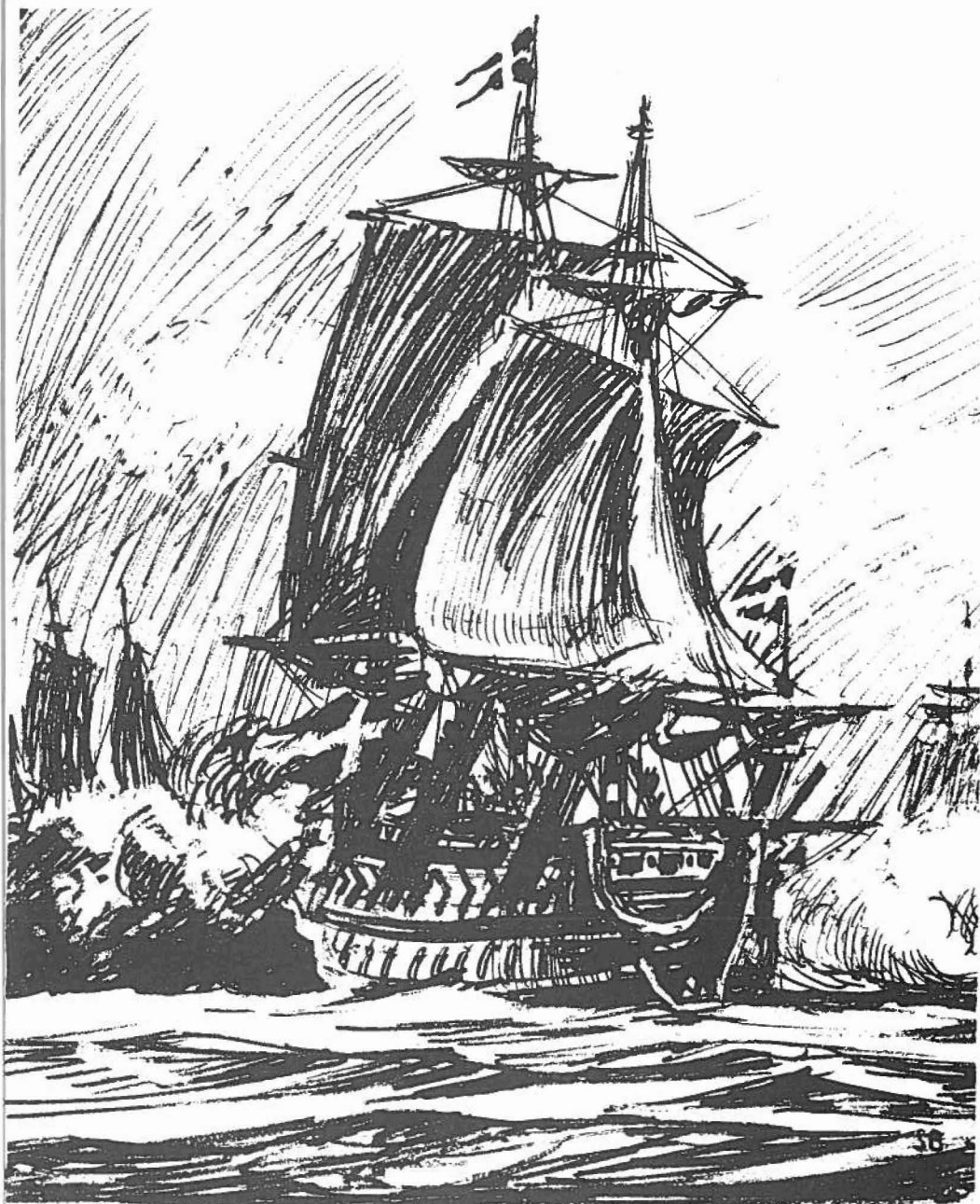


Marinehistorisk Tidsskrift

november 1968

1. årgang

nr. 4 A



!!!! INDBYDELSE TIL MEDLEMSMØDE PÅ SIDE 2 !!!!

MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT
november 1968 1.årg. nr.4A

udgives af
Marinehistorisk Selskab
(sekretæren)
Ved Fortunen 10 A
2800 Lyngby
Tlf.: 87 22 54
Girokonto: 6 73 50

redaktion:
Stud.mag. Hans Chr. Bjerg
Rektorparken 12,9 t.v.
2450 Kbh. SV.

udsendes
4 gange omåret til medlemmer af Marinehistorisk Selskab og Selskabet Fregatten Jyllands Venner.

eftertryk
af hele artikler, der bringes i tidsskriftet, kan kun finde sted efter aftale.

forsiden
er tegnet af marinemaleren Søren Brunoe specielt til Marinehistorisk Tidsskrift og forestiller orlogsskibet DANNEBROGE, idet det løber op i vinden og lader ankeret falde under slaget i Køge Bugt 4.10.1710.

MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT

er fastsat til at udkomme fire gange om år og første nr. udsendtes i november 1967. Nærværende nummer af tidsskriftet skulle således have været nr. 1 i 2.årgang, men efter opfordring fra flere medlemmer og abonnenter, har redaktionen ment, at det ville være rigtigst at udsende nærværende nr. 4 som et ekstranummer for at bringe tidsskriftets 4.årgang i forbindelse med kalenderåret.

Redaktionen modtager gerne artikler, indlæg og boganmeldelser fra medlemmerne, ligesom redaktionen også gerne ser ønsker om at tidsskriftet bringer artikler om særlige emner.

Vi beklager, at R.Steen Steensens bog om Vore Panzerskibe ikke kunne foreligge til okt., således som meddelt. Se angående denne bog andetsteds i tidsskriftet.

I 2. årgang vil redaktionen forsøge at udvide orienteringen om marinehistorisk litteratur udkommet såvel i indland som udlænd. Vi vil bl.a. bringe en liste over marinehistoriske artikler, der har stået i andre maritime tidsskrifter.

Til slut skal vi minde om, at litteratur, der ønskes anmeldt i Marinehistorisk Tidsskrift, bedes tilsendt redaktøren.

