

# Tidsskrift for Søværnen.

---

Ny Række. 23<sup>de</sup> Bind.

---

Udgivet af

Commandeur **Wm. Carstensen** og Commandeur **V. Hansen**.



Kjøbenhavn.

**Andr. Fred. Høst & Søns Forlag.**

Thieles Bogtrykkeri.

1888.

## Indhold.

---

|  | Side |
|--|------|
| Ved Aarsskiftet.....   | 1.   |
| Haandsknytsets Udvikling. Af Premierlieutenant H. T. Foss....  | 26.  |
| •Kystforsvaret og Torpedobaadene•.....   | 48.  |
| Om Afskaffelse af Reisninger i Flaadens Skibe. Af Capitain<br>Schoustrup .....                                 | 61.  |
| Blocade. Efter F. Attlmeyr.....  | 80.  |
| Blandinger.....  | 101. |
| Efterretninger for Søfarende .....   | 102. |
| •Rom og Berlin af Charles Rope•. Uddrag af N. N.....   | 125. |
| Efterretninger om de af den danske Flaade udgaaede Skibs-<br>classer. Historisk Forsøg af B. W. Jordening..... | 185. |
| Blandinger .....   | 306. |
| Boganmeldelse .....  | 307. |
| Den engelske Marines Sommerøvelser.....  | 309. |
| Anskuelser om Marinemateriellet .....  | 392. |
| Efterretninger for Søfarende .....   | 426. |
| Paaseilingsspørgsmaalet og Dampskibet •Geiser's Undergang  | 453. |
| Blandinger.....  | 488. |
| Efterretninger for Søfarende .....   | 490. |
| Til Læserne .....  | 507. |

---

## Ved Aarsskiftet.

Der er et fransk Ordsprog, som siger, at Dagene følge paa hinanden, men dog ikke have nogen indbyrdes Lighed. Dette gjælder vel ogsaa om Aarene, og dog maa det desværre erkjendes, at de paa hinanden følgende Aar nu i kun altfor lang en Tid have haft en mistrøstig Lighed med hinanden, naar de betragtes som Udtryk for den Opfattelse, der i vort Folk har gjort sig gjældende med Hensyn til Flaadens Betydning som Led af vort Forsvarsvæsen.

Vel have adskillige af Søværnets Tilhængere en rum Tid ladet sig hilde af den Tro, at de af de vexlende Regjeringers Modstandere, som Intet vilde gjøre for Befæstningssagen, udelukkende lededes af Overbeviisningen om, at Hovedvægten burde lægges paa Søværnet, — men Enhver, der har seet blot nogenlunde klart paa Forholdene, maa sikkert efterhaanden være kommen paa det Rene med, at den omtalte Stemning for Flaaden ikkun var et Blændværk, og at der i vide Kredse af Befolkningen trivedes en Forsvarsnihilisme, som slog Fæstningsværker og Skibe over een Kam. Skridt for Skridt maatte de Styrende tilkæmpe sig det Nødtørftigste til begge Værn, og saaledes blev det holdt gaaende i en Række af Aar, der alle i deres store Træk have haft en mærkværdig Lighed med hinanden paa dette Omraade.

Men den om sig gribende Forsvarsnihilisme fremkaldte et Tilbageslag: fædrelandskjærlige Mænd og Kvinder sluttede sig sammen for at gjenopvække den hensygnende Følelse for, hvad Landet skyldte sig selv, og med beundringsværdig Kraft og Ihærdighed gik de løs paa det Maal, de havde stillet sig.

Havde de indskrænket sig til ikkun at paavirke Følelseslivet, til kun at vække Bevidstheden om, at der forelaa en Pligt, af hvis Opfyldelse Landets Bestaaen kunde komme til at afhænge, da havde deres Gjerning lyst for os Alle uden noget misvisende Skjær; men i deres Higen efter at gavne Fædrelandet gik de videre, de vilde give deres Følelser Kjød og Blod og kom derved ind paa den Vei at paavise en bestemt Retning for Forsvarssagens Udvikling, og derved førtes lidt efter lidt Størstedelen af dem, der følte varmt for Folkets og Landets Selvstændighed, hen til den Opfattelse, at Fædrelandets Forsvar og Kjøbenhavns Befæstning mod Landsiden ere Udtryk for en og samme Tanke. Baade de Anskuelser, der ere gjorte gjældende af forskellige Forsvarscommissioner, og dermed de Hovedtræk, der i en lang Aarrække have været fælles for de indbragte Lovforslag om Forsvarssagen, smeltede bort med uklare Omrids overfor de bestandig gjentagne Sætninger om, at »alle de Sagkyndige« vare enige om, at Danmarks Forsvar stod og faldt med Spørgsmaalet om Kjøbenhavns Befæstning mod Landsiden. En af de Foranstaltninger, der tidligere havde været betragtet som et væsentligt Led, men dog kun et Led af Forsvarssagen, opslugte saaledes de sideordnede Led og udviklede sig til at blive det altomfattende Udtryk for Fædrelandets Forsvar.

At Regjeringen ingenlunde tiltræder denne Opfattelse, vide vi jo Alle; men det Eiendommelige er, at de selvbestaltede Sagkyndige, der have ført os derhen, hvor vi nu befinde os, i god Tro paastaae, at det aldrig

har været deres Mening, at Danmark udelukkende skulde forsvares af det mod Landsiden befæstede Kjøbenhavn. Nei! Kjøbenhavns Befæstning mod Landsiden er det Vanskeligste at faae gennemført, sige de, derfor maa denne Side af Sagen skydes frem i første Linie — Resten kommer saa nok senere af sig selv! — Tanken ledes herved uvilkaarlig hen paa de Examinander, man leverer flere Opgaver til Løsning indenfor en vis Tid, og som da tage først fat paa den vanskeligste i Troen til, at de lettere kan man sagtens rappe fra sig, naar først den vanskeligste er løst. Men hvad bliver saa i mangfoldige Tilfælde Resultatet? At de gaae saaledes op i den vanskelige Løsning, at Tiden løber fra dem, saa at de lette Opgaver, der kunde have frelst dem fra at falde igjennem, maae afleveres blanke.

Det er saare uheldigt for Flaaden, at den af Forsvarsvennerne er bleven henregnet til de lette Opgaver.

I Hovedtrækkene har altsaa Flaadens Stilling til Forsvarssagen i det sidst forløbne Aar været den samme som i det foregaaende. Vi skulle hermed gaae over til Enkelthederne.

Den 8de Januar 1887 opløstes Folkethinget ved et kongeligt aabent Brev, saalydende: „Da den af Folkethingets Finantsudvalg nu afgivne Betænkning over Forslaget til Finantslov for næste Finantsaar ikke levner Os noget Haab om, at der ved fortsat Forhandling med det nuværende Folkething kan opnaaes Enighed om Finantsloven, have vi fundet det nødvendigt nu at opløse Thinget, for at der efter Foretagelsen af nye Valg til Folkethinget kan gives Rigsdagen tilstrækkelig Tid til inden Finantsaarets Udløb at tilendebringe en fornyet Behandling af Finantslovsforslaget.“ Nye Valg udskrevs til den 29de Januar, og den 1ste Februar samledes Rigsdagen atter. Strax efter Valgbrevenes Prøvelse fremsatte Finantsministeren i Folkethinget Forslag til Finantslov for 1887—1888 den 7de Februar, og mærkelig

nok gennemgik den indtil den 24de Marts alle tre Behandlinger. Rigtignok fremkom den da i en Skikkelse, som var lige uantagelig for Landsting og Regjering, hvilket da ogsaa strax udtaltes ved Fremlæggelsen i Landstinget, hvor den forelagdes den 26de Marts, altsaa paa et saa fremrykket Tidspunkt, at end ikke den trykte Beretning om Lovens tredie Behandling i Folkethinget var færdig. Conseilspræsidenten udtalte: »Det er en gammel Skik, at Regjeringen, naar et Finantslovsforslag oversendes fra Folkethinget til dette Thing, strax udtaler sig om, hvorvidt den anseer Forslaget som tilfredsstillende eller brugeligt i den Skikkelse, hvori det er kommet. Jeg skal følge denne Skik, skjøndt jeg antager, at det egentlig er overflødigt denne Gang for Regjeringen at udtale sig om, hvorledes den betragter det foreliggende Forslag. Der kan næppe Nogen i dette Thing være i Tvivl om, at Regjeringen anseer Finantslovsforslaget, saaledes som det foreligger, for at være ubrugeligt. Grunden dertil maa være ærede Medlemmer bekjendt. Det maa være ærede Medlemmer bekjendt, at det for Regjeringen er ikke blot Qvantiteten, det i saa Henseende gjælder om, men at der ogsaa er principielle Uoverensstemmelser i Betragtningen af Forslaget mellem Regjeringen og Folkethinget . . .«. Schlegel sluttede sig hertil ved at udtale: »Jeg skal imidlertid, da det nu ikke kan være anderledes, begynde med at udtale, at det Finantslovsforslag, som her foreligger, kan dette Thing ikke gaae ind paa af flere Grunde. Det kan ikke gaae ind paa det, fordi man har negtet Bevillinger til Forsvarsvæsenet, som dette Thing i høi Grad sætter Priis paa og finder nødvendige for Landets fortsatte Tilværelse og Forsvar. Men det kan heller ikke gaae ind paa, at der i det andet Thing er blevet negtet Poster, som have constitutionel Betydning, som dette Thing ikke kan fravige.« . . . Ved at omtale Folkethingets Behandling af Finantsloven bemærkede Schlegel

ret træffende: »Det undersøger, om Bræderne i det og det Gulv ere saa raadne, at det er nødvendigt at lægge nye Bræder, om det og det Tag er saa raaddent, og om det regner derigjennem, saaledes at det ikke skulde kunne udsættes til næste Aar at gjøre det istand.« . . . Endnu samme Dag nedsattes Udvalg, som allerede den 29de Marts afgav sin Betænkning, og den 30te vedtoges det, at anden Behandling skulde foretages.

De væsentligste Puncter for Flaadens Vedkommende vare: Fuldførelsen af Pandsereskibet »Iver Hvitfeldt«, som var opført med 180,000 Kr., hvorfor Apteringen skulde fuldføres, Artilleri og Torpedoapparater opstilles samt Skibet klargjøres til Prøvetogt; endvidere Krydsercorvetten »Valkyrien«, opført med 902,000 Kr. I 1887—88 skulde Pandserdækket lægges og Topspanterne reises, Bunden klædes inden- og udenbords, de vandtætte Skodder tildannes og opsættes, og Bygningen af Skibet paa Bedingen i det Hele fortsættes, hvorimod Skibet ikke antoges at ville blive sat i Vandet. For Maskinernes Vedkommende vilde den 3die Afbetaling forfalde og for Artilleriet den 1ste Halvdeel af Anskaffelsessummen. Til Paabegyndelse af nyt Sømateriel var opført 118,000 Kr. Paa Planen for Flaadens Udvikling var opført 2 hurtige Kanonbaade med Pandserdæk, svært Skyts og Torpedoarmering, eller som de nu kaldes Krydsere af 3die Classe. Det paatænkte at sætte en saadan Krydser i Bygning, hvortil der ved Værftet var udarbejdet foreløbig Tegning, hvorefter Udgiften til Skrog, Maskiner og Artilleri ansloges til 1,300,000 Kr., heri ikke medregnet Torpedoapparater.

Paa Contoen »Større Reparationer« findes Hovedreparation af »St. Thomas« opført med 214,000 Kr. Beløbet er noget større end tidligere anslaaet, da Skrogets Tilstand under Maskinen synes at være saa daarlig, at Maskinen maa udtages. I Summen er indbefattet de fornødne Beløb til en Regulator og Dampgangsætnings-

Apparat til Maskinen, samt til Dampspil og Dampstyreapparat. »Pandserskibet »Tordenskjold« bør renses og males i Bunden indenbords, da det er af Vigtighed for Jernskibenes Bevarelse, at de stedse holdes vel rensede for Rust og malede, hvorved man undgaaer de store Hovedreparationer, som ere nødvendige for Træskibene, og hvorved Skibets Levealder forøges. Til Pandserbatteriet »Gorm« er opført 4,000 Kr. til et nyt Stormdæk og 2,200 Kr. til en Brønd med Pandserlem over Chefens Kabyt. Kanonbaaden »Falster« skal have nyt Dæk og dens Kjedel repareres. Endvidere skal forfærdiges 2 Dampbarkas-Kjedler og en Reserve-Kjedel til »Søulven«. Under Oplægning af Skibe i krigsberedt Stand er opført 7,400 Kr. mere end det foregaaende Aar. Forøgelsen er begrundet i det stadig forøgede Arbeide, som Vedligeholdelsen af det moderne complicerede Artilleriemateriel ombord i de oplagte Skibe udkræver. Til Fartøier til Værftets Brug forlanges 1000 Kr. mere end tidligere, da det trods al anvendt Økonomi har vist sig umuligt at undgaae Overskridelse. En ny Toldbodfærge og Hovedreparation af »Agnete«, som ikke er foretagen i de 15 Aar, den har tilhørt Marinen, findes opførte. Af nye Arbeider paa Værftet foreslaaes kun Tilendbringelsen af Bolværket af Dokøen, omtrent 90 Alen. Da Dokken fuldførtes i 1858 vil der altsaa være hengaaet ikke mindre end 30 Aar, inden Bolværkerne om Dokøen ere blevne færdige. Af Hovedreparationer foreslaaes kun Istandsættelsen af Bolværkerne ved Bøddingerne Nr. 1 og 2 paa Nyholm. Reparationen vil finde Sted ved at paasætte Bolværk paa Fod paa Delene under Vandet og ved Fornyelse af endeel af Skraapælene. En ny Pontonbro til et af Casernes skibene foreslaaes. Den skulde være 40 Fod lang, 17 Fod bred ialt og 8 Fod bred mellem Rækværkerne, samt hvile paa 2 Jernpontoner. Ifølge Huusbesigtigelse ere Arbeider ved Værftets Bygninger, exclusive Søminecorpsets, opførte med



63,700 Kr., medens disse sidste staae opførte for 24,700 Kr., hvoraf 8,200 Kr. til Søminestationen ved Bramsnæs vig. Anskaffelsen af nogle Sprøitevogne foreslaaes, for at Sprøiterne kunne flyttes hen, hvor det ønskes, ligesom det er nødvendigt at anskaffe endeel Slinger, Brandkar og andet lignende Tilbehør, da det har viist sig, at Sprøiterne for en stor Deel ville være henviste til at suge fra Søen paa Grund af Mangel paa fersk Vand paa Orlogsværftet. Under Artilleriet findes 5,000 Kr., til Forsøg, og til Godtgjørelse fra de udrustede Skibe 66,000 Kr., hvilket er Forbruget af Artillerimateriel i de Skibe, som det er paatænkt at udruste i 1887—88. Til Nyboders Bygningers Vedligeholdelse findes extraordinairt 17,700 Kr., hvoraf 9,000 Kr. til Istandsættelse af Façaderne paa Søofficeersskolens Bygninger og 8,700 Kr. som 2den Udgift til Fornyelse af Vinduerne i Nyboders Bygninger, hvilken ialt vil beløbe sig til 87,000 Kr. Under Opmaalinger findes extraordinairt 66,600 Kr. til Paabegyndelse af Opmaaling af de islandske Farvande. Ligeledes er extraordinairt optaget 20,050 Kr. til et nyt Stationsfartøi til Esbjerg Lodseri og 1,100 til en Anlægsbro for Lodsbaadene i Hirtsholmenes Havn, hvoraf det første Beløb var en Gjentakelse fra foregaaende Aar. Forandringen af Hanstholm Fyr til elektrisk Fyr er ansat til ialt 262,000 Kr., at fordele paa 2 Aar. Til en kraftig og tidssvarende Sirene paa Christiansø er ansat 40,000 Kr. Trangen til en saadan er ofte kommen til Orde, sidst i et Andragende fra saa godt som alle danske Dampskibsførere, der beseile Østersøens østlige Deel, og Ministeriet maa fuldt ud anerkjende dens Berettigelse.

Paa § 26, »Andre og overordentlige Statsudgifter«, er der til »nye Krigsskibe og Fartøier« forlangt: Til Fremme af det under § 23 opførte Sømateriel 250,000 Kr., to Torpedobaade af 1ste Classe 550,000 Kr. og to Torpedobaade af 2den Classe 200,000 Kr. I Motiveringen

hedder det: »Man er gaaet ud fra, at der efter Loven af 28de Mai 1880 kunde forudsættes en aarlig Bevilling af 500,000 Kr. paa § 26 »til nye Krigsskibe og Fartøier« i 10 Aar, for at Flaaden derved nogenlunde kunde bringes op til den i Lovens § 2 nævnte Styrke. Da der imidlertid siden den Tid langtfra er opnaaet den forventede Bevilling, har man for tildeels at raade Bod paa de ringe extraordinaire Beløb, som man indtil Dato har havt til sin Raadighed, for iaar opført en Sum af 1,000,000 Kr. Til 2 Transportbaade 100,000 Kr., der begjeres af samme Grund som ifjor. Det er Meningens at fortsætte Bygningen af saadanne Baade, indtil 20 Stkr. haves. Naar de forlangte to Transportbaade ere færdige, haves ialt 18. Til Søminer 407,500 Kr., hvoraf de 117,000 Kr. til passive Miner. Til Artillerimateriel 236,000 Kr. Til Bygningsarbejder paa Orlogsværftet 933,400 Kr. Heraf er 160,000 Kr. 2det Bidrag til en ny Kjedelsmedie; 160,000 Kr. Restsum til en ny Vogn til Ophalingsbedingen; 250,000 Kr. 1ste Bidrag til en ny Dok; 215,000 Kr. Foranstaltning til Bygning af Torpedobaade paa Værftet; 74,000 Kr. til en ny Arrestbygning og 56,400 Kr. til Bedinger m. m. til 2den Classes Torpedobaade og Foranstaltninger til disse Baades hurtige Udsætning i Vandet. Til andre Bygningsarbejder 197,000 Kr., hvoraf 87,000 Kr. som 2det Bidrag til Ombygning af Nyboders Huse og 65,000 Kr. til en Casernebygning paa Orlogsværftets Søminestation ved Bramsnæsvig.

Den 8de Februar fremsatte Indenrigsministeren i Folke-thinget Forslag til Tillæg til Loven af 26de Marts 1852 om Redningsvæsenet. Derefter skulde der oprettes nye Stationer med Baad og Raketapparat i Frederikshavn og ved Liløre i den sydlige Deel af Harboøre Sogn. Paa Fanø oprettes Station med Baad ved Sønderho, og Baadstationen ved Rindby forsynes tillige med Raketapparat. Stationerne Søndervig og Haurvig i Ringkjøbing Amt

og Veirs i Ribe Amt, der nu kun have Raketapparater, forsynes tillige med Baad. Udgiften andrager 10,800 Kr. til nye Baadehuse, 37,500 til nye Redningsbaade og 5,100 til Raketapparater med Tilbehør. Den aarlige Meerudgift til Redningsvæsenet vilde andrage 9,200 Kr.

Den 7de Februar fremsatte Finantsministeren Forslag til Lov om midlertidige Forandringer i Told og Skibsafgifter m. m. Lovens § 5 siger: Skibsafgift efter Lov af 4 Juli 1863 Afsnit V bortfalder for det for udgaaende bestuede Skibsrum. Da Skibsafgiften gennemsnitlig i 1881—86 har indbragt 957,000 Kr., og Gennemsnitsbestuvningen i udenrigs Fart har været 2,077,952 Tons, hvoraf 452,735 Tons eller 21,78 pCt. for Udgaaende, vilde Tabet blive 208,000 Kr.

Forhandlingerne førte imidlertid heller ikke denne Gang til noget Resultat, og Rigsdagen maatte atter hjemsendes, uden at den havde været i Stand til at tilveiebringe en ordinair Finantslov af en saadan Beskaffenhed, at den muliggjorde Statsmaskineriets uforstyrrede Gang. Regjeringen var derfor nødsaget til i Overeensstemmelse med Grundlovens § 25 paany at udfærdige en provisorik Finantslov, og i et Statsraad i April Maaned fik Marineministeren kgl. Bemyndigelse til ifølge § 1 i den foreløbige Lov af 1ste April om »Indtægts- og Udgiftsbevilling, indtil Finantsloven fra 1ste April 1887 til 31te Marts 1888 er given» paa Marineministeriets Budget at optage foruden alle de af Ministeriet paa Finantslovforslaget for 1887—88 foreslaaede Beløb, hvorom Rigsdagens 2 Afdelinger vare enige, endvidere følgende 22 Poster til samlet Beløb 2,128,500 Kr., nemlig:

- 1) 140,800 Kr. til Vedligeholdelse af Flaadens Skibe med fast Inventarium og Fartøier, saaledes at der ialt i dette Øiemed kan disponeres over 786,000 Kr.
- 2) 90,600 Kr. til Vedligeholdelse af Værftet med Bygninger og Inventarium, altsaa ialt 241,300 Kr.

- 3) 24,700 Kr. til Værksteds- og Driftsomkostninger, altsaa ialt 253,500 Kr.
- 4) 10,200 Kr. til Anskaffelse og Vedligeholdelse af Artillerigjenstande og Haandvaaben samt til Prøve og Forsøg, altsaa ialt 65,700 Kr.
- 5) 11,300 Kr. til passive Søminer, altsaa ialt 48,200 Kr.
- 6) 2,000 Kr. til forskellige Udgifter ved Værftet, altsaa ialt 69,100 Kr.
- 7) 10,000 Kr. til Opmaalinger, altsaa ialt 45,000 Kr.
- 8) 10,000 Kr. til Opførelse af et Vagerhuus paa Lynetten.
- 9) 5,500 Kr. til Fuldførelse af Hirtsholmens Havns Istandsættelse.
- 10) 850,000 Kr. til nye Krigsskibe og Fartøier saaledes, at der ialt i dette Øiemed extraordinairt kan disponeres over 1 Mill. Kr., nemlig a) til Fremme af det Sømateriel, som opføres paa Marineministeriets Budget § 1 under C. 1 250,000 Kr.; b) to Torpedobaade af 1ste Classe 550,000 Kr. og c) to Torpedobaade af 2den Classe 200,000 Kr.
- 11) 67,000 Kr. til passive Søminer extraordinairt.
- 12) 200,000 Kr. til active Søminer extraordinairt.
- 13) 55,000 Kr. som 2det og sidste Bidrag til Staalgranater til 10" og 12" Kanoner.
- 14) 40,000 Kr. til Granatkartæsker til Flaadens større Bagladekanoner.
- 15) 87,000 Kr. til 10 Stkr. 37<sup>m</sup>/<sub>m</sub> Hotchkiss Revolverkanoner med Ammunition og Skjolde.
- 16) 8,000 Kr. til Istandsættelse af Salutbatteriet »Sixtus«.
- 17) 160,000 Kr. som 2det Bidrag til en ny Kjedelmedie.
- 18) 160,000 Kr. som Restsum til en ny Vogn til Op-  
halingsbedingen.
- 19) 18,000 Kr. til Borttagelse af det sydøstlige Hjørne af Batteriet »Sixtus«.

- 20) 56,400 Kr. til Bedinger m. m. til 2den Classes Torpedobaade og Foranstaltninger til disse Baades hurtige Udsættelse i Vandet.
- 21) 35,000 Kr. som 2det Bidrag til Udvidelse og Omordning af de tilstedeværende Etablissementer m. v. i og ved Qvinti Bastion.
- 22) 87,000 Kr. som 2det Bidrag til Ombygning af Nyboders 1 Etages Huse. —

Ved at gennemsee denne lange Liste vil Enhver, der har lidt Kjendskab til Forholdene, kunne overbevise sig om, hvor aldeles nødvendige de paagjældende Foranstaltninger vare, og at en yderligere Udsættelse paa disse Omraader vilde være aldeles uforsvarlig, medens det paa den anden Side maa erkjendes, at det kun var de nødtørftigste Beløb, der herigjennem bevilgedes.

Rigsdagen traadte atter sammen den 1ste October 1887, og den 4de forelagdes Finantslovsforslaget i Folkethinget. Paa dette findes opført paa § 23 C. »Til Bygning af nye Skibe med fast Inventarium: Krydseren »Valkyrien« 841,000 Kr. og en Krydser af 3die Classe 359,000 Kr., og hele Summen under C. er lidt over 3 Millioner eller 42,000 Kr. større end paa det foregaaende Forslag. Ialt er Udgiften under Marineministeriet 6,599,765 Kr. eller 240,000 Kr. mere end efter det nærmest foregaaende Forslag. Heraf tog Fyrvæsenet alene de 140,000 Kr.'s Forøgelse. Under § 26 findes to Torpedobaade af 2den Classe 220,000 Kr. og fire Patrouillebaade 320,000 Kr. Til Forandring af ældre Krigsskibe findes til Skjolde for Kanoner og Maskinskyts 20,000 Kr. og et Overvands-Udskydningsapparat til Torpedoer bestemt til »Helgoland« 25,200 Kr. Endvidere er for første Gang forlangt 110,000 Kr. til Torpedonet til Pandersskibene »Helgoland« og »Tordenskjold« samt til to ældre Skibe. Gjenoptagen er elektrisk Belysningsmateriel til Caserneskipet »Sjælland« med 20,000 Kr. Passive Søminer 50,000 Kr. og active 90,500 Kr. ere de samme Summer som i det

forrige Forslag, medens de extraordinaire Summer af henholdsvis 67,000 og 200,000 Kr. paa disse to Poster ikke findes. 1ste Bidrag til »Valkyrien«'s Ammunition er opført med 91,000 Kr.; Granatkartæsker til Flaadens større Bagladekanoner 40,000 og 10 Stk. 37<sup>m</sup>/<sub>m</sub> Revolverkanoner med Ammunition og Skjolde 87,000 Kr. ere gjenoptagne, medens 60,500 Kr. til 4 Stk. 57<sup>m</sup>/<sub>m</sub> hurtigskydende Kanoner med Ammunition og Skjolde er en ny Post. Under Bygningsarbejder paa Orlogsværftet findes atter Opvarmning af Takkelloftsbygningen 61,500 Kr. og en Arrestbygning 74,000 Kr. ligesom paa foregaaende Aars Forslag. Af større Poster findes et nyt Beklædningsmagasin 196,000 Kr., Udvidelse af Maskinværkstedet 100,000 Kr. og Forbedring af Værftets Vandforsyning 22,000 Kr. Til andre Bygningsarbejder forlangtes: Til Ombygning af 1 Etages Huse i Nyboder 87,000 Kr., Indretning af Underviisningslocaler i Caserneygningen 24,200 Kr., Udvidelse af Søkaartarchiv-Bygningen 120,000 Kr., et nyt Skydebomuldsmagasin 22,500 Kr. og et nyt Krudtmagasin 18,500 Kr. Ialt forlanges paa § 26 henad 2 Millioner, altsaa omtrent 1 Million mindre end paa det nærmest foregaaende Forslag.

Arbejderne, som skulde udføres, vare: »Valkyrien«: Fortsætte Skrogets Bygning paa Beding, sætte Skibet i Vandet, indsætte Maskiner og Kjedler samt Opstilling af Torpedo- og elektrisk Lysmateriel. — Krydseren af 3die Classe (»Hekla«): Fortsætte Skrogets Bygning paa Beding, lægge Pandserdæk. — Paabegynde »Diana«'s Hovedreparation, cementere og male »Gorm« og »Rolf Krake« indenbords. Til Udrustning og Oplægning er opført 305,200 Kr., og til Pramme, Flaader og Fartøier til Værftets Brug 75,300 Kr. Arbejder efter Huusbesigtelse ved Værftets Bygninger andrager 67,280 Kr. og den almindelige Vedligeholdelse 32,000 Kr. I Anmærkninger til § 26 findes anført, at Anbringelsen af Skjolde for det Artilleri, der endnu er opstillet aldeles aabent paa

flere af Flaadens Kampskibe, er absolut nødvendig til Beskyttelse af Mandskabet mod Ilden fra de talrige, hurtigskydende Maskinkanoner, hvormed ethvert fjendtligt Krigsskib maa antages at være forsynet. Angaaende Torpedonet udtales, at de ved Forsøg i fremmede Mariner have viist sig meget effective til at beskytte Skibe mod Torpedoangreb og da navnlig, naar Skibene ligge tilankers.

Den 5te October fremsattes i Folkethinget Forslag til Lov om Tillæg til Lov om Søværnets Ordning af 28de Mai 1880. Dette Forslag er i det Væsentlige som det i forrige Samling af Landstinget vedtagne. Den væsentligste Ændring gaaer ud paa, at der til stadig Tjeneste holdes en Styrke af 100 Værnepligtige af Sø-rullen, foranlediget ved den stadig voxende Fordring til Krigsberedskab. I andre Mariner holdes nu en Deel af Besætningerne til Kampskibene til stadig Tjeneste i disse, saa at den fulde Bemanding kun bliver en Udfoldning af noget allerede Organiseret. Dette vilde for vort Vedkommende medføre en Forøgelse af Værnepligtsbyrden, hvilket søges undgaaet og en betryggende Ordning dog opnaaet. Mandskabet tænkes særlig anvendt til de hurtigskydende Kanoner, hvoraf haves omtrent 150 Stkr., men heraf kunne de ældre Elever af Underofficersskolen besætte en Deel. Da disse Kanoner ere det kraftigste active Vaaben mod Torpedobaade, der selv i Mørke bevæge sig med stor Hastighed, maae disse Kanoner betjenes af Folk, der ikke alene ere gode Skytter, men som ogsaa i fuldeste Maal ere fortrolige med deres Vaaben, hvad selv den bedst uddannede Værnepligtige ikke kan være, naar han maaskee i Aareviis har beskæftiget sig udelukkende med borgerlige Sysler. At man har foreslaaet Værnepligtige af Sø-rullen og ikke af Lægdsrullen er begrundet i, at de første ulige lettere falde tilrette i Forholdene i et nylig udrustet Skib og medbringe Forudsætninger, som Tjenesten tilsøes i rigt Maal har Brug for, og som Lægdsrullemandskabet som Regel ikke har.

Foranstaltningen vil medføre en Lettelse for den øvrige værnepligtige Masse, da disse Befarne ville blive anvendte ved de almindelige Udrustninger.

Samme Dag fremsattes Forslag til Lov om en overordentlig Bevilling til Flaadens Udvikling. Ligesom ved de tilsvarende i de tre foregaaende Aar fremsatte Forslag begjeres 8,800,000 Kr. fordeelte paa 7 Aar. Der er forudsat, at der ved Siden af det her forlangte Beløb aarlig kan anvendes 1,700,000 Kr. til Bygning af nye Krigsskibe og Fartøier, hvorved Nybygningerne indtil 1895 beløbe sig til 20,700,000 Kr. Forskjellen mellem dette og det i forrige Samling af Landstinget vedtagne Forslag fremkommer væsentlig ved de Arbejder, der i Mellemtiden ere udførte. Af nyt findes et Minefartøi, bestemt til at udgjøre en Bestanddeel af en Escadre, 300,000 Kr., til Paabegyndelse af en hurtig Krydsercorvet 900,000 Kr. og endelig er Summen til Dampchalouper forhøiet med 200,000 Kr., da de som selvstændige Patrouillebaade skulle bevogte og forsvare Mine-linier og derfor maa være omtrent saa store som 2den Classes Torpedobaade. I 1888—89 er det paatænkt at bygge en 1ste Classe Torpedobaad og Minefartøiet, samt at fremme Bygningen af den første 3die Classe Krydser og paabegynde en af samme Art. Alle disse Bygninger kunne udføres her i Landet.

Af andre Love, som i denne Rigsdagssamling fremsattes, nævnes: Loven om Skibsafgifter, om Fiskeriet i Danmark, om Forhandling af spirituøse Drikke til Fiskere, om Konsulatsafgifter og endelig om en ny Dok paa Orlogsværftet; men Forhandlingerne om disse strakte sig ind i det nye Aar. Det Samme gjælder om Loven om Dag- og Natsignaler for danske Skibe i Havsnød, som ved sin Vedtagelse endelig udfyldte et af de mangfoldige Huller i vor hele Søfartslovgivning. —



Hvad Personnellet angaaer, da har Aaret 1887 ikke medført store Forandringer i Officerscorpset. Baade Admirals- og Commandeursclasserne vare ved Aarets Udgang uforandrede som ved Aarets Begyndelse; en Capitain er i Aarets Løb afgaaet ved Døden, en anden traadt udenfor Numer. Som Følge heraf ere 2 Premierlieutenanter og 2 Secondlieutenanter rykkede op i høiere Classe, hvorhos 3 Cadetter ere udnævnte til Secondlieutenanter, saaledes at denne Classe ved Aarsskiftet talte 14. Avancementet har altsaa været forholdsviis daarligt, hvilket viser sig ved en gennemgaaende Forhøielse af Alderen i alle Classer. Gjennemsnitsalderen i de forskjellige Classer var den 1ste Januar 1888: 54.7 Aar for Commandeurer, 42.6 for Capitainer og 29.7 for Premierlieutenanter, saaledes at den i Sammenligning med Gjennemsnitsalderen ved Aarets Begyndelse var henholdsvis 1, 0.8 og 0.7 Aar høiere.

Ogsaa hvad Materiellets Forøgelse angaaer, maa det forløbne Aar henregnes til de magre. »Iver Hvitfeldt« har været paa Prøvetour og maa i det Hele siges at være et særdeles vellykket Skib, som Marinen kan være glad ved at have faaet. Bygningen af Krydsercorvetten »Valkyrien« er fortsat, og en ny Krydser af 3die Classe »Hekla« er paabegyndt. Torpedobaadene »Støren« og »Søløven« ere hentede fra England i August Maaned og have viist sig som fortrinlige Baade, hvorefter to nye Baade »Narhvalen« og »Havhesten« ere satte under Bygning.

Nekrologisk Oversigt. — I det forløbne Aar ere følgende Officerer afgaaede ved Døden: Viceadmiral Edouard Suenson, Contreadmiral Philip Schultz og Capitain Thalbitzer.

Edouard Suenson blev født den 12te April 1805 og udnævntes den 14de September 1823 til Secondlieutenant, var i 1824 udcommanderet med Cadetskibet,

Fregatten »Freia«, og i Aarene 1825 og 1826 med Corvetten »Diana« til Vestindien, hvorefter han de paafølgende Aar var i fransk Tjeneste, i hvilken han deeltog i Slaget ved Navarino den 20de October 1827 ombord paa Briggen »l'Alcyon«, og for sit Forhold under Slaget blev han decoreret med Æreslegionens Ridderkors. Efter Hjemkomsten fra fransk Tjeneste var han i Aarene 1831 og 1832 udcommanderet med Briggen »St. Jan« til Vestindien, i Sommeren 1834 med Corvetten »Najaden«, og fra Foraaret 1836 til Eftersommeren 1837 i Vestindien som Næstcommanderende med Briggen »St. Croix« paa dennes første Togt; i 1839 var han Næstcommanderende paa Vagtskibet ved Altona, Skonnerten »Elben«, og havde endelig i 1840 sin første Commando som Chef, idet han førte Dampskibet »Kiel« paa flere Reiser, dels med den kongelige Familie, dels med Naturforskere. Fra August 1840 til August 1841 var han udcommanderet med Fregatten »Bellona« paa dennes interessante Togt til Sydamerika, paa Togtet forfremmedes han til Capitainlieutenant og var i Aarene 1844 og 1845 Chef for Dampskibet »Ægir«, i Sommeren 1846 for Briggen »St. Croix« paa Islandstogt og i 1847 Chef for Vagtstationen paa Trekroner. I de to første Aar af den første slesvigske Krig blev der ikke forundt Suenson nogen Leilighed til krigerisk Virksomhed, idet han i 1848 var Chef for Skonnerten »Pilen« som Vagtskib ved Nyborg og i 1849 for Corvetten »Diana« som Vagtskib ved Helsingør; men fra Marts til December 1850 havde han Commandoen af Dampskibet »Hekla«, og han fik da Leilighed til at faae Fjenden i Tale, idet han som bekjendt jagede Oprørernes Skruekanonbaad »von der Tann« og skød den i Brand, saaledes at den blev nødt til at sætte paa Land. Senere fik dog Oprørerne Leilighed til at faae deres Kanonbaad af Grund og nogenlunde repareret; men ved Fredslutningen blev den under Navn af »Støren« indlemmet i den danske Flaade,

og, da Skroget senere blev hugget op, anvendtes dens Maskine til Kanonbaaden »Hauch».

Nogle faa Maaneder efter at have strøget Commandoen i »Hekla» avancerede Suenson til Capitain, den 26de Februar 1850, og blev samme Aar udnævnt til Chef for Søcadetcorpset, idet dettes tidligere Chef, Capitain von Dockum, overtog Marineministeriet i November. Suenson beklædte nu denne Stilling indtil 1863. Som Cadetchef førte han Corvetten »Flora» i 1851 til Island, Corvetten »Valkyrien» i 1853, 1855 og 1857, Corvetten »Heimdal» i 1860 og Fregatten »Jylland» i 1862. Han var imidlertid rykket op til Commandeur-capitain i 1854 og til Orlogscapitain efter Loven af 1858. I 1864 om Foraaret fik han Commando som Escadrechef over Nordsøescadren, hvor han heiste sin Stander ombord i Fregatten »Niels Juel». Fra Commandobroen paa dette Skib ledede han sin Escadre under Træfningen ved Helgoland, og det tør vistnok udtales, at den smukke Seier, som vore Vaaben vandt ved denne Leilighed, for en væsentlig Deel skyldtes hans Sømandsblik, Manøvreedygtighed og urokkelige Koldblodighed. Ved Escadrens Hjemkomst til Kjøbenhavn gik Hs. Maj. Kongen strax ombord til ham og overrakte ham personlig Dannebrogordenens Storkors. At han paa Toldboden modtoges af en jublende Menneskemasse, følger af sig selv.

Selve den paagjældende Kamp er jo omtalt saa ofte, at der her ikke er Anledning til atter at skildre den, og det saameget mindre som Tidsskriftet umiddelbart efter Kampen indeholdt den først fremkomne detaillerede og nøiagtige Fremstilling, der eiendommelig nok var forfattet af Commandeur Carstensen under Samarbejde med Commandeur Hansen, som udarbeidede Tegningerne, altsaa under Samvirken af Tidsskriftets nuværende Udgivere, og skulle vi udtale, at for Marinen har Kampen ved Helgoland været et mægtigt Middel til

fremdeles at bevare Søværnet i Folkets Gunst, og derfor bør særlig Marinen stedse med Taknemmelighed og Erkjendtlighed mindes Edouard Suenson.

Forholdene efter den ulykkelige Fredsslutning i Wien 1864 medførte, at der maatte indskrænkes paa mange Maader, saaledes ogsaa paa Marinens Togter. Dog havde Suenson endnu en Commando, idet han fra Mai til October 1865 var Chef for Fregatten »Niels Juul« paa et Togt til Middelhavet, hvor Skjæbnen søiede det saaledes, at han kom til at ligge fredelig Side om Side med sin gamle, tappre Modstander »Fregatten Schwarzenberg«. Han anløb paa dette Togt Piræus, og under Opholdet i Athen var han en hædret Gjæst hos sin gamle Elev fra Søcadetakademiet, der nu beklædte Hellenernes Kongethrone, og som benyttede Leiligheden til at skjænke sin forrige Chef Frelserordenens Storkors.

Men efter Hjemkomsten indsaac Suenson snart, at der ikke var synderlig Udsigt til fortsat Virksomhed for ham i Marinens Tjeneste, og lægges heelt paa Hylden vilde han ikke. Da derfor Posten som Overlods over det østlige District blev ledig, traadte han ud af Marinen og ansattes som Overlods den 29de December 1866, idet han samtidig fik Contreadmirals Charakteer. Den nævnte Post beklædte han indtil den 1ste Januar 1880, da han tog sin Afsked. Samme Aar fik han Viceadmirals Charakteer. Foruden med de tidligere nævnte Ordensdecorationer var han tillige decoreret med Danebrogsmændenes Hæderstegn, med den preussiske Røde Ørns og den norske St. Olafs Ordens Ridderkors.

Sin Alderdom henlevede han i Kjøbenhavn. Længe holdt han sig rask og rørig; men efterhaanden gjorde dog Alderen sin Ret gjældende. Da det østerrigske Cadetskib, Fregatten »Donau«, anløb Kjøbenhavn i Efteraaret 1886, ønskede Officerer og Cadetter at hilse paa Seierherren fra Helgoland, men han var da ikke i Stand

til at tage imod dem, idet dog denne Anerkjendelse fra den tidligere Fjendes Side glædede ham dybt. I Løbet af den paafølgende Vinter blev han svagere og svagere, og den 16de Mai 1887 afgik han ved Døden.

Suenson var i hele sin Optræden afmaalt og behersket; der var noget Koldt, ofte næsten Tilbagevisende ved ham; men der bankede et varmt Hjerte under det kolde Ydre, og han var paa ingen Maade blottet for Humor. Det var vist nærmest en sørgelig Sygdom i hans huuslige Kreds, der virkede trykkende og tungt paa ham. Men hans alvorlige Væsen i Forbindelse med hans anerkjendte Dygtighed som Sømand, Manøvrir og Officeer skaffede ham en stor Autoritet over sine Underordnede, og som Cadetchef forstod han paa en fortrinlig Maade at indprente sine unge Elever Disciplin og Pligtfølelse, ligesom han forstod at gjøre det klart for sine Cadetter, at man ikke kan blive en dygtig Officeer uden først og fremmest at være Gentleman.

Suensons Minde tilhører ikke Marinen alene, det er Nationens Eiendom, og det Monument, der til næste Aar vil blive reist over ham, vil fremkomme som Resultatet af en Mængde smaa Bidrag fra Landets forskjelligste Egne. Men Marinen kan kun være stolt af, at atter en af dens Mænd har kunnet vinde sig en Plads blandt Fædrelandets fortjente Sønner. —

Johan Philip Schultz fødtes den 16de November 1820, blev Secondlieutenant den 20de November 1840 og var i 1841 udcommanderet med Linjeskibet »Christian VIII» paa dettes første Togt. Fra April 1842 til October 1843 var han i Vestindien med Briggen »St. Croix» og i 1844 med Corvetten »Flora» som Lærer for Cadetterne. I Aarene fra 1841 til 1844 var han tillige ansat ved Søkaartarchivet, en Ansættelse, der havde stor Betydning for ham, idet den vakte hans Lyst til Opmaalinger og hydrographiske Arbejder. Fra 1845 til

1848 var han Vagerinspecteur; men, da Zahrtmann blev Marineminister, valgte han Schultz til Adjutant og Militair-secretair, idet han fra Søkaartarchivet havde lært dennes Paalidelighed og Accuratesse at kjende. I denne Stilling forblev han under hele Krigen 1848—50 og overtog derefter i 1851 atter Posten som Fyr- og Vagerinspecteur. Fra Mai 1852 til Juni 1853 var han Næstcommanderende paa Briggen »Mercurius« paa Togt til Vestindien, var atter Vagerinspecteur i 1854 og 1855 og derefter Næstcommanderende paa Søcadetacademiet fra 1856 til 1858, i hvilken Egenskab han baade i 1856 og i 1858 var udcommanderet som Meddommer med Cadetskibet, Corvetten »Valkyrien«. Fra 1859 til 1863 var han paa Opmaaling, idet han tillige i 1861 var Chef for Kanonbaaden »Schrødersee« og i 1862 hentede Skonnerten »Absalon« fra Themsen. Samme Aar avancerede han til Capitainlieutenant. Under Krigen 1864 var Schultz Næstcommanderende paa Linieskibet »Skjold« og deeltog her i Affairen ved Rügen den 17de Marts. I 1865 var han Chef for Skonnerten »Fylla« paa Togt til Island, og ved Hjemkomsten herfra blev han ansat som Chef for Marineministeriets Secretariat og det næste Aar som Directeur for Admiralitets-Departementet; i 1880 blev han tillige Directeur for Secretariat- og Commando-Departementet. I 1869 avancerede han til Commandeur. Fra October 1871 til Marts 1872 var han Chef for Fregatten »Jylland« paa Togt til Vestindien og i Sommeren 1879 Chef for Fregatten »Sjælland« paa Togt til Lissabon. I 1885 avancerede han til Contre-admiral og var samme Aar Chef for en Escadre, bestaaende af Pandserskibene »Helgoland« og »Tordenskjold« og Skonnerten »Absalon«. Den 1ste Januar 1886 fratraadte han sin Stilling som Departements-directeur, idet han den 16de November 1885 var falden for Aldersgrændsen, og han blev da udnævnt til Storkors

af Danebroge. Han var tillige Danebrogsmand og decoreret med Frelserordenens Commandeurkors.

Overgangen fra den regelbundne, daglige Virksomhed til et fuldstændigt Otium var mere, end den aandskraftige og arbejdsomme Mand kunde bære. Det stille Liv tog mere og mere paa hans Humeur, han blev efterhaanden melancholsk og tungsindig, ogsaa hans Legemskræfter bleve undergravede herved, og den 4de October 1887 afgik han pludselig ved Døden.

Admiral Schultz var en fintdannet og elskværdig Mand, og han var navnlig i Besiddelse af en udpræget Ordenssands, hvilket ogsaa hans omhyggelige og nøiagtige Opmaalingsarbejder bære Præget af. Fra sin mangeaarige Virksomhed som Fyr- og Vagerinspecteur bevarede han en levende Interesse for disse Forhold, som jo netop sorterede under hans Departement; han har en ikke ringe Fortjeneste af Udviklingen af vort Fyrnet, og navnlig interesserede han sig levende for Oprettelsen af Taagesignalstationer. Hans Virksomhed paa dette og andre administrative Omraader vil sikkert ham et smukt Eftermæle. Det skal ogsaa nævnes, at han nærede en stor Interesse for at ophjælpe Lystseiladsen herhjemme. Han var i en Aarrække Kampdommer ved Kapseiladserne, og »Dansk Forening for Lystseilads« hædrede ham i denne Anledning ved at optage ham som Æresmedlem.

Heinrich Ludvig Rothe Thalbitzer fødtes den 27de Juli 1837 og blev Lieutenant den 2den Mai 1858. Samme Aar udcommanderedes han med Fregatten »Bellona« og var det næste Aar samt i Aarene 1862 og 1863 til Koffardies. Under Krigen var han fra December 1863 til October 1864 udcommanderet med Corvetten »Thor« og var derefter en kort Tid Næstcommanderende i Dampskibet »Slesvig«. Efter Krigen var han fra 1865 til 1867 i engelsk Tjeneste, var i 1868 Inspectionsofficer ved Søartilleriet og i 1869—1870 udcommanderet med

Fregatten »Sjælland« paa Togt til Middelhavet. I 1870 var han Næstcommanderende først i Dampskibet »Holger Danske«, derefter i Skonnerten »Esbern Snare« og endelig Trediecommanderende i Pandserbatteriet »Lindormen«, i 1871 Næstcommanderende i Dampskibet »Slesvig«, i 1872 i Pandserbatteriet »Rolf Krake«, stod derefter et Par Aar udenfor Numer, men var i 1875 Næstcommanderende i Logisskibet »Dronning Marie«. Samme Aar forfremmedes han til Capitain. I Vinteren 1876—77 var han Trediecommanderende ombord i Fregatten »Jylland« paa Togt til Vestindien og i 1880 Chef for Skonnerten »Absalon«, i 1881 Næstcommanderende i Fregatten »Jylland« og i Vinteren 1884—85 Chef for Skonnerten »Fylla« paa Togt til Middelhavet. Allerede paa dette Togt viste hans Helbred sig at være temmelig nedbrudt; vel kom han sig atter saameget, at han kunde overtage Posten som Chef for Casernes-skibet »Dannebrog« i Vinteren 1886—87, men kort før Commandoens Strygning afgik han ved Døden den 4de April 1887. Foruden med Danebrogsordenens Ridderkors var han decoreret med den græske Frelserordens Officeerskors og den tyrkiske Medjidieh-Ordens Commandeurkors med Stjerne.

Thalbitzer var en begavet Mand med en eien-dommelig Charakteer og i Besiddelse af ikke ringe Lune; men i sine sidste Leveaar var hans Helbred temmelig svagt. Han var en god og brav Kammerat, og, uagtet han stundom gjorde et vist Indtryk af at tage Livet noget let, var der baade Alvor og Dybde i hans Tanke og Følelse.

Af Mænd, der i Aarets Løb ere afgaaede ved Døden, og som have staaet i nærmere Forhold til Marinen, skulle vi nævne følgende:

Ludvig Christian Tuxen, født den 13de April 1822, havde i en lang Aarrække været ansat ved Marine-



ministeriet, udnævntes i 1863 til Chef for Commissariats-Contoiret og i 1874 til Departementsdirecteur. Han afgik pludselig ved Døden i selve Ministeriet den 21de Juni 1887. Han var Commandeur af Danebroge og Danebrogsmænd samt decoreret med den svenske Vasaordens Ridderkors. Marinen mistede i ham en særdeles dygtig og nidkær Embedsmand.

Professor, Observator, Dr. phil. Hans Carl Frederik Christian Schjellerup havde fra den 1ste October 1854 været Lærer i Mathematik først ved Søcadetakademiet og senere paa Søofficeersskolen, saaledes at alle Marinens Officerer fra Capitainer og nedefter have havt ham til Lærer i deres Cadettid. Han var paa det astronomiske Omraade en selv i Udlandet bekjendt og anset Videnskabsmand og var blandt Andet Medlem af Videnskabernes Selskab og decoreret med Danebrogordenens Ridderkors. Han var i en sjelden Grad afholdt af sine Elever, og hans elskværdige, ironisk-spøgende Væsen og ædle Charakter satte ham i Stand til at gjøre hans i sig selv tørre Fag tiltrækkende for dem, ligesom hans Colleger ved Søofficeersskolen satte stor Priis paa ham. Aarene syntes ikke at tage videre paa ham, og han holdt sig ungdommelig og livlig, indtil han i afvigte Sommer blev angreben af en snigende Sygdom, som den 13de November 1887 gjorde Ende paa hans Dage i hans 61de Aar.

Etatsraad Jean Nicolas Suenson, Commandeur af Danebroge, Danebrogsmænd og decoreret med Medaillen for Druknedes Redning, havde i sin Tid været ansat i Marineministeriet, var derefter i en Aarrække (fra 1847 til 1886) Overauditeur ved Søværnet og Justitssecretair ved Overadmiralitetetsretten, ligesom han efterhaanden beklædte forskjellige andre Stillinger under Marinen. Han afgik ved Døden den 13de Januar 1887 i en Alder af henved 88 Aar.

Værftslieutenant Vilhelm Valdemar Veigel, født den 26de November 1833, udnævntes den 1ste Mai 1885 til Værftslieutenant under Eqvipageafdelingen, men afgik allerede den 16de Januar 1887 ved Døden. Han havde efterhaanden gennemgaaet Matroscorpsets forskellige Grader, var decoreret med Danebrogsmændenes Hæders-tegn og med Holmens Hæderstegn og var i det Hele en særdeles net, dannet og beleven Mand og dertil udmærket dygtig i sit Fag.

Overgymnastiklærer, karakteriseret Tøihuuslieutenant Vilhelm Johnsen afgik ved Døden den 10de December 1887. Han havde i en lang Aarrække været Hjælpelærer i Gymnastik, først ved Søcadetakademiet og Søofficeers-skolen, senere ved Underofficeersskolen og var decoreret med Danebrogsmændenes Hæderstegn og Holmens Hæderstegn. Han var en dygtig Gymnastiklærer og havde navnlig virket meget for Svømmeunderviisningens Fremme.

\*

\*

\*

Endelig skulle vi nævne, at General Wolffgang v. Haffner døde den 28de April 1887 i en Alder af 77 Aar. Fra Mai 1870 til December 1872 og fra Juni 1875 til Juli 1877 fungerede han som Marineminister. Da han første Gang overtog Ministeriets Ledelse, vandt han snart Marinens Anerkjendelse for den upartiske Maade, hvorpaa han forstod at skifte Sol og Vind lige imellem de to Grene af Landets Værn, som han begge forvaltede, et Skjær, hvorpaa hans Forgænger, Raasløff, fuldstændig var strandet, idet han i høi Grad havde tilsidesat Marinens Interesser. Vandt Haffner saaledes snart Anerkjendelse, saa naaede han dog aldrig at blive egentlig populair, heller ikke i Marinen; men det var ogsaa en Ting, han ikke syntes at tilstræbe eller sætte

Priis paa. Uden at være særlig fremragende i nogen Retning, var han i Besiddelse af en stor Arbejdsdygtighed i Forbindelse med en sund og god Forstand og en aldrig svigtende parlamentarisk Ro og Beherskethed, der gjorde, at han efterhaanden blev en af de politiske Ledere, der øvede stor Indflydelse. Marinen har i mange Retninger Grund til at mindes Haffner med Erkjendtlighed og Paaskjønnelse.

---

## Haandskytsets Udvikling.

Et Foredrag om de senere Aars Fremskridt paa Haandskytsets Omraade og disses maritime Betydning, holdt i Søløyenantselskabet af H. T. Foss, Premierlieutenant i Flaaden).

Som bekjendt er Spørgsmaalet om Indførelsen af et nyt Haandvaaben til Hæren for Øieblikket paa Dagsordenen herhjemme. Vor kun 20 Aar gamle Geværmodel af Remingtons Patent har udspillet sin Rolle uden at have oplevet noget Felttog og maa, sammenlignet med Nutidens Geværconstructioner, stemples som forældet; men 20 Aar ere rigtignok ogsaa en lang Tid i et Aarhundrede som vort, hvor specielt Alt, hvad der henhører til Krigsmateriel, gaaer fremad mod Fuldkommenhedens Maal med Kæmpeskridt.

Selv om Indførelsen af en ny forbedret Geværmodel selvfølgelig har større Betydning for Hæren end for Flaaden, fordi Haandvaabnenes Anvendelse fra Skib kun i de sjeldnere Tilfælde vil komme til at spille nogen større Rolle, saa turde det Tidspunct dog næppe ligge synderlig fjernt, da Spørgsmaalet nødvendigviis ogsaa maa tages op af os.

De Opfindelser og Forbedringer, der paa dette Omraade ere gjorte i de sidste Aar, ere nemlig af den Beskaffenhed, at de sandsynligviis bedre kunne udnyttes ombord end iland, og det skal uden Tvivl nok vise

sig, at den Nytte, man til Søes under visse Forhold kan drage af sine Haandvaaben (naar disse komme paa Høide med det Bedste af Nutidens Frembringelser) vil kunne blive ikke saa lidt større, end man for Øieblikket er tilbøielig til at antage.

Efter Krigen mellem Østerrig og Preussen i 1866, under hvilken det preussiske Tændnaalsgevær til Trods for sine mange Ufuldkommenheder havde viist en betydelig Overlegenhed over Forladevaabnene, fik alle Stater travlt med at indføre Bagladegeværer.

Geværtekniken tog i kort Tid et mægtigt Opsving, og der fremstod en Mængde forskellige Cøstructioner, ved hvilke Manglerne ved Tændnaalsgeværet vare afhjulpne, saaledes at de fleste europæiske Stater i Løbet af nogle faa Aar vare forsynede med gode Bagladevaaben.

Som bekjendt indførte vi saaledes i 1867 Remington-Riflen, Rusland i 1871 Berdan, Østerrig 1873 Werndl, Tydskland 1871 Mauser, England 1871 Martini-Henry, Italien 1872 Vetterli og Frankrig 1874 Gras Geværet. Disse forskellige Cøstructioner maae egentlig alle siges at opfylde de nødvendige Betingelser for et godt Bagladevaaben; dog maa det ansees som en Mangel ved vort Gevær, sammenlignet med de øvrige, at det er indrettet til Rand- og ikke til Centralantændelse.

Med Undtagelse af vort, det engelske og det østerrikske Gevær, der have Blokmechanisme, ere alle de øvrige Vaaben forsynede med den saakaldte Cylindermechanisme. Vaabnene have et Kaliber af omkring  $11^m/m$ , veie mellem 8 og 9 Pd.; Projectilet veier omkring 5 Qvint og faaer en Begyndeshastighed af c. 1,250—1,350' med en Ladning af c. 1 Qvint. Skudhastigheden er c. 16—20 Skud pr. Minut.

I Tidsrummet fra Midten af Halvfjerdserne og til nu har Haandvaabenspørgsmaalet imidlertid ikke været

begravet. Lige saa lidt her som paa alle andre militaire Omraader var man fornøiet med de store Forandringer til det Bedre, der vare skete siden Forladegeværernes Dage; man maatte videre frem.

De Forbedringer, der saaledes have været arbeidet paa, gaae i to forskjellige Retninger, nemlig:

- 1) Forøgelsen af Skudhastigheden og
- 2) Forøgelsen af Virkningen,

der ere søgte opnaaede henholdsvis ved Overgang til Repeteervaaben og ved Formindskelse af Kaliberet samt Forbedringer ved Krudtet.

Paa begge disse Omraader kan det egentlig siges, at Schweiz har været Banebryder, idet der her allerede i 1869 reglementeredes et Repeteeruvaaben af Vetterli's System med et Kaliber af c.  $10,4 \frac{m}{m}$ , altsaa noget mindre end det dengang almindelig antagne Kaliber. Dette Gevær var vel, sammenlignet med de i vor Tid fremkomne Constructioner, compliceret, Repeteermechanismen kom let i Uorden, og dertil var Geværet temmelig tungt; men Veien var dog angiven. Grunden til, at de andre Stater ikke fulgte Schweiz's Exempel samtidig med Overgangen fra For- til Bagladevaaben at indføre et Repeteergevær, maa foruden i Vaabnets daværende Ufuldkommenhed tillige søges i den Omstændighed, at man almindeligvis ikke antog, at Fordelene ved den noget større Skudhastighed kunde opveie Manglerne ved den mere complicerede Mechanisme; endvidere var Bekostningsspørgsmaalet selvfølgelig heller ikke uden Betydning.

Selv om man nu for Øieblikket i de fleste europæiske Staters saavel Hære som Flaader enten deelvis har indført eller under alle Omstændigheder paatænker at reglementere Repeteeruvaaben, saa hører man dog endnu Anker fremsatte mod dette Vaabens Indførelse, idet der gjøres gjældende, at der ingen tilstrækkelig Krigserfaring haves for Repeteergeværets Overlegenhed over

Enkeltladeren, og at der f. Ex. fra Tonkinkrigen skulde være fremkommet Argumenter, snarere imod end for det nye Vaaben.

Dette turde dog beroe paa en Misforstaaelse eller i alt Fald paa en misforstaaet Anvendelse af Repeteergeværet, og vistnok tør det forudsiges med de Resultater for Øie, som man nu er naaet til, at det næppe vil vare længe, inden dette Spørgsmaal er afgjort ved, at alle Stater definitivt have indført hurtigskydende Geværer af en eller anden Art saavel tillands som tilvands.

### I. Forøgelsen af Skudhastigheden.

Blandt de mangfoldige forskellige Constructioner af Repeteervaaben, der ere fremkomne i Løbet af de sidste 15—20 Aar, skjelner man mellem:

- a. Repeteergeværer med fast Magasin og
- b. — — — løst —

Den førstnævnte Slags deles atter i 3 Underafdelinger, nemlig:

1. Hvor Magasinet ligger i Forskæftet.
2. — — — — — umiddelbart bag Løbet.
3. — — — — — i Kolben.

For at undgaae Misforstaaelse skal kun ganske i Almindelighed fremhæves, at man ved et Repeteergevær forstaaer et Magasinvaaben, ved hvilket Patronerne, naar Mechanismen aabnes og derefter lukkes, automatisk føres fra Magasinet til Løbet, hvorimod de saakaldte »Magasingeværer«, til hvilken Classe det i Flaaden søgte Gevær af Krag-Petersens Patent henhører, ikke ere Repeteervaaben, fordi Skytten for hvert Skud med Haanden maa føre den fra Magasinet kommende Patron ind i Løbet; her kræves altsaa et extra Greb, hvad der altid vil stille Magasingeværet under Repeteergeværet i Retning af Skudhastighed og simpel Betjening.

## a. Repeteergeværer med fast Magasin.

## 1. Magasinet i Forskæftet.

Denne Type af Repeteergeværer er den almindeligste, fordi den lettest lader sig forene med en simpel og bekvem Repeteermekanisme. Der er udtaget Patent paa en stor Mængde Constructioner, som afvige mere eller mindre fra hverandre indbyrdes. Som Exempel skal omtales Kropatscheck Geværet, hvilket System er kommet til Anvendelse i den franske Marine og i Østerrig. I den franske Hær, hvor man endnu ikke definitivt har fastslaaet en bestemt Type, forsøger man sig med forskellige andre Constructioner, som Gras-Vetterli, Gras-Spitalsky og Gras-Lee Geværet.

