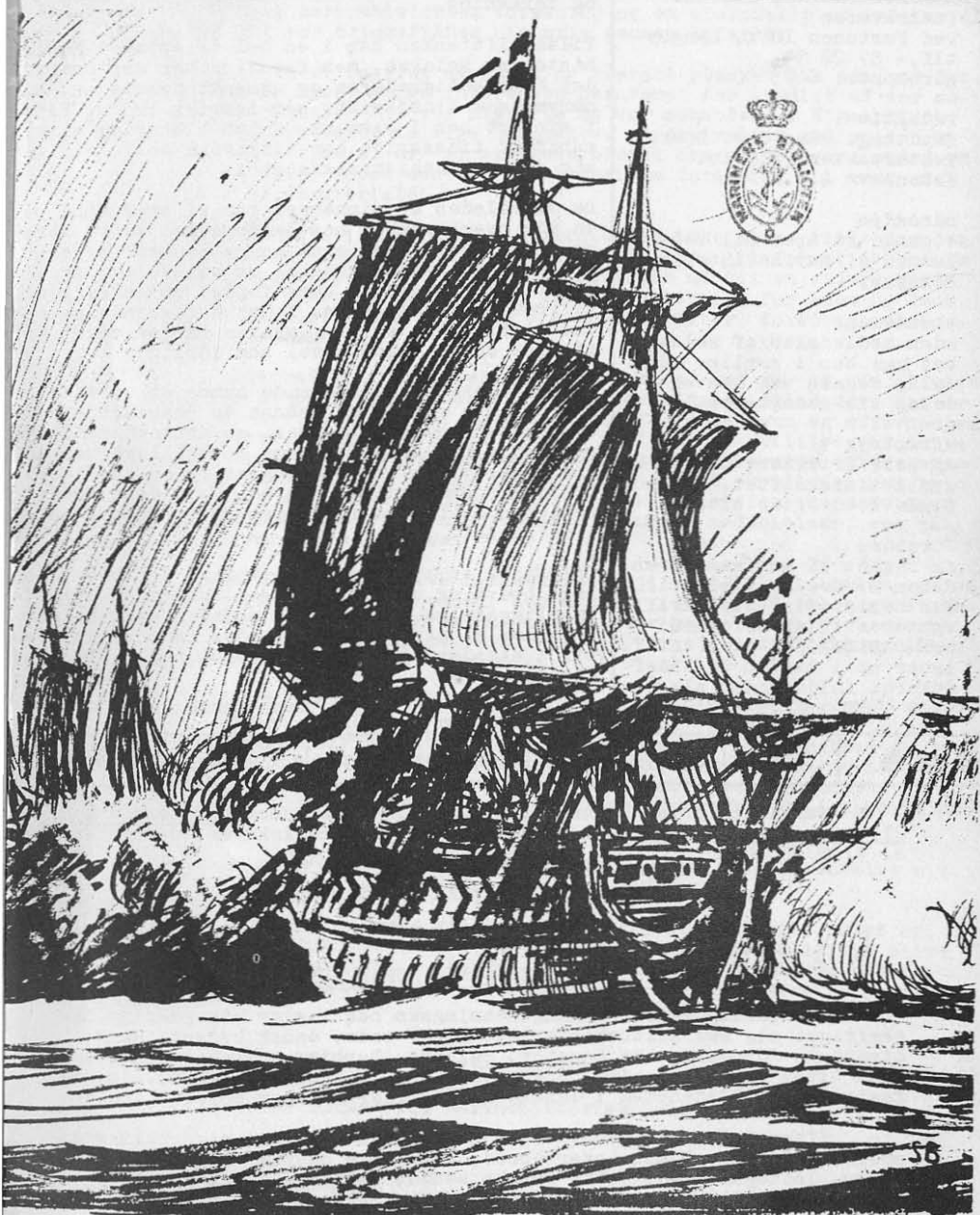


Marinehistorisk Tidsskrift

november 1967

1. årgang

nr. 1



MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT
nov. 1967 1. årgang nr. 1

udgives af
Marinehistorisk Selskab
(sekretæren)
Ved Fortunen 10 A, Lyngby
tlf. = 87 22 54
girokonto: 6 73 50

redaktion:
Stud.mag. Hans Chr. Bjerg
Rektorparken 12,9 tv.
København S.V.

udsendes
4 gange om året til med-
lemmer af Marinehistorisk
Selskab.

abonnement
uden medlemskab af selska-
bet kan kun i særlige til-
fælde tegnes ved henven-
delse til redaktøren.

eftertryk
af hele artikler, der brin-
ges i tidsskriftet, kan kun
finde sted efter aftale.

forsiden
er tegnet af marinemaleren
Søren Brunoe specielt til
Marinehistorisk Tidsskrift
og forestiller orlogsski-
bet DANNEBROGE, idet det
løber op i vinden og lader
ankeret falde under slaget
4:10 1710 i Køge Bugt.

TANKEN MED TIDSSKRIFTET

er at stimulere den marinehistoriske interesse
og forskning.

Tidsskrifttanken har i en del år optaget Marine-
historisk Selskab, men først nu har man overvun-
det betænkelighederne og udsendt første nr. af
nærværende tidsskrift, som iøvrigt er det første
i sin art her i Danmark. Intet historisk eller
maritimt tidsskrift har tidligere helt helliget
sig det marinehistoriske stof.

Da vi således er pionerer, tør vi også håbe på
en vis overbærenhed hos læserne med dette første
nr., som selvfølgelig på mange punkter er et
eksperiment. Al begyndelse er vanskelig, og vi
håber meget snart at have fundet en endelig og
tilfredsstillende form. I denne forbindelse er
det vigtigt, at vi fra læserne får så meget kri-
tik som mulig - god såvel som dårlig.

Det er tanken i de kommende numre at oprette
flere faste rubrikker, såsom en "marinehistorisk
brevkasse", boganmeldelser, en marineheraldisk
rubrik, i hvilken søværnets forskellige heraldi-
ske våben vil blive gennemgået og en "marinehi-
storisk fjernkendingsopgave". Endvidere er det
meningen at bringe referater fra foredrag holdt
i selskabet.

Til sidst en praktisk bemærkning. Artikler, ind-
læg, breve og andet stof, som indsendes til of-
fentliggørelse, bedes være skrevet på maskine;
artikler af større omfang bedes indsendt på pa-
pir i standardformatet A4 (helst med 1½ linieaf-
stand).

