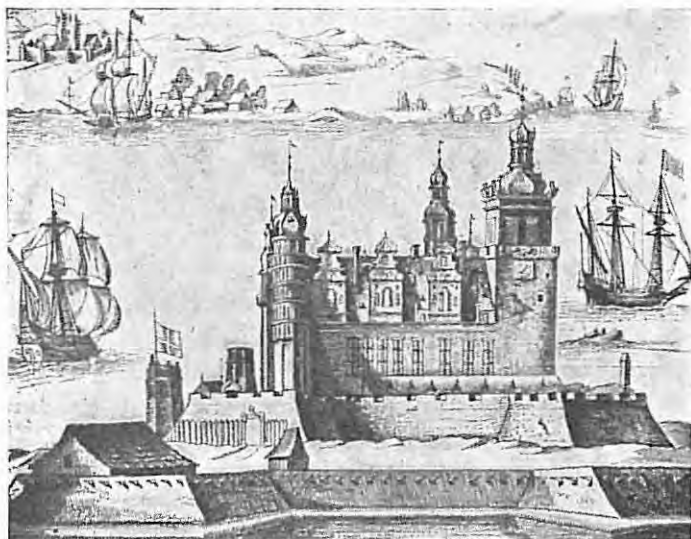
## FORORD

I anledning af 100-året for Øresundstoldens afskaffelse — eller afløsning som det hedder i traktaten af 14. marts 1857 — udsender *Marinehistorisk Selskab* hermed som sit skrift nr. 4 en række afhandlinger med tilknytning til de danske stræder og Øresundstolden.

At Danmarks historie både på godt og ondt har været stærkt præget — og stadig er præget — af vort lands geografiske beliggenhed ved porten til Østersøen, turde være åbenbart for alle, der har forståelse af vore gennemsejlingsfarvandes strategiske betydning. Men så sandt som *Historie* og *Politik* i højeste grad er påvirket af *Handel* og *Penge*, vil vort lands historie også fremtræde som en funktion af de gennem tiderne med vore stræder forbundne finansielle forhold — og da først og fremmest Øresundstolden.

Danmarks skæbne har været meget intimt knyttet til denne told, men udenfor historikernes kreds er det næppe tilstrækkelig kendt, at det i virkeligheden var misbruget af denne indtægtskilde, der i sin tid førte til landets sonderlemmelse.

Til belysning af disse forhold har historikeren, arkivar ved Landsarkivet for Sjælland, dr. phil. *Gunnar Olsen* skrevet en oversigt over de danske stræders og Øresundstoldens historie, medens sagførerfuldmægtig, cand. jur. *Erik Harremoës* har trukket linierne op for vore gennemsejlingsfarvandes folkerellige status i relation til Øresundstolden og traktaten vedrørende dens afløsning.



Kronborg i året 1627 set fra vest. Efter radering antagelig af Simon Frisius.

Fuldmægtig *G. Honnens de Lichtenberg* har givet en oversigt over de til opsyn med Øresundstoldens opkrævning m. v. ved Helsingør udstationerede vagtskiibe og deres tjeneste.

Endelig afsluttes skriftet med en beretning om de danske stræders spærring ved den første verdenskrigs udbrud i august 1914.

*R. Steen Steensen.*

Formand for Marinehistorisk Selskab.

## De danske Stræder og Øresundstolden

i historisk Belysning.

I tidens løb har en række sunde og stræder — hvortil i den nyeste tid er kommet et antal kanaler — haft afgørende betydning for skibsfarten — og dermed for de politiske forhold.

Det er stræder, som, idet de forbinder ind- eller randhave med verdenshavene eller i et enkelt tilfælde to vigtige indhave, gennem deres betydning for den almindelige skibsfart og det mellemfolkelige samkvem har fået benævnelsen: *internationale stræder*. Deres tal er ikke stort. Med Malakkastrædet, Bab-el-Mandebstrædet, Gibraltarstrædet, Bosporus og Dardanellerne, den Engelske Kanal og de Danske Stræder er de betydeligste nævnt. Hertil kommer de kunstige kanaler Suez-, Panama- og Kielerkanalen.

Strædernes betydning ligger først og fremmest i, at de byder skibsfarten enten den eneste eller den bedste mulighed for at komme fra hav til hav, hvorved skibsfarten helt eller delvis tvinges til at passere disse forholdsvist smalle gennemsejlingsfarvande, der relativt let kan spærres eller — for kanalernes vedkommende — helt sættes ud af funktion, så skibsfarten afbrydes, hvad der kan få vidtrækkende økonomiske og politiske følger.

Med strædernes økonomiske betydning følger en tilsvarende strategisk. Under en krig vil herredømmet over vigtige stræder give fordele, der i alle tilfælde vil kunne influere stærkt på krigens forløb og måske blive afgørende for dens udfald.

Det vil ofte være således, at nationer, som ligger fjernt fra de pågældende stræder, har større interesse i deres brug end den eller de nationer, som ligger umiddelbart ved dem. Dette gælder først og fremmest for de udprægede søfartsnationer, der derfor ofte vil søge at få en vis kontrol over stræderne og over de lande, som ligger ved dem, eller de vil i hvert fald søge at hindre andre nationer i at få en sådan kontrol. Stræder og sunde er derved ofte blevet storpolitiske brændpunkter.

Dette har således gennem tiderne haft gyldighed for de danske stræder: Øresund, Storebælt og Lillebælt — og har det den dag i dag.

Sundets og Bælternes færdselsgeografiske betydning er åbenbar. De danner søvejen mellem Østersøen, Europas næststørste indhav, og Nordsøen og derfra videre til England, Vesteuropa og verdenshavene. For størstedelen af Sverige, hele Finland, store dele af Rusland, Balticum, Polen og Østtyskland har de været den naturlige forbindelse til Vesteuropa og de andre verdensdele.

De danske stræders betydning har vekslet gennem tiderne alt efter den rolle, som Østersøen har spillet i økonomisk og magtpolitisk henseende. Ved anlæg af nye vandveje som Kielerkanalen og Hvidehavskanalen har man søgt at skabe »genveje«, ligesom også udviklingen af landtransporten — om end i ringere grad — har haft en vis indflydelse på strædernes betydning.

Danmarks skæbne har bestandig været knyttet til disse farvande. De har i mange henseender budt os overordentlig store fordele og har givet os mange økonomiske muligheder. Millionbyen København ved Sundet er et tilstrækkeligt vidnesbyrd herom. De har forlenet os med en strategisk position, som har givet os større politisk betydning, end andre stater med nogenlunde tilsvarende areal og folketal har haft. — En sammenligning med f. eks. Svejts' og Portugals historie viser tydeligt dette. Men de har også rummet en stor

risiko. De har gjort, at Danmark altid har ligget på en udsat post i en stilling, der ofte har måttet forsvares. Vi har ofte haft svært ved at holde os udenfor storpolitiske konflikter, og ikke sjældent er vi — netop takket være vore gennemsejlingsfarvande — kommet til at ligge i begivenhedernes brændpunkt.

Sundet og Bællerne har imidlertid også haft en anden og måske større betydning for Danmark end at være færdselsveje. Da de engang langt tilbage i stenalderen blev dannet, gjorde de halvt om halvt landet til et ørige. Ser vi bort fra de rene øriger som Storbritannien, Eire og Island, er der intet land i Europa, hvor øerne spiller så stor en rolle som i Danmark.

For øriger gælder særlige strategiske love. Dette ses tydeligt ved en sammenligning mellem Englands og Frankrigs historie. Skønt Frankrig som landmagt i reglen har været langt stærkere end England, har det dog gennem århundrederne været udsat for talrige fjendtlige invasioner, mens England, der sjældent har været imponerende stærkt til lands, ikke er blevet invaderet siden 1066. Samme forskel, omend ikke slet så udpræget, gør sig gældende mellem de danske øer og halvøen — eller halvøerne. Mens Skåne var genstand for invasion i så godt som hver eneste krig, vi i sin tid havde med Sverige, er Sjælland kun blevet invaderet østfra ved Karl XII's kortvarige angreb i 1700 og ved englændernes landgang i 1807. Efter 1500 har Sjælland alt i alt kun været besat af fjender 6 og Fyn 4 gange, mens Nørrejylland har været genstand for i hvert fald 8 fjendtlige indfald og Sønderjylland for adskilligt flere. Det er også karakteristisk, at da vi led vore afgørende nederlag overfor Sverige i 1643—45 og 1657—58, kom angrebene over land fra Tyskland.

Går vi tilbage til tiden før 1500, er forholdet dog ikke så gunstigt for øernes vedkommende, hvad der viser, at det ikke er beliggenheden alene, der er afgørende. Det hænger åbenbart også sammen med ørigets

stilling som flådemagt. Først da Danmark i tiden efter 1500 fik en permanent og relativt stærk flåde, fik øerne deres begunstige stilling.

Hidtil er Sundet og Bælterne nævnt under eet. Det indebærer imidlertid ikke, at de har været af samme betydning. Øresund har næsten til stadighed haft forrang. Det var den nærmeste direkte vej fra Kattegat til størstedelen af Østersøen, og det var det farvand, der var lettest at besejle. Derefter kom Storebælt, der med fordel kunne benyttes ved sejlads til og fra enkelte havne i Østersøens vestlige del, mens Lillebælt væsentlig kun har tjent den lokale trafik. I de sidste menneskealdre har Storebælt dog som gennemsejlingsfarvand fået en væsentlig fordel fremfor Sundet, da dette ikke er så dybt, at de største skibe kan passere det; disse må derfor nødvendigvis benytte Storebælt til gennemfarten.

I vikingetiden og den tidlige middelalder gik handelen mellem Vesteuropa og Østersølandene hovedsagelig til lands over Slesvig, men efterhånden træder Sundets og Bælternes økonomiske og strategiske betydning tydeligt frem. Da Valdemar den Store og Absalon for alvor tog kampen op mod venderne, ser vi, hvorledes Danmark søgte at sikre sig herredømmet over farvandene ved fæstningsanlæg. Ved Storebælt blev bygget borge ved Nyborg, Korsør (Tårnborg) og Kalundborg samt på Sprogø. Øresundskysten forsvarede af borge ved Helsingborg og Helsingør (Flynderborg), og Absalon byggede den første borg ved København. Ifølge Saxo opfyldte den straks sit formål — at holde søroverne borte — så købmændene i fred kunne sejle til byen. Lillebælt fik, dog måske først lidt senere, borgene Hindsgavl og ved Snoghøj Høneborg.

Allerede nu var Øresund af langt større vigtighed end Bælterne. Dette skyldtes ikke alene datidens færdselsgeografiske forhold — lettere og mindre farefuld navigation — men tillige at Sundet i sig selv trak folk

til sig, idet de kom for sildefiskets og skånemarkedets skyld.

Saxo og hans samtidige Arnold af Lübeck taler med forundring om det vældige sildefiske i Sundet, og senere beretter den franske rejsende Filip de Mazières, at sundfisket samlede 40.000 både til sildefangsten og 500 skibe til saltning og transport af silden, og at fiskerierne og skånemarkedet ialt trak 300.000 mennesker sammen i månederne august—oktober. Hans tal er vel nok meget overdrevne, men det er hævet over enhver tvivl, at middelalderen igennem havde Øresund i sig selv overordentlig stor betydning for Danmark — og for hanseaterne.

I forbindelse med den tyske østekspansion i 12. og 13. århundrede var en række byer vokset op langs Østersøens sydlige kyster. Disse byer udviklede snart en kraftig handel og skibsfart, og de overtog efterhånden en væsentlig del af aktivhandelen i hele Skandinavien, idet de helt eller delvis slog den gamle bondehandel ud og ligeledes påførte de mange nye danske købstæder, der var vokset frem i valdemarstiden, en meget hård konkurrence. Tid efter anden sluttede de tyske byer sig sammen i større eller mindre forbund, hanser, og betegnedes derfor under eet som Hansestæderne og deres købmænd som hanseaterne.

Hanseaterne var stærkt interesserede i skånefiskerierne. De kom til Øresund, købte silden, saltede den og handlede med den viden om; de bragte varer med sig og forhandlede dem, og det var i høj grad takket være dem, at skånemarkederne blev Nordeuropas store messe.

Men ved siden af disse interesser, som knyttede hanseaterne så fast til Sundet, var dette samtidig deres store færdselsvej, som førte dem til kattegatskysterne og videre op til Norge. Øresund blev derved en livsnerve for dem.

Af princip var hanseaterne fredelige; deres mål var at handle, og handelen trivedes bedst i fred. Såvidt det

var muligt, undgik de krige, men der var eet sted, hvor de var særdeles ømfindtlige, og det var i Øresund. Det var en nødvendighed for dem at have fri og uhindret adgang til skånemarkederne og fri sejlads gennem Sundet, og blev der lagt dem hindringer i vejen her, reagerede de kraftigt. Når de kom i konflikt med Danmark, gjaldt deres aktioner derfor altid Sundet, thi her stod livsvigtige interesser på spil for dem.

Vi ser det allerede i 1249, da de var kommet i krig med Erik Plovpenning. De gik da omgående til aktion i Øresund, erobrede København og ødelagde borgen der; rimeligvis fordi den i kongens hånd kunne betyde en trusel mod deres sejlads i Sundet.

Øresunds betydning understreges også tydeligt under hanseaternes krig mod den norske kong Erik Præstehader, idet krigen for en væsentlig del udkæmpedes her. I første omgang drog Alf Erlingsen på togt mod hanseaterne; han søgte straks til Sundet, hvor de rigt lastede hanseatiske kogger blev hans bytte. I næste omgang spærrede hanseaterne Øresund for norske skibe og for tilførsler til Norge, hvorved landet blev hårdt ramt af mangel på korn og andre fornødenheder.

Forholdene ved Øresund synes også at have været bestemmende for hanseaternes stilling ved Valdemar Atterdags tronbestigelse i 1340. De holstenske pantelemænd, der den gang sad på de danske slotte, kunne ikke sikre freden i farvandene, og særlig galt var det selvfølgelig, at den holstenske hovedsmand på Københavns Slot selv nu og da drev sørøveri. I Hansestæderne mente man, at kun en dansk kongemagt kunne genoprette ro og orden. »Man havde gerne set en konge i Danmark for fredens skyld, som hverken fandtes til lands eller til vands,« siger således den lübske krønike.

Da Valdemar havde fået samlet riget og var blevet mægtig nok til at genere Hansestæderne — bl. a. med togtet til Gulland (Gotland) — blev deres indstilling overfor ham en ganske anden, og de fattede nu den plan een gang for alle at sikre sig skånemarkederne

og sejladsen i Øresund ved at tage magten over Skånes vestkyst med slottene Skanør, Falsterbo og Helsingborg.

Deres første forsøg på at realisere denne plan slog dog fejl. I 1362 mislykkedes deres angreb på Helsingborg, og Valdemar slog dem afgørende i Sundet. Men i 1368 fik de dannet en stærk koalition mod ham. De angreb med vældig kraft i Øresund, erobrede Skanør, Falsterbo, København og Helsingør samt Stegehus, og i 1369 faldt det stærke Helsingborg i deres hænder. Dermed havde de nået deres strategiske mål, og ved freden i Stralsund 1370 kunne de gennemføre deres krav.

Danmark måtte her tilstå dem en række vidtgående handelsprivilegier, og de skånske slotte måtte overlades dem på 15 år.

Med herredømmet over Sundet havde hanseaterne nu nået højdepunktet af deres politiske magt. De kunne skalte og valte på skånemarkedet, som de ville, de kunne færdes frit i Sundet, og de kunne, når de ville, spærre Østersøen for fremmede skibe. Det sidste var ikke det mindst væsentlige for dem, idet nye nationer efterhånden var begyndt at gøre sig gældende i østersøområdet. Hollandske og engelske skippere voyede sig i stadig større tal på den farlige færd omkring Skagen og gjorde sig mere og mere gældende på hanseaternes gebeter. I 1384 greb Hanseslæderne imidlertid til det radikale skridt at udelukke hollændere og englændere fra skånemarkedet. De befriede sig derved for farlige konkurrenter, men fordelen var tvivlsom, idet den mindre tilslutning mindskede markedernes betydning.

De skånske slotte blev også en skuffelse for hanseaterne, thi trods disse besiddelser kunne de ikke holde de danske farvande fri for sørøvere, måske til dels fordi Danmark indtog en noget passiv holdning overfor angreb på hanseatiske skibe.

1385 opgav Hanseslæderne derfor godvilligt magten over øresundskysten. Danmark fik slottene tilbage — og sørøveriet aftog.

I den følgende tid kom hanseaterne til at slå overfor et samlet Norden, hvor Erik af Pommern kunne møde dem med en vældig magtkoncentration. Åbenbart har han allerede tidligt besluttet sig til at tage kampen op imod dem, og da han var klar over, at slaget skulle slås i Øresund, rustede han sig på bedste måde hertil. Han tog København fra roskildebispen og sikrede sig dermed den største by ved Øresund, han erstattede det gamle slot Flynderborg ved Helsingør med det nye, stærke Krogen og anlagde på den skånske kyst en helt ny by, Landskrona, beskyttet af en stærk borg. Derpå gik han til aktion.

Det begyndte i 1422 med love til beskyttelse af de danske købstæders handel, og i de følgende år skærpedes forholdsreglerne mod hanseaterne mere og mere. Det alvorligste slag, der blev rettet mod dem, var indførelsen af *Øresundstolden*. Vi kender ikke det nøjagtige årstal herfor, men det har været noget ind i 1420'erne, at det blev påbudt alle skibe, som passerede Sundet, at lægge ind ved Krogen og betale en afgift.

En sådan gennemsejlingsafgift var på ingen måde noget ukendt fænomen i datiden. Der krævedes således afgifter ved talrige floder af de magthavere, der kunne sætte den fornødne styrke bag kravene; men hanseaterne måtte selvfølgelig betragte den nye told som et alvorligt overgreb mod deres hidtil frie sejlads.

Atter måtte de gribe til deres yderste middel: krigen. I to somre, 1428 og 1429, rettede de voldsomme angreb mod slottene i Sundet, først og fremmest mod København. Men denne gang var deres anstrengelser forgæves. De kunne ikke mere beherske Øresund militært, og de måtte affinde sig med Øresundstolden, der derefter i århundreder skulle stå som et uimodsigeligt vidnesbyrd om Danmarks herredømme over Sundet og dermed over adgangen til Østersøen.

En tid lang var der nu nogenlunde ro omkring Øresund, og Danmarks stilling som Sundets hersker fandt efterhånden anerkendelse viden om. I 1490 gik Eng-

land således ind på, at de engelske østersøfarere skulle sejle gennem Sundet for at betale told. Hvis uvejr tvang dem til at gå gennem Storebælt, skulle de betale told i Nyborg, men skipperen skulle da sværge, at det var sket af nød. Skibene måtte heller ikke føre gods, som tilhørte Danmarks fjender.

Hanseaterne gjorde ikke alvorlige forsøg på at ændre lingenens tilstand. Først efter 1500, da de store opdagelsesrejser begyndte at skabe en revolution i verdensøkonomien og navnlig en forskydning af verdenshandelens veje, der bragte Hansestædernes handelsvælde i fare, blev der atter uro ved Øresund.

Under kong Hans førte Hansestæderne gentagne gange krig mod Danmark; et af deres mål var at udelukke englænderne og hollænderne fra østersøhandelen, hvori de to nationer nu havde stærk fremgang. De krævede, at Sundet skulle spærres for hollænderne, men kong Hans kunne takket være den stærke flåde, han havde skabt, afvise deres krav.

Christiern II øgede yderligere spændingen omkring Øresund. Mellem hans mange højtflyvende planer indtog sundspørgsmålet en fremtrædende plads. Han ville således gøre København til en verdensby, til et handelscentrum i rang med Lübeck, Antwerpen og handelens øvrige storbyer. Men han betænkte også de andre øresundsbyer; de skulle gøres til stabelstæder for hele Danmark, idet korn og andre varer fra det øvrige land skulle føres hertil og eksporteres herfra. Denne plan blev dog aldrig sat i værk, og den var vel også blevet noget besværlig at gennemføre.

Derimod udnyttede Christiern II Sundtoldens muligheder kraftigt. Oppebørslen blev flyttet fra Helsingør til København, og bestyrelsen af den blev lagt i Mor Sigbrits stærke hånd, hvad der betød, at tolden blev indkrævet med stor energi. Hansestæderne var højst utilfredse hermed, og kongen lagde sig også ud med hollænderne, da tolden i 1519 blev forhøjet klækkeligt for de nederlandske skibe, og bedre blev det ikke, da de

hollandske skibe, som nægtede at betale den nye told, blev tilbageholdt i København.

