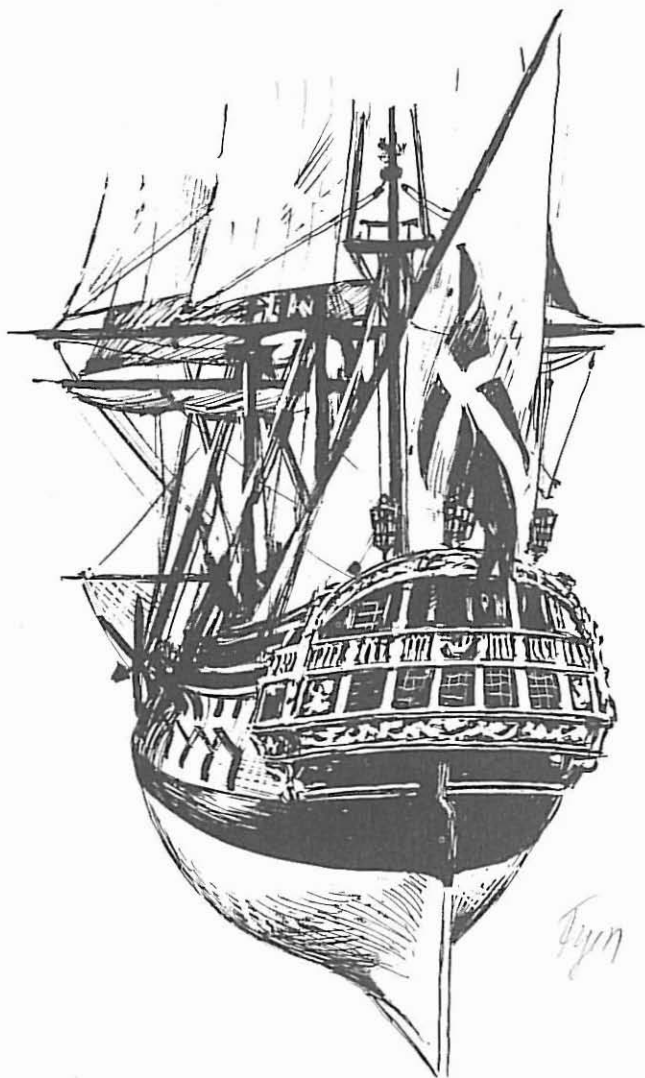


Marinehistorisk Tidsskrift

FEBRUAR 1970

3. ÅRGANG

X NR. 1



MODEINDKALDELSER INDE I TIDSSKRIFTET PÅ SIDE 2 OG 3

MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT
februar 1970 3. årg. nr. 1

udgives af
Marinehistorisk Selskab,
Selskabet Fregatten Jyllands
Venner og Selskabet Orlogsmuseets Venner.

ekspedition:
Lektor Jørgen Barfod
Ved Fortunen 10 A
2800 Lyngby - 87 22 54

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

udsendes
4 gange om året til medlemmer af de tre udgivende selskaber.

abonnement
kan tegnes gennem de udgivende selskaber eller ved henvendelse til ekspeditionen.

eftertryk af
hele artikler kan kun finde sted efter aftale.

forsiden
er tegnet af marinemaleren Søren Brunoe og forestiller modellen af orlogsskibet FYEN på Orlogsmuseet.

MED DENNE ÅRGANG

byder vi medlemmerne af Selskabet Orlogsmuseets Venner velkommen som læsere af tidsskriftet, idet dette nu udgives af Marinehistorisk Selskab, Selskabet Fregatten Jyllands Venner og Selskabet Orlogsmuseets Venner. Dermed virkeliggøres en af tankerne bag udgivelsen af tidsskriftet, nemlig at dette skulle samle de forskellige selskaber og foreninger, der arbejder for udbredelsen af kendskabet til vor flådes historie. Alle medlemmer af de udgivende selskaber er velkomne til at indsende artikler og marinehistoriske spørgsmål til redaktionen. For fremtiden vil s. 3 primært være reserveret mødeindkaldelser og andre meddelelser fra de tre udgivende selskaber.

I næste nr. bringes indlæg i debatten omkring forudsætningerne for den 9. april. Der vil blive bragt et indlæg af grosserer E. Barfod og kommandør Westrup vil svare på tidligere indlæg i debatten her i tidsskriftet.

På opfordring skal vi meddele, at det er tanken at udarbejde indeks til Marinehistorisk Tidsskrift, når der er udkommet 5 årgange. Man bør altså vente med en evt. indbinding til dette tidspunkt.

I nr. 4/1969 havde der desværre indsneget sig en trykfejl. Henvisningen til F. H. Kjølssens bog i note 6 på p. 92 skal være p. 90 og ikke som nævnt p. 20.

Bøger af marinehistorisk interesse, som ønskes anmeldt i tidsskriftet, bedes sendt til redaktøren.

HANS CHRISTIAN BJERG

MARINEHISTORISK SELSKAB

Marinehistorisk Selskab indbyder til medlemsmøde onsdag den 25. februar 1970 kl. 20 i Søofficersforeningens lokaler, Ovingen o. V. 62 B, hvor

Amanuensis P. Chr. Nielsen

vil holde foredrag om

FLÅDEN OG SKOVDYRKNINGEN

Et kapitel for sig i vor flådes historie udgøres af bestræbelserne og mulighederne for at fremskaffe tilstrækkelige mængder af egnet træ til bygningen og vedligeholdelsen af flådens skibe. Amanuensis P. Chr. Nielsen vil redegøre for denne ofte oversete, men ikke desto mindre helt centrale forudsætning for Danmarks tidligere stilling som Sømagt.

Efter mødet vil der være lejlighed til at hygge sig omkring et smørrebrødsbord. 3 stk. smørrebrødssnitter, øl, kaffe og kage incl. servering 12 kr. Indtegning til dette må ske senest mandag den 23. februar ved henvendelse til sekretæren, lektor J. Barfod, tlf. 87 22 54.

Det kan allerede nu røbes, at generalforsamlingen vil blive afholdt onsdag d. 15. april, og at der i forbindelse med denne vil blive vist en dansk flådefilm fra midten af 1930'erne (Dams flådefilm).



SELSKABET "ORLOGSMUSEETS VENNER"

Det er med stor glæde, Selskabet Orlogsmuseets Venner nu går ind i et fremtidigt samarbejde med Marinehistorisk Selskab, in casu redaktionen af dets publikation, Marinehistorisk Tidsskrift. Kontakten mellem vort selskab og dets 475 medlemmer har indtil udgangen af 1969 fundet sted gennem vore meddelelser, der stort set alene har indeholdt kortfattede meddelelser om Orlogsmuseet, om selskabet samt disses årsberetninger og årsregnskaber. Da tanken om udsendelsen af en museumsårbog på grund af økonomiske vanskeligheder ikke har kunnet realiseres - og formentlig heller ikke vil kunne realiseres inden for den nærmeste fremtid, har selskabets ledelse med glæde og med tak modtaget Marinehistorisk Selskabs venlige tilbud om samarbejde.

Vore medlemmer vil herefter fire gange årligt modtage dette tidsskrift, hvilket naturligvis byder alle interesse-rede mange fordele. Tidsskriftet vil fremtidigt nå ud til en videre kreds end hidtil, Venneselskabet vil - ud over at give fri adgang til Orlogsmuseet og Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg - nu også kunne tilbyde sine medlemmer en faglig publikation af høj kvalitet, og endelig gives der medlemmerne mulighed for at kunne fremkomme med artikler og indlæg over for en interesseret kreds.

Vi skal i denne forbindelse henlede vore medlemmers opmærksomhed på, at Marinehistorisk Selskab, Selskabet Fregatten Jyllands Venner og Selskabet Orlogsmuseets Venner fortsat er tre helt af hinanden uafhængige selskaber, der i et interessefællesskab lykkeligvis har fundet sammen i udsendelsen af Marinehistorisk Tidsskrift, hvis fremtidige virksomhed Venneselskabet medgiver sine aller bedste ønsker.

FRANTZ HARLANG

formand

SELSKABET FREGATTEN JYLLANDS VENNER

Selskabet indkalder herved til ordinær generalforsamling

torsdag den 12. marts 1970 kl. 14,

på selskabets kontor

Brolæggerstræde 9, 2. sal.

Dagsorden iflg. lovene.

BESTYRELSEN

MARINEHISTORISK SELSKABS SKRIFTSERIE

Nedenstående meddeles en oversigt over Marinehistorisk Selskabs skriftserie. For hvert skrift er angivet udgivelsesåret i (), restbeholdningen af oplaget pr. 1.1.1970, bogladeprisen samt prisen for medlemmer af selskabet i ().