Hans Christian Bjerg

MARINEHISTORISK SELSKAB

Selskabet, der blev stiftet den 5. marts 1951, har til formål at
virke for dansk marinehistorisk forskning og en almindelig udbredelse af
kendskabet til vor orlogsflådes historie gennem tiderne.

Skønt vi er omgivet af havet og husvant plasker til søs, er det
sørgeligt at se, hvor ringe interessen har været for studiet af vor sø-
magt og dens relation til vor historie og vor søhandel. I Rigsarkivet
og andetsteds opbevares talrige dokumenter og arkivalier med oplysning-
er herom. En del heraf er vel allerede blevet bearbejdet, men endnu er
der lang vej igen, inden den søkrigshistoriske forskning vil være nået
til bunds i kildematerialet.

Marinehistorisk Selskab vil imidlertid ikke alene virke for den
strengt videnskabelige granskning, men har tillige til formål at bringe
denne forskning resultater og andre oplysninger ud til en videre kreds
- og da ikke mindst til den ungdom, der har interesse for søen og dens
indflydelse på vort lands historie - gennem skrifter, foredrag, ekskuri-
sioner og museumsbesøg.

I paragraf 1 i selskabets love står bl.a. anført, at man tillige
ville udgive et periodisk tidsskrift, når forholdene tillod det. Det er
det, der nu sker. Antallet af medlemmer udenfor København er efterhånden
blevet så stort, at man - foruden gennem skrifterne - tillige ved dette
lille tidsskrift vil søge at knytte disse medlemmer nærmere til selska-
bet og drage dem med ind i dets liv og arbejde. Det er således hensigten
i tidsskriftet at bringe mindre artikler og evt. kortfattede referater
af de forskellige møder og foredrag samt aktuelle meddelelser, som må
formodes at være af interesse.

Samtidig vil man give medlemmerne lejlighed til at stille spørgs-
mål vedr. marinehistoriske emner, som man så vidt muligt vil søge at be-
svare, ligesom man vil opfordre medlemmer, der har et særligt kendskab
til lokale eller andre marinehistoriske begivenheder, der ikke er almen-
kendte eller tilstrækkeligt behandlet, til at skrive herom.

Ligesom i skrifterne bør sådanne emner selvfølgelig først og
fremmest vedrøre dansk marinehistorie, men nogen skarp grænse vil man
ikke trække her. Søkrigshistorien er jo en vekselvirkning mellem de for-
skellige landes flåder og flådepolitik, og selv om udviklingen herhjem-
me i mangt og meget er gået jævnsides med udviklingen i udlandet, vil
det ikke være uden interesse at se fremdraget forskelle og årsagerne her-
til.

De nærmere enkeltheder for tidsskriftet og dets udsendelse m.v.
vil andetsteds blive meddelt af redaktøren.

På styrelsens vegne vil jeg tilsidst gerne udtrykke håbet om,
at Marinehistorisk Tidsskrift 1 så vidt udstrækning som muligt må blive
"medlemmernes tidsskrift" - således at forstå, at medlemmerne ved ar-
tikler og indlæg selv vil være med i arbejdet for at fremme selskabets
formål.

R. Steen Steensen
kommandørkaptajn
formand for Marinehistorisk Selskab

Meddelelser fra Marinehistorisk Selskab

Marinehistorisk Selskab indbyder til medlemsmøde tirsdag den
21. november 1967 kl. 20 i Søofficersforeningens lokaler, Ovengaden
o. V. 62 B, hvor

museumsinspektør, dr.phil. Henning Henningsen

vil fortælle om

LINIEDÅB OG ANDRE GAMLE SØMANDSSKIKKE

Museumsinspektør Henning Henningsen har i stor udstrækning be-
skæftiget sig med kulturhistoriske emner vedr. dansk søfart. Hans
disputats "Crossing the Equator. Sailors. Baptism and other Initia-
tion Rites" og hans andre bøger som f.eks. "Kirkeskibe og kirkeskibs-
fester" samt "Bådeoptog i danske søkøbstæder" berger for kvaliteten.

Efter mødet vil der være lejlighed til at hygge sig omkring et
smørrebrødsbord. 3 stk. smørrebrød, øl, kaffe og kage incl. servering
10 kr. Indtegning til dette må ske senest lørdag den 18. november ved
henvendelse til sekretæren, lektor Jørgen Barfod, tlf. 87 22 54.

NAVNGIVNINGEN AF DANSK-NORSKE ORLOGSSKIBE 1650-1700

af

Jørgen H. Barfod

Skibsnavne har det som alle andre navne. De er underkastet modens luner og kan være påvirket af politiske hensyn eller de kan være påvirket af særlige interesser. Navnene kan derigennem have en vis kulturhistorisk betydning, og det kan derfor have nogen betydning at betragte navngivningen i forskellige historiske perioder.

Den følgende oversigt omfatter navnene på de skibe, der fandtes ved Chr. IV's død, samt navnene på de skibe, der er tilgået flåden under Frederik III's og Chr. V's regeringer, idet der desuden er medtaget de navne, som skibe har fået ved navneforandringer. Derved er et skib, som har haft flere navne, således medregnet flere gange, idet formålet med denne oversigt er at vise tendensen i navngivningen.

orlogs-skibe	kgf. navne	religiøse na.	mands- el. kvindenav.	symbol-ske, heraldiske	fugle, dyr natur	geografiske n.	uden navn
over 50 stk.							
Chr. IV	0	1	1	3	0	1	0
Fr. III	9	0	3	6	1	3	0
Chr. V	12	0	2	10	7	3	0
20-50 stk.							
Chr. IV	0	1	1	6	8	0	2
Fr. III	1	2	0	4	5	4	0
Chr. V	0	1	5	3	14	4	1
under 20 stk.							
Chr. IV	0	0	3	0	2	0	0
Fr. III	0	1	0	2	3	0	0
Chr. V	0	0	4	6	20	0	0
samlet							
Chr. IV	0 0 %	2 7,4%	5 18,6%	9 33,3%	10 37,0%	1 3,7%	2
Fr. III	10 22,7%	3 6,8%	3 6,8%	12 27,3%	9 20,5%	7 15,9%	0
Chr. V	12 13,2%	1 1,1%	11 12,2%	19 20,8%	41 45,0%	7 7,7%	1
ialt hele perioden	22 13,6%	6 3,7%	17 11,7%	40 24,6%	60 37,1%	15 9,3%	3

