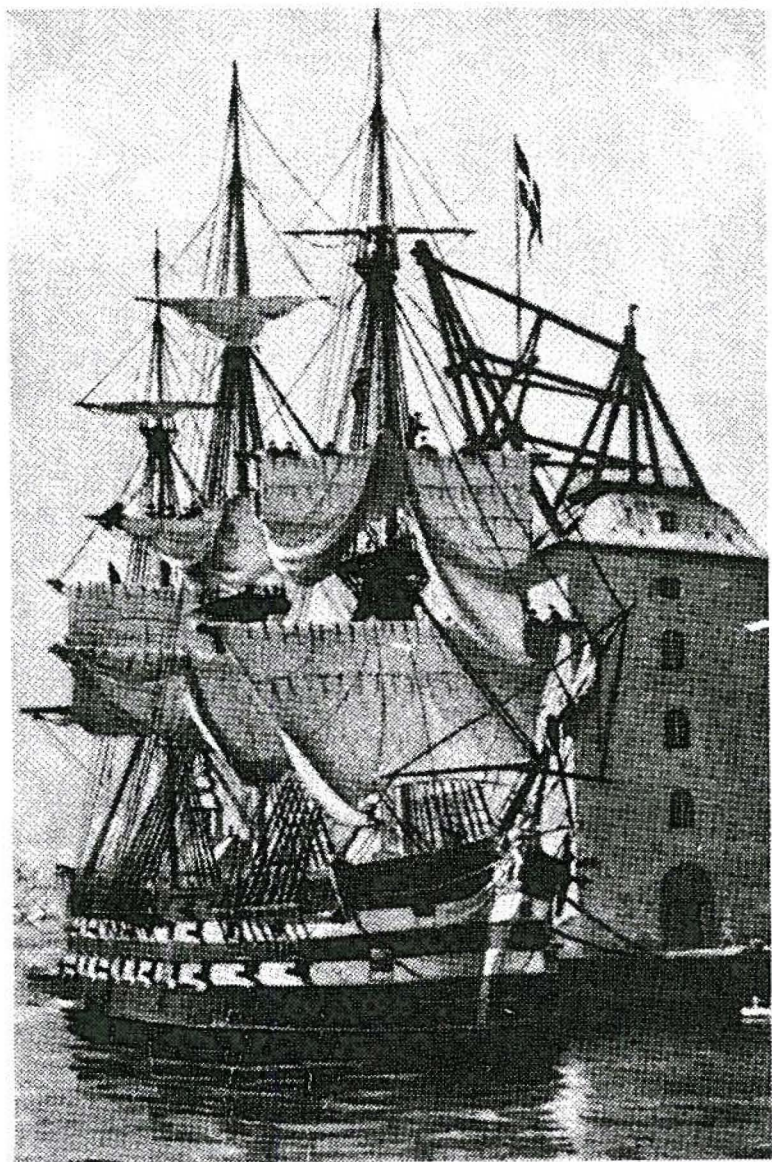


Marinehistorisk Tidskrift

FEBRUAR 1976

9. ÅRGANG

NR. 1



MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT
februar 1976, 9.årg. nr. 1

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

Redaktion og ekspedition:
Cand.mag. Hans Chr. Bjerg
Jellerød Have 117
2980 Kokkedal, 02-86 18 28

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

Abonnement
kan tegnes gennem de udgi-
vende selskaber eller ved
henvendelse til ekspedi-
tionen

Eftertryk
med kildeangivelse tilladt

Forsiden
forestiller linieskibet
DANNEBROG, søsat 1850, un-
der tilrigning ved Nyholm
Mastekran. Efter maleri af
P. Sinding.

ge selskaber, som har de nævnte var ganske givet for omfattende til, at de kunne rummes inden for samme selskab, hvor medlemstallet til stadighed har været beskedent. Med hensyn til de to førstnævnte opgaver er det imidlertid lykkedes selskabet at gøre en indsats. Interessen for den danske marinehistorie og udforskningen af denne på videnskabelige grundlag er idag langt større end i begyndelsen af 1950-erne, og Marinehistorisk Selskab må siges at have sin meget væsentlige del af æren for dette forhold. Inden for de fire områder, som Marinehistorisk Selskab oprindeligt angav som aktivitetsområder, må man erkende - selv 25 år efter - at der overalt er langt igen, til, at de resultater, der er nået, må betegnes som tilfredsstillende set ud fra de mål, man satte sig og som man mente var realistiske. De omfattende planer om et Orlogsmuseum i egen bygning og de store folkeindsamlinger til fregatten Jylland har ikke bevirket de endelige løsninger, som man håbede. Måske er forklaringen, at interessen for marinehistorie endnu ikke er tilstrækkelig stor til at løse disse store og krævende opgaver. Derfor er Marinehistorisk Selskabs virke stadig af stor betydning, fordi den skal gøres jordbunden.

MARINEHISTORISK SELSKAB

fejrer den 5.marts 1976 25-året for sin stiftelse og dette nummer af tidsskriftet vil være helliget Marinehistorisk Selskab og dets virksomhed. Foreningshistorie er normalt ikke meget sigende, og der er derfor heller ikke gjort forsøg på at skrive selskabets historie, men blot at nævne noget fra stiftelsen og hvad der lå bag denne samt at meddele en liste over de foredrag og møder, som har været afholdt og som afspejler selskabets virksomhed og aktivitetsområde.

Efter afslutningen af anden verdenskrig var der fra flere sider gode kræfter i gang i Danmark for endeligt at få en varig og permanent ordning for Flådens store og værdifulde modelsamling. Bl.a. blev der således nedsat en Søværnets Museumskommission og i lyset af denne skal Marinehistorisk Selskabs meget beskedne stiftelse ses. Selskabets oprindelige mål var 4-delt, nemlig at udbrede kendskabet til den danske marinehistorie, fremme det videnskabelige studie af denne, støtte oprettelsen af et orlogsmuseum samt at støtte bestræbelserne for at bevare fregatten JYLLAND. Siden stiftelsen er de to sidstnævnte opgaver overtaget af særlige opgaver som hovedformål. Opgaverne

Hans Chr. Bjerg

MARINEHISTORISK SELSKABS STIFTELSE OG VIRKSOMHED 1951-1976

Vedrørende dannelsen af selskabet oplyser bestyrelsesprotokollen følgende:

Stiftelsen af Marinehistorisk Selskab.

I efteråret 1949 blev ideen til oprettelse af en maritim historisk forening af cand.mag. Barfod forelagt kommissionen til behandling af søværnets museumsforhold for om muligt at få medlemmer af denne kommission til at stå som stiftere. Da man imidlertid fandt, at det ville være urigtigt, at en af ministeriet nedsat kommission blev medstifter af et privat foretagende, fortsattes bestræbelserne for foreningens stiftelse ved private møder med enkelte kommissionsmedlemmer. Herunder skabtes navnet: Marinehistorisk Selskab på forslag af kommandør Jørgen Rasmussen og formålet blev nøjere udformet.

I vinterhalvåret søgtes kontakt med forskellige interesserede, men uden fremgang.

Da kommandør F. Kjølens i Tidsskrift for Søværnets aprilnummer i en artikel om vor marines historie berørte de mangler, der knyttede sig til udforskningen af dele af søværnets historie fandt cand.mag. Barfod anledning til at bringe sagen offentligt frem i en artikel i samme tidsskrifts julinummer.