1. <u>Jørgen Barfod:</u> <u>Slaget i Køge Bugt 1677</u>	(1952)	133	6,00	(4,00)
2. <u>R. Steen Steensen:</u> <u>Vore Torpedobaade gennem 75 Aar</u>	(1953)	78	9,50	(6,50)
3. <u>Georg Nørregård:</u> <u>Fregatten Falster ved Marokko 1753</u>	(1956)	75	6,00	(4,00)
4. <u>Gunnar Olsen m.fl.:</u> <u>De danske stræder og Øresundstolden</u>	(1958)	323	9,50	(6,50)
5. <u>R. Steen Steensen:</u> <u>Vore Undervandsbåde gennem 50 År. 1909-59</u>	(1960)	523	18,00	(12,00)
6. <u>R. Steen Steensen:</u> <u>Orlogsmuseet</u>	(1961)	1308	6,00	(4,00)
7. <u>Jørgen Barfod:</u> <u>Orlogsflåden på Niels Juels tid 1648-99</u>	(1963)	342	18,00	(12,00)
8. <u>G. Honnens de Lichtenberg:</u> <u>Larssen fra 64</u>	(1964)	100	15,00	(10,00)
9. <u>R. Steen Steensen:</u> <u>Fregatten Jylland</u>	(1965)	uds.	-	-
10. <u>R. Steen Steensen:</u> <u>Vore Panserskibe 1863-1943</u>	(1968)	932	48,00	(32,00)

Der er endnu nogle få indbundne eksemplarer tilbage af skrift nr. 10, for hvilket prisen er 66 kr. (48 kr.). Det er også muligt at erhverve tidligere udkomne numre af Marinehistorisk Tidsskrift for 4 kr. stykket (3,00 kr. som medlem), dog er nr. 2/1968 udsolgt.

KOMMENTAR En marinehistorisk julesteg ...

Marinehistorien maltrakteres tit og ofte på det frygteligste. Gang på gang må der med rette ankes over, at forlag og forfattere i maritime sager ikke rådspørger sagkyndige. Resultatet bliver de mange fejl med hensyn til maritime forhold, som vor litteratur er så rig på.

Som marinehistorisk interesseret bliver man imidlertid også irriteret, når man i ugebladet HJEMMET (fra den 23. dec. 1969 nr. 51) bliver præsenteret for en artikel med titlen "En historisk julesteg", der i hele sin opsætning giver sig ud for at være autentisk og historisk korrekt. I artiklens undertitel hedder det, at "Tordenskjolds skibsbjörn endte på Karl XIIs julebord. Den sælsomme beretning om, hvordan det gik til, fortælles her for første gang af forfatteren Hans Ditlev, og i tilgift får De beretningen om, hvor nærværd det var, at krigerkongen og søhelten mødtes ansigt til ansigt..."!! (Understregningen er af mig).

Artiklen gælder den særdeles velkendte beretning om Tordenskjolds lidet heldige sejlads fra Norge til Danmark i slutningen af 1717, og som er fortalt utallige gange før i artikler og bøger om søhelten! Det vil føre for vidt her at korrigere og kommentere artiklen, der flankeres af en dramatisk tegning af hukkerten udført af Svend Otto, på hvilken man ser vimplen blæse den ene vej og sejlet fyldes til den anden side! - Der digtes bravt i artiklen og forskellige oplysninger blandes sammen. Som marinehistoriker mistede man næsten appetitten efter sådan en "historisk julesteg"... Velbekomme!

DEN SPANSKE ARMADA 1588

af

Stig Hornshøj Møller

Ordet "armada" er spansk og betyder en væbnet magt, som oftest dog en krigsflåde, og det er da også i denne betydning af ordet, det er blevet kendt i historien. "La felicissima Armada" ("Den allerhelstigste Flåde"), som den i de officielle spanske papirer betegnedes, eller ved det navn, som den spanske smag for ironi hængte på den i tiden derefter, "La Invencible" ("Den Uovervindelige") vil være kendt som den store flåde, Philip II af Spanien i året 1588 sendte mod England for at erobre det. Invasionsforsøget mislykkedes som bekendt, og en stor del af skibene strandede under forsøget på at vende hjem norden om Skotland. Baggrunden for denne ekspedition samt en kort fremstilling af Armadaens togt vil blive behandlet i det følgende.

1556 besteg Englands "prinsgemal" Spaniens trone og indtog dermed alle habsburgeres ønskeposition: arvefjenden Frankrig var indkredset, men inden længe gik denne chance for at ydmyge ham fløjten, da den engelske dronning Maria døde i 1558 og blev efterfulgt af den protestantiske Elisabeth, og Philips forsøg på at overføre ægteskabet til halvsøsteren mislykkedes. Dernæst gjorde de nordlige provinser (Holland) oprør, og de penge, som skulle være brugt til en aktiv politik over for Frankrig, blev slugt af hæren, der skulle undertvinge de oprørske protestantiske provinser. Philip opgav dog ikke håbet og støttede "Den katolske Liga" i Frankrig med subsidier, men resultatet blev faktisk, at han ved at sprede sine penge kun opnåede at sætte sig mellem to stole.

Forholdet til England forblev godt på trods af de religiøse modsætninger, som blandt andet gav sig udslag i, at flygtede spanske undersåtter fra Nederlandene søgte skjul i England og derfra opererede og støttede de kæmpende nederlændere. Begge lande havde nemlig fordel af freden i økonomisk henseende. Elisabeths finanser var meget dårlige, og hun ville meget nødtigt lægge sig ud med den stærkeste katolske stat, der tillige var i besiddelse af det middel, som kunne nedbryde hendes stærkeste forsvar, Den engelske Kanal; Philip havde Vesteuropas stærkeste flåde. Den spanske konges finanser var ligeledes i meget slet stand. Skønt sølvstrømmen fra de oversøiske

provinser kom til Europa gennem Spanien, var Spanien som en si, det hele gik lige igennem i form af renter af lån, udgifter til krige i Nederlandene og mod tyrkerne (slaget ved Lepanto 1571) og endelig blev en masse forbrugt til bygningen af pragtslottet "El Escorial".

Begge monarker var således interesseret i at bevare det gode forhold - i det mindste på overfladen - men det forhindrede dem ikke i at lade deres undersåtter skade den anden part mest muligt. De skiftende spanske ambassadører i England konspirerede med prokatolske kredse, som ville styrte Elisabeth og sætte den internerede Maria Stuart på tronen i stedet, og engelske fribyttere bordede med dronningens velsignelse spanske skibe - selvfølgelig mod et kontant vederlag til den slunkne statskasse. Ligeledes blev de hollandske oprørere støttet med subsidier, ja til sidst blev endog Elisabets yndling sendt over Kanalen med en hjælpehær.

I begyndelsen af 1580'erne indså Philip, at et brud uvægerligt måtte komme, og han bad derfor sin admiral, Markien af Santa Cruz, udarbejde et overslag over en invasionsflåde mod England. Santa Cruz var for den spanske flåde, hvad Francis Drake og John Hawkins var for den engelske. Han var søhelten, organisatoren, bygmesteren, administratoren, strategen og taktikeren i en og samme person; det var ham, der havde afgjort slaget ved Lepanto 1571, det var ham, der havde opbygget den spanske flåde til den stærkeste i Europa. Hans udkast forelå 1586 og omfattede 150 galeoner og andre "kamplinieskibe", 40 "urcas" (transportskibe og forsyningskibe), 320 små skibe ("Pataches", "zabras", "fregattas" m.fl.) der skulle bruges til opklaring, kommunikation, at bringe depecher til og fra land o.s.v., 6 galeaser (skibe med både sejl og årer, der skulle forene galeonens ildkraft og sejlduelighed med galejens manøvreevne) samt 40 galejer.

Inden skibene blev samlet, skete der to ting, der fuldkommen ændrede planerne og dermed også forløbet af Armadaens togt mod England, Drakes "raid" på Cadiz og Santa Cruz's død. Det første fandt sted i 1587 og forsinkede Armadaens afrejse med et år; men Santa Cruz lærte - beundringsværdigt nok, når man tager det radikale skridt i betragtning - af slaget mellem Drakes galeoner og Don Pedros galejer. Slaget viste tilfulde vigtigheden at have et stærkt artilleri, hvilket de engelske skibe var i besiddelse af, de spanske ikke, for selvom Drake i mere end 48 timer måtte ligge stille på

grund af vindstille med galejer bestandig kredsende omkring, var den engelske ildkraft så stærk, at galejerne ikke kunne udnytte deres force, entringen, og deres ildkraft så svag, at Drake beretter, at ikke et af skibene havde lidt overlast, ikke en eneste var blevet såret.