HANS CHRISTIAN BJERG

Meddelelser fra Marinehistorisk Selskab

Marinehistorisk Selskab indbyder til medlemsmøde onsdag den 13. november 1968 kl. 20 i Søofficersforeningens lokaler, Øvangsgaden o.V. 62 B, hvor

Arkivar Hans Kofoed

vil fortælle om

Den tyske Zeppelin-base i Tønder

og de forskellige engelske luftangreb på basen bl.a. med fly fra hangarskibet FURIOUS.

Efter mødet vil der være lejlighed til at bygge sig omkring et smørrebrædsbord. 3 stk. smørrebrød, øl, kaffe og kage incl. servering 10 kr. Indtegning til dette må ske senest mandag den 11. november ved henvendelse til sekretæren, lektor Jørgen Barfoed, tlf. 87 22 54.

VORE PANSERSKIBE

Da bogen om Vore Panserskibe kommer på over 500 sider, har man ladet en mindre del af oplaget indbinde. Bogladeprisen for uindbundne eksemplarer bliver 48 kr. og for indbundne 66 kr.

Medlemmer af Marinehistorisk Selskab, der som bekendt gratis får tilsendt et uindbundet eksemplar, vil så langt antallet af indbundne eksemplarer rækker - kunne få bogen i indbundet stand (marineblå helfablea) ved omgående indsendelse af prisforskellen - 18 kr. - til selskabets sekretær (giro 6 73 50, check eller postanvisning).

Man håber, at bogen kan blive så tidligt færdig, at medlemmer, der deltager i mødet den 13. november, kan få deres eksemplarer (indbundne eller uindbundne) med hjem.

DANSK MARINEHISTORISK BIBLIOGRAFI

Et stort savn er ved at blive afhjulpet! Alle, der beskæftiger sig med den danske flådes historie har sikkert ofte følt savnet af en bibliografi omfattende litteratur om denne. Stud.mag. Hans Chr. Bjerg er i øjeblikket ved at afslutte udarbejdelsen af en bibliografi over dansk marinehistorie. Arbejdet er bl.a. blevet støttet af den Hieltstjerne-Rosencroneske stiftelse. Bibliografien, der bliver den første inden for sit område, ventes udsendt som en af Marinehistorisk Selskabs skrifter i efteråret 1969.

I øjeblikket afholder Tøjhusmuseet en offentlig foredragsrække med lysbilleder under fællestitlen

Krigen 1801 og 1807-14.

På nuværende tidspunkt er der følgende foredrag, der mangler og som interesserede vil kunne nå at høre:

Museumsinspektør, mag.art. Niels Saxtorph: Blankvåben

tirsdag 5. nov. 1968

Oberstløjtnant Helge Klint, leder af Hærstabens militærhistoriske sektion: Krigsbegivenheder til lands.

tirsdag 12. nov. 1968

Museumsinspektør, cand.mag. Egon Eriksen: Artilleri

tirsdag 25. feb. 1969

Kommandørkaptajn Erik Borg, leder af Søværnsstabens historiske sektion: Krigsførelsen til søs.

tirsdag 4. marts 1969

Museumsinspektør, cand.mag. Inga Flemming Rasmussen:

Uniformer og udrustning. tirsdag 18. marts 1969

Alle foredragene afholdes i Tøjhusmuseets foredragssal, indgang Frederiksholms Kanal 29, og begynder kl. 20 præc.

Indtegnning til ovennævnte foredrag sker ved henvendelse til Tøjhusmuseets kontor, tlf. 11 60 37 lok. 95. Indtegningsgebyr 10 kr.

RIGSKANSLERENS SPIL I VINTEREN 1675-76

af

JØRGEN H. BARFOD

Generaladmiral Cort Adeler døde 5.11.1675, rigskansler Griffenfeldt blev styrtet 11.3. 1676. Det var to store mænd, der i vinteren 1675-76 således gik ud af Danmarks saga.

Cort Adeler havde i efteråret 1675 været på efterårstogt i Østsee med den danske flåde. Mange vanskeligheder havde den haft, som Adeler med dygtighed havde overvundet, men een formåede han ikke at mestre, det var sygdommen blandt besætningerne.

I datidens skibe var beboelsesforholdene ombord langt fra komfortable. Man var ganske vist ved at få øjnene op for at forbedringer var nødvendige, men endnu levede mandskabet alt for tæt sammenpakket med de største muligheder for udbredelse af smitte. På Adeler's flag-skib PRINS GEORG var ialt ca. 570 mand. Man forstår derfor den frygtelige situation, da Cort Adeler berettede hjem: "Det er en meget smitsom sygdom, der er så stærk, når de blot har ligget een dag er de så kraftesløse, at de ikke kan røre nogen lemmer, og mange har en stor raseri. - Det er en meget smertelig sygdom - Når de er døde kommer en stor del blå pletter på deres legeme."

Og sygdommen huserede efterhånden så stærkt at flådens dispositioner hæmmedes deraf. Stadig skrev Adeler efter erstatning for de pestrante. Både blandt officererne og mandskabet høstede sygdommen sine ofre. Den 30. oktober blev det klart, at den også havde fået tag i generaladmiralen. "Jeg har ved 3 ugers tid mig noget svagelig befundet", skrev han da, "ikke desmindre skal jeg så længe de mindste kræfter hos mig er til hans majestæts tjeneste contribuere, hvis mig muligt er og mit liv for hans kongelige majestæt vove. Befalendes Guds min sjæl". Den 2. november måtte han tage afsked med officerer og mandskab og bæres i land ved Drager. Afkræftet nåede han sit hjem og lægerne, der tilkaldtes, kunne intet udrette. Den 5. november kl. 8 om morgenen udåndede han.

I Jørgen Gædes Ordinaire Post-Tidinger læstes: "Den højædle og velbårne herre, herr. Cort Adeler, herre til Bradsbjerg og Giemse, ridder, kgl. maj.s general-admiral og admiralitetsråd er ved døden afgang". Den 4. februar 1676 blev han bisat i Holmens Kirke.

