

Marinehistorisk Tidsskrift

DECEMBER 1973

6. ÅRGANG

NR. 3-4



MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT
december 1973. 6. årg. nr. 3-4

udgives af
Marinehistorisk Selskab
Selskabet Fregatten Jyllands
Venner og Selskabet Orlogs-
museets Venner

redaktion og ekspedition:
Cand. mag. Hans. Chr. Bjerg
Jellerød Have 117,
2980 Kokkedal, tlf. (01) 861828

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

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

eftertryk
med kildeangivelse tilladt

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

MARINEHISTORISKE SPØRGSMÅL

I lighed med, hvad der praktiseres i flere udenlandske tidsskrifter vil vi forsøgsvist i næste årgang oprette en rubrik, hvortil der kan rettes marinehistoriske spørgsmål. Det er da tanken at lade andre læsere, som mener de ved noget om det opstillede spørgsmål besvare dette i det efterfølgende nummer af tidsskriftet

Vi beklager at dette nummer af tidsskriftet udkommer med betydelig forsinkelse, som skyldes forskellige sammenfaldende, uheldige omstændigheder. Stofset til den næste årgang 1974 er nu sikret, og vi kan derfor løve læserne et tidsskrift i februar, maj, august og november i det kommende år. Artiklen om vragene i Øresund efter Slaget på Rheden vil fremkomme i februar-nummeret.

I det foregående nummer blev der fra denne rubrik bebudet afholdelse af en konference for maritimhistorisk forskning. I dette nummer er der som midtersider anbragt indbydelse til den første almindelige konference om dansk maritimhistorisk forskning. Alle, der arbejder med maritimhistorisk forskning i videste forstand er velkomne til at tilmelde sig. Marinehistorisk Selskab, der arrangerer konferencen, håber at denne vil vise behovet og muligheden for at koordinere og sammenarbejde den maritimhistoriske forskning i Danmark.

I nærværende nummer er der indlæg af universitetslektor, mag. art. Claus Bjørn og cand. phil. Benny Christensen.

HCB

Hans Chr. Bjerg

ORLOGSMUSEETS VENNERS 11. ORDINÆRE GENERALFORSAMLING

Torsdag den 30. maj afholdt Selskabet sin årlige generalforsamling på Orlogsmuseet, hvor advokat Niels Arthur Andersen, efter at formanden direktør Frantz Harlang havde budt forsamlingen velkommen, enstemmigt valgtes til dirigent.

Formandens beretning for 1972

Formanden indledede med at udtale mindeord over kontreadmiral J. Valentiner, der i årets løb var afgået ved døden. Han omtalte admiralens varme interesse for Orlogsmuseets sag og den aktive måde, hvorpå han havde deltaget i Selskabets arbejde og sluttede med en tak og et "Ære være hans minde".

Formanden omtalte derpå, at foreningen ultimo 1972 talte 621 medlemmer, hvoraf 453 almindelige, 37 junior- og 31 firma-medlemmer, og at det samlede medlemstal i forhold til året før udviste en fremgang på 31 medlemmer. Han udtalte sin glæde over, at der fortsat var tale om fremgang, idet han samtidig pegede på den værdi, det over for myndighederne ville have, dersom medlemskredsen minimalt talte et tusind - i alle tilfælde et 4-cifret tal. Han henstillede til medlemmerne hver for sig at ville yde en aktiv hverve-indsats.

I sin beretning henviste formanden til Selskabets økonomi og udtalte sin tilfredshed med, at indtægterne takket være bidrag på ca. 41.000 kr. havde beløbet sig til 61.000 kr. og at Selskabets formue ved årets udgang var opgjort til et tilsvarende beløb. Han omtalte, at der til museets drift var ydet et tilskud på 15.000 kr., og at man derudover havde skænket en farvelagt tegning til samlingerne.

Formanden erklærede, at så længe Selskabets aktiviteter stort set alene samler sig om at yde museet økonomisk støtte, ville der ikke være så meget at berette om. Til slut henviste han til den foredragsaften med påfølgende selskabeligt samvær, Selskabet havde arrangeret den 28. februar og meddelte, at det er tanken i den kommende vintersaison at indbyde til tilsvarende arrangementer.

Formandens beretning godkendtes med acclamation.

Regnskabsaflæggelse for 1973

Sekretæren, museumsdirektør Munthe Morgenstierne gennemgik regnskabet, der godkendtes og décharge meddeltes bestyrelsen

Valg til bestyrelsen

Dirigenten oplyste, at orlogskaptajn Janus Sørensen og kommandorkaptajn Anchø Balle Christiansen i årets løb var udtrådt af bestyrelsen, der havde suppleret sig med orlogskaptajn Poul Jarlskov, hvis nyvalg godkendtes af generalforsamlingen.

Dirigenten oplyste, at direktør J. Chr. Aschengreen, overborgmester S. Munk og viceadmiral S. S. Thostrup afgik efter tur, og at samtlige var villige til genvalg. Endvidere at bestyrelsen stillede forslag om følgende nyvalg: direktør E. Friisager og højesteretssagfører Kjeld Rørdam.

Samtige gen- og nyvalg godkendtes med acclamation.

Redegørelse for Orlogsmuseets forhold

Museets direktør henviste til årsberetningen for museets drift i 1972 og omtalte derpå de store vanskeligheder, hvormed det er forbundet at drive museet alene bistået af studenterhjælp, deltidsansatte vagter samt civile værnehæftige. Han redegjorde derpå for verdensmuseumskongressen ICOM-74's afholdelse i Danmark næste år samt om den i tilslutning hertil planlagte "Museums-sommer". hvor en lang række museer agter at arrangere særudstillinger og nyopstillinger og nævnedes, at museet, såfremt økonomisk grundlag kan opnås, agter at skabe en nyopstilling, der skal holdes inden for temaet: Flådens skibsbyggeri i træ- og jernskibstiden.

Direktøren omtalte endvidere det fra baron N. Iuel-Brockdorff modtagne tilbud om overtagelse af Valdemars Slot og oplyste, at der med henblik på skabelse af et filialmuseum på Slottet i meget nær fremtid skal optages realitetsforhandlinger mellem ejeren og museet. Endelig oplystes det, at man - såfremt der ud i fremtiden på noget tidspunkt måtte blive tale om en hel eller delvis rømning af Holmenområdet - da ønsker man umiddelbart at kunne forelægge planer om områdets anvendelse til et maritimhistorisk center med plads for Handels-

og Søfartsmuseet på Kronborg, Nationalmuseets skibshistoriske Laboratorium og Orlogsmuseet samt de private og offentlige sammenslutninger og institutioner med maritimhistorisk aktivitet, som måtte være interesseret i at indgå i et aktivt museumsmiljø af denne karakter. Han pegede på de rige museale, beskæftigelses- og turistmessige aspekter en sådan plan rummer og omtalte, at en idégruppe p.t. undersøger de militære, økonомiske, faglige og politiske forhold, der er sammenhængende med projektets gennemførelse.

Hr. E.Jensen, formand for Foreningen Nyboders Minde, der var ledsgaget af kassereren hr. Frode L.Petersen, bragte museet en tak for det inden for den seneste tid etablerede, gode samarbejde og overrakte museet en skibslygte af kobber hjemført i sejlskibstiden af en Nyboder-beboer og formentlig benyttet på mørke vandringer ud til "lokum'et" i Nyboder. Munthe Morgenstierne takkede på museets vegne for den smukke lygte, en type, der ikke findes i samlingerne, og gav hr. E.Jensen tilsagn om til en hver tid at ville yde Nyboders Minde al mulig støtte i dens værdifulde bevaringsindsats, som på så fortræffelig måde supplerer den tilsvarende side af museets aktiviteter.

Hr. Gunnar Olsen udbad sig nærmere oplysninger om museets foto- og negativsamling og direktør Aschengreen rettede forespørgsler vedrørende Nivågård-projektet, der nu må anses for skrinlagt samt planerne om Valdemars Slot og Holmen. Endvidere omtalte han de tidligere ventilerede tanker om evt. anvendelse af Christian 4's bryghus og udbad sig en vurdering heraf. Morgenstierne besvarede forespørgslen og oplyste bl.a., at Holmen-planerne alene drejer sig om en forudplanlægning, såfremt der på et eller andet tidspunkt måtte blive frigivet arealer og bygninger samt, at komiteen under hensyn til bryghusets konstruktion, areal og placering desværre må anse bygningen for aldeles uegnet til museets formål.

Orlogskaptajn P.G. Langballe henledte opmærksomheden på havnefront planerne, Egtveds pakhus og "Christiania"-området.

Direktør Friisager takkede for valg til bestyrelsen og gentog sit forslag fra tidligere om, at Selskabet burde søge skattefrihed for bidragydere på op til 1.000 kr., og anbefalede ligeledes havnefront-planerne til komiteens overvejelse.

Formanden henviste til sine mange erfaringer vedrørende skattefradragsreglen og var af den opfattelse, at det måtte anses for tvivlsomt, om opnåede fordele administrativt og økonомisk i virkeligheden var reelle.

Formanden afsluttede kl. 17.50 med en tak til dirigenten og til de fremmødte medlemmer.

Specifikation til regnskab for 1972.

Bidrag (gaver):

Assurance-Compagniet Baltica A/S	500,00
E. & O. Hedes Fond	300,00
Sparekassen København-Sjælland	2.000,00
Det Østasiatiske Kompagni A/S	5.000,00
De Danske Sukkerfabriker A/S	500,00
Bikuben	5.000,00
A.P. Møller og hustru Chastine McKinney Möllers Fond til almene Formål	10.000,00
A/S Kjøbenhavns Handelsbank	7.500,00
Dampskibsselskabet "Orient" A/S	500,00
Dampskibsselskabet "Torm" A/S	1.000,00
Den Berlingske Fond	1.000,00
Cold Stores Fond	5.000,00
Antikvar Carl Julius Petersens Hjælpefond	<u>3.000,00</u>
	41.300,00
	=====

"JUL PAA HAVET" 1973

Atter i år kan man glæde sig over dette smukke julehæfte. Artiklerne i dette nummer er præget af "Vikingen"s netop overståede runde dag (50 år), og hæftet vil kalde gamle minder frem hos mange læsere.

Af særlig interesse for dette tidsskrifts læsere vil være en omvisning i ord og billeder på Flådestation Københavns Museumsmagasin, Carl Østens beskrivelse af juledagene på "Valkyrien" i 1901 samt Henning Nielsens artikel om sohelten Peter Buhl.

Som sædvanlig kan man også glæde sig over gengivelser af en række glimrende maritime malerier.

Benny Christensen

CAPTAIN MAHAN OG HANS BETYDNING FOR
STORMAGTERNES FLÅDEPOLITIK OP TIL 1914
af
Claus Bjørn

Læserne af "Marinehistorisk Tidsskrift" behøver næppe en længere introduktion til historikeren og marineteoretikeren Alfred Thayer Mahan, om hvem der blot indenfor de seneste år er skrevet på dansk. (1) Født 1840 optoges han i 1856 i den amerikanske flåde, hvor han i de næstfølgende godt tredive år gjorde en karriere som søofficer, der må betegnes som efter omstændighederne - og omstændighederne i den amerikanske marine var efter borgerkrigen beskedne - tilfredsstillende, men som ikke tydede på særlige evner. Også på det litterære område forsøgte Mahan sig, men heller ikke på dette felt afslørede han usædvanlige talenter. Senere traditioner om Mahan som mindre dygtig sømand synes dog ikke at have hold i virkeligheden. (2).