Christiern II's sundpolitik bidrog således til at øge antallet af hans fjender, og den faldt da også ganske sammen efter hans nederlag.

Alligevel indså Hanseslæderne og navnlig Lübeck, at deres handelsvælde i østersoområdet var ved at vakle, og de forsøgte derfor at rette det op ved en voldsom kraftanstrengelse. Hovedslaget skulle ligesom tidligere slås i Øresund, men midlerne skulle være andre end forhen.

Da Christiern II med hollandsk hjælp forsøgte at erobre sine riger tilbage, forbød hans danske modstandere al hollandsk sejlads gennem Sundet, og Lübeck sluttede straks op bag Danmark. Men så snart faren fra Christiern II var drevet over, slog Danmark om og åbnede atter Sundet for hollænderne. Lübeck forsøgte derpå at tage sagen i sin egen hånd, erklærede Holland krig og lagde en flåde i Øresund for at holde hollænderne ude fra Østersøen, men de havde ikke synderligt held med deres forehavende.

Dette fik Lübecks borgmester, Jørgen Wullenweber, til at foretage en kovending i sin politik. Han indså, at Lübeck ikke kunne føre sin sundpolitik igennem uden dansk støtte, og denne måtte søges hos de to stærke byer, Malmø og København. Han optog forhandlinger herom, og hans plan vandt bifald så vel i Malmø hos Jørgen Kock som i København hos Ambrosius Bogbinder og dennes tilhængere. Begge disse byers borgmestre ønskede et stærkt borgerstyre, og i og for sig havde de derfor ikke noget imod en nærmere forbindelse med det borgerlige Lübeck, men borgerstyret var uløseligt knyttet til Christiern II's kongemagt. Wullenweber måtte derfor gå ind på at kæmpe for Lübecks gamle, bitre modstander. Det var denne alliance, der førte til Grevens Fejde.

En mængde stærkt spegede tråde løber sammen i Grevens Fejde. Økonomiske, sociale, religiøse og dyna-

sliske interesser krydses og blander sig på de særeste måder, men Lübecks mål er klare nok. Hansestaden ville gennem forbundet med Malmø og København sikre sig indflydelse i Sundet, så man blev i stand til at hæmme den hollandsk-engelske konkurrence og derved bevare handelshegemoniet i Østersøen.

Til en begyndelse så det lovende ud for Lübeck. Vanen tro sendtes en flåde til Sundet med en hær under grev Christoffer af Oldenburg, og endnu engang havde hanseaterne militær succes; i løbet af kort tid havde byerne sluttet sig til dem, og borgene blev erobret. Men hvad der så hurtigt var vundet, gik næsten lige så hurtigt tabt. De lübske hære og flåder blev slået, og Lübeck måtte slutte fred uden at have nået sit mål. Malmø og København måtte overgive sig.

Grevens Fejde blev Hansestædernes sidste store forsøg på at hævde deres økonomiske og politiske herredømme i Østersøen. For sidste gang havde de kæmpet i Øresund. En tid endnu kunne de klare sig handelsmæssigt, men de var i stadig nedgang, og politisk og militært formåede de ikke længere at gøre sig gældende.



Der var nu opstået en ny situation ved Øresund.

Hanseaternes nederlag havde styrket Danmarks stilling, og Christian III udbyggede denne, dels ved at forstærke fæstningerne ved Øresund, navnlig Malmøhus, dels ved at skabe en kraftig og permanent flåde. Nye magter var imidlertid i fremmarch. Først og fremmest naturligvis hollænderne, hvis handel i østersøområdet var i så stærk vækst, at de i løbet af århundredet fuldstændig tog føringen fra Hansestæderne. Foreløbig var hollændernes interesse i Østersøen dog næsten udelukkende merkantile. De stræbte ikke efter at skabe sig en politisk magtposition, de havde ikke territoriale krav af nogen art, og de anerkendte fuldt ud Danmarks herredømme over Øresund. Dette fik sit udtryk i Speyertraktaten af 1544. Hollænderne fik ved denne

ret til færdsel i de danske farvande og fri handel overalt i Danmark, men de skulle betale den sædvanlige told, og i denne var også Øresundstolden indbefattet. Denne var hermed fuldt anerkendt af den nation, for hvilken den i lange tider skulle blive en stor byrde.

Også England udvidede nu efterhånden sin handel i Østersøen, uden at den dog tilnærmelsesvis kom på højde med Hollands.

En tredje magt var Sverige, der under Gustav Vasa var ved at vokse op til en kraftig og ekspansiv nation. Men Sverige lå indesluttet af Danmark og Norge. Det var den gang en ren østersøstat, som kun ved Göta-elfvens munding havde et lille åndehul ud til Kattegat. Danmark kunne ved at holde det ude fra Vesteuropa næsten kvæle det. Sverige måtte så vel ud fra økonomiske som fra strategiske synspunkter kræve større plads ved Kattegat, og det måtte kæmpe for en fri forbindelse mellem dette og Østersøen.

Endnu en fremtidig østersømagt skimtedes; det var Rusland under Ivan IV Vasilievitsch (Ivan den Grusomme, 1530—84). En samtidig skribent sagde allerede da: — »at dersom moscoviterne skaffede sig en flåde, så kunne de sætte sig fast ved Østersøens kyst. De kunne derefter med talrige arméer trænge ind i Tyskland, og hvorledes da modstå hine hære af 300.000 stridsmænd, som trælleånd holdt i strengeste disciplin».



Syvårskrigen 1563—70 blev den første store styrkeprøve mellem Danmark og Sverige i kampen om østersøherredømmet. Danmark forsøgte under denne definitivt at lukke Sverige ude fra Kattegat ved at erobre Götaelfvens munding med Elfsborg, mens Sverige af al magt løb storm mod kattegatskysten; samtidig kæmpede svenskerne hårdt for søherredømmet i Østersøen.

Krigen viste tydeligt, hvor stort et økonomisk og militært aktiv Danmark havde i besiddelsen af Sundet og Bælterne. Da det i første omgang mislykkedes at knække Sverige militært, forsøgte man at ramme det

økonomisk gennem en blokade; så vel i 1565 som i 1566 blev Sundet spærret for alle tilførsler til Sverige. Denne sundspærring ramte Sverige føleligt, men den betød også store tab for hollænderne og englænderne, der derfor protesterede så voldsomt, at spærringen måtte opgives. Men Sundet kunne udnyttes på anden vis. For at afhjælpe Danmarks hårde finansnød fandt Peder Oxe på at forhøje Øresundstolden. De gamle satser, der var betalt pr. skib, blev sat op, og en helt ny told, *lastetolden*, blev indført. Dette gav en vældig forhøjelse af toldindtægterne, der faktisk gjorde det muligt for Danmark at føre krigen til ende uden nederlag. Holland og England protesterede kraftigt mod forhøjelserne, men affandt sig med dem.

Danmark udnyttede ligeledes de fremmede nationer i Sundet ved i krigstid mod betaling at beslaglægge varer og skyts, ved at presse mandskab fra skibene, ja endog ved at tage skibe, der fandtes egnede til orlogsskibe. Dette fandt man sig nogenlunde roligt i, da det var i overensstemmelse med tidens sædvaner og desuden anerkendt i Speyertraktaten.

Den lange krig sluttede uden sejr for nogen af parterne. Sverige måtte betale en stor sum penge for Elfsborgs løsen, men fik til gengæld anerkendt den toldfrihed i Øresund, som det vistnok altid havde haft, men som indtil videre i praksis betød uendelig lidt.

Men selv om Danmark ikke havde været i stand til at besejre Sverige, havde det dog tydeligt nok vist sin magt ved Øresund, og den følgende tid blev derfor det danske sundherredømmes glansperiode.

Danmark var ubestridt herre over Sund og Bælter, og den, der så fuldkomment beherskede adgangen til Østersøen, kunne med god ret regne sig for at være dens herre og i besiddelse af *dominium maris baltici*.

Som et symbol på dette herredømme byggede Frederik II Kronborg. Det stærke slot blev opført for indtægterne af Øresundstolden; det skulle sikre dens fremtidige opkrævning, og det skulle spærre Sundet og der-

med Østersøen for fremmede flåder. Ikke for ingenting fik det nye slot det stolte tilnavn: *Sundets Nøgle*.

Dette herredømme kunne Danmark nu udøve i en tid, hvor østersøhandelen fik en ganske anden betydning, end den før havde haft. Fra årti til årti voksede antallet af skibe, der passerede Øresund. Før 1550 synes det at have ligget lidt over 1000 årligt, 1560—69 var gennemsnittet pr. år 3200, 1580—89 4700 og kulminerede 1590—99 med et gennemsnit på 5600 skibe. Hovedparten af disse skibe var hollandske.

Tallene viser, at østersøhandelen i disse år har taget et kolossalt opsving. Den har været en glimrende forretning, som nok har kunnet bære de forøgede toldsatser.

Allerede i kong Hans' tid havde enkelte skipper som anført forsøgt at unddrage sig tolden ved at sejle gennem Storebælt. Det samme skete åbenbart stadig, men Kronen lod sig ikke snyde på den måde. Der blev lagt vagtskibe i Bæltet, hvor skibene måtte lægge ind til Nyborg for at fortoldes der. Denne told kaldtes *Strømtolden*; den nåede dog aldrig at få tilnærmelsesvis den samme betydning som Sundtolden.

Danmark kunne i denne tid tillade sig næsten alt overfor de søfarende så vel i Sundet som i Østersøen. Da den polske kong Sigismund August i 1570 udrustede nogle skibe for at beskytte Preussens kyster, lod Frederik II dem opbringe — fordi den højhed at være Østersøens beskytter ikke tilkom nogen anden end Kongen af Danmark. — Og Polen måtte finde sig i denne behandling. Senere greb Danmark ind overfor Polens forsøg på at få herredømmet over Danzig. I 1582 klagede Lübeck til den tyske kejser over Øresundstolden, hvorfor byen for en tid som straf pålagdes dobbelte toldafgifter. Selv mod Holland blev der grebet kraftigt ind. Da engang en dansk gesandt blev holdt tilbage i Holland, blev alle hollandske skibe standset i Sundet, indtil han var frigivet.

Sundets økonomiske og strategiske værdi stod også klar for alle. Under Filip II af Spaniens krig mod

Nederlandene havde han en tid planer om at erobre Helsingør og Helsingborg for derved at beherske vejen til Østersøen. På denne måde mente han at kunne tvinge hollænderne i knæ. I Danmark frygtede man for Filips hensigter, og da den Store Armada i 1588 sendtes mod England, blev Kronborg sat i forsvarsberedskab, idet man regnede med muligheden for et spansk angreb her.

Christian IV nød i høj grad den magtstilling, som herredømmet over Sundet gav ham, og det så meget des mere, som indtægterne af Sundtolden stadig gik i kongens private kasse, så han frit kunne disponere over dem. I flere tilfælde — således under Kalmarkrigen og Kejserkrigen — blev toldsatserne atter sat kraftigt op for at skaffe penge til krigsførelsen.

Et øjeblik så det ud til, at en helt ny magt ville gøre sig gældende i Østersøen og ved Sundet. Da Wallenstein i 1627 havde besat Jylland, havde han planer om at skabe en flådemagt i Østersøen, og han antog endvidere titlen: *Admiral over det baltiske og oceaniske hav*. I Danmark nærede man store betænkeligheder ved denne udvikling. Den danske gesandt i London, Palle Rosenkrantz, udmalede overfor Charles I af England de truende farer på følgende måde: »Fjenden, ikke tilfreds med herredømmet over landene, truede havet for at lægge alt under enevældes åg. Han (Wallenstein) havde først af alle hovmodigen anmasset sig titel af general over Østersøen, var i begreb med at befæste de fleste og ypperste havne og søstæder; han byggede og samlede krigsskibe, hyrede øvede søfolk og ville nu som et lyn anfælde Østersøen og landene omkring samme; snart ville han vende herre over hint navnkundige danske Sund og vé da Oceanien selv og dets beboere.« Spanien var stærkt interesseret i Wallensteins muligheder, og der var forhandlinger om at lade en spansk flåde optræde i Østersøen. Freden i Lübeck og Gustav Adolfs sejr kulkastede dog disse planer.

Imidlertid var Christian IV — og Danmark som helhed — gennem Kejserkrigen kommet i store økonomi-

ske vanskeligheder, som de fortsatte rustninger holdt vedlige. Kongen kunne derfor ikke modstå fristelsen til at tage pengene, hvor de tilsyneladende var så lette at få. Han forhøjede som allerede nævnt Øresundstolden, og i 1635 begyndte en ny serie forhøjelser. Så vel skibs- som lastetold blev sat op, og en helt ny værditold blev indført. Bælttolden (Strømtolden) forhøjedes tilsvarende, og samtidig lod Christian IV opkræve en høj told for sejlads på Elben. Forhøjelserne kom på en tid, da handelen i østersøområdet var stagnerende, men ikke desto mindre fløj toldindtægterne op. 1636 gav Sundtolden 226.000 rdl., og i 1639 616.000 rdl.

Mens de foregående forhøjelser havde vakt irritation, skabte de nye fjendskab, først og fremmest hos hollænderne og englænderne, som det gik mest ud over. Disse to nationer kom nu til den opfattelse, at der måtte sættes en stopper for Danmarks muligheder for at udnytte herredømmet over Sundet så groft. Kunne det ikke gøres på anden vis, måtte det ske ved en alvorlig svækkelse af Danmarks magtposition.

Forhøjelserne fik da også snart politiske konsekvenser. 1640 sluttede Holland et forsvarsforbund med Sverige. Dette tvang Christian IV til tilbagetog, og tolden blev sat noget ned. Men nedsættelserne formåede ikke at formilde hollænderne.

Da Sverige i 1643 angreb Danmark, deltog Holland vel ikke direkte i krigen, men det indtog en overordentlig velvillig neutral holdning overfor Sverige, således fik Louis de Geer lov til at udruste store hjælpeflåder i Holland. Ved hjælp af disse fik Sverige — efter søslaget i Fehmernbælt 1644 — herredømmet i Østersøen, og i 1645 kunne den svenske flåde gå ind i Øresund og true København. Danmark blev derved tvunget til at slutte den dyre fred i Brömsebro.

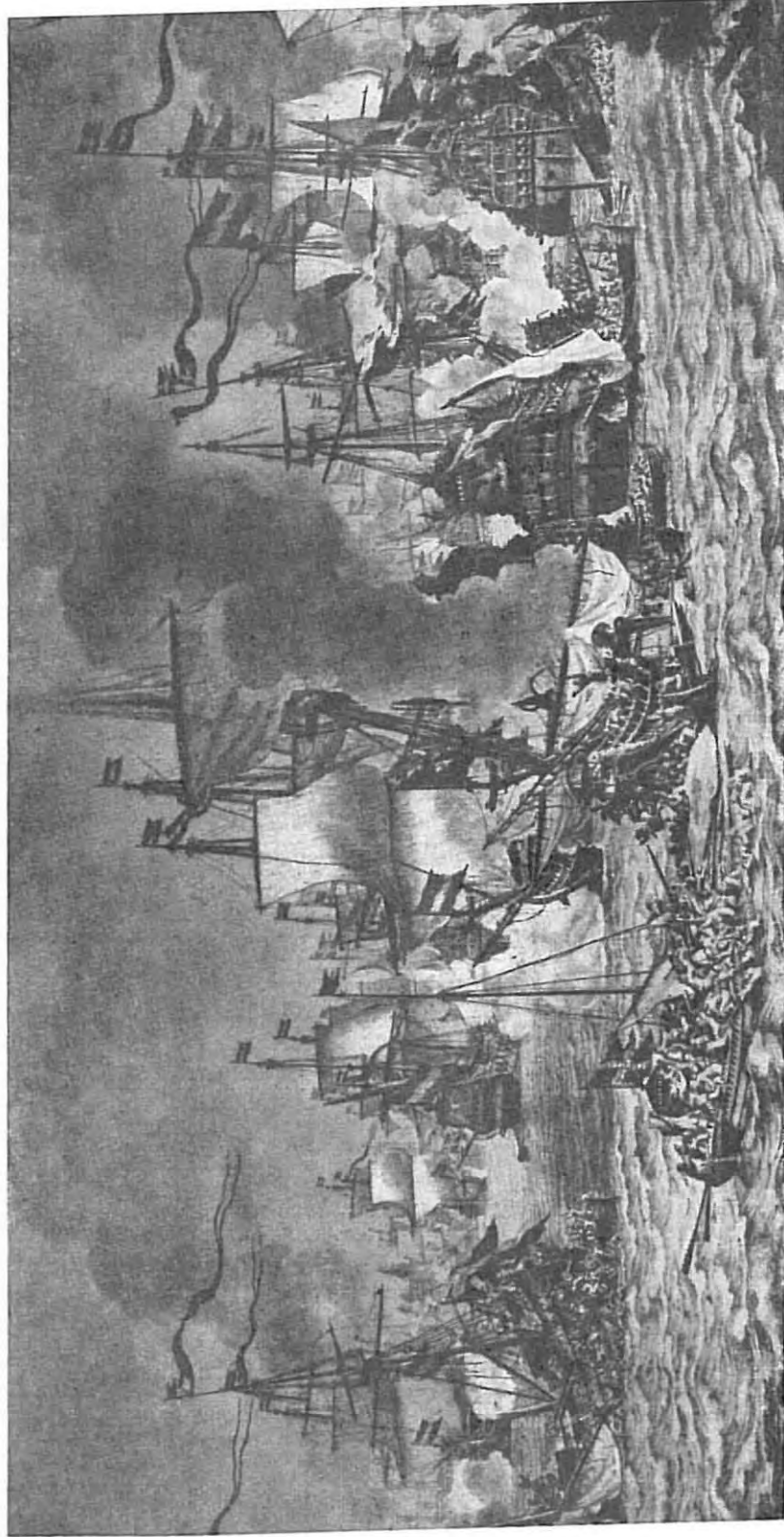
Trods Danmarks uheldige stilling slog de danske udsendinge under fredsforhandlingerne stærkt på Danmarks herredømme over Sundet — måske for at forsvare den politik, der var ført. Den danske konge havde

højhedsretten over Sundet, og han havde det absolute herredømme over skibsfarten i Østersøen. Dette gjorde et uheldigt indtryk på så vel svenskerne som på de fremmede magters mæglere. »Kongen af Danmark havde vel hidtil higet efter den art suverænitet, men havde aldrig udtrykkeligt vovet at fremsætte krav om den,« bemærkede de.