Ikke alene var hans død et tab for landet, men netop ved denne tid bragte det regeringen i stor forlegenhed. Danmark sloges med Sverige, men det var endnu ikke i formel krig med det.

I de alliancekomplekser, der da var spændt over Europa stod Danmark og Sverige i hver sit som traditionelle modstandere. Ludvig XIV's unge fremmasende Frankrig havde i sin ekspansionslyst naturligt fået naboerne til modstandere, og det havde for at have en styrke i ryggen på evt. fjendtlige tyske fyrster i 1672 sluttet forbund med Sverige. Imod Ludvig XIV stod en alliance af den tyske kejser, Brandenburg, Spanien og Nederlandene og dette sidstnævnte land havde en alliancetraktat med Danmark. For et mindre land som Danmark var en sådan traktat absolut påkrævet i et uroligt Europa, idet man kun ved fremmed økonomisk hjælp kunne holde det forsvar på benene, som var nødvendigt, for at få sin selvstændighed respekteret.

Griffenfeldt, der da ledede Danmarks udenrigspolitik, så imidlertid i Frankrig fremtidens stormagt og ønskede derfor at bugser vort land over ved dets side. Et noget hasaderet vovestykke, når han bl.a. måtte gøre det mod kongens vilje. Men han så ikke desto mindre en vej. Frankrig, der næppe ønskede at være allieret med den underlegne i Norden, som skulle støttes, men snarere med den stærkeste, som det kunne have fordel af, skulle snarest gøres forståelig, hvor værdifuld en alliance med Danmark ville være.

Med stor diplomatisk snildhed havde Griffenfeldt hidtil klaret, at Danmark ikke kom i direkte modsætningsforhold til Frankrig, Selv ved den store krigs udbrud i 1675 var alt lagt til rette således, at Danmark blot var hjælpemagt for Nederlandene og ikke optrådte som værende i krig med Sverige. Ved at krigshandlingerne for Danmarks vedkommende dette år var koncentreret i Nordtyskland undgik man at måtte udstede den formelle krigserklæring, og opnåede ved dette og andre dispositioner Frankrigs sympati.

Hertil kom at de danske våben til lands havde heldet med sig mod de svenske, så at den landmilitære overlegenhed blev konstateret. Griffenfeldt ønskede også at den dansk-norske flåde skulle vise sin styrke, men da foretagendet indtil alliancen med Frankrig var nået først og fremmest var et propagandanummer, skulle det være et berømt navn, der førte flåden. Cort Adeler havde været europæisk kendt p.g.a sine bedrifter i Venedigs tjeneste, men nu ejede Danmark ingen berømt der.

Henrik Bjelke skulle som rigsadmiral lede alle marinens operationer fra land, mens Niels Juel, som nr. 2, var den det rettelig tilkom at føre hovedflåden. Men Niels Juel var ukendt udenlands og havde aldrig før haft lejlighed til at føre en flåde. Derimod havde han øvet en fortjenstfuld fredens gerning som Holmens chef under flådens opbygning. Siden 1657, altså i 18 år, havde han været admiral. Han var endnu kun 46 år gammel og besad med grundlag i en god uddan-

velse i Holland mange betingelser for at kunne udfylde den tomme plads Cort Adeler havde efterladt. Men endnu engang, som i 1663 da Adeler blev kaldt hjem, måtte han tåle tilsidesættelsens bit smerte, idet Griffenfeldt af politiske grunde henvendte sig til den berømte hollandske admiral Cornelius Tromp.

Tromp var jævnaldrende med Niels Juel, men havde i den engelsk-hollandske krig haft lejlighed til at brillere og gøre sig kendt. Allerede i slutningen af december 1675 tilbød Griffenfeldt ham at blive generaladmiral i den dansk-norske flåde. Tromp var også straks interesseret, men forhandlingerne blev alligevel vanskelige.

Griffenfeldt ønskede, at han ligesom Adeler helt skulle gå i den danske konges tjeneste, hvorimod Tromp kun ville binde sig for "een campagne", idet han ønskede frit at kunne rejse hjem og blive den hollandske flådechef, admiral de Ruyters, efterfølger, når denne engang faldt bort. Begge stod stejlt og uagtet Griffenfeldt ikke lod det komme an på nogle tusinde rdl. mere eller mindre i løn, kunne han ikke få sit ønske opfyldt. Men eftersom forret kom nærmere blev afgørelsen mere påtrængende og Griffenfeldt måtte omsider give efter. Tromp blev ansat for begrænset tid.

Frankrig var efterhånden ved at vende til fordel for Danmark, så alt set fra Griffenfeldts side var nu ved at gå i orden. Da kom tilbageslaget.

Først fik hans modstandere gennemtruffet, at kongen den 28 februar erklærede Sverige krig og dernæst opsnappede vore allierede i Hamburg et brev fra vor gesandt i Paris til København, hvor der hentydedes til en kommende dansk-fransk alliance. Og hermed var spillet åbenbart.

Hertugen af Plön, der var Griffenfeldts modstander, krævede på de fremmede gesandters vegne, dennes afgang, dersom Danmark ikke skulle stå som ordbrøder. Der blev føjet forskellige andre forhold, bl.a. majestætsfornærmelser, til anklagepunkterne og den unge eneældige konge Chr. V lod da Griffenfeldt arrestere den 1. marts 1676.

For forhandlingerne med Tromp fik dette en uventet følge. Da meddelelsen om det skete nåede Nederlandene, blev Tromp ængstelig for at blive blandet ind i indrepolitiske stridigheder. Selvom han få dage tidligere havde erklæret sig rede til at rejse fremkom han nu med forskellige krav og garantier, som han først ønskede opfyldt. En sag, der var meget uheldig, da postgangen mellem Haag og København var langsom og Tromps afrejse hastede. Der var dog ikke andet for den danske gesandt Meyer crone at gøre

end hurtigst muligt at sende bud hjem.