Først og fremmest bemærkes det, at de kongelige navne ikke fandtes på de fra Chr. IV overleverede skibe, og at de derefter kun har været benyttet til de største skibe. Til de kongelige navne er også medregnet GYLDENLØVE, der forekommer dels som et middelstort skib under Frederik III og dels som et skib af største størrelse, ligeledes under Fredrik III. Foruden de kongelige navne har de symbolske navne været de mest anvendte til de største skibe. Det er navne som TRE KRONER, TRE LØVER, NORSKE LØVE, LINDORMEN, DANNEBROG, NELLEBLADET, SPES, VIC-

TORIA og ENIGHED foruden de svenske MARS, MERCURIUS og ADMIRANTE. Ellers er det påfaldende, hvilken ringe rolle de religiøse navne spiller blandt orlogsskibene, idet de eneste egentlige orlogsskibe er fra Chr. IV's tid, nemlig TREFOLDIGHEDEN og ST.MICHAEL, medens ST.MICHAEL og ST.MATIAS fra Frederik III's tid købtes og tilbyttedes, og JOHANNES erobredes fra svenskerne under Frederik III og ENGEL GABRIEL under Chr. V. Endvidere er det et karakteristisk træk, at de geografiske navne ikke anvendes på de mindste orlogsskibe, medens fugle- og dyrenavne især blev brugt under Chr. V og da især på de mindre skibe. Blandt dyrenavnene er med nogen tilsnigelse medregnet HAVFRUEN Og HAVMANDEN, men iøvrigt spiller havdyrene kun en ringe rolle, hvorimod fuglene og flyvende dyr stærkt dominerer med navne som FALKEN, ØRNEN, HEJREN og MAA-GEN samt FLYVENDE HJORT, FLYVENDE FISK og FLYVENDE ULV. Det er dog karakteristisk, at navnene fra Chr. IV's tid fortrinsvis var navne på landdyr som GRAA ULV, RØDE RÆV og SORTE BJØRN.

Som skibe uden navn er regnet den hollandske og norske fregat under Chr. IV og den norske fregat under Chr. V, og disse er da heller ikke medtaget i ovenstående procentberegning. Endvidere kan det nævnes, at rigtigheden af navnenes placering i de seks grupper selvfølgelig i mange tilfælde kan diskuteres. Således er Chr. IV's orlogsskibe SVANEN og LAMMET regnet til den heraldiske navnegruppe, hvorimod FALKEN og SVENSKE LØVE under Chr. V er regnet som dyrenavne på linie med for eksempel HVIDE FALK og SVENSKE FALK, medens SORTE RYTTER og JÆGEREN er regnet til mandnavnene. Men i den samlede oversigt vil disse tvivls-tilfælde dog ikke give nogen væsentlige forskydninger i billedet af orlogsskibenes navngivning.

Som en gruppe for sig kan dernæst behandles galejer og jagter, hvor skibsnavnene er fordelt efter de samme principper:

galejer og jagter	Chr. IV		Fr. III		Chr. V		ialt	
	antal	%	antal	%	antal	%	antal	%
kongelige navne	0	0	1	5,0	4	12,2	5	6,9
religiøse	4	21,1	1	5,0	0	0	5	6,9
mands- og kvinden.	5	26,3	0	0	6	18,2	11	15,3
symbolske m.m.	5	26,3	3	15,0	9	27,2	17	23,6
dyr, fugle m.m.	5	26,3	14	70,0	13	39,4	32	44,5
geografiske	0	0	1	5,0	1	3,0	2	2,8
uden navn	6	-	7	-	11	-	24	-

Mest iøjnefaldende er her den samme tendens, som viste sig ved orlogsskibenes navngivning, at de kongelige navne først spiller nogen rolle under Chr. V samtidig med, at de religiøse navne helt forsvinder. De kongelige navne er under Frederik III FREDERIK og under Chr. V FREDERIK, CHRISTIAN V, CHARLOTTE AMALIE og PRINS FREDERIK, medens de reli-

giøse navne under Christian IV er ST.PEDER, ST.JØRGEN, ARKEN og REBECCA og under Frederik III TRE KONGER. Mands- og kvindenavnene anvendes kun under Chr. IV og Chr. V, medens de geografiske navne kun optræder med ét eksempel under Frederik III, nemlig AGGERSHUS, og med ét eksempel under Chr. V, nemlig BÆLTET. De mest karakteristiske navne for galejerne og jagterne synes derimod at være navne taget fra dyreverdenen el. symbolske navne. Det er navne som for eksempel ØRNE, LINDEN, FLYVENDE PIL og HAABET fra Chr. IV's tid og DRAGEN, SORTE HUND, ODDEREN og LINDORMEN fra Frederik III's tid samt fra Chr. V's tid navne som SØHESTEN, STØREN, DUEN og LILLIEN eller NORSKE LØVE, AURORA og FORGYLDTE KRONE. Endelig ses det, at et forholdsvis stort antal fartøjer optræder under betegnelsen "uden navn". Det er de galejer, der kun har haft et nummer.

Oversigten viser endvidere, at navnene under Chr. IV har været nogenlunde ligeligt fordelt på fire navnegrupper, medens dyre- og fuglenavnene har været alt overvejende under Frederik III. På Chr. V's tid blev fartøjerne derimod mest nummererede, eller de fik et dyre- eller fuglenavn, men også de symbolske navne, de kongelige navne eller mands- og kvindenavnene spiller en rolle. For de sidstes vedkommende var det navnene LIDEN ANTHONETA, SØRIDDEREN, DE JONCKER, FRØKEN ELSKEN og POSTILLONEN, der anvendtes to gange.

