



MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT
februar 1973 6.årg. nr. 1

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

redaktion og ekspedition:
Cand.mag. Hans Chr. Bjerg
Akademivej 35, 2.tv.
2800 Lyngby, tlf. 87 01 72

udsendes
4 gange om året til medlem-
merne af de tre udgivende
selskaber

abonnement
kan tegnes gennem de udgiven-
de selskaber eller ved henven-
delse til ekspeditionen

eftertryk
med kildeangivelse tilladt

forsiden
viser forsiden på den kgl.
resolutionsbog for Søetaten
for året 1750. Rigsarkivet.

2

At Danmark er og altid har været en sonation, er det tit vanskeligt at forstå, når man ser hvor få, der interesserer sig for landets maritime fortid, og hvilke ringe vilkår, der idag bydes den marinehistoriske forskning og vort orlogsmuseum. Senest er Marinestabens historiske Sektion, der oprettedes i 1961, som et led i sparebestræbelserne inden for Forsvaret, blevet nedlagt. I parentes skal det nævnes - ikke fordi vi er misundelige - men som en relevant konstatering, at Hærstabens historiske Sektion allerede oprettedes i 1876 og fortsat eksisterer. Nedlæggelsen af Marinestabens hist. Sek. pr. 15. januar d.å. er udtryk for en uhyre kortsynethed og må stærkt beklages af alle marinehistorisk interesserede. I denne anledning er der i tidsskriftet forsøgt en personlig status over den marinehistoriske forskning idag og Søværnets stadige uløste museumsproblem.

HANS CHRISTIAN BJERG

MARINEHISTORISK SELSKAB

Marinehistorisk Selskab og Selskabet for Københavns Historie arrangerer i fællesskab et møde

tirsdag den 13. marts 1973 kl. 20

i Sct. Nikolaj Kirkebygningens stueetage, hvor

kontreadmiral E.J. Saabye

vil fortælle om

Slaget på Rheden 2. april 1801.

I forbindelse med foredraget vil Orlogsmuseet være åbent for de to selskabers medlemmer i tidsrummet kl. 19-20.

Styrelsen.

SELSKABET "FREGATTEN JYLLANDS VENNER"

Der indkaldes til ordinær generalforsamling

mandag den 2.april 1973 kl. 19.30

i Bohlendachhuset på Holmen. Dagsorden iflg. lovene. I forbindelse med generalforsamlingen vil der blive afholdt foredrag om Holmens historie ledsaget af lysbilleder, ligesom der vil blive mulighed for at bese Søværnets museumssamling, der er placeret i Bohlendachhuset.

Af hensyn til gældende bestemmelser bedes de medlemmer der ønsker at deltage i generalforsamlingen, møde inden kl. 19.30 ved Værftsbrovagten for enden af Prinsessegade.

Der er i øjeblikket vældigt gære i fregat-sagen, og det er derfor vigtigere end nogensinde, at medlemmerne kommer til generalforsamlingen.

Bestyrelsen

MARINEHISTORISK SELSKAB

Selskabet afholder ordinær generalforsamling torsdag den 12. april 1973 kl. 19.30 i Søofficersforeningens lokaler, Overgaden o.Vandet 62 B. Dagsorden iflg. lovene. Efter generalforsamlingen vil der blive afholdt almindeligt medlemsmøde, hvor formanden, kommandørkaptajn R.Steen Steensen, vil causere og vise film over emnet

De danske kongers skibe

Efter mødet vil der blive serveret 3 stk. smørrebrødssnitter, øl, kaffe og kage incl. servering for kr. 12.-. Indtegning til spisning må ske til sekretæren, lektor Barfod, tlf. 87 22 54 eller til arkivar Bjerg, tlf. 87 01 72, senest mandag den 9. april.

Styrelsen

Fra kontreadmiral H.-H. Wesche har tidsskriftet modtaget følgende:

FREGATTEN "JYLLAND"s SKÆBNE

Det er formentlig adskillige læsere af dette tidsskrift bekendt, hvorledes jeg tidligere har givet udtryk for mit syn på mulighederne for at gennemføre en på alle måder forsvarlig bevarelse af fregatten JYLLAND, og det vil derfor for dem ikke være nogen overraskelse, når jeg i anledning af den i september nummeret af Marinehistorisk Tidsskrift aftrykte skrivelse anmoder om plads for følgende:

Når statens midler foreslås anvendt til et projekt, er det rigtigst at gøre sig klart, at det til syvende og sidst er ens egne penge, det drejer sig om, og hvis man er uenig i formålet med og rimeligheden i de foreslåede udgifter, må man derfor i et demokrati have lov at sige fra.

Så meget mere må man have denne ret, når man mener, at den for forslaget anvendte argumentation hviler på fejlagtige oplysninger eller fremstiller sagen i et forkert lys.

Det burde formentlig have været anført i skrivelsen til Ministeriet for kulturelle anliggender, at fregatten JYLLAND er et minde fra sejlkrigsskibstidens sidste dage (sejlskibe var særdeles almindelige helt op til første verdenskrig) og derfor er en sjælden overgangsform. (Egentlig ville vel dampmaskineriet, hvis det fandtes eller fremstilledes have større interesse end den påtænkte fjerde rigning!).

Det synes også en noget voldsom overdrivelse at betegne det levn af fordums glans og herlighed, der nu henligger i Ebeltoft, som et kulturhistorisk minde i original stand!

Ganske vist er standen "original", men desværre i en noget anden betydning end man normalt vil tillægge ordet i den anvendte sammenhæng.

Argumentationen i sidste del af afsnittet "Fregattens historie" er vanskelig at følge:

Enten må man fastholde, at der intet "uforudset" er indtruffet, og at man folgelig kan holde sig til det af statsminister Stauning i hans funktionsperiode som forsvarsminister afgivne løfte med alle deraf følgende økonomiske forpligtelser for forsvarsministeriet.

Eller man må erkende, at besættelsen med alle dens følger var "uforudseelig" (alle er vist enige om, at den var ekstraordinær), og at ethvert krav i henhold til løftet folgelig nu er ubeføjet.

For god ordens skyld burde det have været anført, at det, så vidt vides, var et forsøg på at løfte et sunket dæk med en mod den indvendige skibsbund støttet donkraft, der havde det "ikke uforudseelige" resultat, at bunden gav efter, og vandet strømmede ind i JYLLAND.

En forkert indstillet ventil var i sin tid skyld i at artilleriskibet NIELS JUEL (ikke fregatten!) sank i flådens leje.

Man går i forslaget for så vidt angår fremtiden helt udenom de advarsler, der i tidens løb er fremkommet fra sagkyndig side m.h.t. bekostningen ved og mulighederne for gennemførelse af en virkelig gennemgribende reparation og restaurering, blot af JYLLANDS skrog. Det anførte, at der forefindes visse beholdninger af træ, et lille værksted og 1 skibsbygger, kan opfattes som en antydning af, at blot denne virksomhed fortsættes og intensiveres lidt, vil alt være i den skønneste orden. Henset til, at det i bilag 1 er anført, at anvendelsen som logiskib ophørte 1951 (for 21 år siden!) p.gr. af rådskaden i skroget, og at undermasterne syv år senere måtte udtages p.gr. af "skrogets ringe forfatning", synes det lovlig optimistisk, for ikke at bruge meget kraftigere udtryk, at lade forstå, at nævnte beskedne midler kan stabilisere, endsige forbedre, tilstanden.

Findes der overhovedet i dag i Danmark træskibsbyggere i tilstrækkeligt antal, der kan påtage sig det meget specielle reparationsarbejde? Hvordan kan reparation foretages uden doksætning? Hvorledes er chancerne for at skroget kan holde til en sådan endsige til en ny bugsering?

Alt dette burde være klarlagt for "staten" på det foreliggende, som det må forekomme, mindre veldokumenterede grundlag lokkes til at ose penge ud på en opgave, som af andre, større og mere velhavende nationer er anset for uløselig.

Der tænkes her på, at USA lod admiral Farraguts berømte flagskib HARTFORD sænke allerede for adskillige år siden, fordi det skønnedes ikke at kunne bevares i sømmelig stand. Et skib af samme alder og art som JYLLAND!

Jeg er helt klar over, at betragtninger af denne art vil være upopulære i vide kredse, at de kan medføre beskyldninger for illoyalitet mod marinens historie og traditioner og alt, hvad der knytter sig dertil, men når man er uenig med sagsfremstillerne og mener at have gode argumenter for sit standpunkt, ville det efter min opfattelse være mere illoyalt ikke at sige fra så kraftigt som muligt.

Selvfølgelig ville det være herligt, hvis JYLLAND fuldt udrustet kunne svaje for strømmen eller henstå i en tordok i århundreder endnu, men illusioner er farlige og usunde og skuffelsen ved bristede forhåbninger værre end en åben erkendelse af, at der hvor større og økonomisk stærkere nationer har givet op, er der kun ringe udsigt til at vi i Danmark skulle kunne finde en anstændig løsning.

H.-H. Wesche

I næste nr. vil bestyrelsen for Selskabet Fregatten Jyllands Venner besvare kontreadmiral Wesches indlæg.