Planen blev udskudt et år og ændret derhen, at i stedet for at medbringe invasionshæren fra Spanien på de mange skibe - pengene til at udruste alle de 556, som den oprindelige plan omfattede, havde Philip i øvrigt heller ikke - skulle flåden bestå af stærkt armerede skibe, der så skulle sikre den allerede i Nederlandene stående hærs overgang over Kanalen. De 130 skibe af varierende størrelse, der kom af sted, fik således 2431 kanoner af forskellig kvalitet og størrelse med i stedet for de i 1586 budgetterede 1280, der skulle være fordelt på de 556 skibe.

Men Armadaen skulle yderligere blive forsinket. Den 9. februar - under de allersidste forberedelser til afrejsen, der efter planen skulle finde sted 6 dage senere - døde Santa Cruz, og substitutten, som Philip udnævnte, var ingen ny Santa Cruz. Det er uvist, om han havde kunnet ændre den kranke skæbne, Armadaen nu fik, men hertugen af Medina Sidonia var et yderst uheldigt valg til denne meget betydningsfulde post. Hans eneste kvalifikation var hans titel, da en spansk adelsmand kun kunne tjene under en anden, hvis denne havde en høj titel. I det brev, Medina Sidonia sendte Philip, da han modtog befalingen om at drage til Lissabon og der snarest mulig sørge for, at "La Felicissima" kom af sted, finder vi i de underdanigste vendinger et forsøg på at undslippe: han har ingen erfaring i slige sager, men lider tværtimod altid af søsyge, hver gang han forlader landjorden; men når ens majestæt har haft den nåde at beordre en til at udføre bedrifter i troens navn, adlyder man selvfølgelig !

Ved ankomsten til Lissabon fandtes alt i stor forvirring efter Santa Cruz's død, men det lykkedes den nye øverstkommanderende efter mange besværligheder at gøre klar til afrejse og komme afsted, afsted mod det kætterske England - 21 dage efter var flåden i spredt orden nået til Corunna, stadig i Spanien. "Det havde blæst en smule undervejs". Nogle af skibene var endog blæst helt op til Scilly, hvor de havde affødt alarm blandt de engelske skibe, der lå i Plymouth. Endelig den 21. juli var de værste skader efter stormen

udbedret, og Armadaen kunne sætte sejl. "Den uovervindelige Armada" var på vej og bestod da af 65 galeoner af spansk type og store skibe, 25 "urcas", 32 små skibe, 4 galeaser og 4 galejer.

Modstanderen, den engelske flåde, lå for størstedelen som nævnt i Plymouth - kun en mindre eskadre under Lord Seymour bevogtede Doverstrædet mod en eventuel spansk overraskelsesovergang. Den var ikke på samme måde som den spanske en egentlig "regeringsflåde", kun 34 skibe, hvoraf 16 store og 3 små udgjorde dronningens andel i de eskadrer, der alene - undtagen lige til sidst - kæmpede med Armadaen. De øvrige 86, 46 store og 40 små, i Lord Admiral Charles Howards flåde var alle privatudrustede, som dronningen på ingen måde økonomisk var impliceret i. Det var i øvrigt det spøgelse, som de engelske officerer hele tiden måtte kæmpe imod, dronningens sparsommelighed - på grund af den meget slunkne statskasse. Drakes plan om at føre kampen mod Armadaen i spanske farvande kunne derfor ikke realiseres, og af samme grund slap den spanske flåde trods alt bort til sidst, da den endelig var ved at være gjort mør til "slagtning". Denne besørgetes nu tildels af "Guds vinde og bølger". Mangelen på proviant og kugler var, som vi skal se, en faktor, som de engelske admiraler måtte tage med i deres planer.

Som nævnt var overadmiralen ikke sir Francis Drake, men Lord Charles Howard, en dygtig mand, der ganske vist ikke havde Drakes "næse" for at føre søkrig, men indså dette og lod Drake tage væsentlige beslutninger i sit navn. Til gengæld var han nærmest ideel som øverstkommanderende, da han ikke havde Drakes ilterhed, men kunne samarbejde og skabe et samarbejde mellem de implicerede officerer. Han er således af professor Michael Lewis, den engelske ekspert i armadaproblemer, blevet sammenlignet med general Eisenhower, der som bekendt beklædte overkommandoen mere i kraft af sine evner som koordinator end egentlig militært geni. Drake behøver vist ingen nærmere præsentation her, men derimod nok den tredje mand i det engelske triumvirat, sir John Hawkins. Han var ligesom Drake en dybt religiøs mand, der tyve år tidligere af Philips flåde var blevet forhindret i at fortsætte sin blomstrende handel med slaver på de spanske provinser i Amerika. Siden var han blevet udnævnt til Treasurer of the Navy, en stilling, der nærmest svarede til marineminister. Som sådan byggede han de skibe, der kom til at udgøre

"the backbone of the Navy". Det blev ham, der kom til at revolutionere skibsbygningen og dermed søkrigshistorien i de kommende århundreder, de store sejlkrigsskibes tid, den epoke, de fleste kender fra de store romaner af Forester og Marryat; det blev ham, der skabte "bredsiden". De spanske galeoner var bygget efter et gammelt hæderkronet princip, hvor det var essentielt at lave så høje kasteller som muligt, hvorfra den stab af "landsoldater", som de medbragte, kunne borde og erobre modstanderens skib, som havde dette været en eller anden borg på landjorden og ikke en sejlede enhed. Galeonerne var "roundships", d.v.s. skibe, hvis længde var ca. 3 gange så stor som bredden, uhåndterlige skuder, der ikke manøvrerede særligt strålende, men det var jo heller ikke nødvendigt: hvis modstanderen ville slås, skulle de nok før eller siden støde sammen, så det kunne komme til en "ridderlig" kamp på blanke våben, og ville han ikke, ja, så flygtede han, og målet var således også nået. Hawkins gjorde skibene længere i forhold til bredden, så det omtalte forhold blev $3\frac{1}{2}$, ja endog 4 i stedet for 3, og så "opfyldte han kastelsgraven", d.v.s. han gjorde for- og agterkasteller lavere og forbandt dem, således at et lukket batteridæk med kanoner ned langs hele siden blev skabt. Kanonerne skulle nu bruges til afstandsskydning, som "ships-killers", hvor de tidligere især havde været anvendt til "dæksrensere" i nærkamp.

Den 29. juli 1588 klokken 4 om eftermiddagen blev den spanske flåde sigtet af "Golden Hind" (ikke Drakes gamle skib, hvorpå han fuldførte sin berømte jordomsejling), der straks alarmerede hovedstyrken, som faktisk lå i en meget uheldig position i Plymouth - til læ for Armadaen. Men takket være dygtigt såmandsskab samt Medina Sidonias strenge ordre fra Philip om kun at optage kampen med fjenden, hvis denne angreb ham, lykkedes det englænderne at stå til søs og i løbet af natten mellem den 30. og 31. at vinde vinden og komme til luvart (sydvestfor) for spanierne, hvis primære opgave det var at komme til sit mål ved Doverstrædet for at sikre Parmas overgang. Denne gunstige position bevarede Howard resten af engagementet, og som vi skal se, med afgørende resultat; herfra kunne de engelske skibe foretage kileangreb på de spanske. Under diverse småkampe og indhug bagfra nåede Armadaen sit mål ved Doverstrædet den 6. august, hvor den ved en pludselig manøvre ankrede op ved Calais. Det havde været Medina Sidonias håb, at englænderne,

der kun lige var uden for skudvidde, ville komme til læ, men da de var lige så dygtige søfolk som spanierne, blev hans forhåbninger sørgelig skuffet. Hidtil havde det været en streng tur for spanierne, omend langt fra katastrofal. De eneste tab, Medina Sidonia havde lidt, kunne tilskrives uheld og overhovedet ikke fjendtlig virksomhed, et par skibe var kollideret og et gået tabt på grund af en uforklarlig indre eksplosion, langt fra fjenderne. Den intensive engelske kano-nade havde kun mindsket antallet af kugler i ammunitionsdepoter i betænkelig grad.

Den spanske Armada lå til gengæld nu i en ubehagelig position - i den klassiske til et brander-angreb. Natten mellem den 6. og den 7. august kom det da også, og der gik for første gang panik i de krigsvante spaniere. De kappede ankertovene - noget, der siden for mange skulle vise sig skæbnesvangert på turen nord og navnlig vest om de britiske øer - og stod til søs. Det lykkedes dem at komme ud af kniben, næsten uden tab, kun et enkelt skib grundstødte, men de mistede den sidste chance for at kunne støtte en overgang, da de af den til nordvest drejende vind og de engelske skibe, der her til sidst med de allersidste forsyninger af kugler endelig fandt den ideelle afstand at bombardere modstanderen på, blev drevet ind mod den grundede hollandske kyst ved Flushing, hvor kun et "Guds under" drejede vinden så meget til sydvest, at skibene i sidste øjeblik kunne undgå den totale undergang og stå ud i Nordsøen.