Kommandørkaptajn R. Steen Steensen, fuldmægtig Honnens de Lichtenberg og cand.mag. Barfod konstituerede herefter sig selv som et arbejdsudvalg med oprettelsen af Marinehistorisk Selskab for øje. I efteråret 1950 fandt forskellige forhandlinger sted bl.a. med andre interesserede, hvorefter arbejdsudvalget for nærmere at få undersøgt mulighederne for tilslutning til et sådant selskab indbød forskellige enkeltpersoner samt en række maritime foreninger til et orienterende møde.

Dette fandt sted den 20. oktober 1950. Der mødte knap 30 mennesker, der alle viste den største interesse for selskabet.

Orienterende møde for Marinehistorisk Selskab den 20/10 1950

Efter at kommandørkaptajn Steensen havde budt velkommen og cand.mag. Barfod havde fremført sit indlæg om behovet for et Marinehistorisk Selskab fulgte en diskussion om emnet.

Kommandør Kjølens fremførte, at selskabet ikke måtte blive en konkurrent til Marineforeningen eller Søløjtnantselskabet med

Tidsskrift for Søvæsen, men fandt heller ikke at dette behøvede at blive tilfældet. Han forespurgte da, hvorledes man ville starte, hvad kontingentet skulle være og hvorfra man havde tænkt sig at få medlemmer.

Kaptajnløjtnant Sehorst mente, at der ville være interesse for selskabet og fortalte, at han selv havde arbejdet for at vedholde den historiske interesse indenfor Kystofficersforeningen og Kystdefensionen.

Repræsentanten for Marineforeningens Københavnsafdeling fremhævede, at der var meget stor interesse for marinens historie i Marineforeningen.

Direktør Grandjean understregede, at søhistorien var en fællesnævner for alt, der havde med søen at gøre. Han mente, at der i stedet burde dannes en forening, der omsluttede alle grene af søens liv og henviste til sine erfaringer fra forsikringsselskaberne. Denne forening burde være en landsorganisation, hvorunder der skulle være gruppeforeninger for søfart, fiskeri, orlogsflåde o.s.v. og i forvejen fandtes jo en forening i forbindelse med Søfartsmuseet på Kronborg.

Barfod fremførte hertil, at Marinehistorisk Selskab i lige så høj grad måtte have kontakt med Tøjhusmuseet og at han derfor mente, at det ville være forkert at knytte sig alene til den ene part.

Professor Prohaska, formand for Handels- og Søfartsmuseet på Kronborgs Venner, udtalte sin tilslutning til et godt samarbejde. I øvrigt ville det være mest naturligt om koffardi og orlogsflåde var samlet i eet museum. Det var trist for begge parter, når der var pladsmangel og splittelse. Han udtalte sig desuden for tanken, at venneselskabet kunne omdøbes.

Banfod opridsede, som sekretær for kommissionen til ordning af søværnets museumsforhold, hvilke planer kommissionen havde arbejdet med og at man også havde haft forbindelse med både Søfartsmuseet og Tøjhusmuseet, men at der ikke var fundet muligheder for en placering noget af stederne. Man var blevet enige om en plan på Charlottenlundfortet. Angående at slå det gamle venneselskab sammen med det nye Marinehistorisk Selskab udtalte han, at han var bange for at det ene ville sluge det andet, ikke mindst fordi der til det ene var knyttet et museum og arbejdet med at få oprettet det andet museum ville sikker lide derunder.

Kommandørkaptajn Steensen mente, at Orlogsmuseet også skulle være en studiesamling for søværnets folk og derfor vanskeligt kunne slås sammen med Søfartsmuseet.

Direktør Røgind håbede, at selskabet ville finde støtte hos lystsejlerne, selvom det ikke tydede på det efter fremmødet i aften, hvor han selv var eneste repræsentant. Formålet for selskabet måtte være at berede vejen for museet. Han syntes ikke at tanken om gruppeforeninger kunne overføres hertil. Hver forening skulle holdes for sig, men det udelukkede ikke et godt samarbejde.

Kommandør Sinding var tilhænger af museet på Charlottenlundfortet, men hvornår kom det? Kunne man ikke indtil videre anbringe noget af samlingen på Kronborg.

Materialmester J.K. Olsen fandt, at diskussionen var kommet ind i et forkert spor. Museet var ikke emnet.

Professor Aksel E. Christensen udtalte sympati for tanken at skabe marinehistorien på mere sund basis, men tvivlede på om det var gavnligt at dele foreningerne. Han syntes, at de ikke måtte være fuldstændig uafhængige, men efterlyste hvor langt et samarbejde kunne gå.

Kommandørkaptajn Steensen mente ikke at man skulle knytte sig alt for stærkt til venneselskabet. Der er jo også hæren. I øvrigt efterlyste han et samarbejde mellem historikere ved at melde opdagelser i arkiver til et centralbureau og mente, at Marinehistorisk Selskab her burde gå i spidsen.

Herefter fulgte endnu enkelte indlæg indtil kommandør Kjølsten foreslog, at man først skulle stemme om selskabet skulle dannes og derefter om man skulle lade det nuværende arbejdsudvalg arbejde videre.

Begge dele vedtoges enstemmigt, således at arbejdsudvalget kom til at bestå af kommandørkaptajn Steensen, fuldmægtig Honnens de Lichtenberg og cand.mag. Barfod.

.....

(videre står i protokollen)

Det vedtoges således, at selskabet skulle oprettes og at der skulle nedsættes et arbejdsudvalg til at arbejde videre med sagen.

Arbejdsudvalget koncentrerede sig først og fremmest om udformning af love for selskabet samt forslag til en styrelse. Det lykkedes da i den følgende tid at formå kommandør Kjølsten til at ville lade sig opstille til formand for selskabet samt at få museumsdirektør, dr.phil. P. Nørlund, direktør, lektor Sv.Røgind og landsretssagfører Axel Hansborg til at ville lade sig indvælge i en kommende styrelse.

Ved forhandlinger mellem ovennævnte udarbejdedes nu forslag til love for Marinehistorisk Selskab og efter at dette forberedende arbejde var tilendebragt indkaldtes til stiftende generalforsamling den 5. marts 1951.

(derefter står referat af den stiftende generalforsamling og derefter en underskrift: F. Kjølser/J.H. Barfod.)