Kropatschecks Repeteergevær er forsynet med Cylindermekanisme af almindelig Construction og et Magasin til Optagelse af 8 Stkr. Patroner, liggende i Forskæftet paa en ganske lignende Maade som ved vor Magasinkarabin. Repeteermekanismens væsentligste Organ er en fortil skaalformet Tilbringer, der kan dreie sig om en Bolt og i sin nedre Stilling tager Patronerne een ad Gangen fra Magasindrøret. Tilbringerens Bevægelse til den nedre Stilling udføres ved selve Bundstykkets Lukning (Dreining til høire), idet Modstanden af Tilbringerfjederen, der bestandig søger at dreie Tilbringeren opad, ved denne Bevægelse maa overvindes. Under Tilbringeren ligger en Patronstopper, der forhindrer, at Magasinfjederen skyder mere end een Patron ad Gangen ind i Tilbringerens Skaal.

Ved Bundstykkets Aabning og derpaa følgende Tilbageatrækning vil det afskudte tomme Hylster føres med tilbage; naar Bundstykket er kommet heelt tilbage, vil dets Hoved støde imod en Knast bagtil paa Tilbringeren, hvorved denne dreies opad, kaster det tomme Hylster ud og den nye Patron op i Bundstykkeleiet. Ved



Bundstykkets Fremføring skydes den nye Patron ind i Kammeret, og ved Lukningen dreies, som tidligere bemærket, Tilbringeren nedad og tager en ny Patron fra Magasinet.

Ved fortsat Aabning, Lukning og Aftræk kunne samtlige i Magasinet værende Patroner plus en i Tilbringeren og en i Kammeret, altsaa ialt 10 Patroner, affyres i en Tid af 12—15 Secunder, hvad der maa regnes for en meget smuk Skudhastighed.

Skal Vaabnet benyttes som Enkeltlader, dreies en paa Geværets høire Side anbragt Arm — Repeteerstopperen — fremad; herved forhindres Bundstykket ved Lukningen i at dreie Tilbringeren nedad. Denne forbliver saaledes bestandig i sin øvre Stilling.

Til samme Type som Kropatscheck Geværet og construeret efter et noget lignende Princip hører det omdannede Mauser Repeteergevær, der er indført i Tydskland, og Bertoldo Repeteergeværet, som skal være indført i den italienske Marine. Iøvrigt er der af denne Type fremkommet en stor Mængde forskellige Constructioner, som imidlertid ikke have opnaaet Antagelse noget Sted.

## 2. Magasinet umiddelbart bag Løbet.

Repeteergeværer henhørende til denne Type ere langt fra saa almindelige som førstnævnte Slags til Trods for, at de have Betingelserne for at kunne frembyde flere kjendelige Fordele fremfor Repeteergeværer med Magasinet i Forskæftet. Saaledes skal nævnes, at Løbets Opvarming ikke forplanter sig til de i Magasinet værende Patroner, Vaabnets Tyngdepunct forandres ikke kjendelig, enten Magasinet er fyldt eller tømt; endelig udsættes Patronerne ikke for Deformation ved Tilbagestødet.

Forbilledet for alle denne Slags Repeteergeværer har været den almindelige Omdreiningspistol. Exempelviis skal omtales en Construction, der er gjort til Gjenstand for Forsøg i den senere Tid, nemlig Spitalskys Repeteergevær.

Spitalsky (Overværkfører ved den østerrigske Vaabenfabrik i Steyr) fremkom allerede i 1879 med sit Vaaben, som dog dengang ikke vandt Sympathi; efter at have modificeret Constructionen og foretaget forskjellige Simplificationer, forelagde han det atter i 1884, og efter Sigende foretoges nu omfattende Forsøg dermed saavel i Frankrig som i Østerrig.

Baglademechanismen ved Spitalsky-Geværet er en Cylindermechanisme af ganske den samme Construction som ved det franske Infanterigevær (System Gras).

Magasinet bestaaer af en om en Axel dreielig Tromle, beliggende mellem Laasen og Pibens Bagende. Tromlen har Leier til 8 Patroner og er bagtil forsynet med en Tandkrands. I denne Tandkrands indgriber en Løftearm, hvis Bevægelse op og ned, hvorved Tromlen dreies rundt, iværksættes ved Bundstykkets Aabning og Lukning. Da Magasinets Patronleier, naar disse ere i den øvre Stilling, correspondere med Kammeret, vil Bundstykket, hvergang det gaaer frem, skyde en Patron paa Plads i Piben. De tomme Hylstre udtrækkes og udkastes paa sædvanlig Viis.

Repeteerstopperen bestaaer kun af en dreielig Arm paa Vaabnets Overkant, der, naar den er sat i Virksomhed, forhindrer Bundstykket i at gaae heelt tilbage og paavirke Løftearmen. Tromlen bliver da staaende, og Vaabnet kan benyttes som Enkeltlader, idet Patronerne efterhaanden nedlægges i det øverste af Tromlens Leier. Naar Repeteerstopperen er ude af Virksomhed, vil ved afvexlende Aabning, Lukning og Aftræk de i Magasinet værende 8 Patroner kunne af-fyres i en Tid af c. 12 Secunder, altsaa nærlig den

samme Skudhastighed som Kropatscheck Geværet; dog er der næppe nogen Tvivl om, at Magasinets Fyldning ved Spitalsky-Geværet er betydelig hurtigere og lettere end ved det førstnævnte Gevær.

De andre bekendte Constructioner, henhørende til denne Type af Repeteergeværer, afvige ikke i Principet meget fra Spitalskys Model; men saavidt vides har kun dette Gevær været underkastet gennemgaaende Forsøg.

### 3. Magasinet i Kolben.

Skjøndt Repeteervaaben, henhørende til denne Type, have nogle af de samme Fordele, der som nævnt karakterisere Repeteergeværerne under 2, og skjøndt det maa betragtes som givet, at Kolben i det Hele taget er det paa et Gevær mest hensigtsmæssige Sted for Patronernes Opbevaring. saa har denne Art Vaaben dog ikke naaet nogen synderlig Udbredelse paa Grund af den mere complicerede Méchanisme og vanskeligere Betjening, der nødvendigviis maae fremkomme, naar Patronerne skulle føres fra Kolben gennem den lange Kolbehals til Kammeret.

Et af de første Geværer af denne Type, construeret af Amerikaneren Spencer, er deelviis blevet indført i Unionshæren; men det lider af den følelige Mangel, at Magasinrøret skal tages ud af Kolben, hvergang det skal fyldes; iøvrigt er Mechanismen temmelig simpel.

Af de senere forbedrede Constructioner skal eksempelvis nævnes Wieneren Schulhofs Repeteergevær, der er karakteristisk ved det store Antal Patroner i Magasinet.

Kolben ved Schulhofs Repeteergevær er udhulet og forsynet med flere Rum til Optagelse af Patronerne; Kolbehalsen, heelt hen til Pibens Bagende, er ligeledes udboret, hvorved der dannes en Canal, igjennem hvilken Patronerne føres fra Magasinet til Kammeret. Baglade-

mechanismen er en Cylindermechanisme af almindelig Construction. Patronerne føres efterhaanden fra Magasinet gennem Kolbehalsen op i en Tilbringer (beliggende umiddelbart under Bundstykket) ved Hjælp af en Trækstang, der er forsynet med en Række Knaster, som gribe bag Patronkraverne. Trækstangens tilbage- og fremadgaende Bevægelse udføres ved Bundstykkets Aabning og Lukning, idet Bundstykke og Trækstang ere forbundne ved en Kobling. Den skaalformede Tilbringer paavirkes fornedet af en Fjeder, der dreier den opad, naar Bundstykket aabnes, saaledes at den i Tilbringeren liggende Patron kommer ud for Kammeret og føres ind i Leiets ved Bundstykkets fremadgaende Bevægelse. Samtidig gaaer hele Patronrækken en Patronlængde frem, og en ny Patron lægger sig i Tilbringeren.

Naar Vaabnet skal benyttes som Enkeltlader, udløses Forbindelsen mellem Bundstykket og Trækstangen. Patronerne lægges da efterhaanden ned i Tilbringeren, efter at Bundstykket er aabnet og føres paa Plads ved dettes Lukning.

Vaabnet rummer ialt 20 Patroner, naar man medregner 1 i Piben, 1 i Tilbringeren og 3 paa Veien fra Magasinet til Tilbringeren. Disse 20 Patroner kunne ved afvexlende Aabning, Lukning og Aftræk affyres i en Tid af c. 35—40 Secunder.

Magasinet er forholdsviis nemt at fylde; men Mechanismens Bevægelse er trang paa Grund af de mange Patroner, der hvergang skulle slæbes med, og Geværet er dertil temmelig tungt.

Uden at komme ind paa de andre forskjellige Constructioner af Repeteervaaben, henhørende til denne Type, skal det kun berøres, at der i Spanien har foreligget et Forslag fra en Artillericapitain Mata til Transformation af det almindelige Remington-Gevær, saa-

ledes at man fik et Repeteergevær med Magasin i Kolben.

Problemet er ganske sindrigt og simpelt løst, og Bekostningen kunde næppe blive overdreven stor; om man imidlertid i Spanien tænker paa at lade denne Transformation af Infanterivaabnet foretage eller ikke, vides ikke.

#### b. Repeteergeværer med løst Magasin.

Af denne Type er der ligeledes fremkommet en-deel forskjellige Constructioner, noget afvigende i Principet, idet man ved nogle har havt for Øie atter at kunne fylde det paa Geværet løst anbragte Magasin uden at aftage dette, ved andre ikke har opstillet denne Fordring.

Som Heelhed maa Repeteergeværer med løst Magasin karakteriseres som den mindst complicerede Slags Repeteervaaben, og de ville som Regel kunne gjøres endeel lettere end de andre Typer.

Som Exempel skal omtales Lee's Repeteergevær, der har tjent som Model for det danske Forsøgsgevær.

Lee-Geværet har almindelig Cylindermechanisme af den Slags, hvor Slagfjederens Spænding foregaaer under Bundstykkets fremadgaaende Bevægelse. Middelskæftet og Bundstykkeleiet ere gjennemborede lige bag Kammeret for at give Plads til Magasinet, der opsættes fra neden.

Naar Geværet skal benyttes som Enkeltlader, kan Bundstykkeleiets Gjennemskæring lukkes af en bevægelig Afspærringsplade. Magasinet bestaaer af et fornedet lukket Jernblikhylster, der rummer 5 Patroner. Patronerne paavirkes fornedet af en Fjeder, der stadig skyder dem opefter, og de fastholdes deels ved, at Magasinhylsterets Sidevægge foroven ere bøiede indefter, deels

af en indvendig Holdefjeder paa Magasinets venstre Side.

Naar Magasinet er skudt op paa Plads, fastholdes det ved, at en dreielig Arm griber ind i et Hak bagtil paa Hylstret.

Samtidig med, at Hylsteret føres op paa sin Plads, skyder det den førnævnte Afspærringsplade ud til Siden og ind i et Leie i Laasestolen, saaledes at der nu er fri Passage for Patronerne opefter. Naar Bundstykket er trukket tilbage, vil den øverste i Magasinet liggende Patron presses opefter saa høit, som Hylsterets Flige tillade, og, naar Bundstykket føres frem, skydes denne Patron ind i Leiet.

Mangelen ved denne Lee's oprindelige Construction er den, at Geværet kun kan benyttes som Enkeltlader, naar Magasinet er borte; denne Mangel er afhjulpen ved det danske Forsøgsgevær, idet Afspærringspladen ikke bevæges af Magasinhysteret, men derimod ved Hjælp af en udvendig paa Laasestolen anbragt dreielig Nøgle. Af det danske Forsøgs-Repeteergevær af denne Construction har der iaar været tildeelt de forskjellige Afdelinger et større Antal Exemplarer til Forsøg.

Resultatet skal imidlertid ikke have været saa gunstigt, som man ventede; der er fremkommet forskjellige Klager, saa det er maaskee et Spørgsmaal, om Lee-Geværet kommer frem herhjemme i sin nuværende Skikkelse.

Til det tyske Rigsgevær af Model 1871 har Ingenieur Löwe i Berlin construeret et løst Magasin med tilhørende Repeteermekanisme, hvilket dog ikke skal omtales nærmere, da Forsøgene ikke ere faldne heldig ud.

Endelig skal blot med et Par Ord omtales de saakaldte Chargeurs rapides, af hvilke der til de forskjellige brugelige Geværmodeller er construeret en stor

Deel til eventuel Benyttelse; saavidt vides, var det saadanne Chargeurs rapides, General Boulanger lod fabrikere i store Mængder til Gras-Geværet, dengang det umiddelbart efter Schnaebeler-Affairen trak stærkt op til Krig med Tydskland.

Chargeurs rapides maae imidlertid kun betragtes som et Overgangsled til de virkelige Repeteervaaben, ved Hjælp af hvilke man paa en let og billig Maade kan forøge Skudhastigheden ved de almindelige Enkeltladere. I de fleste Tilfælde bestaae de kun af en Slags Patronæske af Pap, Blik eller Læder, der kan anbringes paa en saadan Maade paa Geværet, at Skytten let kan tage Patronerne og efterhaanden føre disse ind i Mechanismen.

Inden der overgaaes til at omtale den Maade, paa hvilken man ved de moderne Haandvaaben-Constructioner har søgt at forøge Virkningen, skal der dvæles lidt ved en af det sidste Aars Opfindelser i Retning af Skudhastighedens Forøgelse, der sikkert vil faae den allerstørste Betydning for hele Haandvaaben-Spørgsmaalet, nemlig Reculgeväret.

Det er Amerikaneren Maxim, der i London eier en Maskinkanon-Fabrik, som har Æren af først at have løst det Problem at benytte et Vaabens Recul til dermed at drive dettes Mechanisme.

Saavidt vides, ere hans Bestræbelser først gaaede ud paa at anvende Principet paa Geværet, idet man allerede i 1884 hørte tale om dette; Mechanismens Construction saavel som Forsøgene med Geværet holdtes dog hemmelige. Hvorvidt Maxim imidlertid har ladet Reculgeväret ligge paa Grund af, at det ikke har svaret til hans Forventninger eller ei, vides ikke; man har i ethvert Tilfælde ikke i de forløbne 2—3 Aar hørt nærmere om det, og Fabricanten har hovedsagelig været beskæftiget med at construere Mitrailleuser og Maskinkanoner efter samme Princip.

Saaledes er det foreløbig lykkedes ham at forbedre og simplificere sin Reculmitrailleuse af Haandvaabenkaliber saa meget, at den nu maa siges at være kommen ud over Forsøgsstadiet. Maxims Mitrailleuse frembyder som bekjendt den eminente Fordeel fremfor alle hidtil fremkomne Constructioner, at Skytten ikke har Andet at foretage end at rette Vaabnet; naar Skydningen er begyndt, besørger Mitrailleusen Alt selv, idet Reculen paa en sindrig Maade benyttes til Mechanismens Bevægelse; ved at indstille en Viser, kan Skudhastigheden alt efter Kravet varieres fra 600 til 30 Skud pr. Minut, eller Skydningen heelt standses.

Tanken om at construere et Reculgevær er imidlertid bleven optaget af to Mænd herhjemme, nemlig Capitain af Artilleriet V. H. O. Madsen og Hærens Rustmester Rasmussen, og det vanskelige Problem er løst paa en forbausende simpel og genial Maade, idet Geværet i sin ydre Form ikke afviger synderlig fra et almindeligt Gevær og derhos ikke veier stort mere end de moderne Repeteervaaben, nemlig c. 9 Pd.

Uden at komme ind paa en Beskrivelse af dette sindrige Vaaben, hvis Construction holdes fortrolig, skal der blot ganske i Almindelighed gjøres Rede for Principet.

Piben, der er indlagt i en Coulissestyring i Laasestolen, kan i Skuddets Afgang reculere tilbage, overvindende Modstanden af en Fjeder; denne Bevægelse overføres til det cylinderdannede Bundstykke, hvis Bevægelse dog er noget større end Pibens; det tomme Hylster trækkes derved ud af Kammeret og kastes ud; ved Bundstykkets tilbagegaaende Bevægelse bevirkes tillige, at Hanen spændes, den paa venstre Side af Laasestolen anbragte Tilbringer føres tilhøire, saaledes at den deri liggende Patron kommer foran Bundstykket og ved dettes fremadgaaende Bevægelse føres paa Plads i Kammeret.



Magasinet — om man kan kalde det saa — bestaaer af en dreielig Arm, der er forsynet med Styrender for Patronkraverne; det er anbragt umiddelbart over Tilbringeren. Fra Magasinet falde Patronerne efterhaanden ned i Tilbringeren for derpaa at føres ind i Mechanismen. Magasinet kan dreies ned langs Piben, naar det ikke benyttes, og kan indrettes til at holde 6 til 8 eller flere Patroner. Naar man sørger for, at der altid er en Patron i Kammeret og en i Tilbringeren, er Vaabnet bestandig klart til Brug. Skytten har da kun at virke paa Afrækkeren for hvert Skud.

Før Skydningen tager sin Begyndelse, maa man altsaa anbringe en Patron i Kammeret og en i Tilbringeren, af hvilken Grund Mechanismens Bevægelse kan udføres ved Hjælp af en under Laasestolen anbragt Haandbøile, der dreies fremefter, naar Bundstykket skal aabnes. Vaabnet kan efter Behag benyttes som Enkeltlader eller med Magasinet opslaaet; i første Tilfælde lægges for hvert Skud en Patron i den om Tilbringeren anbragte Ladeskaal.

Skytten fører Patronerne i særlige, meget lette Hylstre af Blik (indrettede efter Magasinets Størrelse), i hvilke Patronerne staae Side om Side med Kraven udenfor Hylsterets Overkant. Naar Patronerne skulle anbringes i Magasinet, skydes alle Kraverne ned i Styrenderen; Blikhylsteret trækkes derefter ud og kastes bort; denne Operation er kun et Øiebliks Sag. De fyldte Patronhylstre kunne bæres i en Rem om Livet paa en saadan Maade, at Skytten med Lethed kan føre 100 Patroner i dette.

Reculgeværets store Overlegenhed over alle andre Constructioner af Repeteervaaben i Retning af Skudhastighed er dette Geværs største Eiendommelighed. Lad os antage, at Magasinet er indrettet f. Ex. til 10 Patroner (foruden Patronen i Tilbringeren og i Kammeret), da kunne disse 10 Patroner ved efterhaanden

at virke paa Aftrækkeren affyres i 3 Secunder, og, gaae vi ud fra, at Magasinets Fyldning hvergang tager 4 Secunder, hvad der er meget rigelig regnet, vil Skytten kunne gjøre c. 50 Skud i  $\frac{1}{2}$  Minut; dertil kommer, at han kun skal tage Geværet fra Skulderen ved hvert 10de Skud og altsaa kun 4 Gange i Løbet af det halve Minut behøver at regulere sit Sigte. Det bedste af de hidtil construerede almindelige Repeteergeværer vil næppe kunne drive det høiere end til at afgive 15 til 18 Skud i samme Tid.

Hvilken Betydning man end vil tillægge et Geværs store Skudhastighed seet fra et Infanteristandpunct, saa synes det indlysende, at denne Egenskab er af alt overveiende Betydning, naar Geværet i det Hele skal komme til at spille nogen Rolle i Fremtidens Kampe paa Søen.

Jeg skal senere komme tilbage til denne Sag og kun paa dette Sted gjøre den Bemærkning, at det Moment, der er fremdraget mod de hurtigskydende Vaaben, nemlig at Soldaten i kort Tid blotter sig for Ammunition, ingen Betydning har for Geværets Benyttelse tilsøes, hvor, den fornødne Ammunition altid kan have sig rigelig ved Haanden.

Men der er en anden temmelig væsentlig Fordeel ved Reculgeværet, nemlig at Skytten ikke anstreges ved Skydningen. Det Stød, der ved alle andre Geværer fremkommer mod Skulderen i Skuddets Afgang som en Følge af, at hele Vaabnet reculerer tilbage, er kjendelig ringere ved Reculgeværet, hvor endeel af Kraften udnyttes til Mechanismens Bevægelse; der kan derfor næppe være nogen Tvivl om, at Skydningen maa kunne blive nøiagtigere med Reculgeværet end med et hvilket som helst andet Gevær.

Skjøndt det danske Reculgeværs Mechanisme gjør Indtrykket af at være simpel og dertil stærk, maa det selvfølgelig blive endeel mere sammensat end det almindelige Repeteergevær. Her er imidlertid allerede et

Punct, hvor Fordringerne til et Gevær maae blive forskjellige, enten man seer Sagen fra et maritimt eller fra et Infanteri-Standpunct.

Som Afslutning paa Omtalen af Repeteergevær-Spørgsmaalet skal der kun gjøres den lille Bemærkning, at Staterne i det Hele synes at være noget ængstelige ved at binde sig til en fuldstændig Gjennemførelse af et bestemt Repeteervaaben i Hærene til Trods for, at de moderne Repeteergeværers Overlegenhed over Enkeltladeren maa siges at være ubestridelig. Ja et enkelt Sted, nemlig i Østerrig, siges det endog, at Fabricationen af det i Principet antagne Gevær er standset.

Og Ængstelighederne ere i Grunden ved nærmere Overveielse let forklarlige.

Da Tanken om at fabrikere et Reculgevær for c. 3 Aar siden blev tagen op af Maxim, maatte det egentlig blive klart for Enhver, der vilde tænke over Sagen, at, dersom Problemet kunde løses, maatte dette Gevær blive Ideal-Vaabnet, der kom til at staae over alle hidtil fremkomne Constructioner idetmindste i visse Retninger.

Uden Tvivl arbeides der andre Steder paa Løsningen end her, og sikkert blive vi ikke de Eneste, for hvem det lykkes. Det er derfor ganske naturligt, at Staterne indtage en afventende Holdning for at see, hvorledes denne Sag udvikler sig. Det maa erindres, at Gjennemførelsen af nye Geværmodeller for Stormagternes Vedkommende er en Sag, der tager Tid og koster mange Millioner.

## II. Forøgelse af Virkningen.

Foruden af Skudhastigheden er Haandskytsets Virkning afhængig directe af Projectilets ødelæggende Evne og indirecte af Skudsikkerheden og den flade Bane.

Med en bestemt Projectilvægt som Udgangspunct betinges disse Momenter af en stor Begyndelseshastighed og en stor Tværsnitsbelastning.

Med de hidtil gangbare Haandvaaben-Kalibre, der ikke variere meget omkring  $11^m/m$ , kan der næppe, selv med forbedrede Krudtsorter, opnaaes større Begyndelseshastigheder end c. 1,400 Fod uden ved en betydelig Forstærkning af Piben, d. v. s. Forøgelse af Vaabnets Vægt, hvad der ikke kan tilstedes. Derimod vindes betydelig saavel i Hastighed som i Tværsnitsbelastning ved at gaae ned med Kalibret.

Begyndelsen gjordes allerede i 1882, da man i Sverrig bestemte sig for det  $10,15^m/m$  Kaliber (det saakaldte Yarmanns) efter en Række af Forsøg. Samme Kaliber er som bekjendt bragt til Anvendelse ved den i vor Flaade indførte Mitrailleuse.

En langt mere radical Nedgang i Kaliberet blev imidlertid i 1883 foreslaaet og bragt til Udførelse af Professor Hebler i Zürich og Major Rubin i Thun, der begge omtrent samtidig lod fabrikere Haandvaaben med  $8^m/m$  Piber. Hebler- og Rubin-Gevæerne ere noget forskellige i Riffingsmethoden, og endvidere har Rubin indført den meget heldige Foranstaltning ved Patronernes Fabrication, at Krudtet presses i Hylstret med en Ildcanal i Midten, hvorved man opnaaer betydelig større Begyndelseshastigheder med et mere moderat Tryk. En anden Foranstaltning, som det har været nødvendigt at træffe ved Ammunitionen til de smaa Geværkalibre, er den, at Projectilerne enten maae være kobber- eller staalklædte for at sikre dem en nøiagtig Føring gjennem Løbet.

Saavel i 1884 som i 1885 er der anstillet endeel Forsøg med disse Vaaben, gjennem hvilke man er kommen til Klarhed over deres store Overlegenhed ligeoverfor Vaaben med større Kaliber. For at faae et Overblik over, hvad der saaledes vindes, skal der her

anføres de vigtigste Data fra en Skydning med Rubins  $8^m/m$  Carabin og til Sammenligning de samme Data for Flaadens  $11,4^m/m$  Carabin.

|                           | Vaabnets<br>Vægt | Riffel-<br>gangenens |              |                      | Ladnin-<br>gens Vægt | Projec-<br>tilet's Vægt | Tvær-<br>snits-<br>belastning | Patronens<br>Vægt | $V_0$ | $\frac{pv^2}{2g \pi d}$ |
|---------------------------|------------------|----------------------|--------------|----------------------|----------------------|-------------------------|-------------------------------|-------------------|-------|-------------------------|
|                           |                  | An-<br>tal           | Dybde<br>m/m | Stig-<br>ning<br>c/m |                      |                         |                               |                   |       |                         |
| Rubins<br>$8^m/m$ Carabin | 6.76             | 3                    | 0.075        | 30                   | 5.32                 | 16.36                   | 0.325                         | 35.00             | 1794  | 10.56                   |
| Flaadens<br>$11,4^m/m$ —  | 6.50             | 5                    | 0.190        | 71                   | 3.25                 | 25.00                   | 0.245                         | 31.25             | 1000  | 3.51                    |

Ganske vist har der i Begyndelsen ved de smaa Kalibre viist sig Vanskeligheder ved at holde Krudtgassens Tryk indenfor rimelige Grændser med de betydelige Ladninger, som skulle anvendes for at opnaae de store Hastigheder. Selv om der i denne Henseende vindes meget ved at presse Krudtladningen i Hylstrene saaledes, som af Rubin er foreslaaet og bragt til Anvendelse, saa fremkom der dog ved Forsøgene i 1885 mange Ulemper, rigtignok særlig med Hebler-Geværerne, hvor Trykkene maalttes til opad 5,500 Atmosphærer.

Der er dog al Udsigt til, at man ved Indførelsen af forbedrede Krudtsorter vil overvinde alle Vanskeligheder, selv om man muligviis nødes til at nedsætte Ladningerne noget; Forsøgene herhjemme have saaledes givet meget gode Resultater.

Vaabnene af lille Kaliber have under alle Omstændigheder saa betydelig Overlegenhed over de ældre Geværtyper i Retning af Skudsikkerhed og Virkning, at deres almindelige Indførelse kun kan betragtes som et Tidsspørgsmaal. Det skal da ogsaa strax bemærkes, at det danske Forsøgs-Repeteergevær efter Lee's Model saavel som det danske Reculgevær have Piber af  $8^m/m$  Kaliber.

Med Hensyn til Geværernes ødelæggende Evne, da er denne for Infanteriet af uvæsentlig Betydning, naar blot man er sikker paa, at Projectilet virker dræbende paa alle Afstande, hvor Geværet overhovedet kan benyttes; denne Fordring var allerede rigelig tilfredsstillet ved de ældre Geværmodeller. Ved Vaabnene af lille Kaliber er Projectilets ødelæggende Evne selvfølgelig voxet i samme Grad som Begyndelseshastigheden og Tværsnitsbelastningen; men denne Omstændighed, der ikke spiller nogen Rolle for Kampen iland, er af meget stor Værdi for Haandvaabnenes Benyttelse tilsøes.

Medens saaledes Grænsen for Gjennembrydnings-  
evnen ved Flaadens nuværende Carabin er c.  $4^m/m$  Staalplade paa klos Hold, vil Rubins  $8^m/m$  Carabin med staalklædte Projectiler rimeligviis gaae glat igjennem en  $12^m/m$  Staalplade eller med andre Ord: De nuværende Torpedobaade af 1ste Classe kunne paa klos Hold ødelægges af Ilden fra moderne Haandvaaben, ligesom disses Projectiler ville gaae glat igjennem Skibenes upandsrede Sider, denne Omstændighed vil sikkert bevirke, at Haandvaaben-Armeringen vil faae en forøget Betydning under fremtidige Kampe tilsøes.

Med de Resultater for Øie, som man i Retning af Skudhastighed og Virkning kan vente opnaaet med moderne Haandvaaben, skal til Slutning med et Par Ord omtales de Forhold, under hvilke Haandvaabens Anvendelse tilsøes kan faae Betydning.

Det kan formeentlig betragtes som almindelig anerkjendt, at der under Kampen Skib mod Skib, naar ikke extraordinaire Forhold maatte indtræde, næppe kan blive Tale om at benytte sig af Haandvaaben. Under klart Skib haves af disponibelt Mandskab til Formering

af Skyttedelinger, udenfor Maskinskyts, Kanoners og Torpedoers Betjeningsmandskab, kun et meget forsvindende Antal, i de fleste Skibe (idetmindste hos os) slet ingen. Som Regel vil man da uden Tvivl staae sig bedst ved at lade hele dette Mandskab forblive ved deres Vaaben til disses effective Betjening. Det maa nemlig erindres, at der i de moderne Kampskibe sjelden under Kampen vil træffes aldeles ubeskyttet Mandskab, saaledes at Virkningen af selv en voldsom Geværild ofte kan blive meget ringe, medens Skytterne til Gjengjæld udsætte sig mere for Modstanderens Ild. Desuden vil en continuerlig Geværild fra en større Skyttedeling (naar Vaabnernes store Skudhastighed tages i Betragtning) let kunne indvirke forstyrrende paa de Commanderende og vanskeliggjøre Forstaaelsen af Commandoer eller Signaler, hvad der kan afstedkomme Forvirring i et maaskee afgjørende Øieblik.

Der kan imidlertid under de forskjellige Facer af Kampen Skib mod Skib indtræde Forhold, under hvilke det kan blive af Betydning, at Mandskabet med kort Varsel kan gribe til Haandvaabnene. Saaledes er det vel næppe en Umulighed, at et enten mislykket eller vellykket Vædderangreb kan overgaae til Entring ved, at den ene Part tager Initiativet. Endvidere kan det Tilfælde indtræde, at et enkelt eller flere Stykker Skyts eller Torpedokanoner under Kampen demonteres, medens den større Part af disse Vaabens Betjeningsmandskab er uskadt; under saadanne Forhold maa det ansees for rettest at lade dette Mandskab gribe til Haandvaabnene for, fra saavidt muligt dækkede Steder, og naar Modstanderen passerer paa klos Hold, da at udsende en Regn af Projectiler over det fjendtlige Skibs Dæk; med en saadan Ild vil man under heldige Forhold dog kunne paaregne endeel Virkning.

I langt høiere Grad end under Kampen Skib mod Skib vil Haandvaaben-Armeringen uden Tvivl faae Be-

tydning, naar Talen er om et enkelt Skibs eller en Escadres Forsvar mod Torpedobaadsangreb.

Foruden Maskinskytset (der jo altid vil blive det virksomste Vaaben) har man til at bekæmpe Torpedobaadsangreb flere Steder og da ogsaa herhjemme begyndt at indføre Granatkartæsker til Kanonerne.

Paa Grund af den Hurtighed, hvormed saadanne Angreb udføres, kan der dog som Regel kun blive Leilighed til at gjøre et Granatkartæskskud pr. Kanon. Gaaer man ud fra, at Kanonerne ere klargjorte, naar Angrebet kan ventes, behøver man kun foruden Kanoncommandeuren at beholde det fornødne Betjeningsmandskab til at give Sideretning<sup>1)</sup>, medens Resten af Kanonbesætningerne i Forbindelse med Torpedomandskabet og den øvrige disponible Deel af Skibets Besætning kunne formeres i Skyttedelinger, som placerede paa forskjellige Steder ombord, hvorfra der haves fri Udsigt og Skydefrihed, ville kunne afgive en voldsom Ild mod Torpedobaadene i det afgjørende Øieblik.

I et Skib paa Størrelse f. Ex. som »Iver Hvitfeldt« vil man antagelig kunne raade over c. 50 Mand Skytter under disse Forhold, og, forudsættes det, at Skibet er forsynet med hurtigskydende Reculgeværer af lille Kaliber, vil Skyttedelingen i Løbet af  $\frac{1}{2}$  Minut (i hvilken Tid Torpedobaadene med 17 Knobs Fart nærme sig c. 400 Alen) kunne afgive 2,500 Skud, hvoraf hvert eneste, om det træffer Maskine eller Kjedel i en Torpedobaad, kan havarere denne; hertil maa da føies Ilden fra Maskinskytset og Granatkartæskskuddene fra Kanonerne. Ligeoverfor en i Forhold til den korte Tid af c. 30 Secunder saa voldsom Ild, tør det vistnok antages, at et Torpedobaadsangreb kun vil have ringe

<sup>1)</sup> Ved Skydning med Granatkartæsk maa det nemlig betragtes som fastslaaet, at Kanonerne ere indstillede i Høideretningen til en bestemt Elevation.



Udsigt til et heldigt Udfald, forudsat at Baadene opdages itide, og at det angrebne Skibs Besætning kan bevare sin Ro og Koldblodighed. Tænkes Angrebet at foregaae ved Nattetid og særlig i tykt eller usigtbart Veir, da er som bekjendt Chancen for, at Baadene opdages betids, i Reglen ikke stor; men det maa under saadanne Forhold betragtes som givet, at Skibet har sine Torpedonet ude, hvad enten det befinder sig til Ankers eller under Gang.

Armeringen med moderne Haandvaaben vil endvidere blive af stor Betydning under Forhold, hvor man agter at bevogte snevre Indløb til en Ankerplads eller Havn mod Torpedobaadsangreb ved Hjælp af Patrouillebaade, Dampbarkasser eller andre dertil egnede mindre Fartøier, idet Besætningerne alle uden Undtagelse bør bevæbnes med saadanne Vaaben.

Selvfølgelig vil Haandvaaben-Armeringen ogsaa faae en forøget Betydning for selve Torpedobaadene, idet der jo ikke er Noget til Hinder for, at disse kunne komme i Kamp indbyrdes.

---

## „Kystforsvaret og Torpedobaadene.“

---

Den bekjendte franske Viceadmiral Bourgois har kort før sin for nylig indtrufne Død fremsat sine Anskuelser om Kystforsvaret i en Række Afhandlinger, der have været offentliggjorte i *«La Nouvelle Revue»* og senere ere udkomne samlede. Han dvæler her omstændelig ved Kampen imellem Skibe og befæstede Pladser, skildrer Angrebets og Forsvarets stærke og svage Sider og slutter det sidste Afsnit af sine Afhandlinger med at omtale Torpedobaadenes Virksomhed under Kystforsvaret. Denne sidste Deel af hans Betragtninger kan finde sin Anvendelse paa baade større og mindre Mariner, og det gjengives derfor herved i sin Heelhed. Admiralen siger:

I det Foregaaende have vi kun ladet Pandserskibene optræde mod Batterierne uden at tage Hensyn til den Hjælp, der kunde ydes Forsvaret af Torpedobaadene, som jo nu ere et Led af alle Staters Søstyrke. Vi gaae nu over til at forsøge paa nøie at angive, hvorledes dette Vaaben paa sit nuværende Udviklingstrin kan støtte Forsvaret under Beleiringer fra Søsiden. Vel har det ikke svaret til alle sine Tilhængeres Forventninger, og vel har det viist sig uskikket til Seilads og Kamp paa de aabne Have; men det erkjendes dog i Almindelighed, at Torpedobaaden paa Grund af dens ringe Høide over Vandet og dens store Hurtighed, der

gjør den vanskelig at træffe, sammenholdt med den mægtige Ødelæggelse, de udskudte Torpedoer kunne fremkalde, vil kunne spille en væsentlig Rollé i Havnenes Forsvar, idetmindste saalænge Kampskibene ikke ved deres Bygningsmaade sikkres mod de Farer, et Hul i Bunden udsætter dem for.

Hvor sammensatte end de Operationer kunne være, som have til Maal at bemægtige sig eller ødelægge en Orlogshavn ved Hjælp af en Søstyrke, kunne de i Almindelighed henføres til tre bestemte Fremgangsmaader: enten Forternes, Værftets eller Byens Beskydning paa lang Afstand, eller ogsaa en directe Kamp med Forsvarsværkerne, eller endelig en forceret Indtrængen paa den indre Rhed eller Havn i Forbindelse med de sig dertil knyttende Bestræbelser for at rense Løbene for de passive Torpedoer, som spærre dem.

Lad os nu først betragte Bombardementet om Dagen, og lad os gaae ud fra, at de Skibe, som udføre det, ligge mindst 6000 Meter fra de fremskudte Værker ved de Løb og Havnemundinger, hvorigjennem Torpedobaadene og andre Forsvarsfartøier kunne gjøre Udfald imod Beleirerne. Paa denne Afstand er det ikke muligt at udføre noget pludseligt Overfald ved høilys Dag. De ville blive bemærkede, idet de staae ud af Havnen, og, saasnart de fjerne sig fra Kysten, ville de blive angrebne af de Beleirendes Torpedojagere, som ville overvælde dem med deres lette Artilleri, overfor hvilket de ere afmægtige. Skulde de imidlertid afvise disse Modstandere og resolut staae ud imod Escadren, vilde denne have Valget imellem to Manøvrer. Den første vilde bestaae i at stævne bort fra Torpedobaadene med fuld Fart, saasnart disse vare komne paa Skudvidde af det lette Artilleri, og at holde dem saa længe som muligt i en Stilling, hvori de vare udsatte for Skuddene fra Skibenes hurtigskydende Kanoner og Revolverskyts.

I et af denne Afhandlings tidligere Afsnit have vi berørt dette lette Artilleris mærkelige Fremskridt, og vi udtalte da, at en Torpedobaad, som ved høilys Dag gaaer med fuld Fart frem mod et Skib, der raader over en af disse Piecer og venter Angrebet uden at vige, vilde gjennemsnitlig blive ramt syv Gange af et farligt Skud, før den var nær nok til at udsende sin Torpedo imod Skibet. Hvis dette nu fjerner sig, vil Torpedobaaden ikkun kunne nærme sig i det Forhold, som kan udledes af dens overlegne Fart, og den maa derfor nødvendigviis bukke under, førend den er naaet til den Afstand, hvori den med Virkning kunde udsende sin Torpedo.

Den anden Manøvre vilde gaae ud paa at afvente Torpedobaadene under langsom Gang og med nedfiredede Net. Skibe, der udføre et Bombardement, bør nemlig have deres Net saaledes opgivne under Nokken af Bommene, at de hverken hemme Farten eller den frie Brug af Beleiringsskytset, men dog kunne nedfires med et Øiebliks Varsel, saafremt et Torpedobaads-Angreb maatte befrygtes. Den selvbevægende Torpedo, der er udsendt imod et Skib, hvis Net ere nedfiredede, springer ved Stødet imod dem uden at beskadige Skibets Skrog, der kun vil kunne rammes i det meget sjeldne Tilfælde, hvor Torpedoen skulde være trængt ind imellem Nettet og Skibet igjennem Aabningerne for og agter, eller have fundet Vei igjennem et eller andet Hul, der er blevet frembragt i Nettet af en tidligere Torpedo. Det fremgaaer heraf, hvilket usandsynligt Sammentræf af gunstige Omstændigheder der udkræves for, at Torpedobaadene skulde kunne ramme et bombarderende Skib, førend de selv ere bukkede under.

Det Tilfælde, vi her have beskæftiget os med, falder forøvrigt aldeles sammen med Kampen i aaben Sø og uden OVERRUMPLING imellem Skibe og Torpedobaade. I begge Tilfælde ere om Dagen Torpedobaade, hvis Antal

ikke overskrider Antallet paa de angrebne Skibes lettere Piecer, viede til Afmagt, ja maaskee endog til Undergang. For at de skulle kunne udrette Noget, maae Omstændighederne være særlig gunstige for Overraskelser; Mørke, Taage eller en tæt Røg maa sætte dem istand til at snige sig nær ind paa Skibene uden at blive bemærkede og uden om Natten at blive udpegede og fulgte af det elektriske Lys. Opdages de først seent, have de saa meget mindre at frygte af Torpedojagernes Angreb og af Beskydningen fra de lette Piecer, der i sig selv bliver usikker paa Grund af Mørket og den Sindsbevægelse, som altid fremkaldes af Overrumplinger. Under slige Forhold ere Nettene den bedste Beskyttelse for Skibene, uagtet de tvinge dem til at gaae med ringe Fart. Men, hvor godt udstyret en Escadre end er, vilde dens Chef efter vort Skjøn gjøre sig skyldig i en høi Grad af Uforsigtighed, hvis han lod den om Natten holde sig i kort Afstand fra en Havn eller en Kyststrækning, hvor Torpedobaade kunde finde Ly, og saaledes udsatte den for Angreb fra alle Kanter, medens det var umuligt for den selv at flygte, hvis Angrebene kom udefra.

Den Fare, Escadren vilde være udsat for, vilde forøges, hvis Forsvarerne raadede over Vædderskibe, som støttede Torpedobaadene. Disse Væddere kunde være Skibe af en egen Construction, saasom den franske »Taureau», men hurtigere som den engelske »Polyphemus».

I Mangel af slige særlige Skibe vilde enhver større Orlogshavn med Lethed kunne omdanne gamle Pandser-skibe til Væddere ved at forstærke deres Stævn og ved at fylde deres Last med tomt Fadeværk for at forhindre dem i at synke, naar de rantes af en Torpedo. Den umiddelbare Følge af Angreb med Væddere vilde for de beleirende Skibe være, at disse maatte frasige sig Anvendelsen af deres Net, da de maatte kunne raade over hele deres Hurtighed for at undgaae Vædderstød. Den

Fremgangsmaade, der gaaer ud paa at stævne bort fra Angriberen, er altsaa den eneste, som med Sikkerhed kan følges af en Escadre, der samtidig trues af Vædderskibe og Torpedobaade, — men denne Fremgangsmaade bliver umulig, hvis de nævnte Vædderskibe og Torpedobaade, begunstigede af Natten, ubemærkede ere smuttede ud og skride til Angreb, kommende fra Søen.

Naar det gjælder om et Bombardement paa Afstand, hvorunder der skydes med en vis Langsomhed, forhindrer kun sjelden Krudtrøgen de Beleirende i at opdage og tilbagevise Torpedobaadene, hvorimod Røgen især er generende for Forsvarernes casematerede Batterier. Forøvrigt kunne jo de beleirende Skibe, naar de faae Signal om et Torpedobaads-Udfald, afbryde Skydningen med de svære Piecer og derved vanskeliggjøre Torpedobaadenes Bevægelser, hvorpaa de, naar Udfaldet er tilbageviist, kunne fortsætte Skydningen.

Hvis Angrebet paa nært Hold træder istedenfor Bombardementet, bliver Ilden langt mere levende, og Torpedobaadene have derfor langt mere Udsigt til at virke i Skjul af Røgen fra Angribernes og Forsvarernes Kanoner, og de løbe ogsaa mindre Fare for at blive ramte af Beleirernes Artilleri, medens de stævne ind paa dem. De kunne endog træffe sammen med dem, uden at Skibene beskyttes af deres Net, hvadenten nu disse ere blevne gjorte utjenstdygtige af Skuddene fra Batterierne, eller at Skibene selv af Frygt for, at Stumper af dem skulde blive uklare af Skruen, have givet Afkald paa at benytte sig af dem under dette Afsnit af Kampen. Naar saaledes Torpedobaadene ere sikre paa, at deres Angrebsvaaben kunne virke uden Hindring, ville de endnu mindre betænke sig paa at kaste sig over deres Modstandere, og de ville kunne ramme dem paa en farlig Maade, inden de have formaaet at udføre den Manøvre, der udkrævedes for at undgaae Torpedoen.

Om Natten ere de Farer, som Torpedobaadene kunne udsætte de Skibe for, der trænge for nær ind paa Angrebsstedet, langt alvorligere. Det forekommer os, at Hr. Degoury<sup>1)</sup> har miskjendt disse Farer, naar han anfører, at Natteangreb paa kort Afstand med Held kunde udføres overfor Forter eller Batterier, paa hvilke flere Projecteurs Lys blev concentreret, medens de angribende Skibe skjultes af Mørket.

Beleireren vil meget vanskelig kunne forhindre Torpedobaade i at komme ud fra Havnen, og Forsvareren vil i alt Fald kunne lade Torpedobaade komme fra andre Steder paa Kysten. Alle disse Fartøier ville have let ved at angribe Skibe uden Net midt i det relative Mørke, der fremkaldes paa Søen ved Concentreringen af talrige Projecteurs Lys paa de angrebne Forter.

Man kan ikke uden at sætte meget paa Spil forsøge paa at tiltvinge sig Adgangen til en indre Rhed eller Havn, medmindre Løbene ere rensede for de forskjellige Slags passive Torpedoer, eller idetmindste disse ere gjorte uskadelige ved Ødelæggelsen af de faste Poster, hvorfra de betjenes.

I alle de Foretagender, hvis Maal det maatte være at ødelægge eller uskadeliggjøre Forsvarets passive Torpedoer trods Bestræbelserne for at forhindre det, ere Torpedobaadene med Udskydningstorpedoer uden Nytte. Hvadenten Hensigten er om Natten at opankre en Torpedo tæt ved en af Forsvarets for at ødelægge denne ved Sprængning, eller i samme Hensigt at udkaste et Torpedo-Projectil, der skal explodere, naar det rører Bunden, eller at bryde en Estacade med en Stangtorpedo, eller endelig at dræge, det være sig efter selve de passive Torpedoer eller deres Forbindelsesliner, have de selvbevægende Torpedoer ingen Rolle at spille. Stilsfærdige Dampchalouper, beskyttede af armerede Fartøier og af

<sup>1)</sup> Forfatteren af en Artikel i Revue Maritime et Coloniale.

Torpedojagere, ville kunne udføre dette Hverv for Angriberne, og Forsvarerne ville benytte de samme Midler. De ville holde deres Whiteheadske Torpedoer tilbage for at bruge dem overfor de Panderskibe, der maatte prøve paa at forcere Løbene og tiltvinge sig Adgangen til den indre Rhed eller Havn.

Trods Tilvæksten i Skibenes Angrebs- og Forsvarsevne frembyder nutildags Forceringen af Indløb ikke ringere Vanskeligheder end tidligere, naar selve Løbene forsvares af Batterier, der ere byggede og monterede med Afbenyttelse af Alt, hvad den nyere Krigskunst har frembragt. Slige Forceringer kunde faae ødelæggende Følger for den Angribende, hvis han under sin Indtrængen stødte paa Rækker af passive Torpedoer, paa sporadiske Miner og især paa Torpedobaade, der havde ligget i Skjul under Land, rede til at kaste sig over ham.

Det kan vel ikke negtes, at Angriberen, hvis det ikke er lykkedes ham at ødelægge Minelinierne faste Poster, selve de passive Miner eller at overskære Forbindelsen imellem dem, altid vil kunne bryde igjennem Løbet ved at finde sig i at opoffre for hver Minelinie et eller andet gammelt Skib, der forud er valgt til at tjene som Sonoffer. Den indtrængende Escadre vil da i Kjølvandsorden kunne staae ind igjennem den Aabning, der er frembragt ved Sprængningen. Men til disse Tab, der næppe altid ville blive de, man har gjort Regning paa, vil der komme andre, som tilføies ham af Artilleriet og Torpedobaadene, og, naar Angriberen er trængt ind paa Indrerheden eller i Havnen, vil han maaskee være i saa høi Grad svækket, at han ikke kan gjøre Brug af sin første Fordeel.

Et Angreb med Torpedobaade vil kunne udføres under de gunstigste Betingelser for et heldigt Udfald overfor Skibe, der trænge ind i et Løb eller have naaet



den indre Rhed. Disse Skibe, som maae gaae med fuld Fart og ere udsatte for Batteriernes Ild, maae give Afkald paa at bruge deres Net til Beskyttelse mod Torpedobaadene; de ville heller ikke i Løbene kunne manøvrere for at gaae klar af dem, og de ville kun have deres lette Artilleri til at værne sig imod dem med. Paa den anden Side ville Torpedobaadene, der ligge i Skjul bag Pynter og Dæmninger, uden Varsel og maaskee begunstigede af Røgen fra de Skud, der vexles, ikke ret længe være udsatte for en Beskydning, hvoraf de næppe ville rammes, og de ville saaledes kunne komme Skibene nær nok til at ramme dem med deres Torpedoer. De Farer, som Batteriernes og Torpedobaadenes Angreb have udsat Escadren for under dens Indtrængen, ville gjentage sig, naar den, efter at være bleven nødsaget til at trække sig tilbage, staaer ud igjen, og det forfeilede Angreb vil derved kunne gaae over til at blive et Nederlag.

Det fremgaaer heraf, at Torpedobaadenes Andeel i Forsvaret, som er meget forsvindende under Træfninger fjernere fra Kysten, naar det for Exempel gjælder om at modsætte sig et Bombardement paa Afstand, faaer Betydning, efterhaanden som Skibene nærme sig Land for at optage Kampen med Batterierne. De kunne øve stor Virkning, naar Angriberne forcere frem i Løbene og trænge ind paa en Rhed eller i en Havn, hvor de ikke kunne manøvrere sig fri af Torpedobaadene. Kort sagt, om man end ikke ubetinget kan sige, at alle Orlogshavne ere uangribelige, er det idetmindste afgjort, at Torpedobaadene have medført, at det bliver et Vovestykke at forsøge adskillige Havneangreb, som tidligere med nogen Udsigt til Held kunde udføres af Panderskibe; men de have ikke Evne til at tilbagevise Bombardementet paa Afstand, hvilket ved Anvendelsen af de nye Sprængstoffer er blevet til en af de virksomste Angrebsmaader under Beleiringer fra Søsiden.

De Betragtninger, vi her have fremsat om Angrebet paa Orlogshavne, finde deres Anvendelse paa de befæstede Handelshavne, der paa Grund af selve deres Befæstning kunne behandles af Fjenden som virkelige Krigshavne og følgelig baade angribes og bombarderes. Der bør ikke næres nogensomhelst Illusion om Torpedobaadenes Evne til at værne dem mod et Bombardement, hvis slige Byer kunne sees fra Søen, og hvis ikke fremskudte Værker fjerne dem fra Fjenden. Tilstedeværelsen af Fæstningsværker vil endog ikke kunne have anden Virkning end at frigjøre Angriberen for alle Betænkeligheder og opmuntre ham til at fortsætte sit Ødelæggelsesværk til det Yderste.

Hvad angaaer de ubefæstede Handelshavne, vilde de Torpedobaade, som maatte befinde sig i dem, tværtimod at tjene dem til Beskyttelse, udsætte dem for Angreb, som de vilde være ude af Stand til at tilbagevise.

En fremragende Skibbygger i Havre, Hr. J. A. Normand, hvis Skibsværft ligger tæt ved Søen, har foreslaaet ved internationale Overenskomster fuldstændig at neutralisere eller idetmindste sikkre imod Bombardement de ubefæstede Handelssteder, hvor der hverken findes Krigsfolk, Orlogsskibe eller Krigsredskaber. En saadan Overenskomst, der forøvrigt vilde være i Overensstemmelse med Civilisationens og Menneskelighedens Krav, vil forøvrigt kun udvide til Kystbyerne en Regel, som altid har været anerkjendt andensteds paa Landjorden, selv om man ikke bestandig trofast har fulgt den. Det maa indrømmes, at Udvidelsen af denne Regel til at gjælde Søkrigen i visse Tilfælde vilde fremkalde alvorlige Vanskeligheder. Hvis en ubefæstet By i det Indre raader over Værksteder, Oplag, Proviant eller Forsyningsgjenstande, finder Fjenden sin Fordeel ved at besætte den og bevare den mod Ødelæggelse for at drage Nytte af de Hjælpekilder, den indeholder, og for at brandskatte Indvaanerne.

Stillingen er ganske anderledes for en Escadre, som har en Handelshavn indenfor sine Kanoners Rækkevidde. Hvis denne Havn er beskyttet af Fæstningsværker, har Escadren en ubestridelig Ret til at angribe og ødelægge den, hvilke Følger det end maatte kunne have for Byen. Findes der i Havnen Paquetter, som kunne forvandles til Krydsere, Værfter til Bygning af Krigsskibe, Forsyningsgjenstande og Ammunition til Skibsbrug, er den Escadre, som ikke kan drage Nytte af disse Hjælpekilder, ifølge Folkeretten berettiget til at ødelægge dem. De krigsførende Magter ville altid have Ære af ikkun at benytte denne Ret paa én human Maade, saaledes som de Allierede gjorde det i 1854 og 1855 overfor Odessa og Sveaborg; men saavel Alexandrias Bombardement som den engelske Presses Udtalelser kunne, om fornødent, bevise, at vore tidligere Allierede ikke lægge Vind paa nogen ridderlig Ædelmodighed i denne Retning. Man maa snarere gjøre Regning paa de almindelige og personlige Interesser, der ville gjøre sig gjældende, idet en Escadre ved at ødelægge en Handelsstad eller en af Fremmede søgt By udsætter sig for at føre et haardt Slag imod de Neutrales Interesser. Hvilke end de fremherskende Opfattelser om disse kildne Spørgsmaal maatte være hos de krigsførende Parter, gjælder det for vore Handelshavne at træffe en bestemt Afgjørelse: de iblandt dem, der, som Havre, ved Alt, hvad de omfatte, ere blevne sande Hjælpehavne for vore Orlogsværfter og som saadanne ere udsatte for at blive angrebne og ødelagte af en Fjende, som er Herre paa Havet, bør befæstes, medens man for de øvriges Vedkommende bør give Afkald paa saadanne Forsvarsforanstaltninger som Opførelse af Batterier og Sammendragning af Torpedobaade, der i Krigstid uden at føre til Maalet kunde tjene til Paaskud for Fjendens Ødelæggelse.

Naar undtages Orlogshavnenes og de befæstede

Handelsstæders Forsvar, er det vanskeligt at anvise Torpedobaadene en bestemt og virkelig frugtbringende Virkekreds i Kystforsvaret. Hvis de Escadrer, som danne Forsvarets første Linie, ere bukkede under eller ikke formaae at rense Farvandet for Fjenden, ville Torpedobaadene ikke have nogen synderlig Udsigt til at tvinge ham bort fra Kysten, saa at Handel og Vandel, Kystfart og Fiskeri i Nærheden af Land kunne gaae deres vante Gang. Det Eneste, de ville være istand til, er ved deres Overrumplinger at gjøre det farligt for de fjendtlige Skibe og Escadrer at opholde sig om Natten udfor enkelte Havne og Kyststrækninger, ligesom de, begunstigede af Natten, ville kunne bringe nogen Forstyrrelse i de Udskibninger, Fjenden vil foretage. Gaaer man ud fra, at Fjenden er Herre paa Havet, og at hans Angrebspunct er ukjendt, da er det givet, at han har samlet alle de Angrebsmidler, som udkræves til med Sikkerhed at overvinde en Modstand, hvis Styrke han nøie kjender. Han maa dertil have valgt det Tids-punct og de Veirforhold, der ere gunstige for et heldigt Udfald af hans Foretagende, og det maa derfor i Almindelighed lykkes for ham, under Beskyttelse af sit Artilleri, at føre sit Landgangscorps iland uden at blive forhindret deri af Torpedobaadene.

Men, naar denne Landsætning har fundet Sted, vil Angriberen, der er nødsaget til at bevare en Operations-basis paa Kysten i al den Tid, der udfordres til Materiellets Udskibning, selv blive Gjenstand for Forsvarernes Modangreb, der ville gaae ud paa at drage Nytte af alle de Vind- og Veirforhold, som kunne hjælpe dem til at modvirke Udskibningen. Torpedobaadene ville da saavel som Kystforsvarets Vædderskibe kunne optræde med Virkning, hvis de raade over en Tilflugts-Havn, hvorfra de ved Nat og ved Dag kunne kaste sig over enkelte Skibe for at overrumple og tilintetgjøre dem. Disse Tilflugts-Havne bør ligge paa Steder, der ikke

sees fra Søen; det kan være fordeelagtigt at skabe flere af dem ved Anlægget af let udførlige Forsvarsværker og Anbringelsen af nogle Depoter til Torpedobaadenes Forsyning; men det vilde være unyttigt, kostbart, endog farligt at gjøre dem til smaa Orlogshavne. Disse Forsvarshavne vilde ikke være til nogen Nytte, hvis man var Herre paa Søen.

For at Torpedobaadene skulle kunne gjøre den begrændsede Gavn paa vore Kyster, som man bør vente af dem, og for at de skulle kunne have Udsigt til at overrumple de fjendtlige Skibe, maae disse være uvidende om, hvor de befinde sig, og Torpedobaadene maae derfor i Krigstid holde sig i Bevægelse langs Kysten ved hyppig at gaae fra den ene Tilflugts-Havn til den anden. Hvis disse Havne ligge ud mod Havet, vil man ved at befæste dem friste Fjenden til at forsøge paa at ødelægge dem, og de vilde vanskelig kunne staae imod et saadant Forsøg: man skaber ikke et Gibraltar, hvor Naturen ikke har rakt Haand dertil. Det er forøvrigt kun et Misbrug af en forslidt Talemaade at sige om en Fæstning, at den behersker et eller andet Løb eller Farvand: i Virkeligheden behersker Fæstningen kun den meget begrændsede Udstrækning af Havet, som kan naaes af dens Kanoner. Havet vil i Virkeligheden kun blive behersket af de Escadrer, som kunne finde en sikker Ankerplads og et Forsyningssted under Beskyttelse af Fæstningsværker og saaledes være rede til at holde Øie med Fjenden og staae ud imod ham. Det vilde være en alvorlig Feil og slet og ret en Selvmodsigelse, om man i en overvættets Grad forøgede Antallet af befæstede Puncter for at beherske et eller andet Farvand, naar man samtidig forringede Kampflaaden.

Vilde det nu være rigtigt at anvende disse Torpedobaade, som ere oplagte i Tilflugts-Havnene, til at gjøre Krydsertjeneste paa det aabne Hav saaledes, som det er blevet foreslaaet? De savne de søgaaende Egenskaber,

der udfordres for med Held at kunne holde Søen; de have unegtelig en mærkværdig Hurtighed i smuult Vande med Læ af Landet; men paa den aabne Sø staaer deres Hurtighed kun meget lidt over Krydsernes og de store Paquetters. Med deres ringe Bevæbning vilde vore Torpedobaade blive tagne af en Dampchaloup, hvis der skulde skee Havari paa Maskinen.

Naar Alt kommer til Alt, er Torpedoen, hvis Anvendelse for hver enkelt Udskydning er meget kostbar, og hvis Rækning næppe overstiger 400 Meter, medens lettere Skyts rækker indtil 9000 Meter, ikke det Vaaben, der egner sig for den Slags Krig, hvor man i meget lang Afstand skal ramme det Koffardiskib, som man forfølger for at tvinge det til at stoppe. Man vil overfor Koffardimænd ikke kunne anvende den uden, til almindelig Forargelse, at gjøre Brud paa almeenmenneskelige Hensyn.

Nutidens Torpedobaad, der er uskikket til Kampen paa det aabne Hav, seer sig saaledes under sin Virksomhed i Havne- og Kystforsvaret henviist til de særlige Tilfælde, hvor det gjælder Overraskelse og Overrumpling, og slige Tilfælde kunne ikke tjene til Grundlag for alvorlige Foretagender paa Søen. Bortset fra disse Tilfælde har den i Revolverskytset og i de hurtigskydende Kanoner farlige Modstandere, hvis Udvikling endnu ikke har naaet sit høieste Maal, og som dog allerede nu kunne ramme den haardt, saasnart den er i Sigte. For at undgaae dem, maa selve Torpedobaaden omdannes til at gaae under Vandet. Forsøg i denne Retning ere alt gjorte i Frankrig og England, og nu seer man den amerikanske Regjering udstede Opfordring til en Concurrence om Forslag til undervands Torpedobaade.

---

## Om Afskaffelsen af Reisninger i Flaadens Skibe.

(Foredrag holdt i Sælleutenantselskabet af Capitain Schoustrup).

---

Mine Herrer!

Naar jeg iaften drister mig til at tale om Afskaffelsen af Reisningen i vore Skibe, da gjør jeg det ikke uden en vis Betænkelighed; thi jeg veed jo meget godt, at jeg hermed kommer ind paa et Thema, som paa Forhaand er alle Sømænd imod, og jeg venter mig derfor ogsaa, at der vil reise sig stor Opposition mod mine Anskuelser. Jeg vil dog paa Forhaand udtale, at jeg drister mig til at troe, at ikke Mange have større Kjærlighed til Seil og Reisninger end jeg, og, naar jeg desuagtet er kommen til de Anskuelser, jeg skal have den Ære at udvikle, saa kan jeg kun sige, at Tiderne forandre sig, og vi maae følge med Tiden, selv om det er vore Følelser imod.