Han skrev den 21. marts hjem herom: "Tromp er siden sidst ankommande post blevet noget difficiler at resolvere sig til rejsen". Men brevet blev dramatisk ved sine mange efterskrifter. I det første står: "admiral Tromp er for en time siden kommet til mig, og har ladet sig vedgå, at ville resolvere sig til at gå med de første skibe", men han vil først se en skriftlig bekræftelse på sin ansættelse.

Det næste P.S. indeholder: "Efter at jeg havde forseglet den allerunderdanigste relation, som jeg i dag Eders kgl. majestæt tilsender, skikker mig hr. admiral Tromp bud og lader mig vide, at han med en brystsygdom er overfalden og ligger tilsengs, og at han ikke troede at han kunne have den lykke at tjene Eders kgl. majestæt". Og samtidig henviser Tromp til en anden hollandsk admiral.

Det er forståeligt, at en sådan vending i sagen vakte bestyrtelse. Og brevet har derfor endnu et P.S., idet Meyercrone straks gik til prinsen af Oranien, og denne bad ham forsikre kongen, at "såfremt admiral Tromp ikke før overfalden sygdoms skyld skulle tilbageholdes, hans højhed ham på så eftertrykkelig måde ville tiltale, at han formodede, at bemeldte admiral skulle villig forblive ved den første resolution han har antaget".

Det var travle dage i Haag, og heldigvis fik Meyercrone snart fra kongen, ganske vist skrevet før modtagelsen af de sidste nyheder fra Nederlandene, men til gengæld indeholdende svar på nogle af Tromps spørgsmål.

Med kongens brev i hånden og med støtte af prinsen af Oranien fik Meyercrone da atter Tromp på andre tanker. 10 dage senere var han rask og gik med energi igang med forberedelserne til afrejsen og med at hjælpe til ved afsendelsen af den hollandske hjælpeflåde.

Den 4. maj kom Cornelius Tromp til København, hvor han blev modtaget som en konge og i slutningen af maj blev Griffenfeldt dømt. Men den 1. maj s.å. havde Niels Juel erobret Gotland og vis at Danmark ikke behøvede at hente søhelte udenlands fra.

JØRGEN H. BARFOD

Det eneste oceangående, egetræssejlskib fra

SØFARTENS TIDEHVERV

der er bevaret, har vi, men det må istandsættes

Fregatten flyder stadig på egen køl i Ebeltoft havn

af

Hans H.Kjølsten.

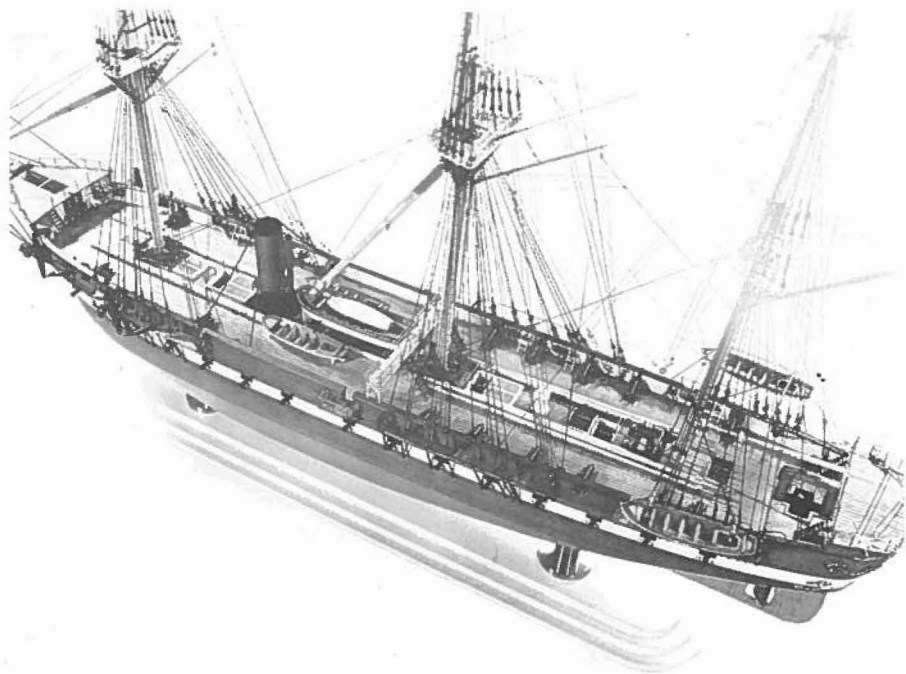
Når der spørges om: hvorfor skal fregatten JYLLAND bevares, så bliver svaret: fordi den er det eneste bevarede skib fra søfartens tideherv. Det betyder: ændring i sædvane. Fregatten var bygget i den tid da overgangen fandt sted fra den tusindårige tradition ved at benytte sejl og vindens tryk som fremdrift på havene, til benyttelse af dampmaskinen som kraftkilde til søs.

Fregatten JYLLANDS skrog er bygget i fuld eg og med clipperstævn. Tegningerne blev approberet i 1857, og skroget løb af stablen 1860. Før byggedes forskibet rundet af som en slags lodret cylinderstævn, som man ser på kobberstikket af linieskibet, der blev væltet af englænderne på Holmen i 1807. Uden på denne flade forstævn blev der til sidst anbragt en særlig påsat stævnkonstruktion uden at være en konstruktiv helhed med skroget. Det havde clipperstævnen og den tillod derfor større fart. JYLLANDS egetræsskrog havde en slags "panservirkning" fordi datidens kugler ikke væsentligt kunne skyde gennem egetræet, som eventuelt ret let og hurtigt lod sig reparere af skibstømmerne.