I efteråret 1884, da Mahan befandt sig ud for Perus kyst som chef for en kanonbåd, der skulle beskytte amerikanske interesser i den såkaldte "salpeterkrig", modtog han en opfordring fra en bekendt, commandore Stephen B. Luce, om at lade sig knytte til det af Luce planlagte "Naval War College" som lærer i søkrigshistorie og -taktik. Mahan akcepterede og benyttede fra da af ledige stunder og efter hjemkomsten året efter al sin tid til at forberede sin fremtidige lærergerning. I maj 1890 udkom så "The influence of Sea Power upon History, 1660-1783", et arbejde, der indvarslede en ny tilværelse for Mahan personligt og en ny epoke i studiet af søkrigshistorien. Bogen blev en succes og hurtigt oversat til fremmede sprog. Centralt i fremstillingen står afsnittet: "Discussions of the Elements of Sea Power", i hvilket forfatteren drøfter og definerer de faktorer, der var grundlaget for "sea power", et udtryk, der kun vanskeligt lader sig oversætte til dansk, men som han andetsteds i bogen yderligere beskriver som "the due use and control of the sea" i militært øjemed, men ikke blot forstået som somilitær styrke:

"... sea power in the broad sense..includes not only the military strength afloat, that rules the sea or any part of it by force of arms, but also the peaceful commerce and shipping from which alone a military fleet naturally and healthfully springs, and on which it securely rests." (3)

Det var "sea power", der var styrken i Englands politik i det 18. århundrede, bidrog til dets sejre og begrænsede dets nederlag. Værket blev indledningen til et omfattende forfatterskab, dels egentlig historisk kronet af Lord Nelson-biografien fra 1897, dels et aktuelt betonet, hvor han behandlede marinespørgsmål, udenrigspolitik og andre, bl.a. religiøse og etiske emner. Fra 1890 og til sin død i 1914, umiddelbart efter udbruddet af 1. verdenskrig, var han i stadig aktivitet for som lærer, som historiker og som aktuel kommentator at tolke og forklare de synspunkter, han havde fremsat i sit første arbejde. Mens de fleste militære teoretikere - deriblandt hans samtidige P.H. Colomb, der i mangt og meget delte Mahan's opfattelse - kun nåede en lille kreds af kolleger, fik Mahan allerede med gennembrudsværket et stort publikum. Og han beholdt dette. Mahan havde ubetvivelige evner som popularisator. Hans stil, der idag kan forekomme gammeldags med arkaiserende udtryk og bibelske vendinger blev berømmet af samtiden. Mahan kan nå frem til ypperlige formuleringer for principper for international politik, for strategiske grundsætninger eller for mangler og fordele ved forskellige typer krigsskibe. Ved hjælp af let forståelige omskrivninger klargør han, hvad der på Mahan's tid og senere har hyllet sig i utilgængelig fagjargon. En af Mahan's biografer, W.E. Livezey, refererer en i den henseende karakteristisk udtalelse fra en amerikansk senator i 90'erne, da man droftede USA's holdning til Hawaii, et emne, Mahan gjorde til genstand for en af de allerførste aktuelle kommentarer efter "Sea power"- bogen var udsendt - "There is one thing about Captain Mahan's reasoning that I like, and that is, notwithstanding my meagre technical knowledge, I can understand this man". (4) Meget af Mahan's lære om "Sea power" er sammenfattet i citatet fra den følgende bog om "The Influence.." fra 1893, der skildrer kampene mellem England og Frankrig fra 1793 til 1812:

".. those far distant, storm-beaten ships upon which the Grand Army looked, stood between it and the dominion of the world". (5)

Dette citat griber i al korthed meget af essensen af "Sea power", og der var givet flere end "Dreadnought"'s skaber, Lord Fisher, der lærte sig denne formulering udenad.



CAPTAIN MAHAN o. 1890

Mahan's betydning - England

Gennemgår man Mahan's biografi, kan man let få det indtryk, at han i 1890'ernes begyndelse havde sit publikum som historiker og ovede indflydelse i England snarere end i USA. Af de takkebreve, han modtog efter udsendelsen af "The Influence of Sea Power upon History, 1660-1783", var der flere fra britiske end fra amerikanske læsere. Da han i 1893 forlod USA med "Chicago", overtydet om at være miskendt i sit fædreland, gav hans britiske kolleger og det officielle England ham en stormende modtagelse som den første autoritet på det somilitære felt. Mahan, amerikaneren, blev det overdraget at skildre den engelske flådes deltagelse i den nordamerikanske frihedskrig i det store værk "History of the Royal Navy", og efter fremkomsten af "The Life of Nelson" arbejdede engelske beundrede og kolleger for at skaffe ham en æresrang i den engelske flåde.(6)

Det har ikke været Mahan's budskab til sine landsmænd om at vende blikket udad, sikre amerikansk indflydelse uden for det nordamerikanske kontinent og styrke nationens somagt, der har afstedkommet den dyrkelse, han blev genstand for i England. Men begejstringen for Mahan er alligevel ikke vanskelig at begrunde. Gennem hans skrifter løber som en rod tråd en sympatisk holdning til England, til engelsk samfundsliv og "karakteregenskaber", til engelsk historie - "sea power" - og til personligheder i Englands fortid. Tidspunktet for hans fremtræden som skribent - 1890 - bidrog yderligere til, at England hurtigt blev opmærksom på Mahan. Mahan's skildring af England i fortid og samtid, det være sig i de store historiske værker eller i artiklerne, kunne kun bekraeftte den senvictorianske offentlighed i dens egne forestillinger om angelsaksiske idealer og særlige evner. I indledningskapitlet til "The Influence of Sea Power upon History, 1660-1783" kunne det engelske publikum f. eks. i afsnittet "National Character" tage følgende tribut til sig:

The fact of England's unique and wonderful succes as a great colonizing nation is too evident to be dwelt upon; and the reason for it appears to lie chiefly in two traits of the national character. The English colonist naturally and readily settles down in his new country, identifies his interest with it, and though keeping and affectionate remembrance of the home from which he came, has no restless eagerness to return. In the second place, the Englishman at once and instinctively seeks to develop the resources of the new country in the broadest sense. (7)

Som historiker gav Mahan England berømmende skildringer af nationalhelte som fortidens store søkrigere med Nelson i spidsen og af en statsmand som William Pitt. I den aktuelle politik var Mahan med sine indlæg f.eks. om Boerkrigen England en god advokat. Et ikke ringe antal af hans artikler blev offentliggjort i engelske tidsskrifter, og adskillige af disse henvendte sig fuldt så meget til den engelske som til den amerikanske offentlighed. I USA er Mahan da også siden blevet anklaget for at være anglofil, og som hans egen - let ironiske - kommentar til en sådan beskyldning kan man citere et brev til en engelsk officerskollega fra 1896, da forholdet mellem England og USA på grund af de venezuelanske grænseproblemer en kort periode var nær ved det kriseragtige:

I will not believe war possible; if it comes and I am in it, I think I shall have to request the Admiralty to hoist on your ships some other flag than the British - for, save our own, there is none other on which I should be so reluctant to fire. (8)

I et brev til en anden engelsk bekendt fastholdt Mahan de amerikanske synspunkter på grænsespørgsmålet, og skønt Mahan fra 1890 til sin død i 1914, hvor lejlighed bodes, talte for engelsk-amerikansk forståelse, var han dog først og sidst amerikaner. I "Possibilities of an Anglo-American Reunion" afviste han blankt muligheden af en statslig forening af de to nationer, fandt ligefedes, at tiden ikke var inde til en form for alliance mellem de to lande, men understregede, hvorledes fælles kulturgrundlag og aktuelle politiske interesser burde anvise England og USA en parallel kurs i udenrigspolitisk henseende. (9)

Mahan's indflydelse på engelske flådeforhold lader sig bedst belyse på baggrund af den maritimpolitiske udvikling omkring 1890. Ti år forinden havde "the Royal Navy" haft en beskeden plads i den offentlige bevidsthed. De udenrigspolitiske forhold gav kun ringe anledning til overvejelser angående Englands stilling som somagt - endnu ved 70'ernes slutning var den engelske flåde ubestridt havenes hersker. Usikkerhed om udviklingen inden for skibstyper og våbenarter (torpedoer) hæmmede trangen til at øge og modernisere materiellet - "the subject of naval defense was almost foreign to English thought". (10) I 1884 oplevede England imidlertid den første af en række "Navy Scare"s, opblussende debatter om flådens tilstand og især mangler, i hvilken første redaktøren af "Pall

"Mail Gazette", William T. Stead, var nøglepersonen. Den engelske flåde var på alle områder utilstrækkelig for Englands behov for somilitær styrke, skrev Stead, og hans krav om en udvidet og moderniseret flåde vandt tilslutning i soofficerskredse og delvis blandt politikere. Under indtryk af en forværring af nationens forhold til fremmede magter og en styrkelse af den franske flåde, blev bevillingerne til marinen øget og et betydeligt byggeprogram iværksat. (11) Der kunne i de følgende år spores en øget interesse for flådens anliggender, f.eks. omkring den store flåderevue i 1887, og en "søhelt" som Lord Charles Beresford nød stor popularitet som politiker. Interessen affodte på en gang begejstring for Englands sømagt og en kritik af tilstanden i "the Royal Navy", som da Beresford i 1885 afsloredede, at flåden ikke havde mobiliseringsplaner udarbejdede i fredstid. (12)

I slutningen af 1880'erne løb en række kræfter sammen, der yderligere aktualiserede flådedebatten. Udenrigspolitisk måtte England imødese en fransk-russisk tilnærmelse inden for en overskuelig fremtid, og muligheden for en britisk-italiensk alliance, i hvilken den engelske Middelhavsflåde skulle sikre de italienske kyster mod et eventuelt fransk angreb, blev drøftet. Truslen om en invasion i selve England dukkede op både i flådeledelsen og i Parliamentet, og den i 1887 afholdte kolonialkonference og City henledte opmærksomheden på flådens opgaver som beskytter af de britiske kolonier og den britiske søfart. (13) Disse faktorer bidrog til gennemførelsen af "the Naval Defense Act" i foråret 1889, der indeholdt et byggeprogram omfattende 8 større og 2 mindre slagskibe, 9 store og 29 mindre krydsere samt kanonbåde og torpedobåde. Parallelt hermed formuleredes, hvad der var fuldt så væsentligt, en politisk målsætning for den engelske sømagt: "...our establishment should be on such a scale that it should at least be equal to the naval strength of any two other countries" - den såkaldte "two-power standard". (14)

Mahan's "The Influence of Sea Power upon History, 1660-1783" fremkom således på et tidspunkt, da "the Royal Navy" atter havde placeret sig centralt i den almindelige bevidsthed i England. I flådekredse herskede der ved 80'ernes slutning nogen usikkerhed omkring det strategiske grundlag for flådens opbygning og dens optræden i krigstilfælde. Der herskede en udbredt frygt for en fransk "Guerre-de-course", dik-

teret af hensynet til den verdensomspændende britiske sohan-del, og flådemanøvrene i 1888 gik ud fra, at fjenden - Frank-riг - efter "jeune école"'s lære ville konfrontere franske torpedoer med engelske kanoner. Invasionsfrygten bidrog til, at flådens opgaver som forsvarer af selve ørighets kyster blev stærkt fremhævet. (15) Der var imidlertid også en udvikling i gang i den modsatte retning - den såkaldte "Blue Water"-skole - politisk anført af Lord Beresford og udtrykt ved byg-geprogrammet af 1889. Den hyldede offensiven og lagde helt ensidigt vægten på opbygningen af en stærk flåde - "the fleet in being" - og underkendte defensive foranstaltninger i form af kystforsvar. "Blue Water"-skolens teoretiker var P.H. Colomb, hvis bog "Naval Warfare" blev til omrent samtidig med Mahan's "sea power"-værk, men først fremkom i 1891. (16) Mahan's gennembrudsarbejde kunne i denne sammenhæng kun opfat-tes som en bekræftelse af "Blue Water"-skolens teorier, som et historisk "bevis" for rigtigheden i at bygge 10 slagskibe i de næstfølgende år og som ideologien bag "Two Power Standard" - "It might have been written to order for the British Cabinet, so clearly did it support all their contentions". (17)

Mahan fik ikke den åbenbare indflydelse på engelske politi-kere i fremtrædende stillinger, således som det havde været tilfældet i hans hjemland, langt mindre var naturligvis hans muligheder for direkte at øve indflydelse på engelsk flådepoli-tik. Skønt han var en ivrig talmand for anglo-amerikansk for-ståelse, veg han, som tidligere nævnt, altid tilbage, når en formalisering af denne tilnærmelse kom på tale. Karakteristisk nok var han tavs under krigen mellem USA og England i 1895-96, hvor hans indlæg - hans position i begge lande taget i betragt-ning - ville have kunnet regne med mere end almindelig opmærk-somhed. (18) I to situationer søgte han dog at påvirke engel-ske flådeforhold, første gang da han i 1906 forsynede modstan-derne af Fisher's "Dreadnought" med argumenter i artiklen "Re-flections, Historic and Others, Suggested by the Battle of the Sea of Japan". Dette medførte, at Lord Fisher, der i øvrigt var en beundrer af Mahan's historiske værker, afvisende bemær-kede om ham: "he is passé, and has become a second Brassey and equally a bore!" (19) Anden gang var i 1910, da han i artik-ler i "Daily Mail" analyserede den internationale politiske si-tuation og over for den engelske offentlighed hævdede nødven-digheden af, at England stadig beholdt absolut overlegenhed på havet. (20)

Det er rimeligt at antage, at Mahan først og fremmest var kendt i England som forfatter til "sea power" -bøgerne og biografien af Nelson. Han bidrog afgjort til at forøge interesse for og udforskningen af "the Royal Navy"s historie og betydning for England i tidlige tid. Engelske marinehistorikere og flådeteoretikere som P.H. Colomb, John Laughton, George Sydenham Clarke, "Times'"s flådemedarbejder James R. Thursfield og Julian Corbett har givet udtryk for deres gæld til Mahan, med hvem flere af dem stod i regelmæssig forbindelse. (21) I søofficerskredse blev Mahan læst med begejstring, og en af Mahan's britiske disciple opfattede det som et yderst graverende forhold, at den overstkommanderende for den engelske flåde under 1. verdenskrig, Sir John Jellicoe, først i 1915 læste Mahan's "The Influence of Sea Power upon History, 1660-1783". (22) I modsætning til mange andre teoretikere\$ på det militære felt gjorde Mahan's bøger det muligt for "even laymen to grasp the principles which governed naval warfare", og det forekommer tilladeligt derfor med A.J. Marder til dels at kreditere Mahan's indflydelse for, at 1893's "Naval Scare" var "much more a popular movement than its predecessors". (23)