Pr. 16. januar 1973 er Søværnskommandoen fraflyttet det historiske domicil i Gernersgade. I den anledning bragte "Søværnsorientering" nedenstående:

Når Chefen for Søværnet og Marinestaben i denne uge flytter til Vedbæk og dermed forlader Gernersgade 20, ophører denne bygnings tilhørsforhold til Søværnet, idet den overgår til brug for Geodætisk Institut. Bortset fra perioden 1939-49 har Marinen siden 1869 anvendt bygningen til forskellige maritime formål.

Bygningen er opført 1856 af murermester Seidelin til brug for Søetatens Pigeskole. Et minde om denne anvendelse er de relieffer, der endnu findes over nogle af de indvendige døre.

I 1869 ændredes de hidtidige bestemmelser for uddannelse af kadetter. Det gamle Søkadetakademi blev ophævet, og Søofficersskolen blev oprettet. Da den hidtil anvendte bygning på Christiansholm ikke længere kunne bruges af skolen, og da pigeskolens bygning i Nyboder havde vist sig at være for stor til sit formål, valgte man huset i Gernersgade som skolebygning for Søofficersskolen, der overtog det 1. maj 1869.

Huset var opført som en firlænget bygning med en rektangulær åben gård i midten. En del ombygning og tilbygning var dog nødvendig for at gøre den egnet som skole for kadetterne. Der blev således bl.a. lagt tag over gården, så der fremkom en passende gymnastiksal.

I 70 år var bygningen ramme om kadetternes uddannelse indtil 1939, hvor skolen flyttede til den nyopførte bygning på Nyholm.

Gernersgade 20 blev derefter anvendt af Hæren som skole for Hærens Forplejningskorps, der imidlertid måtte rømme bygningen efter 9. april 1940, hvor den blev overtaget af den tyske værnemagt og anvendt som kaserne. Efter befrielsen var der en kort overgang indkasereret engelske tropper, men derefter stod den tom i flere år indtil 1949, hvor Søværnskommandoen, nu Marinestaben, flyttede ind.

(HIS)

DEN MARINEHISTORISKE FORSKNING OG
SØVÆRNETS MUSEUMSPROBLEMER

af

HANS CHR. BJERG

Indledning

Den danske statsdannelse har ved sin geografiske beliggenhed ned gennem historien været anvist en fremtrædende plads blandt verdens sønationer. Søen og de vilkår, som denne har givet os, har været bestemmende for vor historisk-politiske udvikling. Vor politiske magt har været bestemt af vor maritimt-strategiske beliggenhed og vor orlogs- og koffardiflåde. Dette turde vel være ubestrideligt, og det er derfor også naturligt, at den maritime del af vor historie vil indtage en fremtrædende plads i vor historieskrivning. Det må imidlertid med beklagelse slås fast, at interessen for søen og dens historie her i landet altid har været forbavsende ringe. En følge af denne ringe interesse har det været, at vores marinehistoriske museumssamlinger har ført en omflakkende tilværelse, og at Søværnets historiske arkiv fortsat for størstedelens vedkommende henligger udnyttet.

Den videnskabelige historieforskning er ganske vist af nyere dato, men den er i forbløffende ringe grad taget til indtægt af den marinehistoriske forskning, eller sagt på anden måde, den marinehistoriske forskning eller marinehistorien har kun tiltrukket ganske få faghistorikere. I Danmark har den seriøse og videnskabelige udforskning af marinehistorien kun taget nogle små tillob, og er ligesom aldrig blevet til noget. Ved marinehistorisk forskning vil jeg i det følgende forstå den forskning, der har til opgave at belyse eller bidrage til at belyse den taktiske, tekniske, organisatoriske og kulturelle udvikling gennem tiderne såvel inden for Søværnet som i dets relation til det øvrige samfund. Det vil sige orlogshistorie i videste forstand, således skibsbygningsmæssigt, forsvars- og militærpolitisk, etnografisk, våbenhistorisk, sociologisk og søkrigshistorisk. Marinehistorisk forskning omfatter to aspekter, således 1) studiet af de museumsgenstande, der er bevaret samt herunder indsamling af nye genstande, der vil få historisk karakter, og 2) studiet af det vældige kildemateriale, som Søværnets arkiv i Rigsarkivet udgør. Det museale og det arkivforskningsmæssige aspekt af den marinehistoriske forskning er to sider af den samme sag, og man kan derfor ikke tænke sig en alvorlig marinehistorisk forskning uden fuldstændig integreret udnyttelse af begge disse aspekter.

Den marine-museale udvikling

Det ses tit anført, at den historiske modelsamling på Holmen stammer fra 1670. I Admiralitetets instruks af 25. juni d.å. hedder det, at "naar noget skib skal bygges, da haver vores admiralitet os det tilforn allerunderdanigst at tilkendergive, siden skal udi i vores admiralitet en vis charter opsættes og til vores skibsbygmester skriftlig leveres, naar og et capital orlogsskib skal bygges, skal endogså tilforn en model gores, efter hvilket skibet skal forfærdiges". For det første ved man, at der tidligere var blevet bygget modeller, men for det andet ved man også, at ordet model på dette tidspunkt - altså i 1670'erne - såvel dækkede det moderne ord model som tegning. Det er en misforståelse at betragte den samling, som

blev tilvejebragt efter 1670 af modeller, som en historisk samling eller en museal samling. Modelkammeret, hvis oprettelsesdato vi ikke kender, var at sammenligne med et tegne- og konstruktionsværksted, der absolut ikke var noget museum, men til daglig noget højest levende. Den historiske modelsamling på Holmen er imidlertid efter min mening først at regne fra 1742. I dette år erholdt Søværnets administrator, grev Frederik Danneskiold-Samsøe, kongens tilladelse til at indrette hovedmagasinet i den opførte centralbygning på Gammelholm, den såkaldte pavillon, til museumsbygning. Pavillonen lå som bekendt på det sted, hvor Studenterforeningen lå 1863 til 1910, hvor forsikringsselskabet Hafnia har til huse. Først ved denne lejlighed etableredes en museumsmæssig ordning af de modeller, som efterhånden havde ophobet sig på Modelkammeret. I samme hus anbragtes tillige marinens arkivalier. For modellernes vedkommende drejer det sig i udpræget grad om modeller af skibe, der ikke mere var i brug eller eksisterede. Der lå helt givet (1742) museale betragtninger bag overflytningen af hovedparten af de eksisterende modeller til disse lokaler.

På samme tid blev Søartilleriets kanon- og våbensamling flyttet fra Tøjhuset til den i 1743 færdigbyggede arsenalbygning. Denne samling førte derpå sit eget selvstændige liv, som Søartilleriets museum eller snarere studiesamling, idet man her i udstrakt grad brugte de bevarede ting til undervisning.

I 1756 nyordnedes modelkammeret i form af konstruktionsskolen, som blev en kombineret tegnestue og skole for konstruktionselever. Til brug ved denne skole indrettedes i Spanteloftbygningen et værksted til fremstilling af modeller for skabeloner til brug ved det praktiske skibsbyggeri. De modeller, der var forblevet ved Modelkammeret i 1742, gik nu op i den samling, der ud fra praktiske behov opstod ved konstruktionsskolen.

Disse samlinger, der efterhånden havde nået et betydeligt omfang, skulle imidlertid blive stærkt decimerede. I juni 1795 udbrød som bekendt en ildebrand på Gammelholm. Branden nåede hovedmagasinet og dennes midterste fløj, Pavillonen. Der blev gjort et stort arbejde for at redde såvel de betydelige samlinger af skibsmodeller som de mange tegninger, der opbevaredes i bygningen. Hovedarkivet, som opbevaredes i Pavillonens hvelvinger modstod heldigvis branden. Skaden på modelsamlingen blev opgjort til 123 stykker modeller. Ved den engelske raseri af Holmen i 1807 respekteredes den historiske modelsamling i Pavillonen, mens dette ikke var tilfældet med konstruktionsskolens samling i Modelkammeret på Nyholm. Dette bekræfter i øvrigt, at der har været en væsensforskel mellem disse to samlinger.

Fra 1836 til 1838 var der forskellige planer om at forene Søværnets forskellige museumssamlinger til et orlogsmuseum i Arsenalbygningen, men dette måtte opgives af økonomiske grunde. Det eneste, man nåede, var at genoprette Søartilleriets kanon- og våbensamling efter de omskiftelige krigsåre. Det skal nævnes i denne forbindelse, at i disse år etableredes Tøjhusmuseet, hvorved der skabtes et hær- og våbenhistorisk museum. Dette kunne fungere udadtil og efterhånden initiere en selvstændig våbenhistorisk og militærhistorisk forskning i Danmark.