Styrelsens medlemmer 1951 - 1976:

F. Kjølser	1951 - 52
R.S. Steensen	1951 -
G. Honnens de Lichtenberg	1951 - 1967
J.H. Barfod	1951 -
P. Nørlund	1951 (død samme år)
Sv. Røgend	1951 - 1968
A. Hansborg	1951 - 1966
Johs. Brøndsted	1952 - 1965
Knud Jespersen	1962 -
Hans Chr. Bjerg	1964 -
E. Borg	1968 - 1975
Benny Christensen	1973 -
Jens H. Baastrup	1973 -

Præsidiets siden dets oprettelse i 1963:

Dir. Jens M. Barfoed	1963 - 1972
Prof. Johs. Brøndsted	1963 - 1965
Viceadm. S.E. Pontoppidan	1963 -
Dir. Hans Chr. Steffensen	1963 - 1972
Videadm. S.S. Thøstrup	1966 -
Prof. Nørregaard	1972 -
Rigsarkivar Hvidtfeldt	1972 -

MARINEHISTORISK SELSKABS FOREDRAG OG MØDER 1951-76

- [1] 1951 17/10. Lektor Marius Hansen: Udgravningerne af Kong Hans' skibsværft på Slotø.
- [2] 1952 1/2. Besøg på Tøjhusmuseet m. omvisning af museumsinspektør Egon Eriksen. (Kanonhallen).
- [3] 21/3. KK R. Steen Steensen: Historiske film fra 1912 og 1932.
- [4] 5/12. Dr. phil. G. Nørregaard: Træk af de danske tropekoloniers historie.
- [5] 1953 12/2. Museidirektør G. Albe: Statens Sjøhistoriska Museum.
- [6] 27/3. Guldsmedemester H. Jacobsen: Marinens vagtdolke.
- [7] 5/11. Overlærer A.E. Kofoed: Fæstningen Christiansøes historie.
- [8] 1954 29/3. Fuldmægtig G. Honnens de Lichtenberg: Den danske isbrydningstjeneste.
- [9] 4/11. Ingeniør Jan Uhre: Frømanden som historikerens værktøj.
- [10] 1955 24/1. Civilingeniør H. Kjølens: Marinemalerier på Statens kunsthistoriske Fotografisamling på Charlottenborg.
- [11] 25/4. Arkitekt H. Sørensen: Aktuelle betragtninger over Nyboders fremtid.
- [12] 17/11. Disponent Jørgen Havtorn: En Danskers deltagelse i Burmakrigen.
- [13] 1956 30/1. Museumsdirektør K. Klem: Skibsbyggeriet i Danmark i 1700-tallet.
- [14] 5/4. Museumsdirektør, prof., dr. phil. Johs. Brøndsted: En rejse i Rusland.
- [15] 30/1. Arkivar, dr. phil. Gunnar Olsen: De danske stræder som international søvej.
- [16] 1957 14/3. Fuldmægtig G. Honnens de Lichtenberg: Søkvæsthusets historie m. omvisning i bygningskomplekset og besøg på Fyr- og Vagervæsenets Museum, hvis genstande senere - i lighed med de andre maritime samlinger - er blevet nedpakket.
- [17] 3/9. Besøg og omvisning på Holmen med deltagelse af Våbenhistorisk Selskab.
- [18] 15/10. Besøg på Tøjhusmuseet m. omvisning af museumsinspektør Askgaard. (Håndvåben).
- [19] 1958 13/3. KK R. Steen Steensen: Orlogsmuseets Udstilling i Sct. Nicolai Kirke.
- [20] 13/4. Ekskursion til Hørsholm Skovdistrikt sammen med Skovhistorisk Selskab og den lokale Marineforening. Omvisning af kgl. skovrider Gram med besigtigelse af de gamle egeplantninger til Flåden. Besøg på Jagt- og Skovbrugsmuseet med foredrag af forstkandidat P. Chr. Nielsen: Skibsbygningens betydning for skovdyrkningen - og KK R. Steen Steensen: Fregatten JYLLAND.

- [21] 22/5. Besøg på Orlogsmuseets Udstilling med omvisning af kontorchef R. von Munthe af Morgenstierne.
- [22] 28/9. Besøg og omvisning på Holmen med deltagelse af Skovhistorisk Selskab.
- [23] 23/10. Adjunkt Jørgen H. Barfod: Slaget i Øresund 29/10 1658.
- [24] 1959 5/2. Fuldmægtig G. Honnens de Lichtenberg: Torden-skjolds død.
- [25] 29/4. KK R. Steen Steensen: Den Nordlige Søvej.
- [26] 28/9. Orlogskaptein R. Scheen: Episoder fra den norske søkrig 1940.
- [27] 1960 21/1. KK R. Steen Steensen: Vore ubåde gennem 50 år med film fra 1912, 1932 og 1942.
- [28] 24/3. Fuldmægtig G. Honnens de Lichtenberg: Fyrvæse-nets udvikling gennem tiderne.
- [29] 30/11. Museumsinspektør Olaf Olsen: Vikingeskibene i Roskilde Fjord.
- [30] 1961 20/3. Kommandør H.H. Wesche: Oplevelser under Besæt-telsen.
- [31] 15/6. Besøg og omvisning på Middelgrundsfortet.
- [32] 30/10. Besøg på B & W-museet med forevisning af filmen "Navigare necesse est".
- [33] 1962 25/1. Prof. dr.phil. Kristof Glamann: Søvejen til In-dien.
- [34] 12/3. Kommandørkaptajn R. Steen Steensen: Krigsskibs-typer under 2. verdenskrig og filmen om den dan-ske flåde: "Det er nødvendigt".
- [35] 7/6. Orienterende møde om frømandsarbejde.
- [36] 25/8. Ekskursion via Frederikssund til vikingeskibene i Peberrenden.
- [37] 3/9. Kommandør Edv. Classon: Bjærgningen af "Wasa".
- [38] 12/10. Påbegyndtes studiekreds om krigen 1807-1814.
- [39] 22/11. Mag.art. Th. Ramskou: Vikingerne, som de egentlig var.
- [40] 1963 1/2. Lektor Jørgen H. Barfod: Marinearkæologiens ud-vikling.
- [41] 21/3. Marinemaler Brunoe: Marinemalerier.
- [42] 29/9. Ekskursion til Handels- og Søfartsmuseet på Kron-borg med rundvisning af dir. K. Klem.
- [43] 27/11. Lodsdirektør Mogens Schmidt: Lodsvæsenet og dets historiske udvikling.
- [44] 1964 6/2. Stud.mag. H.Chr. Bjerg: Problemer omkring Torden-skjoldsforskningen.
- [45] 18/3. Film: "Skibe mod Nord" og "En dag i søværnet".
- [46] 12/5. Mus.inspektør Arne Hoff viste rundt i Tøjhusmu-seets særudstilling om krigen 1864.
- [47] 26/11. Arkivassistent Hans Kofoed: Marinens flyvevæsen.