He popularized the words "sea power" in England. His views were disseminated through the Royal United Service Institution, magazine articles, reprints, and countless press quotations.. In a sense the British Navy League was founded in 1893 to carry out his teachings. His books were used by advocates of the two-Power standard and those who opposed elaborate coast defenses.. Some of his most ardent admirers even attributed to him the popular resuscitation of the song "Rule Britania". (24)

Som det er nævnt i indledningen til dette afsnit, volder det ikke store vanskeligheder at hæfte på Manhan den velkendte cliché om profeten, der ved sin fremkomst ikke agtes i sit fædreland, men først skal vinde anerkendelse uden for dets grænser. Til denne opfattelse har Mahan's biografer bidraget. C.C. Taylor, hvis skildring udkom i 1920, var englænder, og naturligt spiller Mahan's forhold til England, hans interesse for amerikansk-engelsk samarbejde og hans forbindelse med engelske søofficerer og historikere en betydelig rolle i bogen, bilagt med adskillige englænderes udsagn om hans betydning for dem og deres land. (25) W.D. Puleston indfører umiddelbart efter omtalen af "The Influence of Sea Power upon History, 1660-1783" et kapitel: The British Naval Program. Her nævner han ganske vist i overensstemmelse med sandheden, at Mahan ikke startede "the intense revival in the British fleet", men alligevel sæt-

ter den tilslutning, han mødte i England, op imod den mere af-dæmpede modtagelse, hans ideer fik i USA. Senere hedder det hos Puleston - om Mahan's artikler i "Daily Mail" fra 1910:

"Again, as in the early 'nineties, Mahan's views were more effective in Great Britain than in the United States". (26) Og-så Richard S.West kontrasterer virkningsfuldt begejstringen i England med følgende vurderinger af hans indflydelse hjemme: "... in 1895 the number of American converts to Mahan's naval principles was not large..To the general public in the United States Mahan was simply that American naval officer who had been banqueted abroad by queens and emperors". (27)

Anerkendelsen af Mahan som historiker og marinestrateg kom tidligt og kraftigt til udtryk i England, og det falder derfor let at tillægge ham afgørende betydning for skabelsen af den moderne engelske flåde. Men "The Naval Defence Act" var allerede vedtaget i 1889 og "Two Power standard" akcepteret som rammen om den britiske flådes størrelse. De 8 store slagskibe af "Royal Sovereign"- klassen - hvis konstruktion kom til at bestemme de engelske og dermed andre stormagters slagskibe op til 1906 - stod allerede på bedding, da Mahan's bog kunne begynde at øve sin indflydelse. Lord Beresford og med ham "Blue Water"- skolens tilhængere ville også uden Mahan's "sea power"- begreb have argumenteret for flere slagskibe og en offensiv strategi, herom vidner Columb's forfatterskab. (28) Hvis 1890'ernes England i lighed med Mahan mente, at der kunne uddrages lærdomme fra historien af værdi for samtiden, kan man hævde, at Mahan hjalp de politikere og soofficerer, der stod bag, hvad A.J.Marder kalder "Launching the Modern Royal Navy", med at bevise rigtigheden i den kurs, de slog ind på. I afsnittet om Mahan's betydning for USA blev påvirkningen af enkelte frem-trædende personer som Henry Cabot Lodge og Theodore Roosevelt nævnt som en betydningsfuld faktor, men i England synes Mahan's indflydelse i højere grad at være gået i bredden. "...the most important single factor in making the whole nation navy-minded", skriver Margaret T.Sprout om de to første "sea power"- bøgers betydning for England, og D.M.Schurman griber utvivlsomt om noget karakteristisk, når han om Mahan's forhold til England skriver, at hans indflydelse var "more profound in its general stimulus than for its conclusions on particulars". (29)

Mahan's betydning - Tyskland

"I am glad Mahan is having such influence with your people, but I wish he had more influence with his own", skrev Theodore Roosevelt i 1898 til en tysk bekendt, og i en skildring af Mahan's strategi hedder det om Mahan og Tyskland, at hans "writings had a practical influence on German policy second only to their influence in the United States". (30) Når man, som det her er sket, har advaret mod at overbetone Mahan's betydning for engelsk flådepolitik, må det i endnu højere grad være tilfældet med Tyskland. Mahan's store historiske værker og artikelsamlingerne fremkom sideløbende i USA og England, og ingen sproglige barrierer lagde sig i vejen for deres til- egnelse i origet. Forholdene var vidt forskellige herfra i Tyskland. Så vidt vides blev kun de to første "sea power"- bøger oversat til tysk, den første i 1895, den næste i 1897. (31) I 1908 skrev "Marinerundschau" om hans vanskelige sprog, og den fremtrædende militærhistoriker, professor Hans Delbrück, mente i 1898, at Mahan's bog var overvurderet. Den tyske oversættelse af hans to bøger var ubehjælpsom, og skønt der i forbindelse med propagandaen for den nye flådelov i 1897 blev ud- delt 2000 eksemplarer af Mahan's berømte værk, blev dette næppe folkelæsning i Tyskland. (32)

Skal man søge efter spor af indflydelse fra Mahan i tysk flådepolitik, vil det være mest realistisk at vende sig mod en begrænset gruppe personer bag skabelsen af den tyske flåde i tiden op imod 1. Verdenskrig. Samtlige Mahan's levnedsskildre- re har således medtaget, at Wilhelm II i 1894 skrev til en engelsk ven:

I am now, mot reading but devouring Captain Mahan's book; and am trying to learn it by heart. It is a first class work and classical in all points. It is on board all my ships and constantly quoted by my captains and officers. (33)

Hertil føjer Puleston, at Wilhelm II's personlige eksemplarer af Mahan's bøger var fyldt med understregninger og de be- rømte kejserlige marginalnoter. (34) Mahan blev modtaget af Wilhelm II på dennes yacht under besøget i England, og at kej- seren har været opmærksom på Mahan's arbejder fremgår af atter en kejserlig marginalnebækning fra 1899, idet han på et tele- gram med navnene på de amerikanske delegerede til Haagerkonfe- rencen ud for Mahan noterer: "Vor største og farligste fjen- de" (35) På denne baggrund kan man i biografierne af Mahan se

ham tillagt faderskabet til den tyske kejsers bevingede slagord om Tysklands fremtid på havet osv. (36)

Det er her igen nødvendigt at være varsom med at overvurdere den mahanske påvirkning. Skønt den tyske kejser muligvis har gjort sig anstrengelser for at lære Mahan's bøger udenad, er det noget tvivlsomt, hvor meget han forstod af Mahan's - ellers ganske klart udtrykte - strategiske lære. Kejserens interesse for marineforhold havde rødder langt tilbage i tiden, og kort efter sin tronbestigelse udfærdigede han et "Denkschrift zum Etat für die Verwaltung der Kaiserlichen Marine auf das Etatsjahr 1889/90". Heri toges til orde for en udvidelse af den tyske flåde på alle felter, og såvel kystforsvaret, baseret på den planlagte "Siegfried"- klasse, handelsodelæggelsen og slagskibsoffensiven bliver tillagt værdi. Hans Hallmann citerer et, som det synes, karakteristisk sted, hvor der om slagskibsflåden udtales: "einer solchen kann im Hinblick darauf, dass eine wirksame Defensive nur denkbar ist, wenn sie durch eine kräftige Offensive unterstützt werden kann, ebensowenig entraten werden, wie einer genügenden Anzahl moderner geschützter Kreuzer zum Schutz des eigenen und zur Schädigung des feindlichen Handels". (37) Hallmann konkluderer, at skønt kejserens program indeholdt et krav om skabelse af en tysk slagskibsflåde, var der ikke tale om et radikalt skridt fremad. Fra 1872 til 1883, da general Albert v. Stosch havde stået i spidsen for den tyske marine, var der bygget 14 slagskibe, mens denne skibstype ikke blev varetaget af efterfolgeren Georg L. von Caprivi, hvor byggeaktiviteten indskrænkedes sig til krydsere og ikke mindst torpedofartøjer. (38) Den unge Wilhelm II's flådeplaner bragte efter Hallmanns opfattelse ingen endelig afgørelse mellem de to "skoler". (39) De uklare strategiske ideer bag kejserens begejstring for flådens forøgelse ændredes ikke i de følgende år. 8. januar 1895 støttede han agitationen for en styrket tysk somagt ved at holde en tale for den tyske Rigsdags medlemmer, men "wie eine Grammophonplatte mit zwei übereinander gespielten Melodien" blev både "guerre de course" og offensivstrategien baseret på slagskibe, lagt til grund. (40) Godt en måned senere talte kejseren i en kreds af officerer, og hans krav til de følgende års udbygning bestod da i 9 panserkrydsere, 15 større og 12 mindre beskyttede krydsere. Samtidig udfærdigede Wilhelm personligt tegninger til fremtidens tyske slagskibe! (41)

Endnu i 1895-96 støttede den tyske kejser ved flere lejligheder de kræfter i den tyske flådeledelse, der hyldede "guerre de course"- strategien, og først i 1897 afgjordes kampen mellem krydserkrigen - admiral Friedrich Hollmann - og den offensive slagskibsflåde - admiral Alfred Tirpitz. (42) I juni 1897 overtog Tirpitz ledelsen af den tyske flåde. Hallmann giver følgende vurdering af forholdet mellem Wilhelm II og Tirpitz på dette tidspunkt:

So merkwürdig es klingt, so wahr ist es doch: der Kaiser hatte das seemilitärische System, mit dem, wie jedermann in der Marine wusste, der ehemalige Chef des Stabes stand und fiel, nicht recht erfasst. Dass er durch die Berufung Tirpitz zu dem Grundsatz bekannte, alle Kräfte auf dem Aufbau einer Schlachtflotte zu sammeln, kan ihm nicht in den Sinn.. Es hatte den Anschein, als ob er gar nicht mehr wüsste von den Kampf, den Tirpitz und das Oberkommando gegen den Gedanken des Kreuzerkriegs und sein Werkzeug, den geschützen Kreuzer II. Klasse, seit Jahren geführt hatten!.. Immerhin muss festgehalten werden: der Kaiser berief Tirpitz wesentlich aus parlamentarischen Gründen und als Wegbereiter für ein recht unklares Ziel, da man am besten mit "Mehr Marine" bezeichnet: das Ziel des Aufbaus einer Hochseeflotte, das aus der Arbeit seines Admiralsstabs in den letzten fünf Jahren hervorgewachsen war, stand ihm zum mindesten nicht klar vor Augen. (43)

På denne baggrund må det anses for tvivlsomt, om Mahan's "sea power"- studier og hans derfra udledede strategiske lære, som Wilhelm II skulle have stiftet bekendtskab med i 1894, har haft nogen afgørende betydning for kejserens opfattelse af den tyske flådes opgaver og sammensætning. Når det i en for nylig offentliggjort artikel hedder, at Wilhelm II "gave illustrated speeches on Mahan's theses, interpreted Mahan's writings to suit his own naval ambitions", er man derfor tilbøjelig til at mene, at denne artikels forfatter har givet Mahan mere end rigelig plads i den kejserlige bevidsthed. (44)

Alfred von Tirpitz skriver i sine erindringer, hvorledes man på "dem kleinen Exerzierplatz von der Kieler Föhrde" udviklede en art linietaktik, der var anvendelig for moderne i eskadre opererende krigsskibe. Senere stiftede han bekendtskab med captain Mahan's bog og kom til den opfattelse, at denne ad teoretisk vej var nået til den samme konklusion, som tyskerne "empirisch fanden". (45) Af erindringerne og af Tirpitz' senere virke fremgår det tydeligt, at han betragtede sit arbejde for at skabe en tysk slagskibsflåde som en videreførelse af den flådepolitik, der var formuleret i 1870'erne af marinens daværende leder, general von Stosch. (46) Denne havde ikke blot

prioriteret bygningen af slagskibe, men også betonet sammenhængen mellem den gryende tyske imperialisme og flådens expansion. Parallelt med Mahan's "sea power" kunne Tirpitz fra Stosch' flådeprogram formulere:

..die politische Notwendigkeit, für unaufhaltsam und reissend anwachsenden deutschen Seeinteressen eine sit schützende Flotte zu schaffen. Die Flotte erschien mir niemals als Selbstzwerk, sondern stets als eine Funktion der Seeinteressen. Ohne Seemacht blieb die deutsche Weltgeltung wie ein Weichtier ohne Schale. Dem Handel musste die Flagge folgen, wie das andere ältere Nationalstaaten längst begriffen hatten, als es bei uns erst zu dämmern begann. (47)

Tirpitz synes allerede i 1891 at have udformet hovedpunkterne i sine strategiske anskuelser, og ved nytår 1892 gav han i "Denkschrift über die Neuorganisation unserer Panzerflotte" følgende formulering af det princip, han opfattede som kernen i bestræbelserne for at skabe en tysk stormagtsflåde:

Die strategische Überlegung über unser Verhalten im nächsten Seekriege hat bereits seit einiger Zeit zu der Erkenntnis geführt, dass die Entscheidung für unsere Marine in der offenen Seeschlacht gesucht werden muss.

