

stre har man ikke villet ofre! Læserens indgangsmuligheder er derfor begrænset til indholdsfortegnelserne, og det er synd, for så fremragende er disse fortægnelser heller ikke (i den afrikanske er angivelsen af et hovedafsnit i fremstillingen oven i købet gledet ud).

Skønt bøgernes udstyr således lader noget tilbage at ønske, så kan det ikke rokke ved den kendsgerning, at Politikens Forlag med disse velfunderede og læseværdige fremstillinger af den danske oversøiske virksomhed har skaffet sin *Danmarks Historie* en værdifuld udvidelse.

*P.C. Willemoes Jørgensen*

Hans Chr. Bjerg og John Erichsen:  
*Danske Orlogsskibe 1690-1860.*  
Tekstbind og planchebind. (Lademann, 1980). 206 s. + 190 s., kr. 3.200,-.

Selv om forlaget Lademann er kendt for sine store og rigt udstyrede publikationer, må det foreliggende værk ikke desto mindre siges at være i særklasse. Her har to forskere forenet deres indsigt i søetatens righoldige arkiver med forlagets dygtighed og erfaring. Resultatet er blevet et imponerende to-bindes værk om den dansk-norske (fra 1814: danske) flådes konstruktions- og dekorationshistorie i perioden 1690-1860.

Udgangspunktet har været Rigsarkivets store samling af ornamentstegninger, og værket koncentrerer sig da også først og fremmest om orlogsskibenes udsmykning; men basis for denne udsmykning – skibene – glemmes ikke. Grundtanken bag værket har været at betragte skibskonstruktionen og skibskonstruktionen som »to parallelle linier« i udviklingsforløbet, og denne tanke slår klart igennem i tekstbindet, medens planchebindet næsten udelukkende har relevans for skibsudsmyn-

gen. Det har dog ikke medført, at skibsbygningssiden er blevet ladt illustrationsmæssigt i stikken, for tekstbindet er overdådigt illustreret og giver god plads for mange af de konstruktionstegninger, man må savne i planchebindet.

Hans Chr. Bjerg har med kyndighed taget sig af skibsbygningen. Efter et indledende afsnit om tiden frem til 1690, hvor begreber som »sarter« (oversigt over skibsmål), modeller og konstruktionstegninger præsenteres, følges udviklingen i den danske skibsbygning kronologisk frem til midten af det 19. århundrede. Bjerg har struktureret sin behandling efter de skiftende fabrikmestres embedsperioder, og det må siges at være en god og indlysende dispositions måde, om end den giver anledning til en del gentagelser, bl.a. fordi flere fabrikmestre har haft afgørende indflydelse på byggeriet allerede i deres forgængers embedsperiode.

I det lange udviklingsforløb, som Bjerg præsenterer, kan der især være grund til at hæfte sig såvel ved den indledende fase (omkring 1700), som forfatteren kalder »nationaliseringen«, og den langvarige strid om konstruktionsprincipper eksemplificeret ved »Benstrupsagen« (i 1730'erne), som ved Gerners, Stibolts og Hohlenbergs epoke (1772-1803).

Med »nationaliseringen« omkring 1700 tænker Bjerg på bestræbelserne på at frigøre sig fra brugen af udenlandske konstruktører. Dette lykkedes med udnævnelsen af O. Judichær til vicekvipagemester i 1690. Forfatteren understreger med rette Judichærs og admiral Spans (Holmens chef) centrale rolle, også når det drejede sig om at bygge efter tegninger og matematiske principper. Forbillederne var dog stadig udenlandske. I forbindelse med Judichærs betydningsfulde virksomhed har forfatteren gjort den første skibs-

bygningskommission (af 14. juli 1705) til genstand for en nøjere undersøgelse og her bl.a. påvist, at der herskede voldsom uenighed om, hvilket forbillede man skulle følge.

Denne strid om engelske contra franske konstruktionsprincipper varede ved langt op i 18. århundrede og spillede en afgørende rolle i den omfattende »Benstrupsag«, hvor fabriksmesteren måtte forlade sit embede, først og fremmest fordi hans »franske« skibe ikke faldt i alles smag. Bjerg redegør instruktivt for sagens konstruktionsmæssige aspekter: det evige problem med at forene hensynet til sejldygtighed (fransk) med hensynet til en solid artilleriplatform (engelsk), især når der også skulle skeles til økonomien og skibenes størrelse.

Affæren førte til nedsættelsen af en permanent konstruktionskommission. Denne nydannelse karakteriserer Bjerg korrekt som banebrydende, og han har uden tvivl også ret i, at den ikke har haft udenlandske forbilleder; men spørgsmålet er, om den var marinechefen Danneskiold-Samsøes egen idé? Kommissionens betydning er imidlertid klar nok: fra nu af blev skibsbygningsekspertisen samlet og hele byggeriet lagt i faste rammer. Konstruktionskommissionen kom til at fungere perioden ud.