- [48] 1965 2/2. Grosserer Hans Konow: Marineheraldik.
- [49] 31/3. Skoleinspektør H.C. Rosted: Galejhavnen i Nivaa.
- [50] 16/11. Fabrikant A.N. Hvidt: Kystbefæstningsanlæg til flåden under 1. verdenskrig.
- [51] 1966 25/2. Kontreadmiral F.H. Kjølens: Captajn F.L. Nordens rejse til Ægypten.
- [52] 23/3. Film udlånt fra den amerikanske ambassade.
- [53] 6/9. Ekskursion til Søartilleriets magasiner på Holmen med forevisning af materialeforvalter Topsøe-Jensen.
- [54] 2/12. Civilingeniør O. Crumlin-Petersen: Vikingeskibets og hansekoggens oprindelse.
- [55] 1967 7/3. Fil.dr. intendent Olof Hasslöf: Maritime historiske kilder og forskningsproblemer.
- [56] 5/4. Kontorchef Kaj Lund: Vore sejlskoleskibe.
- [57] 21/11. Museumsinspektør, dr.phil. Henning Henningsen: Liniedøb og andre gamle sømandsskikke.
- [58] 1968 20/3. Stud.mag. H.Chr. Bjerg: Søværnet og rigsdagen 1864-1914.
- [59] 22/9. Ekskursion til artillerimuseet.
- [60] 13/11. Arkivar Hans Kofoed: Den tyske zeppelin-base i Tønder under 1. verdenskrig.
- [61] 1969 10/2. Møde i Nationalmuseets foredragssal i samarbejde med "Fregatten Jyllands Venner" og "Foreningen til gamle skibes bevarelse" med emnet: Fregatten Jylland.
- [62] 15/4. Kommandørkaptajn R. Steen Steensen: Alverdens veterankrigsskibe.
- [63] 7/6. Besøg på det nye vikingeskibsmuseum i Roskilde.
- [64] 28/9. Materielforvalter Topsøe-Jensen foreviste museet på Holmen.
- [65] 26/11. Kommandørkaptajn E. Borg: Søkrigen 1801 og 1807-14.
- [66] 1970 25/2. Ammanuensis P.Chr. Nielsen: Flåden og skovdyrkningen.
- [67] 15/4. Orlogskaptajn Dams flåde-film fra 1930-erne.
- [68] 3/12. Cand.phil. H.Chr. Bjerg: Søkrigen 1709-20 med særligt henblik på Tordenskjolds indsats under krigen.
- [69] 1971 24/2. Højesteretssagfører Niels Klerk: Søretsregler i marinehistorisk belysning.
- [70] 21/4. Translatør Ib Poul Liebe: Angrebet på Rügen 1715-16.
- [71] 30/9. Kommandørkaptajn R. Steen Steensen: Krigsskibets æstetik.
- [72] 30/11. Arkivar, cand.mag. H.Chr. Bjerg: Marinens kort- og tegningssamling i rigsarkivet.
- [73] 1972 19/4. Filmen om "Wasa".

- [74] 5/10. Dan Gibson Harris: Foredrag og film om de marine-arkæologiske undersøgelser i Canada.
- [75] 29/11. Kommandørkaptajn E. Borg: Uniformer i marinen gennem 3 århundreder.
- [76] 1973 13/3. Kontreadmiral E.J. Saabye: Slaget på Rheden 2. april 1801. Mødet afholdt i Sct. Nicolai Kirke i samarbejde med Selskabet for Københavns Historie.
- [77] 12/4. Kommandørkaptajn R. Steen Steensen: De danske kongers skibe.
- [78] 23/10. Cand.phil. Benny Christensen: Skibsbygningsforordningen af 18. marts 1776.
- [79] 27/11. Kommandørkaptajn E. Borg: Flådens neutralitetsvagt 1914-18.
- [80] 1974 28/2. Arkivar H.Chr. Bjerg: Kanonbådskrigen 1807-14.
- [81] 22-24/3. 1. danske maritimhistoriske konference.
- [82] 24/4. Film om udgravningen af vikingeskibene i Roskilde Fjord.
- [83] 23/10. Docent, fil.dr. Carl-Axel Gemzell: Den tyske marine og Danmark 1871-1940.
- [84] 1975 30/1. Cand.scient.pol. Hans Branner: Mineudlægningen i august 1914.
- [85] 29/4. Amerikansk film om det 8. verdenshav, Nordamerikas store søer.
- [86] 14/10. Generallæge M.Winge: Søetatens syge- og kvæsthuse.
- [87] 26/11. Museumsdirektør, dr.phil. Henning Henningsen: Sundtolden, Helsingør og Kronborg.
- [88] 1976 5/3. Arkivar, cand.mag. Hans Chr. Bjerg: Diskussionerne om Land- og Sømagt i Danmark 1831-32.

VOR FLÅDE OG VOR SKIBSFART I
NUTIDENS HISTORIESKRIVNING
af

JØRGEN H. BARFOD

Foredrag holdt ved den stiftende generalforsamling i
Marinehistorisk Selskab den 5.marts 1951

Vi kender ordene: Dansken har plasket husvandt til søs. De danskes vej til ros og magt, sortladne hav og mange flere. Vi er indlevet med dem. Saa sent som ved søofficersskolens 250 aars jubilæum udtalte den svenske sjøkrigsskolans chef, at Danmarks historie var præget af flaadens virke. Alle disse ord er slagord, der er gaaet igen fra slægt til slægt som mundtlig tradition.

Men læser man vore danmarkshistorier i dag faar man ikke umiddelbart det samme indtryk, og det kan derfor ikke undre, at folk, der tænker lidt over tingene og grunder deres viden mere paa til-egnet viden end paa talemaader, kan faa en anden indstilling.

Jeg har mødt folk, der sagde til mig: "det er meget godt med den marinehistorie, men hvad har flaadens egentlig betydet? Man kender jo ikke rigtigt noget til den udover Tordenskjold og slaget paa Reden og lidt andet".

Jeg vil indrømme, at det undrede mig første gang, men ser man nøjere paa vore danmarkshistorier er forklaringen nærliggende. Jeg har til i aften foretaget en løselig gennemgang af 3 meget forskellige moderne danmarkshistorier. Den ene er det store værk: Schultz Danmarkshistorie, der er skrevet af flere forskellige historikere. Den anden er la Cours danmarkshistorie og den tredje Arups danmarkshistorie, der dog kun gaar til 1624. De er vidt forskellige i formen og i forfatterernes indstilling til begivenhederne.

Det vil være umuligt for mig paa kort tid endog causerende at komme ind paa alle tidsafsnit og jeg har derfor valgt nogle tilfældige perioder, som vi kan se lidt nærmere paa.

Det er dog et lidt utaknemmeligt job, jeg har paataget mig, nemlig at kritisere uden at kunne sætte noget andet i stedet. Men jeg gør det, fordi jeg mener at kunne sætte fingeren paa et svagt punkt i vor historieskrivning.

Oldtiden med de forskellige aldre: sten, bronze og jernalder og afsluttende med vikingetiden behandles nogenlunde ens. Det slaas fast, at grundstammen i det danske samfund ubetinget var

bønderne, men vikingetiden med de lange udenrigstogter aabner dog øjnene for, at man ogsaa færdedes til søs. Men lad os gaa forbi dette tidsafsnit, der dog er blandt et af de mest gennearbejdede med hensyn til sømagten.

Og lad os standse ved perioden kort efter, nemlig den tidligste middelalder i Norden.

Afsnittet 1042-1241 er i Schultz danmarkshistorie behandlet af Hal Koch. Han skriver, at "saa godt som alle landets beboere levede af agerbrug". Det er velsagtens ogsaa rigtigt, men de forskellige erhvervs betydning og slet ikke sømagtens betydning kan afvejes alene ved antallet af beskæftigede. Sømagten, søfart og flaaede, har altid og vil vel altid kun beskæftige et ringe antal personer direkte, men indirekte vil en meget stor procent af befolkningen være afhængig af den.

I disse to aarhundreder træffer vi Sven Estridsen, Absalon, Valdemar den store, Atterdag og Sejr for blot at karakterisere perioden med nogle navne. Det er en tid, hvor ledningsvæsenet er fremtrædende og hvor der til søs er hyppige kampe mod sørøvere og Vender, men i Schultz danmarkshistorie findes kun spredte bemærkninger om sømagten. F.eks. staar der ved Estlandstoget blot: "I juni 1219 stod en stor dansk hær i Estland".