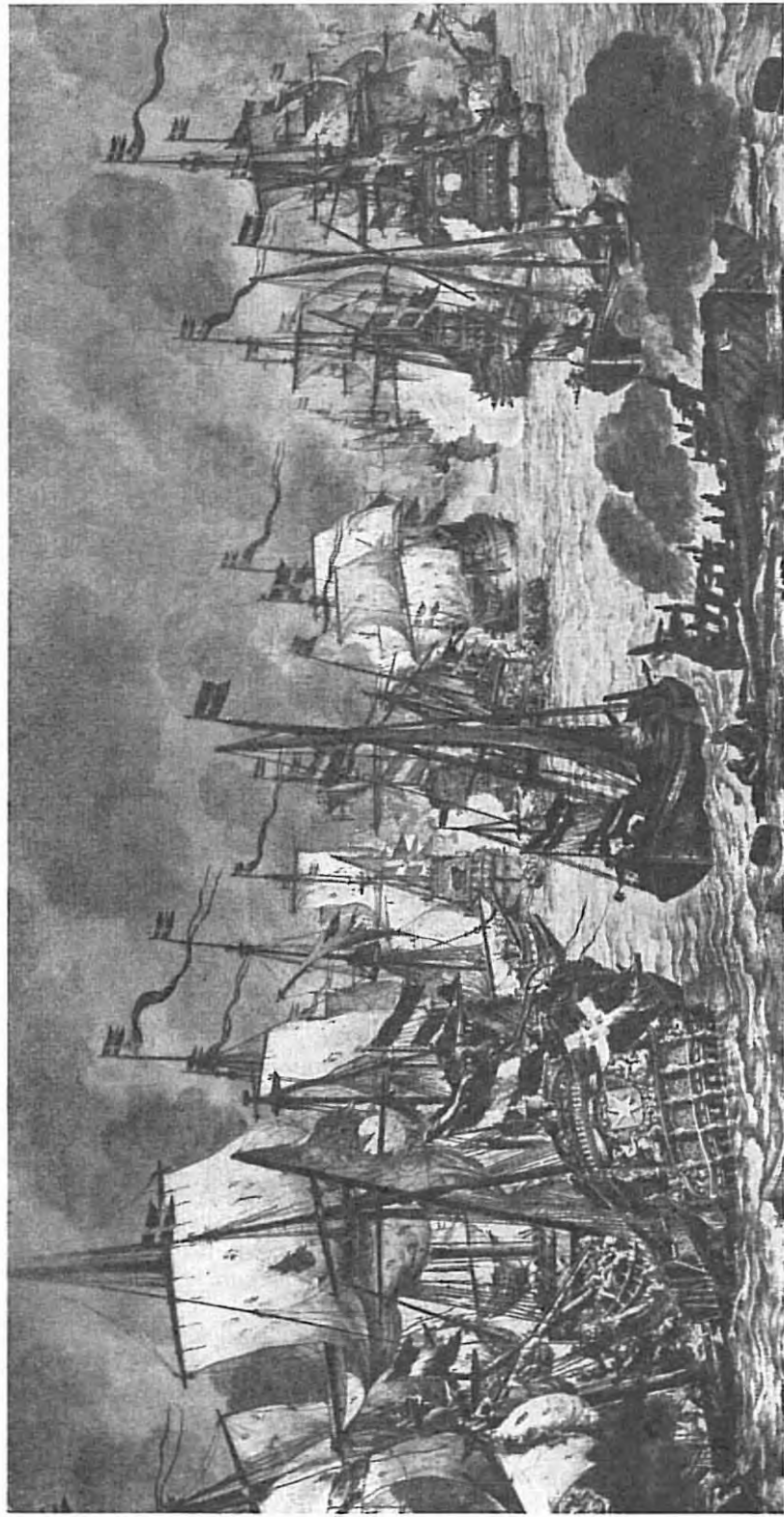
Hvordan det end forholdt sig hermed, så var det i hvert fald nu blevet historie. Afståelsen af Gotland og Øsel svækkede Danmarks stilling i Østersøen, og endnu værre var det, at Sverige gennem erhvervelsen af Halland for 30 år for alvor havde fået fast fod ved Kattegat. Ydermere fik Sverige udvidet sin ret til fri sejlads gennem Øresund til også at omfatte krigsfornødenheder og krigsskibe.

Overfor Vestmagterne led vi ligeledes nederlag. Hollænderne krævede på fredskonferencen, at tolsatserne skulle føres tilbage til det, de havde været i 1628, og dette måtte vi indrømme dem. Derefter mødte England, Frankrig og de nordtyske byer med lignende krav, der også måtte imødekommes. Vestmagternes indstilling overfor sund- og østersøproblemerne kom tydeligt frem i traktaten med Frankrig af 1645. Frankrig bandt sig her sammen med Danmark til i Østersøen at holde den gamle og gavnlige ligevægt og tingenes tilstand, hvorved frihed i handel, fred og rolighed bedst bestod. Men med udtrykket »den gamle ligevægt« mente man i virkeligheden en ny. Ingen enkelt stat skulle fremtidig kunne kalde sig Østersøens herre eller forsøge at udøve herredømme over dette hav.

I de følgende år forsøgte Danmark at forbedre forholdet til Holland. Det lykkedes kun delvis. Vi kom derfor til at stå ene i den første krig med Karl Gustav 1657—58, og denne gang blev det en katastrofe. Efter toget over isen stod Karl Gustav i februar 1657 på Sjælland; Danmark måtte for at få fred afstå de skånske provinser for bestandigt tillige med Bornholm og Trondheim Len. Dermed var Danmarks herredømme



Slaget i Øresund den 29. oktober 1658. Efter maleri af Willem v. d. Velde (den ældre). Venstre halvdel af maleriet.



Slaget i Øresund den 29. oktober 1658. Efter maleri af Willem v. d. Velde (den ældre). Højre halvdel af maleriet.

over Sundet og i Østersøen definitivt tabt. Nu ville Sverige overtage det, og Karl Gustav ønskede at udøve det uden indgreb af fremmede magter. Derfor måtte Danmark gå ind på sammen med Sverige at hindre fremmede flåder i at få adgang til Østersøen.

Denne paragraf havde tydelig adresse til Vestmagterne, men dermed var Karl Gustav gået et skridt for langt. Holland og de andre vestmagter ønskede ikke det danske herredømme afløst af et lige så udpræget svensk. Ved Karl Gustavs nye angreb på Danmark greb hollænderne derfor ind og frelste København og dermed Danmark. Søslaget i Øresund, da den hollandske flåde kæmpede sig frem til København, viste, at Kronborg — selv med støtte af en flådestyrke — ikke formåede at spærre Sundet for en flåde, der var stærkere end den forsvarende.

I den såkaldte Haagkoncert 1659 mellem Holland, England og Frankrig fremsatte de tre lande deres syn på forholdene ved Østersøen. Havet skulle være fælles for alle nationer, og man måtte ikke betage nogen fremmed sømagt frihed til at sende flåder ind i Øresund, når man fandt det for godt. Disse retningslinier blev bestemmende for freden i København 1660, der i høj grad prægedes af Vestmagternes interesser. Danmark fik Bornholm og Trondheim Len tilbage, men for de skånske provinser blev afståelsen definitiv. Vestmagterne ønskede ikke længere at lade en enkelt magt beherske Øresund.

*Danmarks sønderlemmelse blev således den varige følge af magtmisbruget i Sundet.*

Det kan egentlig undre, at Danmark under disse forhold fik lov til at beholde Øresundstolden. Men ingen vægrede sig på daværende tidspunkt ved at betale en rimelig told. Der skulle endnu gå hen imod 200 år, før der rejste sig alvorlige indvendinger mod den. Den eneste større ændring, der skete i denne tid, var, at Sverige i 1720 mistede sin toldfrihed. Den gik tabt sammen med det svenske herredømme i Østersøen.

Opretholdelsen af Øresundstolden tyder afgjort på, at det ikke var herredømmet over Sundet eller tolden i sig selv, der havde skabt den stærke uvilje imod Danmark hos Vestmagterne. Denne uvilje var først og fremmest blevet fremkaldt ved, at Christian IV havde spændt buen over bristepunktet.

Freden i København 1660 føltes såvel af Sverige som af Danmark med ikke ringe ret som en ydmygelse fra Vestmagternes side, og når de to lande ind imellem bitre konflikter var på nogenlunde talefod med hinanden, dukkede stadig planer op om, at de i fællesskab skulle hævde et stærkt herredømme over Østersøen. Allerede efter freden i Lund (1679) havde man således haft tanker om et defensivt forbund rettet mod de hollandske interesser, og 1690—93 foretoges stærke tilnærmelser mellem Danmark og Sverige — nu væsentlig med front mod England. Men ingen af disse planer blev realiserede.

Tabet af Skåne havde bragt Danmark i en ny og farlig strategisk situation. Hovedstaden, der før havde ligget midt i riget, lå nu i en udkant. En svensk invasion på Sjælland, der kunne sættes i værk på få timer, ville kunne bringe København og dermed hele Danmarks eksistens i største fare. Danmark måtte derfor slå ind på en ny forsvarspolitik. København måtte udbygges til en virkelig stærk fæstning, og man måtte holde en stor hær og gøre flåden så stærk, at den til enhver tid kunne hævde herredømmet i Øresund overfor Sverige. Desuden måtte man føre en politik, der ikke bragte Danmark i så stærk modsætning til flådemagterne England og Holland, at de ville gå sammen med Sverige.

Disse principper blev stort set fulgt, og resultaterne i Skånske Krig 1675—79 og i den Store Nordiske Krig 1709—20 viste, at de bar frugter, selv om krigen ikke førte til deres egentlige mål: generobringen af de skånske provinser.

Hvor galt det kunne gå, når blot eet af disse principper blev svigtet, havde den kortvarige krig i 1700 vist. Danmark erklærede her Sverige krig uden at have sikret sig Englands og Hollands neutralitet. I en håndevending kom en engelsk-hollandsk flåde til Sundet og forenede sig med den svenske, så den danske måtte søge ly i København. Karl XII kunne derefter uhindret gå i land ved Humlebæk og true hovedstaden. Heldigvis havde England-Holland kun til hensigt at genoprette freden i østersøområdet, og Danmark slap derfor billigt fra den farlige situation, vi var kommet i.

Efter den Store Nordiske Krigs afslutning var der gennem lange tider — ja, hele det attende århundrede ud — nogenlunde ro omkring Sundet. Den jævne udvikling bragte dog visse ændringer så vel i den økonomiske som i den strategiske situation. Det hollandske handelsherredømme i Østersøen, der var stagneret i det syttende århundredes sidste halvdel, gik stadig mere og mere tilbage, og for en stor del blev handelen overtaget af Danmark og Sverige. Samtidig var Holland i så stærk tilbagegang som sømagt, at det ikke længere var i stand til at gøre sig militært gældende i Sundet og Østersøen.

En ny stormagt, Rusland, var imidlertid nået frem til Østersøen gennem erobringen af de svenske østersøprovinser. En tid nærede man overdrevne forestillinger om den nye magts ekspansionsevne, men Peter den Stores efterfølgere havde ikke dennes interesse i at gøre sit land til en stærk sømagt, og Rusland formåede da heller ikke at gøre sig gældende i forholdene omkring Sundet.

Det afgørende træk i udviklingen var derimod Englands voksende handelsherredømme og den i takt hermed voksende engelske sømagt. For England var østersøhandelen imidlertid ikke af helt den samme betydning, som den i sin tid havde været for hanseaterne og hollænderne. England ønskede kun fred i østersøområdet, så handelen kunne foregå uforstyrret. Takket

være denne indstilling lykkedes det gennem mange år Danmark at føre en heldig neutralitetspolitik.

Under Napoleonskrigene fik vi imidlertid den engelske overmagt smerteligt at føle. Det viste sig, at England nårsomhelst kunne tilkæmpe sig herredømmet i Sundet og Bælterne og dermed i Østersøen.

Dette skete første gang i 1801, da østersømagterne for en gangs skyld var gået i samarbejde og havde dannet det væbnede neutralitetsforbund. Selv om kampen i Kongedybet føjede nogle smukke blade til den danske flådes hæderskrans, måtte Danmark dog træde ud af forbundet, som umiddelbart derefter opløstes.

I den følgende tids skærpede kamp mellem England og Napoleon kom den danske neutralitetspolitik igen ud for stærk belastning. Som en blanding af et fastlands- og et ørige stod vi i en håbløs situation. Vi kunne ikke træffe noget afgørende valg, da det syntes at ville blive lige skæbnesvangert, hvad vi end valgte. Englands ønske om at udøve kontrol over Danmarks flåde kastede os imidlertid i armene på Napoleon. Når England gik så hårdt frem, var det utvivlsomt bl. a. påvirket af, at der i franske militærkredse gang på gang i de foregående år var fremsat udtalelser om, at Frankrig skulle marchere gennem Danmark til Sundet og lukke det for englænderne.

Ved udleveringen af vor flåde i 1807 sikrede englænderne sig straks herredømmet i de danske farvande. Danmark kom derved i en højst ulykkelig stilling. Forbindelsen med Norge blev afskåret, og mellem landsdelene kunne den kun opretholdes med besvær. Resultatet blev en kæde af ulykker. Efter Københavns bombardement og tabet af orlogsflåden fulgte tabet af handelsflåden og dermed af handelens og landets velstand, der igen førte til statsbankerotten, og til sidst kom adskillelsen fra Norge.

Efter Kielerfreden 1814 var der således ikke meget tilbage af Danmarks gamle magtstilling ved Sundet og i Østersøen, men vi havde dog stadig Øresundstolden.

Denne måtte nu unægtelig virke lidt kuriøs. Men hvad der engang havde hvilet på Danmarks reelle magtstilling, hvilede nu på et vidtstrakt net af traktater, som en og anden europæisk nation måske nok kunne ønske ændret, men som ingen tænkte på at bryde. Tolden var til besvær og udgift for samtlige nationers skibe, og den virkede fordyrende på de varer, der skulle føres ind i østersøområdet. Derfor var navnlig Sverige og Preussen utilfredse med den, og gentagne gange optoges der forhandlinger om den. Disse førte vel til visse resultater, men ikke til noget, der gav håb om toldens endelige afvikling. Til de utilfredse nationer sluttede sig efterhånden også — Danmark selv. Det var dog ikke hele monarkiet, der opponerede mod tolden; misfornøjelsen havde sit tilholdssted i København. Tolden betød nemlig en så væsentlig fordyrelse af de varer, der gennem Sundet førtes til København, at hovedstaden ved deres videreförhandling var stærkt handicappet overfor varer, der uden om tolden var udskibet f. eks. i Ålborg eller Århus. Øresundstolden begunstigede således provinsens handel på hovedstadens bekostning. Endnu værre for København var det dog, at tolden nedsatte byens konkurrenceevne overfor Hamburg, som tilmed i hin tid på mange andre punkter var København overlegen. Grosserersocietetet i København indsendte derfor gang på gang forslag om på den ene eller anden måde at få Øresundstoldens ulemper fjernet. Adskillige planer i denne retning så dagens lys, men ingen af disse fandtes hensigtsmæssige for alle parter.

At dømme efter de resultater, der var blevet opnået i det 19. århundredes første halvdel gennem langvarige forhandlinger, kunne det synes, som om det næsten ville være endnu besværligere at få Øresundstolden ophævet, end det i sin tid havde været at få den indført. Der måtte åbenbart et særlig kraftigt skub udefra til for at sætte fart i begivenhederne.

Dette kom da omsider også. Det blev den unge søfartsnation U.S.A., der uden respekt for traditioner gav

stødet til toldens ophævelse. Efter U.S.A.'s opfattelse havde en stat, selv om den kunne beherske et sund, ingen ret til at hindre fri passage mellem to frie have, og Danmark var endda kun i besiddelse af den ene af Sundets bredder. Ganske vist lå oprindelsen til Sundtolden så langt tilbage, at Danmark måske kunne påberåbe sig en vis hævde på tolden, men det ville til gengæld sige, at tolden havde sin oprindelse i »en meget fjern og barbarisk periode, før Amerikas opdagelse.« U.S.A. havde vel i sin tid traktatmæssigt anerkendt tolden, men traktaten kunne opsiges — efter 1836 med et års varsel.

Danmark forsøgte lempeligt at gyde olie på bølgerne ved henvisninger til både dette og hint, men Amerikas tålmodighed fik omsider en ende. Den 14. april 1855 blev traktaten opsagt til 14. april 1856; efter den dag ville tolden ikke mere blive erlagt af noget skib under de Forenede Staters flag.

Vi var just ikke interesseret i at kæmpe hårdt for toldens bevarelse. En hæderlig afvikling var alt, hvad vi kunne ønske; men U.S.A.'s fremgangsmåde virkede stødende, og man gik endog så langt som til at overveje mulighederne for en krig med Staterne. Så vidt kom det dog som bekendt ikke. I stedet for benyttede man lejligheden til at indkalde en konference om toldens afvikling i almindelighed.

Konferencen gik glat. Samtlige søfarende nationer var interesseret i toldens ophævelse. Spørgsmålet var egentlig blot, om Danmark skulle have erstatning, og i så fald hvor stor denne skulle være, og hvorledes den skulle fordeles mellem nationerne. Også dette problem blev løst således, at Danmark kunne være nogenlunde tilfreds, og ingen andre nationer kunne have væsentlig grund til utilfredshed; kun U.S.A. nægtede principielt at betale erstatning. Alligevel betalte U.S.A. dog de penge, der var pålignet dem — blot under en anden form.

Den 14. marts 1857 blev Øresundstraktaten underskrevet. I denne blev det fastslået, at alle nationers skibe fremtidig frit og uhindret i fredstid kunne sejle gennem de danske farvande.

Dermed var det sidste kapitel skrevet i Øresundstoldens lange og bevægede historie.

Den strategiske situation omkring Sundet og Bælterne havde gennem det nittende århundrede været bestemt af Englands maritime verdensherredømme. Englænderne kunne, når det passede dem, overtage magten i Østersøen, hvad der tydeligt viste sig under Krimkrigen.

Det er dog værd at bemærke, at Danmark efter 1814 lidt efter lidt kom så vidt til kræfter, at vi var Tyskland overlegen til søs så vel i 1848—50 som i 1864. Havde dette ikke været tilfældet, kunne Danmark overhovedet ikke have taget kampen op, sådan som det skete.

Kort efter 1864 ændredes denne situation dog fuldstændigt som følge af Tysklands hurtigt voksende flådemagt. Danmarks strategiske stilling blev nu en helt anden. Ændringen førte indenrigspolitisk til de hårde kampe om Københavns — og dermed Øresunds — befæstning.

Imidlertid fremkaldte Tysklands flåderustninger en stærk spænding i forholdet til England, og spændingen måtte bl. a. koncentreres om Sundet og Bælterne. Kiekanalens åbning 1896 mindske dog i nogen grad de danske farvandes strategiske betydning. Den tyske flåde skulle herefter ikke nødvendigvis benytte Bælterne og Sundet som udfaldsport.

For Tyskland var problemet i første omgang at holde englænderne ude fra Østersøen, og bestræbelserne fra tysk side under de dansk-tyske militærforhandlinger omkring 1907 gik ud på, at Danmark skulle medvirke til dette. Forhandlingerne førte ikke til noget positivt resultat. Ved den første verdenskrigs udbrud 1914 stillede Tyskland omgående krav om, at Danmark skulle

udlægge en minespærring i Storebælt, en spærring, som kun kunne være rettet mod England. Danmark efterkom kravet. Hvilken betydning dette fik for den følgende tid, er vel endnu uvist, men de danske farvande blev i hvert fald ikke krigsskueplads, og Danmark bevarede sin neutralitet.

Tysklands tab af flåden og Ruslands tab af de baltiske stater satte for en tid de to stærkeste østersomagter delvis ud af spillet, og spændingen omkring de danske farvande var derved for en vis tid mindsket betydeligt. Den tyske oprustning i trediverne fik den atter til at vokse.

Under den anden verdenskrig løste Tyskland problemet omkring Sundet og Bælterne ved at besætte Danmark — »for at overtage bevogtningen« som tyskerne udtrykte det.

Efterkrigstiden bragte en helt ny situation omkring de danske farvande. Ruslands fremstormen mod vest, der var frygtet allerede fra Ivan Vasilievitsch's dage, blev nu til alvor, Rusland fik militær kontrol over østersøkysten helt ned til Lübeck og blev dermed ubestridt Østersøens behersker med de danske farvande umiddelbart inden for rækkevidde.

Stillet overfor denne trusel havde Danmark ingen mulighed for at bevare sin hævdvundne neutralitet og sluttede sig som konsekvens heraf til Atlantpagten.

Øresund og Bælterne ligger nu som en første linie i Atlantmagternes forsvarssystem. Deres internationale strategiske betydning er derfor i dag så stor som vel ingensinde før.

## De danske Stræder i folkeretlig Belysning.

Danmarks beliggenhed ved og kontrol over indsejlingen til Østersøen har været medvirkende til vor tidligere stormagtsstilling og har ligeledes været en af årsagerne til de senere politiske nedgangsperioder. Danmark benyttede sin geografiske position til en eensidig hensyntagen til egne interesser på en måde, der i det lange løb ikke kunne tolereres af de øvrige handelsmagter. Danmark har således både territorialt og økonomisk været offer for sin egen politik, fordi vi ikke forstod at samstemme vore interesser med det internationale samfunds. Øresundstolden, som blev opkrævet af alle forbipasserende skibe op til for 100 år siden, havde da allerede længe været et levn fra fortiden.

Tolden var i sine sidste årtier udelukkende af fiskal interesse for Danmark og som sådan en unødvendig varefordyrende udgift for den internationale handel og en væsentlig irritationskilde for de større handelsmagter. Denne ved sædvane hjemlede udøvelse af suveræniteten over indsejlingerne til Østersøen kolliderede i løbet af det 19. århundredes første halvdel med de stadig stærkere internationale krav om uhindret sejlads på det åbne hav og alle i direkte forbindelse med dette stående farvande.

Sådanne konflikter reguleres principielt af folkeretten, hvor uudviklet og ufuldstændig denne regulering til tider end måtte synes at være. Folkeretlige argumenter spillede derfor foruden politiske og økonomiske også en rolle i den diplomatiske strid, der gav optakten

til den endelige ophævelse af Øresundstolden ved Traktaten af 14. marts 1857, der danner en del af grundlaget for de danske stræders nuværende folkeretlige stilling.