---

Naar man læser, hvad der foregaaer i fremmede Mariner, vil man see, at Reisningerne forsvinde, ja man kan træffe Udtalelser som »at det er en Forbrydelse at have Reisninger i et Kampskib og en Latterlighed at holde Seil- og Reisingsovelser; den Slags Øvelser kunne kun tænkes i specielle Øvelsesskibe og knap nok der,

ja Enkelte gaae saa vidt at foreslaae Afskaffelse af alle Øvelser med Reisninger for Fremtiden. I United Service Institution omtales disse Øvelser af Capitain FitzGerald som »obsolete«, Reisningen kaldes en »fascinating plaything« o. s. v., og saa godt som Alle ere enige med Capitain FitzGerald; der hæver sig kun en enkelt Stemme for Bibeholdelsen af »the flying squadron«.

I Tydskland er man ligeledes saa smaat begyndt at slaae ind paa samme Vei, og flere af de større Skibe have faaet Militairmaster istedenfor deres Reisninger.

Hos os, hvor Forholdene stille sig anderledes end i de store Mariner, seer det ud, som om vi vare komne et Skridt forud. Vi have ikke Reisninger i vore Kampskibe, og vi kunne maaskee glæde os over, at vi have været saa fremsynede; men vel beseet ere vi ikke meget længere fremme end de andre Mariner, saa længe vi vedvarende uddanne Halvdelen af vort Aarscontingent af Mandskab i Skibe som »Fyen«, »Jylland« og »Dagmar«. (Jeg gaaer nemlig ud fra, at vi aldrig mere faae en Sommerfregat). Vi kunne jo ikke som de store Nationer med den lange Tjenestetid og den store Udrustningsconto sende Folk først i et Skoleskib og derpaa i et Kampskib, begge Steder i Aareviis.

Spørgsmaalet stiller sig hos os derfor saaledes.

1) Kunne vi vedvarende forsvare at bygge Skibe med Reisninger?

2) Er det rigtigt, og er det nødvendigt under vore Forhold at uddanne vort Mandskab i Skibe med Reisninger?

## I.

Det første Spørgsmaal afhænger til en vis Grad af det andet, idet man jo kan sige, at, hvis vi ere nødte til at uddanne vort Mandskab i Skibe med Reisninger, saa maae vi ogsaa bygge saadanne Skibe; men det fore-



kommer idetmindste mig, at, hvis man kan godtgjøre, at dette ikke er nødvendigt, saa kan man godt bygge Skibe, der foruden at være Øvelsesskibe kunne blive brugelige som Kampskibe, selv om de ikke kunne tage Plads i Linien.

Det sidste Øvelsesskib, der er bygget herhjemme, er »Fyen«; derom ere vist Alle enige, at det næsten udelukkende maa tænkes bygget, som det er, af Hensyn til Seilads og Seil- og Rejsningsøvelser.

Jeg skal nu tillade mig at sammenligne »Fyen« med et Skib af omtrent samme Størrelse, nemlig »Valkyrien«, idet jeg dog forudskikker den Bemærkning, at, hvis »Fyen« blev bygget nu, vilde det naturligviis være noget bedre i enkelte Retninger, det vilde saaledes nok løbe een Knob mere og have Plads til nogle flere Kul.

|   | »Fyen«.                                 | »Valkyrien«.        |
|---|---|---------------------|
| Displacement .....  | 2,600 Tons                              | 2,900 Tons.         |
| Hele Bekostning   | } ..... 2,600,000 -                     | } ..... 2,650,000 - |
| ÷ Torpedoapparater  |   |                     |
| Bekostning ved Rejsningens Forfærdigelse                                  | } ..... 230,000 Kr.                     | } ..... 40,000 Kr.  |
| Rejsningens Vægt .....  | 142 Tons.                               | 32 Tons.            |
| Vægt af Ankre   | } ..... 78 -                            | } ..... 28 -        |
| Kjæder & Varp   |   |                     |
| Seilkole .....  | 2,590 Cubikf.                           | 540 Cubikf.         |
| Kulbeholdning .....   | 270 -                                   | 450 -               |
| Fart .....  | 13 Knob.                                | 17 Knob.            |
| Udseilet Distance med fuld Kulbeh. ved 7 Knob ....                        | 2,700 Qml.                              | 4,100 Qml.          |
| Vedligeholdelse af Rejsningen efter 5 Maaneders Togt                      | } koster 23,000 Kr.                     | } ..... 2,000 Kr.   |
| Større Antal befarent Mandskab ombord i »Fyen« alene for Rejsningens Skyl |   |                     |
|   | } koster i 5 Maaneder } ..... 8,000 Kr. | } .....             |
|   |   |                     |

Af disse Tal vil det sees, at der i »Fyen« er offret 160 Tons Vægt, 2,000 Cubikfod Lastrum og 200,000 Kr. for at faae et Skib, hvormed man kan stagvende og holde Seil- og Reisningsøvelser. For at faae dette Skib, der kan stagvende og manøvrere som Seilskib, har man mistet c. 3 Knobs Fart og Kulbeholdning til en Distance af over 1,000 Qml.

Jeg troer, at man, efter at have seet paa disse Tal, let kan blive enig om, at Skibe af »Fyen«'s Type eller med andre Ord Skibe, som have fuld Reisning og Seilmanøvreerne, ere en Luxus for en Marine i alt Fald som vor, hvis der ikke findes andre Grunde, som tale til Gunst for Reisningens Bibeholdelse.

De Grunde, som kunne tale for Bibeholdelsen ere da:

Reisningens Betydning i Havaritilfælde d. v. s. ved et Brud i Maskinen.

Der er jo ingen Spørgsmaal om, at ved et saadant Tilfælde hævder en Reisning sin Betydning; naar man faaer et Brud i Maskinen, saa er Skibet jo blevet Seilskib. Men vi maae nu vel erindre, at samtidig med, at vi forlade Reisningen, saa bygge vi Toskrue-Skibe, og jeg kan ikke see rettere, end at to Skruer ere mere betryggende end enkelt Skrue og Reisning. Endelig maae vi vel erindre, at vi allerede i flere af vore Enkeltskrueskibe, som vi sende over Atlanterhavet, have saa smaa Reisninger, at de kun med Nød og næppe kunne klare sig for Seil alene. Jeg mener derfor, at man selvfølgelig er nødt til at beholde Reisningen i Enkeltskrueskibe af Hensyn til Maskinhavarier, men at man bør reducere dem til det mindst Mulige.

En anden Grund, der kan tale til Gunst for Reisningernes Bibeholdelse, er Besparelsen ved Seilads istedenfor ved Dampning, og man maa da undersøge, om det ikke er god Økonomi at beholde Reisningerne for at spare paa Kullene.

See vi hen til »Fyen«, vil man finde, at Reisningens Vedligeholdelse for et 5 Maaneders Togt er 23,000 Kroner; heri er ikke medregnet Forbrug under Eqvipering og paa selve Togtet. »Iver Hvitfeldt«'s Reisning koster 2,000 Kroner at vedligeholde. Differentsten er altsaa 21,000 Kroner. Regner man nu Prisen pr. Tønde Kul til 3 Kroner, sees det let, at man kan faae 7,000 Tdr. Kul for, hvad Reisningens Vedligeholdelse koster.

For 7,000 Tdr. Kul kan »Fyen« dampe c. 10,000 Qvml., det vil sige, »Fyen« kunde have dampet hele Veien fra Flaadens Leie og hjem igjen ind til Dokøen paa sit Togt til Middelhavet blot for det, som det koster at holde Reisningen vedlige efter Togtet, og saa maa man vel erindre, at Reisningen var ny, og at »Fyen« ikke havde noget Havari paa Reisningen paa dette Togt.

Vi kunne ogsaa stille Regnestykket op paa en anden Maade, idet vi kunne sige, at, hvis »Fyen« slet ikke havde brugt sin Maskine paa det omtalte Vintertogt, saa havde Reisningen netop tjent sig fri til Vedligeholdelsesomkostninger; men saadan gaaer det jo ikke til, der dampes jo altid et godt Stykke Vei. Jeg skal tillade mig at stille Regnestykket op med sine Detailler, idet jeg gaaer ud fra, at Sliddet paa en Maskine er tilnærmelsesviis det samme, enten der dampes 20 Etmaal meer eller mindre.

### »Fyen«'s Vintertogt 1885—1886.

|  |            |
|--|------------|
| Total udseilet Distance paa Togtet ..... | 9,200 Qml. |
| Under Sell .....                         | 3,500 -    |
| - Damp .....                             | 5,700 -    |

#### Reisningen.

##### Debet.

|   |           |
|---|-----------|
| Vedligeholdelse efter Togt .....                | 23,000 Kr |
| Besparelse ved mindre Antal befarent Mandskab i |           |
| 5 Maaneder .....                                | 8,000 -   |

|                                     |                     |
|-------------------------------------|---------------------|
| Opfyring paa Grund af Seilads ..... | 450 Kr.             |
| Forbrug paa Togt                    | } kan ikke angives. |
| — under Eqvipering                  |                     |
| Summa .....                         | 31,450 Kr.          |

## Credit.

|  |            |
|--|------------|
| Vedligeholdelse af militair Reisning med Stag- og<br>og Gaffelsell ..... | 3,000 Kr.  |
| Vedbrug af Kul til 3,500 Qml. Dampning .....                             | 7,500 -    |
| — Olie og Tvist, kan ikke opgives.                                       | .          |
| Summa .....  | 10,500 Kr. |
| Saldo i Reisningens Disfaveur .....                                      | 20,950 -   |
|  | 31,450 Kr. |

Disse Tal forekomme mig at være saa talende, at de ikke behøve nogen yderligere Commentar; jeg skal blot tilføie, at paa et Vestindietogt ville Reisningerne selvfølgelig tjene noget mere. Disfaveuren vil da vistnok næppe blive større end 16 à 17,000 Kroner, ja maaskee endogsaa lidt mindre.

Det tredie Spørgsmaal, der kan reises til Gunst for Reisningerne, er, om vore Skibe have Kulbeholdninger store nok til at udføre de Reiser, der forlanges af dem.

Til Island og Middelhavet kan man jo med Sikkerhed besvare dette Spørgsmaal bekræftende; den største Distance, der behøves at udseiles paa eengang til Island, er c. 700 Qml., og til Middelhavet vel ikke mere end det dobbelte, og hertil have jo endogsaa vore mindre Skibe Kul nok.

Til Vestindien stiller Sagen sig jo noget vanskeligere, idet »Fyen« f. Ex. ikke vil kunne dampe fra Madeira til St. Thomas med sin nuværende Kulbeholdning, selv om »Fyens« Seilkoie, der er 2,000 Cubikfod større end »Valkyrien«'s, tages med; thi saa vil »Fyen« kunne udløbe en Distance af c. 3,100 Qml., og det er vel lidt nok; af denne Grund maa altsaa »Fyen« ogsaa

beholde nogen Seilkraft, for at den kan seile et Stykke af Veien.

Paa den anden Side seer man, at »Valkyrien« vil faae Kul nok til at dampe over 4,000 Qml., og man vil altsaa med et saadant Skib ikke løbe nogen Risiko ved at gaae til Vestindien, især hvis man til at begynde med tager nogle Kul paa Dækket eller andensteds. Hertil kommer, at man med et Dampskib ikke er nødt til at søge Passaten, men kan seile mere efter Storcirklen, hvilket jo ogsaa vil spare endeel Vei.

I alt Fald nogen Rejsning af Betydning behøver et Skib med over 4,000 Qml.'s Dampveie ikke at have for at gaae til Vestindien.

Endnu kan der spørges, om et Skib kan klare sig i Storm, »ligge underdreiet«, uden Seil; hertil troer jeg, at man ubetinget kan svare »ja«. Jeg har selv seilet endeel med Dampskibe, og jeg har aldrig seet Seil blive anvendt underdreiet. Efter min Erfaring og efter, hvad jeg har hørt af saagodtsom alle Dampskibsførere, ere Rejsningerne kun til Gene »underdreiet«, ja, til Koffardies brase Mange nutildags Ræerne firkant for at hindre Skibet i at falde af, idet man paastaaer, at man ligger bedre op paa Søen paa denne Maade. Et er vistnok ganske sikkert, at Sprydrejsningen er i alt Fald til stor Gene, naar man enten ligger underdreiet eller skal op mod Sø.

En anden Ting er, at det vistnok kan være hensigtsmæssigt at have nogle Stag- og Gaffelseil, som kunne sættes for at støtte et Skib i Sø, og der vil vistnok ikke være noget til Hinder for at anbringe saadanne paa »Valkyrien« eller lignende Skibe.

Jeg har nu, saa godt jeg formaaer, undersøgt Sagen baade fra den finansielle og den nautiske Side, og jeg troer at kunne fremsætte, at hverken finansielle eller nautiske Grunde stille sig iveien for at forlade Rejsningen i vore fremtidige Skibe; tværtimod vil man

kunne spare Penge derved, og man vil forøge Flaadens Kampevne ved at bygge Skibe, som kunne bruges baade i Krig og i Fred.

Det næste Spørgsmaal, som skal undersøges, er, om vi kunne undvære Reisningerne som Øvelsesapparat for Mandskaberne.

Indtil ifjor Foraar er hele vort Skolemandskab, det, hvorpaa vi skulle stole under en Krig, og det eneste, vi med Sikkerhed kunne faae fat paa, blevet uddannet i Skibe som »Jylland«, »Dagmar« og »Fyen«; nu synes det jo, som om Sommerskolen skal uddannes i Kampskibe; men vi ville altsaa vedblivende uddanne det halve Contingent i Skibe med Reisning, ja, saavidt jeg veed, har der endogsaa været stærkt Tale om, at »Jylland« skulde have været Sommerskoleskib iaar. — Det Mærkelige ved denne Uddannelsesmethode er imidlertid, at Alle ere enige om, at man ikke paa 5 Maaneder, end-sige paa 3, kan gjøre en Lægdsrullemand til Matros, især naar man tillige skal give ham anden Uddannelse; og hvad skal man saa egentlig med det store Matrosuddannelsesapparat?

Men der er en Ting, som er lige saa mærkelig, og det er, at man hovedsagelig i disse Skibe gaaer løs paa Artilleriøvelserne; man har dog alligevel Følelsen af, at Reisningsøvelserne ere noget Secundairt, og, da Skibene ere saa langt fra at ligne Kampskibe, saa gaaer man kun løs paa Exercits med Kanoner og Geværer hele Tiden; par honneur faaer Reisningen sig engang imellem en lille Omgang, mest troer jeg, fordi der findes Bestemmelse desangaaende.

Jeg siger ikke dette for at kritisere, jeg troer nemlig, at man har handlet rigtig, og jeg skal ogsaa indrømme, at i mange Skibe gjøres der mere ud af disse Øvelser; men som Regel troer jeg dog, at man kan sige, at Reisnings- og Seilmanøvrerne ere noget fuldstændig Secundairt. Jeg skal her blot anføre, at

»Fyen« paa sit Vintertogt kun anvendte ialt circa 20 Timer af sin Øvelsestid til Reisnings- og Seiløvelser.

Skulle nemlig disse Øvelser drives saaledes, at de virkelig give noget Udbytte for Mandskabet, saa maae de drives paa en ganske anden Maade, og de maae i en ganske anden Grad sættes i System end den, vi ere vant til i vore Skibe; men det er der ikke Tid til paa vore korte Togter. Jeg skal tillade mig at anføre nogle Exempler.

Ved sidste Inspection af Briggen »Ørnen« blev der brugt 8 Min., fra Topgasterne entrede, til Reisningen var strøget med Mærseræerne i Mærset; det var kort Tid efter, at der var ankret i torebet Kuling. Jeg skal naturligviis indrømme, at Godset i Briggen er let, og jeg vil naturligviis heller ikke drage directe Sammenligninger fra Briggen til andre Skibe; men den Tid, Briggen bruger til sine Manøvrer, er ogsaa meget nær den samme, som der forlanges i f. Ex. de tydske Reglementer. Til Gjengjæld skal jeg anføre, at jeg for nogle Aar tilbage saae en dansk Fregat, der var omtrent en heel Eftermiddag om at skifte Mærsseil, 8 Dage før den skulde lægge ind. Ja jeg har seet Cadetskibet være en Dag om at skifte Foremærseraa den 2den August, og jeg vil naturligviis kunne anføre mange Exempler af lignende Art, der alle ville bevise, at vi ikke have Tid til paa vore korte Togter at beskjæftige os med Reisningen, og at vi i Virkeligheden ogsaa som Regel ikke gjøre det.

Men, er denne min Opfattelse rigtig, hvad skulle vi saa med et Apparat, der koster mange Penge, som optager en Deel af vor Øvelsestid, og hvis Vedligeholdelse koster baade Tid og Arbeidskraft paa Togtet, ja som maaskee endogsaa forleder Enkelte til at spille den knappe Øvelsestid med Øvelser, der ere i høi Grad tiltalende, men i lige saa høi Grad forældede.

Anderledes vil Sagen ganske vist stille sig, hvis man, som Capitain Wandel i et Foredrag ifjor gjorde opmærksom paa, kunde lade Mandskabet først gjøre Tjeneste ombord i Øvelsesskibe med Reislning om Vinteren og derefter lade Folkene komme ombord i Kampskibe eller i saadanne Skibe, som man vil benytte under en Krig; saa vil man maaskee kunne forsvare at lægge Vægt paa Seil- og Reislningsøvelser og altsaa betragte Vintertogtet som en Forskole, en »flying squadron« i det Smaa; men uheldigviis stiller Loven om Søværnets Ordning sig herimod, og desuden er det et Spørgsmaal, om man egentlig vandt saa meget derved. Jeg skal atter erindre om de Penge, der kunde spares ved at forlade Reislningerne, og som ganske sikkert vilde kunne anvendes bedre paa Udrustningscontoen. Man maatte i alt Fald kunne hjælpe sig med nogle smaa Reislninger, hvor Mandskabet kan kravle i for at faae den nødvendige Motion, ja, jeg troer, at, hvad Motionen angaaer, kan man skaffe den ved forberedende Øvelser og ved Fartøisøvelser, idet jeg ikke kan komme bort fra, at al vor Tid og al vor Energi maa benyttes til at kaste os over saadanne Øvelser, der directe uddanne Besætningerne til Brug i Krigstid; ja hele vor daglige Tjeneste maa være en directe Forskole for Tjenesten i Krigstid.

Jeg veed meget vel, at man vil sige, at Seil- og Reislningsøvelser udvikle Snarraadighed, Koldblodighed og Behændighed. Ja, det indrømmer jeg tilfulde, og jeg skal være den Første til at forsvare den Anskuelse, men hos hvem udvikler den disse Egenskaber? Hos Topsgasterne, det befarne Mandskab, nogle Underofficerer og til Nød hos den Commanderende, men sandelig ikke hos den Deel af Besætningen, som vi væsentligst skulle støtte os til under Mobilisering, nemlig Lægdsrullefolkene, som knap paa et 5 Maaneders endsige paa et 3 Maaneders Togt lære Enderne at kjende, og som i de fleste Tilfælde kun blive brugte til raa Kraft i Tampene



af en Bras eller en Bramjolle. Søfolkene, det befarne Mandskab og de faste Folk faae Nytte af disse Øvelser, fordi de blive brugte paa de Poster, hvor disse Øvelser gavne og uddanne; men det Sørgelige er, at de Befarne kunne vi som Regel ikke gjøre Regning paa under en Gjenindkaldelse, og desuden faae de jo disse Øvelser i deres Livsstilling. De faste Folk med den lange Uddannelsestid kunne, som jeg senere skal vise, faae denne Uddannelse paa anden Maade.

Jeg troer som sagt, at vi ved at uddanne Folkene i Skibe med Reisninger komme til at uddanne dem i Skibe, der ikke give dem noget Begreb om, hvad et virkeligt Krigsskib er nutildags, og de faae en Uddannelse, som de ikke have Brug for. Ja, jeg vil tillade mig at rette det samme Spørgsmaal under en noget anden Form, som Capitain Wandel rettede ifjor til Selskabet. Jeg vil bede D'Hrr. for et Øieblik tænke sig værende dem, der under en Mobilisering skulle fordele Mandskaberne til Flaaden. Troe D'Hrr. saa ikke, at Alle vilde foretrække Mandskaberne fra »Iver Hvitfeldt« og »Tordenskjold« fremfor Mandskaberne fra »Jylland« ifjor og »Dagmar« iaar? Ja, jeg vil gaae lige saa vidt som Capitain Wandel, da han yttrede, at Mandskaberne fra saadanne Skibe vil man kun anvende som en Slags Reserve, hvis de ikke, som Capitain Wandel oplyste, blive inddragne af Hæren til Forstærkning af Kjøbenhavns Besætning; og under den Forudsætning kunne de dog vel næppe behøve Foruddannelse paa en Mærseraa.

Jeg veed, at der vil blive spurgt: »Hvormed skulle vi beskæftige vore Folk, naar vi ikke have Reisningerne? Jeg troer dog nok, at man vil kunne finde Beskæftigelse for Mandskaberne i de faa Timer om Ugen, der nu som Regel benyttes til Øvelser med Reisningen, i alt Fald vil man da faae bedre Tid til Afholdelsen af Skydeøvelser; der klages jo altid nu over, at man ikke kan faae Tid til at præstere al den Skydning, der forlanges.

Jeg tillod mig at sige, at vor daglige Tjeneste maatte være en Forskole for Tjenesten i Krigstid, og derfor maa Tjenesten i Fredstid gaae ud paa 1) at indøve Besætningerne til at holde Skibet med alt sit Materiel i fuldstændig Orden og klar til Brug og 2) at indøve og organisere Besætningerne saaledes, at de ere istand til under en snarraadig Ledelse at kunne opfylde alle de baade rimelige og urimelige Krav, som ville blive stillede til dem i Krigstid. Hertil kommer, at man sikkert i en Krig vil komme til at stille saa urimelige Fordringer til Besætningernes baade physiske og moralske Evner, at der ligefrem maa gjøres Forberedelser, Experimenter og Øvelser hermed i Fredstid, deels for at udfinde, hvad man kan hyde en Besætning, og deels for virkelig at gjøre Besætningen fortrolig med de Forhold, som den rimeligviis vil komme til at kæmpe under.

Jeg troer, at alle disse Krav stille saa enorme Fordringer til vor daglige Øvelsestid, at vi snarere ville komme til at forlænge end til at forkorte den, og jeg troer, at det er for lang en Omvei at uddanne Besætningerne ved Øvelser med Seil og Reisning. Jeg kan ikke see nogen paatrængende Grund til at lære en Mand at beslaae en Fok eller hale i en Bramjolle for at naae til det Maal at faae ham øvet i Behandlingen af en Kanon og en Torpedo eller foretage Skydning ved elektrisk Lys.

Inden jeg gaaer bort fra denne Deel af mit Foredrag, skal jeg tillade mig af et Foredrag holdt i »Royal Naval Institution» af Capitain FitzGerald at meddele følgende Stykke, som findes i Beretningens Vol. XXXI for 1887, Side 117, og som lyder saaledes:

»Hovedargumenterne, saa vidt jeg kjender dem, for Afskaffelsen af Rundholter og Seil i Krigsskibene, men særlig i Panderskibe ere omtrent følgende: Deres Vægt foraarsager en forøget Nedtrykning i Vandet; de optage

en værdifuld Plads baade paa Dækket og om Læ, en Plads, som ellers kunde benyttes til Oplag af Krigsfornødenheder. De maskere mere eller mindre Ilden fra Kanonerne. Der er Sandsynlighed for, at Havarier paa dem kunne gjøre Skruen uklar under Kamp. De koste Penge, og under Finantsernes nuværende Tilstand og med Blikket paa den fortvivlede Fisker efter Popularitet gennem de forførelsesrige Tilbud om Sparsommelighed, som nogle af vore politiske Statsmænd saa vel vide at benytte, kan det næppe siges, at der ikke skal tages Hensyn til Pengene. Og det sidste, skjøndt maaskee det stærkeste Argument er, at Bibeholdelsen af Master og Seil i Krigsskibene bortleder saameget af baade Officerers og Besætningers Energi og Hjælpekilder fra det virkelige Arbejde ved deres Haandtering og fra Studiet af den moderne Søkrigsmaade og beskæftiger dem med Øvelser og Exercits, der ere ligesaa forældede for Kampøiemed som Sachsernes Øvelser med Bue og Pii. Det er en gammel Praxis i en meget konservativ Tjeneste, hvad man aldeles ikke kan undre sig over. Reisinger-manøvrer ere saa tiltrækkende og saa pralende, der er saa megen Brouten med dem, vore Admiraler have altid saa stærkt anbefalet den hurtige Skiften Mærseil eller Bramstænger og lagt saamegen Vægt derpaa, og saamange Næstcommanderende have erhvervet deres Forfremmelse ved en heldig Uddannelse af deres Besætninger i denne Slags Sømandsskab, at det lader til, at vi have tabt den Kjendsgjerning af Syne, at dette Intet har at gjøre med et Skibs Kampberedskab nuomstunder. Jeg veed, at det siges, at en Skibsbesætning, som er kvik tilveirs, er sikker paa at være kvik til alt Andet. Dette beder jeg dog om Tilladelse til at betvivle; det kan være sandt i nogle Tilfælde; men, selv om det var Tilfældet, kan jeg dog ikke see, at det afgiver noget tilstrækkeligt Argument for Bibeholdelsen af Seilmanøvrer. Vi lære ikke Folk at fabrikere Hatte, naar vi ønske, at

de skulle forfærdige Støvler, og der er intet Beviis for, at, hvis Hurtighed og Dygtighed i Kanonexercits eller i Øvelser med Whiteheads Torpedoer eller den hurtige Klargjøring og Nedlæggelse af en Linie af Contraminer blev ligesaa stærkt anbefalet af Admiralen og ligesaa sikkert skaffede Næstcommanderende hans Forfremmelse som den hurtige Skiften af Mærsseil, saa er det intet Beviis for, siger jeg, at den samme kvikke Skibsbesætning ikke ogsaa vilde udmærke sig i disse Øvelser til samme Berømmelse for sig selv og til langt større Nytte for Landet. I Virkeligheden troer jeg, at Formodningerne maae gaae i denne Retning; men saa maa man skaffe dette fortryllende Legetøi afveien; thi, saalænge det er der, kan man være sikker paa, at der vil blive leget med det.\*

Consequentserne af Reisningernes Afskaffelse vil jo være, at Matroscorpset lidt efter lidt maa forsvinde, og dette kan gjøres paa to Maader: ved at Matroscorpset efterhaanden gik op i Artillericorpset, og det var der forsaavidt ikke noget iveien for; man kan vistnok forudsætte, at med den Sømandsuddannelse, vi nu ere istand til at give vore Elever, ville de som Underofficerer være lige saa gode som de værnepligtige Matrosunderofficerer, hvoraf vort Matroskorps nutildags faaer sin største Tilgang, i alt Fald ville de vistnok have Matrosuddannelse nok til den Matrosgjærning, der vil blive Brug for i Fremtidens Skibe. Den anden Udvei vil være at lade Matroscorpset lidt efter lidt gaae over til at blive et Signal- og Styrmandskorps, og det vil vistnok være den bedste Anvendelse; vi trænge haardt nok til et saadant Corps, der foruden at signalere mellem Skibene indbyrdes er istand til med Sikkerhed og Hurtighed at signalere til Kystsignalstationer og Krigsfyrstationer samt tillige betjene de sidste, i alt Fald hvad Signaler angaaer.

Den Indflydelse, som Rejsningernes Afskaffelse vil have paa vore Uddannelsesanstalter, vil jo være det Næste, der maa betragtes.

Som bekjendt gjøre Aspiranterne til Underofficersskolen, efter at de have taget Adgangsexamen, et Prøvetogt om Sommeren; saamange af Aspiranterne, der er Plads til, komme med »Ørnen«, Resten med Sommerskoleskibene. Derpaa gjøre de 3 Togter med »Ørnen«, hvorpaa de udcommanderes 2 Sommere og mindst 1 Vinter med Flaadens Skibe, og endelig udcommanderes de den sidste Sommer med »Ørnen«. De faae paa denne Maade foruden Prøvetogtet 4 Gange 5 Maaneder med »Ørnen« og mindst 3 Togter med andre Skibe. Jeg seer i Grunden ikke nogen Anledning til at forandre denne Uddannelsesmaade, naar der blot sørges for, at Eleverne udcommanderes saa vidt muligt med de moderne Skibe udenfor deres Udcommando med »Ørnen«, og naar der dernæst sørges for i de Skibe, hvormed de udcommanderes, at give dem Leilighed til at deeltage i Øvelser, som kunne gjøre dem delige i Betjening af de moderne Krigsapparater; thi, ihvorvel jeg er overbevist om det Unødvendige i at forsøge at uddanne vore Besætninger paa vore korte Togter til Matroser, og ihvorvel jeg holder paa Afskaffelse af Rejsningsøvelser i Almindelighed, saa driser jeg mig ikke hertil, naar Talen er om at opdrage Drengene til Sømænd, og, da man her har 6 Aars Uddannelsestid at raade over, kan man vel næppe for Tiden finde nogen bedre Uddannelsesmaade for disse Drengene, end til først at gjøre dem til halvbefarne militaire Matroser og derpaa lære dem Tjenesten i virkelige Krigsskibe.

Hvad Cadetterne angaaer, stiller Fordringerne til deres Uddannelse sig jo i nogle Retninger paa samme Maade som ved Fordringerne til Elevernes Uddannelse. Det er jo unge Mennesker, som skulle uddannes til Sømænd for derefter at uddannes til Søofficerer. Til det første

Maals Opnaaelse kan man vanskelig tænke sig noget Bedre end et Seilskib; men til det sidste vanskelig noget Daarligere. Da deres Uddannelse efter denne Betragtning ikke kan foregaae i det samme Skib, er Følgen den, at den maa deles. Den første Deel af Uddannelsen, der gaaer ud paa at gjøre de unge Mennesker til Sø-mænd, bør altsaa helst foregaae i et Seilskib, og den anden Deel, der gaaer ud paa at lære dem, hvad en Søofficeer nutildags skal kunne, og hvor det skal bedømmes, om de ogsaa virkelig kunne bruges til Sø-officerer, maa foregaae i et Skib, der saa nær som muligt giver Cadetterne et Begreb om et moderne Skib.

I løse Træk skal jeg skizzere, hvorledes man kan naae til at uddanne Cadetterne efter de ovenomtalte For-dringer.

Hvis man til Cadetternes Brug anskaffede et mindre fuldrigget Skib f. Ex. paa Størrelse med »Georg Stage«, idet jeg tillige bemærker, at man vil kunne faae et saadant for c. 130,000 Kr., saa kunde dette optage de 2 yngste Classer Cadetter, tilsammen . . . . . 14  
 Aspiranterne for Aaret . . . . . 12  
 samt 55 frivillige Lærlinge . . . . . 55  
 tilsammen . . . . . 81.

Dette er meget nær det samme Antal, som f. Ex. Briggen »Ørnen« rummer af Dreng, foruden Officerer og Mandskab. Jeg har da tænkt mig, at man hvert Aar tillod 30 nye Officeerslærlinge at komme med, medens de 25 vare Lærlinge, der allerede Aaret iforveien havde været med Skibet. Paa denne Maade vilde man opnaae, at Enhver, der optages som Cadet, havde gjort 3 Togter med Seiløvelsesskibet og senere 2 Togter med samme Skib som Cadet. Togtet maatte gjøres af  $4\frac{1}{2}$  Maanedes Varighed, d. v. s. der skulde heises Commando den 1ste Mai og stryges den 14de September, og enhver Cadet fik altsaa ialt 5 Gange  $4\frac{1}{2}$  Maanedes Fart med Seilskibet, hvilket vistnok maa ansees for tilstrækkeligt

til at uddanne de unge Mennesker til Sømænd, naar der sees hen til, at de nu kun faae 15 Maaneder med Cadetskibet. Ganske vist faae de 9 Maaneder som frivillige Lærlinge; men jeg troer, at Alle ere enige om, at disse 9 Maaneder ere temmelig værdiløse for deres Sømandsuddannelse. En stor Deel af Lærlingene tilbringe jo deres Lærlingetid i Skibe som »Hauch«, »Marstrand«, paa Logisskibet eller i andre Skibe, hvor det er umuligt at lægge Vind paa speciel Sømandsopdragelse.

De to ældste Classer vil jeg saa foreslaae udsendte med et Dampskib af Størrelse som »Absalon«, der i den Anledning maatte indrettes til Cadetternes særlige Brug. Det maa have Torpedoudskydningsapparater baade Overvands og Undervands, det maa forsynes med elektriske Lysapparater, med Torpedonet (i det Smaa), og det maa armeres med et Par moderne Kanoner i moderne Affutager foruden med 1 Hotchkiss og 1 Nordenfelts Kanon. Desforuden maa der i alt Fald paa en Deel af Togtet stilles en Torpedobaad til Disposition for Skibet.

Dette Skib, som jeg har tænkt mig at være paa Togt fra 1ste Mai til 31te August, altsaa i 4 Maaneder, skulde saa uddanne Cadetterne til moderne Søofficerer, og, ihvorvel jeg skal indrømme, at 8 Maaneder ere en kort Tid, maa man paa den anden Side erindre, at der kun er 12 Cadetter ombord i Skibet, saa at de unge Mennesker maae kunne antages at faae temmelig rig Leilighed til at komme i Berøring med Øvelsesmateriellet, ligesom de ogsaa i de 8 Maaneder maae kunne faae god Leilighed til at øve Dampskibsmanøvrer og til at lære Farvandene nogenlunde at kjende.

De nærmere Detailler om Organisation og Øvelser i disse Skibe vilde føre mig for langt bort fra mit Emne, og, uagtet det kunde være fristende nok at komme ind herpaa, skal jeg dog indskrænke mig til, hvad jeg alt har udtalt om dette Punct.

Jeg skal dog blot oplyse, at denne Ordning ikke vil blive meget dyrere end den nuværende Ordning, idet:

|  |                      |
|--|----------------------|
| •Dagmar• som Cadetskib koster..... c. 54,000 Kr. i 3 Maaneder.                 |                      |
| Kanonbaaden .....  | - 6,000 - i 3 Uger,  |
|  | Summa.... 60,000 Kr. |
| Et Skib noget større end Briggen •Ørnen• c. 34,000 - i 4 $\frac{1}{2}$ Maaned, |                      |
| •Absalon• med 48 Mands Besætning . - 27,000 - i 4 Maaneder.                    |                      |
|  | Summa.... 61,000 Kr. |

Som det vil sees, er Forskjellen kun nogle faa hundrede Kroner; men, selv om den blev ligesaa mange Tusinder, er det jo en reen forsvindende Sum, og jeg skal derfor gaae ud fra, at det med det noget større Ammunitionsforbrug og Kulforbrug i Dampøvelsesskibet nok vil komme op til c. 7,000 Kroner mere.

Inden jeg slutter, skal jeg tillade mig at fremdrage det Resultat, jeg mener, man maa komme til, hvis man kan gaae ind paa min Betragtning af dette Spørgsmaal:

1) At vi for Fremtiden ikke mere bør bygge Skibe med Reisninger undtagen til Cadet- og Elevopdragelse, og da som Seilskibe.

2) At vi, saasnart vi kunne, maae komme hen til at uddanne vore Mandskaber i Skibe, som ere de virkelige Kampskibe saa lig som muligt, og at vi derfor saavidt muligt ikke bør benytte Skibe med Reisninger, samt at vi, hvis vi paa Grund af Forholdene ere nødte hertil, bør indskrænke Reisningerne og Øvelserne med disse til det mindst Mulige.

3) At vore Besætninger, heri indbefattet Officerer og fast Mandskab, paa vore korte Togter stadig indøves i Vedligeholdelse og Brug af virkeligt Krigsmateriel, og at vi derfor saa snart som muligt bør have vore Instructioner og Øvelsesreglementer forandrede i Overensstemmelse hermed.



4) At vore Opdragelsesanstalter, saavel for vordende Officerer som for vordende Underofficerer lægge den størst mulige Vægt paa, at Cadetterne saavel som Underofficers eleverne allerede i Uddannelsestiden blive indøvede i Brugen af det virkelige Krigsmateriel under Forhold, der saa meget som muligt bibringe dem en Forstaaelse af, hvorledes dette under alvorlige Forhold skal bruges, hvorhos den endelige Bedømmelse af Cadetterne ved Søofficersskolen og Eleverne ved Underofficersskolen bør skee med Hensyn til de Fordringer, der nutildags maae stilles baade til Officerer og til Underofficerer.

---

## Blocade.

Af F. Attlmayr.

---

Den bekjendte østerrigske maritime Forfatter Attlmayr er under sin Drøftelse af Blocadens Betydning og Anvendelse kommen ind paa en Række Spørgsmaal vedrørende Kystangreb og Forsvar, som falde nær sammen med de Emner, der ere dragne frem af den franske Admiral Bourgois i hans sidste Arbeide om Søkrigen.

Man vil ved at gjøre sig bekjendt med nedenstaaende Uddrag af Attlmayrs Artikel, der er fremkommen i 3die Hefte for iaar af »Mittheilungen aus dem Gebiete des Seewesens«, finde Udtalelser, der falde fuldstændig sammen med de Opfattelser, som ere gjorte gjældende af den franske Admiral, og, da Attlmayr er bekjendt som en Mand, der fuldt ud er i Stand til at fælde en selvstændig Dom, faaer den fælles Opfattelse, som saaledes kommer frem, fornyet Værd. Det Væsentligste af den omtalte østerrigske Artikel gaar ud paa Følgende:

Blocadens Formaal. De Resultater, man vil opnaae ved Blocade, ere at berøve de fjendtlige Søstridskræfter Friheden i deres Bevægelser og at ødelægge den fjendtlige Søhandel fra Roden, nemlig ved Fjendens egne Kyster.

Den første af disse Opgaver fordrer, at de Havne, som Fjenden kan gjøre til Udgangspunct for sine

Operationer i en Søkrig, blokeres, medens den sidste løses ved at blokere saadanne Havnestæder, hvorfra Modstanderen driver sin Søhandel.

For at denne sidste Slags Blocade kan gennemføres, er det saaledes en nødvendig Betingelse, at den første Opgave er løst, forsaavidt den fjendtlige Flaade ikke er slaaet og uskadeliggjort; thi den blokerende Magt maa være Herre paa Søen, enten ved at Fjendens Flaade er gjort ukampdygtig, eller ved at den kun kan opnaae sin Bevægelsesfrihed ved at udsætte sig for en afgjørende Kamp. Men ved at berøve Fjenden hans Bevægelsesfrihed, beskytter man ogsaa sin egen Søhandel og sine egne Kyster paa den fuldkomneste Maade. Da det er en af Hovedgrundsætningerne for Krigsførelse at binde Fjendens Bevægelser, bliver Blocade af Søkrigshavne og saadanne Havnestæder, der kunne tjene til Basis for de fjendtlige Stridskræfters Operationer, det virksomste Middel til at fyldestgjøre denne Grundsætning.

Krigsoperationer mod den fjendtlige Søhandel. Blocade af Handelshavne. Ødelæggelse af Fjendens Søhandel fremsættes netop nutildags hyppig som Hovedformaal for en Søkrig, og det paastaaes almindelig, at en Søkrig overhovedet er utænkkelig uden virksom Indgriben mod Fjendens Søhandel. Undersøger man nu, hvilken Rolle en Blocade spiller i de Krigsoperationer, som have Fjendens Søhandel til Maal, da er det indlysende, at Blocaden ikke alene træffer fjendtlige Handelsskibe og fjendtligt Gods, men tillige hele Fjendens maritime Samkvem. Man kan derfor love sig større Virkninger af en Blocade end af Krydsers Operationer, idet disse kun kunne afsøge de store Søhandelsveie for Fjendens Handelsskibe og Gods. Men det Farvand, som Krydsere skulle bevogte, er uforholdsmæssig større end det for blokerende Skibe; i aaben Sø spiller Tilfældet en ulige større Rolle, end i et Kystfarvands forholdsviis snævrere Begrænsning,

og i hvilket de forskjellige Søveie desuden mødes. Rigtignok er en Blocade i Almindelighed, fordi den ligger den fjendtlige Kyst nærmere, langt farligere end Krydseres Foretagender i aaben Sø; men til Gjengjæld vil da ogsaa den første som Regel vise sig at virke langt hurtigere og kraftigere til Opnaaelse af Krigens endelige Formaal end de sidste.

Krydserkrigen. Gaaer man ud fra det Princip, at Ødelæggelsen af den fjendtlige Søhandel er Søkrigsmagtens Hovedformaal, da er Krydserkrigen utvivlsomt nødvendig. Denne Nødvendighed vil fremtræde saa meget desto mere paatrængende, eftersom man staaer overfor en Fjende, for hvem Søfarten er en Hovedkilde til Velstand og Kraftudvikling, medens man selv kraftig kan gennemføre en saadan Krig endog med en streng Overholdelse af de internationale Vedtægter. Men dette vil netop afhænge af, i hvilken Udstrækning man som Basis frit kan benytte Havne i eget Land eller i egne Besiddelser. Efterhaanden som Sikkerheden aftager for frit at kunne løbe ind i og ud af saadanne Havne uden øiensynlig Fare for at falde i Fjendens Hænder, bliver Krydsernes Stilling mere og mere uholdbar, fordi de ingen solid Basis have. Ere de henviste til at søge Støtte i neutrale Havne for at forsyne sig med militaire Nødvendighedsgjenstande, svæve de saa at sige i Luften, idet de ere underkastede de Neutrales Forgodtbefindende. Under den nordamerikanske Krig maatte baade Nord- og Sydstaternes Krydsere finde sig i alle de Indskrænkninger, som paalagdes dem i alle engelske og franske Havne saavel med Hensyn til Opholdets Varighed, som hvad deres Forsyninger angik. Capitain Semmes maatte sælge »Sumter«, fordi det var umuligt at skaffe Kul. Det er saaledes en Betingelse for Krydserkrigen, at man formaaer at forhindre Fjenden i at blokere saadanne Havne, som Krydserne paa egne Kyster maae benytte til Anløbspladser. Naturligviis kunne enkelte

Krydsere baade bryde en Blocade og unddrage sig de blokerende Skibes Forfølgelse, ligesom netop saadanne Krydsere kunne tilføie Fjendens Søfart stor Skade; men det er ikke nok at tilføie Fjenden Skade, det kommer an paa, om denne Skade er saa stor og kan tilføies i saa kort Tid, at den endelige Afgjørelse derved væsentlig paavirkes. Man vil næppe med Rette kunne henvise til den amerikanske Borgerkrig; thi Nordstaterne manglede Skibe, med hvilke de virksomt kunde forfølge Sydstaternes Krydsere, og man tør derfor gaae ud fra, at Krydsere, der ere berøvede en sikker Basis for deres Foretagender, ikke ville være istand til at lægge et afgjørende Lod i Vægtskaalen. Men, bidrager Krydsernes Virksomhed ikke væsentlig til at bryde Fjendens Modstand, er den unyttig for Krigens egentlige Formaal og følgelig barbarisk. For den Overvundne vil den ved Fredsslutningen kun medføre yderligere Tab. Kun for saadanne Stater, der til Afgjørelsen af Stridsspørgsmaal udelukkende ere henviste til Krigsforetagender paa Søen, er det overhovedet tænkeligt, at en Krydserkrig kan spille en Hovedrolle; men for at gennemføre den maa Forbindelse med egne Havne staae aaben. Paa den anden Side er en Afbrydelse af en saadan Forbindelse det bedste Middel til at forhindre eller i alt Fald til at indskrænke Krydsernes Virksomhed.

Vi have hidtil gaaet ud fra den Antagelse, at den fjendtlige Handelsflaade og overhovedet Fjendens svømmende Eiendom var Gjenstand for Angreb, fordi Ødelæggelse af den fjendtlige Skibsfart betragtedes som Hovedformaal for Krigsforetagenderne. Stiller man sig paa det Standpunct, at man efterstræber de fjendtlige Handelsskibe, fordi de kunne anvendes i krigerske Øiemed, da er en virksom Blocade egnet til at gjøre den egentlige Krydserkrig fuldstændig overflødig. Handelsskibe, der ere borte fra Hjemmet og ikke forsynede med Indretninger, som umiddelbart gjøre dem

egnede til Krigsbrug, kunne efter dette Princip ikke gøres til Gjenstand for Angreb, undtagen forsaavidt de ere paa Veien til egne Havne; men saadanne Skibe vil man have størst Udsigt til at opbringe i Nærheden af Fjendens Kyster. Der er endnu et Punct, hvori Blocade med Fordeel adskiller sig fra Krydserkrigen, idet Krydserne lettere unddrage sig baade deres egen Stats og de andre interesserede Staters Control end Blocadeskibe, hvorved der bliver forøget Anledning til Misbrug af Søkrigslovenes Bestemmelser.

Ødelæggelse af Havnestæder. Det er fornemmelig i den senere Tid, at Ødelæggelsen af aabne Havnestæder ved Beskydning har fundet Talsmænd som et Middel til at tilintetgjøre Fjendens Søhandel. Der gøres dog det Forbehold, at der derved maa paaføres Fjenden et Tab, som er stort nok til at tvinge ham til at give efter. Hvad nu angaaer Størrelsen af den Skade, der ved en Havnestads Ødelæggelse kan paaføres Fjenden, da kan den naturligviis være uhyre stor, især hvis det gjælder en Stapelplads, som er et betydeligt eller endog det eneste Knudepunct for Fjendens Søfart. Det gjælder dog ikke om at dræbe Beboerne eller om at ødelægge disses private Boliger; men Angrebet maa rettes mod Varelagerne, Skibene i Havnen og Havnebygningerne. Opnaaes dette sidste Formaal ikke, er det tvivlsomt, om Hovedhensigten skeer Fyldest, og Beskydningen kan da kun betragtes som en barbarisk Handling. Beskydning af Varelagere vil dog ikke blot ramme fjendtligt Gods, men ogsaa neutralt, og i Havnen vil der ligesaa godt kunne findes neutrale som fjendtlige Skibe. Det maa derfor, ligesom ved en Blocades Erklæring, være Pligt mod de Neutrale forud at give Underretning om Bombardementet. Dette maa skee saa betids, at de Neutrale kunne bringe deres Skibe og saavidt muligt deres Varer i Sikkerhed; hvad Indbyggerne angaaer, maae de sikkert lade Skibene i Stikken, medens

de vel tildeels ville kunne bortskaffe deres Varer. Der gives saaledes Indskrænkninger, som noget svække Følgerne af en Beskydning. Det synes dog, som om en Underretning om en saadan Beskydning umiddelbart før dens Udførelse ikke kan ansees for tilstrækkelig, men at der alt ved Krigens Udbrud maa udstedes en Erklæring om, at Bombardement af aabne Havnestæder betragtes som Krigens Ret, ligesom det skeer for Krigscontrabande. Den moderne Søkrigsret har endnu ikke givet en saadan Bestemmelse Borgerret, og dens Følger strække sig altfor vidt, til at jo de Neutrale kunne stille den Fordring i rette Tid at blive gjorte bekendte med den. Varigheden af den tilstaaede Frist og mange Tilfældigheder ville derved spille en væsentlig Rolle. Det Samme gjælder ogsaa for de i nyere Skrifter omhandlede Torpedobaadsangreb paa Skibe i fjendtlige Havne for at ødelægge Fjendens Handelsskibe; thi ogsaa derved trues neutrale Skibe; men, gives der forud Underretning om et saadant Angreb, tabes samtidig de bedste Chancer for et gunstigt Udfald. Giver den ene Part ved Krigens Udbrud Erklæring om, at den betragter Bombardement af aabne Havnestæder som Krigens Ret, blive ikke alene de Neutrale derved pligtmæssig advarede, men man giver ogsaa Fjenden en Paamindelse om at være paa sin Post, ligesom det er sandsynligt, at han vil handle paa samme Maade, forsaavidt han har Magt dertil. Men, selv om man vil see bort fra den Frist, som en Erklæring maa indrømme, vil Ødelæggelse af en Havneby næppe kunne foregaae saa hurtig, som Tilhængere af en saadan Fremgangsmaade antage. At ødelægge Havnebygninger som Moler, Dokker m. m. tager selv med moderne Sprængmidler Tid og kan ikke undlades, naar man vil gjøre Modstanderen den størst mulige Skade og gjøre den følelig for en længere Aarrække. Bliver Havnebassinet selv ubeskadiget, da kan kun en Blocade for-

hindre, at det ikke benyttes, saasnart de fjendtlige Skibe ere seilede bort. Det er dog ingenlunde ligegyldigt, om en saadan Ødelæggelse kræver længere Tid; thi derved tabes betydelig i den Sikkerhed, med hvilken den kan udføres uden først at have tilintetgjort eller bundet Fjendens Flaade. Blocaden er derfor atter en Betingelse for den fulde Udøvelse af denne nye Søkrigsret, og denne Betingelse faaer kun mindre Vægt, naar man ved en Havnestads Beskydning blot vil opnaae Udredelse af en Contribution eller en Requisition. I saa Fald er Beskydningen kun Middel til at opnaae Fordringens Opfyldelse. Vi have hidtil kun betragtet fuldkommen aabne Havnestæder; det er dog tvivlsomt, om saadanne vilte findes under en kommende stor Søkrig, idetmindste hvad angaaer Stæder, hvis Ødelæggelse kunne være af væsentlig Betydning for Krigens endelige Udfald. Minevæsenets og Torpedobaadenes Udvikling, hvorved Kystforsvaret støttes saa betydelig, synes at tyde derpaa. Kunne Torpedobaade og Kanonbaade i rette Tid naae til den truede Havnestad, da er Beskydningen af de aabne Byer næppe et saa farefrit Foretagende, som Tilhængerne af Gabriel Charmes' Idee synes at antage. Med Faren for Angriberen voxer ogsaa Udsigten til, at Resultatet, han opnaaer, ikke vil faae nogen Indflydelse paa Krigens endelige Formaal, i alt Fald nødvendiggjør den en større Udvikling af Kræfter, der igjen som oftest kun er mulig, naar Modstanderens Kampflaade enten er slaaet eller holdes blokeret. Bliver det saaledes nødvendigt at bombardere mange Byer for at opnaae et endeligt stort Resultat, da forlader man Principet, hvorefter kun saadanne Byer skulde angribes, hvis Ødelæggelse kunde medføre Tilintetgjørelsen af en af den fjendtlige Stats Hovedaarer. Det af de to Partier, der har Overmagten tilsøes, har ikke nødig at gribe til denne Slags Krigsførelse, og, skulde den Svagere



forsøge den, vil den let kunne forhindres ved et aarvaagent Kystforsvar og ved at blokere Udgangspuncterne for saadanne Foretagender.

Man vil indsee, at der maa tillægges Blocade en meget vægtig Rolle, idet den fremtræder som det sikreste Middel til at forhindre Beskydning af Havnestæder eller dog til, at en saadan faaer nogen gjennergribende Betydning, medens den Magt, der er stærk nok til at blokere Fjendens Kampflaade, i fuldt Maal kan udføre den. Dette er en yderligere Grund til at negte Optagelsen af en saadan Ret i den internationale Søkrigslov. At der ved denne Ret skulde gives den Svagere et mægtigt Vaaben ihænde ligeoverfor den Stærkere, er en Antagelse, der vil vise sig lige saa illusorisk som den, at Krydserkrigen kan udjævne Modstandernes virkelige Magtstilling. Følgende Slutninger kunne udtrages heraf: Krydserkrigen kan afskaffes, forsaavidt den kun har fjendtlig, i militair Henseende uskadelig Eiendom til Gjenstand; Beskydning af aabne Havnestæder maa forkastes som barbarisk; Blocade maa derimod erkjendes for at være en Ret, som Søkrigen nødvendiggjør, og som ikke kan forholdes de krigsførende Magter. Blocade vil være virksomst, naar Jernbanenettet, der fører til den blokerede By, samtidig kan afbrydes, hvilket ikke hører til Umulighederne ved saadanne Byer, hvis Forbindelse med Indlandet løber langs med eller i Nærheden af Kysten.

Blocade er en militair Nødvendighed; kan den ikke gennemføres med de Søkrigsmaskiner, som nu haves, da maa Alt sættes ind paa at gjøre den gennemførlig. Herved fremstille de Spørgsmaal sig: 1) Kunne Blocader gennemføres nutildags? 2) Til hvilken Grad kunne de gennemføres? 3) Hvorledes skulle de gennemføres?

Blocadens Iværksættelse. Dersom man ved Ordet Blocade vil forstaae en fuldstændig Afspærring, da maa den nutildags ansees for uigennemførlig. Der

kan kun opnaaes, at Skibe, som forsøge at bryde Blocaden, løbe den størst mulige Fare for at falde i Fjendens Hænder eller for at maatte bestaae en Kamp med ham. Opfattes Blocade fra dette Synspunct, da er den ligesaa gennemførlig nu som tidligere. Indførelsen af Dampskibe har forledet Mange til at erklære en Blocade for umulig, idet de fornemmelig have støttet sig til de mange lykkelig udførte Blocadebrud under den amerikanske Borgerkrig. Naar man imidlertid seer hen til Contreadmiral Colombs Angivelser, at 270 Seilskibe og 85 Dampere bleve ødelagte, medens 939 Seilskibe og 210 Dampere bleve tagne af de blokerende Skibe, da tør man vel tilskrive Blocaden den væsentligste Indflydelse paa Krigens endelige Udfald. Man skal ogsaa lægge Mærke til, at Blocadebruddene vare langt hyppigere i Begyndelsen af Krigen end henimod dens Slutning. Aarsagen hertil var, at Nordstaterne den 4de Marts 1861 kun havde 42 Krigsskibe og den 4de Juli samme Aar 82 Skibe under Commando; men i December 1864 naaede Flaaden op til 671 Skibe. Kyststrækningen, der med sine talrige Indløb skulde blokeres, var ikke mindre end 850 Mile lang. Meget mere synes man derfor netop af denne Krig at turde uddrage et Beviis for Muligheden af nutildags at kunne gennemføre en Blocade. Det er urigtigt at antage, at Blocader mindre let bleve brudte i Seilskibstiden, da de Blokerende ofte paa Grund af Vind og Veir maatte fjerne sig fra en blokeret Havn. Som oftest indskrænkede Blocaden sig til en Observation af Havnen med lette Skibe, medens den blokerende Flaade holdt sig i betydelig Afstand fra Kysten. I et Foredrag, som Contreadmiral Colomb holdt den 15de Juni forrige Aar i United Service Institution, fremdrager han netop en heel Række af Exempler paa en ufuldstændig Blocade fra Krigene i Slutningen af forrige og Begyndelsen af dette Aarhundrede, medens han samtidig paaviser en

lang Række af Tilfælde under den amerikanske Borgerkrig, hvor Blocaden medførte en fuldstændig Afspærring. Det maa dog ingenlunde oversees, at Sydstatene ikke raadede over de Forsvarsmidler, som staae til Nutidens Raadighed, og fremfor Alt ikke over den selvbevægende Torpedo. Ligesom man ved Dampskibenes Fremkomst erklærede en Blocade for umulig, saaledes paastaaes det Samme nu paa Grund af Torpedoen.

Blocade med Hensyn til de moderne Vaaben. Den Opgave, som Forsvarernes Torpedobaade have ligeoverfor de blokerende Skibe, er at fortrænge dem saa langt fra Havnen, at egne Skibe, hvadenten de ere Krigs- eller Handelskibe, kunne løbe ind i eller ud af Havnen. Foretages et saadant Angreb, naar det er lyst, kan der ingen Betænkelighed være ved at lade en stor Mængde Torpedobaade deeltage i Angrebet. De blokerende Skibe ere nu enten til Ankers eller under Gang. Antager man, at de ere udenfor Landbatteriernes Virningskreds, have de i begge Tilfælde Torpedonettene nede. Det tør dog antages, at Torpedobaadene ville optage deres Opmærksomhed, ligesom Krudtrøgen vil indskrænke Udsigten fra dem. Det er under saadanne Omstændigheder sandsynligt, at Forsvarernes Skibe kunne passere Havneindløbet uden at udsætte sig i høi Grad for Fjendens Ild; men, naar der længere tilsøes ligger Krydsere, som ikke have Nettene nede, komme Blokadebryderne i en vanskelig Stilling. Ulige vanskeligere bliver dog de Blokerendes Stilling, naar Forsvarerne raade over nogle Vædderskibe, der efter forud lagt Plan i rette Øieblik kunne gribe ind i Kampen. Det synes overhovedet farligt for de Blokerende at ankre tæt ved Havnen, naar der i denne findes Krigsskibe, da det vil være vanskeligt at optage Kampen og lette, uden at Forvirring opstaaer. Ogsaa vil de Blokerendes Skydefrihed derved let indskrænkes betydelig. Ere de Blokerende bestemte paa at forblive tilankers, maae de

kunne stole paa, at deres Net afgive fuld Sikkerhed, hvilket dog altid synes tvivlsomt. Ikke blot hindre Nettene en hurtig Udvikling af Skibets fulde Fart, men de kunne ogsaa vanskeliggjøre Udskydningen af Torpedoer og derved blotte Skibet mod Vædderstød. Der maa i saa Fald have andre Forsvarsmidler mod Fjendens Vædderforsøg, nemlig Barricader og Torpedobaade. Det turde dog være saare tvivlsomt, om det overhovedet er muligt at anlægge saadanne Barricader, som kunde modstaae eller bryde Virkningen af et Vædderstød, og i hvert Fald vil deres Anlæg og Vedligeholdelse, tildeels i aaben Sø, blive meget vanskelig. Engang brudt, ophører Barricaden ogsaa at svare til sin Hensigt. Derimod kunne Torpedobaade, naar de i rette Tid gribe ind, afvende Vædderstød ved Angreb mod de fjendtlige Vædderskibe; de maae dog søge at undgaae at komme ind imellem de Blokerendes Torpedobaade, deels for ikke at tabe deres egen Bevægelsesfrihed, og deels for ikke at komme ind i deres egne Skibes Ild mod de fjendtlige Torpedobaade. Sandsynligheden er dog størst for, at det lykkes en af disse at faae sine Torpedoer anbragte, da deres Maal er stilleliggende, medens de Blokerendes Modstandere ere i Bevægelse. Som Beskyttelse mod Vædderforsøg kunne endnu nævnes Miner, hovedsagelig Contactminer. For at yde betryggende Sikkerhed maatte de vel udlægges i mere end en enkelt Række om hvert Skib og i ikke ganske ringe Afstand. En saadan Ring vilde dog endnu mere end Barricader binde Skibet til Stedet og under forskjellige Omstændigheder sætte det i Fare. Da det maa være af den yderste Vigtighed for et blokerende Skib uhindret til enhver Tid at kunne sætte sig i Bevægelse, kunne hverken Barricader eller Miner ansees for et passende Værn mod Vædderangreb. Det fremgaaer af det Foranstaaende, at blokerende Skibe kun tør gaae tilankers, naar de ere visse paa, at der af

bevægeligt Forsvar kun findes Torpedobaade i den blokerede Havn, og selv da kun forsaavidt de med fuldkommen Tryghed kunne stole paa deres Net; men selv under disse Omstændigheder ere Krydsere eller andre med Torpedoer forsynede hurtige Fartøier aldeles uundværlige. Som Regel vil der vel ogsaa til en fyldestgjørende Blocade udfordres et større Antal Skibe, naar disse ere tilankers, end naar de fleste eller alle ere i Gang.