Loven om Gammelholms overflytning til Nyholm blev vedtaget i April 1858. I den forbindelse skulle samlingerne, der stod i Pavillonen, overføres til Nyholm. I 1860 gennemgik en kommission samlingen for at tynde ud i den og eventuelt kassere, hvad der kunne kasseres. Man savnede tilsyneladende på dette tidspunkt enhver vilje og forudsætning for at bevare disse museale samlinger, som man på det tidspunkt efter de nye dampkrigsskibes fremkomst, ikke mere mente havde betydning for studiet af skibsbygningen. De fleste blev kasserede, nogle blev afleveret til de danske kongers kronologiske samling på Rosenborg, og 28 numre blev afleveret eller overflyttet til Christiansborg slot, hvor de gik tabt ved dette slots brand i 1884. I slutningen af februar 1861 skete flytningen fra Pavillonen. Modellerne blev derefter ommagasineret dels i det nyindrettede arkivlokale på Proviantgården ved Tøjhushavnen, dels i det nye hovedmagasin på Nyholm, mens der i den nordre ende af Spanelloftsbygningen blev indrettet et lokale til samlingen. Efter at denne flytning var tilendebragt i juni 1862 blev samlingen lejlighedsvis åbnet for publikum. Det skete især i forbindelse med nye skibes søsætninger. Med andre ord, først i 1862 eller for godt og vel hundrede år siden kom det til offentlighedens kundskab, hvilke rige museale samlinger, Søværnet rådede over.

Den nordiske industri- landbrugs- og kunstudstilling i København 1888 fik afgørende betydning for modelsamlingen. Den store interesse, som de udstillede modeller fra samlingen vakte på udstillingen, fik dels Søværnets egne folk til at indse, hvor betydningsfulde disse samlinger var, dels fik det de bevilligende myndigheder til at være rundhåndede nok til at stille penge til rådighed for bygningen af et egentligt modelkammer, der i årene 1892-1894 blev opført på Frederiksholm, og som i dag vil være kendt som Fjernkendingsskolen på Holmen. Selv om modellerne nu havde fået luft og lys og noget mere plads, kan man ikke sige, at Søværnets museumsproblemer var løst - langtfra. Samlingen havde stadigvæk kun et kuriositetens præg for Søværnet. Samlingen blev kun sparsomt passet, og et egentligt og systematisk indsamlingsarbejde foretoges ikke. Endelig må det siges, at det var en fejl, at modelkammeret var bygget inde på Holmens område. Samlingen ville på grund af dette forhold altid kun have en eksklusiv interesse.

Dette forhold påpegedes af søofficeren Magnus Bojesen, der i Tidsskrift for Søvesen 1905 slog til lyd for oprettelsen af et marinemuseum. Han skriver om flådens store og værdifulde modelsamlinger: "Disse er for øjeblikket anbragt i en vist nok i mange henseender fortrinlig bygning, men det følger af sig selv, at skulle tanken om oprettelsen af et museum virkelig gøres, ville pladsen her blive altfor indskrænket, ligesom beliggenheden først og fremmest måtte vælges således, at der blev let og uhindret adgang dertil. Alene af den sidste årsag måtte man principielt forkaste enhver tanke om at henlægge museet på Orlogsværftets afsides beliggende grund, selv om adgangen mulig under en eller anden form kunne gøres lettere end den er." Det bedste efter Bojesens mening ville selvfølgelig være en egen bygning i selve København, men det næstbedste og formentlig det, der lå indenfor mulighedernes rækkevidde var at lade Nationalmuseet stille lokaler til rådighed for Marine-museet og dets samlinger. Det vil ikke undre nogen, at der ingenting skete efter denne artikel.

I årene efter første verdenskrig henholdsvis i 1919 og 1924 udlåntes en række modeller til det i 1915 oprettede Handels- og søfartsmuseum på Kronborg. Deponeringen skyldtes dels pladsårsager, dels at modellerne ville komme mere til deres ret som museumsgenstande på det pågældende museum.

I 1930'erne, da der var politiske bestræbelser i gang for at afruste Danmark og gøre Marinen til et søpoliti, tegnede arkitekten Viggo Steen Møller og kunsthistorikeren Christian Elling et forslag, hvorefter der skulle laves et marinemuseum på Holmen, hvori Nyholms mastekran, Hovedvagten og Planbygningen skulle indgå, uden tvivl en fortrinlig beliggenhed for et orlogsmuseum, blot med den klare forudsætning, at publikum skulle have uhindret adgang til området.

Kort tid efter den tyske besættelse af Danmark i 1940 blev Den historiske modelsamling evakueret. Den blev midlertidigt anbragt på Det national-historiske museum på Frederiksborg. Søartilleriets samlinger blev nedpakket og anbragt forskellige steder uden for Holmen.

Efter den tyske besættelses afslutning blev modelsamlingen hjemløs. Modelkammeret var taget i anvendelse til andre formål, og senere blev der i bygningen indrettet den nyoprettede Fjernkendingsskole. Søartilleriet brugte de lokaler, der tidligere havde rummet Søartilleriets museumssamlinger. I tiden mellem september 1948 og februar 1950 blev modellerne hjemført til Søværnet. De fleste af konstruktionsmodellerne blev henstuvende på modelkammerets loft.

Marineministeriet tog nu for alvor et initiativ i museums-spørgsmålet. Ved skrivelse af 23. juni 1948 nedsattes med direktøren for Nationalmuseet P. Nørlund som formand en kommission til behandling af Søværnets museumsforhold. Kommissionen kom til at bestå såvel af museumsfolk, historikere som søofficerer og embedsmænd. I kommissoriet anmodedes kommissionen om 1) at fremsætte forslag vedrørende Søværnets fremtidige museumsforhold, herunder konkrete forslag om oprettelsen af et egentligt marinemuseum med en nærmere udredning af spørgsmål vedrørende dettes arbejdsområde. 2) at stille forslag om den øjeblikkelige placering af flådens historiske modelsamling, der snarest muligt skulle fjernes fra den midlertidige plads på Frederiksborg slot. I 1952 forelå den énstemmige betankning fra Kommissionen. Kommissionen fandt, at alle Søværnets samlinger såvel marinehistorisk som teknisk, dannede et samlet og selvstændigt hele uafhængigt af andre eksisterende museer her i landet. De eksisterende samlinger burde sammenarbejdes til en selvstændig enhed i form af et egentligt orlogsmuseum, som skulle tage vare på de værdifulde minder og genstande og gøre dem tilgængelige for offentligheden gennem en overskuelig opstilling og dermed formidle den hårdt tiltrængte oplysning om Søværnets virksomhed og historie, og give Søværnets skoler et meget ønskeligt undervisningsmateriale. Med hensyn til orlogsmuseets administrative position mente kommissionen, at det burde henlægges under forsvarsministeriet som en selvadministrerende institution. I spidsen for institutionen skulle der enten være en direktør, der var historiker med indsigt i marinens historie og havde museumsmæssig uddannelse, eller en formand for en bestyrelse, der skulle være en højere søofficer med kendskab til Søværnets historie og dets tekniske udvikling. Planen mundedede ud i et forslag om at bygge et orlogsmuseum på

det tidligere Charlottenlund forts grund. Desværre nød den foreslåede plan ikke fremme hos de bevilgende myndigheder, ligesom der tillige var forskellige praktiske vanskeligheder. Den overordentlig presserende museumssag blev indtil videre stillet i bero.

I 1955 nedsattes derefter på initiativ af daværende chef for Søværnet, viceadmiral A.H. Vedel, et Søværnets museumsudvalg med det formål evt. på privat basis at søge søværnets prekære museumsproblem løst. Det stod temmelig klart, at der ingen hjælp var at hente fra forsvarsministeriets side. Den 30. juli 1957 dannedes derefter Orlogsmuseets komité som et semi-officielt organ med admiral Vedel som formand. Ved flytningen af Københavns Kommunes Hovedbibliotek fra Sct. Nikolaj kirkebygning i 1957 lykkedes det Orlogsmuseets Komité at leje lokaler i denne bygning af Københavns kommune til brug for en foreløbig udstilling af nogle af de righoldige, museale samlinger, som Søværnet rådede over. Den 12. marts 1958 blev denne midlertidige udstilling åbnet. Tanken bag den midlertidige udstilling var at animere de bevilgende myndigheder til at løse Søværnets museumsproblemer endeligt, men idag, snart 15 år efter, må Søværnets museumsproblem fortsat betegnes som uløst. Trods energiske henvendelser er det endnu ikke lykkedes Orlogsmuseets Komité at få myndighederne til at tage sagen om orlogsmuseet op. På det sidste er det dog lykkedes at få tildelt et årligt tilskud fra Kulturministeriet på ca. 40.000 kr. Side-løbende med etableringen af den midlertidige Orlogsmuseets Udstilling er Søartilleriets museale samlinger montergyldigt blevet opstillet i Bohlendachhuset på Holmen. Samlingen benævnes nu Søværnets Museumsmagasin. I 1968 har Orlogsmuseets Komité ladet udarbejde et forslag til et orlogsmuseum beliggende på Nivågaards jorder ved Nivå. Heller ikke med dette projekt er det lykkedes at vinde de bevilgende myndigheders interesse. Det skal i parentes nævnes, at forskellige andre projekter med mellemrum er dukket op; således har ejeren af Valdemar Slot på Tåsinge stillet forslag om at overføre orlogsmuseet til dette slot.