Es entsteht daher die dringende Veranlassung, diese zukünftige Seeschlacht als das unverrückbare Ziel bei unserer Taktik, bei unserer Personalausbildung und bei unserer Organisation im Auge zu behalten. (48)

Kort efter at Tirpitz havde udformet dette program, blev han udnævnt til chef for den tyske flådestab. I de følgende år arbejdede han intenst på at vinde flådens ledelse, kejseren og Rigsdagen for opbygningen af en slagskibsflåde. Til dette formål udarbejdede han en række "Dienstschriften", af hvilke "Dienstschrift IX" fra sommeren 1894 fik den største betydning. Tirpitz krævede heri bygningen af 17 slagskibe - to eskadrer af otte plus et flagskib - 6 flotiller torpedobåde, 6 panserkrydsere og 12 beskyttede krydsere, men forbandt desuden med de aktuelle behov for søkrigsmateriel og dettes organisation forestillinger, der i lighed med Mahan stærkt understregede soherredommets betydning for nationen. (49) Tirpitz vendte sig med sin argumentation imod admiralitetets chef, Hollmann, der i højere grad synes at have været en tilhænger af "guerre de course"- strategien, og hvis "Zickzackkurse" resulterede i "einem unorganisch zusammengewürfelten Schiffsbestand, mit dem gemeinsam zu operieren für den Kriegsfall kein Vertrauen erwecken konnte". (50) I 1897 trådte Hollmann tilbage som leder af den tyske marine, og Alfred von Tirpitz blev kaldt tilbage for at indtage pladsen som statssekretær for marinemi-

nisteriet. Fra denne post forberedte han og bidrog virksomt til gennemførelsen af den tyske flådelov i 1898, der blev det første afgørende skridt imod virkeliggørelsen af hans planer. (51) I løbet af 90'erne var der sket en afgørende ændring i Tirpitz' vurdering af flådens opgaver. Mens han tidligere havde ment - i lighed med den almindelige opfattelse - at slagskibsflåden skulle stå sin prøve i et opgør med Frankrig og Rusland, var England fra 1897 blevet den potentielle hovedmodstander:

Für Deutschland ist zur Zeit der gefährlichste Gegner zur See England. Es ist auch der Gegner, gegen den wir am dringendsten ein gewisses Mass an Flottenmacht als politischer Macht-faktor haben müssen. (52)

I Tirpitz' argumentation for skabelsen af en tysk slagskibsflåde genfindes en række af elementerne fra indledningsafsnittet i "The Influence of Sea Power upon History, 1660-1783". Når Tirpitz formulerede begrebet "Seeinteressen" som dikterende Tysklands behov for maritim styrke og i "Seeinteressen" hævdede sammenhængen mellem kolonierhvervelser, økonomisk-handelsmæssig ekspansion og national og politisk storhed, opererede han med tanker, der var parallelle med de mahanske. Tirpitz' strategiske lære, der afviste det passive kystforsvar og underkendte værdien af Hollmanns krydser-strategi til fordel for slagskibseskadrerne og, som det blev udtrykt i "Dienstschrift IX": "Die natürliche Bestimmung einer Flotte ist die strategische Offensive", kunne ligeledes være tiltrådt af Mahan. (53) Der er således en god mening i, at Tirpitz i 1895 foranlediger Mahan oversat til tysk som et led i sin propaganda for at vinde tilslutning til sit flådeprogram. Alfred Vagts oplyser, at også artikelsamlingen "The Interest of America in Sea Power" fra 1897 fandt anvendelse hos Tirpitz, idet han sogte at overbevise udenrigsministeriet om nødvendigheden af at skaffe sig besiddelser i det karibiske hav og bilagde sin argumentation med de mahanske artikler. (54)

Mahan's "sea power" og Tirpitz' "Seeinteressen" var omrent sammenfaldende begreber, men prøver man de seks "principal conditions" på Tyskland, som Mahan havde prøvet dem på USA, fremgår det klart, at de geografiske forudsætninger helt og de øvrige delvis mangler. I 1902 kunne Mahan hævde, at historien havde "conclusively demonstrated the inability of a state with even a single continental frontier to compete in naval development with one that is insular". (55) Dette til trods fulgte

I N D B Y D E L S E

T I L

D A N S K

M A R I T I M H I S T O R I S K

K O N F E R E N C E

22. - 24. marts 1974

Den maritimhistoriske forskning har i Danmark ringe vilkår og er forbløffende lidt udviklet, når man tager landets geografiske beliggenhed og dets historie i betragtning. Selv om der er sket fremskridt på disse felter i de senere år, så er situationen dog langtfra tilfredsstillende. I vores naboland Norge og Sverige er man inden for den maritimhistoriske forskning næst langt videre end her i landet. Karakteristisk for billedet er, at kræfterne, der sættes ind, spredes for meget, og mon ikke den tanke har meldt sig hos mange maritimhistorisk interesserende og forskere, at det var på tide, at der tilstræbes en koordination til fælles gavn.

Marinehistorisk Selskab, stiftet 1951, indkalder hermed til en almindelig maritimhistorisk konference for Danmark, hvor det er tanken

- at bringe maritimhistoriske forskere i forbindelse med hinanden,
- at gøre status over dansk maritimhistorisk forskning, og
- at undersøge mulighederne for et nærmere fremtidigt samarbejde

Alle maritimhistoriske forskere og andre interesserende er velkomne.

Konferencen finder sted i dagene 22. - 24. marts 1974 i Hellerup Sejlklubs lokaler, Strandparksvej 36-38, 2900 Hellerup.

Deltagergebyret er fastsat til kr. 50,- som indbetales til: Marinehistorisk Selskab, Ved Fortunen 10 A, 2800 Lyngby, Postgiro: 67350 (jfr. blanket) inden 15. februar 1974. Dette beløb dækker omkostningerne vedrørende konferencens afholdelse. Bespisning og overnatning betales af de enkelte deltagere. Der gøres i denne forbindelse opmærksom på, at 10 af deltagerne vil kunne overnatte i Hellerup Sejlklub, idet der her findes 5 værelser, men spartansk udstyrede værelser med 2 køjer i hver og med fælles badeværelse. Prisen for 2 overnatninger vil blive kr. 40.-. Man bedes anføre på blanketten, hvis man er interesseret i sådan overnatning, og de pågældende vil så senere få besked, om der er plads til dem. Sejlklubbens restaurant har mad til rimelige priser.

Af pladshensyn er det nødvendigt at begrænse deltagerantallet til de første 60 tilmeldte.

Foreløbigt program:

Fredag den 22. marts

- 19.30 Fællesmøde. Foredrag af försteintendant Carl Olof Cederlund, Rådet för maritim forskning (Sverige) og af försteamanuensis Atle Thowsen, Norsk sjøfartshistorisk Forskningsfond, om marinehistoriske forskningsbestræbelser i henholdsvis Sverige og Norge. Efterfølgende diskussion.

Lørdag den 23 marts

- 9.30 Fællesmøde. Oversigt over de senere års maritimhistoriske forskning i Danmark. Ved museumsdirektør, dr.phil.Henning Henningsen, Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg.

- 10.00 Diskussion i følgende grupper:

1. Skibene. Om skibskonstruktion, skibsbygning og struktur gennem tiderne.
2. Maritime erhverv og deres udøvere. Om rederi- og erhvervshistorie, udviklingen i regionale områder samt personel.
3. Søfart og somagt i Danmarks historie. Om handelsflådens og orlogsflådens betydning i Danmarks økonomiske, politiske og militære historie.

(udfyldes med blokbogstaver)

dato:

Undertegnede

(navn) _____

(stilling) _____

(adresse) _____

(postnr. og by) _____

tilmelder sig herved den danske maritimhistoriske konference
22. - 24. marts 1974.

Jeg ønsker at deltage i gruppe _____

Jeg ønsker overnatning i Hellerup Sejlklub _____

Deltagergebyret sendt pr. giro til postgiro nr. 67350 _____
i vedlagt check _____

_____ (underskrift)

Følgende har givet tilsagn om at deltage i grupperne: lektor Jørgen H. Barfod, arkivar H.C. Bjerg, museumsinspektør Ole Crumlin-Pedersen, overarkivar Vagn Dybdahl, docent Ole Feldbæk, museumsinspektør A. Hjort-Rasmussen, museumsdirektør Knud Klem, overinspektør Holger Rasmussen og lektor Chr. Tortzen.

Resten af lørdagen er afsat til denne diskussion om muligheder og former for samarbejde inden for de pågældende felter.

Søndag den 24. marts

- 9.30 Fellesmøde. Rapporter fra grupperne og diskussion af forslag til et nærmere samarbejde.
12.00 Afslutning på konferencen.

Endeligt program med deltagerliste m.v. vil blive udsendt til deltagerne ca. 1. marts 1974.

Henvendelser vedrørende konferencen kan rettes til mødets sekretær, cand.phil. Benny Christensen, Sjælør Boulevard 7,³, 2450 København SV - Tlf. (01) 46 84 44

60 øre

DANSK MARITIMHISTORISK KONFERENCE 1974

v/ cand.phil. Benny Christensen
Sjælør Boulevard 7,³
2450 København SV

Mahan allerede fra 1890 tysk flådepolitik opmærksomt, på en gang med en bekymring - på USA's vegne - og med en respekt, der kunne tage form af en regulær anerkendelse som i 1898:

It is the fashion here to proclaim the Emperor a fool for his shibboleth is imperialistic and not republican; but if he be, it is with the folly of the age on the European Continent - the hunger for ships, colonies, and commerce, after which the great Napoleon so hankered, and upon which the prosperity of Great Britain has built. (56)

Mahan akcepterede tyskernes ønske om somagt - "a need of the German people itself" - og han fandt, at krigene i 1864, 1866 og 1870-71 havde været retfærdiggjort derved, at de befordrede "German racial unity consolidated into political unity". (57) Omkring århundredeskiftet ønskede han den nyskabte tyske flådemagts medvirken i Østasien "to complete the group" af "the Teutonic family", og i 1912 lod han skinne igennem, at tyskernes opfattelse af flådepolitikken som "not a matter of domestic policy, but of foreign relations" kunne tjene andre nationer til forbillede. (58) Skulle Tyskland imidlertid for alvor gøre sig gældende som somagt, ja blot sikre sig, at dets søstridskræfter skulle kunne yde landet et effektivt forsvar mod et angreb fra havet, kunne det kun ske ved hjælp af "established naval predominance at least in the North Sea", helst også i de tilstødende farvande. Tyskland måtte nødvendigvis opbygge en flåde, der var "the Royal Navy" overlegen. (59)

Der kan være grund til at sætte et spørgsmålstegn ved den betydelige indflydelse, Mahan ifølge det citat, der er anført i begyndelsen af dette afsnit, skulle have haft på tysk flådepolitik - alias på Tirpitz. "The Influence of Sea Power upon History, 1660-1783" indeholdt et budskab, der henvendte sig til et ørige som England eller et "næsten ørige" som USA, ikke til en kontinentalmagt som Tyskland. Det ville have givet god mening, om en modstander af de tirpitzske flådeplaner havde angrebet f.eks. flådeloven af 1898 med udvalgte citater fra kapitlet "Discussion of the Elements of Sea Power"! Tirpitz' slagskibsprogram og hans strategiske lære om det "entscheidende Seeschlacht" udsprang utvivlsomt fra tidligere bestræbelser i tysk flådeledelse og hans egne erfaringer som officer. Mahan's konklusioner og krydserkrigsførelsens manglende effektivitet osv. har Tirpitz kunnet anvende som det "historiske bevis" for rigtigheden af sine synspunkter, men den afgørende slut-

ning vedrørende Tyskland som flådemagt - den Mahan omkring 1910 drog af den tyske flådeoprustning og som måtte drages på grundlag af "sea power"- teorien - blev ikke draget af Tirpitz. Mahan imødeså da, at Tyskland ville bygge en flåde, der var den engelske overlegen, for at skaffe sig soherredømmet i Nord-søen og i det østlige Atlanterhav. Men da havde de tirpitzske bestræbelser for den tyske flåde fundet sin politiske målsætning i den såkaldte "Risiko-Gedanke":