Vi ville nu undersøge, hvorledes et Natangreb af Torpedobaade har Udsigt til at forløbe ligeoverfor blokerende Skibe. Skal et saadant Angreb foretages med størst Sikkerhed for et gunstigt Udfald, maa de Blokerendes Stilling være nøie kjendt. Torpedobaadene ville nemlig da, saasnart de ere udenfor de kunstige Spærringer ved Havnen, kunne søge lige mod deres Maal med fuld Fart. Under saa gunstige Forhold kunne ogsaa et stort Antal Torpedobaade anvendes samlede og samtidig, idet hver Deling kun behøver een Rettesnor for sit Forhold. Selv om de Blokerende ere tilankers, men deres Stilling er ubekjendt, maae Torpedobaadene først opsøge dem; de kunne da ikke gjøre Brug af deres største Fart, fornemmelig ikke, naar et stort Antal er samlet i een Deling. For ikke at forraade sig kunne de kun gjøre et indskrænket Brug af Signaler, hvadenten disse ere Lys- eller Lydsignaler; samlede Manøvrer med mange Torpedobaade blive derved besværlige, og Misforstaaelser og Forvirring ville let opetaae mellem Baadene. Have de Blokerende Patrouillefartøier ude, er der stor Sandsynlighed for at støde paa et af dem, og Modstanderen vil i god Tid blive alarmeret. Det følger heraf, at et Torpedobaadsangreb om Natten eller i Taage kun har Udsigt til et gunstigt Udfald, naar Modstanderen er tilankers og hans Stilling nøie kjendt, medens det i modsat Fald let mislykkes, særlig naar mange Baade deeltage i det. Antages det nu, at de blokerende Skibe ere i Gang og ikke have Net ude, og et Torpedobaads-

angreb foretages mod dem enten ved Dag eller Nat, vilde den sikkreste Manøvre være at staae tilsøes for saa længe som muligt at kunne beskyde Torpedobaadene, førend disse komme paa Skudafstand for deres Torpedoer. Ved en saadan Fremgangsmaade vilde dog Indløbet til Havnen blive frit. For kraftig at kunne møde Torpedobaades Angreb er det nødvendigt at have Fartøier, der ere byggede med dette Formaal for Øie, nemlig Torpedojagere. Saadanne Skibe maae være smaa, dog store nok til under alle Omstændigheder at holde Søen, ligesaa hurtige som Torpedobaade og have den størst mulige Dreiningsevne. Ere de dertil armerede udelukkende med deres bestemte Formaal for Øie, blive de fuldstændig uundværlige for den moderne Blocade. Til dem bør den umiddelbare Iagttagelse af Havneindløbet overdrages baade om Dagen og om Natten, ligesom det paaligger dem at afslaae Torpedobaadsangreb. Da de ere hurtige og ikke høie paa Vandet, afgive de kun et usikkert Maal for Landbatterier, de kunne paa Grund af deres ringe Dybgaaende søge ind i Farvande, der ere utilgængelige for store Skibe, og om fornødent nærme sig meget til Land. De kunne altid være under Gang og hurtig skifte Fart; da de desuden ikke have nogen stor Udstrækning under Vandet, afgive de ikke noget rimeligt Maal for Torpedobaadsangreb, der selv om Natten ikke har nogen Udsigt til at lykkes. Da Tjenesten vil være lige anstrengende for Skib og Besætning, maa man have Reserver til Afløsning. Kun naar Veirforholdene umuliggjøre et Torpedobaadsangreb fra de Blokeredes Side, kunne Krydsere overtage Torpedojagernes Tjeneste. Som Regel maae Torpedojagere deeltage i enhver Blocade; thi, selv om der paa et givet Tidspunct ikke findes Torpedobaade i en blokeret Havn, maa man være belavet paa, at de kunne komme dertil fra andre Stationer. Medens Torpedojagere danne den inderste Ring af de blokerende Skibe, maae de større Skibe holde gaende

længere ude. Skibenes Antal og deres Egenskaber bør indrettes efter Forholdene, særlig kommer det naturligviis i Betragtning, om der i Havnen findes fjendtlige Krigsskibe eller ei, og hvorledes de ere. Heraf afhænger det da ogsaa væsentlig, om de blokerende Skibe maae være under Gang eller kunne ligge tilankers. Er der i Havnen indespærret en større Flaade eller Escadre, maa der udenfor selve de blokerende Skibe holdes en tilsvarende stærk Flaade, som ved Signal fra Krydserne indenfor strax kan tilkaldes. For de Blokerende ere Torpedobaade nødvendige, forsaavidt de behøves til Angreb mod fjendtlige Krigsskibe; men, selv hvor der i den blokerede Havn ingen saadanne findes, ville Torpedobaade kunne gjøre god Tjeneste til at forfølge Handelskibe, som forsøge at bryde Blocaden. Hvor mange der bør have, maa naturligviis rette sig efter Forholdene. Da det er sandsynligt, at et Forsøg af Skibene i Havnen paa at bryde ud vil blive indledet af et Torpedobaadsangreb, bør de Blokerendes Torpedobaade som Regel ikke have Plads i Linien nærmest Havnen for ikke at være i Veien for Torpedojagernes frie Manøvrer. Af samme Grund bør de ei heller om Natten eller i Taage ligge inde i Torpedojagernes Linie.

Styrkeforhold mellem de Blokerende og de Blokerede. Som almindelig Regel i denne Henseende maa man fastholde, at de Blokerende maae have Overmagten, idetmindste hvad de vigtigste Typer af Skibe angaaer. En Afvigelse herfra kan kun tænkes under særegne Omstændigheder og for en kort Tid. De store Kampskibe kunne tænkes undværlige, naar det er lykkedes at spærre Havnen ved Minelinier, eller naar Løbet til Havnen fører gennem et langt og snevert Farvand, der kun langsomt kan passeres af et enkelt Skib ad Gangen. Skal et Skib, der løber ud, bruge fuld Fart strax udenfor Havnen, da maa Farvandet være gunstigt, og det maa som Regel være lyst. En Escadre,

der løber ud, vil endnu mindre kunne benytte fuld Fart uden at udsætte sig for, at Forvirring opstaaer. I saa Henseende have de Blokerende, forudsat at de ere under Gang, snarest Fordelen paa deres Side, hvilket dog ikke sjelden bestrides. Røgen fra de Blokeredes Skibe vil om Dagen vel ogsaa ofte røbe deres Bevægelser. Det bør ogsaa erindres, at, selv om Farvandet af Naturen er frit udenfor Havnen, ville kunstige Spærringer af forskjellig Art, der kun efterlade smalle og bugtede Løb, volde Vanskeligheder ved en hurtig Ind- eller Udløben eller vel endog sætte Skibene i alvorlig Fare. Findes der udenfor selve Havnen et stort Bassin, der kun forsvares af Landbatterier og selvbevægende Torpedoer, som udskydes fra Land, stille Forholdene sig gunstigere for de Blokerede. Forsaavidt disse ikke aldeles have opgivet en Kamp i aaben Sø, er det af yderste Vigtighed, at de umiddelbart udenfor Havnen kunne indtage en Kamporden, da de Blokerende ellers langt sikkrere og lettere kunne gennemføre Blocaden. De stedlige Forhold kunne ogsaa have Indflydelse ved at lette eller vanskeliggjøre lagttagelsen af den blokerede Havn. Medens en flad Kyst letter Oversigten, bliver denne vanskeligere, naar Høie eller Øer foran Indløbet dække Havnen. Ogsaa er det af Betydning, om Havnen ligger inde i Landet ved en Flod eller lige ved Søen, ligesom de klimatiske Forhold kunne spille en væsentlig Rolle. Men det er ikke først nutildags, at alle disse Omstændigheder have faaet Indflydelse paa Udførligheden af en Blocade, de have tværtimod bestandig havt den; man kan i det Høieste sige, at saadanne Omstændigheder, der vare gunstige, have tabt i Betydning ved Dampens Indførelse. Af de foregaaende Betragtninger maa man være berettiget til at slutte, at Blocade, taget i den Betydning, som den er givet i Begyndelsen af denne Afhandling, saavel i Nutiden som i Fremtiden vil være ligesaa gennemførlig, som den har været det i Seilskibenes Tid. Kan en



Blocade end vanskelig holdes saa strengt, som det skete i Slutningen af den amerikanske Borgerkrig, tør man dog vist paastaae, at Indførelsen af Dampen snarest vil medføre en Skærpelse for Fremtidens Blocader. Det er muligt, at den undersøiske Baad eller Torpedobaaden, som kan sænkes, yderligere vil forøge Vanskelighederne ved en Blocade, dog vil ei heller denne Krigsmaskine umuliggjøre, at Blocadens endelige Formaal opnaaes. Ogsaa da vil det være muligt for Torpedojagere i rette Tid at advare de fjernere liggende større Skibe eller Flaaden; thi ligeoverfor Skibe, som ere i Bevægelse, maae de undersøiske Baade indtil paa nært Hold blive over Vandet, da de ellers tabe Udsigten.

Blocadens Indflydelse paa de Blokeredes militaire Udvikling. Endnu en Virkning, som i Fortiden tillagdes Blocade af Krigshavne, skulle vi omtale, nemlig at den berøvede Officerer og Mandskab Muligheden af at uddannes i praktisk Søkrigstjeneste. Om nu end dette Forhold ikke har fuldt saa stor Rækkevidde som fordem, kan man næppe frakjende det al Betydning. Kun de færreste Stater have i Fredstid Skibe nok udrustede til ved en Krigs Udbrud at raade over et tilstrækkeligt Antal Besætninger, der ere fuldkommen uddannede som Militaire og Søfolk; særlig vil vel den tactiske Skole trænge til en Opfriskning. Ogsaa er det netop nutildags af overveiende Vigtighed, at Skibscheferne tilfulde ere fortrolige med deres Skibes Fart og Styreevne, de bør saa at sige være voxede sammen med deres Skibe; men dette opnaaes kun ved Øvelse, og den kan kun faaes i Søen. Seet fra dette Synspunct vil det derfor ei heller nu være ligegyldigt, om man kan blokere Fjenden, saa at han kun ved at optage en første Kamp kan skaffe sig Leilighed til Øvelser i aaben Sø, meget mere vil det kun være en klog Foranstaltning af den af de to Modstandere, der først er kampberedt, uopholdelig at blokere den anden Part. Det vil vel endog kunne skee, at nød-

vendige Tilførsler, for Exempel af Kul, derved afskæres fra den Part, som ikke er færdig.

Men, fra hvilken Side man end betragter Sagen, er det sikkert, at Nutidens Krigsmaskiner i Almindelighed stille de Blokerede fordeelagtigere ligeoverfor de Blokerende. En Undtagelse herfra kan kun tænkes, naar de Første ere aldeles uforberedte og ude af Stand til at ruste sig, enten fordi Landets Hjælpekilder ere utilstrækkelige, eller fordi Forbindelserne til dem ere afbrudte. Er dette ikke Tilfældet, have de Blokerede, der ere dækkede af Landbatterier og alle Slags Spærringsmidler, Ro og Sikkerhed til fra Indlandet at skaffe Alt, hvad Udrustningen kræver; de have Værksteder og Værfter til strax at kunne foretage Reparationer, og endelig kunne de vælge Øieblikket til Angreb.

Vanskeligheder ved at gennemføre en Blocade. Den Blokerende derimod befinder sig i Fjendeland, paa den ene Side maa han bestandig være forberedt paa at optage en Kamp, medens han paa den anden Side er henviist til mere eller mindre fjerne Oplagssteder for at skaffe sig sine Fornødenheder, og i Tilfælde af Havari er der ingen Værksteder i Nærheden, hvor han uopholdelig kan faae Skaden udbedret. Disse Omstændigheder ere langt vægtigere nutildags end i Seilskibsflaadernes Tid, og i dem, og ikke i Torpedoerne, ligge Hovedvanskelighederne ved en moderne Blocade. Dampen har forøget Skibenes Bevægelsesevne og derved gjort det lettere at gennemføre en Blocade; men til denne Gave har den knyttet Betingelser, der under visse Omstændigheder i endnu høiere Grad besværliggjøre Krigsoperationerne, og det i jo høiere Grad, jo større den Kraftudfoldning er, som en Blocade, for Exempel af en Krigshavn, udkræver. For med Virkning at gennemføre en Blocade er det derfor en nødvendig Betingelse at have en nærliggende Operationsbasis, hvor de Blokerende kunne forsynes med Alt, hvad Skibe og Fartøier behøve

for at holde dem i complet krigsdygtig Stand. Findes ingen saadan egen eller allieret Havn, maa man for enhver Priis tilkæmpe sig den fra Fjenden. Thi uden at krænke de internationale Love kan en saadan Havn kun være en fjendtlig, og det kommer derfor an paa, om der findes en saadan Havn, som man er i Stand til at bemægtige sig. Ved Valget træder det i Forgrunden, at Stedet afgiver en sikker Ankerplads, og, da Fjenden ikke kan have ethvert saadant Sted befæstet eller sat i Forsvarsstand, vil dette vel ogsaa kunne opnaaes; men det er ikke nok at finde en passende Ankerplads, den maa ogsaa kunne forsvares saavel fra Søen som fra Land. Lader det sig nu ogsaa forholdsviis let udføre fra Søen, vil det, naar Stedet ligger paa Fastlandet, fordrer større Foretagender og Tid. De Blokerende skulle derfor saavidt muligt vælge en Ø til Operationsbasis, en Omstændighed der viser, at Øer ere en Kilde til Svaghed for Kystlande. Det valgte Punct maa ikke alene sikkert i militair Henseende, det maa ogsaa indrettes og forsynes til Opfyldelse af Formaalet; herved vinde Forsvarerne Tid til, ved at forstyrre Angribernes Tilførsler, at forhale om ikke at tilintetgjøre deres Foretagende. For at overvinde Vanskelighederne, som stille sig iveien for Blocade af fjerntliggende fjendtlige Havne, behøves ikke blot en stor Kraftudfoldning, men ogsaa stor Energi i Udnyttelsen af alle til Raadighed staaende Midler. Noget i denne Henseende Fortrinligt udførte Nordstaterne under Borgerkrigen; dog maa det ikke glemmes, at Sydstaterne ikke vare istand til alvorlig at true Blocade-Escadrens Forbindelse med de nordlige Havne.

Blocade, Krydserkrig og Beskydning af Havnestæder seet fra et folkeretsligt Standpunct. Ved Bedømmelsen af disse Spørgsmaal gaae vi ud fra Grundsætninger, hvis Rigtighed det ikke antages nødvendigt først at paavise.

1) Ligesom en Stats Love søge at beskytte den Svagere mod den Stærkere, saaledes søger Folkeretten at virke udjævnende mellem Staterne. En Krigslov, der forud sikkrer den Stærkere en saadan Overvægt, at den Svagere er fuldkommen værgeløs, er derfor utilstedelig.

2) Kun Krigsforetagender, der væsentlig bidrage til Afgjørelsen, ere berettigede. Man maa dog lægge Mærke til, om et enkelt Foretagende i og for sig eller først en lang Række af saadanne frembringe denne Virkning.

3) Neutrale maae kun saavidt berøres af en Krig, som denne nødvendigviis betinger det.

Blocade viser sig at være en Krigsnødvendighed.

Krydserkrig, der saa hyppig fremstilles som den Art Krigsførelse, hvorved den Svage kan gjøre sig gjældende, forudsætter, at Magtforholdet ikke er altfor ulige. Desuden maa den Svagere for sine Krydsere have Støttepuncter, der gjøre dem uafhængige af de Neutrales For-godtbefindende og tillade dem at rette sig efter de internationale Love. At Krydserkrigen muliggjør en Ud-jævning af Magten, er kun betingelsesviis rigtigt; den er derfor en Krigsførelse, der ikke fuldkommen tilfredsstiller den første Grundsætning og kun betingelsesviis den anden. I den bestaaende Søret er det desuden den, der stærkest berører Verdenssamfærdselen og tillige skader de Neutrale mere eller mindre.

Troer man ikke at kunne opgive Krydserkrigen, det vil sige Opbringelsen af ikke militair-mistænkelig Privat-eiendom paa Søen, som Ret i en Krig, bør man bringe den nærmere til Kysterne. Den vil derved ogsaa komme nærmere til den Svageres Forsvarsomraade og indskrænke den til Farvande, som beskylle Modstandernes Lande og derfor ere den naturlige Krigsskueplads. Farvandenens Grændser maatte fastsættes ved internationale Overeenskomster. For Stater, der ligge ved et Indhav eller en Havarm, vilde Grændserne give sig selv, medens der for Kyster, som umiddelbart berøre Oceanet, kunde

fastsættes en bestemt Afstand fra Kysten eller en bestemt Meridian og Bredeparallel.

Derved vilde den Stærkeres Ret i militair Henseende ikke gaaes for nær, ja vel endog i en vis Forstand begunstiges, da en Concentrering af Stridskræfterne derved kan opnaaes, medens den Svagere lettere kunde værges sig, idet han vilde faae større Sandsynlighed for at kunne udnytte de mest moderne Krigsmaskiner til sin Fordeel. Verdenssamfærdselen udenfor Krigsskuepladsen bliver uberørt, det vil sige ikke alene de neutrale Magters Søhandel, — med Undtagelse af Krigscontrabande — ogsaa de Krigsførendes Søhandel bliver fri.

Beskydning af aabne Havnestæder. Skaden, som en enkelt eller to, tre Krydsere eller Kanonbaade i Forening kunne udrette ved en saadan Beskydning, kan ikke være saa stor, at den er af Betydning for det endelige Krigsformaal, saaledes som dette er udtrykt ved den anden Grundsætning. Et saadant Ødelæggelsesarbejde fordrer en tilsvarende stor Udfoldelse af Midler; særlig vise Franskmændenes Foretagender ved Footchow, at man dertil ikke kan undvære svært armerede Skibe. Men, behøves der Escadrer eller Flaader til Beskydning af aabne Havnestæder, da yder denne Krigsføringsmaade ikke den Svagere nogen Fordeel ligeoverfor den Stærkere, tværtimod vil den virke trykkende paa den Svage, hvis den Stærke vilde bringe den i Anvendelse. Det vil være taabeligt af den Svage paa den Maade at fremkalde Modstanderens Hævn. Beskydning af aabne Byer er altsaa ei heller en Krigsføringsmaade, der ifølge den først opstillede Grundsætning er tilladelig, og den er desuden i høi Grad ødelæggende for de Neutrale. Istedendfor en Beskydning kan en kortere Besættelse af Byen anvendes. Man har da Sikkerhed for, at Ødelæggelsen kun rammer saadanne Værdier, som ere vigtige for det endelige Krigsformaal, og uden at nogen barbarisk Handling derved begaaes. Under alle Omstændigheder maa

Ødelæggelsesværket kun gaae ud over enkelte Værdier, men aldrig over en By, betragtet som Menneskebolig. Derfor bør Bombardement af en aaben By aldrig faae Indpas i Folkeretten som en Krigens Ret.

Med Hensyn til Begrebet »effectiv Blocade«, da bør det nærmere bestemmes saaledes, at Afstanden, indenfor hvilken de blokerende Skibe skulle holde sig fra de blokerede Havne, fastsættes. Kun naar saadanne Grændser holdes, bør Blocaden anerkjendes som effectiv. Ligeoverfor de moderne Forsvarsmidler maa denne Grændse ligge temmelig fjernt. Uagtet en saadan Bestemmelse vilde blive til Fordeel for de store Sømagter, kunde den dog uden Betænkelighed tilstaaes dem, naar de til Gjengjæld vilde give Afkald paa Opbringelse af Privateiendom, der ikke er militair-mistænkelig.

---

## Blandinger.

---

Torpedoforsøg ved Portsmouth. I Mai er der atter foretaget et Sprængningsforsøg mod »Resistance« for at prøve Træbommes Styrke og Evne til at bære Torpedonet og for at undersøge, hvorvidt nogle forbedrede Forbindinger til Skibssiden vilde modstaae Virkningen af de i Nærheden affyrede svære Ladninger af Bomuldskrudt. Torpedocommissionen havde anbefalet at anvende Staalbomme istedenfor de nu anvendte tunge Træbomme, idet Bullivants Staalbomme havde modstaaet en særlig streng Prøve. Admiralitetet havde imidlertid anordnet en særlig Prøve for at undersøge, hvorvidt en Forandring af Materiale var nødvendig.

De anvendte Træbomme vare 12" i Diameter, 33' lange og veiede med Godset omtr. 1 Ton hver. Den ene af de to prøvede Forbindinger til Skibssiden var en Modification af »Téméraire«'s Hage, den anden var en ny Opfindelse af en af Værftets Constructeurer.

Nettene ophængtes paa hver sin Boug af Skibet, 30 Fod fra Yderhuden med 45 Fods Afstand mellem de tre Bomme, hvis Nokker holdtes 2 Fod over Vandet. Minen bestod af  $93\frac{1}{4}$  Pd. Bomuldskrudt og anbragtes 10 Fod under Vandet, en paa hver Side under Nokken af Midterbommene. Ladningerne exploderede samtidig, og Rystelsen føltes flere Mile borte. Nokken af Midterbommen om Styrbord ødelagdes fuldstændig, men de nye Forbindinger holdt. Om Bagbord blev derimod Bommen reven bort fra Skibssiden, men var ellers ubeskadiget.

Commissionen kom til det Resultat, at Staalbomme vilde have været bedre. Ved Træbomme maa Noget ufeilbarlig give efter, enten Forbindingen til Skibssiden eller ogsaa selve Bommen.

---

## Efterretninger for Søfarende.

Efter officielle inden- og udenlandske Bekjendtgørelser.

Januar til 1ste Mai 1888.

Alle Retninger ere misvisende, naar ikke (retv.) er tilføjet; Længden er fra Greenwich Meridian. Anvendte Forkortelser: Kbl. Kabel-længder, Qvm. Qvartmiil, o. V. over Vandet, LVST Lavvande Springtid.

### Nordhavet.

1. Norge. Paa Ellingraasen ved Vestkanten af Bjerkø skal der tændes et Fyr af 3die Orden, der viser fast hvidt Lys over Farvandet, Glimt sydfor, og fast rødt Lys nordfor dette. N. Br.  $64^{\circ} 34',5$ , Ø. Lgd.  $10^{\circ} 48',7$ .
2. — Rødø Fyr N. Br.  $64^{\circ} 22',4$ , Ø. Lgd.  $10^{\circ} 27',2$  bliver forstærket og forsynet med Apparat af 2den Orden, Lysvinkelen udvides mod N.; rødt Lys skal vises over Buholmene til disses Inderkant og derfra hvidt Lys til Vestkanten af „Grundene“.
3. — Paa Skæret Brathaarskallen ved Grip udfor Christianssund tændes et fast Fyr med korte Formørkelser. N. Br.  $63^{\circ} 14'$  Ø. Lgd.  $7^{\circ} 37'$ .
4. — Gasoliefyret paa Fladø ved Rougene, Bergens Led, vil fra den 15de August 1888 blive dækket, saa at det kun lyser fra N.  $15^{\circ}$  Ø. over N., til S.  $27^{\circ}$  V. retv., eller fra V. om Boen ved Flesland til V. om Lerøfluen. N. Br.  $60^{\circ} 15',7$ , Ø. Lgd.  $5^{\circ} 11',3$ .

### Skagerrak.

5. Norge. Paa Songvar-Hellerø, udfor Ny Hellesund, tændes i 1888 et fast Fyr af 3die Orden med korte Formørkelser. N. Br.  $58^{\circ} 1'$ , Ø. Lgd.  $7^{\circ} 48',7$ .



6. Norge. Paa Skæret Ydre Møkkelas ved Tvedestrandsfjord tændes et Fyr af 5te Orden. N. Br.  $58^{\circ} 32',5$ , Ø. Lgd.  $9^{\circ} 1'$ .
7. — Stangmærket paa Haagaasgrund ved Arendaler nedtaget.

### Kattegattet.

8. Sverrig. Lodsstationen ved Hönö N. for Vinga er nedlagt.
9. — Böttö Fyr ved Göteborg viser nu hvidt enkelt Glimt, istedetfor rødt Glimt, om Bagbord ved Indseiling; ellers er Fyret uforandret.
10. — Mellem Skalkorgarna og Vetteskær i Løbet til Göteborg udsættes en rød Stage ved SV Siden af en 6 Fods Grund. N. Br.  $57^{\circ} 41',1$ , Ø. Lgd.  $11^{\circ} 46',7$ .
11. Danmark. I Skovgaardskrogen c. 1 Qvm. SV for Ebeltoft er tændt 2 faste hvide Ledefyr, 6 og 25 Fod o. V., 250 Alen SØ t. S-NV t. N retv. fra hinanden; de tændes ikke stadig, men kun til Brug for Dampskibene. N. Br.  $56^{\circ} 11'$ , Ø. Lgd.  $10^{\circ} 40'$ .

### Storebælt.

12. Danmark. Paa Jomfruhøien Ø. for Dyrehave Skoven ved Nyborg er tændt 2 faste hvide Ledefyr paa hvide Baaker, 13 og 42 Fod o. V., som i Retningen N.  $53^{\circ}$  V. retv. angiver Indseilingslinien for Postdampskibene; de lyse  $5^{\circ}$  paa hver Side af denne Retning. N. Br.  $55^{\circ} 18'$ , Ø. Lgd.  $10^{\circ} 47'$ .
13. — I Bøgestrømmen og Farvandet S. om Sjælland til forbi Masnedø blive alle Prikker forandrede, saa at man kommende østfra skal have Prikker med røde Stager og Riskost om Styrbord, Prikker med hvide Stager og Halmviske om Bagbord.

Mellem Danmarksholm og Indløbet til Bøgestrømmen udsættes 13 nye Prikker, nemlig paa SØ Siden af Stenhagen 2 Prikker med røde Stager og Riskoste, paa Nordenden af Sandhagen mellem 1ste og 2den Prik paa Sydsiden 1 Prik med hvid Stage og Halmvisk, paa Vestenden af Sandhagen 1 lignende Prik; ved Vestsiden af Stenhagen 1 Prik med rød Stage og Riskost, ved den østlige Hage udfor Bønsvig Skov 1 Prik med rød Stage og Riskost, ved Nordenden af Bøgenakke en lignende Prik, ved SV Siden af Trindelen 1 Prik med hvid Stage og Halmvisk, mellem Bøgenakke og Danmarksholm

paa Løbets V. Side 2 Prikker med røde Stager og Riskoste og paa Løbets Ø. Side 3 Prikker med hvide Stager og Halmviske.

Ved Lodstønden, N. Br. 55° 7',3, Ø. Lgd. 12° 15',4, bliver der opstillet en Vandstandsmaaler.

14. **Danmark.** Prikkerne i Guldborgsund og i Løbet mellem Kogrunden og Suderø Flak blive ligesom de i Bøgestrømmen forandrede, saa at de, der haves om Styrbord, kommende Øst eller Nord fra, faa røde Stager med Riskoste, de, der haves om Bagbord, hvide Stager og Halmviske. — Vagerne ved Skjellerev, Vigsø Skal, Argus- og Leda Grund samt Kogrundens NV Side blive uforandrede.
15. — V for Stege Havn er opstillet 2 hvide Mærkestænger med timeglasformede Toptegn 29 og 34 Fod o. V., 210 Alen fra hinanden, den sydligste har en Ballon paa Toppen; holdte overet lede de ind i Havnen.
16. — I Løbet til Stege er mellem Kulø Prik og Risprikken S for Lindholm udsat 4 Halmprikker og ved Koster Rendes østre Indløb 1 Risprík paa Nord- og 1 Halmprík paa Sydsiden. —

### Østersøen.

17. **Tydskland.** I Løbet fra Witter Bodden paa Rygen til Kloster paa Hiddensø er der gravet en 7 Fod dyb Rende, afmærket med 5 sorte Prikker paa Styrbords, 3 hvide Prikker paa Bagbords Side ved Indseiling Nordfra.
18. — Løbet »Alte Trog« mellem Fähr og Seehof er ikke længere afprykket.
19. — I Løbet S. om Wittow og op til Breege paa Rygen er sat en sort Prik ved Libnitzer Hage, en hvid Prik ved Waldeniz Hage og en hvid Prik ved Lobkewitz Hage.
20. — Alle Prikkerne i Gellen Rende have faaet Topflag.
21. — Paa Vierendehl Grund er opstillet en Baake med rød Fiirkant paa Toppen, 38 Fod o. V., N. Br. 54° 25',8, Ø. Lgd. 13° 4',1 som holdt til Maria Kirken i Stralsund viser Løbet V. om »Gellen«, — og paa Stranden ved Barhöft er sat en rød Baake 22' o. V., N. Br. 54° 25',8, Ø. Lgd. 13° 2',2, som holdt til Klausdorf Mølle leder i Løbet fra Gellen til Barhöft Ø. om »der Bock«. —

22. **Tydskland.** Fra Lodsampskibet *Delphin*, der har Station indenfor Klokketønden ved Swienemünde, gives Taagesignal med 2 Stød af 10 Sec. Varighed hvert 10de Minut. N. Br.  $53^{\circ} 56',8$ , Ø. Lgd.  $14^{\circ} 15',8$ .
23. — Fyret ved Neufahrwasser, Danzig, skal forsøgsvis oplyses ved elektrisk Lys 100 Fod o. V., Lysv. 16 Qvm. fra 15de April 1888. N. Br.  $54^{\circ} 24',3$ , Ø. Lgd.  $18^{\circ} 40'$ .
24. — Paa Enden af Vestmolen ved Neufahrwasser er opstillet en rød pyramideformet Baake 33 Fod o. V. — Flagstangen, som stod S. for Lodshuset, er flyttet til VNV for Signalmasten; den har en bevægelig Arm til Brug ved Varsel for Sammenstød og viser en Ballon paa Toppen 30 Fod o. V., naar det er forbudt at seile ind i Havnen.
25. **Rusland.** I Indløbet til Riga Bugt er Beresinabanken, med 15 Fod Vand, N. Br.  $57^{\circ} 47',9$ , Ø. Lgd.  $21^{\circ} 46',5$ , afmærket paa Nordsiden med en Vager med hvid Stage og sort nedadbunden Kost, paa Vestsiden med en Vager med sort og hvid Stage og 2 sorte Koste med Risene mod hinanden og paa Sydsiden med en Vager med rød Stage og rød opadbunden Kost.
- Michaelsbanken med 17 Fod V., N. Br.  $57^{\circ} 41',7$ , Ø. Lgd.  $21^{\circ} 44',3$ , er foruden med de 2 ældre Vagere paa Øst- og Vestsiden bleven afmærket paa Sydsiden med en Vager med rød Stage og opadbunden Kost.
- Yderenden af Michailov Rev, c. 7 Qvm. fra Fyret ved Pissen, er afmærket med 2 Vagere med hvid Stage, sort nedadbunden Kost, paa 4 Favne Vand. N. Br.  $57^{\circ} 39',3$ , Ø. Lgd.  $21^{\circ} 48'$ .
- Paa Banken Tsainikov er den nordre Pulle med 24 Fod V. paa Nordsiden afmærket med en Vager med hvid Stage og sort nedadbunden Kost, N. Br.  $57^{\circ} 39',6$ , Ø. Lgd.  $21^{\circ} 42',7$ , den søndre Pulle med 28 Fod Vand paa Vestsiden med en Vager med hvid og sort Stage og sort dobbelt Kost. N. Br.  $57^{\circ} 39',3$ , Ø. Lgd.  $21^{\circ} 42',2$ .
- Vagernes for de 2 sidstnævnte Grunde ligge kun ude fra 1ste Juni til 1ste September.
- De 2 Vagere for 17 Fods Grunden Rabotnikbanken ere inddragne.
26. — Ved Landingspladsen paa Øen Verders Vestside i Moön Sund vises 2 hvide Lygter, 13 Fod o. V., Lysvidde 4 Qvm., som lede i VSV retv. til Broen.
27. **Sverrig.** Ved Kivik i Hanöbugt vises 2 Ledefyr, det ydre rødt, 10 Alen fra Stranden, 40 Fod o. V., Lysvidde

4 Qvm.; det indre hvidt, 118 Alen SV. til V. fra det ydre Fyr, 52 Fod o. V., Lysvidde 5 Qvm.; de brænde fra 16de August—15de Mai.

28. **Sverrig.** Den røde Vager ved Grunden Klotet, S. for Utlængen, bliver fremtidig betegnet med 2 røde Balloner over en opadbunden Kost.
29. — Paa Ølands »Södra Tredingsgrund» ved Færjestad i Kalmarsund, sættes istedetfor Stage, en sort Vager med sort Ballon.

### Botniske Bugt.

30. **Sverrig.** Ved Gallströmbuiks Havn er udlagt en Vager med sort og hvid Stage, sort Ballon, S. for Mannskær, N. Br.  $62^{\circ} 9',8$ , Ø. Lgd.  $17^{\circ} 34',7$ , endvidere 2 Stager paa N. Br.  $62^{\circ} 9',2$ , Ø. Lgd.  $17^{\circ} 32',5$  og N. Br.  $62^{\circ} 9',8$ , Ø. Lgd.  $17^{\circ} 32',0$ , samt en rød Risprisk 500 Alen NØ for sidstnævnte Stage; den røde Ballonvager paa N. Br.  $62^{\circ} 9',5$ , Ø. Lgd.  $17^{\circ} 33',2$ , er paasat en opadbunden Kost over Ballonen.
31. **Finland.** Ved Tauvo er paa Vestenden af Landet, tæt ved Lodshuset, opstillet en 60 Fod høj rød Mast med 4 Støtter og en hvid vandret liggende Tønde paa Toppen, N. Br.  $64^{\circ} 49'$ , Ø. Lgd.  $24^{\circ} 35',7$ ; den leder holdt til Lodshuset gennem Løbet S om Karlø; en lignende Mast, men med en Trekant paa Toppen, alt hvidmalet, er opsat paa Pynten Mattenpyrsti paa Silkojoki Landet, N. Br.  $64^{\circ} 52',7$ , Ø. Lgd.  $24^{\circ} 48'$ .
32. — Baaken paa Holmen Tankar udfor Gamle Karleby bliver nedtagen, da der dersteds opføres et Jernfyrtårn, hvori der skal tændes et Fyr af 2den Orden. —
33. — Prikken paa Vertubådan, N. Br.  $63^{\circ} 57',6$ , Ø. Lgd.  $22^{\circ} 48',7$  og Prikken paa Grunden Mæntæ N. Br.  $63^{\circ} 58',7$ , Ø. Lgd.  $23^{\circ} 3',3$ , ere nu begge forsynede med Ballon over et Flag paa Toppen.
34. — Paa Grunden Saviletto, 1080 Alen N  $4^{\circ}$  Ø retv fra NØ Enden af Holmen Vuori-Pilhava, er sat en rød Kostprisk, N. Br.  $60^{\circ} 21',4$ , Ø. Lgd.  $21^{\circ} 48',5$ .
35. — Paa Norra Degerskær eller Westerskær i Södra Kvarken er opført en 40 Fod høj Mast med 4 Støtter, og 2 Firkanter paa Toppen, den underste hvid, den øverste sort, 100 Fod o. V., N. Br.  $60^{\circ} 11',4$ , Ø. Lgd.  $19^{\circ} 18',5$ .

**Nordsøen.**

36. **Danmark.** Dybden i Thyborøn Kanal ved Høivande var i Marts 1888 paa Havrevlen  $7\frac{1}{4}$ , paa Fjordgrunden  $5\frac{1}{4}$  Fod.
37. — Et Fyrskib agtes udlagt i Sommeren 1888, 4 Qvm. SV for Grunden Vyl paa Horns Rev; det er rødmalet med hvidt Kors og har 2 Master; fra den forreste, mærket med rødt timeglasformet Topmærke, vises et Blinkfyr 30 Fod o. V. med 2 korte hvide Blink hvert  $\frac{1}{2}$  Minut. I Taage vil der med et Taagehorn blive givet 2 korte Stød hvert 2det Minut, N. Br.  $55^{\circ} 23',6$ , Ø. Lgd.  $7^{\circ} 45'$ .
38. — Naar dette Fyrskib er udlagt forandres Taagesignalet paa Horns Rev Fyrskib til 1 Stød hvert 2det Minut, istedenfor som nu 3 Stød hvert 2det Minut.
39. — Udenfor Graadybets Barre er udlagt en sort Lystønde paa 5 Favne Vand; den viser hvidt Lys, som ved Tøndens Bevægelse kan synes blinkende, 12 Fod o. V. og er forsynet med Fløiteapparat. N. Br.  $55^{\circ} 26'$ , Ø. Lgd.  $8^{\circ} 15',3$ .
40. **Tydskland.** Paa Nordsiden af Föhrer Lei, Slesvigs Vestkyst, er opstillet en Baake bestaaende af 4 Spir i Pyramideform med Kurve paa Toppene og derover et 4kantet Røstværgsgitter. 25 Fod over Lavvande N. Br.  $54^{\circ} 48',5$ , Ø. Lgd.  $8^{\circ} 34',4$ .
41. — Paa Sydsiden af Föhrer Lei er opsat en lignende Baake, N. Br.  $54^{\circ} 45',3$ , Ø. Lgd.  $8^{\circ} 37',1$ .
42. — Paa Horsbüll Steert er opstillet en Baake bestaaende af 3 Spir i Pyramideform med Kurve paa Toppene og derom et Røstværgsgitter, 22 Fod over Lavvande. N. Br.  $54^{\circ} 49',5$ , Ø. Lgd.  $8^{\circ} 31',8$ .
43. — Paa Stenack, N. Br.  $54^{\circ} 48',2$ , Ø. Lgd.  $8^{\circ} 27',1$ , paa Beensley, N. Br.  $54^{\circ} 34'$ , Ø. Lgd.  $8^{\circ} 45',9$  og paa Rungholt Sand, N. Br.  $54^{\circ} 32',0$ , Ø. Lgd.  $8^{\circ} 46',8$  ere lignende Baaker opsatte.
44. — Weser Fyrskib, N. Br.  $53^{\circ} 54',5$ , Ø. Lgd.  $7^{\circ} 49',5$  vil blive taget fra Station mellem den 23de og 28de Juni 1888.
45. — Taagesignal gives fra Weser Fyrskib ved Stød i et Taagehorn 20 Sec. hvert Minut og 5 Klokkeslag, fra Rother Sand Fyr med 3 Klokkeslag, fra Bremer Fyrskib med 6 Klokkeslag, fra Eversand øvre Fyr med 2 Klokkeslag, fra Eversand nedre Fyr med 4 og fra Meyers Legde Fyr med 7 Klokkeslag hurtig efter hinanden.

46. **Tydskland.** Baaketønderne N og NN i Dwarsgat (Weseren) have faaet Toptegn af Form som disse Bogstaver.
47. **Nederlandene.** Fra Schermonnikoog nordre Fyr gives der ikke mere Issignaler.
48. — Paa Vest Terschelling Havns indre Dige, 3220 Alen NØ t. Ø  $\frac{1}{2}$  Ø fra Havnefyret, er tændt et fast hvidt Fyr, 47 Fod over Høivande, paa en Mast ved et guult Skuur; det tjener til Ledefyr for Schuitengat, naar det holdes til Havnefyret. N. Br. 53° 22', Ø. Lgd. 5° 14',5.
49. — Ved Lemmer i Zuidersøen er det røde Fyr flyttet til Enden af vestre Havnearm, N. Br. 52° 50',2, Ø. Lgd. 5° 42',5, og det hvide Fyr er flyttet længer ind i Landet mod Nord, N. Br. 52° 50',6, Ø. Lgd. 5° 42',7.
50. — Ved Goedereede Havn er tændt 2 faste hvide Fyr 15 og 19 Fod over Høivande, 205 Alen fra hinanden, som i Retning VSV lede ind i Havnen; østlige Fyr N. Br. 51° 49',9, Ø. Lgd. 4° 0',6.
51. **Belgien.** Et Tidefyr paa Batteriet paa Østmolen ved Ostende 40 Fod o. Høivande viser, naar Dybden i Commercial Bassin er over 6 Fod, en rød under en grøn Lygte; er Dybden over 7 Fod 2 grønne Lygter og over 8 Fod 2 røde Lygter over hinanden; det røde Tidefyr, som hidtil vistest, naar den var under 8 Fod Vand, vises nu som Ledefyr.
52. **England.** Paa Maplin Sand i Themsen er den vestlige Tønde for maalt Qvartmiil flyttet  $1\frac{1}{2}$  Kbl. i V  $\frac{1}{2}$  N og den østlige 2 Kbl. i Ø  $\frac{1}{2}$  S fra tidligere Plads, den vestlige ligger paa 6, den østlige paa 5 Favne Vand LVST.
53. — I Duke of Edinburgh Channel, Themsen, er for en nylig dannet  $11\frac{1}{2}$  Kbl. lang Sandbanke med 21 Fod Vand kaldet »Shingles Patch» udlagt en stump sort- og hvidstribet Tønde med Stage og Bur paa 5 Favne Vand,  $2\frac{3}{8}$  Qvm. NØ t. Ø for Shingles Baake og SSØ for West Middle Longsand Tønde; en stump sort- og hvidtørnet Tønde paa 5 Favne Vand,  $2\frac{1}{2}$  Qvm. NØ  $\frac{1}{2}$  N for Shingles Baake og S t. Ø  $\frac{3}{4}$  Ø for West Middle Longsand Tønde, og en stump sort- og hvidstribet Tønde paa  $5\frac{1}{2}$  Favne Vand  $2\frac{1}{2}$  Qvm. NNØ  $\frac{1}{2}$  Ø for Shingles Baake og VNV for S W. Longsand Tønde; det dybe Løb er mellem disse Tønder og Longsand.

East Shingles Tønde er flyttet  $4\frac{1}{2}$  Kbl. i Ø t. N og ligger nu paa 6 Favne Vand i Mærket »Shingles og Pansand Baaker overreet i V t. N» og  $1\frac{1}{10}$  Qvm. S t. Ø  $\frac{1}{4}$  Ø

for SW Longsand Tønde. North East Middle Shingles Tønde inddrages. Dybderne ere angivne ved LVST. Misvisningen er  $17^{\circ}$  V i 1888.

54. England. Girdler Fyrskib skal til September 1888 flyttes  $1\frac{1}{2}$  Kbl. i V t. N  $\frac{3}{4}$  N.
55. — Det er paatænkt i Efteraaret 1888 at udlægge et Fyrskib N for Gabbard Sand; det skal vise 4 korte hvide Blink hvert  $\frac{1}{2}$  Minut.
56. — Da Stranden ved Orfordness bortskæres af Strømmen, vil det lave Fyr dersteds i August 1888 blive flyttet til Southwold, N. Br.  $52^{\circ} 19'$ , Ø. Lgd.  $1^{\circ} 40',7$ ; det vil da vise hvidt Lys med 2 korte Formørkelser hvert 20de Secund, og rødt Lys over Landgrunden paa begge Sider. Det høiere Fyr paa Orfordness vil samtidig blive forandret saaledes, at det faste hvide Lys pludselig formærkes i 3 Secunder hvert 40de Secund; over Landgrunden mod N og S vises farvet Lys og et hvidt Bifyr over Aldborough Ridge.
57. — Pakefield Fyr lyser nu kun i Vinkelen mellem Ø t. S  $\frac{1}{8}$  Ø og SØ  $\frac{1}{8}$  Ø, Nordgrænsen for Lyset er ved East Newcome Tønde, der er flyttet  $1\frac{1}{2}$  Kbl. SV t. S fra tidligere Plads og nu ligger paa N. Br.  $52^{\circ} 26',8$ , Ø. Lgd.  $1^{\circ} 44',1$ .
58. — Da Grundene ved Yarmouth have forskudt sig, er N. Caistor Tønde flyttet 1 Kbl. i SØ t. S, Scroby S. Elbow Tønde  $2\frac{1}{2}$  Kbl. i N t. Ø, S. Scroby Spit Tønde  $2\frac{1}{2}$  Kbl. i N. t. V., S. Holm Tønde 2 Kbl. i SV  $\frac{1}{2}$  S og SW Holm Tønde 2 Kbl. i SV t. S.
59. — Paa Sydenden af Nordre Bull Sand i Humberfloden er VSV for Spurn hele Fyr og  $\frac{1}{2}$  Qvm. V t. S fra Bull Fyrskib udlagt en Vager paa 10 Fod Vand, 44 Alen SØ for en Pulle med 4 Fod ved LVST. N. Br.  $53^{\circ} 33',5$ , Ø. Lgd.  $0^{\circ} 4',8$ .
60. — Da Middle Sand i Humberfloden har forskudt sig mod SØ, er Lower Middle Tønde Nr. 2 (rund, sort- og hvidstribet med Stage og Rude) flyttet  $\frac{3}{4}$  Qvm. i SØ  $\frac{1}{4}$  S fra tidligere Plads.
61. — I Humberfloden ovenfor Hull er ved SV Siden af Hesle Sand paa 2 Favne Vand udlagt et rødt Fyrskib, som viser hvidt Fyr 20 Fod o. V.
62. — Paa Sunderland NØ Mole tændes et Blinkfyr 44 Fod over Høivande med 2 korte Blink hvert 10de Secund og med hvidt Lys  $40^{\circ}$  N. for Hendon Rock, grønt Lys  $10^{\circ}$  over Hendon Rock, hvidt Lys  $19^{\circ}$  S for Hendon Rock,

rødt Lys over White Stones i 12°, hvidt Lys igjen over 15° SV for White Stones, endelig rødt Lys herfra i 35° mod S over Landgrunden. N. Br. 54° 54',3, V. Lgd. 1° 21'.

63. Skotland. Fra Fyret paa Peterhead Sydhavns Vestmole vises en rød Lysstribe, fra SV  $\frac{1}{4}$  V til VSV. N. Br. 57° 30',2, V. Lgd. 1° 46',3.

### Kanalen.

64. Frankrig. Ved Oystreham ere Fyrene paa Kirken og ved Fortet nedlagte; Fyret paa den østre Havnearm er rødt, Tidefyret paa vestre Mole grønt; det grønne Fyr paa Slusen er ombyttet med et hvidt Fyr, som holdt til det røde Fyr leder ind i Løbet til Havnen. N. Br. 49° 17', V. Lgd. 0° 16'.
65. — Havnefyret ved Treport er flyttet ud paa Enden af den nye Østmole; det viser rødt Lys 22 Fod o. V.
66. — Fyret paa den nordlige Havnearm ved Trouville, som før viste hvidt Lys, viser nu grønt Lys og brænder hele Natten; det faste grønne Fyr paa den østlige Havnearm er ogsaa forandret og viser hvidt Lys. Deauville røde Fyr tændes kun, naar der er over 7 Fod i Renden. N. Br. 49° 21',8, Ø. Lgd. 0° 5'.
67. — De røde Ledefyr, som vistest paa Kalen og paa Notre Dame Kirken i Håvre, ere nedlagte; istedenfor er tændt et grønt Fyr paa et Jernstativ paa »Grand-Quai», 54 Fod over Høivande, Lysvidde 8 Qvm., som holdt til det røde Glimtfyr paa Sydmoelen leder mellem Grundene »Haut de Quarante» og »Hautsudouest» til Havnen. — N. Br. 49° 29',3, Ø. Lgd. 0° 6',7.
68. England. Ved Hastings vises til Brug for Fiskerne, naar der ventes Storm fra SØ over S til NV, en Kegle med Spidsen nedad eller om Natten 3 røde Lygter 1 under 2 paa et Stillads i Trekant, og naar der ventes Storm fra V over N til Ø en opadvendt Kegle eller om Natten 3 røde Lygter 2 under 1.
69. — Fyret paa St. Catherine Pynt (Wight) bliver fra 1ste Mai 1888 forandret til elektrisk Fyr med Blink af 5 Sec. Varighed hvert  $\frac{1}{2}$  Minut. Taagehornet giver fra samme Tid ved uklart Veir 2 Stød, et med dyb, et med høj Tone, hvert Minut.
70. — Needles Fyr vil samtidig blive forandret, formørket hvert Minut, istedenfor som nu hvert halve Minut, og det



røde Lys fra  $V\frac{1}{4}S$  til  $SØ\frac{1}{4}S$  bliver forandret til hvidt, saa at Fyret lyser med hvidt Lys fra  $V$  t.  $N\frac{3}{4}N$  over  $S$  til  $SØ\frac{1}{4}S$ , derfra til Land vil Fyret vise rødt Lys.

71. **England.** Paa South Castle Platform ved Southampton gives Tidssignal ved Ballon, der falder hver Søndag Kl. 1 Greenwich Tid. N. Br.  $50^{\circ} 59',6$ , V. Lgd.  $1^{\circ} 24',1$ .
72. — Fra Flagstangen paa Mount Wise ved Plymouth Sund gives Tidssignal ved Ballon, som falder Kl. 1 Greenwich Tid, en Kanon paa SV Siden af Mount Wise affyres samtidig. N. Br.  $50^{\circ} 22'$ , V. Lgd.  $4^{\circ} 10'$ .

### Bristol Kanal.

73. **England.** Flatholm Fyrs hvide Lysvinkel er forandret og sees nu fra  $N\frac{1}{2}V$  til  $N$  t.  $V\frac{3}{4}V$  eller fra W. Cardiff Tønde til Raine Spit Tønde.
74. — Scarweather Flydefyr ved Swansea bliver i 1888 forandret til at vise Glimt hvert 5te Secund.

### Irske Hav.

75. **England.** I Formby Channel ved Liverpool ville de sorte stumpe Tønder F 1--3, 4, 5 og 6 paa Nordsiden af Løbet blive borttagne, den sorte Tønde F 2 faaer Betegnelse FNr.1, og Tønden FNr.7 paa NØ Siden af Løbet flyttes 200 Alen i NNØ til 16 Fod Vand LVST og betegnes F.2.
76. — Paa NØ Enden af Askew-Spit i Crosby Channel udlægges en rød Fyrtønde med Blinkfy.
77. **Irland.** Ved Indløbet til Lough Larne er opstillet en rund muret Baake paa Sandy Pynt, N. Br.  $54^{\circ} 51',3$ , V. Lgd.  $5^{\circ} 47',7$ ,  $2\frac{7}{10}$  Kbl.  $NV\frac{3}{4}N$  for Larne Fyrtaarn.
78. — Horseshoe Tønde ved Wicklow Head og Moulditch Bankens Tønde ved Greystones, Wicklow, blive fremtidlg røde stumpe Tønder; Bar Pladdy Tønde ved Lough Strangford bliver en sort Spidstønde.

### Atlantehavet.

79. **Irland.** Paa Bull Rock tændes i Efteraaret 1888 et Fyr med hvidt Blus hvert 15de Secund, N. Br.  $51^{\circ} 34',7$ , V. Lgd.  $10^{\circ} 18'$ ; fra Taarnet skal der gives Taagesignal med Knaldraketter; det 3 Qvm. sydøstligere viste midlertidige Fyr paa Dursey Head bliver da slukket. —

80. **Irland.** Fra Sherkin Fyrtaarn ved Vestsiden af Baltimore Havn gives Taagesignal med 1 Klokkeslag hvert 10de Secund, N. Br.  $51^{\circ} 28',3$ , V. Lgd.  $9^{\circ} 23',8$ .
81. — Loo Rock Tønde i Baltimore Havn er nu en sort Spidstønde.
82. — Daunt Rock Tønde ved Cork Havn er nu en rød stump Tønde.
83. — Paa Gola Rhed, Donegal, er Gubnadough Syd Tønde en sort Spidstønde, og Middle Rock Tønde er en rød stump Tønde.
84. **Frankrig.** I Gironde Munden er den røde og sorte Tønde ved Mauvaise Banken og den sorte Tønde ved Vestenden af Demi-Banken inddragne, hvorimod en sort Tønde er udlagt NV for "Tête de Mauvaise".
85. **Spanien.** Paa Molen af Grua de Rivadecella vises et lille rødt Fyr 36 Fod o. V., Lysvidde 1 à 2 Qvm.
86. **Portugal.** Ved Viaña paa Nordsiden af Floden Lima er tændt 2 Ledefyr, 800 Alen fra hinanden; det forreste hvidt, 47 Fod over Høivande, Lysvidde 11 Qvm., N. Br.  $41^{\circ} 41',2$ , V. Lgd.  $8^{\circ} 50',2$ ; det bageste rødt, 103 Fod over Høivande; holdte overet i N  $32^{\circ}$  Ø lede de ind over Flodens søndre Barre Ø om Klippen Roncador. Havnefyret ved Viaña er slukket.
87. **Spanien.** Paa Rompido Pynt ved Østsiden af Floden Piedras er tændt 2 Ledefyr i hvide Jernstativer, 1557 Alen N  $81^{\circ}$  V fra Fyrtaarnet, det forreste hvidt 64 Fod o. V., det bageste rødt 72 Fod o. V.; de staae 60 Alen fra hinanden og lede holdte i N  $11\frac{1}{2}^{\circ}$  Ø over Barren Ø for Øen Levante. N. Br.  $37^{\circ} 12',7$ , V. Lgd.  $7^{\circ} 6',7$ .

### Middelhavet.

88. **Spanien.** Det røde Fyr paa Vestmolen ved Almeria er nu synligt rundt om.
89. **Sicilien.** Fyret paa den vestre Havnearm ved Marsala viser nu fast hvidt Lys med Dobbeltblink hvert 40de Secund, Lysvidde 14 Qvm. N. Br.  $37^{\circ} 47',3$ , Ø. Lgd.  $12^{\circ} 26',8$ .
90. — Et Telegrafkabel er udlagt fra Neapel mellem Kastellet del'Ovo og Kalen over Ustica, San Marie Bugt, til lidt N for Palermo, mellem Monte Pellegrino og C. Gallo.

91. **Italien.** Ved Savona er tændt et fast grønt Fyr paa Enden af Tramontare (nordre) Mole, Lysvidde 10 Qvm., det holdes om Styrbord ved Indseiling. N. Br.  $44^{\circ} 18',7$ , Ø. Lgd.  $8^{\circ} 29',6$ .
92. — Paa Øen San Paolo ved Tarent vises nu et fast hvidt Fyr med Dobbeltblink hvert  $\frac{1}{2}$  Minut, 83 Fod o. V., Lysvidde 15 Qvm., Fyrtaarnet er forhøiet 20 Fod og er nu 77 Fod o. V. N. Br.  $40^{\circ} 26',4$ , Ø. Lgd.  $17^{\circ} 10',2$ .
93. **Dalmatien.** Ved Almissa er istedenfor det røde Fyr, som kun vistes, naar Dampskibe ventedes, tændt et fast Fyr 25 Fod o. V. ved Fransiscaner Klosteret; det viser hvidt Lys over Havnen, rødt Lys over Grundene udenfor denne, Lysvidde 5 Qvm., N. Br.  $43^{\circ} 26',3$ , Ø. Lgd.  $16^{\circ} 41',8$ . Paa Havnemolen vises et fast hvidt Fyr, 19 Fod o. V., Lysvidde 2 Qvm., dækket over Grundene foran Havnen; det tændes ikke ved nordlig Storm. N. Br.  $43^{\circ} 26',5$ , Ø. Lgd.  $16^{\circ} 41'$ .
94. — Fyret paa NV Enden af Øen Sestrizze ved Taier Havn er nu et fast hvidt Fyr med veksellende rødt og hvidt Blink hvert  $\frac{1}{2}$  Min., 156 Fod o. V., Lysvidde 17 Qvm.; Fyrtaarnet er 85 Fod høit, malet med røde og hvide slyngede Striber. N. Br.  $43^{\circ} 51',3$ , Ø. Lgd.  $15^{\circ} 12',2$ .
95. — Fyret ved Lucina paa Øen Meleda er fast hvidt, 30 Fod o. V., Lysvidde 8 Qvm. og lyser kun i en Vinkel af  $7^{\circ}$  over en Grund med 17 Fod Vand over.
96. — Fyret paa Diget ved Spalato viser nu i  $\frac{1}{2}$  Minut fast hvidt Lys, i det andet  $\frac{1}{2}$  Minut korte Blink og rødt Lys over  $2^{\circ}$  foran St. Stefano Pynts Landgrund, det er 35 Fod o. V., Lysvidde 9 Qvm.
97. — Fyret paa Glavat, Lagostini Øerne, viser i 1 Minut fast hvidt Lys, i næste Minut korte røde Blink, 120 Fod o. V., Lysvidde 16—13 Qvm., N. Br.  $42^{\circ} 45',9$ , Ø. Lgd.  $17^{\circ} 8',9$ .
98. — Paa Øen Bua ved Jova Pynt og ved Havnen Rasisce paa Curzola, skal der tændes Fyr.
99. — Ved Gravosa er tændt et midlertidigt hvidt Fyr paa en Havnearm, som er under Bygning, 1 Kbl. SSØ for Santa Croce Møle. N. Br.  $42^{\circ} 39',5$ , Ø. Lgd.  $18^{\circ} 5',3$ .
100. **Grækenland.** Paa Toppen af Corfu Kastel er tændt et fast hvidt Fyr 238 Fod o. V., Lysvidde 16 Qvm., i et rundt 32 Fod høit hvidt Taarn, N. Br.  $39^{\circ} 37'$ , Ø. Lgd.  $19^{\circ} 56',6$ .

101. **Grækenland.** I Mandri Strædet er paa C. Cave tændt et fast rødt Fyr 38 Fod o. V., Lysvidde 8 Qvm., N. Br.  $37^{\circ} 40',9$ , Ø. Lgd.  $24^{\circ} 4',8$ .

### Sorte Hav.

102. **Rusland.** Fyret ved Kertsch viser nu kun Lys i en Stribe fra S  $47^{\circ} \emptyset$  til S  $71^{\circ} \emptyset$ , da der er fundet Grunde paa Nordsiden af Kertsch Rhed. N. Br.  $45^{\circ} 21',3$ , Ø. Lgd.  $36^{\circ} 28',5$ .
103. — Ved Novorossisk, Floden Tsemes, er opført to 27 Fod høje Steentaarne af Form som afkortede Pyramider, det ene 383 Fod o. V., N. Br.  $44^{\circ} 44',4$ , Ø. Lgd.  $37^{\circ} 48',4$ , det andet 640 Fod o. V., N. Br.  $44^{\circ} 44',9$ , Ø. Lgd.  $37^{\circ} 48',1$ .

### Nordamerika.

104. **Ny Fundland.** En Banke med  $6\frac{1}{2}$  à 7 Favne Vand er funden 20 Qvm. S t. V  $\frac{1}{2}$  V fra C. St. Mary paa N. Br.  $46^{\circ} 30'$ , V. Lgd.  $54^{\circ} 5'$ , og en anden Banke med  $4\frac{1}{2}$  Favne 22 Qvm. S  $\frac{1}{2}$  V fra C. St. Mary paa N. Br.  $46^{\circ} 28'$ , V. Lgd.  $53^{\circ} 58'$ .
105. **Canada.** Fyrskibet ved Garde Pynt i Ristigouchi Floden, N. Br.  $48^{\circ} 3'$ , V. Lgd.  $66^{\circ} 32'$ , er inddraget.
106. — Paa Great Bird Rock (Magdalene Øerne) er Fyret ombygget; det er nu et Lindsefyr af 2den Orden med fast hvidt Lys 129 Fod over Høivande, Lysvidde 17 Qvm., i et 6 kantet 38 Fod høit Taarn. N. Br.  $47^{\circ} 50',7$ , V. Lgd.  $61^{\circ} 8',3$ .
107. — Paa Enden af det østlige Sødige ved Quago vises et fast rødt Fyr i et 24 Fod høit, hvidt Skuur med rødt Tag, Lysvidde 6 Qvm. N. Br.  $45^{\circ} 21',8$ , V. Lgd.  $65^{\circ} 31',9$ .
108. — Paa Enden af den østlige Mole ved Havnen St. Georg, paa Fundy Bugtens Sydside, er tændt et fast rødt Fyr, 25 Fod over Høivande, i et hvidt 20 Fod høit Taarn, Lysvidde 7 Qvm. N. Br.  $45^{\circ} 0',4$ , V. Lgd.  $65^{\circ} 9',4$ .
109. — Ved Digby Mole, Annapolis, vises et fast rødt Fyr, 90 Alen fra Brohovedet, 260 Alen fra Stranden, paa en Mast 15 Fod over et Skuur og 28 Fod over Molen. — N. Br.  $44^{\circ} 37',7$ , V. Lgd.  $65^{\circ} 45',1$ .
110. — Ved Sheet Havn Ø for Kirbyfloden er i et hvidt Skuur tændt et fast rødt Fyr 41 Fod over Høivande; det lyser fra S  $\frac{1}{2}$  V til SSV, Lysvidde 5 Qvm. N. Br.  $44^{\circ} 51',5$ , V. Lgd.  $62^{\circ} 26',5$ .

111. **Maine.** Paa Gig Rock i Davis Strædet er udlagt en sort- og rødrettinget Tønde.
112. — Paa Matinicus Rock bliver der vist 2 hvide Fyr NNV-SSØ 88 Fod fra hinanden, istedenfor det røde Fyr, som før vistes der. — N. Br.  $43^{\circ} 47'$ , V. Lgd.  $68^{\circ} 51',4$ .
113. **Massachusetts.** Fra Nobska Pynt Fyr, N. Br.  $41^{\circ} 30',9$ , V. Lgd.  $70^{\circ} 39',3$ , vises en rød Lysstribes fra Ø  $\frac{1}{2}$  S til SØ t. Ø  $\frac{1}{2}$  Ø over Grundene »Hommedieu» og »Hedge Fence».
114. — En Grund med  $4\frac{1}{2}$  Favne Vand er funden S  $66^{\circ}$  V  $5\frac{1}{2}$  Qvm. fra Nantucket New South Shoal Fyrskib, paa N. Br.  $40^{\circ} 51',7$ , V. Lgd.  $69^{\circ} 56',8$ .
115. — En sort Tønde er udlagt paa 23 Fod Vand, 4 Kbl. N  $\frac{1}{4}$  V retv. fra Holmeshole Fyr for nogle nylig fundne Klippegrunde.
116. — Vineyard Sund Fyrskib er flyttet 7 Kbl. i S.  $56^{\circ}$  V og ligger nu paa N. Br.  $41^{\circ} 22',7$ , V. Lgd.  $71^{\circ} 0'$ .
117. — Fløitetønden S for »Hen and Chickens» i Buzzard Bugt er flyttet 9 Kbl. i N og ligger nu paa N. Br.  $41^{\circ} 26',5$ , V. Lgd.  $71^{\circ} 1',7$ .
118. **Connecticut.** Stonington Sødige er forlænget 1 Kbl. i S  $63^{\circ}$  V retvisende.
119. — Baaken ved Pawcatuc Flodens Munding i Lille Narragansett Bugt er borttagen.
120. **Ny York.** I Fort Columbus paa Øen Governor i East River er ved Kastel William tændt 2 faste røde Fyr paa en hvid Mast, 28 Fod over Høivande, N. Br.  $40^{\circ} 41',6$ , V. Lgd.  $74^{\circ} 1',3$ .
121. — Fyret paa Dry Romer Grund, der hidtil var hvidt, er nu rødt, N. Br.  $40^{\circ} 30',7$ , V. Lgd.  $74^{\circ} 0',8$ .
122. — I Gedney Channel er den indre sribede Tønde, der laa i Retning af Waackaack Ledefyr, flyttet; den ligger nu NØ  $\frac{1}{8}$  Ø fra Sandyhook Fyr, SØ  $\frac{1}{8}$  Ø fra Dry Romer Fyr.
123. — En Steen med 8 Fod Vand, 5 Alen i Tværmaal, er funden 1180 Alen SV  $\frac{1}{4}$  V fra North Brother Fyr.
124. — Klokketønden paa Robbin Rev ligger nu  $1\frac{1}{2}$  Kbl. S t. Ø  $\frac{1}{4}$  Ø fra Fyrtaarnet paa Revet.
125. — Paa Man of War Rock i East River er tændt et fast rødt Fyr paa en hvid- og brunringet Mast, N. Br.  $40^{\circ} 44',6$ , V. Lgd.  $73^{\circ} 58'$ , og paa Flood Rock 2 faste røde Fyr paa en hvid Pæl, N. Br.  $40^{\circ} 46',7$ , V. Lgd.  $73^{\circ} 56'$ .