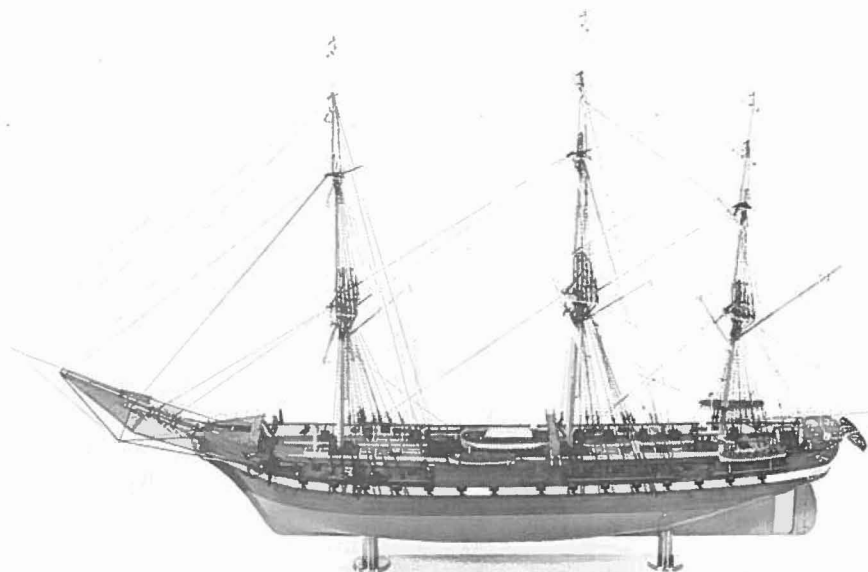
Hele JYLLANDS egetræsskrog var bygget i alle måder til et hurtig sejlen 100% sejlaskib. Det nye var, at skroget uafhængigt deraf havde indbygget en dampmaskine og skrue. Kun ét af de uafhængige systemer benyttedes i almindelighed.

Derfor har eftertiden stor interesse i at JYLLAND bevares. Med denne dobbeltindretning kunne fregatten udelukkende være sejlaskib.

Fregatten JYLLANDS hejsekorsten var den tids almindelig brugte konstruktion. I nedfired tilstand var den ikke synlig for andre skibe, fordi den var lavere end fregattens finkenet, sådan kaldtes jo den højre ræling langs hoveddækket. Hejsekorstenens øverste lodrette bevægelige "teleskopiske" del havde lidt mindre rørdiameter end den faste del af skorstenen i dækshøjde, hvorved der var forbindelse med røgafgangen fra de



Skruefregatten **JYLLAND** 1862 *Skorsten oppe: Skruen ned*
 Dampmaskine på 400 nhk (1300 ihk)



Sejlfregatten **JYLLAND** 1862 *Skorsten nede: Skruen oppe*

fire dampkedler. **Pyrene** måtte være slukket, inden den bevægelige skorsten blev firet lodret ned ved et hånddrevet hejseværk, betjent af 8 mand på banjerne, hvorefter der blev lagt et skorstenslåg over, for at undgå vand eller andet i at falde ned i den.

Mekanisk uafhængig heraf, men umiddelbart efter at fyrene var slukket, blev propellen i en "elevatorstol" hejst lodret op, ud af vandet og op i skruibrønden helt agter. Det foregik ved trækraft fra over 100 af besætningen. Samtidig løftedes propelaksen ud af en notgang i skruerakslen. Derved tabte sejlskibet ikke i fart på grund af stillestående skruerblade. Herefter var **JYLLAND** en 100% fuldrigget sejlfregat, som da enten brugte sejl eller lå til ankers. Så havde **JYLLAND** ingen maskinel drivkraft til rådighed, ophejsning af ankeret kunne kun foregå ved gangspillet med håndkraft, lænsning, spuling og brandpumpe betjentes af den såkaldte kongepumpe, som stod på banjerne og blev bevæget af 8 til 12 mand samtidigt i mange timer daglig.

Jeg har et maleri af Lùbbers, der viser en fregat for anker på Københavns rhed, men der er ingen af mine bekendte med forudsætninger for at kunne genkende skibet, der har svaret, at det er fregatten **JYLLAND** - med sænket skorsten. Så vant er man til at kunstnerne næsten altid viser fregatten med skorsten. På Frederiksborg museet hænger et meget korrekt maleri af N.C.M.F. Dahl af eskadren d.9 maj 1864, hvor man ser at fregatterne har sorte skorstenene. **JYLLAND**s sorte skorsten ses her i tidsskriftets 1'årg. nr.2, side 13 og i nr.3 side 2. — Kommandørkaptajn **E.Borg** har på forespørgsel oplyst mig om, at efter d.15/8-1865 skulle alle skorstenene på marineskibene være gule og først d.10/10-1876 fik de foroven i skorstenen en sort rand.

Her vises et fotografi af modellen af **JYLLAND**, der står på B & W's museum, med "skorsten oppe - skruen nede", i det andet foto ses det omvendte. Iøvrigt vises her **JYLLAND** som den så ud i 1864 med sort skorsten.

Da man i søfartens tidehverv efterhånden skulle tage bestemmelse om: sejl - damp var man vant til at sige: naturligvis er det billigst at bruge vinden til at sejle med, den som har blæst siden tidernes morgen. Har man investeret i rig, sejl og de store mandskabshold, hvorfor skulle man så investere i maskiner til kulfyret dampkraft? Det må da være dyrere med at købe kul, mente man. Det var den balance der skulle findes for at vurde-

Fotografierne af fregatten **JYLLAND** på s. 9 stammer fra B.&W.Museet, København. Skitserne af fregattens skorsten og kedelanlæg er hentet fra en artikel om **JYLLAND** af Ing. Poul Em. Holm i Den tekniske forenings tidsskrift 55.årg. 1931 pp. 41-58.