Den marinehistoriske litteratur og forskningsmæssige udvikling

Ved resolution af 27. maj 1735 oprettedes det såkaldte "So-etatens Brevkammer", der henlagdes under Generalkommissariatet. Dette var den første etablering af et arkiv indenfor søværnet i moderne forstand. Den 28. marts 1738 fik Admiralitetet en "arkivarius", der skulle bringe orden i dettes arkiver. Som tidligere nævnt fik arkiverne tildelt lokaler i den i 1740'erne opførte pavillon. I 1771 forenedes Generalkommissariatets og Admiralitetets arkiver i et fælles Soetatens Hovedarkiv. I 1850 skete den første større aflevering fra marineministeriet til Geheimearchivet. De fleste af arkivalierne frem til 1750 blev afleverede ved denne lejlighed. De næste store afleveringer skete i 1896, 1914 og 1932. Endvidere skete der under besættelsen 1940-45, eller i forbindelse med denne, betydelige afleveringer af såvel kort og tegninger som arkivalier fra marineministeriet. I dag rummer Søværnets arkiv i Rigsarkivet arkivalier helt op til årene efter den anden verdenskrig. Der er naturligvis i forbindelse med de store afleveringer sket en nogenlunde sortering og ordning af de indkomne arkivalier fra Rigsarkivets side, men en egentlig og

gennemgribende registrering af den historiske del af dette vældige arkiv er aldrig foretaget. Dette er en klar forudsætning for en givtig marinehistorisk forskning. En gennemgang af den marinehistoriske litteratur viser, at de værker, der bygger på grundige arkivstudier er enlige svaler.

En af de første større oversigter for Søværnets historie gennem tiderne var W.A. Graah: Udkast til Danmarks Søkrigshistorie, 1818. Graah var soofficer ligesom H.G. Garde, der i årene 1832 til 1835 efter vældige afskrivninger og granskninger i Søværnets arkiv udsendte 4-bindsværket "Efterretninger om den dansk-norske Sømagt". Formålet med dette værk var efter Gardes forklaring at gøre kilder og oplysninger om Søværnets historie tilgængelige for marinehistorisk interesserede, historikere og historisk interesserede soofficerer. Da der ikke var nogen, der udnyttede kildeoplysningerne, han havde fremlagt, udsendte Garde selv i henholdsvis 1852 og 1861 værkerne "Den dansk-norske Sømagts Historie 1700-1814" og "Den dansk-norske Sømagts Historie 1535-1700". I en artikel, "Bidrag til Sømagts Historie 1814-48", i Historisk Tidsskrift blev disse oversigtsværker ført frem til 1848. Gardes bøger blev 1875 fulgt op af Tuxen: Den danske og norske Sømagts Historie. Populære Skildringer. I slutningen af forrige århundrede udgav præsten H.D.Lind en række bøger om Søværnets historie, der var baseret på meget grundige arkivstudier. I 1906 udsendte O.Lütken sammen med den norske soofficer O.Eidem: Vor Sømagts Historie, en populær-historisk fremstilling på grundlag af J.C. Tuxens: Den dansk-norske Sømagts Historie. Linien, Graah havde lagt, blev fulgt i Cai Schaffalitzky de Muckadell: Haandbog i Nordens Søkrigshistorie, udsendt 1911. En bog, der i en revideret udgave udsendtes i 1945 af Kaj Junckersen. Under redaktion af K.Dahl og H.Hjorth-Nielsen blev der i 1934 udsendt et værk "Danmarks Flaade", der var skrevet af en række soofficerer, hver med sit speciale. Det næste større oversigtsværk, der udkom, var Halfdan Barfods 2-bindsværk: Vor Flaade i Fortid og Nutid, fra 1941-42.

De nævnte bøger var så at sige nye generationers omskrivning af et gammelt tema, og de byggede i stor udstrækning på hinanden. Yderligere havde de det fælles, at forfatterne som regel var soofficerer, hvad der selvfølgelig er naturligt, men hvad der på den anden side gav værkerne en særlig udformning og opbygning. Flere gange i dette århundrede har der været tilfælde til, at man nu ville lade marinens historie undersøge for alvor. Og som P.Ipsen skrev i Tidsskrift for Søvesen 1945: "hver gang en ny søkrigshistorisk bog kommer frem, bliver man opmærksom på, hvilket stort uopdyrket materiale, der stadig forefindes, og det synes at være en samfundspligt, at dette bearbejdes, inden det på den ene eller anden måde går til grunde". I 1961 i anledning af orlogsflådens beståen i 450 år udsendtes pragtværket "Flåden gennem 450 år" og året efter værket "Flåden, administration, teknik og civile opgaver." Det større videnskabelige værk om Søværnets historie skrevet efter indgående studier i et samarbejde mellem soofficerer og faghistorikere venter vi stadig på.

I forbindelse med museumskommissionen af 1948 blev interessen for marinehistorien stimuleret. Man talte om, at det nu var på tide, at Søværnet fik sin historiograf. I 1951 blev der oprettet et marinehistorisk selskab, hvis formål det skulle være at virke for dansk marinehistorisk forskning og alminde-

lig udbredelse af kendskabet til vor orlogsflådes historie såvel i ældre som i nyere tid. Tillige var det selskabets opgave at medvirke til at vække interesse for og støtte arbejdet for oprettelsen af et orlogsmuseum. Selskabet eksisterer som bekendt den dag i dag og har gennem årene virket ved foredrag om marinehistoriske emner samt ved udsendelsen af marinehistoriske monografier. I november 1960 blev et særligt selskab "Orlogsmuseets Venner" oprettet. Selskabets formål er at give økonomisk støtte til driften af det foreløbige orlogsmuseum i Sct. Nikolaj kirkebygning. Endvidere ser selskabet det som sin opgave at virke for foregelsen og forbedringen af museets samlinger samt at støtte bestræbelserne på etablering af et endeligt orlogsmuseum i egen bygning.

I slutningen af 1950'erne syntes der at skulle ske en bedring af den marinehistoriske forsknings vilkår. Lederen af marinenes bibliotek, kommandørkaptajn H.F.Kjær, fik gennem private tilskud startet en undersøgelse og registrering af Søværnets arkivalier i Rigsarkivet. Dette arbejde påbegyndtes i 1959. I 1961 oprettedes en særlig afdeling for Søværnsstabens Krigshistoriske Arbejder. Denne virksomhed, der senere benævntes Marinestabens Historiske Sektion, har eksisteret frem til i dag. Oprettelsen af den marinehistoriske sektion i søværnet i 1961 må betragtes som en milepæl, og det er derfor med stor beklagelse, at vi i dag må konstatere, at denne virksomhed er ophørt fra 15. januar d.år at regne. Den marinehistoriske forskning i Danmark har derved lidt et alvorligt tilbageslag.

Fregatten Jylland

Symptomatisk for den manglende interesse for marinehistorie og marinehistoriske monumenter er de problemer, som vedligeholdelsen og bevarelsen af den nu over 100-årige fregat Jylland har voldt, og som jeg kort skal komme ind på her, idet de hører med i et helhedsbillede af den marine-museale situation i dag. Fregatten blev som bekendt i 1908 solgt til ophugning til et tysk firma. Den havde for sidste gang strøget kommando i 1887 og fra 1892 ligget raseret (som eksceser- og karneskeb. Den en gang så stolte svane er nu blevet til en grim ælling, der ligger og skutter sig i Ebeltoft Vig. Man kunne godt have ønsket, at fregatten dengang i 1908 havde endt sine dage, og således ikke var blevet ydmyget mere. Den havde fortjent en bedre skæbne. Efter en hovedreparation i 1930 meddelte myndighederne i 1934, at Staten påtog sig at medvirke til fregattens bevarelse i 50 år fra hovedreparationen at regne, altså indtil 1980, såfremt der ikke indtrådte uforudsete, ekstraordinære begivenheder. Fregatten har fortsat været i forfald. 1950 klarlagde det daværende marineministerium fregattens øjeblikkelige tilstand for de kredse, der gennem årene havde interesseret sig for Jyllands bevarelse. Såfremt der kunne skaffes penge til fregattens istandsættelse var ministeriet indstillet på at lade den eksistere videre. Under indtryk heraf dannedes det såkaldte "Fællesudvalget til fregatten Jyllands bevarelse". Siden den tid har en kreds af interesserede private udført et Sisufosarbejde, som nu ikke kan fortsætte. Det er urimeligt stadig at forlange, at vedligeholdelsen af et kulturhistorisk og marinehistorisk klenodie, der rettelig burde være folkeeje, fortsat skal hvile byrdefuldt på en lille kreds af entusiaster. En restaurering af fregatten Jylland lader sig ikke mere gøre. Danskerne har altid lidt af først at ville ofre noget, når det var for sent og derfor for dyrt. Vi

må kort sagt se i øjnene, at vi ved vores famlen og sendrægtighed har forspildt vores chance til at skabe en dansk pendant til "Victory" og "Wasa", det er skammeligt, men ikke desto mindre en kendsgerning.

Den marinehistoriske forsknings grundproblem.

Forsøg på en analyse af den stedfundne udvikling.