126. **Ny York.** Ved Communipaw i Sydhjørnet mellem de 2 gravede Rønder til North River Coal Company Dock er udlagt en vandret sribet Vager paa 12 Fod Vand.
127. **Delaware.** Fenwich Island Shoal er afmærket paa Nordenden med en sort stump Tønde Nr. 5, i 6 Favne Vand, N. Br.  $38^{\circ} 29',6$ , V. Lgd.  $74^{\circ} 55',6$ , og paa Sydenden med en rød- og sortringet Spidstønde i 3 Favne Vand, N. Br.  $38^{\circ} 27',4$ , V. Lgd.  $74^{\circ} 55',8$ ; 1 Qvm. fra Østkanten af Grunden ligger en sort- og hvidsribet Fløitetønde i 9 Favne V. paa N. Br.  $38^{\circ} 27'$ , V. Lgd.  $74^{\circ} 54'$ .
128. **Virginia.** Ved Indløbet til Chesapeake Bugten,  $8\frac{1}{4}$  Qvm. S  $77\frac{3}{4}^{\circ}$  Ø retv. fra C. Charles, er paa 8 à 9 Favne Vand udlagt et skonnerttaklet rødt Fyrskib, hvorfra vises 2 faste hvide Fyr, et paa hver Mast, 44 Fod o. V., Lysvidde 12 Qvm.; i Taage gives fra Skibet 2 Sted af en Damppebe hvert 2det Minut, N. Br.  $37^{\circ} 6',4$ , V. Lgd.  $75^{\circ} 42',6$
129. — Fra Fyret paa C. Henry vises en rød Lysstribe over  $79^{\circ}$  fra NNV over N til NØ t. Ø over Grundene i Indløbet til Chesapeake Bugt.
130. — Fyret paa Wolf Trap viser nu fast hvidt Fyr med hvide Blink hvert  $\frac{1}{2}$  Minut fra N  $\frac{3}{4}$  Ø over S til S  $\frac{1}{4}$  V og fast rødt Fyr med røde Blink hvert  $\frac{1}{2}$  Minut fra S  $\frac{1}{4}$  V over N til N  $\frac{3}{4}$  Ø.
131. — Fyret paa Smith Pynt viser hvide Blink hvert  $\frac{1}{2}$  Min. mellem S  $\frac{1}{8}$  Ø og Ø ( $88^{\circ}$ ) og mellem N  $\frac{1}{4}$  V og NV  $\frac{1}{2}$  V ( $48^{\circ}$ ); røde Blink mellem N  $\frac{1}{4}$  V og Ø ( $93^{\circ}$ ) og mellem NV  $\frac{1}{2}$  V og S  $\frac{1}{8}$  Ø ( $131^{\circ}$ ).
132. **Maryland.** Fra Fyret paa Lookout Pynt vises en rød Lysstribe over  $73^{\circ}$ , fra SØ t. Ø  $\frac{1}{2}$  Ø over Ø til NØ.
133. — Fra Fyret paa Øen Blackstone vises en rød Lysstribe over  $45^{\circ}$  fra Ø til NØ.
134. — Fra Fyret paa Øen Sharp vises rødt Lys over  $103^{\circ}$  fra N t. V  $\frac{2}{3}$  V over N til Ø  $\frac{1}{2}$  N, i Resten af Kredsen hvidt som før.
135. — Fra Fyret paa Bloody Barre Pynt paa Øen Kent vises rødt Lys over  $88\frac{1}{2}^{\circ}$  fra SSV  $\frac{1}{2}$  V over S. til SØ t. Ø  $\frac{2}{3}$  Ø.
136. — Thomas Point Shoal Blinkfyrt viser Blink hvert halve Minut, hvide fra S t. V  $\frac{1}{4}$  V over S og Ø til NNØ  $\frac{1}{4}$  Ø og røde fra NNØ  $\frac{1}{4}$  Ø over N til S t. V  $\frac{1}{4}$  V.
137. — Sandy Pynt Fyr viser Blink hvert 90de Secund, fra S t. V  $\frac{1}{2}$  V over V til N  $\frac{2}{3}$  V rødt Fyr med røde Blink og fra N  $\frac{2}{3}$  V over N, Ø og S til S t. V  $\frac{1}{2}$  V hvidt Fyr med hvide Blink.

138. **N. Carolina.** En sort Baake er opført  $1\frac{3}{4}$  Qvm. Ø  $\frac{1}{8}$  S fra det gamle Taarn paa Pamlico Pynt, og en Fyrtønde er udlagt  $2\frac{1}{4}$  Qvm. ØSØ for samme gamle Taarn.
139. **S. Carolina.** Den sorte Tønde Nr. 3 ved Charleston ligger nu  $1\frac{1}{2}$  Qvm. ØNØ  $\frac{5}{8}$  Ø fra Fyrtaarnet, og den rød- og sortstribede Tønde S for Mount Pleasant er inddragen. Løbet til N. Edisco Floden er forandret, den ydre Tønde er flyttet  $1\frac{1}{2}$  Qvm. i SSV  $\frac{3}{8}$  V, den indre Tønde  $\frac{5}{10}$  Qvm. i NV  $\frac{1}{4}$  V.
140. **Georgia.** I Savannahfloden er bygget en Mole paa Vestenden af Øen Jones, 220 Alen NØ  $\frac{3}{4}$  N for det røde Baakefyr; paa denne Mole er tændt et hvidt Baakefyr, et andet lignende Fyr er tændt paa Enden af den Mole, der ligger 2800 Alen NV t. V  $\frac{1}{2}$  V fra Venus Pynt Fyr; et tredje paa Molen, der er 1300 Alen SØ t. Ø  $\frac{1}{2}$  Ø fra SØ Enden af Spirit Øen, og et fjerde paa Molen ved SØ Enden af Spirit Øen.
141. — En rød Tønde Nr. 6 er udlagt  $3\frac{1}{10}$  Qvm. V  $\frac{1}{4}$  N fra Fyrtaarnet paa Little Cumberland i Satilla Floden, den sorte Tønde Nr. 1 ved Horseshoe Shoal har nu N. 3, og den røde Tønde Nr. 2 ved Racoon Key-Spit er bleven kaldet Nr. 4.
142. **Florida.** Den sorte Klokketønde ved Ferdinandina er flyttet og ligger nu  $3\frac{1}{2}$  Qvm. NØ  $\frac{1}{4}$  Ø for Fyret paa Øen Amelia, den røde Tønde Nr. 2 ligger  $3\frac{1}{10}$  Qvm. NØ for samme Fyr, og den sorte Tønde Nr. 1 580 Alen NØ  $\frac{5}{8}$  Ø fra Østenden af Sydmolen; den røde Tønde Nr. 4 er inddragen.
143. — I St. John Floden er opført en sort Baake Nr. 1, 800 Alen NNV  $\frac{1}{4}$  V fra NV Pynten af Øen Great Marsh; en rød Baake Nr. 2  $\frac{3}{4}$  ved Mundingen af St. Carlos Creek, 1700 Alen SV  $\frac{5}{8}$  V fra Fyrbaaken Nr. 3 og en rød Fyrbaake Nr. 4, 800 Alen N  $\frac{5}{8}$  V fra den gamle Fyrbaake Nr. 4, der nu faaer Betegnelse Nr. 4  $\frac{1}{2}$ .
144. — I Apalachicole Flodens Munding vises 2 Ledefyr, det forreste rødt 15 Fod o. V., det bageste hvidt 17 Fod o. V.; de staae paa 8 og 6 Fod Vand 8 Qvm. SSV for St. Georges Fyrtaarn N. Br. 29° 41',9, V. Lgd. 84° 54',2.
145. — I Pensacola Bugt SV for Fort Mc Rae er tændt 2 Ledefyr, det forreste N. Br. 30° 19',2, V. Lgd. 87° 19',2 hvidt, det bageste 410 Alen i VNN derfra rødt.

146. **Florida.** Vest for Fort Barrancas er tændt 2 lignende Ledefyr N  $\frac{3}{4}$  Ø—S  $\frac{3}{4}$  V, 195 Alen fra hinanden.
147. — I Excambia Floden er paa Devils Point Baake tændt et rødt Fyr 22 Fod over Lavvande.
148. — Ved Santa Maria de Galvaes Bugt SØ for White Point, er tændt et rødt Fyr 22 Fod over Lavvande, paa et rødt Stativ, og i Blackwater Bugt et lignende Fyr paa «Turn of Channel» Baaken.
149. **Mississippi.** Taageklokken ved Horn Island Pass N. Br. 30° 13',5, V. Lgd. 88° 30',8 er borttagen.  
Ved Nordenden af Øen Horn er udlagt en rød Spidstønde VNV  $\frac{1}{2}$  V for Horn Fyr, SSØ  $\frac{3}{4}$  Ø for Øen Rounds Fyr og en sort Spidstønde Nr. 7, 2600 Alen VSV for Fyrtaarnet paa Merrild Shell Banke.
150. **Texas.** Løbet over Barren til Cavallo Pas i Matagorda Bugt har forskudt sig  $\frac{1}{2}$  Qvm. mod Vest, og Tenderne ere flyttede derefter. Løbet forandres ideligt og bør ikke søges uden Lods.

### Vestindien.

151. **Cuba.** Paa Fortet Morro ved Havana Havns Nordside er en Signalstation (Semaphor) oprettet Ø for Fyrtaarnet, N. Br. 23° 9',3, V. Lgd. 82° 21',5.
152. — Misvilsningen ved Havana er funden at være 3° 36' Øst i 1888.
153. — Paa Yderenden af Diamante Banken ved St. Jago de Cuba er udlagt en rød Baaketønde.
154. **Haïti.** Fyret paa San Jose Batteri ved San Domingo viser nu vaxlende rødt og hvidt Lys hvert Minut, Lysvidde 12 à 15 Qvm. N. Br. 18° 27',5, V. Lgd. 69° 53'.
155. **Jamaica.** Fyret paa Folly Pynt ved Østsiden af Indløbet til Port Antonio viser fast rødt Lys fra N 54° V over N til S 81° Ø, 52 Fod over Høivande, Lysvidde 13 Qvm. Fyrtaarnet er malet i røde og hvide Bælter, 48 Fod høit. N. Br. 18° 11',3, V. Lgd. 76° 27'.
156. **Honduras.** En Klippe med under 3 Favne Vand er funden  $1\frac{1}{2}$  Qvm. fra Land, 7 Qvm. NØ for Puerto Cortes paa N. Br. 15° 55', V. Lgd. 87° 54'.
157. **Panama.** Fyrene paa Farallon Sucio ved Aspinwall og paa Toro Pynt (see Nr. 332, 1887) er der endnu ikke gjort Skridt til at opføre.



158. **Columbia.** I Bugten Galera de Zamba skulde der den 1ste Mai 1888 tændes et Fyr med veksellende grønt og hvidt Blink hvert Minut, Lysvidde 20 Qvm., N. Br.  $10^{\circ} 44',3$ , V. Lgd.  $75^{\circ} 16',3$ .

### Sydamerika.

159. **Venezuela.** Ved Boca-grande, Orinoco, ligger Fyrskibet nu paa N. Br.  $8^{\circ} 42',5$ , V. Lgd.  $60^{\circ} 19'$ .
160. **Penedo de San Pedro.** Omtrent 500 Qvm. NV for denne Ø er der fundet en Banke med 19 Favne Vand paa N. Br.  $6^{\circ} 59',5$ , V. Lgd.  $37^{\circ} 7'$ .
161. **Brasilien.** Paa Pynten Mont Serrat ved Bahia er tændt et fast hvidt Fyr, 17 Fod over Høivande, Lysvidde 7 Qvm.
162. — Paa Barren ved Rio Grande do Sul var der i Novbr. 1887 10 Fod Vand.
163. **Patagonien.** Paa Sydsiden af Nuevo Gulf  $2\frac{1}{2}$  Qvm. fra Land, N  $77^{\circ}$  V fra Toppen paa Ninfas Pynt, er der fundet en Grund med 15 Fod Vand over, paa S. Br.  $42^{\circ} 47',5$ , V. Lgd.  $64^{\circ} 47'$ .
164. **Ildlandet.** Stationer til Hjælp for Skibbrudne findes i Good Success Bay ved Vestsiden af le Maire Strædet, S. Br.  $54^{\circ} 48'$ , V. Lgd.  $65^{\circ} 15'$ , og ved St. John Havn paa Østenden af Staten Island Nordside, S. Br.  $54^{\circ} 45'$ , V. Lgd.  $63^{\circ} 50'$ . En Missions-Station findes ved Ushuwaja i Beagle Channel, S. Br.  $54^{\circ} 53'$ , V. Lgd.  $67^{\circ} 25'$ ; en anden paa S. Br.  $54^{\circ} 49'$ , V. Lgd.  $68^{\circ} 19'$ .

### Afrika.

165. **C. Verd Øer.** Lobo Fyr paa Østenden af Øen San Jago viser nu fast rødt Lys, N. Br.  $14^{\circ} 59',5$ , V. Lgd.  $23^{\circ} 25',3$ . Efter sidste Oplysninger er dette Fyr ikke tændt.
166. — Paa Fortet San Jose, English Road, paa SV Kysten af Øen Mayo er tændt et fast rødt Fyr 60 Fod over Høivande, Lysvidde 7 Qvm., N. Br.  $15^{\circ} 7',5$ , V. Lgd.  $23^{\circ} 13',5$ .
167. **Marokko.** Paa C. Juby vises nu et fast hvidt Fyr istedenfor et rødt Fyr, N. Br.  $27^{\circ} 57'$ , V. Lgd.  $12^{\circ} 53'$ .
168. **Liberia.** En Grund, hvorpaa et tysk Dampskib •Tarn• er stødt, ligger 2 Qvm. fra Land, 7 Qvm. NNØ for C. St. John, N. Br.  $1^{\circ} 16',7$ , Ø. Lgd.  $9^{\circ} 23',3$ , og nærmere Land findes en anden Grund med 7 Fod, paa N. Br.  $1^{\circ} 13'$ , Ø. Lgd.  $9^{\circ} 19'$ , 4 Qvm. NNV  $\frac{1}{2}$  V fra C St. John.

169. **Camerun.** Camerun Floden er afmærket med 12 røde Tønder, som holdes om Styrbord, og 2 sorte Tønder, som holdes om Bagbord ved Indseiling.
170. **Loango.** Ved Sydsiden af Lendana Bugt er tændt et fast hvidt Fyr paa et Jernstativ, 108 Fod o. V., Lysvidde 12 Qvm. S. Br.  $5^{\circ} 12'$ , Ø. Lgd.  $12^{\circ} 9'$ .
171. **Congo.** I Banana Creek er udlagt 4 sorte Tønder, som holdes om Bagbord, og en rød Tønde, som holdes om Styrbord ved Indseiling.  
En rød Tønde er udlagt paa 5 Favne Vand 2 Qvm. S  $57^{\circ} \emptyset$  fra Shark Pynt til at angive Ankerpladsen i Diegos eller St. Antonio Bugt.
172. **Østkyst.** Paa Øen St. Georg (Goa) ved Mosambique vises et fast hvidt Fyr 70 Fod o. V., Lysvidde 22 Qvm.; paa Volden St. Gabriel i Fortet St. Sebastian vises et fast grønt Fyr 72 Fod o. V., Lysvidde 4 Qvm., i Retning af Løbet, og et andet grønt Fyr ved Flagstangen paa Fort St. Sebastian N  $77^{\circ} V$  retv. fra dette; holdte overet lede disse grønne Fyr gennem Løbet, indtil de 2 røde Fyr, det ene ved Cabeceira Grande 38 Fod o. V. Lysv. 5 Qvm., og det andet paa Klippen St. Joao, 16 Fod o. V. S  $27^{\circ} \emptyset$  retv. derfra, ogsaa med Lysvidde af 5 Qvm., komme overet; endvidere vises 2 grønne Lygter paa Enden af Landingsbroen. S. Br.  $15^{\circ} 0'$ , Ø. Lgd.  $40^{\circ} 45'$ .
173. — I Mosambique Strædet NV for Mourondava er funden en Grund med 16 Fod Vand, S. Br.  $19^{\circ} 54',5$ , Ø. Lgd.  $44^{\circ} 3',3$ , samt en Banke med 8 Favne Vand paa S. Br.  $19^{\circ} 30',5$ , Ø. Lgd.  $43^{\circ} 55',3$ , og NV for Barren Island en Banke med  $9\frac{1}{2}$  Favne Vand, S. Br.  $18^{\circ} 10'$ , Ø. Lgd.  $43^{\circ} 16'$ .
174. — En 4 Favne Grund er funden ved Floden Majunga, Bembatske Bugt, paa S. Br.  $15^{\circ} 24',5$ , Ø. Lgd.  $46^{\circ} 18',3$ .
175. **Røde Hav.** Paa Ras al Bir ved Tajura Bugt skal der tændes et fast hvidt Fyr af 1ste Orden, Lysvidde 20 Qvm., N. Br.  $11^{\circ} 58',5$ , Ø. Lgd.  $43^{\circ} 22'$ .
176. — En Grund med  $5\frac{1}{2}$  Fod Vand er funden Ø for Makaua, Asab Øerne, paa N. Br.  $12^{\circ} 58',3$ , Ø. Lgd.  $43^{\circ} 0'$ .
177. — Paa Halvoen Abd el Kader ved Massova er tændt et midlertidigt hvidt fast Fyr 46 Fod o. V., Lysv. 12 Qvm., N. Br.  $15^{\circ} 37',2$ , Ø. Lgd.  $39^{\circ} 27',4$ , og paa Seraglio Pynt, N. Br.  $15^{\circ} 36',7$ , Ø. Lgd.  $39^{\circ} 26',7$ , et fast rødt Fyr, Lysv. 2 Qvm.

178. **Røde Hav.** En Grund med 8 Fod Vand er funden V for Jezirat Amkads i Masira Kanalen, N. Br.  $20^{\circ} 21',3$ , Ø. Lgd.  $58^{\circ} 35',7$ .

### Østindien.

179. **Indiens Vestkyst.** Fyret paa Cadiapatam (Mutum) Pynt har kun en Lysvidde af 16. Qvm. N. Br.  $8^{\circ} 7',5$ , Ø. Lgd.  $77^{\circ} 18',2$ .
180. **Ceylon.** Fyret paa Little Basses Klippe er et Blinkfyrt med 2 Blink hvert Minut saaledes: Blink i 7 Sec., Formørkelse i 8 Sec., Blink i 7 Sec., Formørkelse i 38 Sec., o. s. v. N. Br.  $6^{\circ} 23'$ , Ø. Lgd.  $81^{\circ} 43'$ .
181. — I Trincomale Havn er udlagt en rød Tønde mærket «Torpedo» mellem Øen Great Sober og Clappenborg Pynt.
182. — Paa Holmen Barbaryn ved Beruvela 4 Qvm. N for Bentota bygges et Fyrtaarn og paa Dondra Pynt ved Sydenden af Ceylon et lignende; begge skulle vise Fyr af 1ste Orden.
183. **Andaman Øerne.** Ved Port Blair, Øen Ross, er tændt et fast hvidt Fyr 154 Fod o. V., Lysv. 8 Qvm., N. Br.  $11^{\circ} 40',5$ , Ø. Lgd.  $92^{\circ} 45',5$ .
184. **Malacca Strædet.** Paa Pulo Anza ved Selangore er tændt et Blinkfyrt med hvidt Blink hvert 10de Secund, 116 Fod o. V., Lysvidde 15 Qvm., N. Br.  $3^{\circ} 10',5$ , Ø. Lgd.  $101^{\circ} 11'$ .
185. — Horsburg Fyr viser hvidt Blink hvert 10de Secund, 96 Fod over Høivande, Lysvidde 16 Qvm.; Fyrtaarnet er sort- og hvidstribet og 109 Fod høit.
186. **Java.** Paa Vestenden af Øen Sapudi er tændt et fast hvidt Lindsefyrt af 2den Orden i et ottekanter Taarn, 186 Fod o. V., Lysvidde 20 Qvm., S. Br.  $7^{\circ} 5',2$ , Ø. Lgd.  $114^{\circ} 16',3$ .
187. — Paa Brohovedet i Havnen Tandjong Priok ved Batavia vises 2 faste hvide Fyr, Lysv. 8 Qvm. I Havnen er der 24 Fod Vand, Jernbane til Batavia.
188. **Celebes.** Paa Brill Rev ved SV Enden af Macassar Strædet er tændt et fast hvidt Fyr med Blink hvert  $\frac{1}{4}$  Minut, 66 Fod over Høivande, S. Br.  $6^{\circ} 6',9$ , Ø. Lgd.  $118^{\circ} 56',3$ .

### Australien.

189. **NV Kyst.** En Klippe med 6 Fod Vand er funden 1 Qvm. S  $53^{\circ}$  Ø for Round Island ved Exmouth Bay. S. Br.  $21^{\circ} 39',7$ , Ø. Lgd.  $114^{\circ} 39'$ .

190. **N Kyst.** Paa Østenden af NV Revet i Prinds af Wales Canal i Torresstrædet er funden en Grund med 9 Fod Vand, S. Br.  $10^{\circ} 28',3$ , Ø. Lgd.  $142^{\circ} 17',2$ .
191. — Ø for Øen Imbert ved Ny Guinea er funden en Banke med 35 Fod Vand, S. Br.  $11^{\circ} 0',6$ , Ø. Lgd.  $151^{\circ} 24',3$ , og en anden med 23 Fod Vand paa S. Br.  $11^{\circ} 1'$ , Ø. Lgd.  $151^{\circ} 27',5$ .
192. — En hidtil ukendt skovgroet Holm, 2 Qvm. lang i NNØ-SSV og  $\frac{2}{3}$  Qvm. bred, er seet paa S. Br.  $8^{\circ} 15'$ , Ø. Lgd.  $130^{\circ} 39'$ .
193. **Ø Kyst.** En Korallgrund med 9 Favne og maaskee mindre Dybde er funden 15 Qvm. SV for Willisøerne i Korallhavet paa S. Br.  $16^{\circ} 27'$ , Ø. Lgd.  $149 48'$ .
194. — Paa Revet ved Lark Pass er opført en trekantet rød Baake S. Br.  $15^{\circ} 11',3$ , Ø. Lgd.  $145^{\circ} 40'$ , en lignende Baake ved SV Indløbet S. Br.  $15^{\circ} 14',5$ , Ø. Lgd.  $145^{\circ} 34'$ , og en tredje,  $1\frac{3}{4}$  Qvm. V for det østlige Løb, S. Br.  $15^{\circ} 7',3$ , Ø. Lgd.  $145^{\circ} 43',8$ ; de holdes alle om Bagbord ved Indseiling; en Grund med 15 Fod findes  $\frac{1}{3}$  Qvm. SØ for den østligste af disse Baaker.
195. **Tasmanien.** Paa Østsiden af Snowy Flodens Munding i Bass Strædet er tændt et fast rødt Fyr paa en Baake, 96 Fod over Høivande, Lysvidde 6 Qvm., S. Br.  $37^{\circ} 48',3$ , Ø. Lgd.  $148^{\circ} 32'$ .
196. — I Dalrymple Havn er ved Indløbet til Tamarfloden tændt et fast Fyr paa Low Head Lodsplads; det viser hvidt Lys mellem Sheer Rev Tønde og Beacon Rev Baake, rødt Lys, naar man er S for 2 Favne Banken ved sidstnævnte Baake. S. Br.  $41^{\circ} 4'$ , Ø. Lgd.  $146^{\circ} 49'$ .
197. — Paa Table Cape skal der i August 1888 tændes et fast hvidt Fyr 380 Fod o. V., Lysvidde 23 Qvm., i et 50 Fod høit Taarn. S. Br.  $40^{\circ} 57'$ , Ø. Lgd.  $145^{\circ} 45',3$ .

### Stille Hav.

198. **Japan.** Paa Japans Kyst gives Uveirssignal ved Heisning af en rød Ballon, om Natten en rød Lygte; ventes Storm sydfra, heises en rød Kegel med Spidsen nedad, om Natten 3 røde Lygter, 2 over 1; ventes Storm nordfra, en rød Kegel med Spidsen opad, om Natten 3 røde Lygter, 1 over 2.
199. **China.** Baaken paa Drinkwater Pynt i Jangtsekjang er paa Grund af Strandens Bortskæring flyttet 560 Alen i N  $8^{\circ}$  V retv.; den er 48 Fod høj, firkantet og umalet.

200. **Korea.** Paa Toldhuset ved Fusan (Tsauliang-hai) brænder et fast grønt Fyr, N. Br.  $35^{\circ} 6'$ , Ø. Lgd.  $129^{\circ} 1',7$ .
201. **Vancouvers Ø.** Ved NØ Enden af Kelp Barre er udlagt en sort stump Tønde paa 22 Fod Vand, N. Br.  $49^{\circ} 39',3$ , V. Lgd.  $124^{\circ} 53'$ , og paa SV Siden af Barren en lignende Tønde paa 20 Fod Vand, N. Br.  $49^{\circ} 38',8$ , V. Lgd.  $124^{\circ} 53',6$ . En rød Tøndevager ligger paa 22 Fod Vand ved Kelp Rev, N. Br.  $49^{\circ} 28',7$ , V. Lgd.  $124^{\circ} 45'$ , og en sort stump Tønde for Maple Pynt, N. Br.  $49^{\circ} 28',4$ , V. Lgd.  $124^{\circ} 44',5$ .
202. — I Georgia Strædet er tændt et Fyr med hvidt Blink hvert  $\frac{1}{2}$  Minut paa Øen Saturna, 135 Fod over Høivande, Lysvidde 18 Qvm., i et hvidt Taarn med rød Lanterne, N. Br.  $48^{\circ} 47',5$ , V. Lgd.  $123^{\circ} 3'$ .
203. — Fra C. Flattery Fyr vises en rød Lysstribe mellem NV  $\frac{1}{2}$  N og NNW  $\frac{1}{8}$  V over Klipperne «Duncan» og «Duntze», N. Br.  $48^{\circ} 23',3$ , V. Lgd.  $124^{\circ} 44',7$ .
204. **Oregon.** Ved Columbia Floden er udlagt en rød Tønde, 2 Qvm. S  $42^{\circ}$  Ø for Hancock Pynt Fyr, paa N. Br.  $46^{\circ} 14',7$ , V. Lgd.  $124^{\circ} 2',3$ , og en anden rød Tønde Nr. 2 paa N. Br.  $46^{\circ} 17'$ , V. Lgd.  $124^{\circ} 1',2$ ; den sorte Tønde Nr. 5 er inddragen.
205. — En Rednings-Station er oprettet ved C. Gregory Fyr paa N. Br.  $43^{\circ} 20',5$ , V. Lgd.  $124^{\circ} 22'$ .
206. **Californien.** Tønden for Noonday Rock ved San Francisco er ombyttet med en Klokketønde.
207. — Baaken paa Vestenden af Yerba Bueno er borttagen, istedenfor er udlagt en rød- og sortringet Tønde paa  $3\frac{1}{4}$  Favne Vand ved NV Enden af Landgrunden.
208. — Den rød- og sortringede Tønde ved Sydenden af Southampton Shoal er flyttet 1 Qvm. i SØ  $\frac{1}{2}$  S og ligger nu  $3\frac{1}{4}$  Qvm. N  $\frac{3}{8}$  Ø for Øen Alcatraz Fyrtaarn.
209. **Columbia.** En Klippe med 2 Favne Vand over er funden ved Buenaventura Havn  $1\frac{1}{10}$  Qvm. SV  $\frac{1}{4}$  V for Basan Pynt, N. Br.  $3^{\circ} 48',8$ , V. Lgd.  $77^{\circ} 11',7$ , og en anden Klippe, hvorpaa Søen bryder, i Magdalena Bugt paa N. Br.  $3^{\circ} 54'$ , V. Lgd.  $77^{\circ} 20',3$ .
210. **Chili.** Paa Vestkanten af Banken «Tres Hermanos» i Valdiviafloden er opstillet 4 Jernbaaker med hvide Balloner.
211. — Paa Øen Santa Maria ved Arauco Bugt er tændt et Fyr af 1ste Orden med hvidt Blink i 15 Secunder hvert Minut, 250 Fod o. V., 48 Fod over Grunden, Lysvidde 22 Qvm. S. Br.  $36^{\circ} 59',1$ , V. Lgd.  $73^{\circ} 32',5$ .

212. **Patagonien.** Mellem Dundee Rock og C. Dyer paa Øen Campana V for Øen Wellington er fundet Skær, hvorpaa Søen bryder, S. Br.  $48^{\circ} 6'$ , V. Lgd.  $75^{\circ} 37'$ , og mellem Øen Off Shore og Kysten flere Klipper paa S. Br.  $49^{\circ} 25',8$ , V. Lgd.  $75^{\circ} 37'$ .
213. **Ny Caledonien.** Paa SV Enden af Revet ved Koumac er sat en rød Baake, S. Br.  $20^{\circ} 37',1$ , Ø. Lgd.  $164^{\circ} 14',3$ , og lignende Baaker paa Østsiden af Massacre Red, S. Br.  $20^{\circ} 56'$ , Ø. Lgd.  $164^{\circ} 34',3$ , og paa Sydenden af NV Grunden ved Massacre Rev, S. Br.  $20^{\circ} 53',9$ , Ø. Lgd.  $164^{\circ} 29',1$ ; paa den indre Østpynt af Gatope Rev er udlagt en sort Tønde paa S. Br.  $20^{\circ} 58',7$ , Ø. Lgd.  $164^{\circ} 37',3$ .
214. **Øen Ellice.** En Banke med 15 til 17 Favne Vand over er funden N for Holmen Sophia, S. Br.  $10^{\circ} 18'$ , Ø. Lgd.  $179^{\circ} 44'$ .
215. **Øen Gambier.** En Klippe med 5 à 6 Favne Vand over (Portland Rev?) er funden paa S. Br.  $23^{\circ} 41'$ , V. Lgd.  $134^{\circ} 30'$ .
216. **Ny Zeeland.** Et fast grønt Fyr er tændt i et hvidt Skuur paa Nordmolen (Cargill Mole) ved Otago, 28 Fod o. V., Lysvidde 6 Qvm., S. Br.  $45^{\circ} 46',7$ , Ø. Lgd.  $170^{\circ} 44',5$ ; det indre Ledefyr ved Otago, før grønt, viser nu rødt Lys og leder holdt til det ydre hvide Ledefyr over Barren.
217. — En rød Baake er opstillet paa Dart Rock i Pelorus Sund paa S. Br.  $41^{\circ} 2',8$ , Ø. Lgd.  $173^{\circ} 50',2$ .
218. — Ved Grey Floden vises røde Fyr paa hver af de 2 Ledebaaker, naar der er over 10 Fod paa Barren; vises grønne Lygter under de røde, betyder det, at der er mindre Dybde. S. Br.  $42^{\circ} 26'$ , Ø. Lgd.  $171^{\circ} 13'$ .
-

## Rom og Berlin.

Af Charles Rope, Ancien Officier de Marine.

(Uddrag af N. N.)

---

Det vil erindres, at der for nogle Aar siden i England under Navn af «The Battle of Dorking» fremkom en Piece, som gjennem opdigtede Krigsbegivenheder søgte at paavise de svage Sider i Englands militaire Stilling, og det kan ikke negtes, at man ad denne praktiske Vei vakte det store Publicums Opmærksomhed for Landets Forsvarsvæsen langt mere, end man kunde have gjort det ved de grundigste Artikler i Fagskrifter. Den novelistiske Methode, anvendt til Fremstilling af Krigsforhold, fandt Gjenklang i andre Lande, og hos os fik man et ganske interessant Exempel derpaa i «Slaget ved Lyngby». Det er intet Under, at det var Venner af Landforsvaret, som øieblikkelig grebe Tanken og udbyttede den paa en ligesaa dygtig som interessant Maade; thi, som vi oftere have havt Leilighed til at berøre, der skal efterhaanden skabes en Opinion, som gaaer ud paa, at man hertillands er meget langt fra Erkjendelsen af, at Danmarks Forsvarsstilling langt mere afhænger af dets Evne til at værne sig paa Landet end paa Havet. I fuld Overensstemmelse hermed er den novelistiske Methode fornylig bleven anvendt i Frankrig. At Frankrig er en Landmagt af første Rang, og trods sine nyeste Nederlag maa be-

tragtes som en af de mest fremragende Krigsmagter paa Landjorden, vide jo Alle og Enhver, altsaa er det overflødig at søge at vække en Stemning, hvoraf hele Frankrigs Befolkning er besjælet. Havets Betydning indsee derimod Franskmandene ikke, det ligger saa fjernt fra en stor Deel af Landets Beboere, og ikke faa Skygger knytte sig til Minderne om dets tappre Krigeres Virken paa Havet, derfor gjælder det om i Frankrig at benytte Dorking- og Lyngby-Methoden til Propaganda for Flaaden. Men, idet Methoden benyttes i denne Hensigt, glemmer dog ikke den franske Søofficer, der har skabt den nyeste Krigsnovelle, at Frankrig skylder sin Hær mangfoldige store og lyse Erindringer; han lader Hæren spille den Rolle, der tilkommer den i Krigsskuespillet, men søger at paavise, at Rollen først kommer til sin fulde Ret ved Flaadens Bistand, og det gjør han i et Land, hvis geographiske Beliggenhed gjør det langt mere til en Landmagt end til en Sømagt.

»Rome et Berlin« er som Krigsnovelle det omfangsrigeste litteraire Arbeide, der hidtil er fremkommet, idet det omfatter ikke mindre end 286 Sider, og den nævnte Titel suppleres med Ordene »Opérations sur les côtes de la Méditerranée et de la Baltique au printemps de 1888«. Bogen indeholder Kaart over de Farvande og Landstrøg, som omtales, ja den leverer endog Tegninger af flere af de Skibe, som optræde i Kampen, og fra Begyndelsen til Slutningen søges den Illusion vedligeholdt, at man staaer overfor en samvittighedsfuld Gjen-givelse af en Række Krigsforetagender, der ved en Vaabenstilstand ere komne til en foreløbig Afslutning.

Hvad selve disse opdigtede Begivenheder angaaer, da maae vi oprigtig tilstaae, at de efter vort Skjøn ligge saa fjernt udenfor alle Mulighedens Grændser, at de for en dansk Søofficer falde fuldstændig sammen med en Eventyrkomedie; men paa den anden Side gjør der sig saa megen Phantasi og Opfindsomhed gjældende, at



man med Interesse gjennemlæser en Bog, der saa at sige overalt bærer Præg af en stor Sagkundskab parret med omhyggelige Forstudier. Hvor lidet man end samstemmer med Hr. Charles Rope, er man tilbøielig til at betegne ham som Søkrigens Jules Verne, og det kan derfor være baade belærende og underholdende at følge ham i hans Flugt.

---

Længe havde Tydskland følt Mangel paa Eenhed i sin geographiske Grændse. Krigen i 1864 havde vel forskaffet det Kiel, men ikke aabnet Østersøhavnene paa vid Gab. »Saa længe Jylland og Øgruppen er dansk og lukker for vort Indhav, er den tydske Marine overskaaren og vor Grændse udsat for alvorlige Foretagender«. Saaledes udtalte Publicisterne sig. Den store Nordsø-Østersø Canal vilde vel tildeels raade Bod herpaa; men endnu var den ikke færdig, og den gamle Eider-Canal kunde kun benyttes til nogle Torpedobaade og Smaafartøier. Iøvrigt synes Naturen for bestandig at ville paatvinge den tydske Flaade en uforanderlig Fordeling af sin Sømagt, ved at give de to Have, som beskylle det's Kyster, en heel forskjellig Charakter. I 1870 havde det Rygte udspreedt sig i Paris, at vor Flaade havde forceret Løbet ved Wangeroog og ødelagt den unge tydske Flaades Hovedstation i Nordsøen. Vilde et saadant Forsøg allerede dengang have været vanskeligt og saare voveligt, vilde det nu været intet mindre end Daarskab, og vore Admiraler have priset sig lykkelige ved at kunne holde den mægtige Escadre, der var ankret under Rüstiersiel og Heppens Kanoner, Stangen. I Østersøen derimod tilbyde de saakaldte Nehrungs paa Rügen, Usedom og Wollin gunstige Landgangssteder for en Angriber, og det forholdsviis rolige Vand letter en Flaade, der er Herre paa Søen, den ellers saa farlige Udskibning af en Armee. Vel var Kiel beskyttet af

stærke Forter og Adgangen spærret med Miner; men det hørte dog ikke til Umulighederne at forcere Løbet, og en Plan om et saadant Angreb fra Land- og Søsiden blev udarbejdet. Swinemünde var vel befæstet, men ikke uindtagelig, den lukkede for Adgangen til Stettiner Haff og Oders Udløb. Havde Krigen varet længere, vilde Danziger Bugten uden tvivl være bleven et Center for maritime Begivenheder paa Grund af Königsbergs og Danzigs Nærhed. Tydskland har længe ikke forøget sine søgaaende Kampskibes Antal; af Udfaldscorvetterne, der nærmest kunne sammenlignes med vore Kystforsvarsskibe, har det tyske Admiralitet sikkert ventet større Tjeneste, end det viste sig, at de kunde yde. Uagtet der til den tyske Flaade hører ialt 14,000 Mand, har det under Krigen foraarsaget de største Vanskeligheder at completere Besætningerne eller snarere at forsyne Kampskibene med indøvede Søfolk. Krigen brød saa pludselig ud, at et stort Antal af disse vare borte fra Tydskland paa Damp- og Seilskibe, som vore Krydsere holdt blokerede i fremmede Havne. Søofficeerscorpset, der er tilstrækkelig talrigt for Tjenesten paa de udcommanderede Skibe, kan ikke afgive de nødvendige Kræfter til Kystforsvaret. Det Samme er Tilfælde hos os; men vor Overlegenhed paa Havet og Forlæggelsen af Krigsskuepladsen til Fjendens Kyster har ladet os mindre haardt føle denne alvorlige Mangel i vor maritime Organisation.

Danmark har kun i nogle Uger forinden Vaabenhvilen deeltaget i den store Kamp; men dets Deeltagelse har været afgjørende. Dets Alliance har ikke alene forskaffet vore Flaader en uindtagelig Operationsbasis, men vi have derved været istand til at dele vore Kræfter, som vare rettede mod den tyske Kyst, og indtil det sidste Øieblik holde Fjenden i Uvished om, hvorvidt Hovedangrebet skulde skee i Slesvig eller i Pommern. Det maa erindres, at Danmark har befæstet sin Hovedstad

som det sidste Tilflugtssted for dets Uafhængighed, at Fredericias Befæstning er forstærket, og at betydeligere Forskandsninger ere opkastede ved Helgenæs for at dække denne Udfaldsport til Jylland. Den tyske Presse havde i den Anledning opløftet et Ramaskrig: Vare disse Arbeider ikke rettede mod Keiserriget, og kunde det taales, at et lille Land, der burde betragte sig som det mægtige Tydsklands tro Vasal, indtog en saadan Holdning. Den danske Marine lod sig dog ikke paavirke af disse Angreb, men forberedte sig til de forestaaende Kampe. Foruden af to Pandserfregatter bestod dens Kampflaade af fire Monitorer, ti Kanonbaade og endelig af det kraftige Pandsterskib »Iver Hvitfeldt« og flere Torpedoskibe af »Tordenskjold« Typen. Denne lille, men kjække Escadre, der var bemanded med fortrinlige Søfolk, skulde snart yde den fælles Sag de mest udprægede Tjenester.

Omgivne af dybe Have, uden Strøm og uden Ebbe og Flod, ligge Italiens Kyster med sine store og folkerige Stæder som et smukt og rigt Bytte for en Flaade, der er Herre paa Havet. Uagtet de fleste af Kyststæderne ere forsvarsløse, har det italienske Admiralitet dog sørget for at have fire strategiske Puncter som Tilflugtssteder og Operationsbasis. Spezias Fæstningsværker, som dække Flaadens Hovedstation, vare næsten fuldførte, men ikke saaledes armerede, at de vare betryggende mod enhver Overraskelse. Dog var det der, at Flaadens Hovedstyrke skulde samles. Det var Hensigten at befæste den fortrinlige Rhed mellem Øerne Madalena og Caprera paa Sardiniens NØ Kyst, der havde en overordentlig gunstig Beliggenhed særlig for at gaae angrebsviis tilværks; thi herfra truedes saavel Toulon som Marseille, saasnart den franske Flaade var fraværende. Uheldigviis for Italienerne vare Arbeiderne ikke mere fremskredne, end at der behøvedes nogle Aar endnu for at gjøre denne fremskudte Stilling uindtagelig. Messina var et

trede Punct; Strædet, siger den italienske Regjering, maa betragtes som en italiensk Flod, men til Trods for nogle Batterier ved Faro og Cannitello Pynterne var det endnu ingenlunde dækket mod et rask Angreb. Tarent var bestemt til at afløse Castellamare; men Havnearbejderne vare ligesaa lidt færdige som Forterne, der skulde forsvare dem. Endelig var Venedig Hovedstation i Adriaterhavet, og desuden fandtes det vigtigste Etablissement for Søminevæsenet i denne Havn; men den var kun tilgængelig for Skibe med ringe Dybgaaende. Det er paa Flaaden, paa Staalnurene, hvilke Italien betragtede som sin Uafhængigheds Værn, at det havde anvendt sin største Omsorg og helliget de videst gaende Interesser. Dets 1,350 Miil lange Kyststrækning kan forsyne Flaaden med ikke færre end 180,000 Søfolk, dets centrale Beliggenhed og gode Finantser give en solid Basis for Italiens Sømagt. Har Krigens Tilskikkelser ogsaa for en Tid hemmet Udviklingen, da kan Italien derfor takke de kortsynede Politikere, som have offret deres Fædrelands sande Interesser for en smigrende Alliance. Flaadens Bestanddele ere saa vel kjendte, at vi ikke her skulle dvæle ved dem. Vi skulle kun erindre om, at Marineskytter ikke ere repræsenterede i den italienske Flaade, og at denne Mangel havde uheldige Følger. Handelsflaaden kan yde en vigtig Hjælp ved en oversøisk Expedition; »Compagnie générale» alene er saaledes istand til at overføre 70,000 Mand, dog tillod Begivenhedernes Gang ikke den italienske Regjering at høste nogen Gavn af sin Handelsflaade. Den franske Flaade i det indiske Hav blokerede de italienske Tropper i Massuah, og de bleve, til Trods for de Anstrengelser, der gjordes for at undsætte dem, nødt til at capitulere. Ni af Italiens tolv Armeecorps'er recruterer fra Kysterne, men deres Concentration er langt fra saa let som i Tydskland, hvilket fornemmelig skyldes Jernbanenettets slette Beliggenhed. Sammenlignes Tydsklands og Italiens

Mariner, da synes den første fornemmelig at være organiseret med Forsvaret for Øie, den sidste derimod for Angrebet, hvilket vel ogsaa staaer i Samklang med Landenes geographiske Beliggenhed og deres Kystliniers Form og hydrographiske Egenskaber.

---

Den 30te Marts 1888 afslog Tydskland at modtage den svenske Konges Mægling i Nomeny Affairen, den 31te besatte det 15de tyske Armeecorps's Avantgarde Frouard. Krigen var erklæret. Italien adlød hin mægtige Villie, der saa længe havde domineret dets Politik, og stillede sig ifølge et Manifest af 1ste April paa vor uforsonlige Fjendes Side. Ifølge den italienske Flaades Mobiliseringsplan dannedes tre Divisioner og flere lette Escadrer. Den første Division samledes i Spezia og bestod af 4 Panderskibe, hvoriblandt »Duilio«, 4 hurtige Krydsere og 10 Torpedobaade. Den anden Division skulde besætte Madalena med »Dandolo« og »Affondatore«, en Krydser og 10 Torpedobaade. Den tredje rustedes i Castellamare, den var bestemt til Forstærkning, hvor det var fornødent, og bestod hovedsagelig af »Italia« og »Lepanto« med to Torpedojagere og 3 Torpedobaade. Men det gik langsomt med at completere Besætningerne, isærdeleshed savnedes Maskinister; man tvivlede om, at Divisionerne i Spezia og Madalena kunde stikke i Søen før om 12 Dage, om at være kampklar kunde der til den Tid slet ikke være Tale. I Castellamare foraarsagede det store Vanskeligheder, at Overflytningen til Tarent var paabegyndt, saa at hverken Personnel eller Materiel var fuldtalligt paa Værftet.

Den 28de Marts, i samme Øieblik som Tydsklands Hensigter bleve klare, var der givet hemmelig Ordre til Værfterne, at den franske Flaade skulde være klar til at gaae paa hvilketsomhelst Togt, og fra Rochefort og Brest bleve de nødvendige Matroser til Middelhavsflaadens

Complettering sendte til Toulon. En Bataillon Marineinfanteri, et Marine-Bjergbatteri og 6 Stkr. 16<sup>cm</sup>. Kystkanoner klargjordes. Den commanderende Viceadmiral vendte den 31te Marts tilbage fra Paris til Toulon og overtog Flaaden; den 2den April var den klar til at stikke i Søen. Kl. 10 om Formiddagen forlod Flaaden Toulon og stod 5 Miil Syd paa. Den bestod af 7 Panderskibe, 5 større og mindre Krydsere og 6 Torpedobaade, der under Seiladsen anvendtes til Sikkringstjenesten. Coursen sattes derefter lige paa Spezia. Om Natten holdtes alle Lys skjulte; Kl. 2, da Flaaden var nogle Miil fra Spezia, stødte Forpostskibene paa to fjendtlige Torpedobaade, Krydseren »Sfax« løb dem op, de skød to Torpedoer mod den uden at træffe, den ene Baad sank, medens den anden blev tagen og besat med Mandskab fra »Sfax«. Kl. 3<sup>T</sup>. 15<sup>M</sup>. Fm. heiste »Duperré«, hvor den Høistcommanderendes Flag vaiede, en hvid og en rød Lanterne paa Stormasten; det var Signal til, at Angrebet paa Spezia skulde skee i nøieste Overensstemmelse med en i Toulon vedtagen Plan.

Da det første Morgengry dæmrede bag Apenninernes Toppe, forcerede Tørpedokrydserne og Torpedobaadene det vestlige Indløb til Spezias Rhed, idet de holdt sig klos under Land for at være dækkede for Batteriernes Ild; et Par Dampere, der laae paa Forpost, bleve løbne ned uden at have løsnet et Skud. Overrumplingen var fuldkommen. Panderskibene »Duilio«, »Maria Pia« og »Ancona« havde ikke stukket Fyr, hvorimod deres elektriske Lys vare i Virksomhed og viste dem Fjenden, men uden at de havde Kraft til at modstaae ham. En voldsom, men usikker og vild Skydning begyndte uden i Halvmørket at have nogen Virkning paa en Fjende, der nærmede sig med 20 Miils Fart. Kl. 4<sup>1</sup>/<sub>4</sub> vare de to Panderskibe sænkede og »Duilio« truffen af to Torpedoer; men dens vandtætte Skodder holdt Stand, og den fik i sidste Øieblik kappet og drev for den sydlige Brise

over mod San-Cipriano. »Courbet« og »Duperré« trængte gennem Vestløbet, »Colbert« og »Friedland« Øst fra ind i Bugten; »Courbet« holdt lige paa »Duilio«, men standsedes af den hurtig opgaaende Grund; den sendte da det ulykkelige Skib sit hele Lag af det 34<sup>cm.</sup> og 27<sup>cm.</sup> Skyts, dreiede paa Stedet for sine to Skruer, satte Fart paa og rev med sin Vædder Siden op paa den store Krydser »Savoia«, der strax sank. Langsomt brød Dagen frem under den mørke Himmel og viste hele Ødelæggelsen, Søen dækket af Vragstykker og synkefærdige Fartøier, hvortil Ulykkelige klamrede sig; Kanonerne tordnede, medens Mitraillusernes Knittren blandede sig med de Saaredes Skrig. Torpedobaadene og Avisoerne vare allerede ifærd med at bryde Kjæderne, der spærrede for Orlogshavnen; 2 Pandserskibe og 4 Krydsere syntes dem endnu et sikkert Bytte. Men den Høistcommanderende for den franske Flaade vilde ikke sætte sin Seier paa Spil ved at give Fjenden Tid til at komme til Besindelse; saasnart det blev beelt lyst, vilde Forternes Ild blive farlig; han heiste derfor Signal til at samle sig om den Commanderende og støttede Signalet ved en Tone fra Dampsirenen, der trængte igjennem Kanontordenen. Skibene stode ud fra Rheden, Tabet var omtrent 100 Mand Døde og Saarede, Skibene havde lidt forskjellige større og mindre Havarier, som dog alle kunde gjøres istand ombord, kun en Torpedobaad savnedes og maatte være skudt ned.

Det var Hensigten at overrumple den italienske Division i Castellamare eller saavidt muligt at ødelægge Værftet. Dette Sidste lykkedes fuldstændig, ligesom de gamle Fæstningsværker ved Neapel bleve tilintetgjorte. Nogen virksom Modstand kunde ikke gjøres, da Angrebene foretoges, førend Italienerne havde havt Tid til Forberedelser. »Lepanto« og »Italia« havde frelst sig ved Flugten; men de øvrige Krigsskibe og endeel italienske Handelsdampere, som laae i Castellamare, sænkedes.

Værftet besattes, og Torpedoer ødelagde Magasiner og Bedinger, som Granaterne havde skaanet. Om Aftenen den 4de laa Flaaden og fyldte Kul i Bugten, alle Sikkringsforanstaltninger vare trufne. Næste Morgen stod den over mod Bonifacio Strædet.

Saasnart Regjeringen via Bastia havde faaet Meddelelse om vort Held ved Spezia, havde den givet Ordre til den Commanderende paa Corsica, som fik Forstærkning fra Toulon af »Indomptable« og 3 Torpedobaade, at forsøge et Angreb paa Madalena. Omtrent samtidig havde ogsaa »Dandolo« faaet Ordre til strax at ødelægge Værkerne paa Øen og derpaa med de øvrige Skibe søge at naae over til Spezia. De to Escadrer mødtes udfor Caprera, hvor det kom til en hidsig Kamp, i hvilken fornemmelig »Indomptable« blev stærkt medtaget, medens det til Trods for forskjellige betydelige Havarier lykkedes »Dandolo« at undslippe, hvortil væsentlig bidrog, at der udenfor Øerne stod saa svær Sø, at Torpedobaadene ikke kunde gjøre fuld Nytte.

Den 6te om Formiddagen ankrede den samlede franske Flaade paa Agincourt Rhed og ved Madalena, hvilken Stilling besattes og befæstedes af Franskmændene ved Tilførsler fra Toulon og Corsica og sattes ved optiske Signaler i Forbindelse med Lavezzi og Bonifacio. Den 8de April laa Flaaden igjen tilankers paa Toulons Rhed, hvor der forberedtes en vigtig Expedition mod Italiens Hovedstad.

---

Værftet i Toulon overgik sig selv, alle Arbeider fremmedes med en sjelden Kraft, kun Provianteringen havde været ved at forsinkes, og det var ikke muligt at raade Bod paa de tidligere utidige Reductioner uden ved kostbare og ugaranterede Leverancer. Den 13de var Flaaden atter seilklar og samlet i Ciotat Bugten, hvorfra den kunde vaage over Toulon og Marseille, i hvis Havne



Expeditionstropperne og Transportskibene samlede. De mindre Skibe holdt krydsende i Øst og Syd. Denne Forholdsregel var ikke overflødig; thi »Lepanto« og »Italia« vare naaede tilbage til Spezia og havde forenet sig med »Giovanni-Bausan«, »Andrea-Provana« og 2 Torpedokrydsere. Den 13de April fik den italienske Regjering Underretning om Sammendragningen af Skibe og Tropper i Havnene i Lionerbugten og gav Ordre til den Commanderende paa Escadren i Spezia at holde sig klar til at kaste sig over enhver Transport, som syntes bestemt mod Kysten, hvor overmægtig end den Krigsflaade maatte være, som beskyttede den.

Forpostfegtinger fandt allerede Sted paa Grændsen omkring Sølperne.

Den samlede Flaade bestod af 59 Skibe, hvoraf 29 vare Transportskibe, og den medførte en Armee paa 35,000 Mand, 1,000 Ryttere og 84 Stykker Skyts, hvori blandt 12 Stkr. Bjergkanoner. Desuden kunde Flaaden afgive 1,500 Mand og 3 Batterier 65<sup>mm</sup>. Kanoner, og den havde 32 Dampbarkasser klare. Foruden sine egne Fartøier havde Skibene Flaader og store fladgaende Baade og Pramme til Landsætningen. Den 14de om Eftermiddagen Kl. 5 var Flaaden samlet og satte Cours paa Bonifacio Strædet. Den 15de Kl. 5 Em. fik Forpostskibene Fjenden isigt; af Kampens Udfald vilde Expeditionens Skjæbne afhænge. Den Høistcommanderende traf strax alle Forberedelser og gik selv ombord paa Depechedamperen »Desaix«, hvor han heiste sit Flag. Flaaden deelttes i 2 Escadrer, som stode imod Fjenden, saaledes at den 2den Escadre holdt sig imellem den 1ste og Transportflaaden. Torpedofartøierne og Torpedobaadene indledede Angrebet. Det var øiensynligt, at Fjendens Panderskibe uden at ændse Noget vilde søge at bryde gennem de to franske Escadrer for at kaste sig over Transportflaaden; de brugte da ogsaa kun deres lette Skyts og Revolverkanoner mod Torpedobaadene.

Dette første Møde syntes resultatløst, kun troede man at have seet en Vandseile paa »Lepanto«'s Styrbords Side. Vore Krydsere vendte og forfulgte de italienske Krydsere. Fem Minuter senere passerede Panderskibene hverandre; en tæt Røg, hvorigjennem lange Lyn glimtede, indhyllede dem. Efterhaanden kom Flag og Reisninger frem, og man saae da »Courbet« og »Duperré« ifærd med at vende for at forfølge de to italienske Kolosser, der holdt deres Cours mod Transportflaaden; »Provana« var sakket agterud, og den sank langsomt; »Colbert« signalerede »alvorligt Havari« og laa stoppet udenfor Kamppladsen. Endnu 10 Minuter, og Italienerne passerede den 2den franske Escadre, kun »Courbet« havde kunnet følge dem, og man hørte de regelmæssige Drøn fra dens 34<sup>cm.</sup> Kanoner. Spændingen var stor ombord paa »Desaix«; hvis Fjendens Panderskibe ikke fik betydelige Havarier i dette andet Møde, vilde Transportflaaden være alvorlig udsat. Endelig trak Røgen bort, Situationen var forandret: »Lepanto« og »Giovanni-Bausan« trak sig tilbage Øster paa, og »Italia« dækkede Tilbagetoget, »Lepanto« havde Styrbords Slagside, og dens Fart syntes aftagen, »Italia« brugte aabenbart kun sin ene 100 Tons Kanon, hvorimod 15<sup>cm.</sup> Kanonerne vedligeholdte en livlig Ild. Signal blev givet til uden Orden at forfølge. En af Paquetterne gjorde Nødsignal; en Torpedo fra »Folgore« eller »Saetta«, der forgjæves vare blevne forfulgte af vore Torpedofartøier, havde truffet Skibet agter, og Capitainen frygtede for, at Pumperne ikke skulde kunne holde det oven Vande. »Colbert«, hvis Maskine var ubeskadiget, fik Ordre til at slæbe det til Madalena, sætte det paa Land og faae det tættet. Resultatet af Kampen var, at de to italienske Panderskibe undkom, fordi vore forfølgende Skibe ikke kunde løbe dem op, de fjendtlige Krydsere bleve sænkede, kun det hurtige Torpedofartøi »Folgore« var undkommet. Hotchkiss Revolverkanoner og Riflerne syntes at have havt en

kraftig Virkning, og man tilskrev Ilden fra Krigsmærseene, at Fjenden ikke havde kunnet betjene sine 100 Tons Kanoner. Vore egne Havarier vare betydelige, ogsaa havde enkelte uheldige Skud foraarsaget stort Mandefald paa flere af Skibene. En Transport fra Afrika stødte til Flaaden, de høieste Officerer kaldtes ombord paa „Duperré“, hvor Viceadmiralens Flag nu vaiede, og, medens Flaaden satte Cours paa Civita-Vecchia, lagdes den endelige Plan for Landgangen og Operationerne til Land. Den 16de om Formiddagen Kl. 10 var Flaaden udfordret for Civita-Vecchia. Et kraftigt Bombardement bragte hurtig Værkerne til Taushed, et Forsøg paa at sænke et Skib i Havnen, for derved at spærre den, mislykkedes. Landgangen fandt Sted paa flere Steder samtidig og understøttedes af Skibene, der holdt Jernbanelinierne, ad hvilke Forstærkninger kunde tilføres, under sine Kanoner. Efter en hidsig Kamp i Byen, trak Besætningen sig tilbage for ikke at blive omgaaet, og Landsætningen af Hovedstyrken foregik i Løbet af 7 Timer, takket være det aldeles rolige Veir, der gjorde, at Havnen alene benyttedes til Udskibning af Materiel, medens Tropperne landsattes paa den aabne Kyst. Samtidig foretoges forskellige Demonstrationer paa andre Steder af Kysten, saa Fjenden lige til det sidste Øieblik var i Tvivl om det egentlige Angrebepunct. Om Aftenen den 16de April stod hele Hæren i god Behold iland.

Krigsbegivenhederne foran Rom ere for vel kjendte til at gjentages her; det erindres, at betydelige Forstærkninger tilførtes Hæren, som rykkede frem, og et Øieblik syntes at true Rom. Imidlertid havde ogsaa Italienerne faaet Reserver tiltrukne, og, da Krigslykken ikke var os gunstig paa den italienske Grændse, blev det besluttet, at trække sig tilbage, indskibe hele Armeen og foretage en ny Landgang ved Savona for derfra at sætte sig fast i Montferrat i Ryggen paa Italienerne. Denne Plan udførtes; den 28de April begyndte Tilbage-

toget, og den 3die Mai indskibedes de sidste Tropper i Civita-Vecchia, uden at have lidt altfor betydelige Tab. I denne Tid fandt en Kamp Sted paa Søen, som førte til »Italia«'s Undergang. Ifølge en ubetimelig Ordre angreb den nogle af de franske Skibe, som vare spredte langs Kysten for at sikre Hærens Forbindelser. »Duperré« blev saa forskudt, at den med yderste Anstrengelse naaede at sætte paa Land, hvilket kun lykkedes, fordi »Colbert« i rette Øieblik kom til med nogle Torpedobaade, som ødelagde »Italia«'s Skruer, saa den blev et endeligt Bytte for »Colbert«'s Vædderstævn.

Tydskland var i høi Grad trykket af sin Allieredes Nederlag paa Søen og forundret over ikke at føle den franske Flaades tunge Haand paa sine Kyster; det laante derfor Øre til det Forslag, som fremkom fra det italienske Ministerraad. Det gjaldt om at lade en Division Panderskibe benytte en gunstig Leilighed til at forlade Jade for i Middehavet at forene sig med den italienske Flaade og derved forandre Sagernes ugunstige Stilling. Samtidig rustedes af al Kraft; men det skortede paa indøvede Besætninger og fremfor Alt paa Underofficerer.