Med Gerner, Stibolt og Hohlenberg-epoken nåede skibsbygningen på Holmen et højdepunkt, hvor der udvikledes en selvstændig dansk skibsbygningstradition. Gerners udvikling af skibsbyggeriet til noget, der kunne ligne en serieproduktion, Stibolts navnkundige brigger og navnlig Hohlenbergs nye skibstype med det »indknebne agterspejl« og hans forenkling af flådens skibstyper, »masseskibet«, præger perioden. Bjergs behandling af de tre fabriksmestres indsats er både indgående og klar, og hans rehabilite-

ring af Stibolt, der ofte ved senere vurderinger er kommet til at stå i skyggen af Gerner og Hohlenberg, er overbevisende.

Forfatteren giver for perioden som helhed (1690-1860) et godt billede af de skiftende fabriksmestres uddannelse både i ind- og udland og deres arbejdsvilkår på Holmen, der ofte var barske og præget af skarp kritik. Det omfattende illustrationsmateriale anskueliggør udviklingen i skibs konstruktionen og illustrerer på udmærket vis de linier til skibsbygningen i udlandet, som Bjerg ved flere lejligheder trækker op i teksten. Det er alt i alt blevet til en god og velskrevet redegørelse for konstruktionsudviklingen, om end denne del af bogen savner en fornuftig afrunding med et udblik over det lange tidsrum.

Den resterende del af tekstbindet er helliget skibsdekorationen. Om denne udtalte den i 1730'erne nedsatte økonomikommission: »Biltværket er vel kun et ornament, men når det der [på Holmen] er vel gjort, og til samme at forfærdige haves habile folk, er det kongens og nationens ære.« Udsmykningen af skibene var altså ikke nogen ligegyldig ting, selv om den naturligvis, som John Erichsen understreger, måtte tilpasse sig de krav, som skibs konstruktionen stillede.

Forfatteren giver i et indledende afsnit en god oversigt over skibets ornament. Disse omfattede ikke blot gallionsfiguren – den del af udsmykningen, som forekommer de fleste mest bekendt – men også de store agterspejl og sidegallerierne. (Hvortil kommer, at gallionen som helhed ofte var pragtfuldt udsmykket). Et komplet ornamentsudkast bestod derfor altid af mindst tre tegninger.

Hvem, der var mester for udsmykningen af de danske orlogsskibe i 17. og begyndelsen af 18. århundrede, la-

der sig ikke afgøre; men fra 1720'erne dukker navnene op. John Erichsen har derfor benyttet den samme dispositions måde som Bjerg, nemlig embedsperioderne; den byder sig naturligt til, men indebærer de samme ulemper som i Bjergs del af bogen.

Rækken af »rigtige« mesterbilledhuggere ved Holmen tager sin begyndelse i 1729, for her kom kunstnere i flådens tjeneste. Forfatteren følger de enkelte mesterbilledhuggeres arbejde fra skib til skib med inddragelse af planchebindets ornamentstegninger. Det er en overordentlig lang, men også interessant vandring læseren dermed føres ud på: over større eller mindre kunstneriske begavelser og gennem skiftende stilepoker. Forfatterens kunstneriske bedømmelser er gennemgående solide, men flere ægger dog til modsigelse. Erichsen viser også med glimrende eksempler på virkningen fra udlandet (til tider resulterende i rene plagiater) og de selvstændige danske bidrag. Der gøres endvidere udmærket rede for det praktiske udsmykningsarbejde, dets omfang (hyppige reparationer og udskiftninger) og omkostninger. Den enkelte mesterbilledhuggers virksomhed uden for flådens regie drages også ind, og forfatteren viser, at man i skibsdekorationen ofte var betydelig mere konservativ, end når det drejede sig om udsmykninger andre steder i samfundet.

Særlig bemærkelsesværdig er udviklingen i 19. århundrede, hvor Kunstakademiet trådte ind som en art censor efter nedlæggelsen af embedet som mesterbilledhugger i 1816. Her påkalder navnlig C.W. Eckersberg sig interesse. Forfatteren har med god grund trukket det frugtbare samarbejde mellem professoren og fabriksmester Schifter (1814-46) frem, for Eckersberg kom til at betyde meget for den kunstneriske standard i flådens byggeri.

Men Eckersberg var ikke den eneste kendte kunstner, der ydede bidrag til orlogsskibenes udsmykning, også Thorvaldsen, Abildgaard og Bissen er repræsenteret i John Erichsens detaljerede redegørelse.

Tekstbindet er forsynet med et udførligt noteapparat, der er anbragt bag i bogen. Man har forståeligt nok ikke ønsket at bryde roen i de store tekstsider ved at indsætte fodnoter, men praktisk er det ikke (værket måler 42 × 30 cm!), og helt besynderligt virker det, at man har gemt en del illustrationer omme i dette noteapparat, uden at de i øvrigt har tilknytning til teksten heri. Det forekommer også overraskende, at en publikation, der er ofret så meget på med hensyn til opsætning og udstyr, skal skæmmes af en del trykfejl, hvoraf flere – meget ubehageligt – viser sig i henvisningerne til det vigtige illustrationsmateriale.