Kaster man blikket tilbage på den stedfundne udvikling såvel inden for den marinehistoriske udvikling som inden for den marinemuseale springer det i øjnene, at begge disse aspekter har grundproblemer af dualistisk karakter, som har været en alvorlig hæmsko for en udvikling af disse områder og især for en løsning af det presserende museumsproblem inden for Søværnet. Jeg skal her forsøge at indkredse disse grundproblemer.

Det er indlysende, at model- og museumssamlingernes placering på Holmen ikke har virket stimulerende for den almindelige interesse for marinehistorien. Et museum må, for at være tilgængeligt for forskningen og for at kunne drive en oplysende virksomhed, ligge på et frit tilgængeligt område. På den anden side må det også erkendes, at en marinemusealsamling ved at bortfjernes fra Holmen samtidig losgøres fra det naturlige miljø, som i det hele taget er baggrunden for museets eksistens. Det er orlogsmuseumsproblematikkens dilemma, at det er inden for Søværnets rammer, at samlingerne skal opstå og forøges, men det er til dels uden for disse, at der skal arbejdes med dem, og at de skal vises frem.

Endvidere har det været uheldigt, at de forskellige inden for Søværnet opståede museale samlinger aldrig er blevet samlet hverken fysisk eller administrativt. At dette aldrig er blevet gjort, har sandsynligvis bevirket, at erkendelsen hos Søværnets ledelse for disse problemer er blevet sløret.

Den udvikling, der har fundet sted siden 1950'erne understreger ligesom det museums-mæssige dilemma. De to aspekter, som nødvendigvis må indgå i en integreret enhed, nemlig den oplysende og udadvendt og den indsamlede inden for Søværnets rammer, varetages af to forskellige institutioner, jeg tænker her på henholdsvis Orlogsmuseets Udstilling og Søværnets Museumsmagasin.

Mærkværdigvis - må det siges - har der blandt marinehistorisk interesserede og søværnsskredse efter anden verdenskrig hersket et ejendommeligt forhold til problematikken Orlogsmuseet kontra Fregatten Jylland. Man har villet gøre en modsætning ud af disse to opgaver. Intet har efter min mening været mere forkert, at prioritere disse to opgaver i forhold til hinanden. Synspunkterne har været, at det ikke var økonomisk muligt at løse begge opgaver, hvorfor en af disse måtte vige for den anden. Man har hævdet, at det var mere vigtigt at få et orlogsmuseum, der viste vores samlede marinehistorie, end at sætte pengene i bevarelse af et enkelt skib. Omvendt har nogle hævdet, at hvis fregatten Jylland skulle reddes så hastede det, mens de museale samlinger godt kunne vente et stykke tid endnu. Jeg har aldrig helt forstået denne problemstilling. Efter min mening burde oprettelsen af et egentligt Orlogsmuseum og bevarelsen af fregatten Jylland være to sager, der støttede hinanden og gensidigt stimulerede den marinehistoriske interesse og viljen til en samlet løsning af problemerne.

Inden for militærhistorie har der gennem tiderne ligesom kunnet spores et modsætningsforhold mellem de historisk interesserede officerer og de militær-interesserede faghistorikere. Det har næsten været et dogme, at faghistorikere ikke kunne beskæftige sig med militærhistorie, fordi disse ingen militær uddannelse havde. Dette dogme synes især at have været levende inden for den marinehistoriske forskning. Mange soofficerer har bidraget til vores marinehistoriske litteratur med udmærkede værker, men det siger sig selv, at disse værker sjældent er blevet til efter årelange videnskabelige studier i kildematerialet og af de museale ting. Det har jo heller aldrig været en soofficers pligt at skrive marinehistorien - tværtimod skal han jo skabe den. Faghistorikeren - på den anden side - studerer i gennem mange år for at lære at sætte sig ind i historisk kildemateriale og bringe det ind i en større sammenhæng. Han skal have så meget ud af kildematerialet som muligt, og hvis dette er af en speciel karakter, f.eks. indeholder beskrivelse af et skibs bygning eller et søslag, så må det være faghistorikerens opgave at sætte sig ind i henholdsvis skibsbygning og søkrigstaktik og maritim terminologi. Generelt må man sige, at der netop blandt de historisk interesserede soofficerer gennem tiden har været en tendens til at frakende faghistorikere kompetence til at skrive marinehistorie, hvilket har været overordentligt uheldigt.

Al marinehistorisk forskning vil indebære historisk forskningsteknik samt teknisk-faglig viden. Dette har så at sige været grundproblemet for den marinehistoriske forskning i almindelighed og for den danske marinehistoriske forskning i særdeleshed. Denne indre modsætning i bearbejdningen af det marinehistoriske stof har absolut været en hæmsko. I 1950'erne slog denne modsætning ud i en voldsom polemik mellem en historisk interesseret soofficer og en marineinteresseret faghistoriker. Polemikken, der foregik i Tidsskrift for Søvesen, var symptomatisk for denne indre modsætning. Polemikken angik slaget i Køge Bugt 1677, men emnet er i og for sig underordnet, det der er kernen i det er, at to personer med vidt forskellige udgangspunkter frakendte hinanden retten til at beskæftige sig med marinehistorie. Der er ingen, der har patent på at skrive og beskæftige sig med marinehistorie, og jo flere, der beskæftiger sig med det desto bedre. Begge de to involverede parter har nemlig brug for hinanden, hvis marinehistorisk forskning skal gores frugtbar. Al marinehistorisk forskning må derfor drives i et nøje samarbejde mellem soofficerer/marineteknikere og faghistorikere, det er den eneste farbare vej frem. Dette forhold strækker sig også ind over det andet aspekt af udforskningen og kendskabet til vores marinehistorie, nemlig det marinemuseale. På dette område vil der ligeledes i høj grad blive brug for et samarbejde mellem historikeren og teknikeren.

Situationen idag. Søværns-Bestemmelse nr. 601

Søværnets arkiv beror idag i Rigsarkivet. Skonsmæssigt angivet omfatter dette arkiv 1/50 del af Rigsarkivets samlede arkivmasse. Der sker fortsatte afleveringer til Rigsarkivet fra Søværnet og forsvarsministeriet. Fra midten af det 19.årh. har Søværnet ikke ført et egentligt selvstændigt arkiv. Som nævnt indgik den første store aflevering fra Søværnet til Geheimearkivet i 1850. Hæren derimod har helt op til idag ført et selvstændigt arkiv, Hærens Arkiv, der i øvrigt nu er blevet

en afdeling af Rigsarkivet. De egentlige Krigsministerielle sager er dog afleveret til Rigsarkivet. Søværnets historiske arkiv, som i øvrigt er mønsterværdigt holdt, er ud fra en administrationshistorisk betragtning uhyre interessant og omfattende. Mange ting er imidlertid i gennem tiden gået tabt. Frederik den VI gav således tilladelse til under de svære krigsår 1807-14, at Søværnets gamle regnskaber blev brugt til at dække søartilleriets papirbehov. Arkivet er aldrig blevet rigtigt registreret og er en udtømmelig kilde til vores marinehistorie. I de senere år er Rigsarkivet dog begyndt at interessere sig for dette udmærkede arkiv. Foreløbig er man gået igang med at udforske og registrere den vældige samling på ca. 20.000 kort og tegninger, som hører til Søværnets historiske arkiv. Der vil i mange år fremover være brug for mange menneskers intensive arbejde for arkivet er bragt i en sådan stand, at forskningen virkelig vil kunne udnytte dette kildemateriale. Vi står kun på tærsklen til en udnyttelse af dette værdifulde materiale.

Under chefen for flådestation København findes nu det tidligere omtalte Søværnets Museumsmagasin, som i de senere år er blevet mønsterværdigt opstillet og hvorfra der - ganske vist i ringe omfang - udføres et indsamlingsarbejde af kommende museumsgenstande. Det siger sig selv, at denne institution som kun er en lille del af flådestationen kun har få ressourcer at råde over. Museumsmagasinet vil dog kun kunne tage sig af den ene funktion, som et orlogsmuseum skal tage sig af.

Den anden funktion, som et orlogsmuseum skal tage sig af, forsøges idag trods store vanskeligheder løst af Orlogsmuseets Komité gennem Orlogsmuseets Udstilling i Sct. Nikolaj Kirkebygning.

Denne udvikling som idag har medført, at hver af Orlogsmuseets hovedfunktioner udføres selvstændigt af to forskellige institutioner, hvoraf den ene hører ind under forsvarsministeriet og den anden meget naturligt søger at bringe sig ind under Kulturministeriet, og i hvert fald må siges at henhøre under dette ministerium, efter at Orlogsmuseets Komité er kommet på finansloven under dette ministerium. Udviklingen afspejler efter min mening klart Orlogsmuseumsproblematikkens dilemma.