Den sidste gruppe af de kongelige fartøjer er kongens koffardiskibe og specialfartøjer. Navngivningen fordeler sig således:

koffardiskibe	kgl. navne	religiøse navne	mands- el. kvindenavn.	symbolske m.m.	dyre-, fugle- navne	geografiske	uden navn
Chr. IV	0	2	1	5	4	0	8
Fr. III	0	4	7	4	9	0	5
Chr. V	2	16	12	24	23	4	4
specialfartøjer							
Chr. IV	0	2	0	0	0	0	1
Fr. III	0	0	0	0	0	0	3
Chr. V	0	1	0	8	22	0	32
Samlet	%	%	%	%	%	%	%
Chr. IV	0	4	1	5	4	0	9
Fr. III	0	4	7	4	9	0	8
Chr. V	2	17	12	32	45	4	36
ialt for hele perioden	2	25	20	41	58	4	53

For disse fartøjers vedkommende gør der sig særlige forhold gældende. Det ses således, at ikke færre end 53 er uden navn. Det er de ældste stykpramme og viktualiepramme, det er muddermøllerne med deres pramme, søbagger nr. 1 og nr. 2, båden med 2 køle og den 3-kølede båd samt nogle sandbåde og en række andre pramme. Men bortset fra disse

ser vi en navnefordeling, der ikke er meget forskellig fra handelsskibenes navnefordeling. For koffardiskibenes vedkommende finder vi således under Chr. V også de religiøse navne stærkt repræsenterede. Karakteristisk er det imidlertid, at hverken de kongelige navne eller de geografiske er brugt under Chr. IV og Frederik III, medens de kun forekommer i meget ringe tal under Chr. V. Det er koffardi skibene FRIDERICA AMALIA og CHARLOTTE AMALIE samt TØNSBERG, SØLVISBORG, ISLAND og HECKENFELD. Ellers spiller koffardiskibenes dyrehavne en afgørende rolle under alle tre konger, medens Chr. IV iøvrigt har lagt vægt på de symbolske navne HAABET og FORTUNA, og Chr. V foruden disse også har anvendt JUSTITIA, NORSKE LØVE, ENIGHED og BON EVENTYR. Under Frederik III har man imidlertid i større udstrækning brugt mands- og kvindenavne.

Bortset fra Chr. IV's to pramme ARCH NOAH og NOEH ARK er specialfartøjerne et fænomen, der først kommer til rigtig udfoldelse under Chr. V, og disse har da i de allerfleste tilfælde fået dyrenavne, når de har fået noget navn, thi halvdelen er uden navn. Det religiøse og symbolske navn er ARCH NOAH og LINDORMEN, medens de øvrige under gruppen "symbolske navne m.m." alle tilhører betegnelsen: med mere, idet det er navnene DUNKRAFT, PLADTBUND, GRYNPOSEN, FLÅSKEBALJEN, POMPERNICHEL, KUK KUK og pram SKOU. Dyrenavnene er imidlertid meget karakteristiske, da de så godt som alle er fisk eller mindre dyr, der lever i havet. En undtagelse må HVALFISKEN og TERNEN siges at være. De andre navne er KARPEN, BRASEN, HELLEFLYNDEREN, TORSKEN, SILDEN, FLYNDEREN, QUABEN, SVÆRDFISKEN, HVILLINGEN, ULKEN, STENBIDER, KRABBEN, SKRUBBEN, ROKKEN og SNEGLEN, SKILDPADDEN, ØSTERS og IGLN.

Foretages en sammenligning mellem handelsskibenes navne og navnene på de kongelige skibe og fartøjer på grundlag af det foreliggende materiale, må der tages hensyn til, at handelsskibenes navnelister stammer fra Chr. V's tid, hvorfor vi også for de kongelige skibes vedkommende må indskrænke os til dette tidsrum, og resultatet bliver da følgende:

	Christian V's			
	orlogsskibe	galejer og jagter	koffardiskibe og spec.fart.	danske og norske handelsskibe x)
kgl. navne	13,2	12,2	1,8	2,2
religiøse navne	1,1	0,0	15,9	33,8
mands- el. kvinden.	12,2	18,2	10,6	19,1
symbolske m.m.	20,8	27,2	28,3	25,0
dyrenavne m.m.	45,0	39,4	39,9	15,0
geografiske navne	7,7	3,0	3,5	4,9

x) vedr. disse procenttal se: Barfod: Danmark-Norges Handelsflåde 1650-1700 pp. 134-137.

Det er efter ovenstående procenttal karakteristisk, at de kongelige navne næsten udelukkende er knyttet til orlogsskibene, galejerne

og jagterne, og at de kun undtagelsesvis forekommer blandt såvel kongens koffardiskibe som blandt de øvrige handelsskibe, og hvor disse sidste bærer et kongeligt navn, er skibet sædvanligvis et defensions-skib. Lige så karakteristisk er det, at de religiøse navne næsten udelukkende anvendes af handelsskibene eller kongens koffardiskibe, medens disse navne så godt som ikke forekommer i de andre to grupper.

For mands- og kvindenavnene vedkommende ses ikke lignende udprægede karakteristika, men det kan dog konstateres, at disse navne i størst udstrækning er brugt af handelsskibene og af galejer og jagter (19,1 og 18,2 %), hvorimod de er benyttet i noget mindre udstrækning af de to andre grupper (12,2 og 10,6 %). Til gengæld er det interessant at se, at de symbolske navne anvendes i omtrent samme udstrækning i alle fire grupper, selvom der dog også her kan spores en afvigelse for orlogsskibenes vedkommende, hvor disse navne kun forekommer i 20,8% af navnene, medens de øvrige kongelige skibe og fartøjer bruger dem i 27,2% og 28,3% tilfælde og handelsskibene i 25,0% tilfælde. Endvidere bruges dyre- og fuglenavne langt hyppigere af kongelige skibe og blandt disse særligt af orlogsskibene end man bruger dem på handelsskibene. Handels-skibene anvender således kun dyre- og fuglenavne på 15% af skibene, medens orlogsskibene bruger disse navne tre gange så hyppigt, nemlig i 45% tilfælde. Til sidst kan nævnes de geografiske navne. Disse bæres kun i forholdsvis få tilfælde af alle fire grupper, men også her forekommer variationer, idet orlogsskibene anvender dem mere end dobbelt så meget som de øvrige kongelige skibe og fartøjer, nemlig 7,7% mod 3,0% og 3,5%. Procenttallet for handelsskibenes vedkommende ligger mellem de foregående med 4,9%.

Alt i alt ses da, at medens de religiøse navne dominerer blandt handelsskibene er det dyre- og fuglenavnene, der er fremherskende blandt de kongelige skibe. Desuden er de kongelige navne og de geografiske navne særligt tilknyttet orlogsskibene, medens det for alle grupper vedkommende er karakteristisk, at de symbolske navne anvendes hyppigere end mands- og kvindenavnene.