Dette skete den 9. august, og i de følgende tre dage fortsatte de spanske skibe nordpå, skygget i afstand af Howards skibe. Ud for the Firth of Forth vendte disse om på grund af mangel på proviant og kugler, mens de spanske sejlede videre nord om Skotland og ned langs Irlands vestkyst. Her strandede omkring 30 skibe - mindst 25 vides med sikkerhed at være forlist på vestkysten - hvor søfolkene, så snart de havde slæbt sig i land, straks blev slået ihjel og udplyndret. Det kan lyde som meningsløst og grusomt massedrab, men de øverstbefalende i Irland måtte tænke på deres egen sikkerhed; så snart de skibbrudne - måske 10.000 i alt - var restitueret, kunne de være som en slange, man havde næret ved sin barm, for generalguvernøren havde kun omkring 2.000 soldater, og de vilde ireres sindelag kunne man ikke stole på, de fleste var katolikker.



Engelsk brander-angreb på den spanske armada.

Den 22. september vendte en eskadre af den spredte Armada tilbage til Spanien. Blandt skibene var "San Martin", Medina Sidonias flagskib. Selv var han syg og meget nedtrykt og blev aldrig siden sig selv igen. Medina Sidonia var en tapper, men ulykkelig mand, der blev sat på en plads, hvor han simpelthen ikke slog til, og han vidste det selv. Han forsøgte efter bedste evne at udføre den næsten umulige opgave, han havde fået tildelt, og da han indså nederlaget, gjorde han alt, hvad der stod i hans magt for at redde hvad reddes kunne.

Den engelske professor Michael Lewis har i sin bog "The Spanish Armada" anslået de spanske tab til ca. 51 skibe og mere end 20.000 døde af de 30.656, der startede på korstoget mod kættersken på Englands trone. Blandt de engelske tros-forsvarere mistedes ingen skibe, men mange søfolk døde; hvor mange er meget svært at anslå, men det står fast, at kun de færreste døde på grund af spanske kugler - fordærvet føde og sygdomme såsom tyfus bortrev langt størstedelen. Lewis anslår tabet i første kategori, fjendtlige kugler, til omkring 100 (!), mens tabet ombord på et enkelt af de engelske skibe som følge af "non-fighting" kan anslås til ca. 740, altså mere end 7 gange så mange bare på et enkelt skib!

England var reddet - og dermed hele den protestantiske verden for denne gang. Det sidste katolske forsøg på med væbnet magt at rekatolicere Nordeuropa kom under Trediveårskrigen, hvor fremstødet blev bremset af den svenske konge Gustav Adolf og hans protestantiske soldater. Siden har de to trosretninger lært at leve side om side.

Denne artikel har ikke i særlig høj grad behandlet den egentlige søkrigshistorie, der ligger gemt i kampene gennem den engelske Kanal i sommeren 1588, men forfatteren har forsøgt at ridse baggrunden op for Armadaens togt samt nogle af begrundelserne for, hvorfor dette spændende kapitel i historien netop fik dette forløb. Skulle nogle af læserne have fået interesse i at få en mere fyldestgørende behandling af dette marinehistoriske emne, der også fik betydning for den danske flådes videre udvikling samt for den "moderne" søkrig, må han konsultere den allerede omtalte bog af M. Lewis: "The Spanish Armada" og hans "Armada Guns", hvor artilleriet på begge sider underkastes en meget interessant og teknisk undersøgelse, der blandt andet medførte en revidering af den indtil da (1942 - 43) gængse antagelse, at de to flåder var relativt jævnbyrdige. Lewis påviser her, at Armadaen var stærkere udrustet, uden dog derved at være den uovervindelige kæmpeflåde, som man midt i det forrige århundrede anså den for at være. Lewis er en glødende beundrer af Drake, men til gengæld nærmest fordømmende i sin karakteristik af Armadaens chef, Medina Sidonia. En anden bog om dette emne, der også kan anbefales varmt som særdeles velskrevet og spændende med et glimrende persongalleri, er skrevet af en amerikansk professor med speciale i Spaniens historie i 1500-tallet, Garrett Mattingly, som sætter Armadaens togt ind i europæisk sammenhæng. Bogen hedder "The Defeat of the Spanish Armada", og her ligger sympatien, interessant nok, på den anden side - hos Armadaen og dens mænd - og Mattingly opfatter Medina Sidonia som en sympatisk mand, der altså bare ikke slog til, for som Philip selv sagde til den ulykkelige hertug, da han vendte hjem: "Jeg sendte mine skibe for at kæmpe mod mennesker og ikke mod Guds vinde og bølger".

STIG HORNSHØJ MØLLER

DAGBOGSBLADE FRA FREGATTEN
"SJÆLLAND" 1869-70

Marinehistorisk Tidsskrift har netop i de to foregående numre offentliggjort en dagbog skrevet ombord på fregatten SJÆLLAND 1878-79. Det viser sig nu, at der på Orlogsmuseet også befinder sig en dagbog skrevet på det samme togt. Måske kan vi senere vende tilbage til denne dagbog her i tidsskriftet.

I forbindelse med dagbogen fra 1878-79 beskæftigede vi os med, hvor nødvendige sådanne dagbogsoptegnelser er for dannelsen af et helhedsbillede af den pågældende tids marinehistorie.

Dagbogsoptegnelser giver et uundværligt indtryk af forholdene om bord på flådens skibe, men egentlige interieurbilleder fra orlogsskibene er yderst sjældne. Man skal vistnok helt tilbage til den gode norske matros Niels Trosners dagbog fra o. 1700 for at støde på illustrationer i forbindelse med erindringer og dagbogsoptegnelser med relation til orlogslivet.

Den marinehistoriske forskning er imidlertid blevet beriget med kendskabet til egentlige interieur-tegninger af orlogslivet for 100 år siden. Grosserer A.C. Nielsen, Charlottenlund, er i besiddelse af sådanne tegninger, som er udført af en fjern slægtning, A.H. Jensen, der var proviantskriver ombord på fregatten SJÆLLAND 1869-70 under dennes togt til Middelhavet for at deltage i festlighederne i anledning af Suez-kanalens åbning. A.H. Jensen, der senere blev lokomotivfører, nedskrev endvidere nogle erindringer om togtet i en lille lommebog på 165 x 105 mm, som ligeledes er bevaret sammen med tegningerne.

A.H. Jensens tegninger, som gengives her i tidsskriftet, er så vidt vi kan se ret enestående som marinehistorisk kilde. Nogle vil sikkert kalde tegningerne ubehjælpelige og naive, men man kan ikke komme uden om, at de rummer detaljer, som gør dem brugbare som illustrationer af "orlogsinterieur" for 100 år siden. En del af A.H. Jensens tegninger har tillige med uddrag af de nedskrevne erindringer været offentliggjort i Berlingske Tidende søndag den 21.12.1969, hvortil der i øvrigt kan henvises. På trods af dette har vi ment, at det var rigtigt her i tidsskriftet at gengive tegninger og erindringer, dels fordi alle tegninger og erindringens fulde ordlyd ikke var gengivet i Berlingske Tidende, og dels fordi vi

mente, at en offentliggørelse her i tidsskriftet ville gøre tegningerne bedre kendt blandt marinehistorisk interesserede.

A.H. Jensen udførte på togtet ialt 17 tegninger, hvoraf de 12 (nr. 1-12) er anbragt 4 og 4 på karton af samme format, som de 4 resterende (nr. 13-16), nemlig 205 x 140 mm. Tegning nr. 17, der forestiller en scene fra Neapel med en katolsk pater ridende på et æsel, er ikke af marinehistorisk interesse og er udeladt her; tegningen er gengivet i det omtalte nr. af Berlingske Tidende. Tegningerne er udført i tusch el. blæk og koloreret med blyantsfarve. Mange kommentarer kræver tegningerne ikke. 1-13 forestiller de to proviantskrivere under arbejdet med at tilvejebringe og forvalte fæltaljen samt glimt af orlogslivet ombord; således forestiller nr. 13, hvorledes der blev holdt jul ombord på SJÆLLAND. Nr. 14-16 forestiller scener fra landlovslivet på togtet. M.h.t. oplysninger om SJÆLLAND henvises der til MHT nr. 3/1969 og den dér nævnte litteratur.

Nedenfor gengives erindringerne, som A.H. Jensen skrev, in extenso. Som supplement kan bl.a. læses de erindringer, der har været offentliggjort i tidsskriftet UNDER DANNEBROG hefte 4/1969 p. 9 ff. og som også er skrevet i 1869-70 på samme togt af C.F. Maegaard, der deltog som officerslærling. Der skal her blot knyttes nogle få realkommentarer til erindringerne, som proviantskriver Jensen har nedskrevet. Erindringerne, som uden tvivl er nedskrevet kort efter hjemrejsen, er gengivet med den samme ortografi, som forfatteren har anvendt.