Søterritoriet er dels den strimmel af havet, der strækker sig langs en stats landterritorium og dels nationale farvande, hvor sådanne findes. Der gives ikke nogen eengyldig folkeretlig norm for søterritoriets udstrækning. Man anerkender almindeligvis en udstrækning så langt, som staten gennem liderne i gerning har hævdet sin magt effektivt i forholdet til andre stater. Den fastsatte udstrækning er derfor som regel historisk bestemt.

Før i tiden har staterne gjort krav på vidtrækkende suverænitet over havet. Danmark og Sverige har således begge i perioder hævdet deres eneherredømme over Østersøen uden hensyn til, at også andre stater stødte op dertil og her havde væsentlige handelspolitiske interesser. Først med hollænderen Hugo Grotius, kaldet den moderne folkerets grundlægger, blev der gjort et forsøg på at tilvejebringe ensartede regler. Han hævdede i sit værk »Mare liberum« (1609) havenes absolutte frihed, vel påvirket af Hollands handelsmæssige opsving i disse år. Få årtier senere gjorde englænderen Seldon i »Mare clausum« (1635) sig til talsmand for den modsatte opfattelse på et tidspunkt, hvor Englands nyerhvervede magt over havene blev truet af hollænderne. I tidens løb trængte dog den af hollænderen Bynkershoek i »De dominio maris dissertatio« (1702) opstillede sætning: *potestatem terrae finiri, ubi finitur armorum vis* (staternes magt ophører, hvor våbnenes kraft ophører) igennem. Danmark-Norge opgav i denne periode det hidtil hævdede krav på et søterritorium på 16 sømil. Omkring Napoleonskrigene fastlagdes den såkaldte »kanonskudsvidde« af de mere betydende sømagter til 3 sømil (5,5 km).

De fleste stater, deriblandt Danmark (i hvert fald efter 1930), trækker i dag grænsen i denne afstand fra kysten, men adskillige nationer opererer med andre tal

— fx. 4, 10 eller 12 sømil — bl. a. i relation til told- og fiskerirettigheder. Danmark hævder således trods hovedreglen om et søterritorium på 3 sømil en territorialgrænse på 4 sømil i Toldloven af 1928 og sammen med de øvrige østersønationer 12 sømil i Helsinki-konventionen af 1925 om bekæmpelse af smugleri af alkoholholdige varer.

Uanset om man for Danmarks vedkommende lægger en territorialgrænse på 3, 4 eller 12 sømil til grund, betyder dette, at de danske stræder, Lillebælt, Storebælt og Øresund, i mangel af modstående regler ville være rent dansk eller rent dansk-svensk farvand og dermed underkastet kyststatens suverænitet. Lillebælt er i næsten hele sin længde smallere end 2 gange 3 sømil. Storebælt er vel visse steder frit hav, men bl. a. Sprogø beliggenhed midt i bæltet umuliggør en gennemsejling uden indtrængen på dansk søterritorium. Også Øresund er så smalt, at der kun er få steder, hvor der er større afstand end 3 sømil til så vel den danske som den svenske kyst.

Ved Roskildefreden i 1658 afstod Danmark provinserne øst for Øresund til Sverige, der herved trængte frem og gjorde Danmark rangen stridig som beherskeren af indsejlingerne til Østersøen. Danmarks tidligere monopolstilling og udnyttelsen heraf havde gjort de europæiske søfartsnationer, navnlig Holland, interesseret i at få denne eneret brudt. Danmark forsøgte imidlertid ad juridisk vej fortsat at hævde sin tidligere stilling. Trods svensk protest fastholdt man således stadig, at det kun var landet øst for Sundet, ikke Sundet selv, der var blevet afstået. Man kendte dengang ikke noget juridisk bestemt søterritorium, der tilhørte og uden videre medfulgte de afståede landområder. Når hverken Roskildeaktaten af 1658 eller Københavnstraktaten af 1660 kom ind på Sundets fremtidige tilhørsforhold, måtte heraf følge, at tingenes tilstand var bevaret og Sundet forblevet dansk, selv om dette betød, at Sverige ikke fik noget søterritorium i Øresund.

Dette urealistiske standpunkt kunne naturligvis ikke opretholdes i det lange løb, men først i dette århundrede blev uoverensstemmelsen bilagt. Forinden havde man dog fra begge sider erkendt, at Sundets midterlinie burde danne grænsen, men man kunne ikke komme til enighed om forståelsen og udførelsen af denne regel i praksis. Fra dansk side ønskede man, hvor den ene side var dansk og den anden svensk, grænsen trukket gennem midten af hvert løb, hvilket ville betyde, at grænsen i den nordlige del skulle drages mellem Hven og Sjælland og i den sydlige del mellem Saltholm og Skåne. Fra svensk side ønskede man derimod grænsen trukket gennem Sundets midterlinie uden hensyn til de nævnte øer. Det var navnlig Flinterenden, det dybeste af løbene forbi Saltholm, der var årsag til uoverensstemmelsen.

Forholdet blev endelig ordnet ved den dansk-svenske deklaration af 31. jan. 1932 med tilhørende noteveksling. Ordningen tog overvejende hensyn til de svenske synspunkter, men trods det, at afgørelsen således ikke var tilfredsstillende for Danmark, ønskede man dog fra begge sider med udtrykket deklaration at tilkendegive, at man ikke havde skabt nogen ny retstilstand.

Københavns beliggenhed ved Sundet og den deraf følgende forsvarsmæssigt udsatte position har medført indskrænkninger i de i almindelighed for søterritoriet gældende regler. Man har således inddraget Kongedybet, Hollænderdybet og Drogden under Københavns Red og derved under indre dansk farvand. Denne ordning godkendtes af Sverige i notevekslingen i 1932.

Samtidig fik Danmark garanteret fri sejlads i Flinterenden. Endvidere blev de nærmere retningslinier for det for søfarten nødvendige samarbejde om fyr, sømærker osv. fastlagt ved deklarationen.

En stat har uindskrænket suverænitet over sit landterritorium, når der ikke ved almindelige folkeretlige grundsætninger eller ved traktat er sket afvigelser fra dette grundprincip. Dette gælder også for den del af

søterritoriet, der omfatter de såkaldte nationale eller indre farvande, d. v. s. havområder, der af geografiske grunde kan stilles lige med landterritoriet ((Smålandsfarvandet, Farvandet syd for Fyn, Isefjorden, Limfjorden m. v.). Danmark har som ovenfor nævnt — bl. a. af militære grunde — fundet det nødvendigt at reservere sig en sådan absolut rådefrihed over visse i Københavns nærhed liggende sejltreder.

Det har været omtvistet, hvorvidt søterritoriet udfor den åbne kyst skal betragtes som en del af statens territorium, hvorpå der kan lægges visse indskrænkninger i suverænitetssudøvelsen til fordel for det internationale samfund, eller om det er en del af det frie hav, hvorover kyststaten af hensyn til sine interesser har særlige rettigheder. Det har imidlertid ikke større betydning i relation til passageretten at afgøre, om det ene eller det andet standpunkt er rigtigt, men det synes dog naturligt at antage, at kyststaten udstrækker sit territorium til en vis fastlagt afstand fra kysten. Det er således en afvigelse fra reglerne om fri udøvelse af suverænitet, når der af hensyn til sejlads og almindeligt handelssamkvem er givet fremmede skibe ret til under skyldig hensyntagen til kyststatens interesser at passere frit over eller gennem dennes søterritorium, den såkaldte »passage inoffensif«.

For internationale stræder, d. v. s. naturlige vandveje, der forbinder dele af det åbne hav, gælder i princippet samme regler. Blot er her interesse modsætningerne mellem kyststaten og det internationale samfund større. Den specielle geografi, der præger disse vandveje, bevirker større interesse hos kyststaten i uindskrænket at udøve sin suverænitet og højere ønsker hos skibsfartsnationerne i at kunne benytte passagen frit. Selv om Suezkanalen ikke falder ind under det historisk bestemte begreb: internationale stræder, viser den i 1956 opståede konflikt og vanskeligheden ved at finde en for alle parter tilfredsstillende løsning tydeligt de mangfoldige og vanskelige forenelige hensyn, der gør

sig gældende: på den ene side kyststatens naturlige trang til at værne sit territorium og undgå indblanding af økonomisk og militær art, og på den anden side den øvrige verdens krav på uhindret handelssamkvem. For at sikre skyldig hensyntagen til begge parterne er der ofte for strædernes vedkommende truffet særlige internationale ordninger, der fastlægger kyststatens rettigheder og forpligtelser.

For de danske stræders vedkommende blev en sådan ordning truffet i forbindelse med ophævelsen af Øresundstolden ved Sundtraktaten af 14. marts 1857.

Traktaten angiver som sit formål: at lette og forøge den bestående handel og skibsfart. I art. 1, stk. 1, bestemmes det med hensyn til passageretten, at intet skib under noget påskud skal kunne standses på dets fart gennem Sundet eller Bælterne. Dette gælder ikke blot skibe fra signatarnationerne, men bestemmelsen får også virkning for alle andre staters skibe.

I art. 2 fastslås Danmarks pligt til at bevare og vedligeholde farvandenens belysning og afmærkning uden byrde for den fremmede skibsfart. Den senere i traktaten fastsatte afløsningssum skal sikkert opfattes som indeholdende også en eengangsbetaling for denne fremtidige forpligtelse. Pligten er som følge af den stærkt forøgede sejlads og den tekniske udvikling af foranstaltningerne til lettelse af denne blevet mere tyngende, end den tog sig ud ved traktatens afslutning, men den går dog næppe videre i dag som følge af traktatbestemmelsen, end den ville have gjort som følge af kravene til sikkerhed for de store værdier, der i dag er knyttet til skibsfarten — krav, som man i hvert fald alene af hensyn til dansk skibsfart ville have været nødt til at opfylde.

Denne traktat bragte Danmarks århundredgamle særråden til ophør på et tidspunkt, hvor udviklingen alligevel var løbet fra den gældende ordning, og det har uden tvivl været politisk heldigt, at spørgsmålet på denne måde løstes ad fredelig vej.

Traktaten medfører, at folkerettens almindelige regler for soterterritoriet herefter kommer til anvendelse, og vi forpligtede os til at tillade uhindret passage af skibe gennem de danske farvande.

Det er indlysende efter traktatens formål og dens tekst, at dette må gælde *handelsskibe*, i hvert fald i fredstid. Forholdet i krigstid tegner sig mindre sikkert. Bliver Danmark selv inddraget i en krig, kan traktatens bestemmelser næppe gælde. Det vil være uantageligt, at landet under en væbnet konflikt med en anden østersømagt skulle være folkeretligt afskåret fra at spærre stræderne og således udnytte en heldig geografisk placering til sin fordel. Effektiviteten af landets krigsførelse ville blive alvorligt svækket, hvis det i henhold til traktatforpligtelse skulle tillade modstanderens skibe med forsyninger at passere uhindret gennem adgangsvejene til Østersøen. Hvis man skulle have haft til hensigt at pålægge Danmark en så ekstraordinær indskrænkning i dets rettigheder — endda videre end den, der for krigsførende staters vedkommende gælder på det åbne hav — måtte dette fremgå direkte af traktaten. Den er imidlertid lavs på dette punkt og kan derfor ikke gælde i tilfælde af krigsdeltagelse.

Såfremt Danmark er neutral i en krig, hvorunder østersøområdet inddrages, er meningerne om retstilstanden delte. De betragtninger, der gjaldt ved Danmarks direkte krigsførelse, kan ikke umiddelbart overføres på en sådan situation.

Så længe danske interesser under en sådan konflikt kan forenes med den frie gennemsejlingsret, må traktatens bestemmelser derfor fortsat være gældende. I modsat fald, fx. hvor Danmark stilles overfor krav af ultimativ karakter om lukning af stræderne, må hensynet til landets sikkerhed utvivlsomt kunne retfærdiggøre en midlertidig tilsidesættelse af traktatforpligtelserne. Det uhindrede handelssamkvem kan ikke tilgodeses ensidigt uden hensyntagen til kyststatens vitale interesser. Formålet med traktaten må stadig have for

øje. Den tilstræbte vel at bringe en dansk udnyttelse af den geografiske position til ophør, men den kan ikke fortolkes derhen, at den samme position skulle bevirke landets udsættelse for unødigt risiko og fare.

Traktaten af 1857 synes ikke at omfatte *krigsskibe*. Før denne tid havde den danske stat ikke lagt hindringer af økonomisk art i vejen for sådanne skibes passage, og der var derfor ikke på konferencen i København grund til at tage dette spørgsmål op til debat og traktatmæssig regulering.

Da traktatens formål var at lette samhandelen, er det klart, at der ikke herudaf — trods den omfattende formulering af begrebet skibe — kan sluttes noget om krigsfartøjer. Der gør sig overhovedet ikke de samme hensyn gældende. Danmark kan derfor ikke ved traktaten være afskåret fra i krigstid at spærre stræderne for krigsskibes gennemsejling, selv om landet er neutralt. Problemet opstod i 1914 ved den første verdenskrigs udbrud, da den danske regering på tysk forlangende måtte udlægge miner i Bælterne. Dette skridt medførte ikke protester fra engelsk side, måske nok så meget fordi det ikke greb ind i den planlagte engelske strategi. Men under alle omstændigheder måtte skridtet have været forsvarligt, både politisk og juridisk.

I forbindelse med traktaten rejser sig endvidere det spørgsmål, om Danmark ved denne har påtaget sig nogen egentlig forpligtelse til at holde stræderne åbne. Dette kan ikke antages. Landet har således ikke forpligtet sig til isbrydning, sandpumpning etc. Landet må blot ikke selv ved aktive indgreb spærre stræderne, således at gennemsejling bliver helt umulig. Traktaten omfatter så vel Øresund som Bælterne. Det er gennemsejlingsretten fra Nordsoen til Østersøen og omvendt, der skal sikres. Denne ret forudsætter ikke, at alle stræderne er åbne. Samfærdselshensynet må være tilstrækkelig tilgodeset, blot der gennem en af passagerne er uhindret besejlingsmulighed. Derfor opstod problemet om overholdelse af de traktatmæssige forpligtelser ikke

ved Lillebæltsbroens bygning, selv om denne i kraft af sin ringe højde over vandoverfladen i nogen grad gjorde en gennemsejlingsret illusorisk.

Ud fra samme betragtning må Danmark formentlig kunne lukke et af løbene indenfor det enkelte stræde. Et projekt, der fx. skaber forbindelse mellem Sjælland og Fyn ved en kombination af dæmning og bro med klap vil ikke af andre stater kunne karakteriseres som stridende mod Danmarks traktatmæssige forpligtelser. Det er dog en absolut forudsætning, at man ikke kan påligne skibsfarten en andel af de til udførelsen af et sådant projekt nødvendige omkostninger. Udgifterne til betjening af broklapper, lodsning etc. må endvidere betastes af den danske stat. På samme måde kan problemerne om trafikken mellem Danmark og Sverige tænkes løst. Så længe man bibeholder den tekniske mulighed for gennemsejling af stræderne gennem et af disse eller gennem et løb i et af dem for de største skibe, der normalt besejler Østersøen, kan sådanne planer formentlig ikke fra trediestats side mødes med juridiske indvendinger.

I betragtning af den politiske betydning, der knytter sig til de danske stræder, vil det dog naturligvis være hensigtsmæssigt, inden sådanne planer føres ud i virkeligheden, at få de vigtigste søfartsnationers indforståelse dermed. Dette krav er under den ovenfor nævnte betingelse blot politisk og ikke en konsekvens af Sundtraktaten.

Da grundsynspunktet i fortolkningen af denne traktat er, at den tidligere særråden over stræderne er bragt til ophør, er det ikke berettiget deraf at udlede særligt vidtgående forpligtelser. For de danske stræder gælder nu alene folkerettens almindelige grundsætninger med sådanne modifikationer, som en rimelig afvejning af kyststatens interesser og hensynet til det internationale samkvem til enhver tid fastsætter.

Den seneste tids politiske udvikling med staternes stedse stærkere hævde af suveræniteten og den lega-

lisering heraf, der synes at foregå, bl. a. i De Forenede Nationer, peger, hvor uheldigt det end forekommer fra et internationalt synspunkt, hen imod en kraftigere betoning af kyststatens interesser. Slår denne tendens igennem, må også den nu 100 år gamle traktat fortolkes ud fra sådanne nye synspunkter.

*Litteratur:*

Erik Brüel: Internationale Stræder I—II, 1939—40.

Alf Ross: Lærebog i Folkeret, 1952.

## BILAG

### Tractat angaaende Afløsningen af Sund- og Belttolden

Hans Majestæt Kongen af Danmark paa den ene Side og H. M. Kejseren af Østerrig, Konge af Ungarn og Böhmen, H. M. Belgier-nes Konge, H. M. De Franske Kejser, H. M. Dronningen af det forenede Kongerige Storbritannien og Irland, H. M. Kongen af Hannover, H. K. H. Storhertugen af Mecklenborg-Schwerin, H. K. H. Storhertugen af Oldenburg, H. M. Kongen af Nederlandene, H. M. Kongen af Preussen, H. M. Kejseren af Rusland, H. M. Kongen af Sverige og Norge og de frie Hansestæder, Lübeck, Bremen og Hamborgs Senater paa den anden Side, lige besjælede af det Ønske, at lette og forøge de for Øieblikket mellem deres Stater, eller gennem disse, bestaaende Handels- og Skibsfartsforhold saavel ved en fuldstændig og stedsevarende Ophævelse af enhver af fremmede Skibe og deres Ladninger ved Gjennemfarten gennem Sundet og Belterne opkrævet Told, som ved en Nedsættelse af Transittolden for Varer, der gennemføres paa de Veje, der forbinde Nordsøen og Elben med Østersøen, have besluttet i dette Øiemed at underhandle om en udtrykkelig Tractat og have dertil med deres Fuldmagter forsynet .... (hvorefter kommer en opregning af forhandlerne for de ovenfor nævnte nationer) .... hvilke, efter at have udvexlet deres Fuldmagter, der befandtes i god og tilbørlig Form, ere komne overeens om følgende Artikler:

Art. 1. H. M. Kongen af Danmark paalægger Sig overfor H. M. Kejseren af Østerrig .... osv. .... der Alle modtage Tilbuddet,

Forpligtelsen til 1° ikke at opkræve nogen Told, Lastpenge, Fyr- og Fyrtaarnsafgifter, Tøndepenge eller nogensomhelst anden Skibs- eller Ladningsafgift af de Skibe, der passere Belterne eller Sundet, for at begive sig fra Nordsoen til Østersoen, eller omvendt, hvad enten de ikkun sejle igjennem de Danske Farvande eller nodes til der at kaste Anker eller søge Havn, det være sig paa Grund af Sotilfælde eller formedelst Handelsoperationer. Intet Skib skal for Fremtiden under nogetsomhelst Paaskud turde anholdes eller underkastes nogen Standsning paa dets Fart gjennem Sundet og Belterne; men H. M. Kongen af Danmark forbeholder Sig udtrykkelig Ret til, ved særskilte Overenskomster, der hverken belinge nogen Visitation eller Anholdelse, at ordne den fiskale eller Toldbehandlingen af de Magters Skibe, der ikke have taget Del i nærværende Tractat; 2° hverken af de af bemeldte Skibe, som med Ladning eller Ballast løbe ind i eller ud af Danske Havne, hvad enten de der have udført Handelsoperationer eller ikke, eller af deres Ladninger at kræve nogensomhelst Afgift, som disse Skibe eller deres Ladninger, paa Grund af Passagen gjennem Sundet eller Belterne, vilde have været underkastede, og hvis Afskaffelse er bleven stipuleret i foregaaende Pussus; og er det vel at forstaae, at de saaledes afskaffede Afgifter, der følgelig hverken maa opkræves i Sundet og Belterne eller i de Danske Havne, heller ikke indirekte maae kunne gjenoprettes enten ved i den Hensigt at forhoie de nu bestaaende Havne- og Toldafgifter, eller ved i samme Øiemed at indføre nye Skibsfarts- eller Toldafgifter eller paa nogensomhelst anden Maade.