JØRGEN H. BARFOD

I forbindelse med ovenstående artikel kan der henvises til følgende litteratur:

- Jørgen H. Barfod: Danmark-Norges Handelsflåde 1650-1700, Søhistoriske Skrifter VI, Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg 1967, kapitlet Skibsnavne pp. 134-37.
- R. Steen Steensen: Vore nye skibsnavne, Tidsskrift for Søvesen 1945 116. Aarg. pp. 329-37.
- samme - : Det danske Rigsvaaben og Flaadens gamle Skibsnavne, Tidsskrift for Søvesen 1949 120. Aarg. pp. 169-86.

VENSTRE, JØHNKE OG DE FLYDENDE FORTER

af

Hans Christian Bjerg

Udgangspunkterne for hærens og søværnets ordning i sidste halvdel af det 19. årh. var nedfældede i hærloven af 1867 og loven om søværnets ordning fra 1868. Skønt det ikke direkte står i loven, er det den almindelige vurdering, at man bevidst havde stræbt efter at gøre det danske forsvar, især hæren, til et "supplement" til en stormagts hær. Således som Danmarks strategiske situation var efter 1864, var det en offentlig hemmelighed, at formålet med hærens ordning var at yde støtte til den franske hær i en evt. krig med Tyskland.

I hærloven af 1867 havde partiet Venstre fået indføjet den bestemmelse, at der skulle foretages en revision af loven efter 5 års forløb, da de strategiske betingelser for det danske forsvar hurtigt kunne ændres. Dette var for så vidt en heldig bestemmelse, eftersom netop de strategiske betingelser jo blev totalt ændret efter den fransk-tyske krig i 1870-71. Det var ikke muligt længere at satse på Frankrig som den stormagt, der ville komme til hjælp, hvis Tyskland skulle angribe os.

I 1872 var der forløbet 5 år, fra hærloven var blevet vedtaget, og man stod derfor over for en revision af denne og af loven om søværnets ordning. Regeringen (Holstein-Holsteinborgs ministerium) fremsatte i denne anledning et revisionsforslag samt et forslag til en udbygning af forsvarets befæstningsanlæg. Befæstningsforslaget så således ud: (1)

Københavns landbefæstning	13,8 mill. kr.
Københavns søbefæstning	6,3 - -
Udvidelse af flåden	10,0 - -
Befæstning og flådehavn ved Storebælt (Aggersø Sund)	3,0 - -
Befæstning ved Lillebælt	1,0 - -
Befæstning af Hindsholm og bestykning af Kronborg	0,4 - -
	<hr/>
	34,5 mill. kr.

Der var her tydeligt nok taget hensyn både til hæren og til søværnet, skønt det selvfølgelig ikke kunne skjules, at vægten lagdes på hæren og dens betydning.

Skønt hærens og søværnets ledelse havde hver sin mening om den strategiske målsætning, der burde sættes i højsædet, er det dog ikke muligt at konstatere en egentlig rivalisering imellem de to værn gennem den sidste halvdel af det 19. årh.

Søværnets opfattelse var, at forsvarets tyngdepunkt måtte være Sjælland som sådan, og derfor anså man Storebælt for at være rigets hovedstrøm, og i forbindelse hermed ønskede man en stærk befæstning lagt ved Aggersø Sund, så at man kunne spærre bæltet. Kærnen i det hele var med andre ord, at de danske farvande var gennemsejlingsfarvande af stor vigtighed for Tysk-

lands, Englands og Ruslands flådestyrker. På dette strategisk-geografiske grundlag måtte det danske forsvar bygges op, og for så vidt var det formålstjenligt, om Danmarks neutralitet blev gjort acceptabel for Tyskland. Man mente, at en neutralitet derved overhovedet først blev gjort realitetsbetonet.

Hæren var af en lidt anden strategisk opfattelse. Forsvarets tyngdepunkt var efter hærens officerers mening København, som man skulle befæste kraftigt både mod landsiden og søsiden. Ved at gøre dette ville et henholdende forsvar være muligt, indtil - hvad man stadig regnede med - en stormagt kom til hjælp. Denne betragtning byggede øjensynlig på noget strategisk-maritimt, idet man anså det for usandsynligt, at en stormagt ville sætte sig i besiddelse af de danske gennemsejlingsfarvande uden at de andre stormagter greb ind. Revanche-tanken havde desuden stadig tilhængere indenfor hæren (2).

Regeringens forslag faldt ikke i god jord hos Venstre. Modstanden var til dels politisk betinget, idet Venstre ikke kunne siges at være imod et forsvar. Dels kom de militære styrker til at stå for Venstre som et udtryk for den siddende regerings magt og dels fandt dette parti ideen med kun at etablere et henholdende forsvar for hovedstadens vedkommende og derved automatisk opgive kampen for Jylland særdeles usympatisk. - Befæstningsforslaget blev sendt i finansudvalget.

General Steinmann, ministeriet Fønnesbechs krigsminister, fremsatte i januar 1875 atter revisionsforslaget af hær- og søværnsloven tillige med et nyt befæstningsforslag, der skulle komme Venstres synspunkter i møde. Venstre havde i debatterne og forsvaret forfægtet synspunkter, der lå tæt op ad dem, som man i søværnet havde med hensyn til strategien. Hvorfor gjorde man dette, var det fordi regeringen benyttede hærens argumenter? Imidlertid - Steinmann bad nu om bevillinger til: (3)

Udvidelse af Københavns søbefæstning	ca. 12 mill. kr.
Forter ved Store- og Lillebælt	- 4 - -
Aggersø Sund flådestation	- 5 - -
	ialt ca. 21 mill. kr.

Dette befæstningsforslag fik mærkværdigvis også en hård medfart af Venstre.

Venstrepolitikereren Frede Bojsen, der især var manden inden for sit parti, som beskæftigede sig med forsvarsproblemerne, forlangte nu i en tale, at krigsministeriet og marineministeriet blev slået sammen, at hovedvægten i fremtiden skulle lægges på flåden og - at Københavns landbefæstning skulle opgives, således at der kunne opnås et venligere forhold til Tyskland. Disse synspunkter var samstemmede med søværnets interesser og strategisynspunkter. At Venstre var begyndt at tænke sømilitært, blev slået fast, da det i rigsdagssamlingen 1874/75 fremsatte sit såkaldte "forsvarstilbud". Forudsætningen for tilbuddet var, at Sjælland, som en naturlig fæstning, udgjorde

de forsvarrets udgangspunkt. Tilbuddet så således ud: (4)

1. Til udvikling af flåden	15,0 mill. kr.
2. Flådestation ved Aggersø Sund	5,0 - -
3. Dennes befæstning mod landsiden	1,5 - -
4. Et flydende fort	1,8 - -
5. Søminemateriel	1,8 - -
6. Kystforsvar på Sjælland	2,0 - -
7. Et batteri ved Nyborg	0,7 - -
8. Befæstningsanlæg på den jyske kyst	2,0 - -
9. Prøver og forsøg	0,2 - -
	ialt 30,0 mill. kr.