Jensen skriver, at Suez-kanalen blev indviet den 16. november 1869. Dette er imidlertid en fejl, som i øvrigt går igen i en del publikationer. Senest har den nye årbog fra Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg nævnt denne dato (p. 132). Den rigtige dato er den 17. november, hvilket også klart fremgår af SJÆLLANDS skibsjournal, der idag opbevares i Rigsarkivet. Boyen, der omtales som herskeren af Tunis er naturligvis beyen af Tunis. Til sidst omtales skibsforvalteren Aamuth; der menes her sandsynligvis proviantforvalter Aamodt, der i 1864 var ombord på fregatten JYLLAND og som ses på det billede af denne fregats officerer, som er gengivet i MHT nr. 2/1968.

H. C. BJERG

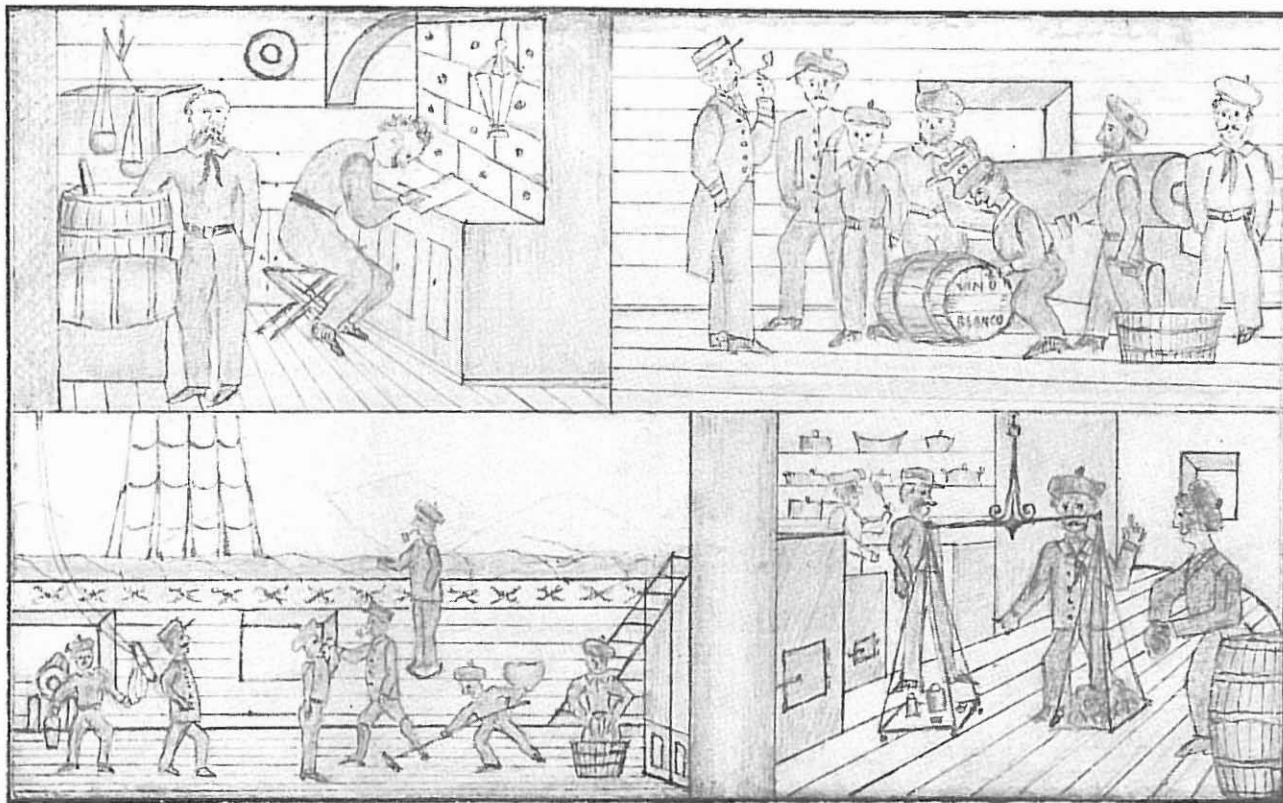
ERINDRINGER OM MIN REISE TIL ORLOGS MED
FREGATTEN SJÆLLAND I AARENE 1869 - 1870

Som indruleret i Søværnet, aftjente jeg min Værnepligt, som Proviantskriver, om Bord i Fregatten Sjælland, paa dennes Togt til Middelhavet. Til Minde om denne Reise har jeg nedskrevet disse Erindringer.

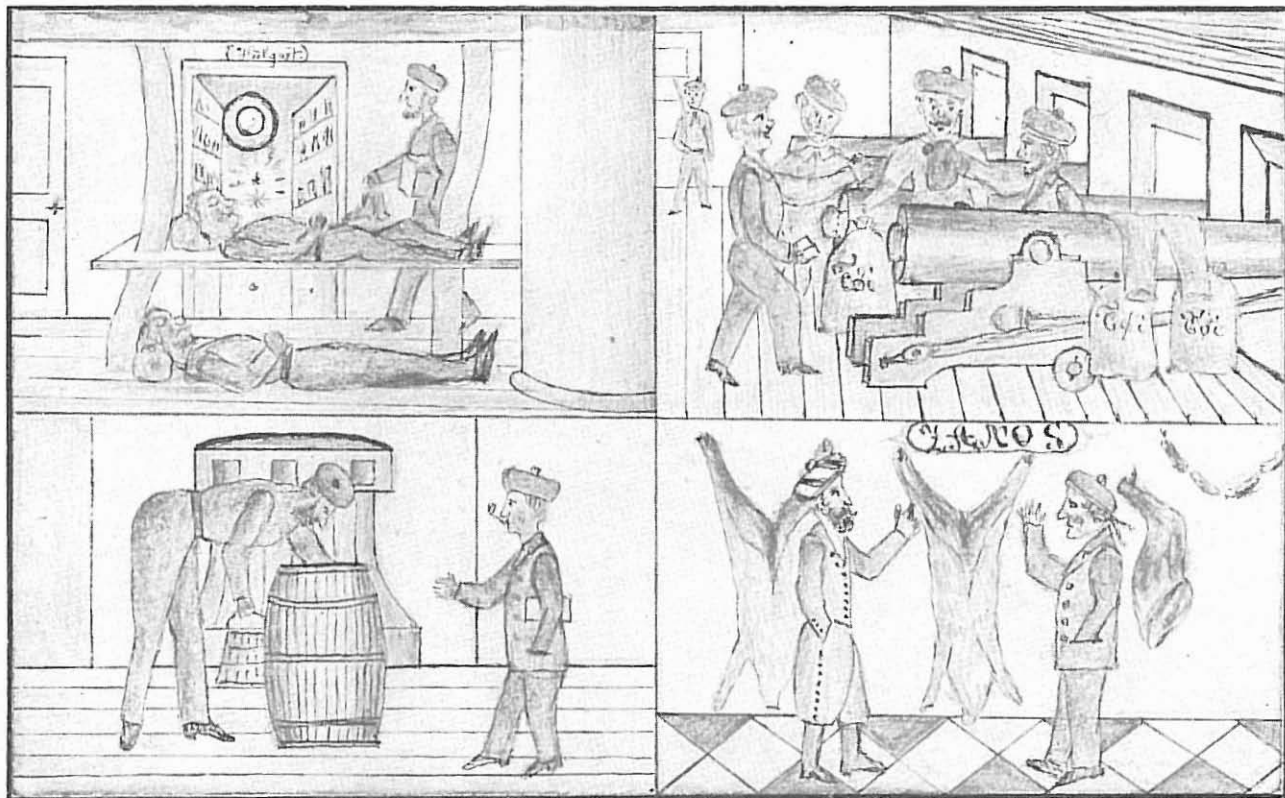
Vi vare to Skrivere, C. Svendsen og jeg, og hver af os havde en Smørstikker under sig. Vi havde med Udlevering af Proviant og Beklædningsgjenstande at gjøre. Besætningen var 384 Mand. Ved siden her af havde vi en lille Privat Handel, med Knive, Piber, Tobak, o. s. v. Under klart Skib havde vi skiftevis Tjeneste i Krutkammeret, ved Krutlangningen. I Ildebrandstilfælde havde vi Vagt, ved Brændeviskjælleren, et Rum i Lasten hvor alle Spirituosa opbevarede, her stillede vi med dragen Sabel og Revolver. Vi vare fra Begyndelsen af Reisen blevne enige om skiftevis at gaa i Land, naar der skulde hentes Proviant, for at vi begge kunde faa saa meget som muligt at see.