Art. 2. Hans Majestæt Kongen af Danmark forpligter Sig fremdeles ligeoverfor de ovennævnte høie contraherende Parter til: 1° at bevare og vedligeholde alle fortiden ved Indløbene og Tilgangene til Hans Havne, Rheder, Floder eller Kanaler eller langs Hans Kyster eksisterende Fyr og Fyrtaarne, saavel som de Boier, Tønder og Lodsmærker, der nu forefindes og tjene til Seiladsens Lettelse i Kattegattet, Sundet og Belterne; 2° for Fremtiden som hidtil, i Skibsfartens almindelige Interesse at tage under alvorligste Overveielse, hvorvidt det maatte være nyttigt og beleiligt at forandre Beliggenheden og Formen af disse Fyr, Fyrtaarne, Boier, Tønder og Lodsmærker, eller at forøge deres Antal. Alt uden nogetsomhelst Paalæg til Byrde for den fremmede Skibsfart; 3° for Fremtiden, som hidtil, at lade føre Tilsyn med Lodstjenesten, hvis Afbenyttelse i Kattegattet, Sundet og Belterne til enhver Tid er overladt til Capitainernes og Skibsførernes eget

Godtbefindende. Det forstaaer sig, at Lodspengene skulle være moderate, at en og samme Taxt skal gjælde for danske og fremmede Skibe, og at bemeldte Afgift overhovedet kun vil kunne affordres de Skibe, der frivillig have betjent sig af Lodser; 4° uden nogensomhelst Indskrænkning at tillade alle, saavel danske som fremmede, Privatentrepreneurer, efter eget Godtbefindende og under Samme Betingelser, uden Hensyn til deres Nationalitet, i Sundet og Belterne at henlægge og stationere Fartøier, udelukkende bestemte til Bugsering af de Skibe, der ønske at gjøre Brug deraf; 5° at lade samtlige Veje og Kanaler, der nu forbinde eller fremtidig ville komme til at forbinde Nordsoen og Elben med Østersoen, blive delagtige i den Toldfrihed, som efternævnte indenlandske eller fremmede Varer for Øieblikket nyde paa nogle af disse Veje: . . . (hvorefter følger en længere opregning af de toldfrie varer) . . . Det er vel at forstaae, at, naar senere en lignende Fritagelse for Transittold skulde blive andre Produkter tildeel paa en eller anden Vej, skal den samme Fritagelse med Rette udstrække sig til samtlige ovennævnte Veje. 6° paa alle disse Veje eller Kanaler at nedsætte Transittolden af de Varer, paa hvilke den nu hviler, til en eensformig og efter Vægten afpasset Sats af i det Høieste sexten (16) danske Skilling pr. Fem Hundrede Pund Dansk, uden at denne Told, under hvad Navn det maatte være, skal kunne forhoies ved nogetsomhelst andet Paalæg. I Tilfælde af en Nedsættelse af Transittolden under ovenmeldte Sats forpligter Hs. Majestæt Kongen af Danmark Sig til at stille alle Veje og Kanaler, der nu forbinde eller senere maatte komme til at forbinde Nordsoen og Elben med Østersoen eller dens Bivande, paa fuldkommen lige Fod med de meest begunstigede Veje, der nu findes eller senere maatte blive anlagte paa Allerhøistsammes Gebeet. 7° Da Hs. Majestæt Kongen af Sverrig og Norge i Medfør af en med Hs. Majestæt Kongen af Danmark affattet speciel Overenskomst, ligeoverfor Hs. Danske Majestæt har paataget Sig Forpligtelsen til at vedligeholde de Fyr paa Sverrigs og Norges Kysler, der tjene til Belysning og Lettelse for Gjennemfarten gennem Sundet og Indseilingen i Kattegattet, saa forpligter H. M. Kongen af Danmark Sig til med H. M. Kongen af Sverrig og Norge at træffe en definitiv Overenskomst i det Øiemed at sikkre disse Fyrs Vedbliven og Vedligeholdelse i Fremtiden, som hidtil, uden at der derved paalægges de Sundet og Kattegattet passerende Skibe nogensomhelst Byrde.

Art. 3. De i de tvende foregaaende Artikler indeholdte Forpligtelser skulle træde i Kraft med den 1ste April 1857.

Art. 4. Som Skadesløsholdelse og Erstatning for de Offre, som de ovennævnte Stipulationer paalægge H. M. Kongen af Danmark, forpligte H. M. Kejseren af Østerrig .... osv. .... Sig, fra deres Side, til at betale H. M. Kongen af Danmark, som modtager dette Tilbud, en Totalsum af 30.476.325 Rigsdaler Rigsmønt, der fordeles paa følgende Maade: Paa Østerrig 29.434 Rd., Belgien 301.455 Rd., Bremen 218.585 Rd., Frankrig 1.219.003 Rd., Storbritannien 10.126.855 Rd., Hamborg 107.012 Rd., Hannover 123.387 Rd., Lübeck 102.996 Rd., Mecklenborg 373.663 Rd., Norge 667.225 Rd., Oldenborg 28.127 Rd., Nederlandene 1.408.060 Rd., Preussen 4.440.027 Rd., Rusland 9.739.993 Rd., Sverrig 1.590.503 Rd. Det er en Selvfølge, at de høie contraherende Parter eventuelt kun ere ansvarlige for den Quota, der falder hver enkelt af dem til Last.

Art. 5. De i foregaaende Artikel specificerede Summer kunne, under de af den følgende 6te Artikel sub 3 stipulerede Forbehold, afbetales i Løbet af tyve Aar ved fyrretyve halvaarlige Afbetalinger, som indbefatte Kapitalen og de aftagende Renter af de endnu ikke forfaldne Terminer.

Art. 6. Enhver af de høie contraherende Magter forpligter Sig til, ved Separat- og Specialoverenskomster med H. M. Kongen af Danmark at ordne og fastsætte: 1° Maaden hvorpaa, og Stedet hvor, Betalingen af de ovennævnte fyrretyve halvaarlige Afdrag af den Quota, der efter Art. 4 falder paa Dens Andeel, skal finde Sted; 2° Maaden hvorpaa, og Coursen hvorefter de i samme Artikel i dansk Mønt specificerede Beløb skulle conventeres i fremmed Pengesort; 3° Betingelserne og Modus for en fuldstændig eller deelviis Amortisation, hvortil Den forbeholder Sig udtrykkelig Ret, for til enhver Tid anticipando at kunne afgjøre Sin ovenfor fastsatte Erstatnings-Quota.

Art. 7. Udførelsen af de i denne Tractat indeholdte gjensidige Forpligtelser bliver udtrykkelig gjort afhængig af Opfyldelsen af de Formaliteter og Forskrifter, der ere fastsatte i Forfatningslovene hos de af de høie contraherende Parter, som ere forbundne til at bevirke disse Formaliteters Anvendelse, og forpligtede sig til at lade dette ske i den kortest mulige Frist.

Art. 8. Nærværende Tractat skal ratificeres og Ratificationerne udveksles i Kjøbenhavn førend den 1ste April 1857, eller snarest muligt efter Udløbet af denne Termin. Til Bekræftelse heraf have de respective Befuldmægtigede undertegnet denne Tractat og paaført samme deres Vaabensegl. Skeet i Kjøbenhavn den 14de Marts 1857.

## Sundtoldens Vogtere.

Glimt af Orlogsflaadens Vagtskibstjeneste ved Helsingør.

Sundtoldens Stifter, Kong Erik af Pommern, byggede som det er omtalt i det foregaaende Fæstningen *Krogen* ved Helsingør for at kunne beherske Adgangen til Sundet og overvaage Erlæggelsen af den Beskatning, som Danmark nu i mere end 400 Aar frem i Tiden paalagde Skibsfarten ved Passage gennem Sundet til og fra Østersøen. Krogen blev senere af Kong Frederik II udbygget til den efter Datidens Forhold meget stærke Fæstning *Kronborg*, idet Midlerne hertil blev fremskaffet ved en Forhøjelse af Tolden. Forhøjelsen fandt Sted midt under Syvaarskrigen, og i 1574 blev Ombygningsarbejdet sat i Gang. Siden da har Kronborg med sine kanonspækkede Volde og Bastioner været Symbolet paa den danske Kongemagts Ret til Optrædelse af Øresundstolden lige til dens Ophævelse i 1857.

Men foruden det af Landetaten bemandede Kronborg Slot, der bevogtede Adgangen til Sundet, var det tillige nødvendigt at have et Orlogsfartøj fast stationeret til Opretholdelse af Ro og Orden blandt de mange store og smaa Sejlskibe, som Tolderlæggelsen tvang til at gaa til Ankers udfor Helsingør, hvor Rheden og den noget sydligere beliggende Ankerplads *Dysen* til Tider kunne rumme en Skov af Master. Øresundstolden betød imidlertid ikke alene en Indtægt for den danske Stat. Helsingør Havn og By nød ofte godt af Skibenes ufrivillige Standsning, der gennem Arbejde og Omsætning gav Fortjeneste og Velstand til Borgerne i den driftige Sundby.

I over 300 Aar holdt den danske Flaade et Vagtskib i Sundet, ligesom man understøttede Strøm- og Bæltoldens Erlæggelse i Store Bælt ved Stationering af et mindre Orlogsfartøj i Nyborg, senere Slipshavn.

Naar Isen ved Foraarstide brød op, gik Sejskibene aller i Fart efter den lange Vinteroplægning, og da var det Tid at udlægge Vagtskibene. Det var ofte ældre Skibe, der blev benyttet hertil — for mange gamle Orlogsskibe var det den sidste Brug, man gjorde af dem, inden de gik til Ophugning.

Vagtskibet laa »svinebundet« for 4 Ankre syd for Kronborg, men til Stationen var der tillige knyttet en Lodsbaad eller en Kragejolle, saaledes at Farvandet kunde inspiceres og en nærmere Undersøgelse af de forskellige Skibe foretages. Den vigtigste Pligt, der paa-hvilede Vagtskibschefen, var at assistere de forskellige Myndigheder i Udførelsen af deres Hverv blandt de mange Ankerliggere af alle Nationer, ligesom der skulde ydes Hjælp, naar nogen kom i Nød. Saluteringen — ved Dag som ved Nat — sorterede derimod ikke under Vagtskibet, det blev den Gang som nu besørget fra Kronborg.

Foruden den egentlige Vagtjeneste om Bord optoges Døgnet af fredelige Sysler, først og fremmest almindeligt Skibsarbejde i Forbindelse med den daglige Vedligeholdelse af Skrog og Rejsning, Pasning af Kulings-signaler og fra Marts 1844 tillige Afgivelse af Tidssignal med en nedfaldende Kugle, Signalering med Kystpolitiet og forskellig Inspektionstjeneste.

Ifølge Instruks af 2. Januar 1740 for Helsingør skulde Lodstjenesten ved Helsingør udføres af 5—6 Mand af Færgelaugget, som stod under Vagtskibschefens Opsigt. Denne Ordning vedvarede, indtil Lodstjenesten blev overtaget af det til »Negocens, Forfremmelse og Sikkerhed samt Søfartens og Handelens Sikkerhed og Befordring« ved kgl. Resolution af 10. September 1778 oprettede »Helsingørs privilegerede Lodselskab«, der direkte var underlagt Overlodsen.

Ogsaa Karantænetjenesten blev passet fra Vagtskibet, hvis Chef var Medlem af Helsingør Karantænekommission.

Udover Sejladsen til og fra Stationen Foraar og Efteraar var det Chefen tilladt »imellem at lette med Vagtskibet og gøre en liden kort Tur til Mandskabets Øvelse, men kun i Nærheden af Vagtskibsposten, og naar Vejret er bekvemt hertil«.

Kun een Gang vides Vagtskibet i Sundet at have været i Kamp, og det endda inden en Krig officielt var erklæret, hvilket var en Formalitet, man ellers i ældre Tider lagde mere Vægt paa end i vore Dage.

I 1807, da Englænderne for 2den Gang i forrige Aarhundrede med væbnet Magt stævnede mod Danmark, laa den 24 Aar gamle Fregat FREDERIKSVÆRN som Vagtskib i Sundet under Kommando af Kaptajn *Henrik Gerner*, en Brodersøn af Holmens berømte Fabrikmester af samme Navn.

Den 3. August meldte Vagtskibschefen om de første britiske Orlogsskibes Ankomst til Sundet og derefter om hele den engelske Transportflaades Opmarch. Tilsyneladende kom Englænderne med fredelige Hensigter. Saaledes salutede de for Eksempel Kronborg, der som det hørte sig til besvarede Salutten, og da Flaaden havde passeret Kronborg for sydgaaende og var ankret, blev der erlagt Told af Transportskibene, som — foruden Tropper — medførte det Artillerimateriel, der senere blev benyttet ved Københavns Bombardement. Alligevel forstod man, at der maatte være noget i Gære, og Kaptajn Gerner fik derfor Ordre til i givet Fald med sit Skib enten at søge til København eller at opbrænde den skrøbelige og usødygtige, gamle Fregat efter at have landsat Besætningen. Den 12. August meldte han om en mistænkelig Omplacering af de engelske Skibe, samt at han i Nattens Løb agtede at lette for at gaa til København. Paa Grund af Sø og Strøm var det imidlertid ikke muligt at krydse syd paa i Sundet, hvorfor Kursen blev sat nordpaa for at gaa

til Norge. Saa snart Englænderne den næste Morgen opdagede, at det danske Vagtskib var forsvundet, sendtes Linieskibet DEFENCE og Fregatten COMUS af Sted for at bemægtige sig den danske Fregat — endskønt Krigen som bekendt endnu ikke var indtraadt.

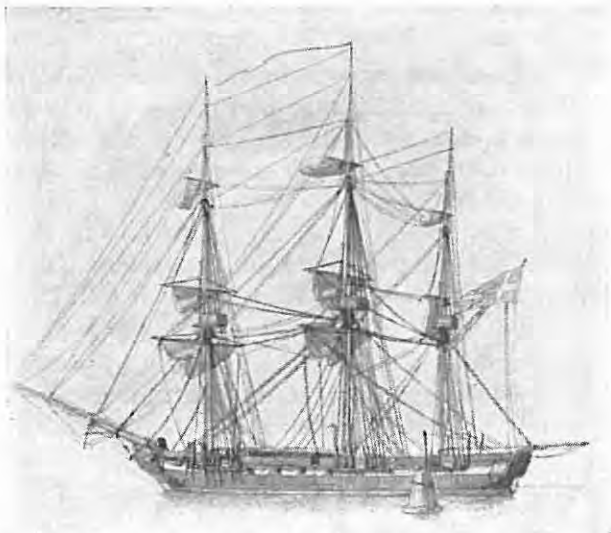
Den velsejlende COMUS kom godt i Forhaanden og naaede lidt over Midnat den 14. August ind paa FREDERIKSVÆRN ca. 3 Sømil Syd for den svenske Fæstning *Karlsten* ved Marstrand. Efter  $\frac{3}{4}$  Times Kamp, der kostede os 12 døde og 20 saarede, maatte al Modstand opgives. Englænderne besatte den danske Orlogsmand og førte den tilbage til Sundet, hvor man nogle faa Dage senere atter saa FREDERIKSVÆRN — men nu imellem de britiske Skibe, skønt stadig under dansk Flag. Englænderne havde paa dette Tidspunkt kun forlangt den danske Orlogsflaade udleveret som Depositum. Senere paatænkte den britiske Højstbefalende, Admiral *Gambier*, at indlemme Fregatten i sin Kampflaade, men da FREDERIKSVÆRN som nævnt var gammel og skrøbelig, blev den i Stedet for indrettet til Hospitalskib.

Da den engelske Styrke efter Flaadens Ran sejlede hjem, betaltes der — i Modsætning til hvad der skete ved Ankomsten — dog ikke Told.

Under Krigsaarene 1808—1814 blev der ikke udlagt noget Vagtskib ved Helsingør.

I denne sørgelige Periode svandt Indtægterne af Sundtolden ind til næsten intet, idet Antallet af Klareninger naturligvis gik meget stærkt ned. I Aaret 1808 klareredes saaledes kun 121 Skibe.

Paa Grund af de meget faa Udkommandoer i den økonomisk vanskelige Tid i Aarene efter Krigen og Flaadens Ran, var Vagtskibskommandoen ved Helsingør stærkt efterspurgt, ikke mindst fordi der knyttede sig mange Sportler og andre Indtægter til denne Post.



Korvetten FLORA, Vagtskib ved Helsingør 1830 og 1853  
—55. (Efter Tegning af C. W. Eckersberg).

I 1837 laa Briggen MØEN som Vagtskib. Om Aftenen den 1ste November blæste det op til en orkanagtig Storm. Alle Fortøjningerne sprængtes, og Briggen drev derefter hurtigt ind mod Land og tog Grunden udfor den nordre Arm af Helsingør Havn. Roret huggede af og Rorpinden knækkede, men med Lods om Bord forsøgte dog for et Forestængestagsejl at sejle Skibet af Grunden — men forgæves. I Dagene efter Strandingen blev Skibet med Assistance af Soldater og Fiskere tømt for alt Gods og Inventar, hvorefter det omsider lykkedes Generaltolddirektoratets Slæbebaad, Hjuldampskibet PRINSESSE WILHELMINE, at faa MØEN bragt flot og slæbt ind til Gammelholm. Her viste det sig imidlertid, at Briggen havde faaet saa mange Skader, at den maatte kasseres, og Aaret efter blev den hugget op.

I Viceadmiral C. C. Zahrtmann's Biografi gives under Omtalen af hans Tid som Chef for Korvetten DIANA

paa Vagtskibsstationen ved Helsingør 1838 nedenanførte karakteristiske Glimt fra denne Tjeneste:

»Vagtskibenes Opgave var at vaage over den danske Konges Strømme, at iagttage god Orden blandt forbi-sejlende og opankrede Koffardiskibe og at modtage og vise tilbørlig Honnør fra og mod fremmede Orlogsfartøjer. Mest gjordes dette fornødent paa Helsingør Rhed, hvor Sundtold skulle ydes af de tolv til femten Tusind Sejlere, som aarligt stod Sundet ind eller ud, og for hver af disse havde Vagtskibschefen en Rigsort (en halv Krone) i Indtægt for sin Regning.

Skibstjenestens Ensformighed brødes af det myldrende Liv i den gæstfrie Sundby Helsingør, hvor Sø-officererne var kærkomne Gæster overalt, ved Skibsmæglernes og Proviantkøbmændenes staaende Bord, ved Konsulernes Tafler og hos Toldkammerets med Penge, men ikke med Arbejde rigt aflagte Embedsmænd.«

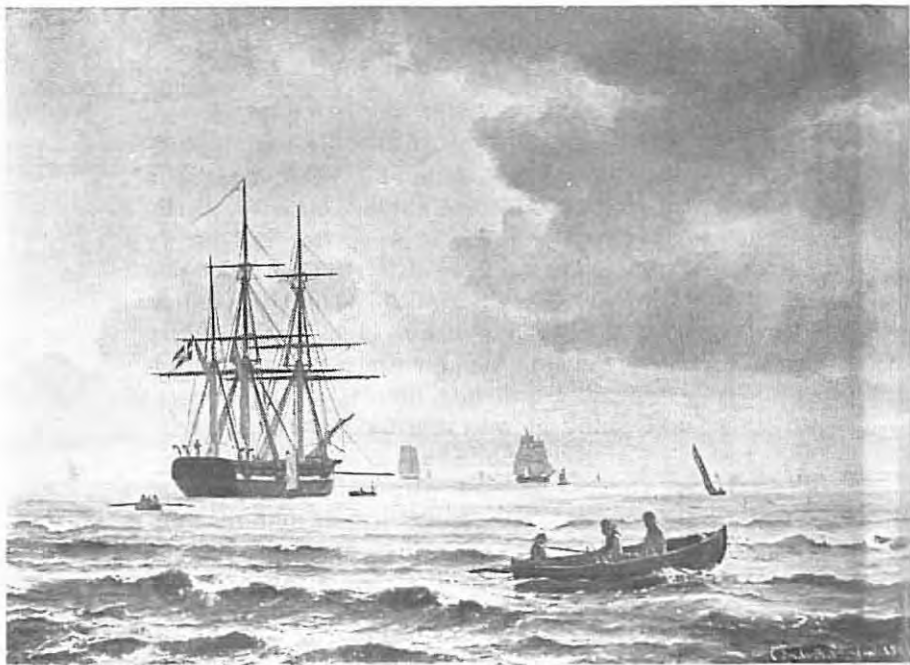
Til Gengæld ydede DIANA sit bedste ved Chefens jevnlige Herremiddage, hvor »Tractamentet stod paa Ærter og Krandsekage, Kokkens to fort'er«, og en enkelt Gang gaves Bal paa Skibsdækket, hvortil DIANA og dets hele Mandskab smykkede sig *en gala*, hvidklædte Sluproere hentede Gæsterne om Bord, og alle morede sig af Hjertens Lyst, ikke mindst Sømændene, naar Fruerne korsede sig over, at Mandfolk uden kvindelig Hjælp kunde indrette alt saa hyggeligt og smukt.