Man må erkende på grundlag af ovenstående "tilbud", at der i Venstre Hvilke forhold har bevirket, at Venstre gik ind for de sømilitære synspunkter? Er dette sket efter moden strategisk overvejelse, eller har man med velberådet hu søgt at spille søværnet op mod hæren? - En rivalisering mellem værnene ville uden tvivl være i Venstres favør - . Kan Venstre have været lydhør over for nogle få søofficerers ønsker - og havde Venstre dæknings i sagkundskaben for sit "forsvarstilbud"? Kort sagt: det kunne være interessant at få klarhed over hvilke forbindelser venstre havde med sagkundskaben i de militære spørgsmål.

Med udgangspunkt i Venstres "forsvarstilbud" 1874-75 skal Venstres politikeres mulige forbindelse med sagkyndige sømilitære i det følgende undersøges.

Kristian Hvidt skriver i sin bog om Venstre og forsvarssagen (p.53) i forbindelse med forsvarstilbuddet: "Med hensyn til punkt 4 og 5, flydende forter og søminer var disse venstres specielle kæphest som supplement til Københavns søforter. ... Ideen, som venstre havde fået af orlogskaptajn Jöhncke, der igen havde den fra England, viser, hvordan venstre trods alt giver sin skærv til Københavns søbefæstning, som sagkyndig rådgiver til hele befæstningsforslaget havde venstre vistnok generalstabens chef, general F.C.Stjernholm". (5)

Hvidt angiver (p.42), at Venstre i en anonym pjece (vistnok af oberst E.A.Lundbye) havde hentet inspiration til dets kritik af det hærlovsforslag, regeringen fremsatte i 1872.

Hvorledes har Venstre fået inspiration til tilbuddet 1874-75? Hvidts oplysning om, at Stiernholm skulle have virket som sagkyndig angives at stamme fra Frede Bojsens Erindringer. Det har imidlertid ikke været mulig at finde denne oplysning i den trykte udgave af erindringerne, der er udsendt i 1963.

I 1872 nedsattes en søminekommission. Forsøg med søminer henhørte dengang under Ingeniørkorpset. Til denne kommission blev der i 1872 indleveret en plan til hurtig udlægning af passive miner udarbejdet af premierlieutenant Ferdinand Henrik Jöhnke. Da denne plan var prøvet, indsendte Jöhnke atter til kommissionen et "Udkast til et flydende Fort med Minestation". Under den 20. febr. 1873 udtalte søminekommissionen sig anerkendende om projektet.

F.H.Jöhnke var født i 1837 og blev secondlieutenant i 1857 med kongens æressabel. Han havde med megen teknisk forstand skaffet sig indsigt i konstruktionen og anvendelsen af aktive og passive søminer, der netop i 1860'erne var i stærk udvikling.

Som bekendt er torpedoen (den aktive sømine) og minen (den passive sømine) blevet anset for at være de fattige og små flådemagters våben. Jöhnke ville introducere disse våben i Danmark og øjnede muligheden for at bruge mineudlægning i stedet for Københavns søbefæstning. I forbindelse hermed foreslog han bygget en slags armerede minestationer, der - fast forankrede - skulle dække minelinierne. Jöhnke havde døbt disse minestationer "flydende forter", en betegnelse han senere fortrød.

Punkt 4 i Venstres forsvarstilbud tyder på, at enten har Venstre haft forbindelse med Jöhnke eller at denne i forbindelse med Venstre. Det er selvfølgelig også muligt, at Venstre har hørt om ideen og så uden videre har brugt den.

I 1898 skrev Jöhnke en redegørelse om sin virksomhed i søværnet efter 1870. Denne opbevares i dag i Rigsarkivet. Heri skriver Jöhnke: "I 1875 forberedtes den første Anskaffelse af Whiteheadske Torpedoer. Det skyldes vistnok i nogen grad mig, at der hurtigt af Rigsdagen gaves en stor Bevilling i dette Øjemed, idet jeg i et Foredrag om Torpedoer, som jeg holdt for Rigsdagens Venstre efter daværende Direktør Ravns (den senere marineminister N.F.Ravn) Anmodning, meget indtrængende anbefalede Sagen. Det vil maaske endnu være i Erindring, hvor stærk en Misfornøjelse, der fra flere Sider kom til orde imod mig i Anledning af dette Foredrag og af min Udgivelse af Pjecen "Flydende Forter", en Misfornøjelse, der, som det sikkert nu vil indrømmes, savnede al Grund. Man oversaa eller var ubekendt med, at mit Foredrag havde til Hensigt at støtte Vedtagelsen af en stor og nødvendig Bevilling, at Foredraget blev holdt efter udtrykkelig Tilladelse af Marineminister Steinmann, og at ligeledes Direktør Ravn - under 9. Maj 1876 - skriftlig havde givet mig Ministeriets Sanktion til Udgivelse af den nævnte Afhandling". Videre hedder det: "Da Planen, der var fremsat i Pjecen om de flydende Forter, af Rigsdagens Venstre blev benyttet som politisk Program - en Benyttelse, for hvilken jeg i hvert Fald var uden Ansvar (6), blev den i Forvejen paa visse Hol fremtrædende Misstemning imod mig ikke mildere ...".