Det er selvfølgelig, at en danmarkshistorie ikke kan gaa i detaljer, men den vigtigste aarsag til at foreteelserne paa havet saa overfladisk forbigaa, mener jeg ganske simpelt er, at der ikke i andre arbejder er foretaget det grundlæggende studium.

Ledingsordningen omtales ganske vist paa grundlag af Jyske Lovs opgivelser, men naar man fra Knytlingesaga erfarer, at Danmark var inddelt i 900 skipæn, d.v.s. muligvis med et tilsvarende antal fartøjer, saa naar vi saaledes et tal, der er omtrent halvdelen af antallet paa alle indregistrerede fartøjer i dag, store og smaa. Det er dog en anseelig størrelse og det kunne jo være interessant at faa nærmere opklaret, hvad disse fartøjer brugtes til i koffardi og orlog.

Ganske vist er kilderne forholdsvis faa og har kun sparsomme oplysninger, men det udelukker næppe, at man ikke kunne naa videre ved et specielt studium heraf. En saadan skibsbestand maa sikkert have haft en ikke ringe betydning for samfundet.

I Arups danmarkshistorie hører vi nærmere om ledingsflaadens indflydelse paa kongevalgene. Disse er ligefrem fastlagt til at foregaa, hvor ledingsflaaden kan være til stede, nemlig ved Isøre, for at styresmændene kan deltage i valget. Det er bemærkelsesvær-

digt, at kongevalg saaledes ikke foretoges paa landstingene, men ved Isøre. Men hvem er det da, der er styresmænd. Er det bare, som Arup skriver, et krigerisk parti, der ved magtopbud sætter sin vilje igennem, eller hvad er det der gør, at netop flaaden og dens mænd er de bestemmende.

Vi hører en hel del om landbrugets organisation, om agerskifte, om vange, om bol o.s.v., men om eksporten eller importen over søen staar der kun minimalt. Der er ikke en tilsvarende behandling af søfarten med store og smaa skuder, store og smaa redere. Vi faar ganske vist en udførlig omtale af Skaanemarkedet, men kun om hvad der foregik paa selve landjorden. Skulle det virkelig være umuligt, at faa mere oplyst om selve fiskeriet, om skibene, om mændene, der fiskede eller bare om fragtfarten i de danske farvande.

Hvorledes var sammenhængen mellem ledingsflaade - fragtskibene og fiskeflaaden? Var det fiskerne og skipperne, der var styresmænd og valgte konger?

Mens Hal Kochs afsnit er præget af kirkens udvikling, Arups af den økonomiske udvikling, specielt landbrugets, finder vi i la Cours danmarkshistorie fremhævet den politiske historie.

la Cour nævner, grundlaget for Valdemarstidens storpolitik var den danske bondestands økonomiske uafhængighed, han peger paa de nye markeder i byerne ved Østersøen og paa købstæderne, der voksede op, men hvorfor hører vi intet om søfartens udvikling?

Den er dog det afgørende mellemlid mellem de danske købstæder og de udenlandske byer. Man kan ikke affærdige spørgsmaalet ved at sige, at al fragtfart foregik med fremmede skibe, for selvom det har været tilfældet er dette fremmedelement dog ogsaa en brik i den mosaik vi skal lægge sammen til et billede af datidens Danmark. Og dog rimer det ikke helt, at der har været fremgang paa alle andre felter, og at kun skibsfarten har staaet i stampe, naar man tager i betragtning, at det danske folk vel dengang var endnu mere knyttet til søen end vi er i dag.

Det er muligt, at netop dette tidsafsnit er den danske koffar-difarts fødselsaar, men netop derfor var der saa meget større interesse knyttet til studiet heraf.

Men lad os saa forlade dette tidsrum og i stedet se paa forholdene nogle aarhundrede senere. Vi kan jo vælge tiden omkring midten af det 16. aarhundrede.

Det er Hans Lund, der har skrevet afsnittet i Schultz danmarkshistorie om Chr.III.s og Fr.II.s tid. Han understreger søfartens stigende betydning karakteriseret ved Fr.II.s søret og bl.a.

oprettelsen af fyr. Han fremfører Nederlandenes voksende handel paa bekostning af Hanseaternes, men angaaende den danske skibsfart henvises blot til Sundtoldregnskaberne.

De har deres store betydning, men ubehandlet siger tallene vel næppe alt om dansk søfart paa denne tid, selvom den har været nok saa ringe. Der fandtes jo allerede da store købmænd og der maa have været baade store og smaa redere, som der var store og smaa skibe. Men uanset ex- og importen har været paa danske eller fremmede hænder, har den baade som politisk og økonomisk faktor været af stor betydning for landet. At veje den til sammenligning med andre erhverv er naturligvis et vanskeligt spørgsmaal.

Men danske handelsskibe fandtes dog endnu paa denne tid saa store, at de kunne bestykses og deltage i orlogsflaadens togter og slag.

Kongerne og de ledende statsmænd havde forstaaelsen af sømagtens betydning. Meget blev gjort for at ophjælpe orlogsflaaden til søhandelens beskyttelse i fred og landets forsvar i krig. Det er derfor mærkeligt, at dette forhold ikke i langt højere grad præger danmarkshistorien, som den skrives i dag. Sømagtens indflydelse paa vor historie var stor da, som den havde været tidligere og som den var det senere.

Kong Hans havde lagt grundlaget til den kgl. orlogsflaade, som udviklede sig senere gennem aarhundredet. Og lad mig i denne forbindelse benytte lejligheden til, selv om det strengt taget falder uden for netop den tidsperiode, jeg her omtaler, til at paapege, hvad der synes mig en urimelighed i de søkrigshistorier, der skrives. Saa godt som altid ser man disse begynde med Kong Hans, idet man kun med faa ord omtaler fortiden, men hvorfor. Andre landes søkrigshistorier begynder dog ikke først da deres orlogsflaader bliver kgl. eller statsejendom, f.eks. englænderne skriver deres helt fra oldtiden.

Og hvorfor netop begynde, da de første par skibe byggedes? I et par menneskealdre fremover udskriver man dog stadig koffardiskibe til flaadens og i søkrigshistorierne paatales de da ogsaa paa lige fod med de kgl. Det forekommer mig ulogisk at sætte dette skel ved kg. Hans. Danmark har dog haft en søkrigshistorie saa langt vor historie rækker tilbage, selvom skibene i fredstid brugtes til koffardi. Danske konger har længe før kg. Hans ejet skibe, der brugtes til krig og maaske ogsaa selv ladet dem bygge. Det at kg. Hans byggede skibe kun til krigsbrug kan ikke betyde andet end blot en ny periode i vor flaadens historie betinget af vaabnernes, skibenes og taktikkens udvikling.

Efter dette sidespring vil jeg gaa over til Arups omtale af vor sømagt og skibsfart. Han omtaler under 7- aarskrigen betydningen af herredømmet paa havet, men ved behandlingen af selve krigens gang, er det andre forhold han lader træde frem i første række. Den danske flaade, der ved sine sejre og nederlag, dog tydeligt viste sømagtens indflydelse paa begivenhederne, maa som i andre danmarkshistorier nøjes med den periferiske omtale.