Det nævnes ogsaa, at Zahrtmann her som Vagtskibschef blev inviteret til Middag om Bord i den *norske* Orlogsbrig LAALAND under dennes Ophold paa Helsingør Rhed — det samme Skib, om Bord i hvilket han som ung Secondlieutenant havde deltaget i Kampen udfor Frederiksværn i Norge mod britiske Søstridskræfter den 2. August 1811 — dengang under *dansk* Orlogsflag.

Sundtoldens sidste Vagtskibe opnaaede at opleve Dampskibenes første Fremtræden herhjemme, og det endda paa nærmeste Hold. Et privat Dampskibsselskab havde i 1824 sat et af de første danske Dampskibe, Hjul-

damperen PRINSESSE WILHELMINE, i Fart paa Lübeck. Da man i 1834 besluttede sig til at stationere et Dampbugskib i Helsingør for at kunne assistere Koffardisejlskibe ved i Vindstille at slæbe dem gennem Sundet, assistere Havarister og Skibe i Nød m. m., indkøbte Generaltoldkammeret dette Skib. Men da det paa Grund af den ringe Maskinkraft ikke befandtes særlig velegnet til Opgaven, fik det to Aar efter isat en ny Maskine paa 90 HK fra England. I 1843 stod det dog saa galt til med det gamle Træskib, at en Reparation ikke kunne betale sig. Da den nye Maskine imidlertid stadig var fuldt tjenstdygtig, forespurgte Generaltoldkammeret Admiralitetskollegiet, om dette var interesseret i, at et nyt Skrog blev bygget med en vis Hensyntagen til Skibets mulige Anvendelse som Orlogsfartøj — og da Svaret var bekræftende, konstruerede Holmens Fabrikmester, Admiral *Schifter*, et nyt Skrog, der kunne bære to 24-pundige Kanoner — een for og een agter. Skibet blev bygget og den gamle Maskine isat paa Jacob Holm og Sønners Værft. Det saaledes delvis nye Fartøj, der fik Navnet HERTHA, blev i adskillige Aar benyttet som Bugserfartøj ved Helsingør. Under Krigen i 1848—50 blev HERTHA overtaget af Flaaden og sejlede under Orlogsflaget. I 1849 var Skibet underlagt General *Rye*, og det var meget frygtet af Tyskerne for sin kraftige Virksomhed ved Kysterne Nord og Syd for Aarhus, hvor det endda fik Tilnavnet »Der schwarze Teufel«.

Efter Øresundstoldens Ophævelse i 1857 blev HERTHA sammen med UFFO — et i 1851 bygget Bugserfartøj — af Toldvæsenet overdraget til Flaaden. UFFO var en Tid Transportskib og blev senere stillet til Raadighed for Fyrvæsenet, indtil det blev hugget op i 1863, medens HERTHA efter at have tjent som Opmaalingskib og i Krigen 1864 bl. a. at have været benyttet ved Sikringen af Als, i 1865 blev solgt til *Em. Z. Svitser*, af hvis Bjergningsflaade det udgik saa sent som i 1877.



Barkskibet SAGA — det sidste Vagtskib ved Helsingør.  
(Efter Maleri af C. F. Sørensen).

Omkring Aar 1800 var Flodtolden i Tyskland blevet ophævet, og Tiden var nu ogsaa ved at løbe fra Øresundstolden, efterhaanden som man naaede frem til Midten af forrige Aarhundrede. Som det er berettet i de foregaaende Afhandlinger, lykkedes det imidlertid Danmark, inden det var for sent, ved Traktaten om Toldens Ophævelse at faa en Erstatning paa 33,5 Milioner Rigsdaler, hvilket omtrent svarede til 12 Aars normal Toldafgift.

Til Gengæld forpligtede Danmark sig til fremtidig at opretholde gratis Afmærkning og Fyrbelysning i de danske Gennemsejlingsfarvande. Gennem de nu svundne 100 Aar er dette dog blevet os en dyr Historie. Siden

1857 har de samlede Udgifter til det danske Fyr- og Vagervæsen beløbet sig til ialt henved 250 Millioner Kr. Det ville derfor have været rimeligt, dersom man i sin Tid havde aftalt en vis Tidsbegrænsning for denne Service. Eller man burde — som Sagen laa — have sat en vis Sum af Afløsningsbeløbet til Side for at bruge Renterne heraf til Fyrvæsenets Drift, der efterhaanden er blevet en stor Udgiftspost paa det danske Statsregnskab uden modsvarende Indtægter, medens alle andre Lande kan dække sig ind herfor ved at opkræve en saakaldt *Fyr- og Prikkeafgift*.

De mange Penge, der gennem Øresundstoldens Afløsning indgik i den danske Statskasse, blev dog en god Hjælp til Imødegaaelse af de store Udgifter, der faa Aar senere paaførtes Landet under den ulykkelige Krig i 1864.

*Litteraturhenvisninger:*

*Garde:* Efterretninger om den danske og norske Somagl.

*Schultz/Ackermann:* Den danske Marine 1814—48.

*A. Thorsøe:* Danmarks Hædersdage i det 19. Aarhundrede.

Forsk. Aargange af Tidsskrift for Søvesen samt Oplysninger meddelt af Marinens Bibliotek.

## Liste over Sundtoldens Vagtskibe ved Helsingør 1709—1857

|      |                                                                                                                                        |               |          |               |
|------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|----------|---------------|
| 1709 | Fregat                                                                                                                                 | ØRNEN         | Capt.Lt. | M. Bille      |
|      | Snau                                                                                                                                   | FRØKEN ELSKEN | Pr.Lt.   | J. Dos        |
| 1710 | "                                                                                                                                      | PHOENIX       | Capt.    | R. Krag       |
|      | "                                                                                                                                      | FRØKEN ELSKEN | Pr.Lt.   | Rostgaard     |
|      |                                                                                                                                        |               | "        | H. Hansen     |
|      |                                                                                                                                        |               | "        | P. Wilders    |
|      |                                                                                                                                        |               | "        | P. Torstensen |
| 1711 | Paa Grund af Pesten inlet Vagtskib udlagt ved Helsingør, men Orlogsskibet CHRISTIANUS QUINTUS' Barkasse varetog Stationstjenesten her. |               |          |               |
| 1712 | Orlogsskibet JUSTITIA's Barkasse var først paa Aaret stationeret ved Helsingør med Lt. C. F. Mørring som Fører.                        |               |          |               |

|            |        |                         |          |                           |
|------------|--------|-------------------------|----------|---------------------------|
| 1713       | Snau   | FROKEN ELSKEN           | Capt.Lt. | P. Torstensen             |
| 1714       | »      | »                       | »        | »                         |
|            | »      | GRAVENSTEIN             | »        | F. Boysen                 |
| 1715-16    | »      | FROKEN ELSKEN           | »        | P. C. Bruun               |
| 1717       | »      | »                       | »        | M. Løve                   |
| 1717-18    | Fregat | POSTILLIONEN            | »        | S. Siurs                  |
| 1718-19    | Snau   | FROKEN ELSKEN           | »        | A. Biørn                  |
| 1720-21-22 | »      | PHOENIX <sup>1)</sup>   | »        | D. Mühlenfort             |
| 1723-24    | Fregat | HØYENHALD               | »        | »                         |
| 1725-26    | Snau   | PHOENIX                 | »        | »                         |
| 1727-28    | »      | »                       | »        | L. Klaumann               |
| 1729-32    | Fregat | CHARLOTTE               | Capt.    | N. D. Arff                |
| 1733-34    | »      | »                       | »        | G. W. von<br>Peperlov     |
| 1735-36    | »      | » <sup>2)</sup>         | »        | C. F. Mohrsen             |
| 1737       | »      | RAAE                    | »        | B. de Fontenay            |
| 1738       | »      | HØYENHALD               | »        | »                         |
| 1739       | »      | »                       | »        | S. Bircherod              |
| 1740       | »      | »                       | »        | J. Baron Göl-<br>dencrone |
| 1741       | Fregat | HVIDE ØRN               | »        | »                         |
| 1742       | »      | HØYENHALD               | »        | J. A. Liebert             |
|            | »      | »                       | »        | A. F. Lützow              |
| 1743       | »      | SVENSKE FALK            | »        | J. C. Holst               |
|            | »      | »                       | »        | J. Schlytter              |
| 1744       | »      | »                       | »        | J. C. Holst               |
| 1745-46    | »      | RAAE                    | »        | J. Torbiørnsen            |
| 1747       | »      | »                       | »        | C. L. Helt                |
| 1748       | »      | HØYENHALD <sup>3)</sup> | »        | H. C. Huusman             |

<sup>1)</sup> PHOENIX forte 1721 Dronning Anna Sophias Moder, Enkegrevinde Reventlows Lig til Slesvig og var imedens afløst af FRIDERICUS QUARTUS' Barkasse, ført af Pr.Lt. U. F. M. Lillien-skiold. PHOENIX var ogsaa i Marstrand for at hente en Pram, som Snauen HUMMEREN havde slæbt fra Norge; da den ikke kunne klare denne Bugsering, afløste HUMMEREN paa Vagtskibs-stationen, indtil PHOENIX havde bragt Prammen til Helsingør.

<sup>2)</sup> Forlist paa Saltholm i Storm 21/1 1737 under Sejlads til Kø-benhavn for Oplægning.

<sup>3)</sup> Dette Aar holdtes ekstra 1 Barkasse bemannet med Soldater ved Lappegrunden.

|                       |        |                     |          |                          |
|-----------------------|--------|---------------------|----------|--------------------------|
| 1749                  | Fregat | CHRISTIANS-<br>BORG | Capt.    | H. C. Huusman            |
| 1750                  | »      | RAAE <sup>4)</sup>  | »        | T. Wigandt               |
| 1751                  | »      | CHRISTIANS-<br>BORG | »        | »                        |
| 1752                  | »      | SØE RIDDEREN        | »        | I. Frantzen              |
| 1753-54               | »      | SAMSØE              | »        | »                        |
| 1755-56 <sup>5)</sup> | »      | »                   | Capt.Lt. | S. Hejer                 |
| 1757                  | »      | MØEN                | »        | A. G. Schultz            |
| 1758                  | »      | POMMEREN            | »        | H. Frisch                |
| 1759                  | »      | SAMSØE              | Capt.    | F. Nissen                |
| 1760                  | »      | POMMEREN            | »        | »                        |
| 1761                  | »      | »                   | »        | E. J. Giede              |
| 1762                  | »      | DOQUEN              | »        | A. G. Ellebracht         |
| 1763                  | »      | »                   | Capt.Lt. | U. C. Kaas               |
| 1764                  | »      | »                   | Capt.    | H. Arenfeldt             |
| 1765                  | »      | »                   | »        | F. Grodtschil-<br>ling   |
| 1766                  | »      | »                   | Capt.Lt. | P. Biorensen             |
| 1767                  | »      | ALSEN               | Capt.    | N. K. Iuell              |
| 1768                  | »      | »                   | »        | C. C. H. Hohlen-<br>berg |
| 1769                  | »      | HVIDE ØRN           | »        | »                        |
| 1770-71               | »      | »                   | »        | P. C. Schion-<br>ning    |
| 1772                  | »      | TRANQUEBAR          | »        | H. G. Ziervogel          |
| 1773                  | »      | HAVFRUEN            | »        | »                        |
| 1774-75               | »      | HVIDE ØRN           | »        | E. F. Tønder             |

<sup>4)</sup> Sidst paa Aaret sendtes Vagtskibet til Göteborg til Assistance for Asiatisk Compagnis Skib CHRISTIANSBORG SLOT, der var kommet dertil med Havari — og kom først derfra i Febr. det flg. Aar. P.Gr. af Isgang maatte RAAE sættes paa Grund ved Helsingor. I Løbet af Sommeren blev RAAE optaget men i saa beskadiget Stand, at den maatte kasseres.

<sup>5)</sup> I 1755 bestemtes, at Fæstningen *Kronborg* paa Signal skulle yde Vagtskibet Hjælp, og at Vagtskibet ved København, naar Skydning hørtes fra Helsingor, skulle ile til Hjælp — da Kaperiet medførte Uorden blandt de mange Skibe ved Helsingor.

|                    |           |                                   |           |                     |
|--------------------|-----------|-----------------------------------|-----------|---------------------|
| 1776 <sup>6)</sup> | Fregat    | TRANQUEBAR                        | Capt.     | P. Ramshart         |
| 1777               | "         | "                                 | "         | R. A. de Fonlenay   |
| 1778               | "         | ALSEN                             | "         | N. T. Ployart       |
| 1779               | Orlogssk. | GRØNLAND                          | Cmd.Capt. | J. Gerner           |
|                    | Fregat    | ALSEN                             | Capt.     | H. G. Ziervogel     |
|                    | Orlogssk. | EBENETZER                         | Cmd.Capt. | P. J. Bording       |
| 1780               | "         | GRØNLAND                          | Capt.     | J. Knudsen          |
|                    | "         | HOLSTEN                           | Cmd.Capt. | U. C. Kaas          |
|                    | "         | DANNEBROGE                        | "         | A. G. v. Ellebracht |
|                    | "         | GRØNLAND                          | "         | P. J. Bording       |
| 1781               | "         | EBENETZER <sup>7)</sup>           | Capt.     | G. A. Thaae         |
|                    | "         | GRØNLAND                          | Cmd.Capt. | P. J. Bording       |
| 1782               | "         | PRINDSESSE<br>SOPHIA<br>FRIDERICA | Comd.     | A. Lous             |
|                    | Fregat    | FÆRØE                             | Capt.     | S. M. Ursin         |
| 1783               | "         | CHRISTIANIA                       | "         | C. Lütken           |
| 1784               | "         | BORNHOLM                          | "         | J. O. Fischer       |
| 1785               | "         | "                                 | "         | J. Bille            |
| 1786               | "         | "                                 | "         | G. J. Bielke        |
| 1787               | "         | "                                 | "         | A. T. Herbst        |
|                    | "         | "                                 | Capt.Lt.  | M. Kolmer           |
| 1788               | "         | "                                 | "         | "                   |
|                    | "         | "                                 | "         | D. Holsten          |
| 1789               | "         | "                                 | "         | "                   |
| 1790-91            | "         | KIEL                              | "         | F. C. Wulff         |
| 1792               | "         | PERLEN                            | Capt.     | H. C. Broer         |
| 1793               | "         | FREDERIKS-<br>VÆRN                | "         | "                   |
| 1794               | "         | "                                 | "         | O. von Obelitz      |
| 1795               | "         | ST. THOMAS                        | "         | F. C. Risbrich      |
| 1796               | "         | "                                 | "         | J. van Dockum       |
| 1797               | "         | "                                 | Capt.     | P. C. Brown         |

<sup>6)</sup> Det paalagdes dette Aar Vagtskibene i Sundet og Belterne, »saa meget som muligt for Fremtiden at sørge for Toldsvigs Afværgelse paa deres Station«.

<sup>7)</sup> Til Sikring af Neutraliteten var foruden Vagtskibet 3 Orlogsskibe stationeret i den nordlige Del af Sundet (Hornbækbugten — Viken Kirke).

|                                                                             |        |                          |          |                                |
|-----------------------------------------------------------------------------|--------|--------------------------|----------|--------------------------------|
| 1798                                                                        | Fregat | ST. THOMAS <sup>8)</sup> | Capt.    | F. C. L. Harboe                |
| 1799                                                                        | »      | »                        | »        | L. F. Lassen                   |
| 1800                                                                        | »      | »                        | »        | C. C. von Holck                |
| 1801                                                                        | Brig   | SARPEN                   | Capt.Lt. | C. F. Fabritius<br>v. Tegnagel |
|                                                                             | Fregat | POMMEREN                 | Capt.    | H. H. Koefoed                  |
|                                                                             | Brig   | NIDELVEN                 | »        | »                              |
| 1802                                                                        | Fregat | FREDERIKS-<br>VÆRN       | »        | H. Lemming                     |
| 1803                                                                        | »      | »                        | Capt.Lt. | C. F. Fabritius<br>v. Tegnagel |
| 1804                                                                        | »      | »                        | Capt.    | C. Wleugel                     |
| 1805                                                                        | »      | »                        | »        | A. Gerner                      |
|                                                                             | Brig   | FEMEREN                  | Pr.Lt.   | J. J. Suenson                  |
| 1806                                                                        | Fregat | FREDERIKS-<br>VÆRN       | Capt.Lt. | C. A. Rothe                    |
| 1807                                                                        | »      | »                        | »        | H. S. Gerner                   |
| Paa Grund af Krigen var intet Vagtskib udstationeret<br>i Aarene 1808—1813. |        |                          |          |                                |
| 1814-15                                                                     | Brig   | SAMSØE <sup>9)</sup>     | Capt.    | C. P. Flensborg                |
| 1816                                                                        | »      | »                        | Capt.Lt. | F. Grodtschil-<br>ling         |
| 1817                                                                        | »      | »                        | Capt.    | »                              |
| 1818                                                                        | »      | »                        | »        | Conr. Grove                    |
| 1819                                                                        | »      | BORNHOLM <sup>10)</sup>  | »        | »                              |
| 1820                                                                        | »      | »                        | »        | C. H. L. Donner                |
| 1821                                                                        | »      | FALSTER                  | Capt.Lt. | M. Lütken                      |

8) I Oktober havde en engelsk Fregat og en Kutter paa Helsingors Rhed bemægtiget sig en dertil indkommen, af Kutteren under Skagen besat norsk Slup. Fregatterne CRONBORG og FREDERIKSVÆRN sendtes derhen, og i Forening med Vagtskibet blev den engelske Capitain Brisac tvunget til at afstaa fra denne alvorlige og krænkende Fremgangsmaade.

<sup>9)</sup> Deltog sammen med Fregatten NAJADEN og Briggerne KIEL og LAALAND i Kampen mod britiske Orlogsskibe 6/7 1812 ved Lyngør i Norge.

<sup>10)</sup> Førte i 1814 Kong Christian VII's Lig fra Kiel til København og samme Aar Norges Statholder (Konge), Prins Christian Frederik, den senere Kong Chr. VIII, fra Christiania til Aarhus.

|         |        |                      |          |                                    |
|---------|--------|----------------------|----------|------------------------------------|
| 1822    | Brig   | FALSTER              | Capt.Lt. | A. C. de Cederfeld <sup>10a)</sup> |
| 1823    | »      | »                    | »        | P. N. Skibsted                     |
| 1824    | »      | »                    | »        | T. J. Lütken                       |
| 1825    | »      | »                    | »        | J. W. C. Krieger                   |
| 1826    | »      | »                    | »        | E. Blom                            |
| 1827    | »      | MØEN <sup>11)</sup>  | »        | M. C. Klaumann                     |
| 1828    | »      | »                    | »        | W. F. Ravn                         |
| 1829    | »      | »                    | »        | H. G. Garde <sup>12)</sup>         |
| 1830    | Korvet | FLORA <sup>13)</sup> | Capt.    | H. B. Dahlerup <sup>14)</sup>      |
| 1831-32 | Brig   | MØEN                 | Capt.Lt. | H. B. Thomsen                      |
| 1833-34 | »      | »                    | »        | J. P. Findt                        |
| 1835    | »      | »                    | Capt.    | C. L. L. Harboe                    |
| 1836    | »      | »                    | »        | H. C. Bodenhoff                    |
| 1837    | »      | »                    | »        | A. G. von Ellbrecht                |
| 1838    | Korvet | DIANA <sup>15)</sup> | »        | C. C. Zahrtmann <sup>16)</sup>     |

<sup>10a)</sup> i Anledning af en Beklagelse fra den britiske Minister over, at Vagtskibschefen havde taget 2 engelske Matroser om Bord og ladet dem tampe, svarede Chefen, at det var sket efter Anmodning fra en engelsk Skibsfører, da de to Mand havde anstiftet Mytteri. Generalauditoren misbilligede derimod, at Vagtskibschefen havde ladet 4 Fiskere fra Helsingør give Tamp for at have solgt Brændevin til Besætningerne paa fremmede Skibe paa Helsingørs Rhed, og Søetatens kombinerede Ret idømte herfor Chefen 1 Maanedes Gage i Bøde til Søkvæsthuset.

<sup>11)</sup> I 1817 og 1818 Vagtskib paa Elben, i 1837 strandet ved Helsingør og ophugget 1838.