"Deutschland muss eine Flotte von solcher Stärke haben, dass selbst für die grösste Flotte ein Krieg mit ihm ein solches Risiko in sich schliessen würde, dass ihre eigene Überlegenheit gefährdet wäre. Für diesen Zweck ist es nicht absolut notwendig, dass die deutsche Flotte ebenso gross ist wie die der grössten Seemacht, weil in der Regel eine grosse Seemacht nicht in der Lage sein wird, ihre ganze Kraft gegen uns zu konzentrieren. Aber selbst, wenn es ihr gelingen sollte, uns mit Überlegenen Kräften entgegenzutreten, würde der Feind durch seine Überwindung des Widerstandes der deutschen Flotte so erheblich geschwächt werden, dass dann trotz des etwa errungenen Sieges die eigene Machtstellung zunächst nicht mehr durch eine ausreichende Flotte gesichert wäre". (60)

Mahan og USA

Når man skal søge at vurdere den indflydelse, Mahan i tiden fra 1890 til 1914 opnåede, vil det være naturligt at spørge efter hans forbindelse med den maritimt-politiske udvikling i USA. Mahan var amerikaner, han skrev i og for det meste - når det gjaldt aktuelle spørgsmål - om amerikanske forhold. I England og Tyskland blev han i alt væsentlig et indlæg i en allerede indledt debat, men i USA var han med til ikke blot at leve den teoretiske baggrund for opbygningen af den amerikanske krigsmarine, men også til at omforme amerikanernes opfattelse af deres egen nations forhold til omverdenen. Mahan var som skribent en væsentlig faktor i udformningen af den amerikanske imperialisme, der fik sit første markante udtryk omkring udbruddet af krigen mod Spanien i 1898. Sammen med mænd som Josiah Strong, John Fiske og John W. Burgess bearbejdede Mahan i 1890'erne den amerikanske offentlighed for at få den til at vende blikket udad. Julius W. Pratt opsummerer Mahan's betydning i sin bog "Expansionists of 1898":

Of Mahan's influence upon his contemporaries there is no dearth of evidence. His books were widely noticed. Unlike other writers, he addressed himself directly to the problems in hand, contributing to such periodicals as the Atlantic Monthly, the Forum, the North American Review, Harper's Ma-

gazine, and McClure's Magazine articles urging naval preparedness, the annexion of Hawaii, the control of the Caribbean, and related policies. His arguments were repeatedly cited in Congress, by Henry Cabot Lodge and other expansionist Senators and Congressmen, and printed in reports of Congressional committees. Theodore Roosevelt reviewed his books with high appreciation, praised his magazine articles, and corresponded with him in regard to annexing Hawaii and the Virgin Islands. Other expansionist publicists went to Mahan for their arguments. To a British observer, on the eve of the Spanish-American war, it seemed that the spirit of America had been remade through Mahan's influence. (61)

Naturligvis må man søge efter mere langtvirkende og grundlæggende ændringer i det amerikanske samfund i de sidste årtier af forrige århundrede, hvis man skal forklare omsvinget fra en tilstand, hvor USA så at sige ingen udenrigspolitik havde og hvor al opmærksomhed var vendt indad, til den expansionistiske bølge under krigen mod Spanien i 1898 - men hvilke dybereliggende kræfter der end gjorde sig gældende, så var Mahan en af dem, der gav disse kræfter form og mæle. Og fra det udenrigspolitiske til det mere afgrænset maritime. I 1890 var USA at regne som nr. 12 af verdens flådemagter efter tonnagen, men ved udbruddet af 1. verdenskrig var den amerikanske marine på linie med Tysklands og kun overgået af den britiske. Gennem Mahan's bøger og artikler gik som en rød tråd, at vægten skulle lægges på de store, sværest muligt bevæbnede og pansrede kampske på bekostning af torpedovåbenet og ikke mindst de lettere enheder, krydsertyperne af forskellig størrelse. Nedenstående oversigt viser stormagtflådernes opbygning pr. 1/2 1914. Tallene i parentes angiver skibe af Dreadnoughttypen:

	Slagskibe	Panser krydsere	Beskyttede krydsere	Torpedo- fartøjer	Ubåde
England	57 (18)	43 (9)	61	ca. 280	ca. 75
Tyskland	33 (13)	13 (4)	34	187	27
Frankrig	20 (2)	19	8	98	55
Japan	14 (2)	14 (1)	16	68	13
Italien	11 (3)	9	6	102	20
Østrig-Ung.	14 (2)	2	5	49	6
Rusland	8	6	8	113	32
USA	31 (9)	14	11	72	32 (1)

forskellige typer og deres formering i taktiske enheder var efter den lære, han havde formuleret i slutningen af 1880'erne og havde indprentet en generation af amerikanske politikere og soofficerer.

I ingen af de andre stormagtsflåder spiller slagskibene en talmæssig tilsvarende stor betydning som i den amerikanske. Antallet af beskyttede krydsere var beskedent, og man forsøgte sig ikke med krydsere af Dreadnoughttypen, hvad Mahan netop frarådede. Også torpedofartøjernes antal var beskedent sammenlignet med de øvrige flåder. Hertil kan føjes, at Mahan's stedige lære om at samle styrkerne mest muligt afspejles i fordelingen af skibene. Mens "the Atlantic Fleet" bestod af de 20 nyeste slagskibe, 28 af de mest moderne torpedofartøjer og 11 ubåde, bestod "the Pacific Fleet" af 4 panserkrydsere, 5 destroyere, 6 ubåde samt nogle ældre fartøjer i reserve. Mahan kunne ved nytår 1914 måske have ønsket sig en endnu stærkere amerikansk marine, men fordelingen af den eksisterende på de

FODNOTER

- 1) Se H.O.Wesche i Tidsskrift for søvæsen 1966, s. 305ff., H.Klint' Militærhistorisk orientering (1968) s. 33f.
- 2) Den bedste Mahan-biografi er W.D.Puleston: The Life and Work of Alfred Thayer Mahan (1939).
- 3) op.cit. s. 28.
- 4) W.E.Livezey: Mahan on Sea Power (1947) s. 173, jfr. A.J. Marder: The Anatomy of British Sea Power (1940) s. 46.
- 5) Op.cit. II p. 118.
- 6) Taylor, s. 45ff., Puleston s. 154ff., jfr. s. 110, 180. Karakteristisk for denne opfattelse er f.eks. et brev fra Th.Roosevelt til W.L.Cloues - flådemedarbejder ved "The Times" - fra 1898: "Captain Mahan is a prophet more honored in your country than in his own", Letters of Theodore Roosevelt I s. 764.
- 7) Citat: The Influence..1660-1783 s. 56f., jfr. s. 60, 64, 66f. Se talrige eksempler, The Interest s. 27, 34f., 50, 55, 70ff., 109ff., 166f., 186ff., 257f., Lessons of the War s. 243f., 250, The Problem of Asia s. 192f., Retrospect s. 89ff. Om englanderne vurdering af sig selv ca. 1890 se Langer s. 69ff., Marder s. 10ff.
- 8) Citat: Puleston s. 170. Kritik af Mahan se Livezey s. 77, Ch.Beard, The Idea of National Interest (1934) s. 432f. Om forsvareret for England i Boerkrigen se Puleston s.219ff.
- 9) Puleston s. 169f, se i øvrigt The Interest s. 107ff.
- 10) Marder s. 44, jfr. s. 119f., Schönberg s. 3ff.
- 11) Do. s. 121f., Do. s. 10ff.

- 12) Do. s. 132ff., Do. s. 19f., 41, 57ff.
- 13) Do. s. 126ff., Do. s. 60ff.
- 14) Do. s. 106, Do. s. 66f., 70f. Se allerede tilløb i Brassey's Naval Annual 1887 s. 3.
- 15) Marder s. 86ff., 125, om "jeune ecole"- tanker se s. 71ff., 107ff., Schönberg s. 52, Langer s. 421f.
- 16) Do. s. 68, Schönberg s. 64, 67, Schurman s. 46ff. Ved fremlæggelsen af byggeprogrammet i 1889 udtaltes det, at "Two poor standard" skulle bæres af slagskibene, Schönberg s. 71.
- 17) Puleston s. 107. Mahan og "Blue Water"- skolen se Naval Strategy s. 428f., Marder s. 71, Schurman s. 52ff.
- 18) Puleston s. 170f.
- 19) Se s. 45, A.J.Marder: *Fear God and Dread Nought II* (1956) s. 30, P.K.Kemp: *The Papers of Admiral Sir John Fisher I* (1960) s. 303, 344ff., A.J.Marder: *From Dreadnought to Scapa Flow* (1961) s. 60f. Fisher var dog senere anerkendende over for Mahan's arbejder, A.J.Marder: *Fear God and Dread Nought II* s. 136, 168, 192, 240, 322, 474.
- 20) Taylor s. 308ff., Puleston s. 300f., 305f., Rich.H.Heindel: *The American Impact on Great Britain* (1940) s. 118.
- 21) Livezey s. 59ff., Puleston s. 108ff., Marder s. 47, Schurman s. 12, 52ff.
- 22) Taylor, *passim*, A.J.Marder: *Portrait of an Admiral*, H.Richmond s. 25.
- 23) Marder s. 46, 59.
- 24) Heindel: *op.cit.* s. 117.
- 25) Op.cit. vii, s. 57ff., 78ff., 102ff., 119ff., 178ff., 225f., 283.
- 26) Op.cit. s. 106, 108ff., 306.
- 27) Op.cit. s. 159, jfr. s. 151ff.
- 28) Colomb havde allerede tidligere formuleret sine strategiske ideer, Brassey's Naval Annual 1888-89 s. 1ff., jfr. Schurman s. 44f.
- 29) Earle (ed.): *Makers of Modern Strategy* s. 440, Schurman s. 79.
- 30) Letters of Theodore Roosevelt I s. 764, Earle (ed.): *op. cit.* s. 442.
- 31) Kehr s. 45.
- 32) Marinerundschau 1908 s. 1142, Gustav Oldenhage: *Die deutsche Flotten vorlage von 1897 und die öffentliche Meinung* (1935) s. 38. "Die Deutsche Kolonialgesellschaft" stod bag uddelingen, J.Steinberg: *Yesterdays Detterent* (1965) s. 142f.
- 33) Taylor s. 130f., Puleston s. 159, West s. 156, Livezey s. 63.
- 34) Puleston s. 159.
- 35) Do. s. 107f., Taylor s. 131.

- 36) Do. s. 139, 207.
- 37) Hallmann s. 48ff., især s. 56ff., Steinberg: op.cit. s. 26f. "Siegfried"-klassen modsvarer omtrent de amerikanske "monitorer" fra ca. 1890.
- 38) Hallmann s. 59, Kehr s. 25ff., Hallmann s. 8ff., Tirpitz s. 21f., 24ff.
- 39) Hallmann s. 59, 61f., jfr. Tirpitz s. 38ff.
- 40) Kehr s. 49, jfr. Sternberg: op.cit. s. 80f.
- 41) Hallmann s. 145, Sternberg: op.cit. s. 96.
- 42) Do. s. 166ff., do. s. 85, 101, jfr. Tirpitz s. 80. Ommagtkampen mellem Tirpitz og Hollmann se især Hallmann s. 171ff., Sternberg: op.cit. s. 61ff., Tirpitz s. 49ff., 79ff.
- 43) Hallmann s. 238f.
- 44) C.L. Boyd: The wasted ten Years, Journal of the Royal United Service Institute 1966 s. 293., jfr. Livezey s. 67.
- 45) Tirpitz s. 47, jfr. Hubatsch: Die Ära Tirpitz (1955) s. 55f., Hallmann s. 128.
- 46) Do. s. 11ff., 30f., 52ff., især s. 26f., Hallmann s. 22, 128, Steinberg: op.cit. s. 66, 82, 84.
- 47) Hallmann s. 40ff., Tirpitz s. 21f., 70.
- 48) Hallmann s. 118, jfr. s. 113ff., Tirpitz s. 40ff.
- 49) Do. s. 123ff., Do. s. 49ff. Offentliggjort i tendentiost udvalg i "Nauticus" 1926 s. 185ff., jfr. Kehr s. 45.
- 50) Tirpitz s. 39f., Kehr s. 28ff., Hallmann s. 68ff. Om Hollmanns prioritering af krydserstrategien se Hallmann s. 138, Steinberg: op.cit. s. 19, 72, 74, Kehr s. 49.
- 51) Hallmann s. 202ff., Steinberg: op.cit. s. 97ff. Om flåde-loven 1898 og Tirpitz' del heri se Kehr s. 72ff., Steinberg: op.cit. s. 149ff.
- 52) Steinberg: op.cit. s. 208, om den tyske flåde vendt mod Frankrig-Rusland se Tirpitz s. 59, Hallmann s. 129, Steinberg: op.cit. s. 68, 78, Hubatsch: op.cit. s. 13ff.
- 53) Hallmann s. 128.
- 54) Do. s. 128, Kehr s. 45. A. Vagts: Deutschland und Amerika in der Weltpolitik II s. 1418ff., 1492ff.
- 55) Retrospect s. 169.
- 56) The Interest s. 7f., 15, Lessons of the War s. 289.
- 57) Lessons of the War s. 292, jfr. s. 290ff., Arnements s. 109ff.
- 58) The Problem of Asia s. 144ff., Arnements s. 62f. Mahan blev karakteristisk nok af modstandere betegnet f.eks. som en "German glorifier of war", Puleston s. 355, jfr. Livezey s. 77, Beard: op.cit. s. 81.
- 59) Retrospect s. 165f.
- 60) W. Hubatsch: Die Ära Tirpitz (1955) s. 20f.
- 61) Pratt op.cit. (Paperback ed. 1964) s. 20f., jfr. s. 12ff.
- 62) Opstillet på grundlag af Weyer: Taschenbuch der Kriegsflotten 1914. Til torpedofartøjer er regnet jagere og torpedo-både på over 150 tons. Aldersgrænsen er sat ved 20 år fra søsatningsdatoen.