Derved faar man, som ved de fleste andre krige der behandles, en forvrænget gengivelse af de faktiske forhold. Mens man for bare 100 aar siden log krigene og deres begivenheder overskygge de fleste andre begivenheder i vor historie er man senere faldet i den anden grøft. Nu er det økonomi, samfundsforhold o.lign., der er alfa og omega, men man glemmer, at netop disse faktorer ikke har mindre betydning under krigene, der derfor ikke blot bør behandles som en samling datoer for slag og erobringer. Krigens strategi glemmes. Og har søhandelen betydning i fredstid, har den i ly af orlogsflaaden ikke mindre under krig.

Men naar søen end ikke i fred faar den plads, der tilkommer den, kan man naturligvis næppe forvente forholdet anderledes under krig.

I den følgende behandling af samfundsforholdene giver Arup landbruget en gennemgang kvantitativt paa 15 sider, handelen faar 3 sider og haandværk een side. Dansk skibsfart, rederier, skibe omtales ikke. Derimod maa det bemærkes, at et afsnit herefter om finanserne faar sømagten $1\frac{1}{2}$ side paa linie med hæren.

Hvad angaar la Cours danmarkshistorie finder vi imidlertid i dette afsnit en bedre behandling af sømagtens indflydelse paa krigens gang og vi finder endog en omtale af danske rederier, men en behandling af foreteelserne til søs, af den fredelige skibsfart eller af orlogsflaaden kan slet ikke sidestilles med den omtale, som andre erhverv, fremfor alt landbruget faar.

Det er ikke fordi jeg har noget mod landbrug, at jeg stadig trækker dette frem til sammenligning, men selvom dette erhverv har betydet mere for landet end søfarten, er det vel et spørgsmaal om forskellen har været saa stor, at det ene bør skubbe det andet til side i vor historieskrivning.

For mig er aarsagen blot, at landbrugets forhold har været langt bedre og grundigere studeret, Den, der skal skrive danmarkshistorie kan jo sjældent gaa til kildestudier, men maa basere sit arbejde paa trykt materiale og naar dette mangler for søens vedkommende, er det naturligt, at behandlingen maa blive derefter.

Det er saaledes absolut ikke min agt, at angribe de forfattere, jeg har udset mig til ofre i aften, da de næppe er skyld i forholdet, men jeg vil blot paapege en mangel.

Lad mig som sidste eksempel fremdrage tiden omkring midten af det 18. aarhundrede. Saa langt naar Arups danmarkshistorie ikke, men vi kan se paa de to andre. La Cour fortæller om landmilitsens genindførelse, om rytterskolerne, general Saint Germain, men intet om flaaen. Der havde dog ellæs været lejlighed til at nævne Fr.Danneskjold Samsøe og maaske de datidige forsøg med en enhedskommando for værnene, ligeledes togterne til bl.a. Middelhavet med kampene mod barbareskstatene indgaar dog som et naturligt led i en danmarkshistorie.

Danmarks øvrige søfart forsømmes i dette tidsrum i tilsvarende grad. Saavel orlogs- som handelsflaadens farter paa de oversøiske kolonier behandles yderst nødtørftigt og sømagtens betydning for freden under de europæiske krige behandles ikke.

I Schultz danmarkshistorie er det Hans Jensen, der skriver om denne periode. Han har levnet 2 sider til behandling af de store handelskompagnier, men ellers berøres søfart, koffardiflaade og orlogsflaade ikke. Man mener tilsyneladende, at naar det er fredstid har flaaen ingen krav paa omtale. Men lad mig nævne konvojerne til kolonierne, togterne til barbareskstatene og minde om, at sømagten som saadan ogsaa kunne spille en rolle i udenrigspolitikken. Mest kendt i denne forbindelse er A.P.Bernstorffs kloge udnyttelse af den under revolutionskrigene i slutningen af aarhundredet, mens hans efterfølgere spillede fallit.

Jeg vil ikke gaa nærmere i detaljer i flere tidsafsnit, men blot understrege, at selvom denne oversigt maaske kan synes overfladisk og springende, saa giver den forhaabentlig alligevel et indtryk af, at der er et felt af danmarkshistorien, som i høj grad trænger til et nøjere studium. Det kan summeres op saaledes:

- 1) Forholdet mellem orlogsflaaen og koffardiflaaden.
 - a) For den tidligere middelalder vil det sige en undersøgelse af hvilke skibstyper og hvilken organisation der laa til grund for handels søfarten og i hvilken udstrækning denne benyttedes til krigsbrug.
 - b) For senere tider vil det især dreje sig om i hvilken udstrækning og hvorledes orlogsflaaen har været benyttet til beskyttelse af handelen.

- 2) Delvis i sammenhæng hermed orlogsflaadens betydning for kolonierne og søofficerers indsats i kolonitjenesten.
- 3) Hvilken betydning sømagten har haft for vort lands udenrigspolitik, dels for fredliggørelse af de danske farvande og dels naar der herskede krig eller fred i Europa.
- 4) Hvilken betydning orlogsflaaden havde i landets samlede forsvar og hvorledes værnene brugtes til støtte for hinanden.
- 5) Hvorledes koffardiflaaden og orlogsflaaden har været placeret i det danske samfund gennem tiderne.
Det vil saaledes for orlogsflaaden sige, de interne forhold i vor sømagt: skibe, personel, vaaben, organisation o.s.v.

Naar jeg nævner disse punkter er det heldigvis ikke saadan, at emnerne aldrig har været behandlet før, men jeg kan vist roligt sige, uden at gaa nogens ære for nær, at kun i ringe udstrækning har man hidtil ved disse undersøgelser gaaet til kilderne. Og der ligger stadig et enormt materiale i arkiverne, der aldrig har været rørt.

Man maa derfor haabe, at Marinehistorisk Selskab kan give stødet til, at man i større udstrækning gaar i gang med det kulegravningsarbejde af stoffet, der er paakrævet, og Marinehistorisk Selskab vil i den udstrækning det er muligt støtte og vejlede ved de kildestudier, der er uomgængeligt nødvendige, dersom vi ikke skal stampe videre med halv viden. Den danske marinehistoriske forskning skulle gerne bringes paa højde med udlandets.