<sup>12)</sup> Den kendte danske Marinehistoriker.

<sup>13)</sup> Vagtskib i Sundet paa sit første Togt i 1830 og paa sine 3 sidste Togter 1853—54—55, ophugget 1857.

<sup>14)</sup> Bragte i 1838 med Fregatten ROTA Thorvaldsen og hans Værker fra Italien til København — jfr. Frisen paa Thorvaldsens Museum i København. Senere østrigsk Admiral og Baron.

<sup>15)</sup> Kasseret 1844 og Aaret efter solgt til et Flensborg Handels-  
hus, af hvilket Flaaden under Krigen lejede Skibet en Del af 1849 (Vagtskib 21/3—10/8) og 1850 (Togt til Island).

<sup>16)</sup> Senere Danmarks første Marineminister.

|      |                       |                         |                  |                 |
|------|-----------------------|-------------------------|------------------|-----------------|
| 1839 | Korvet                | DIANA                   | Capt.            | H. Aschehoug    |
| 1840 | »                     | »                       | Capt.Lt.         | D. W. Holsten   |
| 1841 | »                     | »                       | »                | P. C. Bruun     |
| 1842 | »                     | »                       | »                | H. Fæster       |
| 1843 | »                     | »                       | »                | J. A. K. Næser  |
| 1844 | »                     | NAJADEN <sup>17)</sup>  | »                | J. A. Meyer     |
| 1845 | »                     | »                       | »                | A. C. Polder    |
| 1846 | »                     | »                       | »                | C. L. Prosilius |
| 1847 | »                     | »                       | » <sup>18)</sup> | H. E. Krenchel  |
| 1848 | Brig                  | ST. CROIX               | »                | P. C. Holm      |
|      | Korvet                | NAJADEN <sup>19)</sup>  | Capt.            | H. E. Krenchel  |
| 1849 | »                     | DIANA <sup>20)</sup>    | Capt.Lt.         | E. Suenson      |
|      | »                     | NAJADEN                 | »                | »               |
| 1850 | »                     | »                       | »                | E. Raffenberg   |
| 1851 | »                     | »                       | »                | F. C. G. Muxøll |
| 1852 | »                     | GALATHEA <sup>21)</sup> | »                | P. C. Holm      |
| 1853 | »                     | FLORA                   | »                | C. A. Meyer     |
| 1854 | »                     | »                       | »                | H. P. Rothe     |
| 1855 | »                     | »                       | »                | E. A. Wulff     |
| 1856 | Barkskib              | SAGA                    | »                | E. W. Holst     |
| 1857 | Korvet <sup>22)</sup> | »                       | »                | A. Bjelke       |

<sup>17)</sup> Korvetten NAJADEN var Marinemaleren C. W. Eekersbergs Yndlingsmotiv og er af ham foreviget talrige Gange. I Perioden 1824—29 malede E. adskillige Motiver fra Sundet omkring Helsingør og da særlig de mange store, russiske Orlogsskibe, der ankrede her. I 1833 var han paa et 14 Dages Togt med NAJADEN.

<sup>18)</sup> 20/9 Captain.

<sup>19)</sup> Var i 1848 bestemt til Vagtskib i Sundet, men sendtes straks ved Krigsudbruddet til Sønderborg, hvor Chefen, Kaplajn Dirckinck-Holmfeldts første »Krigshandling« var at standse 80 Heste tilhørende Hertugen af Augustenborgs Stald, som var paa Vej til Rendsborg, da hele den hertugelige Familie var flygtet over Hals og Hoved, da de danske Orlogsskibe kom til Als. Den 14/4 s. A. faldt Capt. D. H. i fjendtligt Krigsfangenskab paa Fehmern, hvorefter Capt. H. E. Krenchel blev Chef. Efter at være udgaaet af »Krigsudrustning« 29/9 afgik NAJADEN til Vagtskibsstationen ved Helsingør og afløste ST. CROIX.

<sup>20)</sup> Se Note 15.

<sup>21)</sup> Verdensomsejling 1845—47.

<sup>22)</sup> Barkskibet SAGA blev i Nov. 1856 ændret til Korvet.

## De danske Stræders Spærring i August 1914.

Det har — som det er omtalt i det foregående — altid været den almindelige opfattelse, at de bestemmelser, der i traktaten om Øresundstoldens afløsning blev fastsat om skibes fri passage gennem de danske stræder, alene har relation til handelsskibe<sup>1)</sup>. Det samme gælder for de særlige traktater, der blev afsluttet med en række andre stater, af hvilke U.S.A. var den vigtigste<sup>2)</sup>.

Øresundstraktaten kan således ikke siges at have nogen indflydelse på Danmarks ret eller ikke-ret til at spærre de danske gennemsejlingsfarvande for fremmede krigsskibe. Det må her alene være de almindelige folkeretlige regler for internationale stræder, der har gyldighed.

Til gengæld er der langt fra enighed, staterne imellem, om disse regler<sup>3)</sup>. Før krigsudbruddet i 1914 var det den gængse opfattelse så vel i Danmark som i Tyskland, at Danmark hverken i fredstid eller som neutral i krigstid havde ret til at spærre gennemsejlingen for krigsskibe<sup>4)</sup>.

Den senere forsvarsminister, dr. phil. P. Munch, har i en artikel i *Det nye Aarhundrede* i juni 1907 givet udtryk for denne opfattelse på følgende måde:

»Hvis vi i Overensstemmelse med vor naturlige Pligt som neutral Stat ikke stræber efter at spærre hverken Øresund eller Store Bælt enten med Skibe, Miner eller Fæstningsværker, da taler al Sandsynlighed for, at der ingen Kamp vil blive i vore Farvande eller paa vort Omraade.«

*Forsvarsordningen af 1909* regnede da heller ikke i sine strategiske forudsætninger med en spærring af gennemsejlingsfarvandene, og materiel til dette formål var ikke forudset.

Den danske regerings opfattelse af spørgsmålet var klart præciseret i *Kgl. Anordning Nr. 293 af 20/12 1912* angående visse bestemmelser m. h. t. Danmarks neutralitet i tilfælde af krig mellem fremmede magter.

I denne anordnings § 1 hedder det:

»Der tilstaas de krigsførende Magters Krigsskibe fri Adgang til de danske Havne og Rede saavel som til det øvrige danske Soterritorium med nedennævnte Indskrænkninger, Forbehold og under følgende Betingelser:

a. Det forbydes de krigsførende Magters Krigsskibe Adgang til Københavns Havn og Red.

b. Ligeledes forbydes der de nævnte Skibe Adgang til indre Farvande, hvortil Adgangen er spærret ved undersøiske Miner eller ved andre Forsvarsmidler.

c. Det forbeholdes at forbyde de krigsførende Parter, under samme Betingelser for begge, Adgangen til andre danske Havne og Rede saavel som til andre begrænsede Dele af indre Farvande under særlige Omstændigheder og for at hævde Rigets suveræne Rettigheder og at opretholde dets Neutralitet.

Ved indre danske Farvande forstaas, foruden Havne, Havneindløb, Rede og Bugter, Soterritoriet mellem og indenfor Øer, Holme og Rev (Stenrøser), som ikke til Stadighed er overskyllede af Søen.

I den Del af det danske Soterritorium i Kattegat, Sundet, Store Bælt og Lille Bælt, der falder ind under de naturlige Trafikveje mellem Nordsøen og Østersøen, kan kun Havne og Havneindløb henregnes til indre danske Farvande.«

Resten af anordningen indeholder nærmere bestemmelser for krigsførende magters krigsskibes forhold på dansk soterritorium i overensstemmelse med bestem-

melserne i XIII. Haagerkonvention (neutrale staters rettigheder og pligter).

Anordningen var en erklæring om, hvorledes Danmark agtede at optræde i givet tilfælde; man lægger her særlig mærke til udtalelsen om, at de dele af dansk søterritorium, der falder ind under de naturlige trafikveje — Sund og Bælter — erklæredes ikke at ville blive regnede med til de »indre danske farvande«, til hvilke adgang for de krigsførende magters krigsskibe var forbudt.



Efter at Østrig-Ungarn den 28. juli 1914 havde erklæret Serbien krig, udviklede den storpolitiske konflikt sig hurtigt. Den 1. august fulgte Tysklands krigserklæring til Rusland og den 2. august tilstillede Tyskland Belgien et ultimatum om fri passage over belgisk territorium. Dette ultimatum blev afvist af Belgien, og den 3. august kl. 1500 overskred de tyske tropper den belgiske grænse. Samme aften fulgte Tysklands krigserklæring til Frankrig.

Allerede den 30. juli havde den tyske udenrigsminister von Jagow, der åbenbart ikke følte sig helt sikker på Danmarks stilling under en europæisk krig, i en samtale med den danske gesandt i Berlin forespurgt, hvad den danske regering nu agtede at gøre. Til forespørgslen havde han føjet følgende »råd«: — *Vedligehold endelig en velvillig neutralitet.* Den danske udenrigsminister, Erik Scavenius, instruerede gesandten i Berlin om at besvare rådet således: *Ja selvfølgelig, så vidt dette er foreneligt med begrebet neutralitet!*

Den 31. juli takkede den tyske udenrigsminister for meddelelsen om Danmarks neutralitet og udtalte, at Tyskland ikke nærede nogen aggressive hensigter overfor Danmark og tilraadede at spærre de danske havne.

Den 1. august, da Flådens Sikringsstyrke var under formering, udstedtes til alle stater en erklæring om, at Danmark vilde iagttage fuldstændig neutralitet under krigen mellem Østrig-Ungarn og Serbien med følgende

tilføjelse: M. h. t. hvad der vil være at iagttage i henseende til neutraliteten, henvises til kgl. anordning af 20. december 1912.

Den 2. august om aftenen, da den tyske gesandt i København mente at have vished for, at krigen mellem Tyskland og Rusland var en kendsgerning, henvendte han sig til den danske udenrigsminister med følgende meddelelse, som han i henhold til tidligere ordre skulde aflevere:

»Tyskland har på ingen måde til hensigt at bringe den danske stats integritet i fare, men krigsbegivenhederne vil muligen uden at Tyskland vil det, og uden dets medvirken, kunne medføre, at operationerne fortsættes ind i de danske farvande. — Danmark må stille sig situationens alvor klar og være forberedt på, hvilken holdning det i påkommende fald vil indtage.«

Efter vedtagelse i et ministermøde og efter at være godkendt af Kongen blev samme eftermiddag følgende besvarelse af den tyske meddelelse afgivet til den tyske gesandt:

»Den Kongelige danske Regering modtager tillidsfuldt den Kejserlige tyske Regerings Tilsagn om, at Tyskland paa ingen Maade har til Hensigt at bringe den danske Integritet i Fare. Danmark er sig Situationens Alvor bevidst. Regeringen, som har sat sig Danmarks Neutralitet som Maal, kan ikke opgive det Haab, at Krigsbegivenhederne ikke vil medføre, at Operationerne fortsættes ind i danske Farvande. Skulde ikke desto mindre en saadan Begivenhed finde Sted uden Tysklands Vidende og Medvirken, vil dette ikke bevirke nogen Ændring af Danmarks neutrale Holdning. Danmark vil i intet Tilfælde slutte sig til Tysklands Modstandere.«

Da denne erklæring om vor »velvillige« neutralitet var afgivet, indløb der fra den danske gesandt i Berlin et telegram om, at den tyske regering var tilfreds med den tidligere meddelelse om Danmarks neutralitet afgivet af den danske gesandt i Berlin den 30. juli. Uden-

rigsministeren, der vel frygtede, at den just afgivne erklæring til den tyske gesandt om, at Danmark ikke vilde slutte sig til Tysklands modstandere, nu var blevet lidt for velvillig, udtalte, at han måtte betragte denne sidste erklæring som bortfaldet.

Den 4. august udstedte Danmark i anledning af krigene Tyskland—Rusland og Tyskland—Frankrig neutralitetserklæringer ligelydende med neutralitetserklæringen af 1. august.

Samme dag besvarede Tyskland et engelsk ultimatum vedrørende krænkelser af Belgiens neutralitet afvisende, hvorfor England erklærede Tyskland krig.

På dette tidspunkt befandt den tyske hovedflåde (Hochseeflotte) med alle de største og nyeste tyske krigsskibe sig i Nordsøen — d. v. s. på Elben og ved Wilhelmshaven.

Den 5. august kl. 0500 rapporteredes, at tyske skibe lagde miner ud i den sydlige del af Langelandsbæltet. Medens man hastigt søgte at samle ministrene til drøftelse af denne situation, indløb der meddelelse om, at den tyske gesandt kl. 0745 havde aflagt besøg i Udenrigsministeriet og her havde fremsat en mundtlig forespørgsel, gående ud på »om Danmark straks vilde spærre Store Bælt effektivt — d. v. s. med miner — mod begge de krigsførende parter«.

Denne forespørgsel blev nu omgående taget op til behandling — og der viste sig hurtigt at være stærkt divergerende meninger om, hvorledes den skulle besvares, idet der rejste sig tvivl om, hvorvidt en sådan spærring vilde være i overensstemmelse med den kgl. anordning af 20. december 1912.

Den kommanderende admiral, viceadmiral Kofoed-Hansen, der sammen med den kommanderende general, partiførerne og de tidligere konsejlspræsidenter var blevet tilkaldt, gik stærkt ind for at foretage spærringen og forelagde et forslag til en bekendtgørelse om, at Danmark for om muligt at beskytte sit territorium mod krigsoperationer så sig nødsaget til at spærre Store Bælt

samt den danske del af Lille Bælt og Sundet for begge de krigsførende magters krigsskibe.

Chefen for Udenrigsministeriets 1. departement (politisk-juridiske sager), kammerherre H. Zahle, udtalte som sin opfattelse, at Danmark ikke havde forpligtet sig til at lade Bælterne stå åbne. Spørgsmålet om internationale stræder havde været rejst på den sidste Haagerkonference, men var blevet afvist, uden at der var blevet truffet nogensomhelst beslutning, hvorfor Danmark i denne henseende måtte stå helt frit. I anordningen af 20. december 1912 stod, at man ikke agtede at spærre Bælterne, men denne anordning var kun en bekendtgørelse om, hvad Danmark agtede at gøre; det stod Danmark frit for at træffe beslutning om en anden fremgangsmåde, hvis dette stemmede med danske interesser.

Den vigtigste indvending, der blev fremsat mod spærringen, var, at vel var spærringen ikke positivt stridende mod folkeretten, men reelt var den ikke udtryk for en ligelig neutralitetspolitik, idet den måtte antages at ville gavne Tyskland og skade England, ligesom den stred mod den så vel i anordningen af 1912 som i den nylig offentliggjorte neutralitetserklæring udtalte forudsætning om Store Bælt som frit gennemsejlingsfarvand også under krig.

Det var ikke førerne, men de øvrige repræsentanter for det Konservative Folkeparti og Venstre, der var imod spærringen. Overfor disse samlede forsvarsministeren, dr. P. Munch, det samlede ministeriums opfattelse i følgende betragtning:

»Udlægger vi ikke Minerne, kan det ventes, at Tyskland gør det. Sker dette, er det troligt, at de landsætter Tropper paa Sprogø og et Par Punkter paa Sjælland og Fyn for at kunne bestryge Spærringerne i Store Bælt. Det afgørende for mig er da, hvorledes man fra dansk Side vil tage denne Situation. Er der fuld Enighed om, at vi kan nøjes med at protestere uden at gøre det til Krigsgrund, da kan jeg gaa ind paa at følge denne Vej,

hvor stor Fare den end medfører, men hvis der ikke er fuld Enighed derom, hvis en saadan Fremgangsmaade ikke er mulig — og det tror jeg ikke, den vil være — maa jeg bestemt nægte at være med til den og absolut fastholde Nødvendigheden af Mineudlægningen.»

Det er overordentlig lærerigt at sammenligne denne af den hårde virkelighed fremkaldte og på et realistisk grundlag hvilende udtalelse med samme radikale politikers allerede citerede, syv år tidligere i *Det nye Aarhundrede* fremsatte teoretiske betragtninger over en spærring af vore gennemsejlingsfarvande.

Efter en del forhandlinger, hvor den kommanderende admiral og den kommanderende general atter var blevet tilkaldt, blev det i et ministermøde bestemt, at man burde foretage mineudlægningen.

Af statsrådsprotokollen fra det derefter afholdte statsråd skal anføres følgende udtalelse af Kongen:

»Den af det tyske Gesandtskab til os rettede Forespørgsel angaaende Spærring med Miner af Store Bælt mod begge de krigsførende Magter beslutter Statsraadet at besvare saaledes:

at vi paatager os Minespærringen af Store Bælt, men saa tillige afspærrer det danske Løb af Lille Bælt og Øresund, og desuden meddeler, at vi nødes til at forøge Troppestyrken.

Ved den foregaaende Konference har Viceadmiralen tilraadet at man besvarer Forespørgslen bekræftende og samtidig mobiliserer, medens General Gørtz har udtalt, at hvis man svarede benægtende, vilde Tyskland rimeligvis straks søge at slaa vor Modstandskraft ned, og vi vilde kun kunne gøre Modstand i kort Tid; han har tilføjet, at han ikke kunde se bort fra personlige Følelser, men hvis han saa paa Sagen ud fra Klogskabshensyn, maatte han tilraade at svare bekræftende, idet man samtidig mobiliserede.

Til Klarlæggelse af mit eget Synspunkt vil jeg tilføje: da hele Spørgsmaalet om Spærringen af Bælterne staar ganske uafgjort, og navnlig da England ikke har taget

Standpunkt til det, har jeg anset det for et fra min Side alt for alvorligt Skridt at besvare Forespørgslen fra Tyskland benægtende, særligt under Hensyn til, at den Fordel, vi derved vil opnaa, er saa overordentlig ringe, eftersom Tyskland saa selv vilde paatage sig det, som vi ikke frivilligt vilde gøre, og til at Tyskland kunde lægge en militær Aktion paa os: ved denne Statsraadets Beslutning opnaar man dog at udskyde en militær Aktion, indtil den engelske Flaade eventuelt forlanger at forcere Store Bælt.»

Forsvarsministeren gav derefter ordre til at iværksætte de vedtagne militære foranstaltninger, og udenrigsministeren gav personlig den tyske og den engelske gesandt følgende meddelelse:

»For at hævde Neutraliteten og holde de militære Operationer borte fra de danske Farvande og Kyster og for at bevare Forbindelsen mellem de forskellige Dele af Landet har den danske Regering besluttet at spærre danske territoriale Farvande i Sundet og Store og Lille Bælt med Miner.«

Den engelske gesandt udtalte, da han fik meddelelsen, at mineudlægningen forekom ham at være et meget fornuftigt skridt fra Danmarks side.

Derefter sendte Kongen følgende telegram til den engelske konge:

»Kære Georg. Under de overordentlige og ulykkelige Forhold har jeg og min Regering for at opretholde Danmarks Neutralitet og saa vidt muligt holde Krigsoperationerne borte fra danske Landsdele besluttet at spærre Store Bælt, samt de danske Løb i Sundet og i Lille Bælt. Dette sker bevæget af Forhold, som Du, der kender min Hengivenhed for Dig, vil kunne forstaa.

Christian.«

Beslutningen om mineudlægningen blev offentliggjort gennem Ritzaus Bureau, og Marineministeriet bekendtgjorde derefter i »Efterretninger for Søfarende« udstrækningen af de spærrede områder samt gav med-

delelse om slukning af forskellige fyr og inddragning af sømærker i minespærringernes nærhed.

Om aftenen den 5. august indfandt den tyske gesandt sig i Udenrigsministeriet og foreviste følgende telegram fra Berlin:

»På grund af frygt for at en engelsk flåde umiddelbart efter krigserklæringen skulde bryde ind i Kielerbugt, har den øverstkommanderende over Østersøflåden natten mellem den 4. og 5. d. m. ladet udlægge miner i Storebælt mellem Kjeldsnor og Albuen. Dette er sket uden kendskab til vor forespørgsel. Anmoder Dem om at ville meddele den danske regering dette og udtrykke beklagelse af, at det danske svar ikke er blevet afventet.«

På forespørgsel erklæredes det, at de tyske spærringer ikke strakte sig ind på dansk søterritorium. Dette viste sig imidlertid senere at være urigtigt. På begge sider gik de tyske spærringer ind på dansk søområde<sup>5</sup>).