indre bevæ-
gelig skor-
sten

fast
udvendig
skorsten

kæde

kæde

hoveddæk

nedre kant
af det bevæ-
gelige nedre

sneke-
hjul

banjer
drejelig akse:
håndsving

håndsving
set fra siden

set fra oven

25b

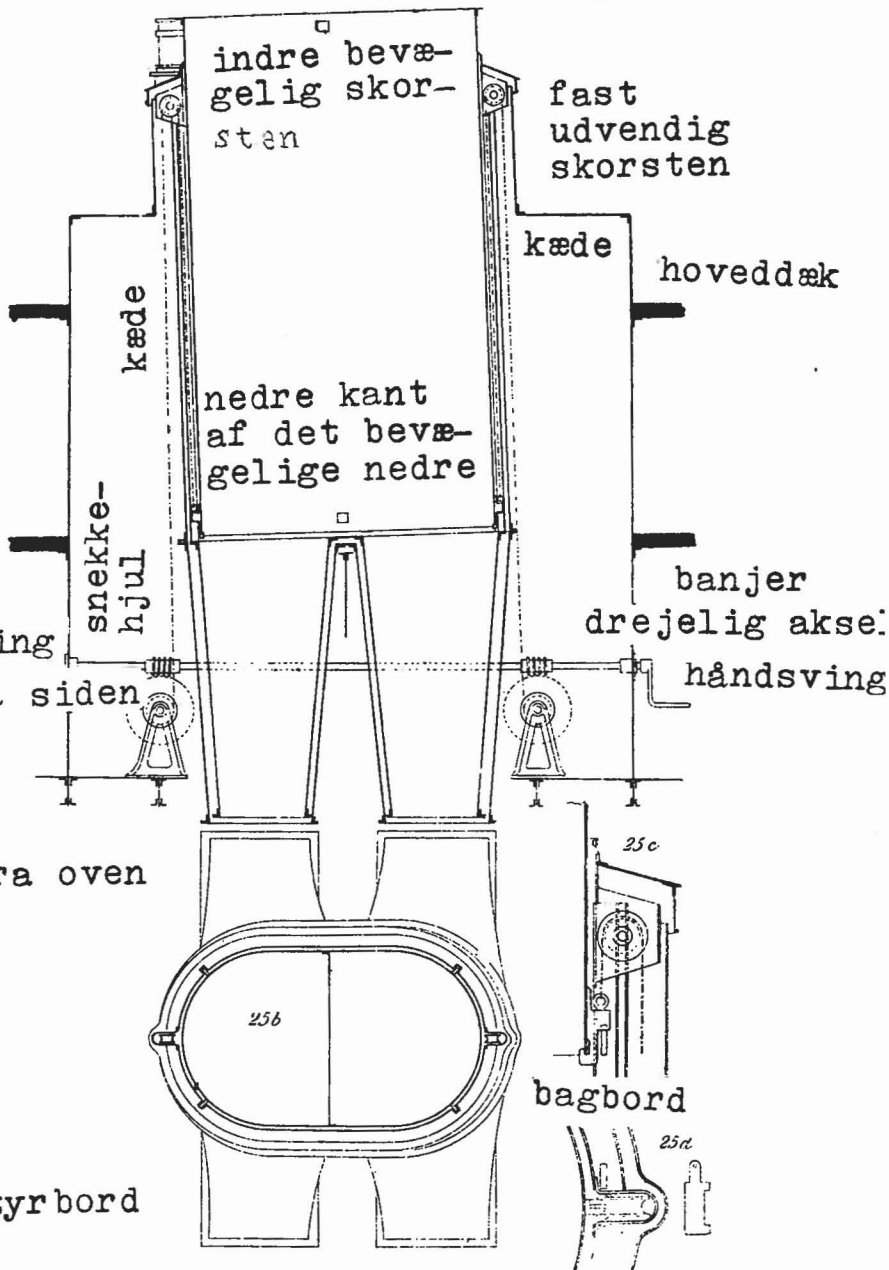
25c

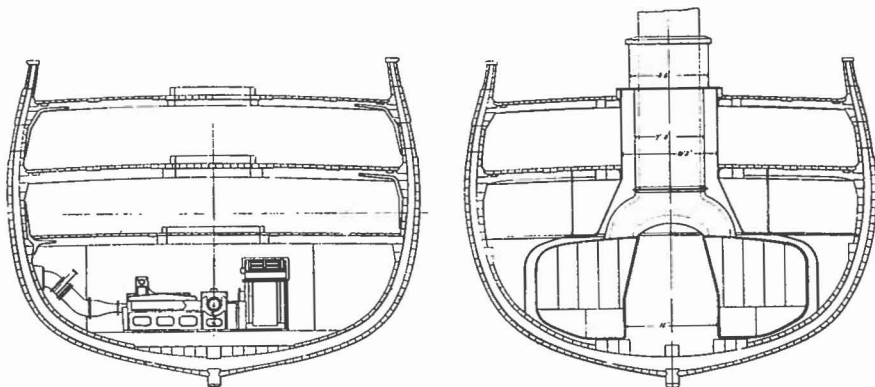
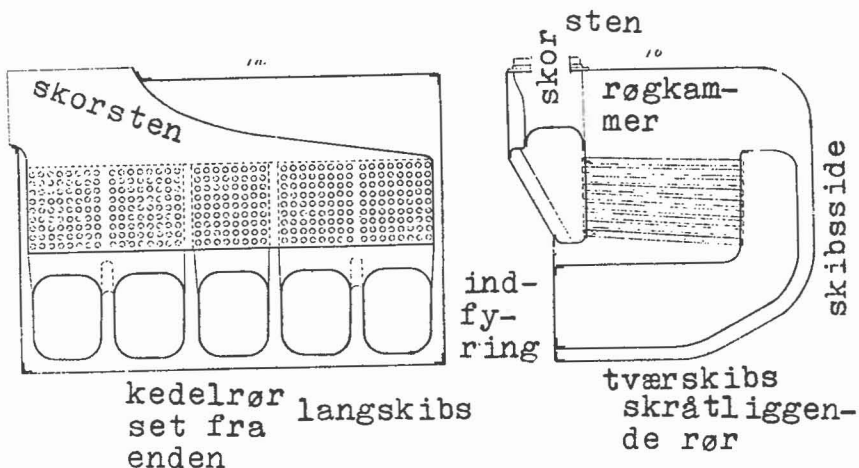
bagbord

styrbord

25d

hejseskorsten





re hvilken teknik der var gunstigst. Det man ikke på forhånd kunne beregne var, om man kunne være heldig at få gunstigere vejrforhold sommer eller vinter eller ej.