Den 4de Mai om Eftermiddagen naaede den hele franske Flaade udfor Savona, hvor det gamle Citadels Kanoner hurtig bleve bragte til Taushed ved en kraftig Beskydning fra Panderskibene, hvorefter Landgangen foretoges samtidig i Savona og i Vado, hvorfra der i forcerede Marcher rykkedes frem mod Nord for at besætte Passerne i Apenninerne. Den Intet anende Fjendes Overraskelse lettede den vanskelige Opgave.

---

Med den største Dygtighed og Kraft havde Italien benyttet Tiden til at fuldføre sin Flaades Rustning, som udelukkende kunde foregaae i Spezia, og den søgte at træffe den franske Transportflaade, men uden Held, hvorfor den den 6te Mai vendte tilbage til Spezia. Den

bestod af de 3 nye Panderskibe »Dandolo«, »Ruggiero-di-Lauria« og »Lepanto« samt »Principe Amadeo« og »Palestro«, 3 Krydsere og en Deling Torpedobaade, og var saaledes næppe den franske Flaade voxen. Den 4de modtog man i Rom telegraphisk Underretning om, at den tyske Regjering havde givet Ordre til 3 Panderskibe, 2 hurtige Krydsere og 3 Torpedobaade at forlade Jade ved første gunstige Leilighed og i Middelhavet støde til den italienske Flaade paa et Punct, som Cabinettet i Rom skulde bestemme. To Timer senere modtoges Efterretningen om Franskmændenes Landgang ved Savona. Til Trods for den Skuffelse, som dette Budskab fremkaldte, idet man havde haabet paa, at den franske Hær skulde være gaaet tilbage til Toulon og Marseille, besluttedes det ikke at vove noget Søslag, som maatte blive afgjørende, førend Foreningen med de tyske Skibe havde fundet Sted. Messina blev valgt som Mødested, deels fordi det var noget beskyttet, og deels fordi det laa fjernt fra den franske Flaades Virkekreds.

Ikke heller den franske Flaade var ledig. Den laa ved Vado og Savona og udbedrede sine Havarier, sendte Syge og Saarede hjem, fik sine Forsyninger med Kul, Proviant og Mandskab completerede, o. s. v. Sikkrings-tjenesten blev sat i System, Skibene omgivne med Net og Bomme, flere af Skibene ombyttedes efter Reparation i Toulon, og nye sluttede sig til Flaaden, deriblandt »Caïman« og det hurtige Torpedoskib »Ouragan«. Om-bord i Skibene bleve Skjoldene omkring det lette Skyts forstørrede, og der blev indrettet flere Skydepladser for Riffelskytter, ligesom der lagdes Telegrapher og Talerør paa forskjellige Steder. Mandskabet blev deelt i tre Qvarterer for at skaffe det Søvn og Hvile nok. Desværre havde Ministeriet ikke været i Stand til at udfylde Hullerne, som Kampene havde frembragt iblandt Officererne, Cadrerne vare for smaa, og dette utidige Kniberi følte i høi Grad trykkende, ikke alene ombord, men ogsaa i

Orlogshavnene og ved Kystforsvaret. Saalænge vor Flaade var Herre paa Søen, kunde man endda trøste sig med, at det ikke gik Fjenden bedre; men hvilke Ulykker vilde det ikke føre med sig, om vi bleve nødte til at indeslutte os i vore Havne.

Foretagendet i Montferrat havde ingen Fremgang, og Overgeneralen anmodede Viceadmiralen om at foretage en Diversion mod Genua. Denne udførtes, Forterne ved Genua bleve beskydte, og en Marine-Infanteri-Bataillon og Landgangscompagnierne besatte Finale.

Tidlig om Morgenen den 10de Mai bragte en hurtig Paquet fra Nizza Melding om, at en tysk Escadre den 8de havde passeret Canalen tæt under den engelske Kyst, og at »Amiral-Baudin«, en Krydser og 2 Torpedoskibe skulde blive sendte til Forstærkning, saafremt den tyske Escadre gik til Middelhavet. Fra Gibraltarstrædet maatte Underretningen komme, og »Sfax« med en Torpedobaad blev strax sendt dertil med Ordre til at give Melding, naar Escadren passerede Strædet og derefter ikke tabe den af Syne. Forsøget lykkedes, den 13de om Aftenen Kl. 11 passerede den tyske Escadre Tarifa, og Torpedobaaden løb til Gibraltar og telegraferede Meldingen, medens »Sfax« fulgte Fjenden. Den 14de om Morgenen opdagede Escadren vor Krydser og sendte »Gneisenau« og »Carola« imod den for at unddrage sig dens Følgeskab, men »Sfax«'s langt overlegne Fart unddrog den for en alvorlig Kamp, der ikke passede med Opfyldelsen af dens Mission, og Fjenden blev tvungen til at finde sig i stadig at blive fulgt og iagttaget. Den 15de afsendtes ved Torpedobaaden en Depeche fra Oran med Oplysning om, at den tyske Escadre foruden de nævnte Skibe bestod af Pandserskibene »Preussen«, »Friedrich der Grosse« og »Deutschland«, samt 3 Torpedobaade. Den 16de afsendtes fra Bona en Depeche om, at Fjenden syntes at søge Messina, og endelig underrettede et Telegram af 18de fra Tunis om, at den tyske og italienske

Flaade havde forenet sig i Messina, idet det allerede den 12te var lykkedes denne sidste under en østlig Storm at forlade Spezia. Her laa endnu »Andrea-Doria«, men ogsaa den lykkedes det under et Torpedobaadsangreb i en mørk Nat at bryde vore Pandserskibes Blocade, dog ikke uden at være seet af »Sfax«, der med nogle Torpedobaade beholdt den isigte. Dette skete om Natten til den 22de. Om Morgenen Kl. 5<sup>1/2</sup> underrettedes den Høistcommanderende ved Afstandssignaler om, at de samlede fjendtlige Flaader nærmede sig, og hele vor Styrke samlede sig med Undtagelse af »Hirondelle«, der havde været paa Forpost SV ude.

Den franske Admiral formerede Flaaden i Kamporden paa tre Frontlinier med 5 Kabellængder mellem Linierne og 1<sup>1/2</sup> Kabellængde mellem Skibene. Første Linie bestod af »Amiral-Baudin«, »Redoutable«, »Caiman« og »Colbert«, anden Linie af »Dévastation«, »Friedland«, »Richelieu« og »Trident«, tredie Linie af »Triomphante« samt Krydserne »Sfax«, »Villars« og »d'Estrées«. Vinden var frisk østlig, og Søen reiste sig. Vor Cours var SSØ, Fjendens næsten modsat. Torpedobaadene holdt sig paa læ Laaring af Pandserskibene, medens tre af dem og tre Torpedokrydsere forstærkede den tredie Linie, og de lettere Skibe fulgte paa Fløiene. »Amiral-Baudin«, »Dévastation« og »Triomphante« vare paa venstre Fløi og Retningscentre; Farten var bestemt til 11 Miil, men sattes paa Grund af Søen ned til 9 Miil. Viceadmiralen gik ombord i »Milan«, hvorimod Contreadmiralen fik Tilladelse til at blive i sit Skib »Dévastation«. Kl. 9 kunde man i 1<sup>1/2</sup> Miils Afstand see Fjenden indtage sin Kamporden. De Allierede havde kun havt faa Dage til at øve sig i samlede Manøvrer, og det syntes, som om deres Kamporden indtoges instinctmæssig. De formerede sig i to Frontlinier, de 6 italienske Pandserskibe i første Linie, med »Ruggiero-di-Lauria« paa højre Fløi, derefter »Dandolo«, »Doria«, »Lepanto«, »Principe Amadeo« og

»Palestro«, og de tre tyske Pandserskibe i anden Linie i 4 Kabellængders Afstand, 6 Krydsere og mindre Skibe samt Torpedobaadene paa Fløiene. Kl. 9<sup>T</sup> 25<sup>M</sup> aabnede de forreste Liniers Stævnkanoner Ilden paa 5 Kabel-længders Afstand.

Da de Allieredes første Linie naaede med to Skibe udenfor vor, signalerede den italienske Viceadmiral, som var ombord i »Ruggiero-di-Lauria«, at hans Manøvre var Flaaden uvedkommende, han forcerede Farten, dreiede lidt Styrbord over for derefter ved en Dreining til Bagbord enten at væddre »Dévastation« eller at tvinge denne til en Dreining Bagbord over, hvorved den maatte blotte sin Styrbords Side for »Dandolo«, der et Øieblik senere vilde have passeret vor forreste Linie. Men, er Frontordenen end en simpel Orden, saa er den vanskelig at holde med svær Sø og med ueensartede Skibe, der ikke ere sammenøvede. »Doria« styrede slet, den tog en Styrbords Gier, lidt før den passerede vor forreste Linie, og tvang derved »Dandolo« til at mindske Fart og give den Plads til ogsaa at passere imellem »Amiral-Baudin« og »Redoutable«. De tyske Pandserskibe derimod vare trykkede mere til venstre og for nær ved hverandre til, at Taarnskibet »Preussen« kunde bruge sine Kanoner. Kl. 9<sup>T</sup> 27<sup>M</sup> passerede de første Linier hinanden; »Dandolo«, der kom lidt agtenfor »Doria«, og »Amiral Baudin« havde affyret deres 100 og 76 Tons Kanoner paa klos Hold. Imidlertid udførte den italienske Viceadmiral sin Manøvre; men »Dévastation«, der havde forholdsviis god Plads, undgik let Sammenstødet ved en rask Dreining og fik Leilighed til at affyre to Skud mod Laaringen af »Ruggiero-di-Lauria«, der vedblev at falde Bagbord over uden itide at kunne støtte. Den italienske Høistcommanderende gjorde ikke Regning paa at træffe noget Pandserskib i vor tredje Linie; »Triomphante«'s høie Reisninger vare Skyld i, at den var bleven antagen for en Krydser. »Triomphante« benyttede den gunstige Leilighed og



bibragte Fjenden et afgjørende Vædderstød, vore Torpedoer fuldendte Værket, og 20 Minuter senere sank »Ruggiero-di-Lauria«. Det var ikke det eneste vigtige Resultat af det første Møde; et af »Caiman«'s svære Projectiler traf »Friedrich der Grosse«'s Stormast, hvis Vant vare kastede los, den styrtede over Taarnet og umuliggjorde dets Bevægelse. »Lepanto« havde afskudt sine to 100 Tons Kanoner mod »Caiman« uden at træffe, hvorimod de andre to forårsagede svære Havarier ombord i »Richelieu«; den kom derefter under »Sfax«'s Ild, hvis 16<sup>cm.</sup> Kanoner og Hotchkiss Revolverkanoner ødelagde Commandotaarnet og Opheisningsapparaterne til Projectiler, saa to af de svære Kanoner ikke kunde betjenes. Endelig blev »Principe Amadeo« truffen i Vandgangen af »Redoutable«'s 27<sup>cm.</sup> Kanon, hvilket i den høie Sø bandt dens Manøvfrihed, saa den blev et Bytte for »Déroulède«'s og »Bombe«'s Torpedoer, der sænkede den.

Men ogsaa den franske Flaade havde lidt svært. Heldigviis havde »Lepanto«'s svære Projectiler truffet »Richelieu« over Vandgangen, men de havde gennemtrængt Pandseret og beskadiget Maskinen; den søgte ud af Linien og blev taget paa Slæb af »d'Estrées«, medens »Faucon« og »Couleuvrine« fik Ordre til at beskytte den mod Torpedobaade. To Skud fra »Doria«'s svære Kanoner traf »Redoutable«'s Casemat og ødelagde saa at sige hele det Indre. Medens »Amiral-Baudin« efter den første Gjennemfart vendte om for at følge Fjenden, blev den truffen af en Torpedo fra »Vesuvio«, hvorved et Rum agter fyldtes, og den Styrbords Skrue beskadigedes, saa Skibet kun styrede slet. Den Mêlée, der nu fulgte, lader sig ikke beskrive; som Regel manøvrerede de franske Skibe bedre, og, var Italienernes Artilleri i Styrke vort overlegent, blev til Gjengjæld især vort lette Skyts og vore Haandvaaben ulige bedre betjente.

Imidlertid voxede Søen svært, »Dandolo«, »Preussen« og »Friedrich der Grosse«, der vare nødte til at holde deres Skandseklædning nedslaaet, begravedes næsten i Søerne. Paa vor Side led »Caïman« endeel af Søen; men dens 42 cm. Stævnkanon blev dog taalelig beskyttet af Bølgeskjermen foranfor Taarnet. Torpedobaadene og Avisoerne vare fuldstændig lammede af Veiret og kom saaledes ikke til Virksomhed under Méléen, den franske Viceadmiral signalerede til dem kun at sørge for deres egen Sikkerhed, medens de franske Krydseres Projectiler jøge Fjendens Torpedobaade Vest paa.

Kl. 11 gav den italienske Høistcommanderende, der, da »Lauria« sank, var gaaet over paa »Colonna«, Ordre til at samle sig om ham i SSV; det blæste en forrygende Storm, og al Kamp var umulig. Kl. 11<sup>1</sup>/<sub>4</sub> vare Flaaderne <sup>1</sup>/<sub>2</sub> Miil fra hinanden. To Pandserskibe vare gaaede under i Kampen efter det første Møde; »Friedrich der Grosse« var af »Trident« bleven angreben agter fra, hvor den var forsvarsløs, et Projectil knuste Rorpinden og bøiede Rørstammen, saa Skibet ikke kunde styre, og »Colbert's« Stævn sendte den tilbunds. Paa vor Side sank »Friedland«. Efter at »Doria« og »Deutschland« i Forening havde skudt den synkefærdig, gjorde den sidstes Spore det af med den. Et sidste Skud fra det synkende Skib forårsagede en Krudtexplosion ombord i »Deutschland«, der gjorde dette Skib ukampdygtigt. De 6 fjendtlige Pandserskibe forsøgte forgjæves at arbeide sig op mod Stormen for at naae Spezia. De 7 franske Pandserskibe vare godt formerede, medens »Caïman« laa i Læ med Stævnen lige op mod Søen. Den utrættelige »Sfax« og de andre Krydsere fik Ordre til at nærme sig Fjenden og beskyde ham paa Afstand, for derved at constatere vor Flaades Seier og give Fjenden Leilighed til at fornye Kampen; men langt fra at benytte sig heraf bar han af Syd hen. Endnu Kl. 2 vexlede vore Krydsere Skud med Fjendens; men Kl. 3 bleve de kaldte tilbage

af Viceadmiralen, der længtes efter at bringe Flaaden i Læ for Veiret. Kl. 7 E. M. ankrede den ved Villefranche med Undtagelse af »Dévastation« og de 3 Krydsere, der for alle Eventualitetens Skyld sendtes til Savona for at dække Transportflaaden. De naaede først dertil den næste Morgen efter hele Natten at have kæmpet med et rasende Hav.

Slaget ved Savona afgjorde Overherredømmet i Middelhavet. Den 23de naaede den allierede Flaade tilbage til Spezia, hvor den Dagen derefter blev blokeret af vor Flaade. Nu kunde Hæren i Ligurien faae Førstærkninger, Ammunition og Forsyninger tilførte, og Følgerne heraf viste sig hurtig, idet Italienerne bleve indeklemte mellem de to Hære, ved hvilken Leilighed de gjentagende bleve slaaede. Montferrat blev besat, og vor samlede Hær truede Genua, ja mulig Spezia, saameget mere, som vor Flaade forhindrede eller dog i høi Grad vanskeliggjorde den italienske Hærs Concentration, da vi holdt Kystjernbanerne under vore Skibes Kanoner. Til Trods for sin Alliance undertegnede Italien den 8de Juni en separat Vaabenhvile, der endte med Freden i Turin.

I Middelhavet var saaledes Krigsbegivenhedernes almindelige Charakter en virksom Samarbeiden mellem Flaaden og Hæren. Overfaldet paa Rom kunde være lykkedes, hvis vi havde været istand til at transportere noget mere Artilleri og fornemmelig flere Heste. I et tilstrækkeligt stort Antal Skibe indrettede til Hestetransport ligger Hemmeligheden med den Slags Expeditioners heldige Udfald, forudsat at Orlogsflaaden er kraftig nok og Hæren talrig nok.

I hvert Fald kan det i Principet kun tilskrives Flaaden, at Operationerne i Montferrat lykkedes, idet den i to Døgn transporterede Hæren til Vado og Savona, medens de italienske Troppecorps'er, som for en stor Deel vare berøvede Brugen af deres Jernbaneforbindelser, brugte 8, 10 à 12 Døgn om at tilbagelægge den samme

Strækning. Detailler i Foretagendet, hvor Flaadens Skibe og deres Landgangscompagnier gjorde Tjeneste, skulle ikke nævnes; thi, vare Anstrengelser, Savn og Farer fælles for Matroser og Soldater, var Æren det ogsaa.

Da Krigen blev erklæret den 31te Marts, bestod den Styrke, som Frankrig strax kunde sende Nord paa, kun af Canal-Divisionen, nemlig Pandsterskibene »Océan«, »Marengo« og »Suffren«, den store Krydser »Duguay-Trouin«, Torpedojagerne »Flèche« og »Dragonne« og to Torpedobaade. Endvidere kunde Pandsterskibene »Duguesclin« og »Bayard«, Pandserbatterierne »Terrible« og »Furieux«, Krydsere »Dubourdieu«, nogle Avisoer og Torpedobaade være klare til at stikke i Søen i Løbet af et Par Dage.

Den 1ste April littede Canal-Divisionen tidlig om Morgenen. Den havde Ordre til at blokere Jade, bevogte Weser og Elben samt Munden af Eider-Canalen og endelig til at recognoscere i Skagerrak. Det var en vidtløftig Opgave, der kun kunde løses med mange Skibe. Rustningerne dreves derfor ogsaa med den største Kraft i alle Atlanterhavshavnene og daglig afsendtes Krydsere, Torpedojagere og Torpedobaade til Nordsøflaaden.

Desuden udrustedes en stor Transportflaade, der i hele sin Sammensætning var afpasset med det Formaal for Øie at overføre en Armee til Østersøen og trænge ind i Nordtydsklands Indvande og Floder. Man haabede nemlig at kunne vinde Danmark for en Alliance.

Som en bydende Nødvendighed maatte man betragte Blocaden af Wilhelmshaven; thi det vilde næppe vare mange Dage, førend de fire Pandsterskibe, fire store Krydsere, foruden mindre Skibe og Torpedobaade, som fandtes i denne Havn, vilde være kampberedte, og det

var da rimeligt, at de vilde gjøre et Angreb paa Cherbourg eller en anden af Krigshavnene.

I Brest, Lorient og Rochefort udrustedes desuden en Flaade, der skulde dække Transportflaaden. Den bestod af 4 Pandserbatterier, 3 Pandserskibe, 13 Krydsere og en stor Mængde mindre Fartøier, hvoriblandt 5 pandsrede Kanonbaade. En af de største Vanskeligheder ved Transportflaadens Udrustning frembød Indretningerne ombord i de Skibe, der skulde have Rytteriet ombord, og det kunde ikke ventes, at de fornødne Arbeider kunde tilendebringes hurtigere end paa sex Uger. Uagtet man havde bestemt sig til at reducere Antallet af Heste til 4,600 med den først afgaaende Expedition, var det nødvendigt at benytte endog Krigsskibene til Overførelsen. Søofficererne, der fremfor Alt vare optagne af at holde Skibene i fuldkommen kampdygtig Stand, saae kun ugjerne, at Skibene bleve belemrede med Tropper end sige med Heste. Paa den anden Side beklagede Stabene de Indskrænkninger, som der maatte foretages i Bepændingen, dog lykkedes det ved god Villie og ved det fælles Ønske om et lykkeligt Udfald af hele Foretagendet at faae alle Forhold gunstig ordnede. Man haabede paa roligt Veir og fremfor Alt paa, at den fuldstændige Blocade af Jade maatte lykkes for Nordsø-Flaaden.

Den 6te April fandt en Kamp Sted, som let kunde have medført et Afbræk. Kl 3 E. M. signalerede Forposterne, at en fjendtlig Flaade stod ud af Løbet ved Wangeroog. Den bestod af »König Wilhelm«, »Kaiser« og »Deutschland« og de tre store Krydsere »Stosch«, »Moltke« og »Gneisenau«, samt endeel mindre Fartøier og Torpedobaade, hvilket var alle de Skibe, hvis Udrustning i Wilhelmshaven var tilendebragt. De havde Ordre til at foretage et alvorligt Angreb for idetmindste for nogle Dage at tvinge os bort fra Blocaden, der allerede følte trykkende for Hamburgs og Bremens Handel.

Det var byget, Vinden frisk NV med svær Sø. Den franske Escadre holdt Vest i, forfulgt paa en VNV Cours af den overlegne tyske. Kl. 4<sup>t</sup> 15<sup>m</sup> aabnede vi Ilden paa 6 Kabellængders Afstand; men Fordelen var paa vor Side, da vore gamle indøvede Kanoncommandeurer sjelden forfeilede deres Maal, og den svære Sø paa Fjendens luv Side tvang ham til at opgive Brugen af sine Batterieskanoner. De franske Krydsere, der stolede paa deres overlegne Fart til om fornødent at trække sig ud af Kampen, toge det op med de tyske Fregatter. Da Afstanden Kl. 5 var formindsket til 4 Kabellængder, overdængedes Tydskernes Dæk og Kanonporte med Projectiler fra Revolverkanoner og Bagladegeværer, der i høi Grad besværliggjorde dem Betjeningen af Kanonerne, saameget mere, som de tyske Besætninger ikke vare skibsvante, ja end ikke søvante. Uheldigviis fik »Marengo« sine Styreapparater beskadigede, den satte fuld Fart paa, men faldt dog tværs for Fjenden, vore Torpedobaade fik Ordre til at angribe for at forhindre Fjendens mulige Væddersføg; de to franske Pandserskibe vendte for fuldt Ror, og der opstod en almindelig Méléé, under hvilken flere Torpedobaade sank, og Skibene fik meer eller mindre alvorlige Havarier. I dette Øieblik kom »Bayard«, som den foregaaende Morgen tidlig havde forladt Cherbourg, til og forandrede Situationen. »König Wilhelm« var synkefærdig, og den tyske Admiral fandt det derfor nødvendigt at trække sig tilbage.

Kampen havde givet vor Escadre Tillid til sine Kræfter, dog fandt Marineministeren det nødvendigt at forstærke Escadren med flere Pandsersbibe, af hvilke »Furieux« strax afsendtes. Contreadmiralen udnævntes til Viceadmiral og fik Commandoen over Nordse-Flaaden. Krydsere convoierede Dampere med Kul og Ammunition til Flaaden, der stadig holdt gaaende i Helgolauds Bugten.

Observations-Escadren ved Skagen havde jævnlig søgt Ankerplads under Kysten i Jammer Bugt, hvilket

var blevet meldt til Berlin gennem Spioner i Jylland. Den tyske Regjering benyttede dette til at sende Danmark en skarp Note, der fremkaldte stærk Bevægelse i det lille Land og gav Anledning til Forhandlinger mellem Tydsklands, Ruslands, Englands og Frankrigs diplomatiske Agenter i Kjøbenhavn. Medens England tilraadte en streng Neutralitet og at rette sig efter Tydsklands Fordringer, truede den tyske Kantsler med at lade to Armeecorpsere rykke ind i Jylland og over paa Øerne. Rusland, der optraadte noget tvetydigt, syntes nærmest at opmuntre til Modstand og lod en ikke fjern Hjælp skimte igjennem. Endelig paaviste Frankrigs Repræsentant varmt Fordelene ved en Alliance; han henviste til den mægtige Flaade og Landgangshær, som udrustedes i Canalhavnene, henvendte sig til den offentlige Mening, fornyede Erindringen om foregaaende Ydmygelser, Nederlag og Sønderlemmelse og fremmanede Billedet af Opreisning og Retfærdighed.

Imidlertid havde Danmark rustet, Fredericia og Helgenæs sattes skyndsomt i Forsvarsstand, og Alt var rede til i Jylland at trække sig tilbage til disse to Pladser og til Vendsyssel, Nord for Limfjorden. Den 17de April kom den første Deling af Østersøflaaden, bestaaende af 4 Pandserskibe, 3 Krydsere og endeel Transportskibe og mindre Fartøier tilankers paa Kjøbenhavns Rhed. Den medbragte 5000 Mand Fodfolk. Den 18de om Aftenen modtog den danske Regjering en Note, der underrettede den om, at, hvis den franske Flaade ikke inden 48 Timer forlod de danske Farvande, vilde det 9de tyske Armeecorps faae Ordre til at rykke ind i Jylland. Den 19de modtoges Efterretningen om vort Held udenfor Rom samt om de Afbræk, som to tyske Corpser havde lidt ved Vézélise; den franske Indflydelse fik Overvægten i Kjøbenhavn, hvor det afgjordes at modsætte sig Tydsklands Fordring uden at bryde aabent for saaledes at vinde Tid. England tilbød sin Mægling, og

denne blev modtagen af den tyske Kantsler, der tilfulde indsaae Vigtigheden, som de danske Øer havde for den franske Flaades Operationer i Østersøen. De tyske Tropper fik Ordre til at standse foran Fredericia. Danmark forsikrede om sit oprigtige Ønske om at bevare Neutraliteten, men erklærede samtidig ikke at kunne gjenoptage Forhandlingerne, førend de tyske Tropper gik tilbage over Grændsen.

Imidlertid forstærkedes Fredericias Garnison, »Helgoland«, »Gorm« og »Lindormen« tog Station i Lille Bælt for fra Koldingfjord at true den tyske Hærs Flanke, Arbejderne paa Forskandsningerne ved Helgenæs vare saa vidt fremmede, at Halvøen næsten var bleven til en Fæstning, og Værkerne flankeredes af det nye Panderskib »Iver Hvitfeldt« og den gamle »Rolf Krake« foruden af et Par Krydsere. April Maaned forløb uden nogen endelig Afgjørelse, franske Skibe vexlede Skud udenfor Kiel med »Kronprinz« og »Oldenburg«. De franske Pandserbatterier havde taget Station i Kjøge Bugt, havde forsynet sig med Lodser til Seilads i Østersøen og paa de pommerske Kyster, og Admiralen søgte sammen med den franske Legation at ordne Leverancer af Heste og Kvæg, deels paa Sjælland, deels i Sverrig.

Da Underretningen om vort forbigaaende Uheld i Middelhavet indløb, syntes Tilhængerne af den absolute Neutralitet at faae Overvægten; men der indtraf da en Begivenhed, som fremskyndede Afgjørelsen: To tyske Overløbere, som talte Dansk, forfulgtes af en tysk Patrouille indenfor den danske Forpostlinie; de Danske afviste Tydskerne, disse gave Ild, og der udspandt sig et Haandgemæng, som gik ud over Tydskerne. Hermed var den tyske Kantslers Taalmodighed tilende; den 4de Mai modtog man i Kjøbenhavn et Ultimatum, den 5te blev det forkastet, og den tyske Chargé d'affaires forlod Hovedstaden med Erklæringen om, at Keiserriget betragtede sig som værende i Krig med Danmark. Den



fransk-danske Alliance undertegnedes strax, den franske Escadre, der efterhaanden forøgedes, besatte Høruphav, som afgiver en fordeelagtig Stilling, kun nogle Miil fra Dybbøl og Flensborg; Tropperne, som den medførte, nemlig en Brigade og 2 Batterier, stilledes under Overgeneralen i Jylland tilligemed 2 pansrede Kanonbaade, 2 Krydsere og 3 Torpedobaade.

Uagtet Conventionen af 22de April havde den tyske Hær forstærket sig, saa at der stod en Hær paa 60,000 Mand ved Fredericia. Denne By indesluttedes, medens den største Deel af Hæren rykkede Nord paa og langsomt drev den danske Division tilbage henimod Helgenæs. Samtidig vare alle Foranstaltninger truffne i Brandenburg, Pommern og langs Østersøens Kyster, Garnisonerne vare overalt fuldtallige, det faste og flydende Forsvar var i Orden, og Flodmundingerne forsvarede ved Bundminer og Torpedo-Batterier, til hvilke man i Tydskland havde stor Tillid. Flaaden var fordeelt saaledes: I Kiel laae »Kronprinz« og »Hansa« samt »Oldenburg«, 3 Krydsere, 2 Avisoer og 12 Torpedobaade; i Neustadt Bugten, med Central-Station i Femersund, laa »Sachsen«, en Krydser og 4 Torpedobaade; i Greifswalder Bodden 6 pansrede Kanonbaade og 12 Torpedobaade; i Swinemünde og Stettin »Bayern«, 2 pansrede Kanonbaade og 6 Torpedobaade med nogle mindre Fartøier; i Danzig »Württemberg« og »Baden«, Krydserne »Olga« og »Alexandrina«, 2 pansrede Kanonbaade og 10 Torpedobaade, og endelig vare mindre Delinger og Torpedobaade fordeelte i de øvrige Havne.

Det maa dog bemærkes, at til Trods for den dansk-franske Alliance nærede den tyske store Generalstab ingen Frygt for et Angreb paa den østpreussiske eller pommerske Kyst. Troppesamlingerne i Canalhavnene, hvorom iøvrigt mange Rygter vare i Omløb, antoges enten kun bestemte til Hjælpetropper for Danmark i dets Kamp mod Tydskland, eller i det Høieste til et Angreb paa

Kiel, hvis det mod Forventning skulde lykkes at drive den tyske Hær ud af Slesvig. Iøvrigt frygtede man ikke synderlig et Angreb paa Kiel, da den var bleven godt dækket med fortificatoriske Værker fra Landsiden.

I Øst og Sydøst trak Uveiret imidlertid mere og mere sammen i Europa: Rusland og Østerrig stode rustede ligeoverfor hinanden, Posens og Galiciens Grændser vare overfyldte af Tropper; Øst-Rumelien, Bulgarien og Herzegowina vare i Oprør, hvilke til Tydslands store Mishag tvang Østerrig til at opstille betydelige Troppemasser paa sin Sydgrændse.

Intet kunde dog overgaae den Kraft, med hvilken Tydskland optraadte. Tro imod sin Taktik, at det bedste Forsvarsmiddel er et energisk Angreb paa Fjenden, betænkte Tydskland sig intet Øieblik paa at oversvømme Jylland med Tropper. Allerede den 8de Mai rykkede de ind i Viborg, hvor tydsk Administration strax indførtes. Den danske Division trak sig kæmpende tilbage over Kalø til Helgenæs. Den 10de Mai gav den tyske General Ordre til sin Avantgarde i forcerede Marcher at søge at indhente vore Allierede og tvinge dem til Slag, inden de naaede deres Forskandsning. Samme Dag afsendte Commandanten i Fredericia, der vidste, at den danske Division blev haardt trængt af Fjenden, tre franske Batailloner Nord paa. Ved Middagstid ankrede de Smaafartøier, paa hvilke de vare indskibede, i Knebelvig og landsatte Tropperne og 1½ Batteri. Det lille Corps marcherede strax i Retning af Skydningen, satte sig Kl. 1 i Forbindelse med den yderste venstre Fløi af den danske Division og faldt uformodet over Tydskernes høire Flanke. Dette uventede Angreb forandrede Situationen, Tydskerne opgave Forfølgelsen og lode kun deres Rytteri i Berøring med de Allierede, der satte sig fast paa Helgenæs. Da det fjendtlige Artilleri trak sig tilbage

til Kalø, blev det heftig beskudt fra de franske og danske Skibe; det tog vel en kort Tid Opstilling mod Skibene, men opgav snart den ulige Kamp, i hvilken det fik nogle Kanoner ødelagte. Da Rytteriet en Time senere kom tilbage ad samme Vei, fik det samme Modtagelse og blev splittet ad. Den 11te og 12te ankom flere Forstærkninger, og det blev besluttet at gjøre et Forsøg paa at drive Fjenden bort fra Kalø Stillingen. Man gjorde herved Regning paa Flaadens Medvirkning, idet denne kraftig kunde beskyde Fjendens høire Fløi saavel som Reserverne og Retraitelinierne baade til Aarhus og til Viborg. Planen udførtes den 14de, en dansk og en fransk Brigade angreb og toge Kalø, medens Resten af Divisionen med sit kun svage Rytterie holdt Kampen staaende paa vor høire Fløi. Kl. 3 trak Fjendens høire Fløi sig tilbage, idet den klogelig undgik Kysten. Den tydske General, der havde kaldt Detachementet tilbage fra Viborg, opgav Aarhus og tog Stilling paa Linien Himmelbjerget—Mossø. Forstærkningerne, som han ventede fra Tydskland, forsinkedes ved Flaadens Operationer, idet denne hyppig afbrød Jernbanelinierne og gjorde Transporterne stort Afbræk til Trods for Bedækningerne, som ledsagede dem. Den 13de Mai foretog en dansk Brigade, convoieret af vor Escadre, et Streiftog fra Faaborg, viste sig ved Sønderborg, gjorde derpaa Landgang i Flensborg og brød for en Tid Fjendens Elappelinie.

Den store Generalstab indsaae det Uholdbare i denne Situation, som rokkede ved den tydske Hørs Prestige, og der vedtoges derfor en Plan til ved en samlet Optræden af Hær og Flaade at knuse Modstanden i Jylland. Underretningerne, som havdes i Berlin, gik ud paa, at der kun var 3 franske Pandserskibe i de danske Farvande, og man var derfor vis paa ved at samle hele den tydske Østersøflaade at være de allierede Flaader overlegen, saa at de idetmindste for en Tid kunde drives tilbage fra

den jyske og slesvigske Kyst. Desuden skulde endnu et Armeecorps rykke ind i Slesvig og Jylland.

Imidlertid gik Rustningen af den franske Expeditions-Armee sin Gang.

Det var i denne Periode, at det den 6te Mai lykkedes den tyske Nordsø-Flaade at forcere Blocaden af Jade og staae ad Middelhavet til. Tæt Taage laae over Søen, der var fuldstændig rolig. Vor Flaade stod ganske langsomt Syd i; men det var nødvendigt at bruge Taage-signaler for at holde Skibene sammen og for at undgaae Sammenstød. Om Middagen var Flaaden efter Gisning 2 Miil NNØ for Wangeroo, da et af de Bagbords Forpostskibe i en Klaring gjorde Signal for en mistænkelig Orlogsmand i NØ. Man antog det strax for at være »Friedrich Karl«, der som Regel ikke fjernede sig udenfor Cuxhavens Kanoner. »Duguesclin« og »Dubourdieu« fik Ordre til at jage Fjenden, medens Flaaden ankrede og udsatte Bullivants-Nettene. Kort efter fulgte et Torpedobaadsangreb, der dog særlig rettedes mod Flaadens Pandserskibe, flere Torpedoer sprang i Nettet og beviste samtidig disses udmærkede Beskyttelsessevne og »Schwartzkopfernes« Nøiagtighed. Vore Skud syntes ingen Virkning at have, og Torpedobaadene forsvandt hurtig i Taagen. Nye Skudsignaler fra Syd forstodes som Signal for, at den tyske Flaade blev seet af vore Forposter. Til Trods for Faren bleve Nettetene bjergede, og Flaaden lettede; kort efter hørtet Skydning forude, og i næste Øieblik saaes fem store tyske Skibe og nogle mindre. »Marengo« passerede »König Wilhelm« saa klos, at der blev vexlet Revolverskud; men strax efter saae Admiralen, at han kun havde »Bayard« og »Duguay-Trouin« omkring sig. Der meldtes 5 Favne Vand, Coursen sattes øieblikkelig NØ hen, Lodskuddet gav  $4\frac{3}{4}$  Favne; der var ingen Tvivl om, at man var inde paa Bankerne, og man var tvungen til at ankre for at vente paa, at det klarede op. Admiralen lod lodde, det viste sig, at man var kommen ind i en

Rende. Det var en trist Nat, at røre sig var umuligt, signalere til de andre Skibe turde man ikke for ikke at udsætte dem for at komme paa Grund og samtidig røbe sig selv for Fjenden. Man forbandede Skibenes store Dybgaaende og ærgrede sig over, at det netop var saa dybgaaende Skibe som »Océan« og »Suffren«, der ved Omstændighedernes Magt vare samlede paa denne flade Kyst og i saa farligt et Farvand. Først den 8de Mai samledes Flaaden i Nærheden af Helgoland; men den tyske Flaade var forsvunden. En af de franske Torpedobaade havde seet, at nogle af Skibene toge en sydlig Cours, medens en Deling holdt Vest paa. Admiralen sendte strax Melding om det Forefaldne med en Torpedojager til Helder, hvorfra det telegraferedes til Paris, og med Torpedobaade til Helsingør og til den Høistcommanderende i Østersøen.

Vi have allerede omtalt, hvor den tyske Flaadedeling havde søgt hen. Havde den store Generalstab havt tilstrækkelig Sikkerhed for Bestemmelsen med Rustningerne i Canalhavnene, havde den sikkert holdt sin Flaade samlet i Wilhelmshaven og gjort alvorlige Forsøg paa at spærre vor Transport Veien over Nordsøen. Saasnart man i Frankrig vidste, at kun »König Wilhelm« og »Kaiser« vare tilbage i Wilhelmshaven og »Friedrich Karl« i Elben, fik Admiralen Ordre til at lade »Duguesclin« og en Torpedojager slutte sig til Convoien for Østersø-Transporten, naar denne passerede Nordsøen. Endvidere skulde han give Forslag til Plan for et Angreb paa Cuxhaven, fulgt af et Forsøg mod Hamborg.

Faa Dage efter Afslutningen af den fransk-danske Alliance kom en General som Afsending fra Krigsministeren og en Commandeur med Instructioner fra Marineministeren til Kjøbenhavn for at overveie Planen til Operationerne i Østersøen. I Conferencen deltog de danske Ministre, den franske Gesandt og de høiststaaende

Officerer. Man var tilbøielig til at drage Fordeel af de Puncter, der vare besatte i Jylland, for fra disse med den samlede allierede Styrke, omtrent 100,000 Mand, at føre Krigen med fuld Kraft mod de tre tyske Armee-corpser; man havde i hvert Fald en sikker Retraite-linie til Vendsyssel, som man var vis paa at kunne forsvare. Man kunde ogsaa tage Als, som let kunde erobres, til Basis og ved at gaae frem til Eckernførde holde de to vigtigste Forbindelseslinier mellem Tydskland og Slesvig—Jylland besatte. Man truede derfra samtidig Byen Slesvig, Rendsborg med sin store Artilleripark og fremfor Alt Kiel—Ellerbeck, den tyske Flaades Hovedstation. Ogsaa et Angreb mod Lübeck kunde medføre store Resultater, man kunde faae en god Stilling ved Trave, sætte sig i Besiddelse af et vigtigt Jernbanenet omkring Oldesloe og Segeberg og true Hamborg, i hvilken Henseende Nordso-Flaaden kunde yde Hjælp. Hovedhensigten med alle disse Planer var at tvinge Fjenden til at rømme Jylland og Slesvig, og man kan ikke forundre sig over, at det derfor især var de danske Officerer, der beskæftigede sig med dem. Men alle vare de dog kun mere eller mindre locale Operationer, medens Krigens Hovedformaal, at besætte Fjendens Hovedstad, der i lige høi Grad var Administrationens og Forsvarets Center, ikke kunde naaes ved nogen af dem.

Den Plan, som de franske Repræsentanter forelagde, havde en større Rækkevidde: den største Deel af Expeditionsarmeen skulde samles i Kjøge og Faxø Bugt tilligemed et tilstrækkeligt Antal Damp- og Seilskibe til paa eengang at overføre 50,000 eller 60,000 Mand, nemlig 10de franske Corps, Marineinfanteri-Divisionen og tre danske Divisioner. Det var en stor Anstrengelse, men som dog ikke overskred de to Landes Hjælpekilder, da Frankrig var villig til at hjælpe Danmark med Penge. Denne Troppesamling kunde naturligtviis

ikke hemmeligholdes, hvorfor man skulde gjøre Alt for at bestyrke Rygtet om, at den gjaldt Kiel. For at bidrage hertil skulde en dansk Division i Forbindelse med Blocade-Escadren for Kiel foretage en Landgang enten i Eckernförde Fjord eller paa Als. Naar Vind og Veir vare gunstige, skulde Expeditionen lette om Natten og uformodet vise sig om Morgenens for Swinemünde og Rügen. Panderskibene skulde bringe Værkerne ved Swinemünde til Taushed, og det vilde være umuligt for de Tropper, der vare spredte paa Usedom, at forhindre en saa betydelig Styrkes Landgang. En større Deling skulde landsættes ved Thiessow, medens de franske Kanonbaade forcerede Indløbene til Greifswalder Bodden og satte sig fast der. Man vilde derved trække endeel af Kysttropperne bort fra Stralsund, der med Rügen som Basis let kunde angribes. Iøvrigt skulde mindre Diversioner foretages mod Colberg og muligviis mod Danzig. Naar Usedom og Wollin vare besatte, skulde Flaaden gaae ind i Stettiner Haff og udskibe en Deel af Hæren ved Albrechtsdorf og Wahrlang og derpaa med den øvrige Deel gennem Pappenwasser og Oder nærme sig Stettin, hvor man maatte være forberedt paa at møde en meget kraftig Modstand af Tropper, der af Fjenden kunde sammendrages fra Berlin og Küstrin med sin stærke Garnison, men især fra Kreutz og Schneidemühl, som vare besatte af 5te tyske Corps. Naar Stettin var taget, maatte man standse nogle Dage for at gjøre denne By til sin egentlige Operationsbasis, organisere Transporterne og dække Operationsliniens Flanker, førend Fremrykningen mod Berlin kunde skee langs den venstre Oderbred.

Ruslands tvetydige Stilling havde tvunget Tydskland til at holde en Observationshær, bestaaende af tre Armecorps, paa dets Østgrændse; men denne Hær forøgedes stadig ved nye Formationer. Oprørerne paa Balkanhalvøen havde ikke endnu naaet Styrke nok til

at tvinge Czaren ud af sin afventende Stilling; men hertil kunde Expeditionen, der truede Tydsklands Hjerte, bidrage mægtig, og det var utvivlsomt, at, naar de Allierede viste sig for Stettin, vilde Russerne hurtigt staae for Posen og Königsberg.

Planen, som her er fremstillet i sine Hovedtræk, blev discuteret til de mindste Detailler; den var forførende, men kunde ogsaa krydses ved mange uforudseete Begivenheder. Endelig bragte Hensynet til at lette Krigens Byrder for Befolkningen i Jylland og Slesvig Vægtskaalen til at synke til Gunst for Planen. Danmark bestemte sig for Landgangen ved Odermundingerne.

Netop som denne endelige Afgjørelse var truffen, blev der foretaget et voldsomt Angreb paa den fransk-danske Styrke i Jylland. Det erindres, at den store Generalstab havde forberedt et Angreb tilsøes og tillands af Tropperne, der vare spredte langs Kysten. »Württemberg« og »Blitz« forlode Danzig, udenfor Swinemünde sluttede »Bayern«, »Schultze« og »Flink« sig til dem, og den 16de Mai om Morgenen forenede denne Deling sig — efter en Kamp med vore Blocade-skibe udenfor Kiel — med »Kronprinz« og »Oldenburg«. Paa Grund af Expeditionen mod Flensborg var vor Styrke for svag til at holde Fjenden Stangen, og Torpedobaade afsendtes derfor til Flensborg og Dybbøl for at tilkalde Forstærkning. Kl. 2 EM. vare »Furieus«, »Helgoland« og »Lindormen«, Krydserne »Primauguet«, »Sané« og »Fyen«, Torpedoskibet »Tordenskjold« og nogle mindre Fartøier og Torpedobaade ligeoverfor Fjenden i Munden af Flensborg Fjord. Samtidig blev den danske Brigade, der havde besat Byen Flensborg, angreben af den 3die tyske Division af 2det Corps.

Det var stiv sydlig Kuling, og, uagtet Søen ikke var betydelig, var den dog svær nok til at faae de tyske Udfaldsrorvetter til at rulle saameget, at deres



Skydning blev usikker. »Lindormen« led meget af Søen, som væltede over den, hvorimod »Furieux«, naar Farten ikke var altfor stor, kunde gjøre fuld Brug af sin svære Stævnkanon. Af Torpedoskibene var kun »Tordenskjold« til virkelig Nytte. »Primauguet« og den danske Krydser »Fyen« toge ikke i Betænkning at følge Pandserskibene mod den tyske Escadre. »Kronprinz«, som løb daarlig og i det Hele taget ikke længer naaede op til Nutidens Skibe, var en naturlig Modstander for Krydserne. Et af dens 21 cm. Projectiler traf »Sané« i Vandgangen, men Kulkasserne i Siden dækkede Inderklædningen, der kun blev gennembrudt et enkelt Sted og hurtig istandsattes. Skydningen var voldsom paa begge Sider. Et 26 cm. Projectil traf »Lindormen«'s Taarn, gik igjennem den 14 cm's. Plade og tvang Skibet til at trække sig ud af Kampen. Til Gjengjæld gennemtrængte »Furieux«'s 34 cm. og »Helgoland«'s 30,5 cm's. Projectiler »Württemberg«'s Underskib, som i en Rulning kom over Vandet; alle Pumper bleve strax satte igang derombord, og Coursen rettet mod Land for at grundsætte Skibet. »Tordenskjold«, som saae denne Manøvre, forfulgte strax og afskød to Torpedoer, som begge traf Skibets Side; dog sank det ikke, de vandtætte Skodder eller snarere Cellesystemet opfyldte fuldkomment sin Hensigt. »Furieux« søgte at gjøre det af ved et Vædderstød; men »Bayern« og »Oldenburg« kastede sig mod »Furieux«. Da knuste et Skud »Württemberg«'s Ror og blottede det dømte Skib for »Helgoland«, som et Øieblik saae sig befriet for »Oldenburg«. Kl. 3<sup>3</sup>/<sub>4</sub> rev det danske Pandserskibs Spore Siden op paa det allerede haardt medtagne Skib, Vandet styrtede ind i mange Rum paa engang, og det sank. Fjenden trak sig tilbage til Kiel; men endnu traf et sidste Skud »Sané«, saa den i synkefærdig Tilstand maatte sættes paa Land.

Næppe var denne Kamp, der i høi Grad godtgjorde et roligt Skibs Overlegenhed, endt, før de Allierede stode ind i Flensborg Fjord for at understøtte eller snarere for at optage den danske Brigade, der trængtes haardt af det 2det tyske Corps. Kæmpende havde Brigaden trukket sig op Nord for Fjorden og søgte at naae Dybbøl-Sønderborg, som de Allierede holdt besat. En Torpedobaad var bleven sendt til Escadren for at give Underretning om Brigadens farlige Stilling. Kl. 4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> aabnede »Helgoland« og »Furieux« Ilden mod den tyske Fløi, Flaadens Fartøier sendtes iland, og det lykkedes til Trods for det tyske Rytteries gjentagne Angreb at bringe Størstedelen af Brigaden ombord i god Behold og at landsætte den Kl. 8 om Aftenen ved Dybbøl. Da det laa i de Allieredes Plan at bibringe Fjenden den Tro, at de vilde foretage et alvorligt Angreb paa Slesvig, havde den danske Regjering sendt Forstærkninger til Sønderborg og søgt at dække Dybbøl ved Feltværker. Den allierede Escadre holdt sig Syd for Dybbøl, og den var forberedt paa i 1888 at optage »Rolf Krake«'s glimrende Kampe fra 1864 med de preussiske Batterier, men med en Virkning, som dengang var ukjendt. Om Middagen den 17de foretog Fjenden en stærk Recognoscering mod de Danskes hele Stilling; men overalt følte Tydskerne en solid Modstand støttet af rigelig besatte Værker. Efter en hidsig tre Timers Kamp trak Fjenden sig tilbage ad Aabenraa til, idet han efterlod en Brigade, bestaaende af to Regimenter Fodfolk, et Rytterregiment og to lette Batterier, i en fordeelagtig Stilling. Den 20de Mai forenede 2det tyske Corpses Gros sig udenfor Fredericia med Landeværns-Divisionerne, som udgjorde Beleiringscorpset.

Fjenden syntes saaledes at være overtydet om, at de Allieredes Bestræbelser vilde gaae ud paa at tilbageerobre den jyske Halvø.

Den 18de Mai var den franske Østersøhær indskibet og samlet i Cherbourg. Den tyske Invasionsarmee rykkede langsomt frem i Frankrig, blodige, men uafgjørende Sammenstød fandt Sted ved Fæstningerne og udenfor den forskandsede Leir ved Rheims, og Sydarmeerne standsedes af Forterne i Vogeserne og det uindtagelige Belfort.

Uagtet den største Omhu var bleven anvendt ved Beregningen af Antallet af Skibe og deres Transportevne, viste det sig dog, at nogle Dampskibsselskaber havde angivet, at deres Skibe kunde tage flere Tropper og fornemmelig flere Heste ombord, end der var Plads til; i andre Skibe var Fladerummet vel stort nok, men der var ikke Høide nok mellem Dækkene til Heste. Det blev derfor nødvendigt at hjælpe sig med mindre Seilskibe for at udfylde Hullerne. Det lykkedes dog at faae Personnel og Materiel rigtig fordeelt, og navnlig saaledes, at Kanoner med Forstillinger, med tilhørende Ammunition og Heste kom ombord i samme Skib. Det var en stor Lettelse, at det var lykkedes vore diplomatiske Agenter at opkjøbe Heste nok i Sverrig, med Forpligtelse for Sælgerne til at levere dem paa de Støder, som de militaire Autoriteter vilde anwise. Avantgarden medførte Materiel til Landgangsbroer med tilstrækkeligt Mandskab til deres Betjening, ligeledes havde Tømmerflaader, der let kunde forbindes, for at Udskipningen paa Strandbredden kunde gaae rask for sig. Ogsaa med Olie vare Skibene forsynede for i fornødent Fald at kunne forskaffe kunstigt smult Vande ved Landsætningen.

Kl. 5 om Eftermiddagen littede Flaaden fra Cherbourg med smukt Veir og VNV. Kuling; Farten bestemtes til 6 Miil. Om Natten stødte Convoierne fra Havre og Dieppe til, og næste Morgen stod den samlede Flaade ud i Nordsøen.

Chefen for Nordsøflaaden var underrettet om, at Transportflaaden ved den Tid kunde ventes, og der vaagedes med den største Omhu over, at ingen Torpedobaad kunde undgaae den lette Escadre. Sikkert angrede den tyske Regjering nu at have sendt en Escadre til Middelhavet, da der ellers i Wilhelmshaven vilde have været Kampskibe nok til alvorligt at lægge Beslag paa den franske Flaades Opmærksomhed, og Torpedobaadene derved faaet Leilighed til med Held at angribe Transporten. Ikke desto mindre angreb den tilstedeværende tyske Escadre med stor Voldsomhed den franske Blocadestyrke. Det var den 21de Mai. Resultatet af Kampen kunde dog ikke være tvivlsomt, Fjenden maatte med store Havarier trække sig tilbage for vor Overmagt. En af de tyske Krydsere sank efter en helteddig Kamp, og »Océan« kom under Forfølgelsen paa Grund, hvorved »König Wilhelm« rimelig frelstes fra at blive løbet ned. Under Kampen lykkedes det dog 5 tyske Torpedobaade at undslippe vore Krydsere og staae til-søes. »Duguay-Trouin« fik Ordre til at forfølge dem; thi Vinden friskede fra NV., og Søen tiltog hurtig. »Bayard« og »Marengo« fulgte i Afstand og overlod Blocaden til »Océan«, »Suffren« og »Dubourdieu«. Ved Nattens Frembrud vare to af Torpedobaadene gjorde uskadelige, men de 3 vare forsvundne, og al videre Forfølgelse syntes unyttig. De franske Skibe samledes om »Duguay-Trouin«, og det bestemtes, at Underretning skulde bringes til Transportflaaden.

Den 22de om Morgenen havde denne Hanstholm i Sigte, Kl. 5 blev der meldt for 3 Dampere i SSV., Kl. 5½ for 4 franske Skibe i VSV. og samtidig, at de 3 Dampere vare tyske Torpedobaade; de støvnede mod Arrieregarden som for at trænge ind i Transportflaadens samlede Masse. Uagtet nogle af de convoie-rende Krigsskibe vendte sig mod Torpedobaadene, blev dog kun den ene skudt ned, medens de to andre kom

ind imellem Skibene, hvor det lykkedes den ene at anbringe en af sine Torpedoer i Siden paa en Lastdrager, der var fyldt med Materiel til Artilleriparken. Damperen begyndte strax at synke; men det lykkedes i yderste Øieblik at faae den sat paa Land og ved ihærdige Anstrengelser at bjerge Materiellet og faae det omlastet i nogle af de andre Skibe. En anden Torpedo traf en af de store Paquetter, der var ladet med Tropper, men lykkeligviis saa agterlig, at den kun mistede Skrue og Ror; det agterste vandtætte Skod holdt tæt, saa Skibet ikke sank. Det blev strax taget paa Slæb. Endelig bukkede den ene af Baadene under for den Hagel af Projectiler, der regnede ned over den, medens den sidste undkom i de svenske Farvande.

Det tyske Admiralitets Forsøg var strandet; men dette Resultat kunde ogsaa forudses. Havde der været 20 eller 30 Torpedobaade, kunde vel noget Alvorligt have været opnaaet, skjøndt vanskelig mod de lidet dybgaende Skibe. Praktisk taget er Whiteheads-Torpedoer uanvendelige mod Skibe med mindre end 3 Meters Dybgaende; kun Stangtorpedoen kan da gjøre Nytte. Man kan dog ikke let tænke sig at kunne samle 30 Torpedobaade, som ere kampdygtige efter i 30 Timer at have arbeidet i svær Sø. En Stat som Tydskland maatte dertil mindst have 200 Torpedobaade paa sine Kyster, og de maatte dertil være stærke, sødygtige, hurtige, beboelige og ikke altfor kostbare.

Den 22de om Aftenen ankrede hele Flaaden mellem Skagen og Frederikshavn og tog en Mængde danske Lodser ombord, under hvis Veiledning de forskjellige Divisioner i de næste Dage passerede Sundet, Store Bælt, Langelands Bæltet og Lillebælt. Der foretoges flere Demonstrationer langs Jyllands Kyst, blandt Andet ved Fredericia og Dybbøl. Kampskibene forenede sig udenfor Kiel med Blocade-Escadren og foretog en større Recognoscering, hvorved det godtgjordes, at »Olden-

burg» og »Bayern« ikke havde forladt Fjorden, og at »Kronprinz« laa ved Værftet. Vore Torpedobaade og Avisoer dækkede omhyggelig de danske Farvande mod speidende fjendtlige Smaaskibe, medens Flaaden laa tilankers i Kjøge og Faxe Bugter, og dens Smaaskibe søgte til Nysted paa Lolland. Tabene paa Overreisen vare ikke store; men der viste sig ikke faa Tilfælde af typhoid Feber ombord, og den Høistcommanderende paaskyndede derfor Sammendragningen af de tre danske Divisioner, der vare ham lovede, og hvoraf den ene skulde indskibes fra Kjøbenhavn, den anden fra Nyborg og den tredie fra Faaborg. Endelig fastsattes Afseilingen til den 28de Mai, idet Divisionen fra Faaborg først senere skulde overføres tilligemed forskellige andre Delinger.

Det var ikke uden Stolthed, at Generalstabene, der vare samlede ombord i »Terrible«, endelig efter saamange Anstregelser saae denne Hær paa 60,000 Mand samlet for at kaste sig i Land paa Tydsklands Kyst. Coursen sattes udenom Arcona, hvor en Brigade, dækket af en Deling tildeels pandsrede Kanonbaade, afsendes mod Peerd for at gjøre Landgang der. Det var et vanskeligt Foretagende; thi alle Sømærker vare borttagne, men deels havde man god Hjælp af nogle bornholmske Fiskere til at finde Løbene i Greifswalder Bodden, og deels tvang man nogle Fiskere paa Kysten til at give Oplysninger om den vanskelige Navigering paa Peene. Brigaden blev landsat Nord for Thiessow, den skulde marchere paa Putbus for at optage Stralsund-Garnisons Opmærksomhed, dog skulde den holde Forbindelsen med Kanonbaads-Divisionen.

Ved Daggy fik vore Forpostskibe en Torpedobaad isigte tæt udenfor Swinemünde. Den flygtede strax og stod mod Swines Munding. Den Høistcommanderende indsaae, at Garnisonen var alarmeret, og han gav derfor Pandserskibene »Terrible«, »Furieux«, »Tonnerre« og »Fulminant« samt »Montcalm« og »Victorieuse«

Ordre til at aabne Ilden mod Værkerne. Da han ikke vilde udsætte Skibene, holdt de gaaende paa 4,000 à 6,000 Alens Afstand med Nettene ude. Skydningen var fortrinlig, og Batteriernes Ild aftog kjendelig, som det senere viste sig, fordi Sprængningen af vore Granater fyldte saa meget Jord om Fjendens Skyts, at dets Betjening blev umulig. Kl. 5 fik Krydserne Ordre til at deeltage med deres lette Kanoner, og begunstigede af den fuldkommen speilblanke Sø overøste de Værkerne med Projectiler; en halv Time senere sprang et Krudtmagasin i et af Forterne paa den høire Flodbred i Luften. I samme Øieblik kastede de to tyske pansrede Kanonbaade «Viper» og «Scorpion» fulgte af 6 Torpedobaade sig modig imod os. Et Projectil paa 30,5 cm. traf «Terrible»'s 37 cm. Pandser, men i en skraa Retning, og det blev stikkende deri. «Montcalm» fik betydelig Skade ved en Granat, der sprang indenbords, Fjendens Torpedoer derimod sprang virkningsløse i Nettene; kun Krydseren «Nielly» blev saa alvorlig beskadiget, at den maatte sætte op paa den fjendtlige Kyst. Ikke desto mindre var den ulige Kamp hurtig afgjort, den ene Kanonbaad blev løbet ned, medens den anden satte paa Land for ikke at synke, og Torpedobaadene bleve snart knuste under Krydsernes Ild. Det var forøvrigt øiensynligt, at dette fortvivlede Udfald udelukkende var foretaget for at forhale Landgangen og vinde Tid til at bringe Forstærkninger, som vare begjerede, til Stedet. Nogle af Skibene fik derfor Ordre til at indtage en Stilling, hvorfra de fordeelagtig kunde beskyde Veiene, der over Ahlbeck vestfra og over Dievenow østfra føre til Swinemünde, og som løbe tæt ved Stranden. Snart havde en Bataillon Marineinfanteri og en Deling Soldater fra Panserskibene taget Veien mellem Dievenow og Wollin og afskar derved de tyske Tropper paa den høire Flodbred. Ved Ahlbeck gik Udskibningen temmelig let for sig; kun to tyske Batailloner havde besat

Landsbyen og Udkanten af de skovbevoxede Klinter, og et Feltbatteri tog Stilling bag en Terrainforhøining. Ilden fra vore Skibe, der lige til det sidste Øieblik vedligeholdtes ud over Landgangsfartøierne og Flaaderne, der bleve slæbte til Land af Dampere, stak Landsbyen i Brand og oprev det tydske Feltbatteri. Kl. 6<sup>1</sup>/<sub>4</sub> havde den landsatte Division taget Ahlbeck og vandt hurtig Terrain gennem Skovene, som strække sig henimod Swinemünde. Kl. 7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> begyndte Angrebet paa Byen, Forterne vare da bragte fuldstændig til Taushed, og friske Troppedelinger sattes stadig iland. Dog var det først efter en haardnakket Kamp, og, da Fjenden saae sin Tilbagetogslinie til Kaminke truet, at de fem Batailloner, som forsvarede Byen, trak sig Syd paa og videre ad Jernbanen til Usedom. Da vi endnu manglede Rytteri og Bespænding til Batterierne, kunde ingen virksom Forfølgelse foretages. Foretagendet vilde være lykkedes fuldkomment, hvis den Commanderende for den tydske Marineafdeling ikke i sidste Øieblik havde sænket Avisoen »Greif« imellem de to Dæmninger, saa at Løbet blev fuldstændig spærret. Viceadmiralen, som netop frygtede denne Eventualitet, havde givet Ordre til de store Dampbarkasser om snarest muligt at trænge ind i Havnen med armerede Fartøier for at bemægtige sig Skibene, som laae der, og bringe dem ud af Havnen. Følgen af den tydske Commanderendes raske Afgjørelse kunde være bleven skjæbnesvanger for vore Vaaben.