Litteraturfortegnelse:

Alfred Thayer Mahan's skrifter:	Evt. forkortelse
The Influence of Sea Power upon History, 1660-1783 (1890)	The Influence.. 1660-1783
The Influence of Sea Power upon the French Revolution and Empire, 1793-1812 (1893)	
The Life of Nelson: The Embodiment of the Sea Power of Great Britain (1897)	
The Interest of America in Sea Power, Present and Future (1897)	The Interest
Lessons of the War with Spain and other Articles (1899)	Lessons of the War
The Problem of Asia and its Effect upon International policies (1900)	The problem of Asia
Retrospect and Prospect: Studies in International Relations, Naval and Political (1902)	Retrospect
Sea Power in Its Relations to the War of 1812 (1905)	
Some Neglected Aspects of War (1907)	
From Sail to Steam: Recollections of Naval Life (1907)	From Sail to Steam
Naval Administration and Warfare, Some General Principles With Other Essays (1908)	Naval Administra- tion
The Interest of America in International Conditions (1910)	The Interest... Int.Conditions
Naval Strategy, Compared and contrasted with the Principles of military Operations on Land (1911)	Naval Strategy
Arnements and Arbitration, or the Place of Force in the International Relations of States (1912)	Arnments

Anden litteratur:

Forfatter: Titel:	Evt. forkortelse:
Charles A. Beard The Idea of National Interest (1934)	
Samuel F. Bemis A Diplomatic History of the United States (4.ed.1955)	Bemis
Ch.Beresford Memoirs (1914)	
Kenneth Bourne Britain and the Balance of Power in North America, 1815-1908 (1967)	

- Kenneth Bourne & Carl L. Boyd Captain Mahan's "War" with Great Britain, Proceedings of the United States Naval Institute, July 1968, s. 71ff.
- Carl L. Boyd The wasted ten Years, Journal of the Royal United Service Institute 1966, s. 291ff.
- Will. R. Braisted The United States Navy in the Pacific (1958) Braisted
- Brassey's Naval Annual s. 1886ff.
- R. Brent Mahan - Mariner or Misfit? Proceedings of the United States Naval Institute 1966 s. 93ff.
- Ousten J. Clinard Japan's Influence on American Naval Power, 1897-1917 (1947)
- C.D. Davis The United States and the First Hague Peace Conference (1962) Davis
- Francis Duncan Mahan - Historian with a Purpose, Proceedings of the United States Naval Institute 1957 s. 498ff.
- Edw. M. Earle (ed.) Makers of Modern Strategy (rev.ed. 1948)
heri især:
Margaret T. Sprout: Mahan: Evangelist of Sea Power.
Theodore Ropp: Continental Doctrines of Sea Power
- J.M. Ellicott Three Naval Cranks and the Way They Turned, Proceedings of the United States Naval Institute 1923 s. 1615ff.
- J.M. Ellicott With Mahan and Erben on the Chicago, Proceedings of the United States Naval Institute 1941 s. 1234ff.
- J.M. Ellicott Sidelights on Mahan, Proceedings of the United States Naval Institute 1948, s. 1247ff.
- Bradley A. Fiske From Midshipman to Rear Admiral (1919)
- A.Gleaves Lifes and Letters of Stephen b. Luce (1925) Gleaves
- G.P. Gooch History and Historians in the Nineteenth Century (rev. ed. 1952)
- John A. Grenville & George B. Young Politics, Strategy, and American Diplomacy, Studies in Foreign Policy 1873-1917 (1966) Grenville & Young

Oron J. Hale	Publicity and Diplomacy (1940)	
Hans Hallmann	Der Weg zum deutschen Schlachtflossenbau (1933)	Hallmann
Rich. H. Heindel	The American Impact on Great Britain (1940)	
Walter R. Herrick	The American Naval Revolu- tion (1966)	Herrick
Rich. Hofstadter	Social Darwinism in American Thought 1860-1915 (1945)	
W. Hubatsch	Die Ära Tirpitz (1955)	
Eckhart Kehr	Schlachtflossenbau und Par- teipolitik 1894-1901 (1930)	Kehr
P.K. Kemp	The Papers of Admiral Sir John Fisher (1960-64)	
K. Kvam	Militärlitteraturens klas- sikere (1958)	
Will. L. Langer	The Diplomacy of Imperia- lism (rev.ed. 1955)	Langer
Arthur S. Link	Wilson, The Struggle for Neutrality (1960)	
Will. E. Livezey	Mahan on Sea Power (1947)	Livezey
Henry Cabot Lodge (ed.)	Selections from the Cor- respondance of Theodore Roosevelt and Henry Cabot Lodge (1925)	
Arthur J. Marder	The Anatomy of British Sea Power (1940)	Marder
Arthur J. Marder	Portrait of an Admiral, Henry Richmond (1952)	
Arthur J. Marder	Fear God and Dread Nought (1952-56)	
Arthur J. Marder	From Dreadnought to Scapa Flow (1961-65)	
Marinenrundschau 1908\$		
Ernest R. May	Imperial Democracy, The Emergence of America as a\$ Great Power (1961)	May
Walter Millis	The Martial Spirit (1931)	
Walter Millis	Arms and Men (1956)	Millis
E.E. Mori- son	Admiral Sims and the Modern Navy (1942)	
E.E. Mori- son m.fl. (ed.)	The Letters of Theodore Roosevelt 1952ff.	Letters of theo- dore Roosevelt

Gustav Oldenhage	Die deutsche Flottenvorlage von 1897 und die öffentliche Meinung (1935)	
Robert E. Osgood	Ideals and Selfinterest in America's Foreign Relations (1953)	
Dexter Perkins	A History of the Monroe Doctrine (new ed. 1955)	
Julius W. Pratt	Expansionists of 1898 (paperback ed. 1964)	Pratt
Julius W. Pratt	Alfred Thayer Mahan, W.T. Hutchinson (ed.): The Marcus W. Jenegan Essays in American Historiography (1937)	Pratt: Alfred Thayer Mahan
Henry Pringle	Theodore Roosevelt (1931)	
Will. D. Puleston	The Life and Work of Alfred Thayer Mahan (1939)	Puleston
Will. D. Puleston	A Re-examination of Mahan's Concept of Sea Power, The United States Naval Institute Proceedings 1940 s. 1229ff.	
Gerhard Ritter	Staatskunst und Kriegshandwerk II (1960)	
Th. Roosevelt	Autobiography (1913)	
Karl Schrift- giesser	The Gentleman from Massachusetts (1944)	
Donald M. Schurman	Education of a Navy, The Development of British naval strategic Thought, 1867-1914 (1965)	Schurman
Angela Freiin von Schön- berg	Um dem Two Power Standard (1933)	Schönberg
Harold & Margaret T. Sprout	The Rise of American Naval Power (1939)	Sprout & Sprout
Harold & Margaret Sprout	Toward a new Order of Sea Power (1940)	
Jonathan Steinberg	Yesterday's Deterrent, Tirpitz and the Birth of the German Battlefleet (1965)	
Ch. Carlisle Taylor	The Life of Admiral Mahan (1920)	Taylor
Alfred von Tirpitz	Erinnerungen (1920)	Tirpitz
Alfred Vagts	Deutschland und die Vereinigten Staaten in der Weltpolitik (1935)	

- H.O.Wesche Mahan og hans betydning i
vor tid, Tidsskrift for so-
væsen 1966 s. 305ff.
- Rich.West Admirals of the American West
Empire (1949)
- Bruno Weyer Taschenbuch der Kriegsflotten
1902ff.
-

DRØMMEN OM ET ORLOGSMUSEUM

af

HANS CHR. BJERG

Landets rige marinehistoriske museumssamlinger har igen nem et par århundreder fort en omflakkende tilværelse, som der nærmere er redejort for i artiklen "Den marinehistoriske forskning og Søværnets museumsproblemer" (MHT nr. 1/1973). Adskillige forslag har gennem årene været fremsat for at få løst disse museumssamlingers plads- og lokaleproblem, som dybest set i virkeligheden har været et etablerings- og formidlingsproblem. Fra 1958 har som bekendt et udsnit af samlingerne kunnet beses i Sct. Nikolaj Kirkebygning. Foranlediget af et par idé-projekter, der er fremkommet på det seneste, skal der her foretages en kort præsentation af de projekter, som har været på tale i forbindelse med Orlogsmuseet inden for de sidste 40 år.

I årene 1892-94 opførtes på Holmen en bygning specielt til at huse Søværnets museumssamlinger (fig. 1). I 1940 blev samlingerne evakueret fra denne bygning, der i øvrigt på ingen måde havde løst pladsproblemet.

I forbindelse med værket "Holmens Bygningshistorie 1680-1930" af Christian Elling og Viggo Sten Møller fremsatte den sidstnævnte i sit afsnit et forslag til et Orlogsmuseum på Holmen centreret omkring den gamle, næsten urorte kerne bestående af området ved Mastekranen, Hovedvagten og Batteriet Sixtus. I øvrigt er det, så vidt det kan ses her, første gang betegnelsen "Orlogsmuseum" er anvendt, idet man tidligere benyttede betegnelsen "Marinemuseum". Forudsætningen for Viggo Sten Möllers idé-projekt var, at der engang kunne ske det, at flåden blev flyttet væk fra København, og at man derfor, hvis dette skete, måtte redde de historiske bygninger på Holmen til et værdigt formål for eftertiden (fig. 2).

Efter den anden verdenskrig blev museumsspørgsmålet atter taget op i 1948, da der nedsattes en Søværnets Museumskommision. Til denne kommission udarbejdede arkitekt m.a.a. Holger Sørensen et projekt til et orlogsmuseum placeret på det tidligere Charlottenlund-fort (se fig. 3 og 4). Det lykkedes imidlertid ikke at gennemføre dette projekt bl.a. p.g.a. servitut-spørgsmål.

I 1966 etablerede Orlogsmuseets Komité kontakt med Den Hageske Stiftelse, som mod leje af Nivågård hovedbygning tilbød Orlogsmuseet et betydeligt areal til opførelse af en moderne museumsbygning i dennes nærhed. En følge af denne udvikling var, at man bad arkitekten professor Erik Chr. Sørensen udarbejde et skitseprojekt til et Orlogsmuseum beliggende ved Nivå. Resultatet forelå i foråret 1968 i form af et fuldstændigt gennemarbejdet projekt til et orlogsmuseum indrettet efter de nyeste museumstekniske og -pædagogiske principper (se fig. 5, der i skitse giver et indtryk af projektet). Dette projekt kan vel teoretisk stadig gennemføres, men det økonomiske grundlag for dets gennemførelse må vel anses for at være bortsmuldret, hvilket man må beklage. Kendsgerningerne har imidlertid gjort, at man fra Orlogsmuseets Komités side har måttet arbejde med andre og mulige løsninger på det akutte lokale- og pladsproblem.

I foråret 1973 udkrev Boligministeriet en idé-konkurrence om havnefrontens udnyttelse ved Asiatisk Plads, der udmærker sig ved at rumme en række fredede bygninger. Udgangspunktet for konkurrencen var ganske vist, at man ville finde ud af, hvilke muligheder, der var for at bygge et nyt udenrigsministerium på det sted, hvor Grønlandsministeriet tidligere har holdt til vis-a-vis B & W's bygning, men det oplystes samtidigt, at konkurrencen også havde til formål at få belyst arealets fremtidige udnyttelsesmuligheder med hensyntagen til det eksisterende bevaringsværdige bygningsmiljø og ønskerne om at gøre området tilgængeligt og nyttigt for offentligheden. Flere af de indkomne forslag opererede med den nærliggende tanke at lave en eller anden form for sehistorisk museum eller museumsaktivitet i de fredede bygninger. Et af forslagene, indsendt og udarbejdet af arkitekt m.a.a. Steen Agger, havde specielt gjort meget ud af denne side af sagen. Hans projekt var et af de præmierede. Steen Agger opererer i sit forslag med et aktivitetsværkssted for bevaringsværdige skibe samt med etableringen af Søværnets

museumssamlinger i en del af de fredede bygninger. Bl.a. har han foreslået en spændende udnyttelse af de lave loftshøjder i forbindelse med gennembrydningen af gulvene, således at disse flere steder kunne optræde som balkoner. Fregatten Jylland udgør en del af landets samlede marinemuseale sektorer, og Steen Agger har i sit projekt indplaceret denne restaureret i et af havnefrontens bassiner, en dristig og tankevækkende idé, som det fremgår af fig. 6.