Man var opdraget til at tage vindretning og søgang som noget man måtte tage chance i.

JYLLAND er repræsentant for den tid, hvor man sagde: enten bruger vi sejl, og ikke maskinkraft, men hvis vinden er ugunstig så bruger vi maskine og tager udgiften med til kul. Skulle man ligge til ankers med et sejlskib og vente på gunstig bøl, men en anden part havde dampkraft, så var tabet af uudnyttet tid med stor besætning så betydeligt, at ventetiden kunne medføre tab i mange henseender, hvad enten det drejede sig om kommercielle eller militære situationer.

Når sejlfregatten JYLLAND var kommen udenfor et havneområde, så satte man sejl og lagde kursen efter vindretning samtidig med, at fyret under kedlerne blev slukket, skorstenen firet

af og forsynet med et låg, skruen hejst op i sin skruebrønd agter.

Der kunne naturligvis være omstændigheder som krævede, at sejlfregatten brugte sine sejl samtidig med at dampmaskinen hjalp til med sin drivskrue, men det var altså supplerende fremgangsmåde, som havde den ulempe, at sejlene og skib blev sodet til fra skorstenens røgudvikling. Der var meget kul der dengang fløj op gennem skorstenen uden at være forbrændt under kedlerne.

Man var sparsommelig med kulforbruget, for i mange havne kunne man ikke købe kul, men efterhånden blev mulighederne for kulleverancerne i de forskellige havne mere almindelige. Tilsvinede sejl og krav til forlænget havneophold med upraktisk tidskrævende bunkning ved: "håndkraft" gjorde ofte besvær.

Man tog ved kortere sejladsere ulempen med ved tab i fart og uden at hejse skruen op.

Efterhånden blev det et statussymbol med "skorsten oppe".

Nu er et klart langtidsprogram nødvendigt for "Fregatten JYLLAND's" bevarelse for at vise den i Ebeltøft med "skorsten nede og skruen oppe".

Vi har fregatten. Den kan repareres og den skal efterhånden istandsættes. Alting tager sin tid. Koldinghus slot måtte vente i 150 år på at bringe et slot ud af ruiner. 50 år gik før Frederiksborg slot blev rejst efter branden.

HANS H. KJØLSEN

DANMARKS SØKRIGSHISTORIE PÅ 5 MINUTTER

Fra en brochure, der uddeles til nye orlogsgæster på Holmen, har vi lånt følgende lyn-oversigt over Danmarks begivenhedsrige søkri- historie. Kortere kan det vist ikke gøres!

Lige siden Harald Blåtand (død 985) samlede Danmarks rige, har kongerne indtil 1500-tallet udskrevet skibe og besætninger til vikingefærd og til togter mod vender, hanseater, nordmænd og svenskere.

1510 I 1510 byggede kong Hans for kronens regning skibene ENGELEN og MARIA og lagde hermed grunden til den kongelige orlogsflåde.

Med sin placering ved sejlvejene til Østersøen og som opkræver af Øresunds-tolden blev vort land gennem de følgende århundreder inddraget i en lang række krige. Det lykkedes således

- 1534 snart den unge flåde under kommando af "Danmarks vovehals", vor første rigsadmiral, Peder Skram at bryde hansestædernes handelsvælde ved de danske kyster. Dette skete under grevefejden 1534-36.
- 1563 Med den nordiske syvårskrig 1563-70 indledtes de mange krige med Sverige, hvor det gjaldt herredømmet i Østersøen, og dertil for Sveriges vedkommende ønsket om fritagelse for Øresunds told samt erhvervelsen af havne langs Kattegat og Øresund.
- 1564 Herluf Trolle besejrede svenskerne ved Øland 1564, men døde allerede året efter af skudsår.
- 1644 Kong Christian IV var Danmarks søkonge, som levende interesserede sig for flåden. Han byggede skibe, "hvis lige ikke er set i Norden tilforn", og førte selv kommandoen bl. a. på Colberger Heide ved Femern i 1644, hvor han såredes. Et frygtelig nederlag led vor flåde under Pros Mund samme år syd for Store Bælt, og kort tid efter sluttedes freden i Brömsebro, hvor bl. a. Halland gik tabt på 30 år.
- 1658 I 1658 afstod vi efter en meningsløs krig Skåne, Halland og Blekinge til Sverige, som nu blev Østersøens stormagt. Under den skånske krig 1675-79 søgte vi at vinde det tabte tilbage. Flåden beherskede de nordiske have, og Niels Juels navn lyste
- 1677 som en stjerne over Østersøen. Ved Øland, ved Møen og i Køge Bugt led den svenske flåde en række nederlag, og Niels Juel kom til at indtage plads blandt verdens fornemste flådeførere. Ikke mindst på grund af de fremmede sømagters modvilje mod dansk besiddelse af Sundets to kyster, forblev Skåne svensk.
- 1709 Under den store nordiske krig 1709-20 forsøgte Danmark endnu engang at generhverve de østdanske provinser, men forgæves. Vor dristige søhelt, den unge Peter Tordenskiold med sine mangfoldige sejre og erobringer bl. a. ved Dynekilen og Marstrand kastede glans over flådens navn. Også Ivar Huitfeldt,
- 1710 der med sin besætning omkom, da DANNEBROGE i 1710 sprang i luften, bør huskes.
- En lang række fredsår fulgte nu, år, hvor den dansk-norske flåde opbyggedes til en meget anseelig sømagt, alt medens søhandelen blomstrede som aldrig før.
- Under Napoleonskrigene ville England ikke anerkende Danmarks væbnede neutralitet, og admiral Nelson angreb den aftaklede flåde under Olfert Fischers kommando. Slaget på Rheden den
- 1801 2. april 1801 blev et blodbad for begge parter, men ved krigslist lykkedes det Nelson at opnå våbenstilstand, som gav Danmark en ærefuld fred. Det var her, løjtnant Peter Willemoes på sit flådebatteri kæmpede så uforfærdet med Nelsons flagskib ELEPHANT.