Ovennævnte citerede redegørelse var ikke beregnet til offentliggørelse, og dette turde vise, at Jöhnke ikke har haft megen indflydelse på, at Venstre har benyttet hans idé. Nu forholder det sig imidlertid således, at der kendes et brev fra Jöhnke til Lars Dinesen (en venstrepolitiker, der gik over til Højre; ekskluderet af Venstre på et møde 17. marts 1871) dateret 17. maj 1870 (7), d.v.s. før Dinesen forlod venstrefløjten. Endvidere omtales Jöhnke af Bojsen i dennes erindringer. Bojsen skriver: "I denne vinter (1874-75) ... var jeg mest beskæftiget med forsvarssagen, såvel hærloven som fæstningsloven", videre hedder det: "Når jeg om morgenen kom hjem fra rid-

ning, sad kaptain Jöhnke ofte og ventede på mig - han gik ... forbi daglig på vejen fra Nørrebro til værftet (Orlogsværftet) ... og så drøftede vi forsvarssagen og særlig planen med de flydende forter".(8)

Der er ikke tvivl om, at Venstres "tilbud" blev smedet hos Bojsen, han skriver selv: "Berg og hærlovsudvalgets øvrige medlemmer samledes flere gange hos mig og enedes endelig om forslaget".(9)

Har Jöhnke mon været tilstede ved nogle af disse sammenkomster? Det er ikke muligt at finde ud af, hvorledes Jöhnke har fået forbindelse med Venstre-folkene. Meget tyder på, at Jöhnke har haft forbindelse med dem allerede inden, at han holdt det foredrag for Rigsdagens Venstre, som N.F.Ravn havde bedt ham holde.

Samtiden og eftertiden var og har ikke været i tvivl om, at Jöhnke var venstremænd, hvilket også synes at bekræftes ved systemskiftet i 1901, da marineministerposten uden videre diskussion blev besat med Jöhnke.

Jöhnkes forhold til Venstre synes imidlertid at være mere kompliceret end som så. Har Jöhnke koketteret med Venstre for at få bevillinger til torpedo- og sømineforsøg? Således anføres i Jöhnkes nekrolog i Tidsskrift for Søvæsen (10): "Ved personligt Bekendtskab til indflydelsesrige Folk paa Thinge lykkedes det ham at skaffe sig de nødvendige og forholdsvis store Bevillinger til Anskaffelse af selvbevægende Torpedoer, Bygning af Værksteder, Kontorer o.s.v.". I samme nekrolog hævdes det iøvrigt, at Berg og flere andre af Venstres ledende mænd søgte råd hos ham i krigsmaritime sager. Sikkert er det imidlertid, at Jöhnke i årene efter "forsvarstilbuddet" plejede omgang med ledende venstreskikkelser. Jöhnke ses således på et fotografi taget ved en middag på Rødkilde 2.1.1899 hos Bojsen (11). Venstre-politikeren Sophus Høgsbro omtaler Jöhnke et par steder i sine dagbøger.

Fra tidens memoirelitteratur skal anføres - som et kuriosum - følgende passus: "Admiral Jöhnke, hvem jeg her i Venlighed mindes, var et smukt, dygtigt, djærvt og vittigt Menneske, der tidligt stillede sig i Venstrepolitikens Rækker, uden at hans Opposition tog saadan paa Veje, at hans store Dygtighed i Marinens Tjeneste ikke altid kom Staten fuldt ud til Gode"(sic!)(12). Det bedre borgerskab mente altså, at Jöhnke havde en skavank - han var venstremænd! Det synspunkt, som passusen er udtryk for, forklarer måske, hvorfor Jöhnke var så umådelig upopulær blandt sine kollegaer og måske også, hvorfor venstrepolitikken hentede sig en en kurv ved dens frieri til søværnet og dets officerer. De toneangivende og bedst begavede søofficerer var rabiater højrefolk. Underligt er det, at den strid, som stod omkring forsvarret i den sidste halvdel af det 19. årh., og som de to værns officerer mere eller mindre mod deres vilje var blevet viklet in i, absolut ingen spor har sat sig i de danske søofficerers tidsskrift (Tidsskrift for Søvæsen).

Men tilbage til "de flydende forter". Venstre tilbød ét flydende fort. Som det senere skal omtales krævede Jöhnkes plan imidlertid mindst 5 armerede flydende minestationer (flydende forter). Dette forekommer unægtelig

lidt mistænkelig, hvis teorien om Jøhnkes aktive medvirken ved udarbejdelsen af det pågældende punkt i "forsvarstilbuddet", skal holde.

De flydende forter blev ivrigt diskuteret efter Venstres optagelse af Jøhnkes idé. I 1876 udsendte han en lille bog om "Flydende Forter" på 68 sider. Forinden havde han, som citeret ovenfor, fået marineministeriets tilladelse til at udsende den.

I bogen påviser Jøhnke, at den eksisterende søbefæstning af København var håbløs forældet og langsomt mistede sin betydning ved, at kanonerne på stormagternes skibe fik større og større rækkevidde. Endvidere forsøger han at vise, at hele ideen med faste forter uden for København var dødsdømt på forhånd, fordi man af økonomiske hensyn lagde dem på de eksisterende grunde, der ikke automatisk udgjorde den bedste placering. De faste forter i farvandet ud for København ville altid kun komme til at udgøre en indre forsvarslinie, der ville blive stærkt svækket, fordi der ikke fandtes nogen egentlig ydre forsvarslinie. Jøhnke advarede også mod stadigvæk at tro på, at den ringe dybde i Drogden ville hindre en stormagtsfjende i at sende panserbatterier op syd fra mod København. I den forbindelse henviste han til de såkaldte "popoffkaer" (de cirkelrunde, meget kraftige, flydende batterier med et ringe dybgående, som Rusland havde bygget i Sortehavet). Det store problem i forbindelse med forsvaret af Københavns søside er, efter Jøhnkes mening, den ydre forsvarslinies meget store udstrækning.

Jøhnke fik også lejlighed til i sin bog at komme med betragtninger over søværnets opgave og betydning. Således skriver han (p.29): "Flaadens Betydning hævdes af Alle, den har sin Rod i Folket, uanset Partianskuelser. Nationen venter af Søværnet, at det paa en fyldig Maade skal virke hen til Løsningen af de vigtige Opgaver, den har tildeelt det. Flaaden skal, foruden at medvirke til Hovedstadens Forsvar, søge at holde Forbindelsen mellem Landsdelene vedlige, imødegaae Landgangsforsøg og vanskeliggjøre Fjenden Tilførslen, hvis han skulde komme i Land paa Sjælland. Men hvorledes skal Flaaden kunne opfylde disse forskjellige Hverv, naar den er lænkebunden til Kjøbenhavn? Vil ikke Sjællands Forsvar i saa Tilfælde kun komme til at existere paa Papiret, vil Forsvaret ikke blive: Kjøbenhavn og kun Kjøbenhavn?". Og videre hedder det: "For at Flaaden skal kunne løse de forskjellige Opgaver, som Forsvaret af Sjælland vil stille til det flydende Forsvar, vil, næstefter selve Kampflaadens Frigjørelse fra Forsvaret af Kjøbenhavn og en yderligere ud over den af Regjeringen foreslaaede Forøgelse af Flaaden ved det nødvendige Antal Kanonbaade af 1ste og 2den Klasse og Torpedobaade, end ydermere Øprettelsen af en Flaadestation i Bæltet være en Nødvendighed. Det er denne bydende Nødvendighed, der har affødt Forslaget om Aggersøund-Stationen...."(p.31). Flåden måtte frigøres fra København, således siger han: (p.33) "Betingelsen, for at Flaaden kan komme i Bæltet, det Farvand, om hvilket Marineministeriet udtaler, at det er "Hovedaaren i vore Farvande", maa være, at Kjøbenhavn fra Sø siden dækkes paa anden Maade".