I den seneste tid har Søværnet taget et virkeligt bemærkelsesværdigt initiativ. Den 16.marts 1970 udsendtes Søværnsbestemmelse nr.601 om Søværnets historiske samlinger. I denne fastlægges retningslinierne for opbevaring, vedligeholdelse, udlån, benyttelse og supplering af Søværnets historiske samlinger. Den fastlægger retningslinierne for samarbejdet mellem Søværnets Museumsmagasin, Orlogsmuseets Komité og Udstilling og lederen af den nu nedlagte Marinestabens historiske Sektion. Bestemmelsens egentlige målsætning udtrykkes krystalklart i dennes stykke 7 som:

"Idet Orlogsmuseet betragtes som Søværnets museum, hvori Søværnets historiske genstande med tiden skal indgå, og da museets pladsforhold er og foreløbig vil være yderst begrænsede, anses en kommende etablering af Orlogsmuseet som en organisatorisk helhed i egen museumsbygning som værende målet for det fortsatte samarbejde mellem Orlogsmuseets Komité og Søværnets berørte myndigheder."

Man har her på prisværdig måde forsøgt at løse museets grundproblem og bygge bro over de to hovedfunktioner, som er godt på vej til at udvikle sig i hver sin retning.

Med hensyn til den forskningsmæssige side af sagen, så hører Marinestabens Historiske Sektion beklageligvis ikke mere med i en samlet oversigt over den marinehistoriske forsknings vilkår.

I Marinens Bibliotek der er oprettet 1765, har vi en udmærket bog-, manuskript- og studiesamling, som i de senere år har formået at give marinehistoriske forskere, historisk interesserede søofficerer og marinehistorisk interesserede en nyttig betjening og stimulans med sin meget fine bogsamling.

Marinehistorisk Selskab har nu eksisteret i 22 år og har nok formået ved afholdelsen af foredrag og udsendelsen af småskrifter at stimulere interessen for marinehistorie, men nogen egentlig systematisk og seriøs marinehistorisk forskning er det ikke lykkedes for selskabet at initiere. Medlemstallet er nu lidt over 400.

Andre marinehistorisk interesserede kredse findes samlet i Selskabet "Fregatten Jyllands Venner", medlemstallet er lidt over 200, og i Selskabet "Orlogsmuseets Venner", hvis medlems-tal er oppe på omkring 600. Mærkværdigvis er det ikke "Torden-skiods soldater" man finder i disse tre selskaber. Relativt få er medlem af alle tre selskaber. Dette forhold giver nok stof til eftertanke. På det seneste er det lykkedes at få alle tre selskaber til at stå bag udgivelsen af det af Marinehistorisk Selskab fra 1968 udsendte lille blad Marinehistorisk Tidsskrift. Dette samarbejde er efter min mening et skridt i den rigtige retning. I denne forbindelse skal der siges et par ord om Marinehistorisk Tidsskrift set i relation til Tidsskrift for Søvesen. Siden 1827 har dette fornemme tidsskrift foruden at være søofficerernes teknisk-faglige tidsskrift været hovedorganet for marinehistoriske artikler. Man kan vel sige, at det har været sundt at søofficerer således i deres tidsskrift har modtaget en passende blanding af tekniske, strategiske og marinehistoriske artikler, men flere gange har der blandt søofficerer været roster fremme om, at der skete en nedtrapning af de marinehistoriske artikler på bekostning af artikler om-handlende de ting, som det er nødvendigt, at søofficeren er orienteret om i sin hverdag. Jeg mener derfor, at udviklingen af Marinehistorisk Tidsskrift, hvis oplag nu er 1400 med 4 numre om året er i alles interesse og forhåbentligt yderligere vil stimulere interessen for marinehistorien.

Lad mig kort opsumere situationen idag. De marinemuseale samlingers to hovedfunktioner er delt mellem en militær-statslig myndighed og en privat eller semiofficiel komité, der er ved at etablere sig som et kulturhistorisk specialmuseum under kulturministeriet. Søværnets historiske arkiv ligger uregistreret hen på Rigsarkivet og den marinehistoriske forskning er henvist til privat og amatør-forskning. Er dette en udvikling, der skal fortsætte??

Principielle fremtidsbetragtninger

Lad mig endelig komme ind på forskellige rent principielle fremtidsbetragtninger.

Billedet er i øjeblikket diffust. En hovedårsag til de dårlige vilkår den marinehistoriske forskning har her i landet, er vel nok den stærkt decentraliserede udvikling, hermed være dog ikke sagt, at der skal etableres et organ, som har patent på at granske i og skrive marinehistorien.

Der er teoretisk følgende muligheder, der må tages stilling til i hvert fald m.h.t. den marinemuseale situation:

- a. Man kan lade den nuværende udvikling fortsætte.
- b. Man kan dele samlingerne mellem Handels- og Søfartsmuseet, Tøjhusmuseet og Skibshistorisk Laboratorium i Roskilde.
- c. Man kan henlægge det samlede museum eller hovedparten af det under et af de i b. nævnte museer.
- d. Man kan oprette et samlet Orlogsmuseum med egen bygning beliggende uden for militære områder.
- e. Man kan lade et selvstændigt Orlogsmuseum dele lokaler med et af de i b. nævnte museer.

Den marinemuseale udvikling er især vigtig, fordi kun et selvstændigt Orlogsmuseum vil initiere og stimulere interessen for marinehistorisk forskning.

Af det ovenstående turde det fremgå, at jeg ikke mener, at den nuværende udvikling bør fortsættes. M.h.t. b. er jeg en meget energisk og kraftig modstander af således at opfatte marinehistorien blot som summen af en række særdiscipliner, hvad det selvfølgelig også er, men det er dog andet og mere, det er en enhed, og det er det faktum som endnu ikke er gået op for mange. Af samme grund er jeg modstander af mulighed c. En inkorporering i et af de nævnte museer, vil p.g.a. deres enten mangeårige etablering eller faste bevillingsmæssige status, sandsynligvis blot blive en opslugning og betyde enhedstankens endeligt. Jeg tror nemlig ikke, at nogle af de nævnte museer vil få flere bevillinger, fordi de får de marinemuseale samlinger overdraget.

Derimod går jeg helhjertet ind for d., men jeg føler trang til at pege på de vanskeligheder, der er udover naturligvis de økonomiske og bevillingsmæssige. Vanskelighederne er efter min mening, at et Orlogsmuseum vil have størst chance for en udvikling i kulturministeriets regi, mens museets virke og indsamlingsarbejde for en stor dels vedkommende skal foregå i Søværnets altså i Forsvarsministeriets regi. Hvis man ikke får løst dette dual-problem er man nået lige vidt. Jeg kan ikke umiddelbart angive nogen patentløsning på problemet, blot anføre, at den nuværende tilstand er principielt forkert. Kan Søværnsbestemmelsen løse dette problem?? Muligvis kunne man tænke sig et personsammenfald på øverste trin, således at lederen af et egentligt orlogsmuseum, der bevillingsmæssigt hørte under kulturministeriet, samtidig ansattes som en slags marineantikvar, der med ansvar over for chefen for slædestation København subsidiært Søværnets chef havde såvel kompetence som pligt til at varetage indsamlingen af kommende Flådesta genstande og i det hele taget havde opsynet med de forskellige museumseffekter, som er placeret rundt på Søværnets forskellige tjenestesteder. Et sådant selvstændigt Orlogsmuseum skulle yderligere sørge for altid at have soofficerer i sin arbejdsstab, således at museet og dets virksomhed sikredes den nødvendige teknisk-faglige bistand. Denne endelige og samlede løsning burde også indebære en løsning, hvori fregatten Jyl-lands skæbne indgår.

M.h.t. mulighed e. Så vil jeg godt kunne gå ind for denne mulighed. Men en klar forudsætning er, at Orlogsmuseet klart optræder som en selvstændig administrativ og bevillingsmæssig enhed, således at muligheden for en selvstændig marinehistorisk forskning udfra enhedssynspunktet ikke bortvejes.

Jeg vil slutte med disse bemærkninger. De skal opfattes som den udenfor stående beskuers meget teoretiske og principielle betragtninger og som jeg personlig hæfter for.

Hans Chr. Bjerg

Tre sjældne danske marinedolke
af
Kurt Lenum

På mine små rejser rundt om i det danske landskab har jeg været så heldig at falde over følgende sjældne danske marinedolke stammende fra perioden 1790 til 1860, der gengives herestående. Fig A. Denne dolk har tilhørt en udstationeret dansk soofficer på de vestindiske øer i tiden 1800 til 1810. Fæste, parerstang og skede er af forgyldt messing. Knappen har form som et ørnehoved og parerstangen er udformet som en skællet søslange.

Knap og parerstang er forbundne med en løs messingkæde. Grebet er af elfenben. Klingen er den øverste del af en 1700-tals kårde.

Messingskeden har rulleteret bladmonster på forsiden og er glat på bagsiden samt har 2 bæreringe. Dens data er følgende:

Sml. længde	454 mm
fæste -	110 mm
skede -	344 mm
klinge -	311 mm
klingetykkelse	5 mm

Fig. B. Marinedolk af samme type som ovenstående bortset fra at fæstet er af ibenholt og at skeden mangler. Endvidere drejer det sig om et eksemplar af mindre dimensioner. Klingen er i dette tilfælde den nederste del af en afkortet kårdeklinge.