Havnefront-projektet er i oktober 1973 efterfulgt af fremsættelsen af et "Idéprojekt for "Holmen-Centret" - et søhistorisk aktivitets- og bevaringscenter på Nyholm". Bag forslaget står en idé-gruppe bestående bl.a. af lederne af henholdsvis Orlogsmuseet, Nationalmuseets Skibshistoriske Laboratorium og Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg med den førstnævnte som leder. Forslaget går ud på at omdanne den gamle flådestationskerne på Nyholm til museumsareal med bibeholdelse af de eksisterende bygninger. Idé-projektet er formuleret i en lille publikation, som idé-gruppen har udsendt. Idé-gruppen forestiller sig, at området på Nyholm omkring den velkendte mastekran (se fig. 7) etapevis omdannes til museumscenter, hvori så godt som al maritimhistorisk forskning, bevaring og formidling her i landet skal samles. En følge af dette vil det f.eks. være, at Handels- og Søfartsmuseets samlinger flyttes til Nyholm, og at Marinens Bibliotek og Søfartens Bibliotek samt de forskellige bevaringsaktiviteter omkring Træskibsejernes Sammenslutning og Trekroner-Aktiv flyttes til dette center. Det understreges, at der er tale om et idé-projekt, idet det forudsætter at Søværnet rømmer Holmen eller indskrænker sin virksomhed der. Om hvorvidt dette vil blive tilfældet inden for en årrække eller overhovedet er højest usikkert. Hvis det skulle blive tilfældet, giver projektet anvisning på, hvorledes arealet vil kunne udnyttes.

De senest fremsatte projekter, der for så vidt begge afspejler tanken om at integrere et kommende orlogsmuseum lokaltsmæssigt med andre maritimmeuseale aktiviteter, hjælper med til fortsat at skabe interesse og debat om løsningen af landets maritimmeuseale problemer, men meget tyder på, at der desværre er lang vej endnu før Søværnets museumssamlinger finder sit endelige opholdssted.

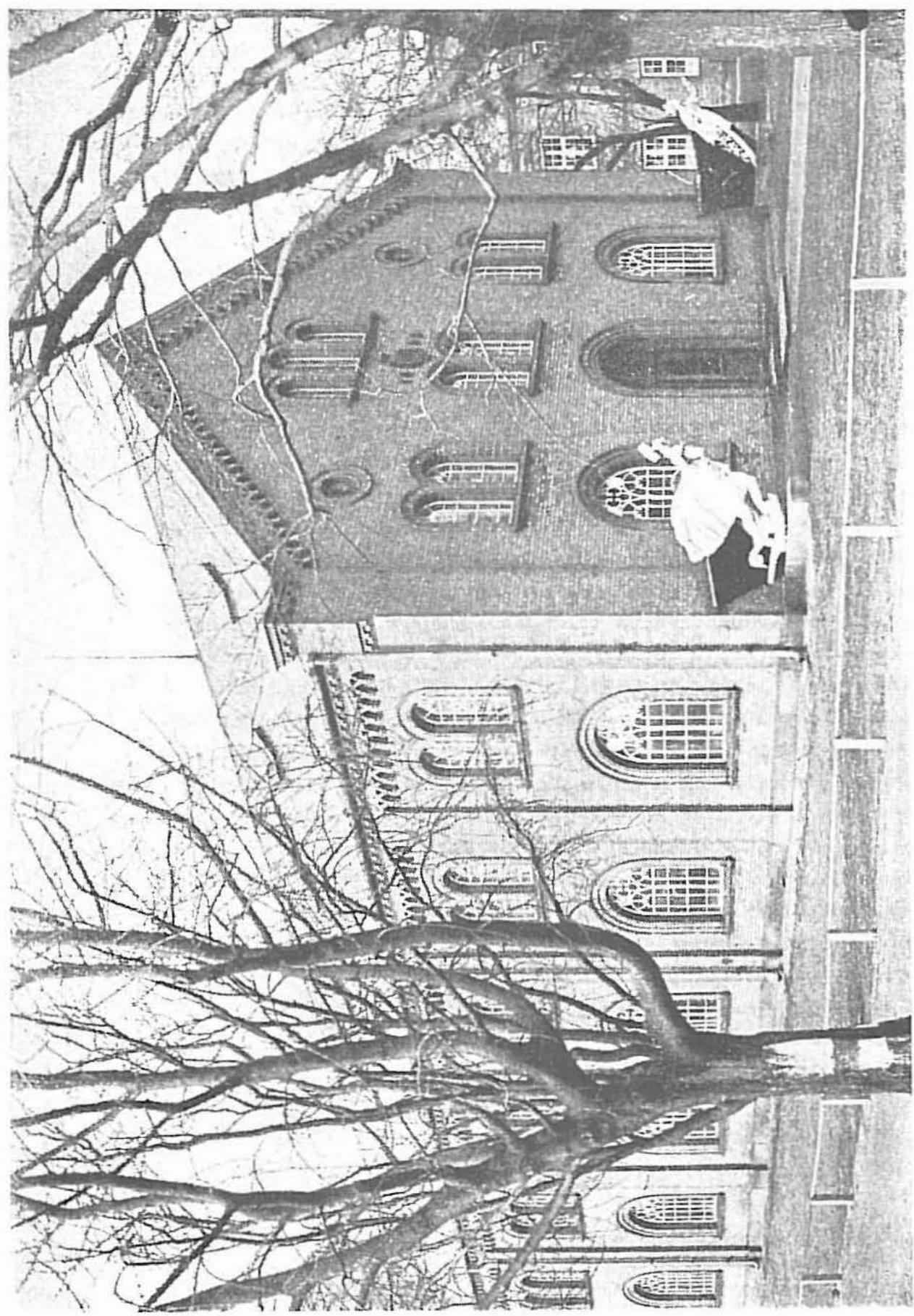


Fig. 1. Fjernkendingsskolen på Holmen. I den bygning var den historiske modellsamling placeret 1894-1940.

ORLOGSMUSEET PAA HOLMEN.

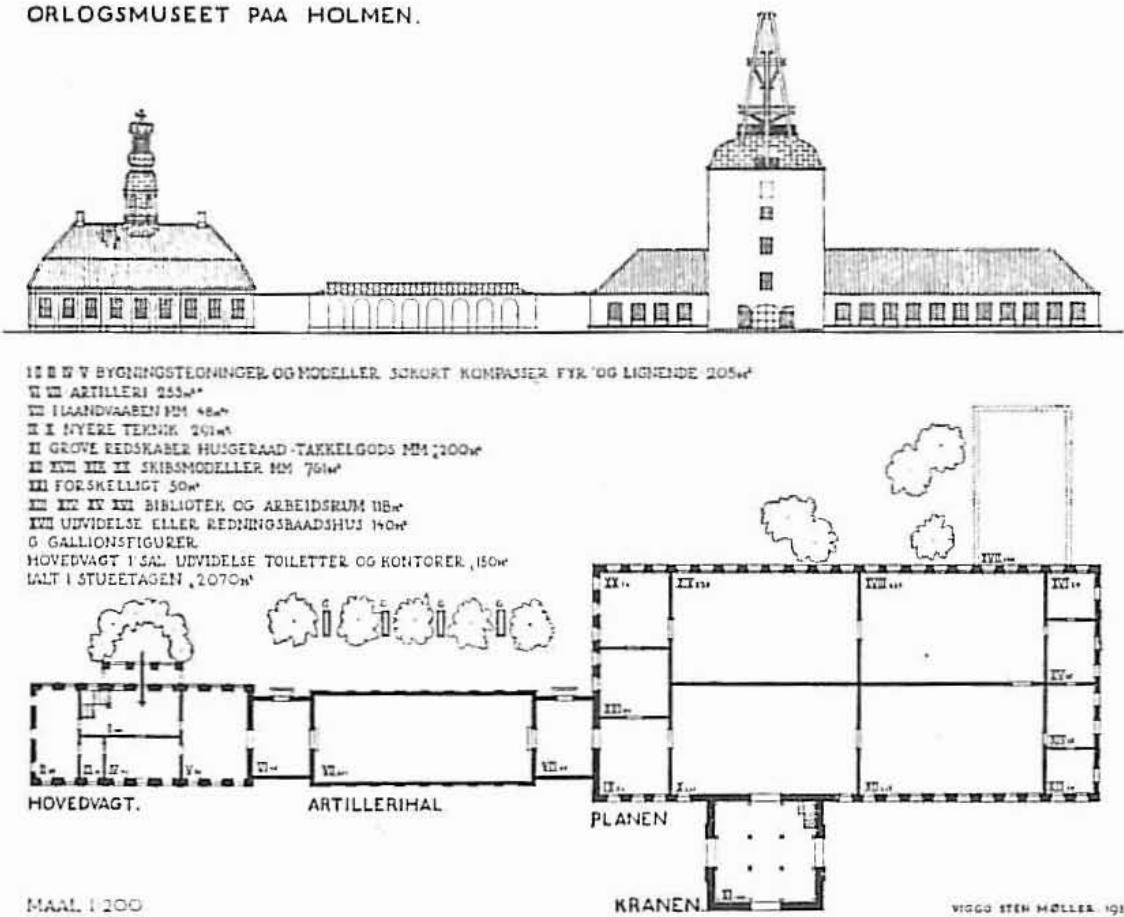


Fig. 2. Viggo Sten Møllers projekt til et orlogsmuseum på Holmen 1930.

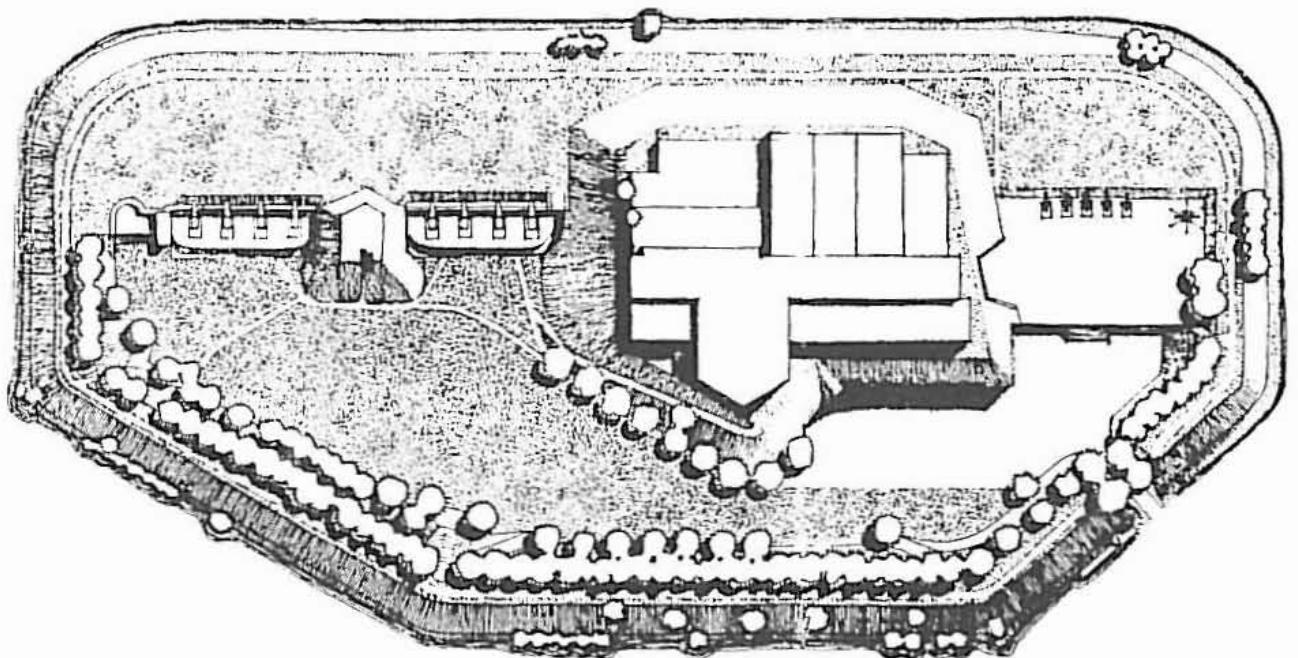


Fig. 3. Projekt til et orlogsmuseum på Charlottenlund Fort
1952. Oversigtstegning. Udarbejdet af Holger Sørensen.