DET DANSKE SØOFFICERSKORPS GENNEM 275 ÅR

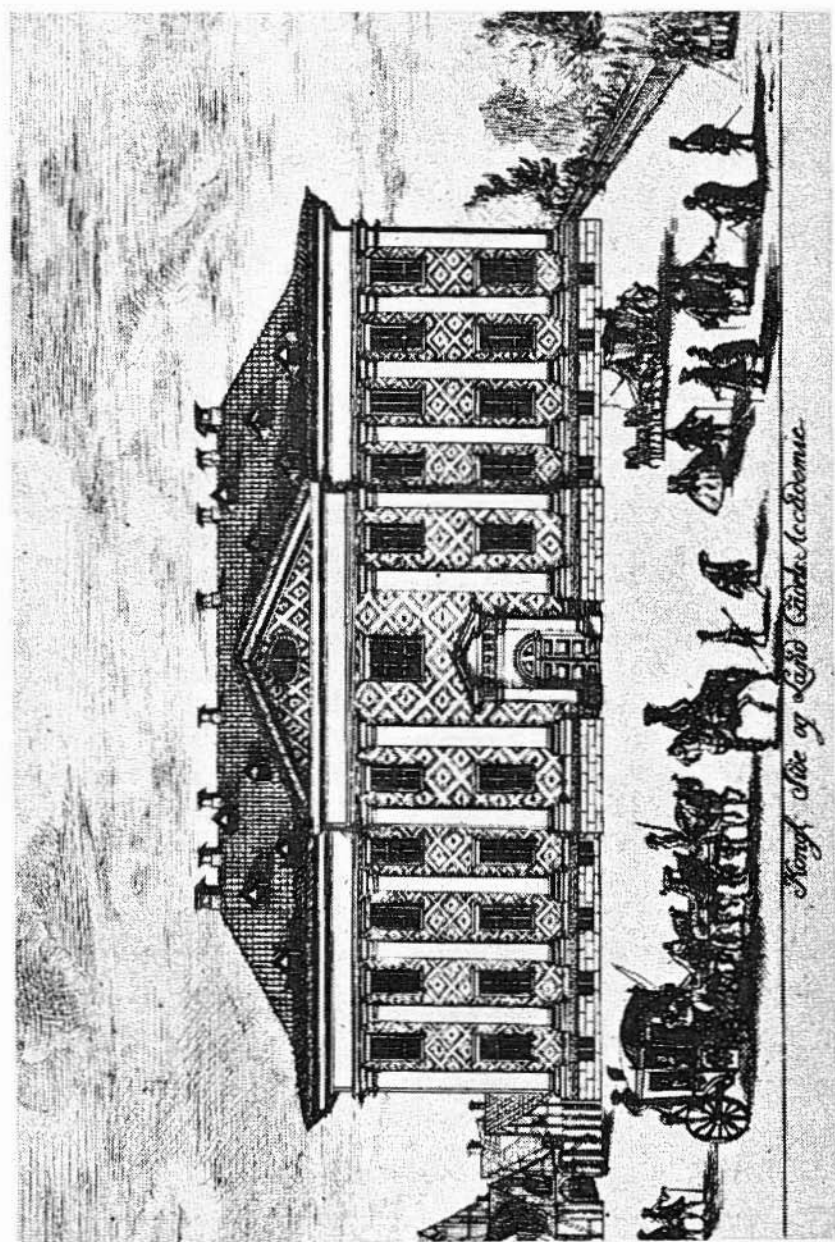
af

Hans Chr. Bjerg

"Vort fødeland var altid rigt på gæve orlogshelte..", hedder det et sted i en af Knud Lyhne Rahbeks viser fra 1790-erne. Verse-linien er udtryk for den enorme popularitet, som søofficerskorpset i Danmark-Norge oplevede i den florissante handelsperiode, hvor især søhandelen havde gyldne tider. Søofficerskorpsets popularitet - om- end i en noget afsvækket grad - synes stort set at have holdt sig selv op i vor antimilitaristiske tid. Historisk set har flåden gen- nemgående været heldigere under krigsoperationerne end hæren, dels yder flåden og dens mandskab i fredstid en service inden for f.eks. redningstjeneste, farvandsovervågning m.m., alle ting af betydning for civile. Årsagerne til denne påståede popularitet skal imidlertid ikke nærmere analyseres her. En væsentlig faktor er det uden tvivl, at flåden siden 1700 har haft et stærkt nationalt præg i modsætning til hæren, som langt op i tiden har kæmpet med en - historisk begrund- det - tysk indflydelse. Kommandosproget har fra tidligste tid været dansk eller dansk-norsk i flåden.

Grunden til flådens danske eller rettere dansk-norske præg var den nationalisering af dette værn, der skete omkring tiåret 1690-1700. Man frigjorde sig fra udenlandske søofficerer og skibskonstruktører. Som led i denne bestræbelse oprettedes Søakademiet - Søværnets Offi- cerssskole - den 26. februar 1701, altså netop for 275 år siden. Dette Søakademi var i virkeligheden en af de først oprettede højere skoler, dvs. uddannelsesinstitutioner på et højt niveau uden for Universite- tet. Fra oprettelsen af denne højere skole i 1701 kan man tale om et egentligt søofficerskorps med samme uddannelsesmæssige forudsætnin- ger og derigennem med et homogent præg. Det synes derfor rimeligt i forbindelse med Søværnets Officerssskoles jubilæum at forsøge at be- skrive og karakterisere søofficererne som samfundsgruppe; en sam- fundsgruppe, som trods sin lidenhed har spillet en vis rolle i det danske samfunds aktiviteter, såvel under Enevælden som under Folke- styret.

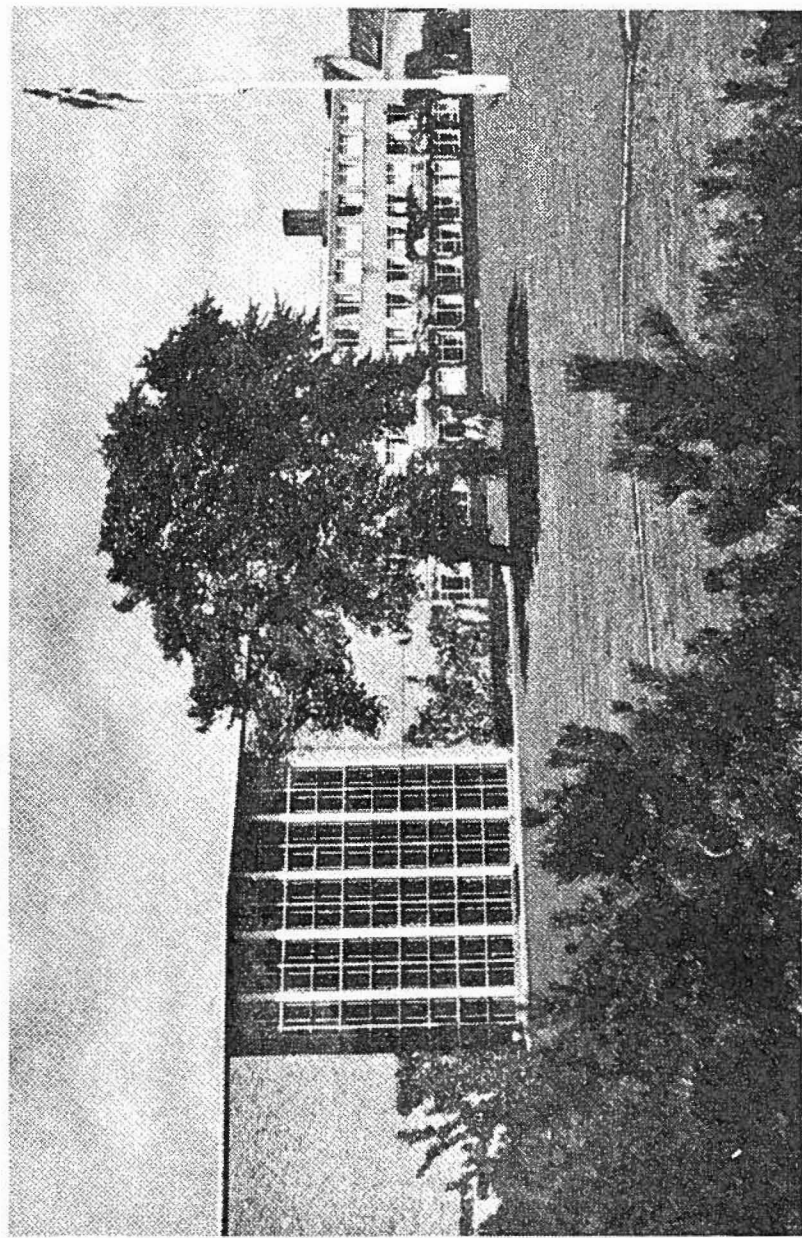
Det vil sikkert forbløffe mange at høre, at der siden oprettel- sen i 1701 og indtil vor tid kun er blevet uddannet omkring 2000 fra Søværnets Officerssskole! Når kadetterne forlader skolen med eksamen, får de tildelt et ancienitetsnummer, der har sit udgangspunkt i en liste, som blev udarbejdet i 1720, og på hvilken Peter Tordenskiold - den vel nok mest kendte af denne skoles elever - står opført som nr. 6.