På grundlag af ovenciterede betragtninger kommer Jøhnke til den konklusion, at den eneste løsning er flydende forter. Han beskriver i bogen, hvorledes han tænkte sig disse. Meningen var at etablere en ydre halvcirkelformet forsvarslinie i form af en række minespærringer. Denne minelinie ville samtidig spærre indløbene til København. Minespærringerne skulle samtidig sikres af flydende minestationer armeret med svært skyts. 4 stationer skulle dække de nordlige indløb og 1 det sydlige. Dette var absolutte minimumskrav, hvis minespærringerne skulle sikres nogenlunde effektivt. Mine-typen, der skulle anvendes skulle være den elektriske, således at de kun kunne bringes til sprængning fra den armerede minestation. Hver af minestationerne skulle samtidig virke som base for mindre kanon- og torpedobåde. Armeringen skulle være 2 svære panserbrydende kanoner.

Jøhnke ville helst selv kalde planen for "de flydende armerede minestationer", men han havde publiceret dem som "flydende forter". Sanheden var at ingen af betegnelserne i virkeligheden var helt dækkende for disse flydende baser. Jøhnke indrømmede, at tanken om at forsvare København fra søsiden med minespærringer ikke var ny, og ligeledes erkendte han, at ideen med de flydende forter havde han fra England. Men det nye i planen var efter hans mening kombinationen minespærring-flydende fort.

Når man idag studerer planen med de flydende forter og hele problemkomplekset omkring Københavns søforsvar og flådens øvrige anvendelse, er man tilbøjelig til at finde planen sympatisk og fortræffelig. Disse minespærringer med deres flydende sikringsforter havde øjensynlig flere fordele. Efterhånden som det svære skibsskyts blev mere langtrækkende, kunne man flytte den ydre forsvarslinie længere ud, således at hovedstaden ikke var i direkte fare for at blive skudt i grus, samtidig ville man frigøre de egentlige flådestyrker, så at disse ikke blev bundet til den indre forsvarslinie omkring København. Yderligere havde denne plan den kæmpe fordel at være meget billig. Bygningen af faste forter ville blive, og blev det også, fantastisk dyr.

Hvor om alt er, Jøhnke fik ikke støtte fra nogen, sandsynligvis fordi forslaget fremtrådte som et forslag fra Venstre. En kreds af søofficerer forsøgte at imødegå Jøhnkes synspunkter i to store artikler i "Fædrelandet" (13). Man benyttede her lejligheden til at angribe Venstres fører, Chresten Berg, der i nogle artikler i "Morgenbladet" (15) havde refereret udtalelser, der i det væsentlige stammede fra "de flydende fortens fader" (Jøhnke), som "Flaadens", "Søartilleriets" o.s.v. De ville med andre ord slå fast, at den sømilitære sagkundskab, som Venstre påstod, at det havde bag sig, i realiteten kun drejede sig om Jøhnke.

Således blev et godt forslag til en ordning af Københavns søforsvar kulet ned af politiske grunde, og Venstres forsøg på at få de to værn spillet op mod hinanden mislykkedes.

Noter

- (1) Gengivet efter Kristian Hvidt p.39
- (2) Angående de strategiske overvejelser se Troel Fink: Fem foredrag om dansk udenrigspolitik efter 1864, 1958; og samme: Ustabil Balance, Århus 1961, p.16.
- (3) Gengivet efter Hvidt p.48
- (4) Gengivet efter Hvidt p.53
- (5) Hvidt pp. 53-54
- (6) Udhævet af mig.
- (7) Findes i Lars Dinesens Arkiv i Rigsarkivet.
- (8) Bojsens erindringer pp. 66-67.
- (9) Ibidem.
- (10) Tidsskrift for Søværnen 1909 pp. 21-23.
- (11) Se Bojsens erindringer p.496.
- (12) Axelline Lund: Spredte Erindringer, Kbh. 1917 p.16
- (13) Dagbladet "Fædrelandet" 8. og 9. maj 1876.
- (14) Dagbladet "Morgenbladet" 20. og 21. april 1876.

Kilder

Trykt materiale:

Frede Bojsens Politiske Erindringer, udg. v. Kr. Hvidt, Kbh. 1963

Dansk Biografisk Leksikon

"Fædrelandet" 1876

Troels Fink: Ustabil Balance, Århus 1961

 samme : Fem foredrag om dansk udenrigspolitik efter 1864, Århus 1958

Kristian Hvidt: Venstre og forsvarssagen 1870-1901, Århus 1960

Illustreret Tidende 1907 og 1908

F.H.Jöhnke: Flydende Forter, Kbh. 1876

A.F.Kriegers Dagbøger

Axelline Lund: Spredte Erindringer, Kbh. 1917

"Nationaltidende" 1908

Holger Rørdam: En lang Omvej, Kolding 1929

Tidsskrift for Søværnen flere årgange

"Vort Forsvar" flere årgange

Utrykt materiale:

F.H.Jöhnke: Min Virksomhed i Marinen siden 1870, Rigsarkivet - ikke almin. tilgængelig.

Lars Dinesens Arkiv, Rigsarkivet, ikke alm. tilgængelig.

HANS CHRISTIAN BJERG

INDHOLD:

	side
lektor,cand.mag. Jørgen H. Barfod: Navngivningen af dansk-norske orlogsskibe 1650-1700.....	4
stud.mag. Hans Chr. Bjerg: Venstre,Jöhnke og de flydende forter.....	9
kommandørkaptajn R.Steen Steensen: Marinehistorisk Selskab.....	3