Onsdagen d. 13 October 1869 Kl. 4 om Morgenen lettede vi fra Kjøbenhavn's Ydder Red, tog Los ombord, og stode ud i Sundet, D. 14. October ankrede vi paa Frederikshavns Strand. D. 15. October om Morgenen lettede vi igjen i det dejligste Veir. Jeg stod ved Fallerrebs Trappen og tog afsked med Danmark for denne Gang. Kun kort er Sømandens Glæde, thi op af Dagen forandrede Veiret sig, vi fik en Storm, som senere gik over til Orkan. Jeg som usøvant, blev naturligvis aldeles ukapabel til at foretage mig noget som helst. Stormen varede i tre Døgn, under Uveiret faldt der en Mand ned fra Regningen og slog sig fordærvet. En god Støtte havde jeg i min Ven og Colega, som heldigvis var søstærk. Jeg blev det ogsaa senere og havde det ... godt hele den øvrige Reise, men jeg lovede mig selv aldrig at gaa til søs som privat Mand. D. 21 October stode vi ind i Canalen imellem Engeland og Frankrig, og havde en nydelig Reise langs Englands Kyst, og ankom til Plymut d. 22 October. I Plymut havde vi et skrækkeligt Roderi ombord, vi fik Dækket og Batteriet kalfatret, hvilket varede 10 Dage. Efter at have taget Kul, lettede vi 25 October og stode ud af Canalen, her hilste vi paa en svensk Orlogsmand ved at tone Flag og spille Kong Christian. Næste Morgen da jeg kom op paa Dækket vare vi allerede langt ude i Atlanterhavet, jeg saa da den bekjendte Springer en Fisk som i store Flokke fulgte Skibet, bestandig hævede sig op af Vandet. Efter en forholdsvis behagelig Reise over den Byskaiske Havbugt, naaede vi Cadix d. 29. October. Her gik alt over Hals og Hoved. Ingen Landlov. Det eneste jeg saa af Cadix Befolkning var Consulen, en meget smuk Mand i en straalende Uniform, nogle Kadraier, som faldboede Sydfrugter. Det var en hel Tuskhandel vi havde med dem, som gav anledning til megen Morskab. Vi viste dem nogle gamle Bukser eller gamle Støvler, og viste da med Fingrene, hvor mange Apelsiner de vare værd, saa halede vi en lille Kurv med Apelsiner ombord, og de fik de gamle Bukser firet ned, og saa var den Handel sluttet. Vi fik ogsaa 80 Fade Scherry, og hvide Skibs-Byskoiter ombord, som der desværre gik Orm i, saa vi maatte smide dem overbord. D. 1 November om Morgenen lettede vi fra Cadix, gik igjennem Gibraltar Strædet, og vare nu i Middelhavet, her mødte vi en Spansk Bark, som var slemt medtaget, og halvt Vrag. Da vi kom ud for Malta kom der en lille Fugl flyvende til os, jeg var saa heldig at fange den, og jeg havde længe megen Glæde af den. Paa Turen over Middelhavet, havde vi flere Gange temmeligt haart Veier.

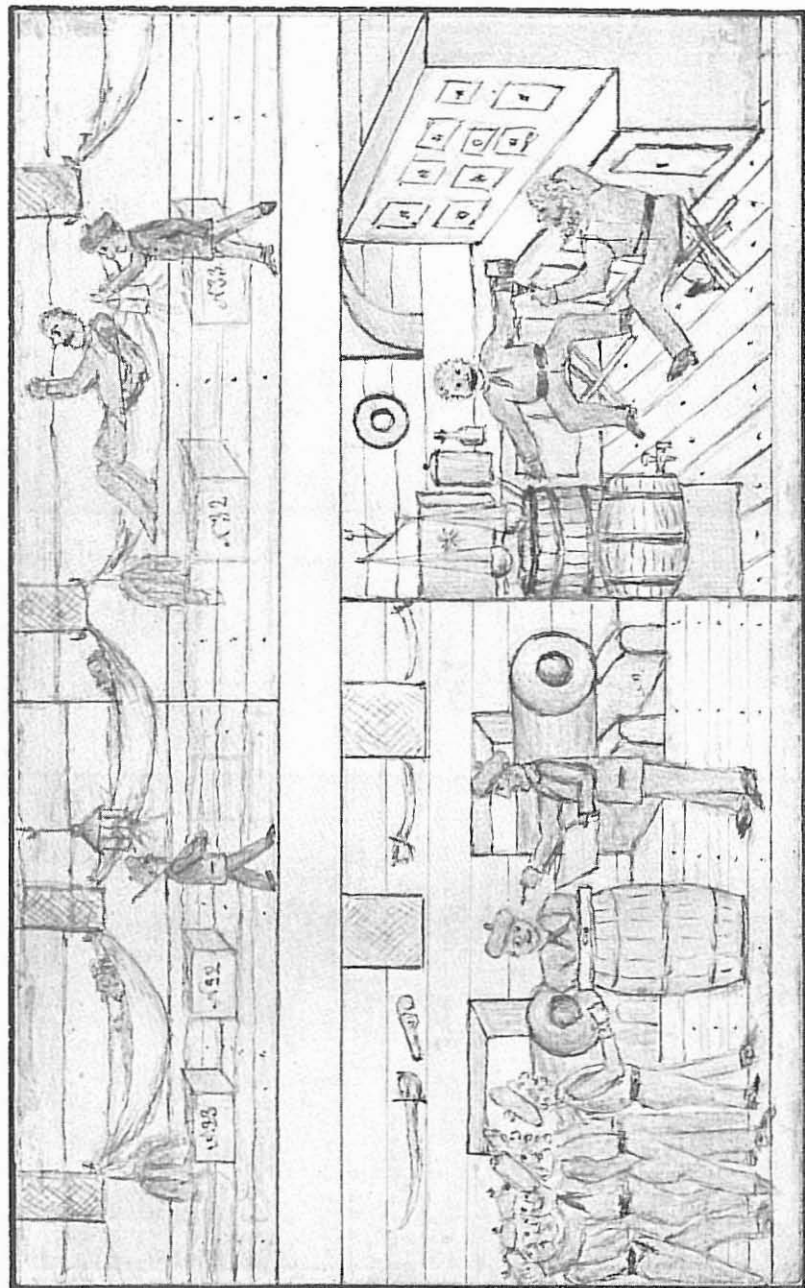
Vi ankom til Port Said d. 13 November. Det var et smukt Syn med alle de Skibe, af alle Nationer, der havde givet Møde, for at overvære Aabnings-Høitideligheden af Canalen. Den første Dag havde vi travlt med at male og pudse, inden og udenbords, og salutede med alle de fremmede Skibe der laa i Havnen, for hver Salut vi afgav heisede vi vedkommende Nations Flag paa Stortoppen. Fra om Morgen tidlig d. 16 November var alt Festligt smykket med Flag og Vimpler. Ved Middags tid seilede den Franske Kaiser Dampner med Kaiserinde Eugenie ombord, igjennem to Rader af næsten alle Nationers Krigs Skibe, og mange private, og under en Øredøvende Kanonade fra alle Skibene og med Musik af alle mulige National Melodier i Munden paa hinanden og Hura Raab, var Suez Canalen aabnet. Hele Dagen var der stor Fest i Alle Skibene. Jeg var flere Gange i Land, og morede mig udmærket over det uvante Syn med alle de mange Mennesker, i deres forskellige Dragter, og deres for mig i det mindste uforstaaelige Tungemaal. Længere Spadsere Ture var her ikke tale om at gjøre, thi det var ikke andet end Sand og Sten man vadede i, det grønne jeg saa var brugt til Udsmykning af Telte og Boder, var hentet Gud ved (h)vor langt borte fra. D. 23 November lettede vi fra Port Said, og ankrede paa Alexandrias Red d. 25 November, her traf vi en del af de Skibe som vi havde været sammen med ved Canals Aabning, desværre vankede der ingen Landlov her, vi laa lige ud for Haremmet, men der var ikke noget at kigge efter. D. 29 November om Eftermiddagen forlode vi Alexandria og satte Kursen imod Tunis. Her afleverede vi Bojen af Tunis 101 Skud, som Tak for en Tjeneste han en Gang havde gjort Danmark. Vi laa temmelig langt ude, men Chefen og nogle Officere maatte tre Gange i Land med Dampbarkassen, inden det behagede hans nederdrægtighed at give dem Audience. D. 6 December ankom vi til Grækenland og lagde os til Anker under Øen Coiea. D. 11 December ankom vi til Piræus. Den næste Dag gik Chefen og nogle Officere i Land, og allerede den paafølgende Dag kom Kong Georg og Dronning Olga ombord til os. De vare meget venlige og talte med flere af Mandskabet. Vi havde det udmærket ombord. En flink Chef, kommandør Bruun, flinke Officere, og en god Tone imellem os indbyrdes. Juleaften blev holdt saa godt det lod sig gjøre, paa Hjemlig vis med Jultræ, Risengrød, Flækesteg og Puns naturligtvis Sang, og Dands uden Damer. Nyt-aarsaften havde vi det ogsaa rigtig rart. Kong Georg kom ofte ombord, og tilbragte mange behagelige Timer sammen med Officererne, (h)vor af han kjendte mange fra tidligere Tid. Jeg var tre Gange i Land. I Piræus var der imidlertid ikke meget at see, men desto mere i Athen. Jeg tog derop med Jernbanen, og det kneb ofte med at faa Tiden til at slaa til for at være ombord i rette Tid. Jeg var oppe paa Acropolis Ruiner, ved Socrates Fængsel. Paa Slottet i Slotshaven, og over alt var der henrivende smukt. D. 4 Januar 1870 forlode vi Piræus Havn og lagde ud i Salamis Bugten, for at foretage nogle Skydeøvelser. Da disse var tilendebragte, lettede vi, gik synden om Italien og ind i Messina Strædet og ankrede paa Messinas Red, d. 7 Januar, her var jeg ikke i Land, da det ikke var min Tur. Vi fik her udmærkede Apelsiner, som Consulen sendte ombord, der var nogle imellem saa store, som smaa Barnehoveder. Efter en meget behagelig Reise langs med Italiens Kyst ankom vi til Neapel 1. Februar. Jeg var flere Gange i Land, besaa Museet for udgravede Sager fra Herkulanum og Pompaii, var oppe paa Festningen St. Elmo med Klosteret St. Martini, (h)vor fra man har en henrivende Udsigt over Byen Solfen med det ildsprudende Bjerg Vesuv i Baggrunden, Omegnen af Neapel er meget smuk, men selve Byen er