---

Det gjaldt for os om snarest muligt at komme frem til Stettin og sætte os fast der, førend Fjenden kunde samle en altfor stor Hær omkring dette vigtige Punct; men, for at dette skulde lykkes, maatte Oder være fri, saa at alle Transporter kunde foregaae ad Vandveiene, og samtidig maatte vore mindre Skibe styrke og dække



vor venstre Fløi under Fremrykningen. Ved Hjælp af Torpedoer blev »Greif« bortsprængt, hvorefter »Montcalm« satte sin Stævn mod Resterne af Vraget og forcerede et frit Løb gennem Spærringen. Vi skulle ikke give nogen detailleret Skildring af Hærens Fremrykning, der kun muliggjordes ved Indhavsescadrens Virksomhed, idet denne i en Række Træfninger slog den tyske Escadre og derved tildeels sikrede alle Hærens Tilførsler, deels muliggjorde de forskellige Afdelingers og Materiellets Udskibning paa de gunstigste Steder og langt inde i Landet. Samtidig foretog Escadren Streiftog, hvorved Jernbanebroer og andre Overgange over Flodarme og Canaler, som vare vigtige for Fjendens Operationer, bleve afbrudte eller spærrede. Greifswalder Bodden, Grosse Haff og Papenwasser vare i vor Besiddelse, medens Hæren under vedvarende, tildeels blodige Kampe naaede fremad og den 30te Mai stod for Stettin. Den 1ste Juni blev Stettin taget efter et haardnakket Forsvar, og den commanderende General traf nu alle Dispositioner for at sikre sin Operationslinie. Forstærkninger tilførtes bestandig, deels fra Frankrig, deels fra Danmark, og Flaaden bragte Tropperne saa at sige lige til det Sted, hvor deres Nærværelse krævedes mest. Ogsaa fra Rügen blev den der landsatte Styrke bortdraget, idet Flottillen afgav tilskrækkelig Dækning mod den Kant. Ialt beløb Hæren sig nu til omtrent 64,000 Mand, hvoraf omtrent 42,000 Mand med 16 Batterier stode i Stettin. Inden den 8de Juni kunde væsentlige Forstærkninger ikke ventes, og det gjaldt altsaa om at holde Stand til den Tid mod en Fjende, der sammendrog Tropper fra enhver Plet, hvor han antog at kunne undvære dem.

En fuldstændig Pramtjeneste blev organiseret paa Oder under Hensyn til en Fremrykning langs Floden. Indtagelsen af den blomstrende Handelsby Stettin havde bragt et stort Antal Flodfartøier i vor Besiddelse. De

tilhørte et stort Dampskibsselskab, der strækker sin Virksomhed langt ind i Schlesien. Vulcans Skibbygningsværfter forsynede os med en Overflødighed af Værktøi og Materiale ikke alene til alle Reparationer, men ogsaa til at udføre nye Foranstaltninger. Lægtene og Pramme indrettedes til Transport af Heste og Vogne, Slæbedampere, Kanonbaade og Avisoer fordeeltes til Flodtjenesten. Ogsaa paa de tilstødende Indhave skete der større Forbedringer; Udløbene til de store Vande bleve spærrede med Torpedoer, hvorved endeel af vore Fartøier frigjordes, og det blev derved muligt at udstrække den effective Blocade; saaledes viste en Escadre bestaaende af Pandserskibe sig for Danzig, hvor den beskød Værkerne ved Weichselmünde og Neufahrwasser.

Den 2den Juni indtraf en Depechebaad fra Kjøbenhavn og bragte Melding til Viceadmiralen og Overgeneralen om, at Beleiringen af Fredericia pludselig var bleven hævet Natten til den 1ste, at 2det tyske Armeecorps allerede var i fuldt Tilbagetog mod Lybeck og Mecklenburg, at Landeværns-Divisionerne af 9de og 10de Corps beredte sig til at dække Kiel, og at 9de Corps langsomt trak sig tilbage for den danske Division og Fredericia Garnison. Den danske Regjering havde derfor besluttet uopholdelig at sende 3die Division til Swinemünde. Ordre til Indskibningen var allerede udstedt, og der anmodedes om strax at sende ledige Transportfartøier til Assistance. Endelig meldtes Dannelsen af en Reserve-Artilleri-Park ved Kjøge, af en Reserve-Division og af en Division Rytteri. Den 3die ankom 4 danske Batailloner til Swinemünde, og i Løbet af den 4de og 5te var Divisionen complet. Den 5te kom de første store Transportskibe til Helsingør med 1ste Brigade af 10de Territorial-Corps, og nu gik Østersø-Hærens Dannelse hurtig for sig.

Indtagelsen af Pommerns Hovedstad havde gjort et dybt Indtryk i Tydskland; der gik en Anelse gennem

Europa om, at denne Begivenhed fuldstændig kunde forandre Sagerne Stilling, saameget mere som Seiren ved Novi i Virkeligheden havde endt Krigen med Italien. I Frankrig havde de tyske Vaaben ikke lidt noget Nederlag; men vor Territorial-Hær havde faaet Tid til at organisere sig og til at tage activ Deel i Modstanden. Indeslutningen af de forskandsede Leire ved Rheims og Langres medførte, at den tyske Centrums Armee kunde rykke frem mod Paris; men den blev paa Marne-Linien holdt i Skak af en fransk Styrke, som mindst var dens Lige i Antal. Endelig brød Krisen ud i det sydøstlige Europa, og Rusland vexlede skarpe Noter med Wien og Berlin. Kunde man under disse Forhold vove at trække Tropper bort fra de tre Armecorps'er, som besatte Østgrænsen, der selv med dem var truet af Ruslands overvældende Masser?

Krigsministeren i Berlin fik Ordre til ikke at gjøre de Allierede Besiddelsen af Stettin stridig, ikke indlade sig i nogen mindre Træfning, men sammendrage Reserverne paa Linierne Pasewalk—Prenzlów, Randow foran Angermünde og endelig paa Finow-Canalen. Den store Generalstab haabede at kunne tage Offensiven den 8de eller 10de. Det var disse Forberedelser, der gave de Allierede forholdsviis Ro fra den 1ste til 7de Juni, paa hvilken Dag Overgeneralen havde besluttet atter at gaae angrebsviis tilværks.

---

Den 3die Juni havde »Victorieuse«, »Montcalm« og »Furieux«, Krydserne »Roland« og »Magon« og Torpedoskibene »Flèche« og »Vautour« viist sig for Danzig og bombarderet de ydre Værker. Escadren var derefter staaet langs Frische Nehrung og havde beskydt Fortet Nord for Pillau med stor Voldsomhed. Escadrens Ild havde næsten ødelagt Fortet, som ligger temmelig isoleret,

og den rettedes derpaa mod det nye Fort paa Yderenden af Nehrungen. Ogsaa her foraarsagede Ilden stor Skade, og det stod klart, at det vilde være muligt for en Escadre, der satte noget Alvorligt ind derpaa, at forcere Indløbet til Frische Haff. Pandserskibene naaede den 4de tilbage til Swinemünde, netop som det blæste op med en vestlig Storm, under hvilken to Skibe med Artilleri-Materiel til de danske Divisioner forliste. »Roland» og »Vautour«, der vare efterladte til Observation i Danziger-Bugten, søgte om Natten Læ bag Hela.

Om Morgenen den 5te stode »Baden«, »Blitz« og 4 Torpedobaade ud fra Weichselmünde op langs Land for at undgaae den svære Sø og angreb vore to Skibe. Disse fik lettet itide og naaede udenom Hela-Pynten; men »Baden« fik dog Leilighed til at løsne et Par Skud fra sine svære Kanoner efter dem, heldigviis uden at træffe, hvilket kun kan tilskrives Skibets voldsomme Rullen. En Torpedo, som »Vautour« afskød, forfeilede Maalet, fordi et 37 mm Hotchkiss Projectil beskadigede Udskydningsrøret, netop som Torpedoen var igang med at forlade det. De tyske Torpedobaade søgte den dybtstikkende »Roland« som et godt Maal; men den høie Sø udenfor Hela umuliggjorde en sikker Betjening af deres Torpedoer, og vore Hotchkisskanoner gjorde dem snart kjede af den ugunstige Kamp. »Roland« havde faaet nogen Skade paa Reisingen, og, da Stormen gik nordvestlig og nordlig, bleve Skibene tvungne bort fra Kysten; »Roland« gik til Swinemünde, medens »Vautour«, da Veiret om Aftenen havde bedaget sig, vendte tilbage til Hela. De tyske Skibe vare forsvundne. Chefen for »Vautour« antog, at »Baden« ikke havde trodset Søen og var vendt tilbage til Danzig. Dette var imidlertid ikke Tilfældet; med Fare for at gaae under havde den ifølge bestemt Ordre fra Marineministeriet tilligemed »Blitz« søgt NØ. hen og derpaa sat Cours efter Carlskrona, hvor de ankom den 6te om Morgenen

og fyldte Kulkasserne osv. Endnu samme Eftermiddag stode de tilsøes og over imod Travemünde, hvor »Sachsen« og »Marie« kun ventede et Signal for at lette og støde til dem. Den 7de tidlig om Morgenen passerede de 4 Skibe Femerbælt og kastede sig Kl. 8 med fuld Fart over den danske Escadre, der sammen med »Duguesclin« og »Fulminant« blokerede Kiel. Fra Bülk var der signaleret til »Kronprinz«, som var bleven repareret, og til »Bayern« og »Oldenburg«; disse forlode strax Friedrichsort, og der paafulgte en Mêlée, hvori vore to Pandserskibe tilligemed »Helgoland« og »Iver Hvitfeldt« maatte vige for Tydskerne, dog med Tabet af »Bayern«. »Duguesclin« og dette Skib passerede nemlig hinanden paa en Kabellængdes Afstand, »Bayern« skød først, og dens 30,5<sup>cm</sup> Projectil demonterede fuldstændig »Duguesclin«'s 19<sup>cm</sup>. Kanon og bortrev Stævnpannsret om den. Næsten samtidig havde denne sendt sin Styrbords forreste Torpedo efter Modstanderen, som blev truffen forude, men for høit til at foraarsage anden Skade, end at Yderhuden blev reven op paa et stort Stykke. Nogle Secunder efter løsnedes »Duguesclin«'s tre 24<sup>cm.</sup> Kanoner paa engang, hurtig efterfulgt af »Bayern«'s to 26<sup>cm.</sup>. Begge Skibe havde sigtet paa Vandgangen, men med høist forskjelligt Udfald. De tydske 187 Kgs. Projectiler havde ikke gjennemtrængt »Duguesclin«'s Staalbælte, hvorimod dennes 144 Kgs. havde truffet »Bayern«'s Vandlinie omtrent paa det Sted, hvor Torpedoen havde beskadiget den. »Bayern« trak sig strax ud af Kampen, idet den lidt efter lidt sank med Forenden, og de tydske Krydsere søgte at dække den; men under dette Forsøg blev »Marie« løbet ned af »Duguesclin«'s Vædder, medens det lykkedes »Bayern« at sætte paa Land ved Labø under Fort Stosch's Kanoner. Men ogsaa vore Skibe havde lidt alvorlig Skade, »Fulminant« var bleven truffen af en Torpedo, hvis Sprængning fyldte flere Rum og gav den en næsten farlig Slagside. »Iver Hvitfeldt«

var det eneste af Panderskibene, som ikke havde alvorlige Havarier; fulgt af »Tordenskjold« og »Delfinen« samt af Krydserne »Rigault« og »Fabert« fulgte de den tyske Escadre, der stod Øst i, medens Resten af vor Escadre ankrede i Eckernførde Fjord. Det var øiensynligt, at Fjenden havde faaet Underretning om de hyppige Transporter af Materiel og Peste fra Kjøge og Faxø til Swinemünde og foresat sig at løbe dem ned eller splitte dem ad; mulig vilde han vove en Kamp med vor Escadre foran Swinemünde; i begge Tilfælde var det nødvendigt ikke at tabe ham af Syne. Den tyske Escadre forsøgte da ogsaa i Løbet af den 7de at vende sig mod vore iagttagende Skibe; men deres overlegne Fart unddrog dem en Kamp; Torpedobaadene bleve da sendte mod dem, men fik en saa varm Modtagelse, at de opgave Forsøget paa at standse dem. Om Aftenen Kl. 7, da begge Escadrer befandt sig omtrent lige langt fra Møen og Arcona, blev der varskoet for flere Seilere og Dampere i Nord.

Strax efter saae man de tyske Skibe indhylles i Røg og styre mod denne Flaade, der kun kunde være en Convoi til de Allieredes Hær. »Iver Hvitfeldt« og vore øvrige Skibe forcerede nu ogsaa frem efter Fjenden, som paa Grund af »Kronprinz«, der aldrig burde have forladt Kiel, ikke kunde gjøre mere end 12 Miles Fart. Kl. 8 kunde man let see, at Flaaden bestod af 12 Transport-skibe, hvoriblandt 3 store franske Transportdampere, og 2 Krigsskibe, nemlig den gamle Pandsercorvet »Thetis«, som var bleven rustet netop for at benyttes til Convoiering, og Krydseren »St. Thomas«.

»Thetis« signalerede til Convoien at styre NØ., og stod selv, fulgt af Krydseren, lige mod den tyske Escadre. Det var en Fortvivlelsens Handling af den franske Pandsercorvet, der kun førte 19<sup>cm</sup> Kanoner og ikke var beskyttet af mere end 15<sup>cm</sup> Pandser; den snarlige Ankomst af Skibene, som den saae paa den

anden Side af den tyske Escadre, kunde ikke besværges Faren for dens Undergang; den franske Chef besluttede da, idet han søgte at frelse Transportflaaden, at lade Fjenden betale en let Seier saa dyrt som muligt og at benytte sit Skibs fortrinlige Dreiningsevne til at løbe en af sine Modstandere isænk. Kl. 8<sup>1</sup>/<sub>4</sub> forsvandt den lille Gruppe i Krudtrøgen: »Thetis« havde styret lige imod »Baden«, der var midt i den tyske Gruppe; derpaa havde den, idet den benyttede sig af den temmelig store Afstand mellem »Baden« og dennes Styrbords Secundant, »Kronprinz«, givet fuldt Styrbords Ror og i Dreiningen truffet »Kronprinz«'s Agterende med sin Vædderstævn, uagtet dette sidste Skib ogsaa havde dreiet Bagbord over, men altfor silde til at undgaae Stødet. »Oldenburg«, som fulgte »Kronprinz«, havde først affyret sine 24<sup>cm.s</sup> Kanoner mod »Thetis«, der ved sin Manøvre nødsagedes til at vende Siden til, og, idet den bakkede sig tilbage, blev den ramt af »Oldenburg«'s Stævn, nogle Secunder efter at Skuddet fra den 19<sup>cm.s</sup> Kanon i dens Styrbords Taarn havde truffet »Oldenburg«'s Blending forude og demonteret dens to Stævnkanoner. Da Aftenen faldt paa, sank de to Skibe Side om Side, de tyske Torpedobaade sendtes mod den dansk-franske Transportflaade, medens Escadren vendte sig mod »Iver Hvitfelt«, der dumdristig kom op for at fornye Kampen.

Lykkeligviis havde nogen Tid forinden talrige Røgskyer viist sig i S Ø.

Den 6te Juni havde »Vautour« opbragt en tysk Dampers, som kom fra Pillau, og, efter hvad der var fortalt der ombord, havde Chefen deraf sluttet, at »Baden« og »Blitz« ikke vare vendte tilbage til Weichselmünde; han var derfor løbet til Swinemünde med denne Efterretning. Admiralen følte sig overtydet om, at »Baden«'s Udfald stod i Forbindelse med Foretagender fra Skibene i Kiel eller Travemünde; ulykkeligviis havde vore Skibe

under Stormen den 5te været nødte til at søge tilsøes; kun »Terrible« var ved Swinemünde, og dens Nærværelse var bydende nødvendig. Først den 7de om Morgenen kom Escadrens Skibe efterhaanden tilbage, nogle med alvorlige Havarier, hvorfor det blev henad Eftermiddagen, førend Viceadmiralen kunde afsende en Division, bestaaende af »Victorieuse« og »Montcalm«, Krydserne »Infernet« og »Vautour«, samt »Flèche« og 2 Torpedobaade. Det var disse Skibe, der kom til Undsætning. Medens »Vautour«, »Flèche« og Torpedobaadene søgte at følge de tyske Torpedobaades Spor, styrede de to Panderskibe lige paa de tyske Panderskibe. Disse fandt det dog ikke tilraadeligt ved Nattetid at optage en Kamp, som de Havarier, de havde lidt i Løbet af Dagen, gjorde høist ulige; men det gjaldt om at afgjøre, om de skulde søge at naae tilbage til Kiel og overlade Torpedobaadene til at klare sig selv, og om de havde Kul nok til med forceret Fart at række til Kiel. Chefen for »Baden«, der ved Contreadmiralens Død ombord i »Kronprinz« var bleven Escadrechef, besluttede at staa NØ. i for enten at søge Ystad eller Carlskrona eller mulig lede Fjenden paa Vildspor og derefter søge enten Danzig eller Kiel. Desuden kunde det derved lykkes at optage Torpedobaadene. Silde ud paa Aftenen afbrændte de tyske Panderskibe Rakter for at samle Torpedobaadene, men faldt derved i med »Vautour« og de Fartøier, som ledsagede den; der blev endnu vexlet nogle Torpedoer og Skud; men »Flèche« og »Vautour« manglede Kul og maatte derfor opgive den tyske Escadre, der kun blev fulgt af vore Torpedobaade.

»Iver Hvitfeldt« havde lidt saa betydelige Havarier i Kampen mod de tre tyske Panderskibe, at den maatte søge til Kjøbenhavn for at reparere; Krydserne og de lette Fartøier betræbte sig i Nattens Løb for at samle Convoien, af hvilken kun en stor tremastet Normand, der var fragtet af den danske Regjering,



var bleven truffen af en Torpedo, som tvang dens hele Besætning til at arbejde ved Pumperne. »Infernet« gav den Assistance og slæbte den til Swinemünde, hvor alle Transportskibene ankom ved Middagstid den 8de og fortøiede i Havnen eller gik videre op ad Floden. De 24 Timers Forsinkelse havde ikke medført nogen Forstyrrelse i de af Overgeneralen lagte Planer.

Armeen, som den 7de Juni rykkede frem mod Pasewalk, bestod af 65,000 Mand Fodfolk, 4000 Mand Rytteri og 29 Batterier. Vi skulle ikke dvæle ved den Række af haarde Kampe og glimrende Forsvar, der fandt Sted i de nærmest paafølgende Dage, og i hvilke Flaaden maatte spille en aldeles underordnet Rolle, men som førte til, at Fjenden led et afgjørende Nederlag den 13de ved Tantow, hvorefter de Allieredes Hær den 15de gik frem mod Angermünde, medens Flottillen fulgte til Schwedt, hvor Overgeneralen fik Underretning om, at det 24de franske Armeecorps var begyndt at passere Bæltet og Sundet, og at han den 20de kunde gjøre Regning paa at have hele Corpset til Disposition. Den 16de blev Angermünde tagen, og den 17de viste vort Rytteri sig foran Finow-Canalen, kun faa Mile fra Tydsklands Hovedstad.

For at dække Berlin havde den store Generalstab seet sig nødt til at opgive Offensiven paa Vestgrænsen og beordret en øieblikkelig Concentration af alle disponible Kræfter paa Linien Neustadt—Eberswalde; Armeen blev trukken tilbage fra Slesvig, og 6te Corps, der stod paa Linien Lissa—Glogau ligeoverfor Russerne i Kalisz, fik Ordre til at gaae tilbage.

Men fra nu af udviklede Begivenhederne sig rask, Rusland erklærede sig endelig, og en af dets Armeer marcherede mod Lwow—Lemberg. Den 20de Juni proclameredes den fransk-russiske Alliance; fire Armeecorps, hvis Fortrav dannedes af Sværme af Kosakker,

kastede sig ind i Posen og søgte at forbinde deres Operationer med den fransk-danske Hærs.

Tydskland gav dog ikke fortabt i denne overordentlige Krise; ved et Opraab fra Keiseren, der var farlig syg i Berlin, formerede Landstormens Delinger sig hurtig; 1ste og 5te Corps trak sig tilbage under Küstrins Forter og forsvarede tilligemed 6te Corps Oderlinien. Bæren, som var concentreret bag Finow-Canalen, stillede snart 150,000 Mand mod den dansk-franske Armee, og endelig hastede fire Armeecorps fra de tilbageviggende Vesthære til Berlin, der forskandsedes i al Hast. Det var en sidste Anstrengelse. De russiske Masser, der saalænge vare holdte tilbage ligesaa meget af Berægning, som fordi det tog lang Tid at concentrere dem, strømmede ind over Tydskland; Posen var oversvømmet, Thorn taget og Küstrin truet, og snart banede Russerne sig Vei over Oder baade oven- og nedenfor Frankfurt, idet de støttede deres høire Fløi paa Spree og sendte deres uhyre Rytteri frem for at række Haanden til Østersøhæren, der var bleven forstærket med 24de Corps. Efter flere Slag havde denne Hær den 27de overskredet Finow-Canalen paa flere Steder, men især ved Nieder-Finow, hvor Flottillen havde samlet en stor Mængde Lægtene og Pramme.

Den 29de Juni modtoges vort Cavalleri i Prötzel, kun 2 Miil fra Wrietzen, af Kosakkernes Hurraraab: Forbindelsen mellem den russiske Hær og Østersøhæren var opnaet.

Lader os vende tilbage til Pommerns Kyst, hvor de tre tydske Panderskibe den 7de Juni havde søgt over mod den svenske Kyst for at undgaae den allierede Escadre eller ankre i neutralt Farvand. Den Høist-commanderende indsaae, at man ikke kunde betragte Seiladsen paa Østersøen som sikker, saalænge de tre Panderskibe ikke enten vare ødelagte eller blokerede i Danzig eller Kiel. Da et Angreb paa Kiel ikke hørte

til Umulighederne, var det at foretrække, at de tyske Skibe ikke toge deres Tilflugt til denne Havn; men for at undgaae dette, maatte de baade jages op og Veien mellem Møen og Rügen spærres for dem. Dette var ikke noget let Foretagende med de Kræfter, over hvilke den Høistcommanderende i Øieblikket raadede: »Thetis» var tabt, »Furieux» reparerede i Kjøbenhavn en Skade paa Roret, som den havde faaet under Stormen den 5te, »Fulminant» reparerede i Eckernsørdefjord de alvorlige Havarier, den havde faaet paa Skroget. Baade »Montcalm» og »Duguesclin» vare svært medtagne, men vare endnu istand til at gjøre god Tjeneste, endelig vilde »Terrible» og »Vengeur» under andre Omstændigheder nødvendigviis have krævet nogle Dages Ro for at eftersee Kjedler og Maskiner. I Øieblikket kunde egentlig kun Pandserskibene »Victorieuse», »La Galissonnière» og »Tonnerre» fuldtud deeltage i en Kamp. Ogsaa Krydserne trængte til nogle Dages Eftersyn, og af Torpedobaadene vare kun de to Trediedele i brugbar Stand. Af den danske Escadre var »Iver Hvitfeldt» i Kjøbenhavn, »Rolf Krake», »Lindormen» og »Gorm» kunde ikke vove sig udenfor Bælterne, »Odin» var bunden til Kjøbenhavns Forsvar, kun »Helgoland» var nogenlunde de tyske Udfaldscorvetters Ligemand og kunde holde gaaende i rum Sø, naar der ikke var for langt til Kul. De danske Krydsere og Torpedobaade vare i god Stand, og man ventede hver Dag at kunne faae »Valkyrien» klar.

Den 8de, Kl. 5 Eftm., kom en af vore Torpedobaade, som havde fulgt de fjendtlige Skibe, til Swinemünde og meldte, at de tre Udfaldscorvetter, »Bitz», »Olga» og 6 Torpedobaade vare naaede ind til Carlskrona med tomme Kulkasser. Viceadmiralen antog, at man endnu kunde afskære den tyske Escadre fra Danzig. Han gav derfor Ordre til »Duguesclin», »Victorieuse», »La Galissonnière» og »Tonnerre», Krydserne »Magon»

og »Fabert« samt Torpedojagerne »Flèche« og »Vautour« til at lette og holde krydsende 4 à 5 Miil Syd for Carlskrona, idet »Flèche« og »Vautour« nøie skulde følge Fjendens Bevægelser. »Terrible«, »Helgoland« og »Montcalm« ankrede i Prorervig, hvor de vare ved Haanden, enten det gjaldt Swinemünde eller Farvandet mellem Møen og Rügen. De pandsrede Kanonbaade bleve ved Swine, og de lette Skibe og Torpedobaadene holdt gaaende ved Arcona og Greifswalder Øie. De danske Pandserbatterier og endeel Krydsere skulde bevogte Indløbet til Kiel.

Da den tyske Escadre den 10de Juni havde endt Kulfyldningen, blev den anmodet om at forlade Carlskrona, hvilket den efterkom om Natten, da Veiret var meget tykt. Alle Lys vare skjulte, og i tætsluttet Orden stod Escadren tilsøes, idet Chefen haabede useet at kunne naae ind i Kalmarsund; men, førend den var kommen rundt Utlängan, blev den signaleret af »Vautour«, der kastede Raketter og affyrede alle sine 10<sup>cm</sup>-Kanoner efter de mørke Masser, der kun vare  $\frac{1}{2}$  Quartmiil fra den. Den tyske Escadre forandrede strax Cours, satte fuld Fart og styrede for Sandhammeren, medens »Blitz« og 4 Torpedobaade forfulgte »Vautour«, der flygtede, men holdt sine elektriske Lys paa Torpedobaadene og overdægede dem med Hotchkiss Projectiler. Da det Kl. 2 lysesede, viste den franske Escadre sig i SV., kun »Victorieuse« kunde til Trods for alle Anstrengelser ikke følge med de andre Pandserskibe, og disses Fart var næppe fuldt saa stor som de fjendtlige Skibes. De to franske Pandserskibe toge dog ikke i Betænkning at indlade sig i Kamp; men den kunde kun en kort Tid føres paa nært Hold, da de tyske Skibe aabenbart havde besluttet hverken at forandre Fart eller Cours. Denne tilsyneladende rigtige Beslutning førte dog til deres Nederlag; thi deres Fart var ikke saa overlegen, at vore Skibe jo i længere Tid holdt dem indenfor

Virkningen af deres Kanoner, og samtidig vendte de den mindst beskyttede og ringest armerede Deel imod os. I Løbet af en halv Time traf to 27<sup>cm</sup> Granater fra »Tonnerre« Agtervæggen i »Baden«'s Central-Batteri, de trængte gennem det 25<sup>cm</sup>s Pandser, og deres Sprængning dræbte eller saarede Besætningerne ved de to Agterkanoner. Omtrent samtidig havde »Duguesclin«'s 24<sup>cm</sup>s Granater tændt Ild i »Oldenburg«'s Agterskib.

Escadrechefen, der havde sin Stander heist paa »Baden«, ansaae Øieblikket for kommet til at opoffre sig for at frelse de sidste Skibe, som endnu kunde yde nogen virksom Hjælp ved Kiels Forsvar. Han vendte derfor, signalerede til »Sachsen« og »Oldenburg« at søge Kiel, da Veien til Danzig var dem afskaaren, og stod løs paa den franske Escadre. Kampen var endnu lang; »Baden« benyttede sig med stor Dygtighed af sine to Skruer for at undgaae sine to Modstanderes Vædderstød; men lidt efter lidt gennemhullede deres Projectiler dens Overbygning og oprev Skroget for og agter, hvor det ikke var dækket af Pandser; dens kraftige Pumper holdt den endnu flydende, da et andet Lag fra »Tonnerre« traf dens Centralbatteri og Commandotaarn. En ganske ung Officeer, næsten den eneste Overlevende af den talrige Officeersbesætning, lod Flaget hale ned.

»Sachsen«, »Oldenburg« og de øvrige fjendtlige Skibe stode SSV. i forbi Sandhammeren, hvorfra de satte Cours tæt Syd om Møen, fulgte af »Vautour« og »Flèche«, som, idet de holdt sig i ærbødig Afstand fra Fjendens svære Kanoner, vedligeholdte Ilden fra deres 10<sup>cm</sup> og 47<sup>mm</sup>s Kanoner efter Torpedobaadene, der dannede Arrieregarden. Kl. 2 EM. trak »Flèche« noget bagbord ud henimod Jasmund, idet den forøgede Farten og opnaaede snart Forbindelse med Forposterne, der laae tilsøes udfor Arcona. Kl. 4 vare »Montcalm«, »Helgoland« og »Terrible« let og stode NV. i. Kl. 4<sup>1/2</sup> fik de Røgen af den tyske Escadre isigte, og kort efter

kom »Blitz« over imod de Allierede, gjorde Signaler, vendte og holdt tilbage til Pandserskibene og »Olga«, der pludselig forandrede Cours og styrede over mod Rheden ved Rønne paa Bornholm, som hører til Sverrig. (!)

Kl. 9<sup>1</sup>/<sub>2</sub> om Aftenen ankrede »Terrible« og »Helgoland« 6 Kabellængder fra de fjendtlige Skibe, medens »Montcalm« og Krydserne holdt gaaende udenfor Rheden. De sidste tyske Pandserskibe i Østersøen vare blokerede, og den gode Aarstid udelukkede næsten Sandsynligheden for, at en Storm skulde splitte de Allieredes Skibe.

Natten mellem den 12te og 13de bragte en Torpedobaad Viceadmiralen Underretningen om Seiren Syd for Tantow, omtrent samtidig med, at de tyske Skibe bestemte sig til at lette, fulgte ud over den neutrale Grændse af det svenske Pandserskib »Svea«. Kl. 2 om Morgenen kastede de tyske Torpedobaade sig mod vore Pandserskibe; det lykkedes dem at træffe »Montcalm«, som maatte trække sig ud af Kampen, anbringe sine Makarofs Maatter og sætte alle sine Pumper igang. Torpedoerne, som vare skudte mod »Terrible« og »Helgoland«, gave ikke noget virksomt Resultat. Derimod havde vort Pandserskibs 42<sup>cm</sup> Stævnkanon ladet Fjenden føle dens forfærdelige Kraft, »Sachsen«'s 40<sup>cm</sup> Pandser var blevet gjenembrudt i Vandgangen af det 780 Kg. Projectil, der var afskudt i kun 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Kabellængdes Afstand. Omtrent samtidig havde Tydskerens 30,5<sup>cm</sup> Skud truffet »Helgoland«'s Taarn, der kun var pandsret med 25<sup>cm</sup> Plade; men i denne Kamp paa klos Hold traf hvert Skud, og det danske Pandserskibs 2 Stkr. 26<sup>cm</sup> Kanoner fuldendte »Terrible«'s Værk. Kl. 3 om Morgenen søgte »Sachsen« ved Solens første Straaler at naae tilbage til Rønne Rhed for at landsætte; de franske Torpedobaade tillode det ikke, for deres gjentagne Skud gik det ulykkelige Skib under med Flaget vaiende. »Oldenburg«, der allerede i Kampen den 7de

var berøvet Brugen af sine 24<sup>cm</sup> Stævnkanoner, kunde ikke længe gjøre Modstand. Men dette nye Skib var deelt i saamange Rum, og dets Læns-pumper vare saa kraftige, at hverken Grundskud eller Torpedosprængninger formaaede at sænke det; kun den fortsatte Ødelæggelse af ethvert Tilflugtssted, Tabet af næsten hele Besætningen, der faldt for de Allieredes Revolverkanoner og Rifler, medførte efterhaanden det sidste tyske Pandser-skibs Nederlag. Endnu maatte den danske Krydser »Fyen« ved en fortrinlig Manøvre klappe paa Siden af det, og kaste sit Mandskab over paa »Oldenburg«'s øde Dæk for at nedskære Flaget.

»Olga«, »Blitz« og de 4 Torpedobaade havde under den sidste Kamp søgt rum Sø. Escadrens lette Skibe forfulgte dem, den friske Nordost begyndte at sætte Sø, som gjorde »Vautour«'s og »Flèche«'s Torpedoskydning usikker, og deres lette Skyts var afmægtigt.

Disse sex Skibe vare de eneste, som naaede tilbage til Kiel, hvor man var ivrig beskjæftiget med at faae »Bayern« taget af Grund, med at gjøre den gamle Pandsercorvet »Hansa« seilklar og endelig med ved Feltværker at dække Byen og Værftet i Ellerbeck.

Den 16de Juni vare 6 franske og danske Pandser-skibe, 8 Krydsere og 10 Torpedobaade samlede foran Indløbet til Fjorden; to danske Divisioner laae for Friedrichsort; Kiels Beleiring skulde begynde.

Vaabenhvilen afbrød den til vore og de danske Matrosers store Sorg. Den 30te Juni og 1ste Juli var der foran Berlin paa Linierne Wühle og Ahrensfelde—Französisch Buchholz blevet leveret det forfærdelige Slag, hvori 230,000 Tydskere kæmpede mod 270,000 Russere, Franskmand og Danske. Den 1ste Juli blev Forsvarsliniens Centrum brudt, Ahrensfelde og Falkenberg besatte af det 10de franske og 6te russiske Corps.

Den 2den Juli forlangte Tydskland 20 Dages Vaabenhvile, hvilken tilstodes af de Allierede paa Betingelse af,

at ingen Troppebevægelse maatte finde Sted i Provindsen Brandenburg, og at to Corpser, sammensat af de tre Nationers Tropper, besatte Spandau. Elsas, Lothringen og Slesvig skulde rømmes for de Tropper, som endnu fandtes der; Friedrichsort, Küstrin, Thorn, Posen, Königsberg og Boyen i Østpreussen maatte kun forsynes fra Dag til Dag. Endelig forbeholdt Frankrig og Rusland sig fuldstændig Handlefrihed lige overfor Østerrig og Bulgarien, ligesom overfor Italien.

. Dette Land havde iøvrigt allerede sluttet en separat Vaabenhvile. Freden, der sandsynligviis bliver undertegnet om nogle Uger, vil udentvivl i sine Hovedtræk gaae ud paa Følgende: Udbetaling af en Krigsskadeserstatning; Tilbagegivelsen af de i Frankfurterfreden afstaaede Provindser og af Slesvig til Danmark og endelig en Grændseregulering, som giver os Alpe-toppene ved Col di Tenda.

---

»Seiren tilfalder den, der forstaaer at benytte Havet,« sagde en af Amerikas mest udmærkede Generaler. Denne Paastand, der falder nær sammen med den hovmodige Devise, som England fremsatte i Begyndelsen af Aarhundredet: »Neptuns Trefork er Verdens Scepter«, forklarer for en stor Deel vort Held i den nu tilendebragte Krig. Utvivlsomt er det kun vore Hæres Soliditet paa Østgrændsen og ved Alperne, som har gjort os det muligt at ramme den tydske Kolos i Hjertet og at føre Krigen over i det i strategisk Henseende gunstige Øvre-Italien, utvivlsomt er det endelig Ruslands Intervention, som har fremskyndet Krisens Løsning; men hvem vil være naiv nok til at troe, at denne Intervention havde fundet Sted, naar ikke vore og Danmarks Vaaben havde staaet seierrige ved Oder, kun fem Dagsmarcher fra Berlin?



Hvad Marinen angaaer, da lad os ikke glemme, at det fordrede intet Mindre end Opbydelsen af vor hele Kraft, af alle vore Hjælpekilder og af vore Institutioners hele Værd, at betvinge den tydsk-italienske Coalition, lad os ikke glemme de tappre Danskes værdifulde Hjælp og lad os erkjende, at uden dem vilde vi vanskelig kunne have holdt os i Østersøen! Vore Fjender vare frygtelige baade i Syd og i Nord, ja mulig i høiere Grad, end vi selv troe. Og lad os fremfor Alt ikke sove ind paa vor Triumph; Tydskland og Italien have ganske vist mistet Skibe, det er et opretteligt Tab; men de have vundet Overbeviisningen om, at der for dem er født en ny Magt, at deres unge Marinere traadte frem i Europa og have længe holdt Lykkens Vægtskaal i Ligevægt.

---

Saa vidt Bogen. Som vi i Indledningen have nævnet, troe vi det vel værd at have fulgt Eventyrets hurtige Udvikling; vi kunne dog ikke undlade at henlede Opmærksomheden paa den paafaldende Overeensstemmelse, der findes mellem de heri fremstillede Begivenheder under en Blocade og de tidligere i Tidsskriftet efter Bourgois og Atlmayr fremsatte, ligesom paa den Dygtighed, hvormed Skibenes offensive og defensive Egenskaber i de allerfleste Tilfælde ere benyttede til Fremstillingen, saa at en nærmere Undersøgelse af de tilsyneladende vilkaarlig valgte Udfald af Kampene paa Søen vise sig i langt overveiende Grad at staae i den nøieste Samklang med Summen af Skibenes militaire Egenskaber. Betragtes Skriftet ikke som Eventyr, men som det nedskrevne Resultat af en stor Krig, fremstillet ved et omhyggelig udført Søkrigsspil, i hvilket Trækning af Skadesedler spiller

Tilfældighedens Rolle, medens Dispositionerne og de anvendte Kræfter danne det solide og alvorlige Grundlag, da vil det sikkert vise sig, at der er Virkelighedens Alvor udbredt over det, og at det til Trods for enkelte ligefremme Feil giver en forstandig og gjenomtænkt Fremstilling af, hvorledes en Nutids Søkrig under mange Forhold maa tænkes at forløbe.

---

## Efterretninger om de af den danske Flaade ud- gaaede Skibsclasser.

Historisk Forsøg

af B. W. Jordening.

(Fortsat <sup>1</sup>)

### V. Linieskibe.

Efter Afslutningen af den skaanske Krig havde Danmark en talrig Flaade af Linieskibe, som under Niels Juels Commando havde opnaaet et anseet Navn blandt Europas Sømagter. Efter Freden vedblev denne udmærkede Mand at have Overbestyrelsen over Marinen indtil sin Død 1697.

Om end ikke Skibenes Antal forøgedes i nogen særlig Grad i dette Tidsrum — der byggedes 15 Linieskibe i de tyve Aar, som forløb efter Slaget i Kjøgebugt til Niels Juels Død — saa holdtes dog det Bestaaende vedlige saaledes, at, da det i 1689 atter truede med Krig, kunde en Flaade bestaaende af 24 Linieskibe foruden mindre Skibe i kort Tid udlægge fra Holmen og samles i Kjøgebugt, rede til at tage mod Fjenden.

Det blev dog ei til Krig dengang, Flaaden oplagdes atter; og man kunde gjenoptage det vigtige Arbeide,

---

<sup>1</sup>) Se Ny Række 17de Bind Side 380.

som var paabegyndt nogle Aar tidligere, nemlig Anlæggelsen af Orlogsværftet paa Nyholm og dettes Omgivelse med Volde og Befæstninger mod Søsiden, Opfyldningen af det grunde Vand paa Revshalen og Reguleringen af hele det store Vandareal, som inddroges i Kjøbenhavns Havn.

Oprindeligt var det Terrain, som nu indtages af Orlogsværftet og Pladserne paa Christianshavn, aabent Hav. Endnu 1680 endte Landet ved det nuværende Pakhus Nord for Dokken, den saakaldte »gamle Gryn-mølle«, hvor Christianshavns Canal dreier ind, og hvor der fra Christian den Fjerdes Tid havde været et Batteri, hvortil Canalen var Grav. Der er Grund til at antage, at en Ryg af Revshalen, omtrent hvor nu Bedingerne paa Nyholm ere anlagte, har været tør med dagligt Vande og altsaa blev det første Grundlag til den Landdannelse, der erholdt Navnet Nyholm.

Dette Arbeide beordredes paabegyndt i Aarene 1680—82 efter Tegning og Plan af Generalquarteer-mester (d. e. Chef for Ingenieurvæsenet) Hoffmann; sikkert er det, at Arbeidet var igang 1682, og allerede 1680 var der antaget et Antal Pælebukkere til, »at Pæle sættes ved Siderne for ei at fortøie ved Broerne, men ei i Strømmen Havnen til Skade.« Til Opfyldningen benyttedes blandt Andet Fyld fra Nyboders Terrain. Admiral Span, daværende Holmens Chef, skriver den 31te December 1694 i en til Kongen indgiven Memorial: — »Med Opfyldningen paa den Nyeholm bliver tilkommende Sommer saavidt klar, dersom det ellers behager Eders Majestæt, at man bliver noget hjulpet med Jordførselen fra Nyeboder, og man faaer at være betænkt paa Materialier til Materialhuses Bygning etc.«

Det var især Fortøinings- og Oplagsplads, der manglede Flaaden; thi, efterat Opfyldningen af de store Arealer, paa hvilke Børsen, Tøihuset og Proviantgaarden samt endeel af Christianshavn er bygget, var tilende-

bragt, blev Løbet mellem Kjøbenhavn og Amager saa indsnevret, at det, især efter Flaadens betydelige Udvildelse efter den skaanske Krig, var blevet umuligt at have alle Skibene oplagte paa den gamle Plads bag Slottet og omkring Bremerholm.

At i alt Fald den største Deel af Flaaden endnu i 1679 havde sin Hovedstation ved Bremerholm og deromkring, fremgaaer af en kgl. Ordre af 13de Januar s. A.; ifølge denne var Hovedvagten ombord i »Christianus Quintus«, hvor »Skibsklokken skulde begynde at ringe, hvergang Slotsuhret slog fuldt Slag, hvorpaa Vagterne paa de andre Skibe skulde gjøre det samme for at vise, at de vare arvaagne.« Dette viser, at Flaaden endnu dette Aar har været oplagt ved Slottet og ikke paa Strømmen eller i »Hukken« — det nuværende Flaadens Leie — hvor man næppe vilde have kunnet høre Slotsuhrets Slag.

I 1685 var det »Nye Werck«, som Anlægget kaldtes, saavidt fremmet, at Nyholm var opfyldt og indpælet saaledes, at Vagten kunde flyttes iland; derved maa dog kun forstaaes det oprindelige Nyholm, den Deel af det nuværende Orlogsværft, som strækker sig fra Batteriet Sixtus til henimod Maskingraven, og efter den Tid maa Flaaden efterhaanden være flyttet og fortøiet i sit nye Leie.

For liggang var Flaaden søgt beskyttet ved nogle gamle Skibe, som grundsattes, hvor nu Sixtus er anlagt, og danner Grundvolden for dette Batteri. 1728 grundsattes Tredækkeren »Elephanten« i samme Hensigt og dannede den lille Ø paa Nordsiden af Flaadens Leie, som senere blev Bradbænk og endnu bærer dette Navn. Der fandtes fra først af ingen Fortøipæle i Bassinet, Flaaden fortøiedes ved Ankere. I Aaret 1690 blev Beding Nr. 1 anlagt paa det Sted, hvor den endnu findes; Aaret efter Beding Nr. 2, og i October 1692

blev fra Beding Nr. 1 det første paa Nyholm byggede Skib, Linieskibet »Dannebrog«, sat i Vandet.

Af Bygninger fandtes endnu kun et Vagthuus og nogle Materialhuse. Tømmeret laa i Stabler under aaben Himmel.

Etableringen af det nye Værft var i det Væsentlige gennemført ved Niels Juels Død og Aarhundredets Udgang.

Den umiddelbare Følge af Anlægget paa Nyholm var, at nu alle Flaadens Skibe paa enkelte Undtagelser nær efter den Tid bleve byggede i Kjøbenhavn, Fabrikmesterposten oprettedes, Officerer sendtes til Udlandet for at studere Skibbyggeriet, og en særlig dansk Skibbygningskunst udvikledes.

Til Oplysning om Arbeidsmaaden og Forholdene paa Værftet i de Tider meddeles nedenfor en Kgl. Ordre til Søetatens Deputerede, vedlagt en Memorial af Admiral Henrik Span:

»Vi Christian den Femte af Guds Naade Konge til Danmark og Norge, de Venders og Gothers, Hertug i Slesvig, Holsten, Stormarn og Ditmarsken, Greve i Oldenburg og Delmenhorst.

Vor synderlige Gunst tilforn; Hvad os afgangne Admiral Spahn saa og nu videre Vores Vice Admiral og Elskelige Christoph Ernst von Stöcken, angaaende et og andet til vores Flaades Fornødenhed, som høit nødvendig behøves, allerunderdanigst forestillet og tilkjendegivet have, kan I af forfølgende Extract videre fornemme. Og er hermed vores allernaadigste Villie og Befaling, at I samme Poster eftersee og derpaa reflectere, saa hvis derudi, som vi til Vores Tjenestes Befordring allernaadigst for nødvendigt agte, allerunderdanigst er anført, saavidt muligt er, og Midlerne vil tilstrække, kan vorde efterlevet, iværksat og anskaffet.

Dermed skeer Vor Villie befalende Eder Gud.  
Skrevet paa Vores Kgl. Residence i Kjøbenhavn d. 12te  
Januar 1695.

Christian R.

---

Harboe.

Til  
De Deputerede  
Søetaten vedkommende.»

Extract

» Af afgangne Admiral Spahns forfattede og af Vice Admiral von Støcken allerunderdanigst indgivne Memorial dateret Bremerholm den 31te December 1694.

Og som altid ved Reparationerne falder mere at udtappe og forbedre, end man ved første Besigtelse har kundet agtet, som man med Mars, Anna Sophia og flere Skibe har fornummet, og i Aar med Tre Kroner er forefalden, idet man mente at reparere 2de Bjelker under Konstabels Kammeret, men da det blev rørt, maatte alle Kamrene bort Agter, og ei alene Ribber og Klodser af nye, men Zitters og Katspor under Krudtkamrene maatte ribbes og andre Dependents over og under, hvorudover jeg befrygter, at naar man for Alvor kommer til at røre de brøstfældige Skibe, helst de som have Bug om, de da gjøre os saameget deraf, som Anna Sophia, hvortil behøves meget Arbeide og Materialier, hvilket jeg og har søgt ved Memorialer og aparte Conferencer at forestille de Høiædle Herrer Deputerede, især forfattet en Behov Seddel paa hvis til saadant forestaaende Arbeide kunde gjøres fornødent; men jeg har maattet fornemme, at der er gjort ringe Reflection paa, saasom snart ingen Specier er efter Begjer i rette Tid anskaffet og completeret. I Særdeleshed med Hamp, Jern og Tømmer, som er de for-

nemste Poster og endelig skal proportioneres efter hinanden, saafremt der skal skee regulaire Arbeide.

Og saasom Arbeidet paa Reberbanen forledet Aar formedelst Manquement af Hamp, har en Tid lang standset og paa 3 Maaneders Tid ganske blevet efterladt, havde man imidlertid ikke havt gammelt Tougværk til at gjøre anslaget Gods af, hvilket er en stor Skade i Eders Majestæts Tjeneste, at man skal være nødt til at bruge Svendene paa Reberbanen til ringere Arbeide.

Altsaa lever jeg i den underdanigste Forhaabning, at den Post herefter saaledes bliver provideret, at der i det mindste er 2000 Sk $\mathcal{R}$  Hamp i Reserve, om noget foranderligt skulle paakomme, saasom Tougværket er een af de principaleste Poster at have i Forraad for saadan Capital Flaade, og er meget vanskelig at bekomme, naar Nøden trænger, der og daglig er Slittage paa Tougværket, især med Coffardie Skibene, som dagligen er i Farten og især ved Convoyerne iblandt hvilke »Gyldenlew« en stor Deel behøver; tilmed er Magazinet nu saaledes indrettet, at der neppe nogen Ende Tougværk kan blive herefter fordærvet.

Af Jern er en temmelig Quantum anskaffet, men af det Sortiment, som man fornemmelig skal bruge, findes slet intet i Forraad, og hvad unødvendig Omkostning det fører med sig at række tykt Jærn tyndere, det kan enhver vel vide, der betænker, hvad Kul og Arbeidsløn koster, og skulde man bruge tykkere Bolte end fornødent gjøres paa sine Pladser, saa er ei alene Jernet unyttigt og besværer Skibene, men derhos svækker Tømmeret, hvorfore jeg og vil formode, at heri bliver nærmere efterfulgt, hvis jeg i mine Memorialer til Eders Majestæts Tjeneste de Høiædle Herrer Deputerede har fremstillet.

Tømmeret bliver anskaffet ikke efter det Sortiment som begjeres eller fornemmelig fornødent gjøres, men



som det i Skoven kan falde; hvorudover her findes temmelig Forraad af en Sortiment, og af den anden slet ikke, og have vi snart ei 20 Stkr. Tømmer paa den hele Holm, der kan bruges til Zitters, og snart faae Knæer, som dog ere de fornemste Poster, naar der skal repareres og bygges, og gaaer det undertiden, at man lader et slemt Stykke sidde, naar man mægligst kan komme til at hjælpe det, af Manquement, at man ikke har de rette Sortementer ved Haanden, og hvad Confusion og Skade det fører med sig i Arbeidet og Omkostningen bliver for vidtløftigt at demonstrere. Og er det Aarsagen hvorfore jeg har understaaet mig at lade opsætte et Skib for tilkommende Aar efter Eders Majestæts allernaadigste Befaling, den 9de October 1694, saasom jeg erindrer, hvad Hazard og Fare man udstod med Dannebroke formedelst Manquement af Materialier, at det nær havde bleven staaende 2 Vintre paa Stabelen, hvorfore jeg havde Materialierne paa Stedet, førend nyt Arbeide blev angreben; tilmed tages der for meget fra det Tømmer, som skal bruges til Reparationer, og maatte jeg melde derom, da falder Tømmeret fra Holsteen helt slet, hvorfor jeg vilde ønske de Høitærede Herrer Deputerede ville lade de Sortementer blive anskaffet, som i min Memorial af Dato 20de October 1694 er begjert, og til det nye Skib fornødent gjøres.

Hvad Planker og andet Tømmer Materialier angaaer, saavel som alt andet hvis til Flaadens Conservation og andre Holmens forefaldende Nødvendigheder behøves, derom haver jeg den 20de October 1694 indleveret Behov Seddel for tilkommende Aar.

Reglementet er endnu ikke i fuldkommen Stand, og skal neppe blive complet uden der gjøres Anstalt paa en Deel ungt Mandskab, som med Tiden kan oplæres og haver derom allerede gjort Ansøgning. Jeg haver forledent Aar repræsenteret til, hvad Arbeide

Mandskabet bliver distribueret, hvoraf lettelig kan sluttes, hvor høit nødvendigt det er, at Mandskabet bliver anskaffet, og formoder jeg, at den Omkostning, som derpaa gjøres, skal inden 2 Aar betale sig selv.

Og vil jeg allerunderdanigst have Eders Majestæt ombedet, at dette Tal, nemlig disse 400 Tømmermænd, Værkstederne og Takkelloftet i lige Drivt maa blive consacreret til et udødeligt Tal, hvilket aldrig maa findes incomplet, eller nogen faae Leilighed til at kuld-kaste og omstøbe, men maatte altid holdes i den Stand, at de effective og virkelig kunde gjøre Tjeneste i maadelig Kraft og Alder, ingen over 56 Aar, ingen under 20 Aar gammel, ingen saalænge Fred er, distraheret ved Udcommandering eller andre aparte Necessiter, men alle comparere daglig paa Stedet og der gjøre Tjeneste.

Og var det ikke ondt, at der blev stiftet en Reserve af 30 Drengene fra 14 til 20 Aar, saasom Rullerne udvise, at det Tal ungefæhr continuerlig afvexles med Syge og Absente meer og mindre, tilmed afgaaer der aarligen ved Døden og andre Tilfælde en temmelig Deel, hvilke Drengene kan holdes om Vinteraftener til at lære at læse og skrive og lidt omgaaes med Passeren, og derved blive beqvem til at bruges i Fremtiden, saasom man undertiden er meget forlegen med Mestere, der formedelst de ikke kan skrive og regne ikke saavel kan observere Materialierne.

Det Fond som til saadant Mandskabs Underholdning kan gjøres fornødent, formoder jeg de høitærede Herrer Deputerede bær tilbørlig Forsorg for, at det bliver determineret og sat paa den Fod, at det ikke til nogen anden Brug, ihvor plaucibel og pressant det end kunde synes maa distraheres og anvendes.

Paa hvad Maade jeg ønskede Betalingen til Mandskabet skulle skee, derom haver jeg forledent Aar allerunderdanigst yttret mine uforgribelige Tanker. Og

hvis Mandskabet, Materialier og Betalingen bliver saa reguleret, da formoder jeg i det mindste at kunne stoppe, hvad ordinaire Arbeide anbelanger, og regner jeg for ordinair Arbeide, et capital Skib i Bygning, et under Hovedreparation og ellers den hele Flaade med sine Dependencier, baade store og smaa Fartøier, saasom Lastdragere og Bombarderere, Pramme og Baade, Søbaggere og Underliggere, Chalouper og Joller og andet mere som Pæleværket, Plankeværket, Løbebroer, Mærs og Masteværftet, Materialhusene og andre Bygninger etc. at alt saadant i det mindste bliver saa conserveret, at det kan ligge vandtæt og blive paa de farligste Steder udbedret.

Om de yderste Bolværker til Mastegrave, saavel som om Fløite Skibe har jeg forledent Aar erindret.

Med Opfyldningen paa den Nyholm bliver man tilkommende Sommer saavidt klar, dersom det ellers allernaadigst behager Eders Majestæt, at man bliver noget hjulpet, med Jordtilførselen fra Nyeboder og man faaer at være betænkt paa Materialier til Materialhusenes Bygning gjøres fornøden.»

Marinens første Fabrikmester var som bekjendt Olaus Judichær, udnævnt den 1ste Juli 1690 til Vice-Equipagemester paa Admiral Spans Forslag, en Stilling, der nærmest svarede til de nuværende Underdirecteurs; den 10de December 1692 blev han Equipage- og Fabrikmester; 24de Marts 1703 Commandeur; 31te Marts 1705 Medlem af Admiralitetet; 25de Marts 1710 Schoutbynacht; 29de Juni 1714 karakteriseret Viceadmiral; 16de April 1718 Holmens Chef og endelig den 30te December 1719 Admiral, samt overdroges ham Commandoen i Øresund og over Kjøbenhavns Sødefension. Han vedblev dog under alle disse forskjellige Avancementer at beklæde Fabrikmesterposten.

Det synes, som om man inden Judichærs Ansættelse har været betænkt paa at benytte engelske Constructeurer, idet der nemlig i 1686 omtales en engelsk Skibbygger Shelton, til hvem der ifølge en kgl. Ordre udleveres et Stykke Stempelpapir til 40 Rdlr. til Udfærdigelse af hans Bestalling; samme Aar nævnes hans Gage at være den for den Tid betydelige Sum 1,100 Rdlr. og efter en Ordre af 1687 skal der confereres med samme Shelton om to nye Skibsbygninger. Derefter nævnes han ikke mere, ligesom det heller ikke vides, at han har bygget noget Skib; hvis han virkelig har været ansat, maa det have været en meget kort Tid.

Navnet Shelton kommer senere igjen, idet 2 af de ved Bülck i 1715 tagne svenske Skibe vare byggede af en Shelton, uden at det dog kan oplyses, om det er den samme Mand, skjøndt det aldeles ikke er usandsynligt, at han, da han ikke blev antagen her, har tilbudt Sverrig sin Tjeneste og mulig er bleven ansat der.

Med Judichærs Ansættelse skete et Opsving i Skibsbyggeriet; i Tidsrummet fra 1692 til Krigens Udbrud 1709 byggedes ialt 19 Linieskibe til Flaaden, og der byggedes saa rask, at end ikke de udvidede Værfter i Kjøbenhavn vare tilstrækkelige, men 3 Linieskibe byggedes ved Neumühlen.

Derimod blev der under hele Tiaarskrigen kun bygget et eneste lille Linieskib, nemlig det som Tordenskiolds Flagskib senere bekendte «Laaland» (1711). I denne Periode gik Virksomheden nærmest ud paa at reparere og vedligeholde det Bestaaende, som i Aarenes Løb begyndte at forfalde. Nybygningen dreiede sig om Skjøtskibe og Skjøtpramme til Skærgaardskrigen og lignende Arbejder; men den store Linieskibsflaade blev forsømt; Skibene bleve om Vinteren reparerede og vedligeholdte saa godt, som de yderst slette Finantsforhold tillode; om nye Linieskibe kunde der derimod ikke være

Tale, Flaaden var ved Krigens Slutning i en meget forfalden Tilstand.

Ved nærmere at betragte den Linieskibsflaade, som var i Activitet under Søkrigen, vil findes, at den bestod af temmelig forskelligartede Elementer. Først var der de endnu tilbageværende Skibe af Niels Juels Flaade fra 1677, Veteranerne fra Kjøgebugt, nemlig:

|                     |          |                         |         |
|---------------------|----------|-------------------------|---------|
| Christianus Quintus | 100 Kan. | Anna Sophia             | 60 Kan. |
| Tre Kroner          | 84 -     | Svanen                  | 60 -    |
| Norske Løve         | 82 -     | Christian. Quartus      | 56 -    |
| Mars                | 80 -     | Fredericus Tertius      | 56 -    |
| Churprintzen        | 74 -     | Engelen                 | 50 -    |
| Mercurius           | 74 -     | Delmenhorst             | 48 -    |
| Printz Georg        | 70 -     | Neptunus sv. Prise 1676 | 48 -    |
| Charlotte Amalie    | 60 -     |                         |         |

Intet af disse 15 Skibe, som alle ved Krigens Udbrud vare gamle og under denne bleve slet vedligeholdte, overlevede dens Slutning.

Med Undtagelse af »Tre Kroner«, »Printz Georg« og »Charlotte Amalie«, der henlaae som ubrugelige til 1712, da de grundsattes paa Rheden for at danne Tre Kroners Batteri, og »Churprintzen«, der 1713 skjenkedes Holmens Folk til Ophugning, vare de alle udrustede og indlemmede i den søgaaende Hovedflaade, saalænge de kunde gjøre Tjeneste.

»Delmenhorst« udgik allerede 1712 og synes at være bleven grundsat som Fundament for Prøvestenen. Christianus Quintus udgik 1716 og grundsattes til Forstærkning af Tre Kroners Batteri.

|             |   |       |  |
|-------------|---|-------|--|
| Mars        | — | 1716  | Ligeledes.   |
| Norske Løve | — | 1712  | Ligeledes.   |
| Mercurius   | — | 1716, | men var allerede 1710<br>sendt fra Flaaden som<br>ubrugelig. |

|                     |       |       |  |
|---------------------|-------|-------|--|
| Christianus Quartus | udgik | 1719  | grundsæt til Rhedens Forsvar.  |
| Fredericus Tertius  | —     | 1714  | forliist den 8de April paa Bergensfjord.   |
| Guldenlew           | —     | 1716  |  |
| Neptunus            | —     | 1716  |  |
| Anna Sophia         | —     | 1715  | hjemsendtes som ubrugelig, og Besætningen overtraadte paa det erobrede svenske Linieskib Gjøtteborg. |
| Svanen              | —     | 1716. |  |

Den anden nyere og kraftigere Deel af Linieskibene bestod af:

|                    |           |              |       |
|--------------------|-----------|--------------|-------|
| Fredericus Quartus | 110 Kan., | sat i Vandet | 1699. |
| Dannebrog          | 94        | -            | 1692. |
| Printz Friderich   | 84        | -            | 1689. |
| Gl. Elephant       | 84        | -            | 1684. |
| Tre Løver          | 78        | -            | 1690. |
| Dronning Lovisa    | 78        | -            | 1695. |
| Printz Christian   | 76        | -            | 1697. |
| Sophia Hedeveg     | 76        | -            | 1697. |
| Printz Carl        | 54        | -            | 1696. |
| Printz Wilhelm     | 54        | -            | 1696. |
| Oldenborg          | 52        | -            | 1688. |
| Nellebladet        | 52        | -            | 1693. |
| Sverdfisken        | 52        | -            | 1682. |
| Tomleren           | 52        | -            | 1682. |
| Slesvig            | 50        | -            | 1686. |
| Haffruen           | 70        | -            | 1701. |
| Nye Elephant       | 90        | -            | 1703. |
| Jylland            | 70        | -            | 1704. |
| Ditmarschen        | 50        | -            | 1704. |
| Fyen               | 52        | -            | 1705. |
| Wenden             | 70        | -            | 1706. |
| Island             | 50        | -            | 1706. |

|                 |          |              |       |
|-----------------|----------|--------------|-------|
| Justitia        | 86 Kan., | sat i Vandet | 1707. |
| Nye Delmenhorst | 50 -     | —            | 1707. |
| Besckjermeren   | 64 -     | —            | 1708. |
| Ebenetzer       | 64 -     | —            | 1709. |
| Laaland         | 50 -     | —            | 1711. |

samt de erobrede 4 svenske Linieskibe: Nordstjernen 72 Kan., Sydermanland 46 Kan., Gjøtteborg 42 Kan. og Warbjerg 36 Kan. —

Saaledes var den danske Linieskibsstyrke under Krigen 46 Skibe, hvoraf 41 vare under Udrustning om end ikke alle samtidig.

Af denne sidste Gruppe tabtes kun et ved Krigsuheld, nemlig »Dannebroke«, som sprang i Luften 1710.

»Slesvig« forsvandt sporløst i Nordsøen 1711.