Den 6. august telegraferede den danske gesandt i Berlin, at meddelelsen om den danske mineudlægning var blevet notificeret, og at man i det tyske udenrigsministerium takkede og udtalte, at Danmarks venskabelige holdning blev ganske særlig værdsat her, da Tyskland dog i sin tid havde behandlet Danmark meget hårdt.

Samme dag mødte den tyske gesandt imidlertid i Udenrigsministeriet med nogle nærgående forespørgsler om spærringernes udstrækning, art og indretning og forskellige andre spørgsmål, der nærmest måtte forstås som fordringer og krav og altså var af en noget anden karakter end »forespørgslen« af 5. august.

Samtidig med besvarelsen af de spørgsmål, der kunde besvares — bl. a. med henvisning til meddelelserne i »Efterretninger for Søfarende« — fremhævedes det, at Danmark ikke kunde indlade sig på nogetsomhelst, der kompromitterede dets neutralitet.

Den 8. august udtalte den tyske udenrigsminister til den danske gesandt, at videre forespørgsler ikke ville blive stillet. Tyskland havde ikke i sinde at krænke

Danmarks neutralitet og havde stillet Danmark fuldkommen lige overfor begge de krigsførende parter. Tyskland havde vist tillid til Danmark ved nu at have overgivet det Nøglen til Østersøen.

Der blev i Store Bælt udlagt 492 miner, der fordeltes således:

|                                           |     |
|-------------------------------------------|-----|
| Mellem Halskov og Sprogø . . . . .        | 96  |
| Mellem Knudshoved og Sprogø . . . . .     | 270 |
| Mellem Agersø-Omø og Vengeancegrunden . . | 126 |

Til sammenligning kan anføres, at den tyske spærring, der blev udlagt om morgenen den 5. august, indeholdt 243 miner. Denne spærring suppleredes senere med 337 miner — eller ialt 580 miner.

De danske spærringer, der dækkede snævrere gennemsejlinger end de tyske, havde hver 4 rækker — den først udlagte tyske kun 1, den senere 1 à 2. Et skib, der vilde forcere de danske spærringer, måtte altså passere 8 minelinier, medens en forcering af den tyske spærring kun krævede passage af 2 à 3 linier. Dertil kom, at de danske miner var kabelminer, der var under kontrol, så de kunne desarmes for udskiftning af defekte miner, medens de tyske var ukontrollerede, selv-virkende miner, hvoraf mange rev sig løs, hvorved der dannedes huller i minelinierne.

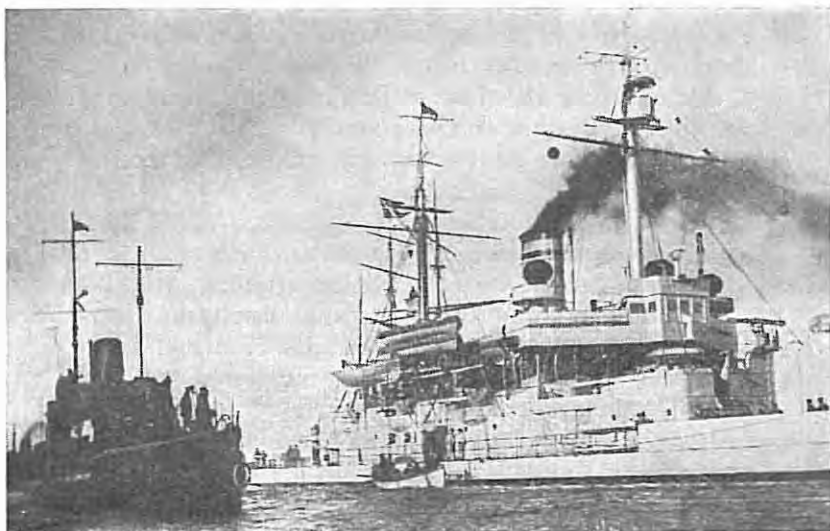


Den danske minespærring havde til brug for handels-skibe en gennemsejlingsåbning ved Knudshoved<sup>6)</sup>.

I overensstemmelse med Øresundstraktaten havde Danmark således ikke spærret Store Bælt for den fredelige skibsfart. At al gennemgående trafik standsede, skyldtes således ikke danske foranstaltninger, men derimod de tyske spærringer. Iøvrigt var det vel under de herskende forhold utænkeligt, at noget handelsskib overhovedet kunde ønske at benytte Store Bælt til sejlads fra Kattgat til Østersøen — eller omvendt.



Den danske spærring var fra tysk side tænkt som en sikkerhed for at beskytte de svage tyske styrker, der



Torpedobåden VINDHUNDEN og kystforsvarsskibet PEDER SKRAM under Sikringsstyrken 1914—18. Minespærringer alene — eller i forbindelse med torpedobåde og undervandsbåde — var ikke en tilstrækkelig spærring mod et større angreb. Kun når miner, torpedobåde og u-både blev forsvaret af kraftigt artilleri og derved beskyttet mod strygning og ødelæggelse, vilde disse våben kunne blive bevaret intakte til at gribe ind, når modstanderen kom med sine store skibe. Kystforsvarsskibene var således det artilleristiske rygstød for vore lettere enheder, og uden disse artilleriskibe vilde minespærringerne uden større vanskelighed og risiko kunne ryddes og u-bådene og torpedobådene henholdsvis dydbombes og fejes bort af lette, fjendtlige styrker.

ved krigsudbruddet befandt sig i Østersøen, mod et overraskende engelsk angreb. Englænderne kom imidlertid ikke, som tyskerne havde frygtet — og det viste sig hurtigt, at spærringerne i virkeligheden blev til ikke ringe ulempe for Tyskland, der derved havde mistet både en udfaldsport og en retraitelinie. Men da minerne først var krævet udlagt, vilde det være vanskeligt for



2. Eskadre (Storebæltsseskadren) den 4. november 1917. — Fra venstre: Krydserne HEJMDAL og GEJSER og kystforsvarsskibene (panserskibene) HERLUF TROLLE, OLFERT FISCHER og SKJOLD.

tyskerne senere at motivere et nyt krav om deres fjernelse.

Officielt havde englænderne ikke godkendt Danmarks ret til at spærre gennemsejlingsfarvandene. Da landkrigen hen mod slutningen af 1914 stivnede i en skyttegravskrig, så man sig i England om efter en udvej til at bringe krigen ud af det dødvande, den var kommet i. Tilskyndet af Rusland udkastede englænderne derfor en plan om et stort flådefremstød gennem Store Bælt ind i Østersøen, hvor man — efter sammen med russerne at have nedkæmpet de tyske flådestyrker — med talrige svære og lette engelske skibe som beskyttelse vilde kaste anselige russiske troppestyrker i land på den tyske Østersøkyst, hvorfra der kun var ca. 170 kms march til Berlin. Planen var Lord Fishers idé — og er kendt under navnet »Lord Fisher's Østersø-offensiv«. Til udførelse af denne plan blev en mægtig flåde bestående af lavtstikkende, kraftigt armerede slagkrydsere og monitorer — foruden jagere, ubåde og minestrygere — sat på stabelen.

Churchill var imidlertid en absolut modstander af et angreb i Østersøen — han foretrak en offensiv mod Dardanellerne, da han mente, at det var lettere at bringe hjælp til russerne ad denne vej. Dardanellerfelttoget blev som bekendt en sørgelig fiasko — men for Danmark var det uden tvivl en lykke, at det ikke var Lord Fisher's plan — med et pludseligt krav om fri passage for engelske krigsskibe gennem de spærrede danske stræder — der blev realiseret.

## NOTER

<sup>1)</sup> De forpligtelser, Øresundstraktaten af 1857 paalagde Danmark, tjente kun til at bringe de danske gennemsejlingsfarvande paa lige fod med andre internationale stræder. Denne opfattelse, der er den officielle danske, bekræftes af talrige udenlandske udtalelser og responsa fra saa vel folkeretsekspertes som fra officiel side, herunder bl. a. fra det britiske admiralitet og udenrigsministerium — se H. A. Smith: *Great Britain and the Law of Nations*, II. Del pag. 262—72, særlig følgende udtalelse pag. 267:

»4. I do not think that the Treaty of 1857 for the Redemption of the Sound Dues (which also applies to the two Belts, Great and Little) has any bearing on the question of the passage, "innocent"\*) or otherwise of public ships from the North Sea to the Baltic or vice versa. It seems clear that this Treaty only deals with the levy of "customs, tonnage, lights, lighthouses, beacons" dues or any other charges whatever, . . . . .

5. In regard to the free passage of public vessels we are therefore remitted to general considerations of international law and precedent.«

<sup>2)</sup> Foruden med U.S.A. afsluttede Danmark særlige, tosidede traktater med Sardinien, Begge Sicilier, Toscana, Spanien, Portugal, Tyrkiet og Venezuela. (Danske Traktater efter 1800. 2. Samling, I. Bind. København 1874).

Den samlede aflosningssum, der var beregnet til 35 mill. rdl., indbragte ca. 33,5 mill. U.S.A.s andel heri blev ikke givet som en

\*) "2 free" (Marginal note in original.)

afløsning eller erstatning, men udtrykkelig som en ydelse, fordi Danmark forpligtede sig til at vedligeholde fyrbelysning og søafmærkning i de danske stræder.

Da det synes at være en ret udbredt antagelse — bl. a. anført i forskellige memoireværker — at Venezuela og Portugal ikke skulde have betalt den fastsatte aflosningssum, har Marinehistorisk Selskab ved henvendelse til Rigsarkivet, hvor de ældre akter af Udenrigsministeriets Arkiv beror, modtaget følgende oplysninger:

«Traktaten mellem Danmark og Venezuela, der blev afsluttet i Caracas 18-7-1858, bestemte i artikel 5, at aflosningssummen, 6537 Rdl., skulde betales i to rater, hver efter udløbet af 10 aar, fra 1-4-1857 at regne. Af Udenrigsministeriets journal A nr. 3543 fremgaar, at Finansministeriet den 19. april 1877 sendte kvittering for den sidste rate til Udenrigsministeriet.

Traktaten mellem Danmark og Portugal, der afsluttedes i Lissabon 12-11-1858, bestemte i artikel 7, at aflosningssummen, £30536, skulde betales i 40 halvaarlige, lige store rater à £1116, fra 1-4-1857 at regne. Af Udenrigsministeriets journal A nr. 4017 (med bilag) fremgaar, at sidste rate betalles i slutningen af marts 1877.»

Aarsagen til formodningen om Venezuelas manglende betaling maa sikkert søges i en dansk statsborgers private tilgodehavende hos den venezuelanske stat opstaaet under en revolution i dette land. I anledning af dette tilgodehavende er det i sin tid nogle gange sket, at det danske stationsskib i Dansk Vestindien har aflagt »hoflighedsbesøg« i Venezuela for at minde om denne gæld.

<sup>3)</sup> Retten til gennemsejling og retten til spærring af internationale stræder er stadig et af folkerettens omtvistede spørgsmål. Det har under krisen i Mellemøsten faaet en vis aktualitet, idet de arabiske stater — før FN-aktionen — som bekendt spærrede *Tiranstrædet*, der forbinder Rødehavet med Akababugten, for israelske skibe. Man kan maaske sige, at problemet her var noget simplificeret ved, at Ægypten paastod sig værende »teknisk« i krigstilstand med Israel.

Et andet stræde, der for nogle aar siden bragte spørgsmaalet i søgelyset, var *Korfustrædet*. Under passage her løb to engelske jagere kort efter 2. Verdenskrig paa miner og blev meget stærkt beskadigede. Sagen indbragtes for den internationale domstol i

Haag, der vedrørende krigsskibes passage af internationale stræder under fredsforhold udtalte:

"It is, in opinion of the Court, generally recognized and in accordance with international custom that States in time of peace have a right to send their warships through straits used for international navigation between two parts of the high seas without the previous authorization of a coastal State, provided that the passage is innocent. Unless otherwise prescribed in an international convention, there is no right for a coastal State to prohibit such passage through straits in time of peace."

Interessant er det imidlertid, at den russiske dommer Krylow ikke delte dette synspunkt. I sit særvotum tager han først følgende almindelige forbehold m. h. t. fremmede krigsskibes fredelige passage over en anden stats søterritorium:

"The question of innocent passage by warships belonging to one State through the territorial waters of another State has not been regulated by convention. The Hague Conference of 1930 for the Codification of International Law failed in its efforts to regulate the regime of territorial waters. The practice of States in this matter is far from uniform, and it is impossible to say that an international custom exists in regard to it. We only dispose of scattered sources — suggestions by international associations, doctrines of learned authorities, etc.

In my opinion, we should adopt the standpoint of the French writer, M. Gidel, who, in his work *Le Droit international public de la Mer*, expresses himself as follows (Vol. 3, p. 284): "The passage of foreign warships through territorial waters is not a right but a tolerance." The reason is that a warship's character is different from that of a merchant ship. The celebrated American jurist, Mr. Elihu Root, in his speech in the North Atlantic Fisheries case, judiciously declared that the passage of warships through territorial waters should not be effected without the consent of the coastal State. Warships constitute a menace — "they threaten", that is not the case with merchant ships: "merchant ships may pass and repass because they do not threaten" (see Hackworth: *Digest of International Law*, Vol. I, p. 646). It will be sufficient to cite in addition the statement on this point in *Harvard Law School Research in International Law* (1929, p.

295): "There is therefore no reason for freedom of innocent passage of vessels of war. Furthermore, the passage of vessels of war near the shores of foreign States and the presence without notice of vessels of war in marginal seas might give rise to misunderstanding even when they are in transit."

Accordingly, the right to regulate the passage of warships through its territorial waters appertains to the coastal State."

Derefter fortsætter Krylow m. h. t. krigsskibes passage af en stats søterritorium, naar dette territorium indgaar i et internationalt stræde:

"Does this right appertain to the coastal State if the territorial waters form part of an international strait? No uniform reply can be given to that question.

Contrary to the opinion of the majority of the judges, I consider that there is no such thing as a common regulation of the legal régime of straits. Every strait is regulated individually. That applies to the Bosphorus and the Dardanelles, to the Sound and the Belts, to the Strait of Magellan, etc. The legal régime of all those straits is defined by the respective international conventions."

Vedrørende en kyststats ret til at spærre et internationalt stræde i fredstid, men under en skærpet politisk situation med truende udsigt til krig, udtalte den internationale domstol i sagen fra Korfustrædet:

"North Corfu Channel should be considered as belonging to the class of international highways through which passage cannot be prohibited by a coastal State in time of peace.

On the other hand, it is a fact that the two coastal States did not maintain normal relations, that Greece had made territorial claims precisely with regard to a part of Albanian territory bordering on the Channel, that Greece had declared that she considered herself technically in a state of war with Albania, and that Albania, invoking the danger of Greek incursions, had considered it necessary to take certain measures of vigilance in this region. The Court is of opinion that Albania, in view of these exceptional circumstances, would have been justified in issuing regulations in respect of the passage of warships through the Strait, but not in prohibiting such passage or in subjecting it to the requirement of special authorization."

Dette vil med andre ord sige, at en kyststat i en lignende situation — efter domstolens opfattelse — ikke vil kunne forbyde

krigsskibes passage af dens søterritorium i et internationalt stræde eller lade passagen være afhængig af en forud indhentet *tilladelse*. Derimod maa kyststaten vel kunne forlange forudgaaende *anmeldelse* og opstille særlige betingelser for tidsfrist for passagens varighed, for antal af skibe og for nærmere angivne ruter, der skal besejles. Anvendelse af minefelter under saadanne forhold vil næppe kunne antages at blive tolereret, med mindre en saadan udlægning kan begrundes ved nødret eller maaske anvendes som repressalie under særlige forhold.

Vedrørende en neutral stats ret eller ikke-ret til at spærre et internationalt stræde, der samtidig er dens søterritorium, for krigsførende magters krigsskibe udtalte den internationale domstol sig ikke, da en saadan sag ikke forelaa.

4) At man i militære kredse i Tyskland nærede den opfattelse, at en spærring af de danske stræder for krigsskibe i krigstid var i strid med folkeretten, vil ses af følgende betragtninger i det tyske admiralstabsværk *Der Krieg zur See, Ostsee*, bind I, pag. 170:

»Det vilde have svaret bedre til vor militære styrke og det vilde ved alle forhandlinger med de nordiske stater have givet os et fastere grundlag, paa hvilket ogsaa vore diplomater med større fordel kunde have arbejdet, saafremt vi, under ubetinget iagttagelse af den danske og svenske højhedsret, lige fra krigsudbruddet havde stillet os paa et folkeretligt standpunkt, gaaende ud paa berettiget, fri og vedvarende benyttelse af gennemsejlingen af Sunde og Bælter og af Kattegat og Skagerak.

— — —

Til gengæld for Sveriges og Danmarks usikre og kun paa god vilje hvilende understøttelse havde vi givet afkald paa benyttelsen af udgangen til Nordsoen gennem Kattegat og Skagerak som 2. udfaldsport mod England, og taget en byrde fra vor hovedmodstander paa søen i saa henseende. Vi havde lovet Danmark fuldstændig at undgaa det af dette land spærrede farvand, idet vi udtrykkelig imod den hidtil gældende opfattelse af Østersø-indganges folkeretlige frihed, anerkendte dette farvand som dansk søterritorium.“

5) Udstrækningen af det danske søterritorium fra aaben kyst blev i 1914 i relation til neutralitetsbevogtningen regnet til 3 sømil (à 1852 m). Danmark holdt dog en dør aaben til i givet fald at kunne gøre krav paa en 4-sømls-territorialgrænse — eller i hvert

fald at kunne føre forhandlinger med en saadan grænse som basis.

Dette krav kan finde hjemmel i Kgl. Resolution af 22. Februar 1812 udstedt i anledning af, at der var opstaaet tvivl om, hvorvidt en fransk kaper, der havde optraadt ud for den norske kyst, havde været indenfor eller udenfor dansk søterritorium.

Saa sent som i 1915 har Udenrigsministeriet i en skrivelse af 15. april til Marineministeriet — foranlediget af visse forhold i Dansk Vestindien — udtalt, at søterritoriets udstrækning, hvis intet andet var bestemt, maatte fastsættes til 4 sømil, men at regeringen i de danske farvande havde opstillet 3 sømil som territorialgrænse i relation til sømilitære forhold under den daværende krig.

Denne bestemmelse om en 3-sømilgrænse i de danske farvande var en praktisk foranstaltning og kan næppe opfattes som en indrømmelse udadtil. Den blev givet i en (intern) forholdsordre — dateret den 31. august 1914 — til den udrustede flaadestyrke, fordi man forstod, at hverken England eller Tyskland, der — man kan sige heldigvis — begge hævdede 3-sømilgrænsen, vilde anerkende en 4-sømilgrænse. En prekær situation kunde derimod meget let være opstaaet, saafremt den ene af de to nævnte stormagter havde holdt paa 4 sømil og den anden paa 3 sømil som territorialgrænse.

I Kgl. anordning nr. 356 af 25-7-1951 angaaende fremmede krigsskibes og militære luftfartøjers adgang til dansk omraade under fredsforhold er der intet nævnt om søterritoriets udstrækning fra aaben kyst. Denne anordning maa vel siges at være det for tiden vigtigste officielle dokument vedrørende vort søterritorium i relation til sømilitære forhold — og naar heri intet er nævnt om territorialgrænsen, skyldes det utvivlsomt, at man heller ikke nu vil binde sig til en grænse, som i en fremtidig situation maaske kan vise sig at være uønsket.

<sup>6)</sup> Gennemsejlingsaabningen gik i dybt vand tæt forbi Knudshoved Bro. Den var her beskyttet af batterier i land, og i selve aabningen laa opspringsminer — d. v. s. miner der laa paa bunden og som — naar det ønskedes — gennem et elektrisk kabel kunde frigøres, saa de steg op til den indstillede dybde.

Udover de i teksten nævnte *Kilder og Litteraturhenvisninger* kan anføres følgende:

L. Dornonville de la Cour: Spærringen af de danske Gennemsejlingsfarvande i August 1914. (*Tidsskrift for Søvesen*, 101. aar-

gang, pag. 571—662. Denne afhandling, der tillige har været offentliggjort i tidsskriftet *Dansk Udsyn*, danner grundlaget for en del af nærværende fremstilling).

*H. Augsburg*: Lord Fisher's Østersøoffensiv. (*Tidsskrift for Søvesen*, 98. aargang, pag. 239—316).

*J. Mogensen*: Forsøg på enighed om landenes søgrænser. (*Tidsskriftet SØFART*, nr. 5, september 1957).

The Corfu Channel Case. Judgment of April 9th 1949. (*I. C. J. Reports 1949*).