Bogens bilagsmateriale omfatter bl.a. værdifulde oversigter over bevarede ornamentstegninger og modeller samt dele af skibudsmykninger og ornamentsmodeller. Desuden er tekstbindet udstyret med dækkende registre, der naturligvis omfatter såvel tekstbindets illustrationer som planchebindets tegninger. Bogen afsluttes med et udmærket og fyldigt engelsk resumé.

Det tidligere nævnte planchebind omfatter ornamentstegninger til 91 danske orlogsskibe (1692-1860), og disse er – ganske som illustrationerne i tekstbindet – gengivet i fornem udførelse. Tegningerne bringes i kronologisk orden, men derfor havde det alligevel været en god idé at forsyne indholdsfortegnelse med skibsnavne med et byggeår.

Marinehistorikeren Hans Chr. Bjergs og kunsthistorikeren John Erichsens fornemme værk om de danske orlogsskibe præsenterer sig som

»en oversigt og en selektiv kildeudgave, der skulle give et indtryk af skibsbyggeriet og skibsudmykningen i Danmark-Norge og Danmark i perioden 1690-1860.« Det kan afslutningsvis fastslås, at bogen i høj grad lever op til intentionerne. Forfatterne har i vidt omfang formået at fremdrage væsentlige træk af udviklingen i konstruktion og dekoration på basis af det omfattende kildemateriale, og der står derfor kun tilbage at håbe, at deres ønske om, at bogen vil stimulere til yderligere forskning i emnet, vil blive opfyldt; Bjerg og Erichsen har i hvert fald lagt en god og solid grund.

P.C. Willemoes Jørgensen

Ole Louis Frantzen: *Truslen fra øst. Dansk-norsk flådepolitik 1769-1807*. (Marinehistorisk Selskab, 1980). 191 s., ill., 96,- kr.

Med den foreliggende bog om den dansk-norske flådepolitik i perioden 1769-1807 har Ole Frantzen ønsket at beskrive statsmagtens planlægning vedrørende flådens størrelse, sammensætning, placering og opgaver i et særdeles centralt tidsrum.

Den stramt disponerede bog er bygget op omkring den lange række af kommissioner, der blev nedsat i 18. og begyndelsen af 19. århundrede med det formål at undersøge og stille forslag til det bedst mulige søforsvar af dobbeltmonarkiet under hensyntagen til de skiftende udenrigspolitiske forhold og rigernes konstant dårlige økonomiske situation.

Frantzen indleder sin undersøgelse med flådekommissionen af 1769 med den noget vage begrundelse, at »marinens indre forhold på dette tidspunkt var ved at være bragt i orden omend ikke endeligt«. Det ville have været mere naturligt at vælge perioden umid-

delbart efter Store nordiske Krigs afslutning som begyndelsestidspunkt, men det skal erkendes, at afgrænsningen til 1769 efterlader forfatteren med en opgave, hvis omfang og betydning nok berettiger en selvstændig behandling; og hertil kommer, at Frantzen i et indledende baggrundskapitel bl.a. søger at råde bod på denne afgrænsning.

Bogen baseres på et omfattende arkivalisk materiale, hvis karakter forfatteren på udmærket vis redegør for i sin indledning til bogen og i det udførlige noteapparat. Det er med dette materiale – suppleret med den sparsomme litteratur – lykkedes Ole Frantzen at tegne et ganske indgående billede af den dansk-norske flådepolitik.

Undersøgelsen trækker flere interessante og overraskende forhold frem. Flådens styrke var i 1806 – trods flere kommissionsforsøg på at øge denne – stort set den samme som i 1769; men ser man på flådens *sammensætning*, er der betragtelige forskelle at spore: en reduktion af antallet af lineskibe var blevet modsvaret af en kraftig stigning i antallet af mindre fartøjer. Forfatteren viser, at denne udvikling var et resultat af de dansk-norske forsøg på at tilpasse søforsvaret til de ændringer, som først og fremmest de svenske søstridskræfter gennemgik i perioden.

Det er i det hele taget bemærkelsesværdigt, hvor afgørende en rolle hensynet til den traditionelle fjende, Sverige, spiller (heraf bogens titel). Forfatterens gennemgang af flådeplanlægningen afslører, at Sverige generelt blev betragtet som den eneste potentielle sømilitære modstander! Hverken Rusland eller England spillede nogen nævneværdig rolle i overvejelserne. Ikke mindst hvad England angår, er dette forbløffende; men forfatterens antagelse af, at den engelske flåde ansås for en så overlegen modstander, at en konfrontation ville resultere i dansk