- 1807 Af frygt for at den dansk-norske flåde skulle falde i hænderne på Napoleon, rettede England igen i 1807 et overraskelsesangreb mod Danmark. Efter et voldsomt bombardement overgav hovedstaden sig, og vor flåde udleveredes. Hundredvis af kanonbåde byggedes, med hvilke søkrigen fortsattes til 1814. Blandt rækken af mænd fra disse år kan nævnes kaptajn Jessen, linjeskibschefen fra Sjællands Odde, hvor Willemoës faldt, Krieger, Buhl, Holm, Wulff, Bille m.fl., mænd, som uforfærdet angreb den vældige overmagt med deres små skibe.
- 1848 Under vort lands krige 1848-50 og 1864 mod Preussen og dets allierede for at bevare Sønderjylland, beherskede den danske flåde Østersø og Vesterhav. Det eneste lyspunkt i 1864 var orlogskaptajn Suensons sejr ved Helgoland over den forenede østrigsk-preussiske eskadre, der flygtede ind på neutralt område.
- 1864
- 1943 Endnu i vor tid skulle vor flåde vise, at ånden fra Niels Juels, Tordenskiolds og Willemoës dage stadig var levende. Da viceadmiral Vedel ved tyskernes overfald på Holmen den 29. august 1943 gav sine ordrer, ydede alle deres pligt - de kæmpede, førte skibene til Sverige eller sprængte og ødelagde så hagekorsflaget kun kom til at vaje på et fåtal af flådens skibe. Takket være forfædres indsats har den danske orlogsflåde gennem århundreder på afgørende måde været medvirkende til bevarelsen af landets selvstændighed, den selvstændighed, som betinger vort kulturliv og vor frihed - værdier, som også vi vil søge at værne for de slægtled, der skal følge i vort spor.

BOGANMELDELSER

Correlli Barnett: Answarets Byrde
bd. 1-2. Studier i den øverste føring under den første verdenskrig. Oversat af Mogens Boisen. Paludans Fiol-Bibliotek. 457 s. 53,00 kr. i.m.

Forfatteren har - som det er antydnet i bogens titel - villet give en skildring af den tunge byrde, som i årene 1914-18 hvilede på nogle af de militære chefer, der havde de højeste poster under den første verdenskrig.

Hertil har han udvalgt Moltke, Jellicoe, Pétain og Ludendorff.

Men foruden at give et billede af disse personer er tillige de faser af krigen, hvor de pågældende havde kommandoføringen, indgående behandlet. Det skorter her ikke på kritik, men den er fremført på en sådan måde, at man forstår, at årsagen til fejlbedømmelser og forke

te dispositioner for en stor del må siges ikke alene at ligge hos de pågældende selv og deres ofte mere eller mindre kontrære underanførere, men også i hele det milieu, der dannede den historiske og politiske baggrund for deres optræden.

Af stor interesse er kapitlerne om Moltke, der skulle udføre Schlieffens strategiske plan for angrebet på Frankrig. Man får her på en meget overskuelig måde en særdeles instruktiv beretning om krigens første faser, indtil den tyske offensiv gik i stå, hvorpå hærene gravede sig ned og den lange og opslidende skyttegravskrig tog sin begyndelse.

For dette tidsskrifts læsere vil afsnittene om admiral Jellicoe naturligvis have den største interesse, Jellicoe, der i Nordssøslaget kunne tabe hele krigen på en eftermiddag, og som med sit kendskab til den engelske flådes konstruktions- og personelmæssige underlegenhed i forhold til den tyske, fuldt ud var klar over, at han kunne gøre det. Havde det været en "gå-på-mand" som Beatty, der havde ført Grand Fleet, kunne det meget vel være sket.

Adskillige bøger har allerede afsløret de sørgelige forhold, der gjorde, at de engelske slagskibe konstruktionsmæssigt - bl.a. takket være admiral Fisher - og - trods samme admiral Fisher - også artilleristisk stod betydeligt under de tyske, men her trækkes linierne for disse forhold meget tydeligt op.

At det med disse præmisser ikke gik englænderne værre end det gjorde, skyldtes utvivlsomt admiral Jellicoe. Og den tak, han fik, var at blive af-

læst af Beatty. Man må ofte forbyvse over, med hvor ringe klogskab verden styres.

Til slut skal det blot bemærkes - selv om det ikke omtales i bogen - at det er forkert, når man af og til kan se nævnt, at den tyske Hochseeflotte ikke mere kom til søs efter Nordssøslaget. Kun 2½ måned senere, da den tyske flåde atter var kampklar, stod den ud i Nordssøen den 18. august 1916 for ved et bombardement af Sunderland at lokke Grand Fleet til kamp. Den tyske admiral Scheer havde efter erfaringerne fra Nordssøslaget fået den opfattelse, at han med sine velkonstruerede slagskibe selv med en talmæssigt underlegen styrke kunne slå Grand Fleet. Denne stod da også til søs, og de to store flåder nærmede sig hurtigt hinanden et stykke fra den engelske østkyst. Men en fejlkending fra en zeppeliner fik Scheer til at dreje af, da de to flåders fremskudte jagere kun var fjernet 30 minutters videre sejlads fra hinanden.

I april 1918 var Hochseeflotte også ude - med fremskudte styrker helt oppe ved Norge - men atter skulle en fejlkending gøre, at det ikke kom til kamp. Denne gang var det en engelsk u-båd, der på sin patrulje udfor Jyllands vestkyst troede, at en større flåde af nordgående skibe var engelsk - og derfor ikke rapporterede den. Det var imidlertid Hochseeflotte - og englænderne nåede ikke frem.

"Ansvarets Byrde" er en bog, De ikke må undlade at læse.

R.Steen Steensen