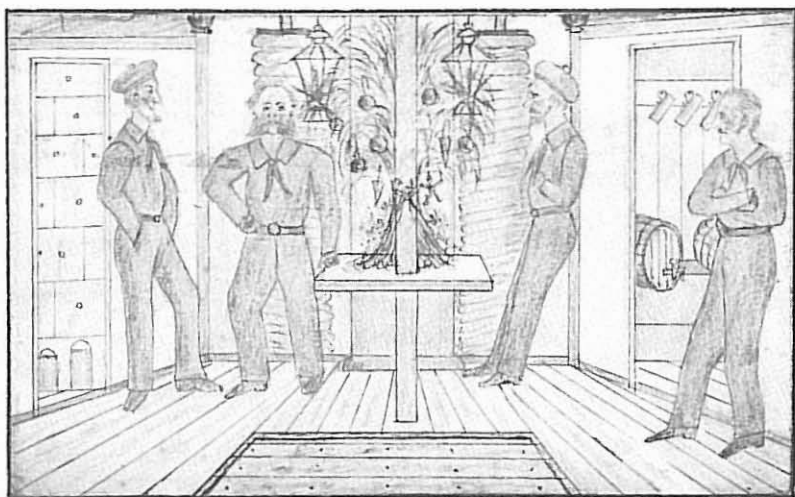
1. - 4. Dagligliv ombord. 1: Provianskriverne arbejder i deres lukaf.
2: Der slås hul på en hvidvinstønde. 3: Der afvejes kød.



5. - 8. Ombord og i land. 5: Proviantsskriveren på vej til "hul-gasten"s lukaf. 6: Munderingen vedligeholdes. 8: Proviantsskriveren indkøber i havnebyen kød til mandskabet.



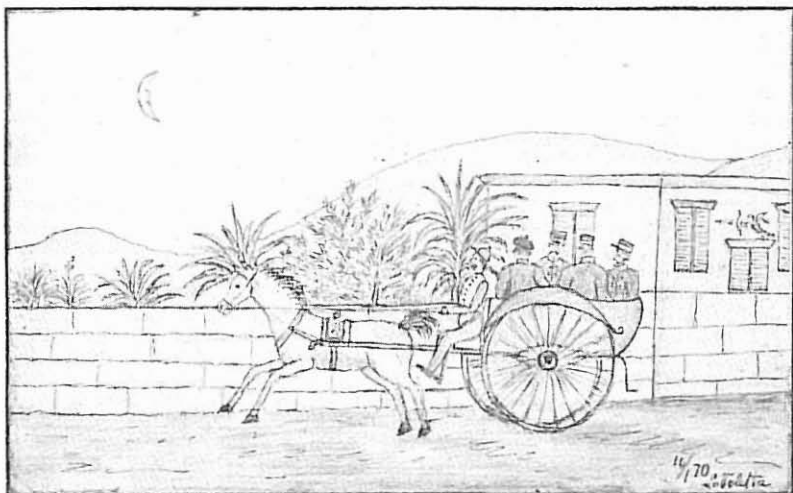
9. - 12. Dagligliv ombord. 11: Smørstikkeren uddeler ølrationen og proviantskriveren afkrydser. 12: Proviantskriverne i deres lukaf.



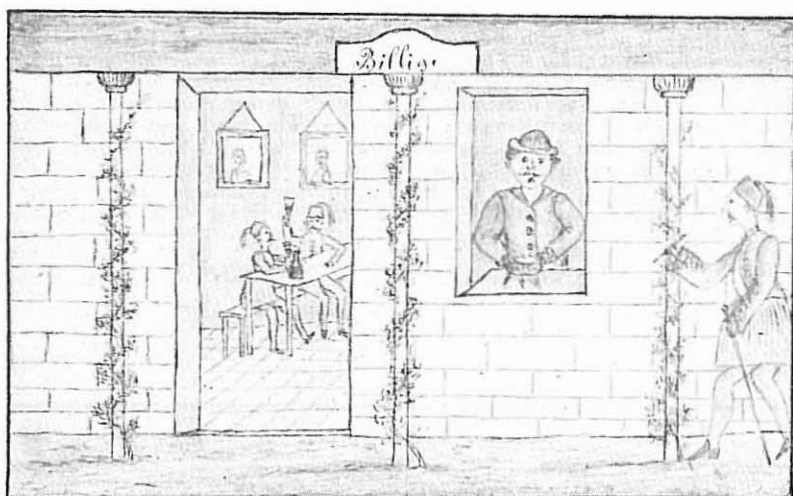
13. Der holdtes jul i Piræus "så godt det lod sig gøre".



14. Scene fra landlov i Neapel, en by, som proviantskriver Jensen ikke brød sig meget om. Der var kun een gade, der kunne gå an.



15. Mandskab fra SJÆLLAND nyder en udflugt ved La Valetta på Malta. 16. januar 1870.



16. Proviantsskriver Jensens indtryk fra Athen dat. 18. december 1869.

som alle Italienske Byer meget uvenlig, med undtagelse af Toledo Gaden som nok kan gaa an. D. 9 Februar forlode vi Neapel og anløb Øen Kapri med den bekjendte blaa Grotte. Officere vare i Land, men Mandskabet desværre ikke, saa jeg ærgrede mig meget over at have været den blaa Grotte saa nær, og dog ikke at have faaet den at see indvendig. Vi kunde nemlig fra Skibet lige Skimte Indseilingen til den. Nu gik Reisen videre til Malta med Fæstningen La Valetta. Der var jeg flere Gange i Land, og havde blandt andet en dejlig Kjøretur op i Landet. Selve Byen er bygget op af Klipperne, alle længte Gaderne ere som almindelige Gader, hvor i mod tvær Gaderne ere Trappetrin, saa det er meget anstrengende at gaa paa tværs igjennem Byen. Vi forlode La Valetta 13. Februar, og satte Kursen i mod Tulong som vi i god Behold naaede D. 16 Februar. Her vanke- de heller ingen Landlov, vi laa i Orlogshavnen og indtog Kul, hvilket Arbeide blev besørget af de bekjendte Galai Slaver, nogle sunde Banditter at se til. D. 19 Februar lettede vi fra Tulong, med den Velsignede Ordre at begive os Hjem. Vi naaede Gibraltar d. 23 Februar. Jeg var et Par Gange i Land og besaa Engælændernes Fæstning, der som bekjendt er udhugget i Klippen. D. 26 Februar forlode vi Gibraltar. I den Byskaiske Havbugt reiste der sig en Storm, denne overgik alt hvad vi endnu havde oplevet af den Art. En Dag blev der pebet til Extrabrændevin, noget Mandskabet altid faar naar det er haardt Veier. Jeg og min smørstikker begave os derfor op paa Dækket, han med sin Pøs fuld af Brændevin, og sit 1/4 Potte Maal, Jeg med min Tavle, for at skrive hver Mand af, efterhaanden som han modtog sin Portion. Som vi vare midt i Uddelingen kom der en Sø ind over Dækket, og tog baade mig Smørstikkeren og et par Mand ud i Bore, men en to tre, paa Benene igjen, og drivvaade som vi vare maatte vi ned og hente mere Brændevin til Resten af de andre forkomne Sjæle. Jeg tror ikke at Afskrivningen den Dag var meget nøiagtig. Det bedste af det hele var, at ingen af os kom til Skade. Værre gik det mig en anden af Storm Dagene, da stod jeg nede i Brændevinskjælderen for at hente noget op, de tabte da en tom Ballie ned i Hovedet paa mig (h)vor ved jeg fik et dybt Saar oven i Hovedet, jeg maatte i den Anledning ligge flere Dage til Køies, men havde ellers ingen Meen deraf senere. D. 8 Marts naaede vi til Cows, efter at have ligget og banket i Canalen i tre Døgn. Vi forlode Cows d. 11 Marts, og havde en udmærket Leilighed over Nordsøen. Vi passerede Skagen d. 16 Marts og efter at have ligget og rodet i Sundet i Dravis, ankrede vi paa Københavns Red 17. Marts. Dagen efter kom Kongen ombord, han var uanmeldt gaaet over Isen ud til os. Fregatten blev derefter inspiceret og derefter indlagt i Flaadens Leie, derefter blev de Værnepligtige Afmønstrede, og glade vare vi Alle sammen, da alt var gaaet godt og alt vel overstaaet, Nogle Dage efter Afmynstringen var Svendsen og jeg invite-rede ud til skibsførvalteren Aamuth som vi privat drak et Glas med.