I 1935 udkom et to-bindes værk med biografier over dansk-norske og danske søofficerer siden 1660 udarbejdet af kontreadmiral T.A. Topsøe-Jensen og arkivar i Rigsarkivet E. Marquard, og i 1951 udførte senere rektor, mag.art. Erik Reske-Nielsen sociologiske undersøgelser over "Nationale og sociale forhold i Søofficerskorpset 1660-1919" (offentliggjort i Jyske Samlinger). På grundlag af disse arbejder er det i dag muligt i et historisk perspektiv at give en karakteristik af det danske søofficerskorps dækkende perioden fra 1700 frem til mellemkrigsårene i dette århundrede. Nyere undersøgelser af tilsvarende art eksisterer desværre ikke endnu, men tænkes gennemført, når fortsættelsen af Topsøe-Jensen og E. Marquards værk, som fører søofficersbiografierne frem til i dag, forhåbentlig inden længe ser dagens lys.

Søofficererne har i de her omhandlede ca. 250 år været en uhyre stabil arbejdsgruppe. Således har den gennemsnitlige tjenestetid for såvel de, der er døde i tjenesten, som afskedigede eller aggåede været 30 år for perioden 1700-1900. Dette på trods af, at søofficerskorpset især i slutningen af forrige århundrede måtte afgive mange til den fremvoksende industri- og rederivirksomhed, som i høj grad manglede dygtige ledere. Det kan iøvrigt nævnes, at statistikken viser, at de lange togter til kolonierne, som det var flådens opgave at holde forbindelsen vedlige med, og forlis krævede flere dødsfald end de egentlige kamphandlinger i den dansk-norske og danske marinehistorie.

Et stridsspørgsmål har det i sin tid været blandt danske og norske marinehistorikere, om hvorvidt det dansk-norske dobbeltmonarkis flåde var "dansk" eller "norsk". Flere norske marinehistorikere har således søgt at bevise, at hovedelementet i flåden helt frem til 1814 i virkeligheden overvejende var norsk. For det underordnede personels vedkommende er det ikke lykkedes at nå frem til holdbare størrelser om disse forhold bl.a. på grund af usikkerheden ved kildematerialet. For søofficerskorpsets vedkommende er vi imidlertid på mere sikker grund og kan her afgøre, at forholdet mellem det danske og det norske element fra 1700 og til 1814 har været 5:1, altså en meget tydelig dansk overvægt. Ser man på fødestedsfordelingen inden for det danske element, viser materialet, at flåden i udpræget grad har været "københavnsk". Siden omkring 1700 har søofficerer født i København til stadighed udgjort over 50% af korpset. Denne kendsgerning, der vel ikke er overraskende, idet flådens daglige virke har været centreret omkring hovedstaden, hænger sammen med det forhold, at der i forbløffende grad har været tale om selv-



Søværnets Officersskole på Holmen 1950.

rekruttering i denne samfundsgruppe. Lige fra 1600-tallet og frem til 1900 har den største, enkelte rekrutteringsgruppe til søofficerskorpset været søofficerskorpset selv! Mange eksempler kan hentes frem for at illustrere dette. Admiral Ulrik Kaas fik i 1740'erne optaget fire sønner i korpset og i slutningen af 1700-tallet gjorde ikke mindre end syv brødre med navnet Stibolt tjeneste i det dansk-norske søofficerskorps. Familien Krieger tegner sig fra 1790-1884 i direkte linie for fire admiraler!

I perioden 1880-99 blev det militære personel som den største sociale rekrutteringsgruppe overgået af borgerligt erhvervsdrivende. Allerede i slutningen af den florissante handelsperiode i slutningen af 1700-tallet var - som følge af den anførte begejstring for flåden - tilgangen af sønner fra denne gruppe procentvis steget betydeligt, og fortsatte med at stige jævnt frem til 1900, hvor de altså udgjorde hovedrekrutteringsgruppen. Dette træk, flådens popularitet inden for de borgerlige erhverv, har været en medvirkende årsag til søofficerskorpsets stigende integration i samfundet.

Tilgangen fra landbruget har naturligvis altid været minimal. Kun i én periode har tilgangen herfra været signifikant, nemlig 1800-19, hvor ikke mindre end 10% af tilgangen kom fra landbruget. Denne atypiske tilgang må sikkert forklares ved den almindelige nationale begejstring, der herskede i denne periode, samt at den sø-guerrilla ("kanonbådskrigen"), der førtes mod englænderne 1807-14 i de danske farvande i betydeligt omfang på lokalt plan inddrog den almindelige befolkning i aktiviteterne.

Et karakteristisk præg ved det danske søofficerskorps har dets internationale kontakter været. Frem til 1900 har der til stadighed været søofficerer på studieophold i fremmede stormagters flåder. Disse ophold blev støttet af flådens ledelse, fordi man derigennem ville bibringe nogle af søofficererne en mere vidtgående uddannelse end den man herhjemme selv var i stand til at give dem, og samtidig i gennem disse søofficerers rapporter og iagttagelser til stadighed fik tilført ny viden og holdt sig ajour med udviklingen inden for de store orlogsflåder. I denne forbindelse er det værd at notere sig den indflydelse, som medlemmer af det danske søofficerskorps har haft på opbygningen af den gamle russiske flåde under zaren Peter den Store, og i nyere tid den østrigsk-ungarske flåde, som skabtes af den danske søofficer H.B. Dahlerup i midten af 1800-tallet. Som følge af de kraftige danske erhvervsinteresser i Sydøstasien opbyggedes den siamesiske flåde i slutningen af forrige århundrede af danske søofficerer.

De udsagn, der er givet her om det danske søofficerskorps dækker som anført perioden frem til mellemkrigsårene i dette århundrede. Intet tyder imidlertid på, at flere af søofficerskorpsets hovedkarakteristika har ændret sig siden da. Det må slås fast, at på intet tidspunkt efter 1700 har søofficerskorpset haft et overklassepræg. Hovedrekrutteringen har været standen selv samt de borgerligt erhvervsdrivende, altså med andre ord et socialt udspring i middelklassen og den højere middelklasse. Efter anden verdenskrig har arbejderklassen også leveret mange sønner til søofficerskorpset, hvilket afspejler dette korps' integration og kongruens med samfundet som helhed. Søofficersuddannelsen og søofficerskorpsets sociologiske placering viser endvidere den heldigt gennemførte sammensmeltning af sømanden og militærpersonen, en udvikling, som i Danmark først sættes i gang for 275 år siden ved oprettelsen af Søværnets Officerssskole.

Hans Chr. Bjerg



Bandoler med dolk, reglementeret
for søkadetter 1822.