Data:

Sml. længde	390 mm
fæste -	97 mm
klinge -	293 mm
klingetykkelse	4,5 mm

Fig. C. Af disse tre dolke må denne vel nok siges at være den mest interessante, idet den foruden at være i usædvanlig god stand yderligere har indgraveret navnetræk af ejer samt inskription.

Dolken har korsformet fæste meget lig den type, der senere blev kaldt "Dolk for mellemstaben", model 1870, men en del større. Dolkens greb er af forgyldt kobber, der er hamret ud i eet med parerstangen. Knappen er hele vejen rundt dekoreret med femtakkede stjerner og grebets øverste del forestiller pile med fjer på. Nederste del af fæstet har både på for- og bagside de 3 danske løver med hjerter. Parerstangens grene er

svagt nedadbojede. Styreskinnerne er fortil udformet som Thorsmaske, hvorfra udspringer lyn ud ad parerstangen, bagtil ses Thors-hammer ligeledes med lyn.

Klingen er tveegget og rigt udstyret med trofær og bladværk. Skeden er af forgyldt messing. På forsiden ses foroven en Valkyrie med skjold og sværd og under denne ses i en cirkel Fenrisulven kikkende sig tilbage over højre skulder. Herunder ses en opvoksende bladranke forneden ses en slange, sandsynligvis Midgårdsormen, snoende sig. Skedens dupsko har form som et hjerte. Data:

Sml. længde	345 mm
fæste -	100 mm
skede -	245 mm
klinge -	223 mm
klingetykkelse	5 mm

På undersiden af parerstangen er indgraveret: J.J.G.P.Jacobsen.

Bagsiden af skeden er glat og har følgende inskription:

Erindring fra erkjendtlige Slesvigere og
Holstenere af 2^{den} Division 1860.

Dolken hører til den gruppe våben af romantisk og mytologisk karakter, som særlig havde fundet gehør hos Kong Frederik 7.

Ved at gennemgå forskellige arkiver er det blevet bevist, at omtalte dolke er blevet overrakt soofficeren - daværende løjtnant - G.J.J.P. Jacobson som en gave fra kadetelever på korvetten "Valkyrien" ved hans overflytning fra denne til ekserserskolens fregat "Thetis" i foråret 1860. Der kan ikke være tvivl om denne, skont navnet er lidt fejlagtigt angivet.

G.J.J.P. Jacobson er født den 27. april 1832 som søn af professor Dr. med. Ludvig Lewin Jacobson (1783-1843) og hustru Angélique Jacobine Marie født Petzholdt (1799-1870).

Han blev gift den 20 august 1858 i Holmens kirke med kgl. skuespillerinde Louise Amalie Frederikke Larcher født 23 juli 1834.

Jacobsons militære karriere forløb meget spændende:

Han blev kadet 1845, 1848 var han stationeret på batteriet "Trekroner" og herefter ude med fregatten "Freja". Den 8. august 1852 blev han udnævnt til sekondløjtnant og sejlede med linieskibet "Dannebrog" i 1853. Fra 1854 til 1855 var han med

korvetten "Najaden" til vestindien. Fra den 18 februar 1856 fik han orlov i 2 år for at sejle som styrmand med barken "Anna Arvigne" ført af premierløjtnant M.C. Wulff til ostindien.

Den 24 marts 1858 udnævntes han til løjtnant og sejlede med korvetten "Thor" til Madeira. I 1858 sejlede han med "Valkyrien" som var kadetskib og blev overflyttet til ekserserskolens fregat "Thetis" i foråret 1860.

Herefter sejlede han i flere år som kadetofficer på "Valkyrien" 1861, "Jylland" 1862 og igen "Valkyrien" 1863.

Under krigen 1864 var han trediekommanderende på fregatten "Tordenskjold". I 1865 var han på opmåling, 1866 først med "Rolf Krake" og derefter med dampskibet "Slesvig". Fra 1867 til 1868 sejlede han med korvetten "Dagmar" til Sydamerika og Vestindien og blev 1868 udnævnt til kaptajn.

Herefter blev han adjutant hos Marineministeren og var fra 1870 til 1881 chef for Admiralitets-kontoret, men var i samme periode også til søs. I 1873-74 som næstkommanderende på fregatten "Sjælland" til Middelhavet, i 1877 chef for skonerten "Fylla" til Island, i 1879 chef for dampskibet "Slesvig" og i 1880 chef for dampskibet "Dannebrog".

I 1881 udnævntes han til kommandør og var 1882 chef for kadetskibet "Heimdal". 1881 blev han endvidere adjutant for Hs. Maj. Kongen og blev 1886 jagtkaptajn.

I 1888 var han chef for panserskibet "Odin" i eskadre.

Han fik sin afsked den 27. april 1894 som kontre-admiral og døde den 18. august 1897. Han er begravet på Assistens kirkegård i sine svigerforældres familiegravsted sammen med sin hustru.

Admiral Jacobsen var altid på farten og havde mange store ærefulde poster, hvorfor han også fik et utal af ordner og æresbevisninger, hvilke her skal nævnes: 1863 Ridder af Dannebrog; 1877 Sølvkorset; 1888 Kommandørkorset af 2^{den} grad; 1894 Kommandørkorset af 1^{ste} grad; 1892 Guldbrillupserindrings-tegnet i sølv; han havde endvidere følgende udenlandske kommandørkors tildelt: Sveriges sværd orden; Grækenlands frelser orden; Ruslands St. Anna orden i brillanter; Ruslands Stanislav orden; Portugals Aviz orden; Preussens krone orden; Preussens røde ørns orden; Sachsens Alberts orden; Østrigs jernkrone orden; Siams krone orden.

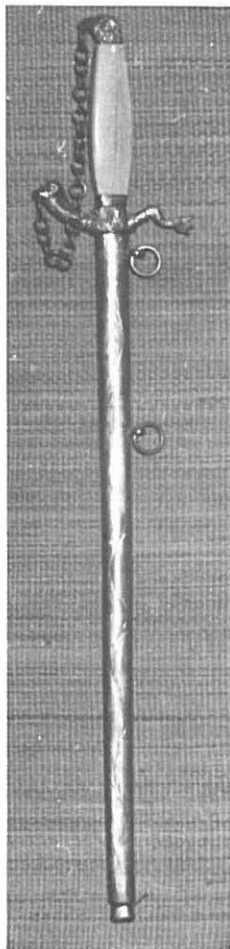


FIG. 1

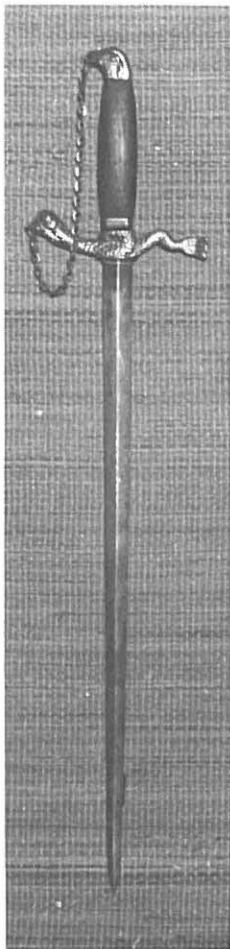


FIG. 2

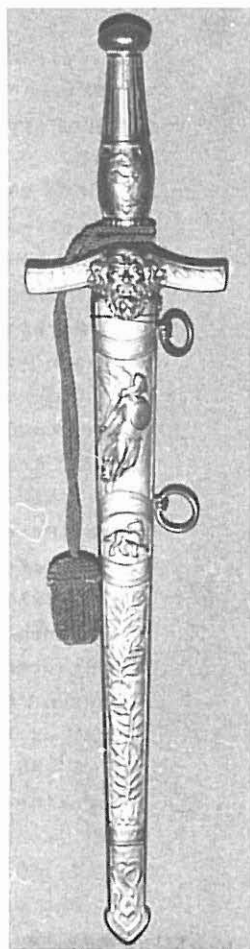


FIG. 3

Endvidere var han tildelt Æreslegionens officerskors og Dronning Victorias jubilæumsmedalje.

I Jacobsens nekrolog i Tidsskrift for Søværnen 1898 hedder det:

" Jacobsen var en sjælden sympatisk og nobel personlighed, dette i forbindelse med en stor taktfuldhed bevirkede, at han ikke alene var meget afholdt af sine kammerater, men også stod i stor yndest hos den kongelige familie, til hvilken han gennem så lang en årrække havde været knyttet i forskellige stillinger".

Kurt Lenum

ANMELDELSE

R. Steen Steensen: De danske Kongers Skibe.
Strubes Forlag, kr.68,50, indb. kr.84,50.

I 1972 havde kongeskibet DANNEBROG været i søen i 30 år. Samtidig var årets togt det første med vort nye regentpar om bord. Den foreliggende, første samlede fremstilling af de danske kongeskibes historie kunne næppe være fremkommet på et mere centralt tidspunkt end her, hvor gammelt og nyt mødes.