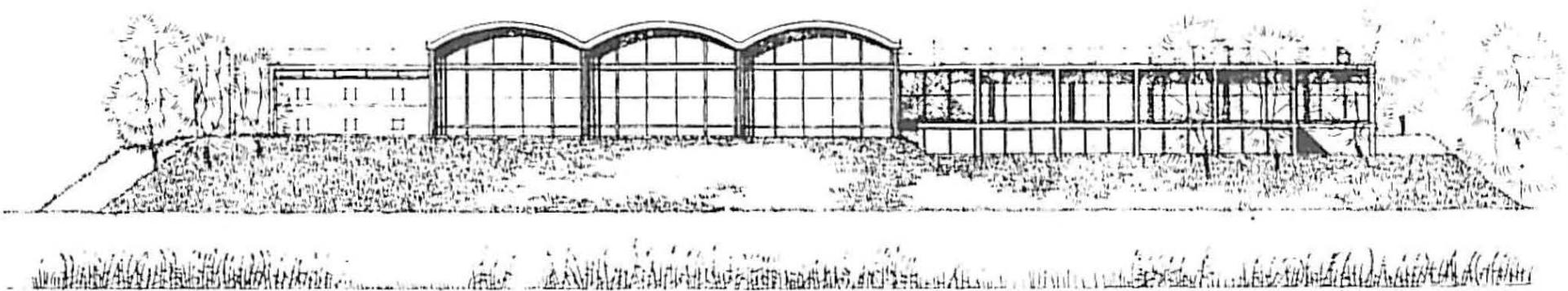
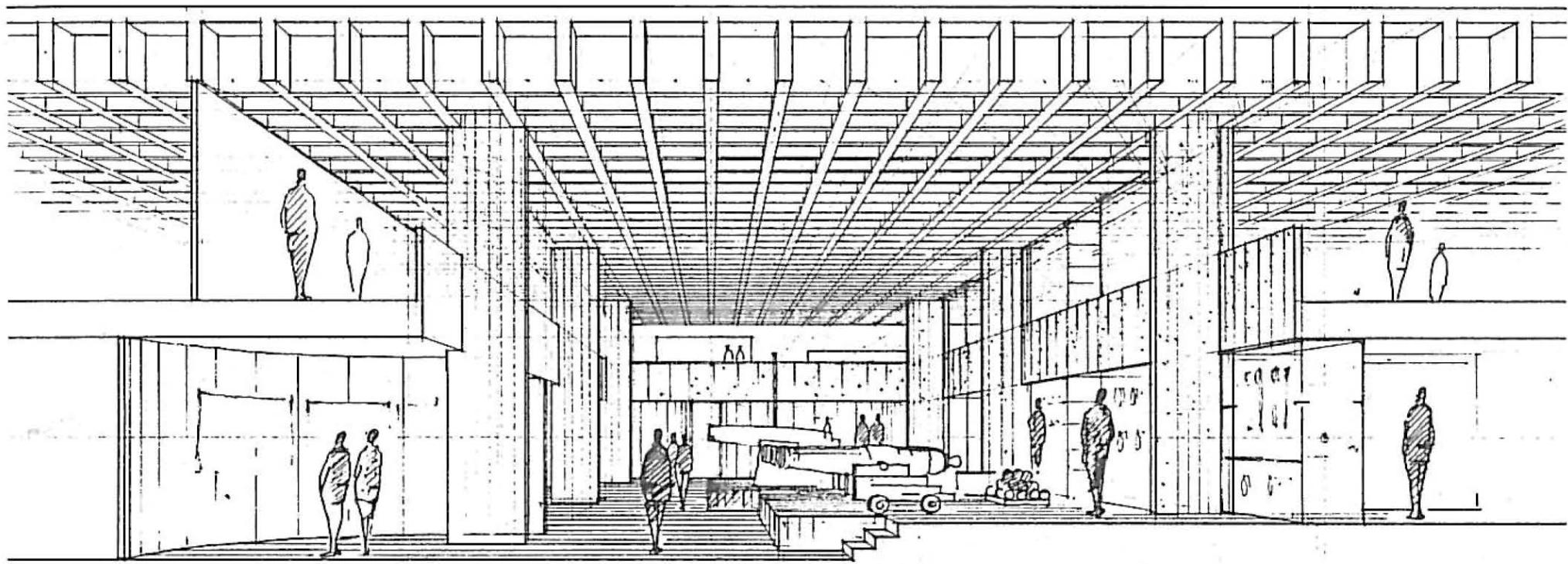


Fig. 4. Projekt til orlogsmuseet på Charlottenlund Fort.
Bygningen.



PERSPEKTIV A F KANONHALLENSET M Ø D Ø S T

Fig. 5. Projekt til Orlogsmuseum placeret på Nivågårds jorder
ved Nivå. Udarbejdet af Erik Chr. Sørensen, 1968.

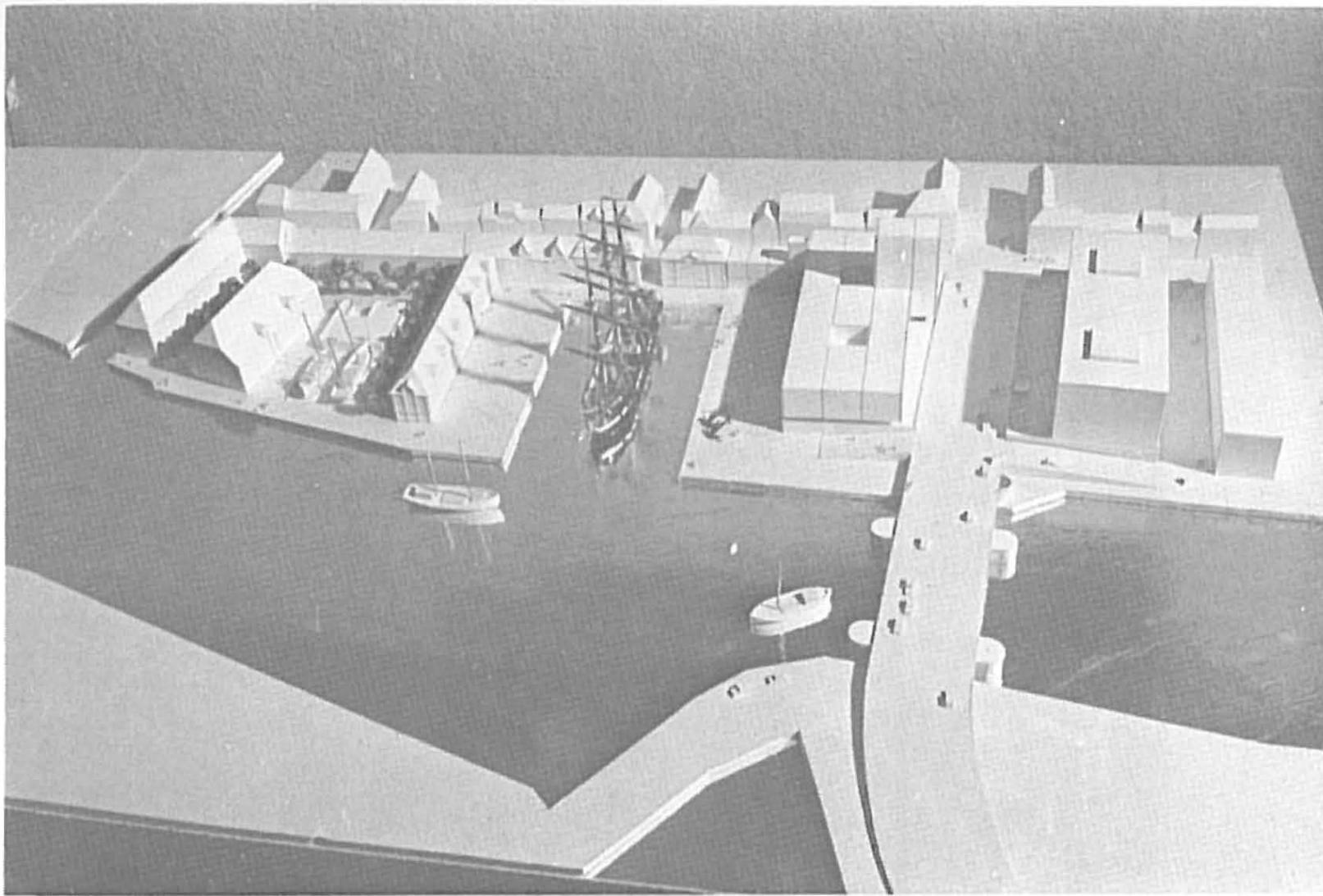


Fig. 6. Steen Aggers idé-projekt til Havnefronten i København ved Asiatisk Plads 1973. I dette indgår placering såvel af et orlogsmuseum som fregatten Jylland.

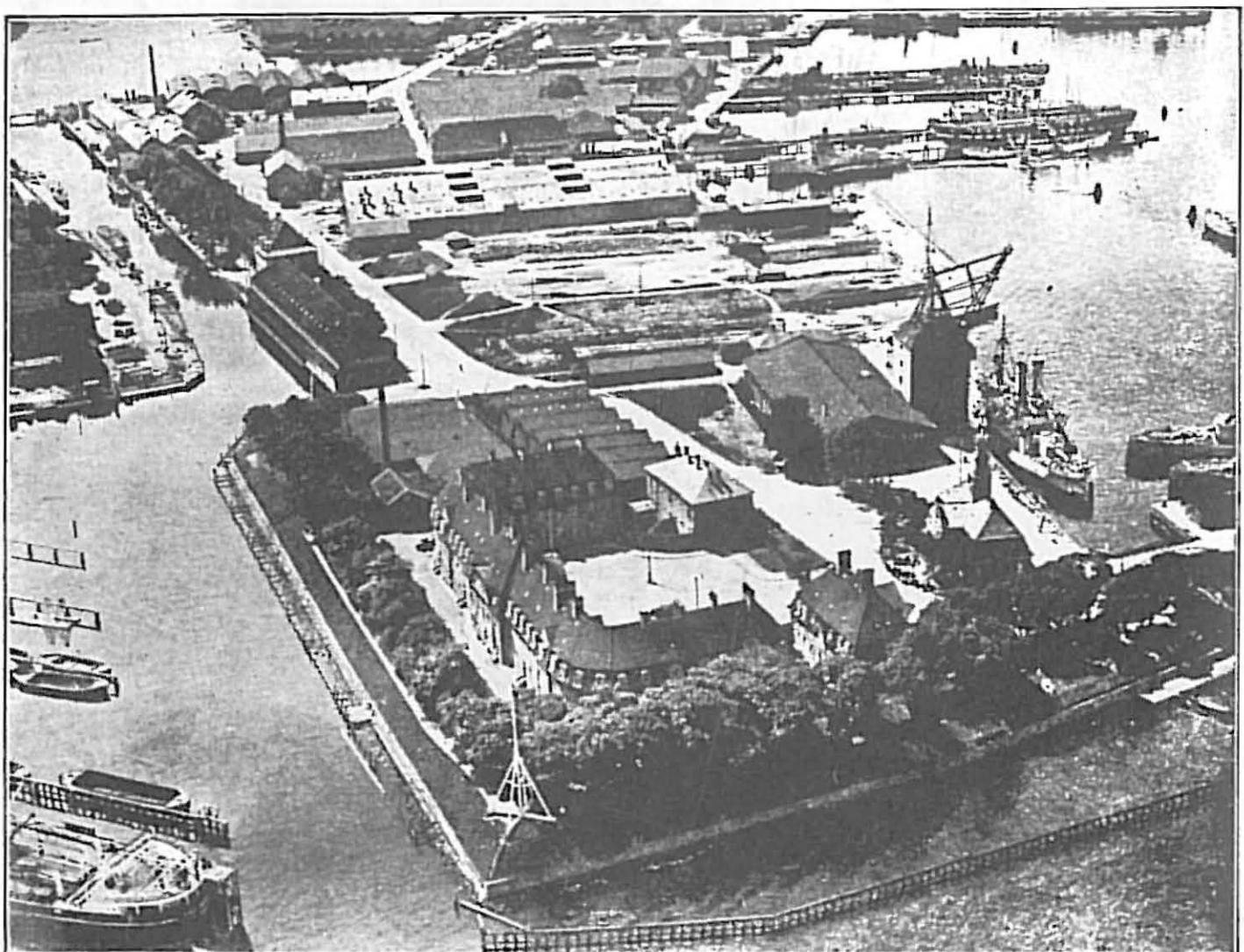


Fig. 7. Et ældre oversigtsbillede af Nyholms gamle historiske kerne, som foreslås omdannet til det såkaldte Holmén-Center for maritim museum virksomhed. 1973.