A. H. Jensen

DANNEBROG TIL SØS

Årbog 1969 fra Handels- og Søfartsmuseet på
Kronborg anmeldes af Hans Chr. Bjerg.

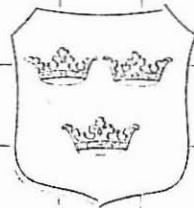
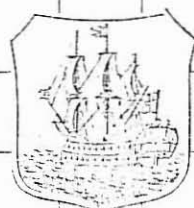
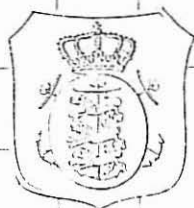
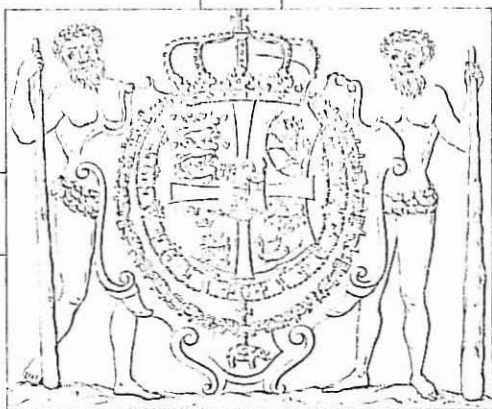
Den særdeles velestimerede Kronborg-årbog indeholder i år tre større artikler. Nordmanden Arne Emil Christensen Jr., der deltager i den nordiske maritim-historiske arbejdsgruppe, skriver om de skibsristninger, der findes på korstolene i Sæby kirke. Selvom de ikke viser noget nyt, er det værdifuldt at få disse publicerede. Museumsdirektør Knud Klem skriver om skibsbyggeriet i Flensborg i 1700-tallet. Langt den største plads optager imidlertid museumsinspektør, dr. Henning Henningsens afhandling om "Dannebrog og flagføring til søs".

Dr. Henningsens redegørelse er omfattende og meget værdifuld og beror på en kolossal stofindsamling. I anledning af det 750-jubilæum, der er blevet fejret for dannebrog, har der flere steder været skrevet artikler om flagets historie. Da dannebrog igennem adskillige århundreder kun kendes som skibsflag er det af betydning, at dannebrogens historie også skrives af en marine- og søfartshistoriker.

Som det sikkert vil være de fleste af læserne bekendt har det splitflag, som flåden har benyttet i hvert fald siden 18. årh., været af en mørkere rød farve end det dannebrog, der nu er blevet gængs på landjorden. Man taler hos flagfabrikanterne idag om henholdsvis orlogsrød og dannebrogsrød. Dr. Henningsen beskæftiger sig derfor i et afsnit med flagets farve specielt orlogsflagets mørkere røde nuance. Rød er jo som bekendt mange ting! Denne tradition inden for Søværnet har man mærkværdigvis fra flere sider været stærkt imod. Heraldikeren S. T. Achen har således i Heraldisk Tidsskrift II nr. 19 karakteriseret brugen af det mørkere flag i flåden frem til 1930'erne for "en kunstig tradition" og i Kronborg-årbogen retter dr. Henningsen det hidtil skarpe angreb på denne "tradition". Dr. Henningsen mener at vide, at man i Søværnet anser den mørkere nuance for at være "finere" og, at "traditionen" "ikke har haft tilhold i almindelig folkelig følelse" (sic!). Begge påstande savner imidlertid dokumentation!

Den farve, som orlogsflaget havde i det 18.-19. årh. og frem til 1932 var kraprød. På Holmen opbevares idag en orlogsvimpel fra 1780-erne, der har denne farve. Ved flagreglement af 1902 kodificeredes denne farve, som værende orlogsflagets, altså det flag, der brugtes af Søværnet og de civile institutioner, som er knyttet til dette. Den gang var der ingen der protesterede! I 1925 blev farven kraprød gentaget i et flagreglement. I 1927 blev der nedsat en flagkommission, der skulle fremkomme med forslag til en flaglov. Forslaget gik ud på, at såvel handels- som orlogsflaget skulle være dybrødt. I et flagreglement fra 1932 ændrede Søværnet i overensstemmelse med flagkommissionens forslag farven på orlogsflaget til dybrød. Dette er, såvidt anmelderen kan se, et klart udtryk for, at man i Søværnet ikke har villet opretholde en "kunstig" tradition. Nu skete der imidlertid det uheldige for Søværnet, der således havde foregrebet begivenhedernes gang, at flaglovsforslaget faldt i Rigsdagen i 1934. Af temmelig forståelige grunde kunne Søværnet ikke så godt "ændre tilbage" til den tidligere benyttede farve. Chancen for, at lovforlaget gik igennem på et senere tidspunkt var jo dog også til stede! Da der jo i forvejen var tradition for, at Søværnet førte dannebrog med en anden nuance end det gængse, men aldrig vedtagede nationalflag, tog man konsekvensen og fastsatte orlogsflagets farve som dybrød i kgl. resolution af 25.10.1939 (se Kundg. for Søværnet B-33-1939). Således forholder det sig med den tradition, som dr. Henningsen vil karakterisere som snobberi! Dr. Henningsens kongs-tanke er, at målet må være en flaglov, der ensretter alle flag såvel m.h.t. målforhold som farvenuancer. Angrebet på Søværnets dybrøde farve må vække forundring i vide kredse, især når det kommer fra en historiker og traditionsforsker som dr. Henningsen.

H. C. BJERG



I forbindelse med anmeldelsen af dr. Henning Henningsens afhandling om dannebrog til søs i Kronborg-årbogen 1969 gengiver MHT den dansk-norske flådes kommandotegn i det 18. årh. fra en flagtegning i Marinens Kortsamling i Rigsarkivet. I 1743 blev der fastsat kommandotegn for flagmænd i flåden. På dette tidspunkt havde flåden en generaladmirallieutenant, nemlig F. Danneskiold-Samsøe, hvorfor man indrettede kommandotegn til såvel en generaladmiral som en generaladmirallieutenant. Kommandotegnene blev gentaget i Frederik Vs søkrigsartikler fra 1752, (LXVIII, § 808-27), skønt flåden ikke på dette tidspunkt havde nogen generaladmirallieutenant, idet Danneskiold-Samsøe var blevet afskediget i 1746. 1766-67 var Danneskiold-Samsøe atter leder af den dansk-norske flåde. Den givne flagtegning ligger i des. A nr. 1163 i Rigsarkivet og er ikke dateret, men da der optræder graden contre-admiral, må den være efter 1771, da denne grad afløste betegnelsen schoutbynacht. På flagtegningen optræder Admiralitetet og Generalkommissariatskollegiet med hver sit flag; det vil derfor være rimeligt at tidsfæste tegningen til tiden 1781-84, da de nævnte institutioner i dette tidsrum var administrativt adskilte. Fig. 1 viser kongeflaget; fig. 2 viser Admiralitetets flag; fig. 3 viser Generalkommissariatets flag; fig. 4: generaladmiralens kommandotegn; fig. 5: generaladmirallieutenantens kommandotegn.