"De danske Kongers Skibe" fremtræder smukt i en nydelig typografisk opsætning og med klare, skarpe illustrationer. Under tegnede foler dog trang til at beklage en enkelt detalje: på siderne 26 og 34 er der gengivet to sidetegninger af kongeskibe fra 1700-tallet. Uden at der i øvrigt gøres opmærksom herpå, er tegningerne skåret i to dele, som vises under hinanden. Mon ikke de fleste læsere ville foretrække at dreje bogen en halv omgang og i stedet nyde skibenes fulde linier?

Et af de få kongeskibe, der ikke vises en illustration til, er den engelskbyggede CRONPRINTZENS LYSTFREGAT, en foræring, som blev returneret i 1807. I Søetatens Kort- og Tegnings-samling i Rigsarkivet findes imidlertid en sejltegning af skibet, som herved gives.

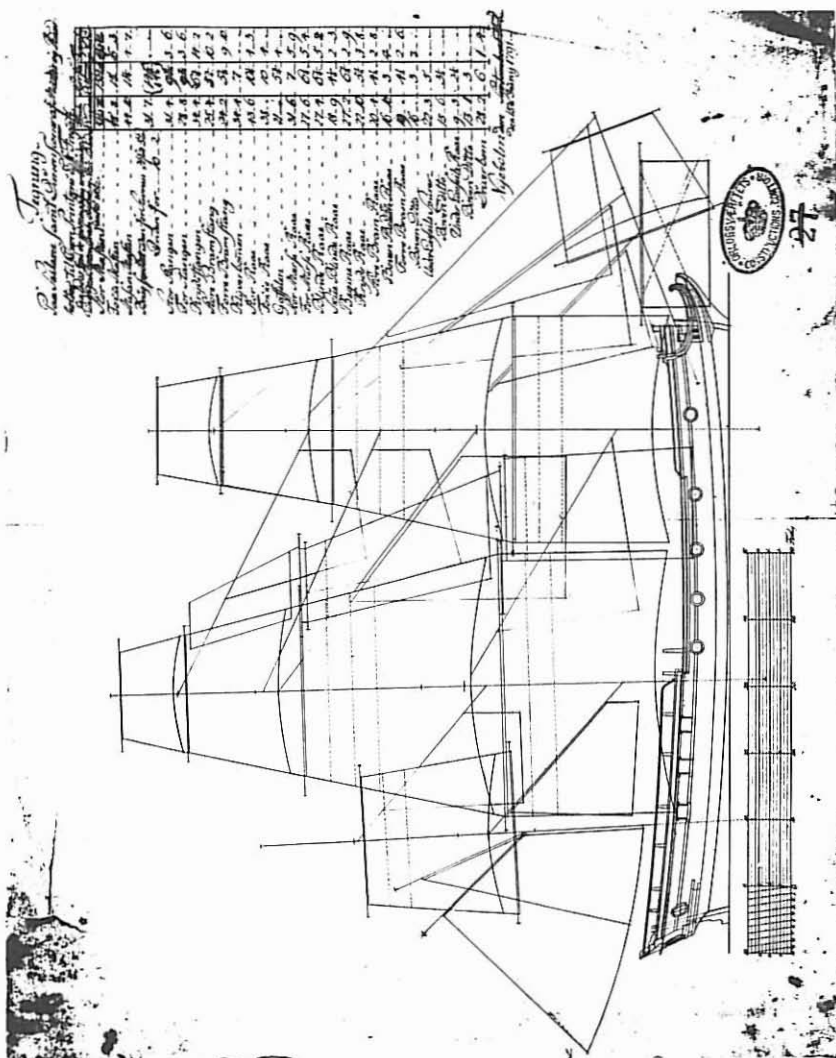
Om publikationens indhold i øvrigt henvises til foromtalen i sidste nummer af tidsskriftet. Her skal blot nævnes, at forfatterens sprog er klart og koncist, hvad der gør det til en behagelighed at læse fremstillingen. Hertil kommer, at noteapparatet er meget fyldigt og i sig selv giver mange interessante oplysninger. "De danske Kongers Skibe" fortjener derfor et stort publikum, selv om bogpriserne i Danmark kan virke hindrende.

Benny Christensen

ANMELDELSE

Så er JUL PÅ HAVET atter udkommet. Traditionen tro er det spækket med dejlige farvereproduktioner af hvilke vi bl.a. har lagt mærke til P. Sindings af orlogsskibet ELEPHANTEN (1741), A. Grøn-bæks af opmålingsskibet HEIMDAL samt Fr. Landts "Fra Holmen", et maleri, hvor man ser fregatten JYLLAND anbragt under Nyholms mastekran. Forfatteren Carl Østen har i dette VIKINGENS-julenummer skrevet en smuk og værdig nekrolog over Frederik IX. Af marinehistorisk interesse har endvidere artiklerne "En skibs-prædiken 1899", "Største maritime velkomst i Københavns Havn", "Prinds Christian Frederik's flag" samt "Orlogsmand på særegen ekspedition". Den første og den sidstnævnte af disse artikler, der ikke er forsynet med forfatter-navn, står Carl Østen sikkert også bag!

H. C. Bjerg



CRONPRINZENS LYSTFREGAT

Handwritten notes:
 2. Die Länge der Lystfregate beträgt 100 Fuß.
 3. Die Breite beträgt 20 Fuß.
 4. Die Höhe des Mastes beträgt 120 Fuß.
 5. Die Höhe des Mastes beträgt 120 Fuß.
 6. Die Höhe des Mastes beträgt 120 Fuß.

Part	Material	Quantity	Weight
1. Mast	Teak	1	12000
2. Mast	Teak	1	12000
3. Mast	Teak	1	12000
4. Mast	Teak	1	12000
5. Mast	Teak	1	12000
6. Mast	Teak	1	12000
7. Mast	Teak	1	12000
8. Mast	Teak	1	12000
9. Mast	Teak	1	12000
10. Mast	Teak	1	12000
11. Mast	Teak	1	12000
12. Mast	Teak	1	12000
13. Mast	Teak	1	12000
14. Mast	Teak	1	12000
15. Mast	Teak	1	12000
16. Mast	Teak	1	12000
17. Mast	Teak	1	12000
18. Mast	Teak	1	12000
19. Mast	Teak	1	12000
20. Mast	Teak	1	12000
21. Mast	Teak	1	12000
22. Mast	Teak	1	12000
23. Mast	Teak	1	12000
24. Mast	Teak	1	12000
25. Mast	Teak	1	12000
26. Mast	Teak	1	12000
27. Mast	Teak	1	12000
28. Mast	Teak	1	12000
29. Mast	Teak	1	12000
30. Mast	Teak	1	12000
31. Mast	Teak	1	12000
32. Mast	Teak	1	12000
33. Mast	Teak	1	12000
34. Mast	Teak	1	12000
35. Mast	Teak	1	12000
36. Mast	Teak	1	12000
37. Mast	Teak	1	12000
38. Mast	Teak	1	12000
39. Mast	Teak	1	12000
40. Mast	Teak	1	12000
41. Mast	Teak	1	12000
42. Mast	Teak	1	12000
43. Mast	Teak	1	12000
44. Mast	Teak	1	12000
45. Mast	Teak	1	12000
46. Mast	Teak	1	12000
47. Mast	Teak	1	12000
48. Mast	Teak	1	12000
49. Mast	Teak	1	12000
50. Mast	Teak	1	12000
51. Mast	Teak	1	12000
52. Mast	Teak	1	12000
53. Mast	Teak	1	12000
54. Mast	Teak	1	12000
55. Mast	Teak	1	12000
56. Mast	Teak	1	12000
57. Mast	Teak	1	12000
58. Mast	Teak	1	12000
59. Mast	Teak	1	12000
60. Mast	Teak	1	12000
61. Mast	Teak	1	12000
62. Mast	Teak	1	12000
63. Mast	Teak	1	12000
64. Mast	Teak	1	12000
65. Mast	Teak	1	12000
66. Mast	Teak	1	12000
67. Mast	Teak	1	12000
68. Mast	Teak	1	12000
69. Mast	Teak	1	12000
70. Mast	Teak	1	12000
71. Mast	Teak	1	12000
72. Mast	Teak	1	12000
73. Mast	Teak	1	12000
74. Mast	Teak	1	12000
75. Mast	Teak	1	12000
76. Mast	Teak	1	12000
77. Mast	Teak	1	12000
78. Mast	Teak	1	12000
79. Mast	Teak	1	12000
80. Mast	Teak	1	12000
81. Mast	Teak	1	12000
82. Mast	Teak	1	12000
83. Mast	Teak	1	12000
84. Mast	Teak	1	12000
85. Mast	Teak	1	12000
86. Mast	Teak	1	12000
87. Mast	Teak	1	12000
88. Mast	Teak	1	12000
89. Mast	Teak	1	12000
90. Mast	Teak	1	12000
91. Mast	Teak	1	12000
92. Mast	Teak	1	12000
93. Mast	Teak	1	12000
94. Mast	Teak	1	12000
95. Mast	Teak	1	12000
96. Mast	Teak	1	12000
97. Mast	Teak	1	12000
98. Mast	Teak	1	12000
99. Mast	Teak	1	12000
100. Mast	Teak	1	12000