»Gjøtteborg« forliste 1718 i Thorlakshavn paa Island, hvortil det havde convoyeret.

»Gl. Elephant« blev Kranskib allerede 1708 efter »Dragen« og afløstes som saadant af »Printz Friderich« 1717, den vedblev at være Kranskib, indtil den murede Kran paa Nyholm byggedes 1746—48; gl. Elephant grundsattes derefter (1717) paa Tre Kroner.

Ialt vare ved Krigens Slutning 26 Linieskibe tjenstdygtige.

»Dannebroke«, Iver Hvitfeldts berømte Skib, var det første Skib, som sattes i Vandet fra Nyholm, nemlig i October 1692. Det var ikke langt fra, at Skibet var blevet ødelagt, før det kom i Vandet, idet det maatte henstaae 2 Vintre over paa Stabelen, da Slagbedingen for Afløbningen ikke blev færdig i rette Tid.

»Dannebroke« var bestemt til at føre 24pundige paa underste Batteri. Det var en Tredækker. Et Antal af saadanne ansaaes paa den Tid for et aldeles nødvendigt Led af den danske Flaade, og man byggede endnu dengang 80 Kanonskibe med 3 Dæk; først senere fik denne Classe Skibe 2 Dæk, og Tredækkernes Dimensioner bleve efterhaanden altfor store for de danske Farvande; dog

bibeholdtes lige til den nyere Tid altid een Tredækker i Almindelighed bærende Kongens Navn. Den sidste var 90 Kanonskibet »Christian den Syvende» (1766), der som Blokskib under Navnet »Prøvestenen» kæmpede i Slaget paa Rheden 1801.

Judichær byggede ialt 4 i Løbet af 23 Aar, nemlig »Fredericus Quartus«, »Justitia«, »Dronning Anna Sophia« og »Ny Elephant«, altsaa omtrent 1 hver 5te Aar, et ikke ringe Tal, naar der hensees til, at Flaaden besad flere tjenstdygtige Tredækkere fra Niels Juels Tid, saa at 8 à 9 saadanne have deeltaget i Krigen.

Den største af disse var Judichærs 3die Skib »Fredericus Quartus«, et 110 Kanonskib, med 36pundige paa underste Batteri, det eneste Skib foruden »Ny Elephant«, som paa den Tid var armeret med 36pundige Kanoner; det var ikke alene det største danske Skib for sin Tid, men tillige det største Linieskib, som nogensinde har været indlemmet i den danske Flaade, thi hverken de sidste Tredækkere i forrige Aarhundrede eller de sidste Linieskibe i vor Tid have overgaaet dette i Dimensioner. Det sattes i Vandet den 19de December 1699 og var 185' langt, 50' bredt og største Dybgaaende 22<sup>1</sup>/<sub>2</sub>'.

Det var imidlertid kun ringe Nytte, Flaaden høstede af dette store Skib. Det beseiledes 1701 med »Sophia Hedvig« (76 Kan.) afløbet 1697 og Fregatten »Postillon« (et fransk Skib »Fransiska«, som var kjøbt paa Elben og bekjendt som en fortrinlig Seiler). 1710 var det med Hovedflaaden i Kjøgebugt og førte Admiral v. Støckens Flag, 1711 førte det Schoutbynacht Trojels og 1712 Schoutbynacht Reedtz's Flag.

Den 11te December 1714 reglementeredes en Tredækker som Admiralskib for hver af Hovedflaadens 3 Escadrer. »Fredericus Quartus« blev udseet til at være et af disse. Admiralskibene skulde armeres udelukkende med Metalkanoner.



»Fredericus Quartus« blev imidlertid trods Krigsforholdene ikke udrustet efter 1712. Det har vistnok været et uhensigtsmæssigt Skib for vore Farvande og havt samme Feil som de fleste af Datidens Tredækkere, at de vare Flaadernes sletteste Seilere; naar dertil kommer, at det fordrede næsten 1,000 Mands Besætning, et Antal Folk, hvormed 2 kraftige Linieskibe af almindelig Størrelse kunde bemandes, kan det forklares, at det som uhensigtsmæssigt og altfor kostbart er henlagt. Det fik dog Hovedreparation og nye Master 1717, men udgik af Flaaden 1730 og ophuggedes 1732.

»Nye Elephant«, 90 Kanoner, med 36pundige paa underste Batteri var ikke saa svært et Skib, kun 169' langt, 45' bredt og største Dybgaaende kun 19', og sat i Vandet 1703; efter nogle Udtalelser i Constructionscommissionen mange Aar senere skal det have været et vellykket Skib, det 10de paa Nyholm byggede Linieskib. Det blev ligeledes bestemt til at være Admiralskib.

Det var i en Aarrække under Udrustning hvert Aar og deeltog i flere Batailler. Det bar Admiral Rabens Flag i Slaget ved Rügen den 8de August 1715, ligeledes 1714 og 1718. I Fegtingen i Kjøgebugt 1710 førte det General-Admiral-Lieutenant Grev Guldenlews Flag, ligeledes 1715 og 1716.

Da Iisgang i 1727 havde gjort Skade paa de i Flaadens Leie liggende Skibe, blev »Elephanten, i 1728 grundsat paa Nordsiden for at forhindre en Gjentagelse heraf. Saaledes dannedes Bradbænken Elephanten, den velbekjendte lille Ø, som i mange Tider var Eqviperingsplads. Da dennes Bolværk i 1874 blev repareret, kom den gamle Tredækker atter frem for Dagens Lys, og Skibssiden stod da endnu temmelig vel bevaret et Par Fod under Jordsmonnets Overflade, selv Jernboltene kunde endnu sees.

»Justitia«, 86 Kanoner, med 24pundige paa underste Batteri, 168' langt, 44 $\frac{1}{2}$ ' bredt, men 21' dybgaaende

agter, var sat i Vandet 1707. Det var det 3die af Admiralskibene.

»Justitia« var eqviperet alle 10 Krigsaar. 1710 førte det Viceadmiral Barfods Flag, havde tilligemed flere andre Skibe taget Skade i Stormen den 23de September og laa med Nødmaster i Kjøgebugt under Fegtningen i October.

1711 og 12 førte det ligeledes Viceadmiral Barfods Flag, 1713 Viceadmiral Reedtz's og 1714 Viceadmiral Sehestedts Flag. Paa »Justitia«'s Skandse faldt Viceadmiral Juel, hvis Flag det førte i Bataillen den 8de August 1715, hvorefter Viceadmiral Reedtz heiste sit Flag der ombord.

1716 førte det Admiral Rabens Flag.

1717 udrustet, men ei i Søen.

1718 førte det Viceadmiral Kaas's Flag.

1719, 1723, 1725 og 26 udrustet, men ei i Søen, dog i 1723 paa en Beseilingstour med »Dronning Anna Sophia«, og endelig førte det Admiral Rosenpalms Flag i Danneskjolds Flaade 1743. Dette Skib er den af Tredækkerne, der har været mest i Activitet. Det udgik af Flaaden 1751.

»Dronning Anna Sophia«, 90 Kanoner med 24pundige paa underste Batteri; 170' langt, 45' bredt og største Dybgaaende 20'. Denne Tredækker var sat i Vandet efter Krigen og kom derfor ikke videre i Activitet. Den beseiledes i 1723 med Justitia og udrustedes 1725 og 1726, men har ellers ikke været udenfor Flaadens Leie og udgik 1752.

Om de andre Linieskibe af denne Gruppe er kun at bemærke, at »Ditmarschen«, som udgik 1728, var en Mellemting af Linieskib og Skjøtskib; det var fladbundet for at kunne agere paa Elben og armeret med 24pundige hvilket ellers ikke var Tilfældet med 50 Kanonskibe »Sverdfisken« blev 1717 indrettet til Pram, »Tømleren« ligeledes, denne sidste var allerede 1712 forbleven

Kjøbenhavn paa Grund af sin yderlig slette Seilads og gjorde Tjeneste som Vagtskib.

De øvrige Skibe udgik af Flaaden i Tiden fra 1728 til 41, »Island« og »Ebenetzer« dog først 1747, og »Laaland« vedligeholdtes til 1762 som Minde om Torden-skiold. Den fik Hovedreparation 1740; men anføres det: »at rette Kjølbrydningen var umuligt.«

Foruden den tidligere omtalte Tredækker »Dronning Anna Sophia« byggede Judichær efter Krigens Slutning »Slesvig« 54 Kanoner (1725), som 1732 overlodes det asiatiske Compagni, og »Sophia Magdalene« 72 Kanoner (1727), som udgik 1758. —

Endnu staaer tilbage at omtale de fra de Svenske erobrede 4 Linieskibe »Nordstjernen«, »Sydermanland«, »Gjømteborg« og »Warbjerg«. Kun »Nordstjernen« var et kraftigt Skib nemlig paa 72 Kanoner med 24pundige paa underste Batteri, »Sydermanland« havde 46 med 18pundige, »Gjømteborg« 42 med 12pundige, samt endelig »Warbjerg«, som maa have været en reen Parodi paa et Linieskib, 36 Kanoner med 8pundige paa underste og 4pundige paa øverste Batteri og kun 200 Mands Besætning.

»Nordstjernen« var, da det blev erobret 1715, et nyt Skib, sat i Vandet 1703, bygget i Carlskrona af en Carl Shelton og førte som svensk 76 Kanoner. Her fremkommer altsaa atter Navnet Shelton, som er tidligere nævnt ved Omtalen af Perioden umiddelbart før Judichærs Ansættelse; om det imidlertid er den samme Shelton, som antages en kort Tid at have været i dansk Tjeneste, er ikke oplyst.

Dette Skib vedligeholdtes som Trophæ lige til 1785, og ved god Vedligeholdelse var det endnu dygtigt at tjene overalt 1766. — Det blev grundig hovedrepareret 1746 og ligeledes 1759.

Da det har sin Interesse at see, af hvilke Bestanddele Besætningen i en svensk Orlogsmænd fra den Tid

bestod, gjengives her et Bemandingsreglement af 1710 for dette Skib som svensk:

|                             |         |
|-----------------------------|---------|
| Capitainer . . . . .        | 2       |
| Overlieutenanter . . . . .  | 2       |
| Underlieutenanter . . . . . | 2       |
| Overskippere . . . . .      | 1       |
| »Medel«skippere . . . . .   | 2       |
| Underskippere . . . . .     | 1       |
| Oversturmænd . . . . .      | 2       |
| »Medel«sturmænd . . . . .   | 1       |
| »Lär«sturmænd . . . . .     | 2       |
| Constabler . . . . .        | 5       |
| Constabelsmather . . . . .  | 10 à 8  |
| Høibaadsmænd . . . . .      | 2       |
| Matroser . . . . .          | 4 à 500 |
| Soldater . . . . .          | 60 à 80 |
| Skibsskrivere . . . . .     | 1       |
| Mønsterskrivere . . . . .   | 1       |
| Barberer (Læger) . . . . .  | 2       |
| Tømmermænd . . . . .        | 3       |
| Seilmagere . . . . .        | 1       |
| Dreng . . . . .             | 4       |

»Gjetteborg« var bygget i Carlskrona 1696 af Johan Falk; det førte som svensk 50 Kanoner nemlig 18 Stk. 12pundige paa underste, 20 Stk. 6pundige paa øverste Batteri og 12 Stk. 3pundige paa Dækket.

I det svenske Bemandingsreglement af 1710 opførtes:

|                             |   |
|-----------------------------|---|
| Capitainer . . . . .        | 1 |
| Overlieutenanter . . . . .  | 1 |
| Underlieutenanter . . . . . | 1 |
| Overskippere . . . . .      | 1 |
| Oversturmænd . . . . .      | 1 |
| »Medel«sturmænd . . . . .   | 1 |
| »Lär«sturmænd . . . . .     | 1 |
| Constabler . . . . .        | 2 |
| Constabelsmather . . . . .  | 4 |

|                         |     |
|-------------------------|-----|
| Høibaadsmænd . . . . .  | 2   |
| Matroser . . . . .      | 250 |
| Soldater . . . . .      | 45  |
| Skibsskrivere . . . . . | 1   |
| Barberer . . . . .      | 2   |
| Tømmermænd . . . . .    | 2   |
| Seilmagere . . . . .    | 1   |

Ialt 317.

Dette Skib benyttedes navnlig til Convoyering til Island, og som tidligere anført forliste det der 1718.

»Sydermanland» eller som svensk »Södermanland» var ligeledes bygget i Carlskrona af Carl Shelton 1693 og førte 56 Kanoner nemlig 22 Stk. 18pundige paa underste, 22 Stk. 6pundige paa øverste Batteri og 10 Stk. 4pundige og 2 Stk. 3pundige paa Dækket; som dansk 46. Bemandingsreglement som Gjøtteborg.

Dette Skib er blevet mærkeligt ved den uheldige Ombygning 1742—43, der var en medvirkende Aarsag til, at Barbé fjernedes fra Marinen, hvorom mere senere.

At man særlig valgte at ombygge dette gamle Skib, maa have havt sin Grund i, at det foruden at være Trophæ, havde 11 Kanoner i Laget, et Antal, som var ualmindeligt for et 50 Kanonskib, og i det paagjældende Tidsrum var det netop, at Constructionen af et tjenligt 50 Kanonskib stod paa Dagsordenen.

Ombygningen mislykkedes imidlertid, og 1752 skjenkedes Skibet til det asiatiske Compagni, en Skjæbne, det deelte med adskillige andre 50 Kanonskibe, der ikke fandtes tilstrækkelig tjenlige til Krigsbrug.

Om »Warbjerg», taget ved Marstrands Erobring, haves ingen nærmere Oplysninger, det udgik af Flaaden 1720 og er kun mærkeligt ved sin ringe Størrelse. Den 19de September 1730 befalede, at det skulde istandsættes og skjenkes til det asiatiske Compagni for under Navn af »Kronprinds Christian» at fare paa China.

Efter Freden var Flaaden i en meget forfalden Tilstand, Nybygningen for endeel standset, Finantserne vare efter den lange Krig ødelagte, og der kunde ikke anvendes de fornødne Pengemidler til Flaadens Fornyelse. Personnellets Lønningsforhold var i den største Uorden, flere Aars Lønninger vare ubetalte, endnu i 1724 betaltes omtrent 150,000 Rdlr. i Afdrag paa tilgodehavende Lønninger. Det var ingen let Sag for de Styrende under saadanne Forhold at holde Værfternes Drift igang. Under denne Forvirring indtraf den uheldige Udrustning 1726 af 8 Linieskibe og nogle Fregatter, som i Forening med en engelsk Flaade blokerede Reval. De danske Skibe kunde ikke holde Søen og kom om Efteraaret hjem længe efter de engelske, adspaltede af Storm og i en maadelig Forfatning.

Denne Begivenhed gav Stødet til Judichørs Fald, og med hans Afsked 1727 afsluttes denne Periode i Flaadens Historie.

Med Hensyn til Skibenes Udseende og ydre Udstyr var der i det lange Tidsrum fra 1690 til 1727 foregaaet den Forandring, at de meget høie Agterspeil vare blevne lavere, Vægtergang var indført og Portenes Antal i Speilet forøget, ligesom endeel af det svære Billedhuggerarbejde var ombyttet med Lister. Det var ikke længere efter de gamle hollandske Forbilleder, at Skibene konstrueredes over Vandet.

Der er ligeledes Grund til at antage, at Masten paa Sprydet og de cirkelrunde Mærs i denne Periode ere blevne afskaffede og ombyttede med Klyverbom og de paa Agterkant afskaarne Mærs; naar dette er skeet, kan ikke oplyses, ligesom der heller ikke kan paavises noget bestemt Skib, hvor disse Forandringer vides første Gang at være indførte. Efter Kobberstik fra den Tid, som omhandle Søkrigsbegivenheder, synes Masten paa Sprydet for endeel af Skibene under Krigen at være ombyttet

med en simpel Gjesstage, uden dog at Klyverbom har været almindelig indført.

Allerede medens Judichær endnu var i sit Embede, havde man været betænkt paa at tilveiebringe en Afløser, idet i Aaret 1724 Capitainlieutenanterne K. N. Benstrup og N. P. Judichær samt Premierlieutenant L. Bragenes og Secondlieutenant D. Thurah i to Afdelinger reiste i Frankrig, Holland og England for at uddannes i Skibbyggeriet.

Disse Officerer vare dog endnu fraværende, da man havde taget den Beslutning at afskedige O. Judichær; det blev derfor tilladt, at et Orlogsskib blev bygget af Commandeurcapitain R. Krag. Dette Skib var »Printz Friderich«, 78 Kanoner, som sattes i Vandet 24de Januar 1729, en Maaned tidligere end Judichærs sidste Skib. Derefter overdroges det Krag at bygge 6 Linieskibe og 3 Fregatter i 3 Aar efter de af ham forfattede Tegninger. Da der imidlertid, efter at Kjølen var lagt til 2 af Skibene, opstod Tvivl om deres Hensigtsmæssighed, standsedes Bygningen, Ordren tilbagekaldtes, og den 24de Januar 1729 overdroges det Benstrup og Bragenes at bygge hver sit Skib. Benstrup byggede da »Tre Løver«; men Bragenes døde den 16de September 1729, hvorefter Thurah, som var Inspectionsofficeer, forestod Bygningen af det andet, nemlig »Svanen« under Benstrups Overinspection. Begge Skibene vare 60 Kanonskibe og sattes i Vandet den 21de Marts 1730.

Den 31te October 1729 udnævntes Knud Nielsen Benstrup til Commandeurcapitain og Fabrikmester. Med Benstrups Ansættelse begynder den lange Kamp, som optog Marinen igjennem Midten af Aarhundredet, nemlig om Hensigtsmæssigheden af skarptbyggede eller fladgaaende Skibe, ligeledes om den bedste Construction af 50 Kanonskibe. Denne Classe Todækkere vare nemlig afskaffede i England som Led af Linien; man byggede vel saadanne endnu, men de benyttedes som Krydsere,

Stations- og Convoyskibe, altsaa egentlig til Fregattjeneste. Herhjemme derimod, hvor det gjaldt om at holde et sa stort Antal Linieskibe som muligt med den mindst mulige Bekostning, bleve de bibeholdte som virkelige Rangskibe endnu langt ind i Aarhundredet, hvad der ogsaa kunde forsvares, idet Sverrig ligeledes havde bibeholdt de smaa Classer af Linieskibe; da der imidlertid fordredes, at de skulde kunne føre 18pundige Kanoner paa underste Batteri, føre dette høit over Vandet og dog ikke maatte overskride den Drægtighed, som Reglementet fastsatte, var det en Opgave, der voldte Constructeurerne meget Hovedbrud, og mangfoldige ere de Tegninger til 50 Kanonskibe, som cassettes, og adskillige, som allerede vare byggede, overlodes det asiatiske Compagni, da de havde Mangler som Krigsskibe, indtil det omtrent midt i Aarhundredet lykkedes at construere et saadant Skib, som opfyldte Betingelserne (A. Gerners «Fyen»). I Tre-serne afskaffedes de imidlertid heelt og erstattedes af svære Fregatter.

Disse Benstrups 2 første Skibe befandtes vellykkede, og den 12te December 1731 ansattes han som Overfabrikmester, en ny Charge, medens Thurah virkede under ham fra 1734 som Fabrikmester.

Det var ikke alene i Constructionen, at Benstrups Skibe afvege fra de ældre; men han foretog vigtige Forbedringer i Skibenes indre Aptring. Saaledes bør nævnes, at han flyttede den murede Kabys, som fra Middelalderen havde været placeret i Lasten, op under Bakken paa øverste Batteri, hvorhos den ombyttedes med Kabysser af Jern construerede af Thurah. — Tidligere havde en Johan Georg Senglier foreslaaet Jernkabysser. Dette blev allerede gennemført for »Tre Løver's og »Svanen's Vedkommende, en Forbedring, som foruden at tilveiebringe bedre Luft og befordre Reenlighed om Læ, raadete Bod paa den Ulempe, som for mange Tider siden var paaapeget i England af Sir Walter Raleigh, at



Kabyssens Placering i Lasten frembragte et tomt Rum midtskibs, medens de svære Vægte laae for og agter, hvilket brød Skibet, naar det arbeidede i Sø.

En anden Forbedring var ikke mindre indgribende og gavnlig, nemlig Indførelsen af fast Banjerdæk, som første Gang anbragtes i hans tredie Skib »Charlotte Amalie« (1731). Som Følge af Kabyssens Flytning og Banjerdækkets Indretning samt Reguleringen af Apteringen i Lasten, bleve de salte Provisioner, saasom Kjød og Flæsk, herefter medgivne Skibene pakket i Fade; tidligere laa det løst i Lasten stuvet i »Binger«, hvad der næppe har været til Gavn for Reenligheden om Læ.

Ialt byggedes af Benstrup eller efter hans Tegning følgende Linieskibe:

|                               |    |      |       |
|-------------------------------|----|------|-------|
| Tre Løver                     | 60 | Kan. | 1730. |
| Svanen                        | 60 | -    | 1730. |
| Prindsesse Charlotte Amalie   | 60 | -    | 1731. |
| Prindsesse Lovise             | 60 | -    | 1731. |
| Prindsesse Sophia Hedevig     | 60 | -    | 1731. |
| Markgrevinde Sophia Christine | 60 | -    | 1732. |
| Oldenburg                     | 50 | -    | 1732. |
| Christianus Sixtus            | 90 | -    | 1733. |
| Slesvig                       | 50 | -    | 1733. |
| Norske Løve                   | 70 | -    | 1735. |
| Delmenhorst                   | 50 | -    | 1735. |
| Jylland                       | 70 | -    | 1739. |
| Wenden                        | 70 | -    | 1742. |
| Dronning Lovisa               | 70 | -    | 1744. |
| Kjøbenhavn                    | 70 | -    | 1744. |

Disse Skibes Tjenestetid faldt i den lange Fredsperiode, og de have derfor ikke været i videre Activitet, ligesom der ei heller knytter sig særlig vigtige historiske Begivenheder til dem.

De vare næsten alle udrustede med Hovedflaaden 1743, og 50 Kanonskibene »Slesvig« og »Delmenhorst« gjorde Togter til Marokko og Algier, da den danske

Regjering i 1754 og 55 begyndte at tage Forholdsregler for at beskytte Skibsfarten i Middelhavet mod Sørøveriet.

Det prægtige Skib »Christianus Sixtus« var kun udrustet een Gang nemlig 1743 med den store Flaade.

Da Beding Nr. 2 i 1730 og følgende Aar var under Ombygning, byggedes endeel af Skibene paa Gammelholm, nemlig: »Prindsesse Lovise«, »Prindsesse Sophia Hedevig«, »Markgrevinde Sophia Christine«, »Oldenburg«, »Slesvig« og »Delmenhorst«, som var det sidste Linieskib, der byggedes paa det gamle Værft.

Marinen skulde dog ikke længe nyde godt af denne dygtige Constructeurs Virksomhed. Hans Principer for Bygningen af Skibe havde et stærkt Parti imod sig, og denne Meningsforskjel udartede til personlig Uvillie, hvilket medførte hans Fald til stor Skade for Flaaden, idet man efter hans Afgang nødsagedes til at gaae til Udlandet for at faae hans Plads udfyldt.

Samtidig med Benstrup var imidlertid en Mand traadt frem, hvis fremragende administrative Dygtighed atter hævede Flaaden efter Tilbagegangen i Frederik den Fjerdes sidste Regjeringsaar, og hvis 15aarige Virksomhed satte et varigt Spor paa alle Omraader. Denne Mand var Grev Friederich Danneskjold-Samsø, født 1ste November 1703; han ansattes som Deputeret i Søetatens Generalcommissariat den 12te December 1735, blev Intendant de Marine 25de October 1735 og General-Admiral-Lieutenant den 22de Juni 1743.

Danneskjolds Maal var at bringe Flaaden op til det størst mulige Antal Linieskibe; efter hans Plan skulde Flaaden bestaae af

|    |      |     |    |          |
|----|------|-----|----|----------|
| 1  | Skib | paa | 90 | Kanoner. |
| 6  | -    | -   | 80 | —        |
| 12 | -    | -   | 70 | —        |
| 12 | -    | -   | 60 | —        |
| 9  | -    | -   | 50 | —        |

Ialt 40 Linieskibe.

At opnaae dette som Resultat af sin Virksomhed var hans Livsplan, og af denne Bestræbelse udgik alle de talrige Foranstaltninger til Flaadens Opkomst saavel med Hensyn til selve Skibbyggeriet som i Retning af Anlæg paa Værfterne saasom Dokken, nye Magasiner, Opmuddring o. s. v., samt ikke mindst ved at ordne Alt Tjenesten vedrørende ved bestemte Reglementer og Instructioner, som af ham selv sattes i Værk, eller som han gav Impulsen til, saaledes at de efter hans Afgang fortsattes. Det lykkedes ham imidlertid ikke at gennemføre denne Plan, deels blev han afbrudt midt i sin Virksomhed ved efter Christian den Sjettes Død at blive fjernet, deels maa det erkjendes, at denne store Flaade med tilhørende Fregatter og mindre Skibe laa over Landets finansielle Kræfter. Dette fremgik ogsaa af, at Skibenes Dimensioner bleve gjorte saa smaa, som Omstændighederne nogenlunde tillode det, og man fastholdt Bibeholdelsen af 50 Kanons Todækkere.

Det kunde heller ikke undgaaes, at der henlaa gamle halv udtjente Skibe, som vel fyldte et Numer paa Listen, men som under en Krig næppe havde havt stor Værdi. Efter den store Udrustning 1743 kom Danneskjold selv til Erkjendelse om, at det største Antal Linieskibe, som Landet kunde bære at underholde, var 30.

Ikke desto mindre maa det siges, at Danneskjold skabte Flaaden fra ny, og i 1743 var han naaet saa vidt, at han kunde præsentere sin Konge en Udrustning paa 18 Linieskibe, saagodtsom alle nye, foruden endnu 10 tilbageværende i Flaadens Leie, deels under Bygning, deels ældre Skibe som Reserve. Det var i Anledning af forventede Fjendtligheder med Sverrig, at denne Udrustning fandt Sted. Flaaden lagdes under hans Commando, og han udnævntes til General-Admiral-Lieutenant efter hidtil at have været udelukkende administrativ Embedsmand.

Denne Flaade bestod af 2 Skibe paa 90, 5 paa 70, 7 paa 60 og 4 paa 50 Kanoner nemlig:

|                               |    |             |   |
|-------------------------------|----|-------------|---|
| Christianus Sextus            | 90 | Kan. (1733) | Gen.-Adm.-<br>Lieut. Grev Danne-<br>skjold og Schout-<br>bynacht Wodroff. |
| Justitia                      | 86 | - (1707)    | Admiral<br>Rosenpalm.   |
| Norske Løve                   | 70 | - (1735).   |   |
| Dannebrog                     | 70 | - (1739)    | Viceadmiral<br>R. Krag.   |
| Jylland                       | 70 | - (1739)    | Schoutbyn.<br>H. Rostgaard.   |
| Elephanten                    | 70 | - (1741).   |   |
| Nordstjernen                  | 72 | - (1703).   |   |
| Prindsesse Charlotte Amalie   | 60 | - (1731).   |   |
| Prindsesse Lovise             | 60 | - (1731).   |   |
| Markgrevinde Sophia Christine | 60 | - (1732).   |   |
| Tre Løver                     | 60 | - (1730).   |   |
| Prindsesse Sophia Hedevig     | 60 | - (1731).   |   |
| Oldenburg                     | 60 | - (1740).   |   |
| Svanen                        | 60 | - (1730).   |   |
| Slesvig                       | 50 | - (1735).   |   |
| Ditmarschen                   | 50 | - (1733).   |   |
| Delmenhorst                   | 50 | - (1736).   |   |
| Fyen                          | 50 | - (1736).   |   |

Det var altsaa med Undtagelse af den gamle Tre-dækker »Justitia» og Prisen fra 1715 »Nordstjernen» udelukkende Skibe af den nydannede Flaade.

Ikke udrustede vare:

Det ombyggede »Sydermanland», som dog udsendes paa Beseiling henad Efteraaret efter den store Flaades Oplægning.

»Wenden» (70) og »Tre Kroner» (70) nylig afløbne (1742).

»Dronning Lovisa« (70) og »Kjøbenhavn« (70) paa Stabelen.

»Island« (50), »Laaland« (50), »Ebenetzer« (64), »Dronning Anna Sophia« (90), »Printz Friderich« (78), »Sophia Magdalena« (72), alle ældre, men dog tjenstdygtige Skibe.

Den danske Flaade talte da ialt 29 Lineskibe.

Striden om Principerne for Skibsconstructionen fik sin foreløbige Afslutning ved Benstrups Fald, han afskedigedes den 28de Mai 1739 efter siden 1736 at have været fjernet fra Marinen og arresteret i Castellet.

D. Thurah forblev staaende som Fabrikmester; men der ansattes ingen Overfabrikmester, derimod oprettedes paa Danne skjolds Forslag Constructions-Commissionen, en permanent Commission, som endnu bestaaer under Navn af Værftscommissionen. Der havde i et Par Aar bestaaet en saakaldet Fabrikcommission, men om denne findes ingen Oplysninger bevarede.

Constructions-Commissionens Oprettelse er dateret 9de Januar 1739 og blev meddeelt gjennem daværende Holmens Chef Schouthynacht Suhm i Skrivelse af 10de s. M. saalydende:

»Vor Gunst tilforn! I allerunderdanigst Forestilling af 2. Januari h. a. har Greve Danne skjold Samsø andraget, hvor høit det til Vores Tjenestes Anfordring og Fabriquens Regularitet er fornøden, at en stadig Commission ved Holmen blev anordnet, hvis Tilforordnede først nøie burde examinere og ventilere alt det som dem, enten af Holmens Chef, eller den som Directionen over Holmen er anbetroet, Fabriquen og Constructionen andgaaende blev forelagt og de derover give deres Sentiment, hvad de i hver Sag, til Vores Tjeneste fandt tjenligst; Saa og examinere alle forefaldende Tegninger af Orlogsskibe, Fregatter og andet, være

sig af Fabriquemester eller Mestere, og derom ligeledes give deres fuldkomne og omstændige Betænkning, forinden det til Admiralitetets Overvevende og Skjønsmhed blev indsendt; Samt og vedbørende examinere dem, som til Mestere skulle antages, paa det man kunde vide og være forvisset om, at de havde de fornødne Videnskaber, Kyndighed og Erfarenhed, saavel i at føre og dirigere Arbeidet, i at arbeide efter de givende Tegninger, som og til at kunde forfærdige Tegninger af Skibe; Alt til den Ende, at hvad som under Fabriquen sorterer derved efterhaanden kunde komme paa en god bestandig, regulair og stadig Fod. Saa have Vi dette af Grev Danneskjold Samsøe gjorte Forslag udi Alt allernaadigst approberet, og ville Vi til den Ende at til denne Commission nu skal beordres Commandeur-Capitain, Fabriquemester D. Thurah, Capitainerne Judichær og Wegersløff, Capitain-Lieutenanterne A. Gerner, Herbst, Schumacher og Norden samt Ober-Skibsbygmester Andreas Thuresen.

Hvilken Allershøyeste Befaling herved comuniceres.

Sø-Etatens Equipage Contoir den 10de Januarii 1739.

U. F. Suhm.

Constructions-Commissionens første Forretning var at besigtige de dengang nylig afløbne Linieskibe »Jylland« og »Dannebrog« og undersøge deres Dybgaaende.

Den første Tegning, som indkom til dens Bedømmelse, var Tegningen til et 60 Kanonskib af Thuresen, til hvilken Tegningen af Benstrups »Tre Løver« var benyttet. Samtidig indgav Fabrikmester Thurah en Tegning til et 60 Kanonskib. Begge disse Tegninger

casseredes, og samme Skjæbne havde en af Thurah indsendt Tegning til et 74 Kanonskib.

Derimod indkom Thuresen i Juli med en ny Tegning til et 60 Kanonskib, som blev antaget og bygget («Oldenburg»  $\frac{6}{8}$  1740). I dette Skib anvendtes for første Gang Kobbersøm til Krudtmagasiinet. Da Stævnen var reist, maatte den skilles igjen for at rette nogle indløbne Feil.

I September indgav Thuresen en Tegning til et 70 Kanonskib, men ogsaa denne casseredes.

Der skulde imidlertid bygges et saadant Skib, og, da man meente, at Commissionen var noget for streng i sin Bedømmelse, bleve dens Medlemmer den 21de October 1739 kaldte op til Danneskjold, som foreslog, at, da adskillige Tegninger vare casserede, og man ikke kunde standse at bygge, om da Commissionen ikke formeente det at være den bedste og nærmeste Vei, »at en Tegning af en af Mesterne blev forfærdiget under dens Opsyn og Direction, naar man tog et andet Skib til Fundament.» Commissionen erklærede, at dette vel vilde kunne skee, men vilde tage lang Tid, hvorfor den foreslog, at der byggedes et Skib af en anden Kaliber, indtil man blev enig om et 74 Kanonskib.

Atter fremkom i November Thuresen med Tegningen til et saadant, men den havde samme Skjæbne som de tidligere indgivne, den casseredes.

Enden blev, at et 70 Kanonskib efter Benstrups «Norske Løve» skulde bygges.

Det var ikke store Resultater, der endnu vare opnaaede; det var øiensynligt, at Benstrup savnedes, alle Fabrikmester Thurahs Tegninger casseredes, og intet Linieskib udgik fra hans Haand efter Benstrups Afgang. Man besluttede nu at søge Savnet af en Constructeur afhjulpet ved at indkalde Fremmede. Først indkaldtes en Monsieur du Chemin, og den 10de Februar 1740 modtog Commissionen Ordre til at opgive denne Dyb-

gaaende og Vægten af de Ting, som skulde ombord i et 50 Kanonskib, samt Afstanden mellem Portene m. m., og hvad han maatte behøve for at forfatte en Tegning til et saadant Skib; herover udarbejdede Commissionen en Specification, som blev du Chemin tilsendt.

Den næstkommende 14de Mai modtog Commissionen en Tegning til et 50 Kanonskib fra den franske Constructeur tilligemed en Ordre fra Daneskjold om at underkaste denne en Examination, om han kunde bygge Skibe efter forelagt Tegning. Resultatet var ikke heldigt, thi den 27de melder Commissionen, »at Monsieur du Chemin ikke er habil nok til at bygge eller forestaae et Orlogskibs Bygning.« Derefter omtales denne Mand ikke mere.

Derefter fremtræder en anden fransk Constructeur, hvis Virksomhed for Flaaden skulde blive af større Nytte; denne Mand var Laurent Barbé, som ansattes den 6te Mai 1740, en dygtig Constructeur, som virkede under hele den tilbageværende Deel af den danne-skjoldske Periode. Han staaer opført i Betalingsreglementet med 800 Rdl. aarlig Gage; Benstrup havde som Overfabrikmester 750 Rdlr.

Allerede den 16de Mai s. A. meddeler Holmens Chef, at Kongen havde bifaldet, at Monsieur Barbé skulde indtræde som Medlem i Constructions-Commissionen, og at et Skib efter den Tegning, som af Commissionen er approberet og af ham indgiven, skulde bygges i »conjunction med Mester Thuresen.«

Et Navn, som ikke bør forbigaaes her ved Omtalen af Barbés Virksomhed, er den allerede flere Gange nævnte Andreas Thuresen, en Mand som fra Skibstømmermand havde svunget sig op ikke alene til en dygtig Skibbyggermester, men tillige til en anseet Constructeur, hvis Tegninger i mange Tilfælde bleve foretrukne for baade Fabrikmesterens og Barbés. Han har construeret og bygget Skibe ligesaa 90 Kanonskibe til



ubetydelige Værftsfartøier, og efter Benstrups Afgang var han Sjælen i Skibbyggeriet; der er i den Periode næppe foretaget Noget Skibbygning vedkommende, uden at Mester Thuresen blev taget med paa Raad. At man havde Øie for denne Mands Betydning, viser den Omstændighed, at han udnævntes til Overskibbygmester, en Charge, som ellers ikke kjendtes; han havde desuden det Held at bevare sin Stilling lige til sin Død (1757) trods de modstridende Meninger og heftige Kampe, der førtes om Principet for Bygningen og Constructionen af Skibene.

Endnu en Udlænding, som omtrent samtidig med Barbé indkaldtes, var Englænderen Peter Appleby, der ansattes som Rebslagermester ved Holmen. Anledningen til denne Ansættelse var en forandret Fabricationsmaade af Tougværket, som hidtil var behandlet efter hollandsk Methode, men nu skulde forarbeides efter engelsk.

Til Appleby skjenkedes den Plads ved Langebro, som endnu bærer hans Navn eller kaldes »Engelskmandens Plads«; hvor nu de saakaldte Holms Huse staae, havde han en privat Reberbane.

I Juli Maaned indgav Barbé en Tegning til en 18 Kanons Fregat, som antoges, og i September Tegning til et 70 Kanonskib, som cassettes. Heldigere var han ikke med en ny Tegning, han indgav, og der synes allerede paa dette tidlige Tidspunct at være opstaaet et noget spændt Forhold mellem ham og Constructions-Commissionen, idet denne erklærer, at til Bedømmelse af hans Skibe maatte den have hans Beregninger, hvorom man havde anmodet ham, men at han havde erklæret, at han ikke vilde bekjendtgjøre sin Constructions-methode, hvorpaa Holmens Chef, Viceadmiral Suhm, mundtlig i Commissionen meddeelte, at der endnu ikke var tildeelt Barbé kgl. Ordre desangaaende, hvorfor en saadan Fordring ikke kunde stilles.

Herefter erklærer Commissionen, at et Skib bygget efter en af Barbé indgiven Tegning til et 70 Kanonskib, vilde være imod Reglementet, hvorfor man ikke kunde anbefale at bygge derefter.

Den 18de October havde Barbé indgivet Tegning til et 50 Kanonskib; men ogsaa denne cassettes, derimod antoges den af ham tidligere indgivne Tegning til et 70 Kanonskib, idet man kom bort fra, at det stak 4 Tommer dybere, end Reglementet tillod. Det blev sat paa Stabelen som Nr. 47, det var »Elephanten«, Barbés bedste Skib (1741).

»Elephanten« var som anført et 70 Kanonskib; det adskilte sig fra de tidligere Skibe af denne Classe ved at føre 36pundige paa underste Batteri; den almindelige Bestykning var 24pundige.

Efter »Elephanten« byggedes atter et Skib af samme Classe af Barbé, nemlig »Tre Kroner« (1742), ligeledes med 36pundige paa underste Batteri.

Det næste og tillige det sidste Linieskib, som byggedes af Barbé, var »Neldebladet« (1746), et 50 Kanonskib efter »Elephanten«'s reducerede Tegning.

I Mellemtiden var der imidlertid bygget tre 70 Kanonskibe efter Benstrups »Norske Løve«'s Tegning, nemlig »Wenden« (1742), »Dronning Lovisa« (1744) og »Kjøbenhavn« (1744).

Endvidere byggede Barbé Fregatterne »Christiansøe« (1741), »Doqven« (1746) og »Samsøe« (1746) samt Snauen »Ærøe« (1744) og Galeien »Jægersborg« (1745).

1742 og 43 foretoges Ombygningen af den svenske Prise »Sydermanland« efter Barbés Plan. Ombygningen var færdig, og Skibet laa under Eqvipering fuldt taklet, da det Uheld skete, at det Natten mellem den 28de og 29de Juni 1743 kængrede og sank i Fladens Leie. Strax den næste Morgen samledes Constructions-Commissionen tilligemed alle Mestrene samt Skipper Peter Fidie ved Skibet for paa Grev Danneskjolds Be-

faling at eftersee, hvorledes det igjen kunde optages; her kom man foreløbig til det Resultat, at Skibet snarest muligt maatte aftakles og Masterne forstøttes, for at det ikke skulde falde mere over, hvorefter Kanoner, Touge, Ballast etc. maatte opflises og udtages, indtil Skibet var tomt, da det, inden dette var skeet, ikke var raadeligt at forsøge paa at reise det.

Den 26de Juli fik Constructions-Commissionen og den 29de Juli Barbé Ordre til at indkomme med Forslag om, hvad der burde gjøres enten ved Skibet selv eller dets Reisning, da det var Kongens Villie, at det skulde beseiles dette Aar.

Herpaa svarede Barbé:

„Mine Tanker angaaende Skibet Sydermanland ere først, at Masterne og Ræerne blive gjorte kortere og reduceret efter den Forandring, som er gjort paa den Tegning, jeg har indgivet. Saa meget muligt være kan, at den Baglast, som kommer i Skibet, bliver af Jern, og at det faaer 20 à 25 Læster Baglast mere, end det nu haver. Jeg seer ikke andet derved at gjøre, og det er al den Forandring, jeg troer der er nødvendig.“

Hermed fulgte en forandret Tegning til Skibets Reisning.

Allerede den 30te Juli afgav Constructions-Commissionen Svar paa Ordren af 25de og udtalte, at Reisningerne maatte gjøres lavere og Ræerne kortere, samt Skibets Ballast forøges, saaledes at det trykkedes 6 Tommer dybere, saa at det, naar det var fuldkommen eqviperet, kom til at føre Middelporten kun 4 Fod over Vandet istedenfor 4 Fod 6 Tommer. Øverste Dæk og Skandsen skulde armeres med Metalkanoner og underste Batteri med letteste 18pundige.

Saaledes gik Skibet ud og blev beseilet i October 1743, hvorved det viste sig, at det endnu ikke var

lettet tilstrækkelig. Som Følge heraf blev der endnu foretaget følgende Forandringer:

1. Den agterste Bjelke af Bakken borttoges;
2. Kabysen flyttedes ned i Lasten agtenfor Bedingsknegten.
3. Skibets Relinger bleve afskaarne efter nærmere Opgivende.
4. De to forreste Kamre i Hytten sænkedes saameget, som Forandringen af Relingen medførte.
5. Den faste Kobrygge foranfor Falderebet borttoges, og en løs sættes i Stedet.
6. Mesansrøsterne flyttedes nedenfor Skandseportene.
7. Vare-Rundholterne lagdes paa Dækket (ikke paa Galger).
8. 6pundige Kanoner sættes paa Skandsen af Metal og 12pundige paa Dækket af de letteste, som havde.
9. Ballasten forøgedes saameget, som Skibet ved ovennævnte Forandringer blev lettet.

Derefter synes Skibet at have været anseet for tjenstdygtigt, indtil det efter et Middelhavstogt som tidligere anført skjenedes til Asiatisk Compagni.

Det kan ikke negtes, at det var et uheldigt Resultat, der opnaaedes af denne Ombygning, og Barbés Fjender glemte ikke at benytte sig deraf imod ham, da hans Stilling efter Dannelskjolds Afskedigelse blev usikker.

Barbé fik dog snart Opreisning for sit Uheld med Ombygningen af »Sydermanland«. I October Maaned 1743 bleve Orlogsskibene »Elephanten« (Barbé), »Dannebrog« (Thurah), »Tre Løver« (Benstrup) og »Oldenborg« (Thuresen) beseilede. Det var et Hovedslag, der skulde leveres mellem de fire Typer af Skibe. Hele Constructions-Commissionen beordredes at deeltage i Besælingen og fik en udførlig Instrux.

Først den 18de November 1744 afæskes Commissionen Svar paa Udfaldet af Beseilingen i følgende Skrivelse fra Danneskjold:

»Om de præfererede »Elephanten«'s Construction fremfor de 3 andre Skibes, nemlig »Oldenborg«, »Tre Løver« og »Dannebroge«, eller nogen af disse for hint, for at kunne determineres, hvad enten dennes, eller hvilken af de andres Constructioner der skulde følges i Skibes Bygning af alle Kalibre.«

Herpaa svarede Commissionen, at »Elephanten«'s Construction var med nogle mindre Forandringer at foretrække, og paa dens Begjering udarbejdede Barbé tre Tegninger, en til et 70 Kanonskib, en til et paa 60 og en til et paa 50, alle efter »Elephanten«'s Construction, hvilke Tegninger foresloges reglementerede.

Commissionens Svar er af 31te Marts 1745, og den 19de Mai samme Aar faldt den kongelige Resolution saalydende:

»Vi approbere herved allernaadigst denne ved allerunderdanigste Forestilling af 4de hujus os insinuerede, reducerede og forbedrede Tegning og ville allernaadigst, at samme efterdags skal tjene Constructeurer og Dem, som beordres at forfærdige Tegninger til Skibe af denne Sort, til een, udi Constructions-Commissionen observerende stadig, og uforanderlig Regel at forfatte deres Ritz efter, som og til et Fundament for Constructions-Commissionen at examinere de saaledes forfattede og til dem indgivne Tegninger, hvorudi ikke ringeste Forandring maae gjøres, med mindre derved efterbyggende Skibe skulde ved Beseiling endnu findes noget lidet at forbedre; hvilket dog først

til nærmere allernaadigst Approbation allerunderdanigst skal forestilles.

Skrevet paa Vort Slot Frederiksborg d. 19de May 1745.

Christian R.

---

F. Danneeskjold Samsøe.«

Dermed var Barbés Constructionsmaade slaaet fast, og det maatte nu antages, at de mangeaarige Forhandlinger vare afsluttede. Paa Grundlag af denne kgl. Resolution byggedes 50 Kanonskibet »Neldebladet«, sat paa Stabel 18. Juni 1745 og afløbet 16. Juli 1746. Dette skulde imidlertid blive det sidste Linieskib, Barbé byggede.

Endnu den 17de Juli 1746 indgav han en Tegning til et 90 Kanonskib; men denne Tegning kom paa Grund af Begivenhederne ikke til Bedømmelse i Commissionen.

Den 6te August samme Aar døde Kong Christian den Sjette, og den nærmeste Følge deraf var Danneeskjolds Afskedigelse den 22de November, hvorefter Admiral Suhm atter udnævntes til Holmens Chef den paafølgende 6te December, og nu brød Stormen løs mod Barbé.

Angrebet aabnedes med, at man gjentog Fordringen om, at han skulde bekjendtgjøre sin Constructions-methode, hvorpaa Barbé den 23de December giver et afslaaende Svar, som, da det indeholder et Forsvar og Redegjørelse for hele hans Virksomhed, gjengives fuldstændig:

»Den for mig uventelige Proposition af Høi- og Velbaarne Hr. Admiral Suhm, blev dicteret ad Protocollum den 7de hujus, og, igjen rectereret d. 16de, naar jeg erindrer, hvad af ham i Aaret 1740 den 30te October er bleven dicteret ad

Protocollum skulde besvare, saa følger, thi som Høi- og Velbaarne Hr. Admiral paastaaer, at jeg skal give min Methode i Skibbyggeriet tilkjende, saa har han selv den Tid declareret, at jeg efter Kgl. allernaadigst Dispensation derfra var befriet, hvilken Kgl. Resolution jeg ikke skulde haabe nu at være hævet.

For at besvare Propositionen finder jeg mig beføiet til at declarere:

- 1) At dersom min Methode ikkun fordres for at have en efterrettelig Tegning af Orlogsskibet »Nellebladet«, saa derefter kunde bygges, ifald det allernaadigst skulde vorde befalet; saa gjøres min Methode ikke dertil behov, thi ved de over Skibet gjorte Opmaalinger haves saa stor Efterrettelighed, at der efter min til samme Skib gjorte Tegning aldeles kan bygges.
- 2) At dersom min Methode fordres at være bekjendt, da haaber jeg, at man ikke slet hen paalægger mig, at bekjendtgjøre det, som just er min Viden- skab og Kunst; thi naar de samme var bekjendt, var enhver Skibbygger i Stand til at gjøre det samme som jeg; medens jeg derimod exponeret; hvilket, som en Fremmed i et fremmed Land vilde være en af de elendigste Hændelser. Dersom de- couverte af min Methode aldeles og uforgribelig nødvendig skulde være og paakræves, uden derfor at nyde noget vist Gratiale for min Demonstration, jeg da er redebon at gjøre dem visse Vilkaar.
- 3) Jeg har efter Grev Danneskjold Samsøes Proposi- tion føiet mig, at ville give min Methode tilkjende skriftligt, til en som jeg ved Commissionen vilde udnævne, for at see om samme kunde være nyttig til Hs. Majestæts Tjeneste eller ei, og siden Hs. Excellence i Hs. Majestæts høie Navn forsikkrede

mig, at min Methodes Decouverte aldrig skulde præducere mig i nogen Naade, men i Henseende til min Station, eller Indkomster; ogsaa var den Sag sikkert kommen til Consistence, dersom Hs. Majestæt havde levet noget længere, eller og Hs. Høi Grevelige Excellence ikke var i Naade blevet beafskediget, om hvilket jeg og tør beraabe mig paa ham, ifald det skulde være fornødent derom at indhente hans Vidnesbyrd om dette min udsigende Sandhed. Jeg er altsaa og villig nu at gjøre min Methode saa tydelig og oprigtig bekjendt som jeg har lært og veed den, ifald Hs. Kgl. Majestæt allernaadigst befaler det.

Dog understaaer jeg mig at proponere allerunderdanigst det mig da givne Løfte som et Vilkaar, nemlig at Hs. Kgl. Majestæt i allernaadigst Betragtning af det, at jeg er Fremmed, hid indforskrevet, at sligt ikke ved mit Engagement med mig er blevet accorderet; at det er min Videnskab og min Konst, jeg ved egen Møie har lært for at brødføde mig, allernaadigst giver mig det Høi Kgl. Løfte, at hvad enten det maatte blive forkastet eller anhørt for godt, hvad enten det skal blive fulgt eller ikke, og hvad enten jeg skal herefter blive brugt som Constructeur eller ei, jeg dog alligevel til min Dødsdag skal beholde den mig allerede allernaadigst tillagte Gage af 800 Rdlr.; thi jeg kan forsikre, at ingen Ting skal være mig kjærere, end at jeg ved min Methodes Decouverte kunde vise den allerunderdanigste Lydighed jeg som Undersaat er skyldig, naar jeg igjen allerunderdanigst turde udbede mig, og ervisses som Undersaat, om min allernaadigste Konges Protection og Naade, og indtil dette allernaadigst er accorderet, maa jeg altsaa udsætte at efterleve den



af Hr. Admiralen gjorte Proposition om min Methodes Decouverte.

Constructions-Commissionen d. 23de December 1746.

Barbé.

Følgen af dette Svar var en Ordre fra Admiralitetet til Constructions-Commissionen af 9de Januar 1747 om at erklære sig over:

- 1) Om der haves, om Constructeur Barbés byggede Skib ved Opmaalinger og den derefter forfærdigede Tegning saadan Efterretning, at derefter kan bygges ligesaadanne Skibe, som de der af ham ere byggede og haves Tegning paa.
- 2) »Om Constructeur Barbés byggede Skibe ere af de Qualiteter, at de bør præfereres til at bygge Skibe af samme Kaliber efter, eller om der i Flaaden findes Skibe af en anden Construction, som kunde præfereres i den Leilighed, naar Skibe af de Kalibre skulde bygges.»

Den 27de Januar svarer Commissionen paa 1ste Post, at Skibe efter rene og accurate Tegninger kan bygges, men det er bedre og mere sikkert at følge Opmaalingen af de i det Store nedlagte Spanter, men haves ikke saadanne, maa Constructions-Methoden være bekjendt,

og paa 2den Post saaledes:

- 1) Af 70 Kanonskibe er efter Barbés Tegning bygget »Elephanten» og »Tre Kroner«, ved dem mærkes,
  - a) de ere underkastede mere Kjølbrydning end andre.
  - b) Tømmer til saa skarpe Skibe er særdeles vanskeligt og bekosteligt at tilveiebringe.
  - c) de maa have mere Baglast end andre for at værges Kjølbrydning, hvorved foraarsages Bekostning og Tidsspilde, naar de skulle kjølhales og dokkes; »Norske Løve» bygget af Sal. Benstrup

har viist sig et godt og forsvarligt Skib, det er ikke underkastet formeldte Uleiligheder, vi ansee at det bør foretrækkes for ovenmeldte Barbés.

2. Af Skibe paa 60 Kanoner har Barbé ingen bygget, — af Skibe paa 50 Kanoner har Barbé bygget Sydermanland; det er blevet hjulpet i saamange Tilfælde, at denne Tegning ikke bør følges; — Tegningen af Nellebladet er en Imitation efter Reduction af Elephanten og kan ikke kaldes Barbés Tegning, desuden er Nellebladet og Fyen ikke beseilede saa at om det intet bestemmer før derefter; — af 40 Kanonskibe har Barbé ingen bygget; — af Fregatter paa 30 Kanoner er af Barbé bygget Doqven og Christiansborg af Thuresen, hvilke af begge er bedst vil vise sig ved Beseilingen; — af andre Fregatter er af Barbé bygget Christiansøe, Samsøe og Ærøe, den sidste har erhvervet maadelig Character, saa at paa den ikke kan reflecteres, ved Samsøe er Erindringen den 20de Januar 1744 gjort mod den perpendiculaire Stevn, deres Beseiling vil vise, hvorvidt de bør agtes gode Skibe. Christiansøe er befundet for lav over Vandet, og i stiv Kulte ikke saa god Luvholder som Blaa Heyren, og Fregatten Raae er funden bedre end begge, dog tør Blaa Heyren foretrækkes for Christiansøe, — af alt foranførte holde vi aldeles ikke for, at Barbés Tegninger bør foretrækkes for andre af samme Kalibre i Flaaden, for derefter i Fremtiden at bygge, men da de af Benstrup i alle Maader bør foretrækkes.«

D. Thura. Judichær. A. Gerner. Wegersløff. Herbst.  
Thuresen. Brock.

I ovenstaaende Betænkning kom altsaa Commissionen til det modsatte Resultat af Aaret iforveien, nemlig i den forhen meddeelte Erklæring af 31te Marts 1745, hvori Barbés Skibe ubetinget foretrækkes, og den derpaa følgende Kgl. Resolution af 19de Mai.

Derefter er Barbés Fjernelse bleven bestemt, thi han har kort efter afleveret alle sine Tegninger o. s. v. til Admiralitetet, hvorfra de sendtes Constructions-Commissionen til Undersøgelse; Holmens Chef skriver i den Anledning:

•De af Constructeur Barbé til Admiralitets- og General-Commissariats-Collegio leverede og der ifra under Forsøgning til mig tilstillede Sager; som bestaaer i: en Koffert, en Lade, trede Ruller Tegninger, trede Modeller, en Bog, nogle Skabeloner og Krummelinialer; — ville Samtlige Committerede behage i Constructeur Barbés Nærværelse at aabne og eftersee, og over det som deri findes, en Designation lade forfærdige og til mig indlevere«.

Søe-Etatens Eqvipage Cont. d. 18 Febr. 1747.

M. F. Suhm.

Barbé opnaaede ikke sit Ønske at beholde sin fulde Gage som Pension, den 4de Marts samme Aar afskedigedes han i Naade med en Pension af 500 Rdrl. Hermed ophøre alle Efterretninger om Barbé.

Med Danneskjolds Afskedigelse af Marinen sluttet et vigtigt og mærkeligt Afsnit af Flaadens Historie; thi næppe i nogen anden Periode er i en forholdsviis saa kort Tid foretaget saa mange Forbedringer, nye Indretninger og Foranstaltninger saavel for Linieskibene i Særdeleshed som for det Heles almindelige Fremgang.

Uagtet Barbé fjernedes efter kun 7 Aars Virksomhed, og uagtet det maa indrømmes, at flere af hans Arbejder, navnlig Ombygningen af »Sydermanland«, vare uheldige, er der dog ingen Tvivl om, at han var en ualmindelig dygtig Constructeur, som medbragte Indsigt i alle de Fremskridt, Skibbyggeriet havde gjort i Udlandet. »Elephanten« var et fortrinligt Arbejde og blev, trods den Kritik, det underkastedes, betragtet som et Mønsterskib, og, da det i 1769 udgik af Flaaden, blev der bygget en

ny »Elephant» efter samme Tegning. Desuden byggedes efter hans Afgang endnu 5 Linieskibe med hans Tegninger som Grundlag, deriblandt det berømte »Juliane Marie».

Allerede 1739 var det blevet bestemt, at 80 Kanon-skibe fremtidig skulde bygges med 2 Dæk, medens de tidligere havde været Tredækkere. Der byggedes dog ingen saadanne i mange Aar; thi, da Barbé havde konstrueret sin »Elephant», meente man, at disse 70 Kanon-skibe med 36pundige paa underste Batteri vare af tilstrækkelig militair Styrke.

Efterat Klyverbommen var bleven indført, havde man endnu bibeholdt Bovenblinderaaen med tilhørende Seil; da dette imidlertid viste sig unødvendigt, blev det afskaffet, og Commissionen udtaler i den Anledning den 15de Marts 1740:

»Angaaende Bovenblinderne, som findes ved Seil-loftet, da er det vores Formening, at Bovenblinderne paa Klyverbommen er til ingen Nytte og den Avantage, der kan have af de andre kommer ikke imod den der tabes ved Klyveren, hvorefter samme kan undværes uden saa var, man vilde lade den forblive til Ornament paa Tredæk Skibene. Hvilket saaledes indstilles.»

Der synes samtidig at have været Meningsforskjel om Dimensionerne af Mærsene, efterat disse vare blevne forandrede fra cirkelrunde til den nuværende Form, hvorfor der blev fastsat et Reglement i denne Henseende efter Commissionens Indstilling af 7de April 1740, saalydende:

»I Anledning af Skrivelse af 16de Februar om Mærsenes Façon og Størrelse, samt at og ofte de Skibschefer, der med noget af de af Commandeur Capitain Benstrup bygte Skibe have været i Søen, er bleven klaget, at Mærsene vare for smaa. Da have vi ved vedlagte Tegning brugt den største Proportion, som hos nogen Nation er brugelig, saavidt os er bekendt, saa

og viist den Façon, som vi holde for tjenligst, hvilket saaledes indstilles.»

Paa den medfulgte Tegning var følgende Paaskrift:

»Mærsets Brede fra Pytting til Pytting er  $\frac{1}{3}$  af Stangens Længde fra Overkanten af Sahlngen til Underkanten af Slotgattet.

Mærsets Længde  $\frac{3}{4}$  af Bredden.»

Senere foreslog man at gjøre Mærsene af Egerøstværk istedenfor af Fyrreplanker; men dette vandt ikke Bifald paa Grund af Bekostningen og den ringere Varighed.

Paa Thuresens Forslag indførtes dobbelte Bedinger i Linieskibene i Tiden 1740—45.

Barbé foreslog, at man skulde lade Skibene løbe af Stabelen med Agterstævnen forrest, men dette blev dengang forkastet, da Bedingerne ikke vare indrettede dertil og ikke kunde forandres uden stor Bekostning. Derimod gik man delvis ind paa et andet Forslag af Barbé, nemlig Indførelsen af Jernknær i Skibene, hvilket allerede da var almindeligt i Frankrig, hvor det længe havde været vanskeligt at skaffe det fornødne Tømmer til Træknær. Der blev til Prøve sat nogle Jernknær i forskellige Skibe, og Fregatten »Doqven« byggedes med Jernknær om Styrbord og Træknær om Bagbord; derefter skulde Skibet bruges saameget som muligt, og efter 6 Aars Forløb skulde der undersøges, om Jernknær vare at foretrække for de hidtil brugte Træknær. Resultatet var dengang ikke heldigt; thi ved Undersøgelsen fandtes Jernknæerne for svage, endeel vare revnede, og der manglede Kyndighed i Forarbeidningsmaaden. Først senere, da der var oplært dygtige Knæsmede, og det blev mere og mere vanskeligt at skaffe Træ til Knær, blev Brugen af Jernknær almindelig i Skibene.

Paa denne Tid blev ogsaa de kæmpemæssige Campaignelanterner af Træ ombyttede med lettere af Jernblik, men omtrent af samme Form som de gamle.

Skibene bleve gjennem den største Deel af forrige Aarhundrede ikke malede udenbords, men deels tjærede, deels sværtede; kun Gallionsfigurer, Speil og Ornamenters maledes og forgyldtes. For at give et Begreb om et Linieskibs Udseende paa den Tid meddeles nedenfor et Uddrag af et Reglement:

»Sværtes: Bougspryd, Buttelurer, Ankerstokke med Stræbere, Mærsene med deres Stræbere, Master og Stænger paa Toppene og hele Ottekanten, Klyverbommen fra Æselhovedet paa Bougsprydet og hele dens Inderende samt Nokken og den 3skivede Blok, alle Ræerne og alle Spirene, Æselhovederne, Bramsalingerne, alle Blokkene paa Toppen under Mærsene og paa Bougsprydet samt Mærse-, Bram- og Blinde-Toplents Blokke paa Ræerne.

Sværten tillaves af tynd Tjære og Kønrøg, brav sort.

Udenbords sværtes fra Vandgangen og op til Barkholtet samt Skjæget overalt.

Skrabning og Skibmanding: Naar Alt er sat omhoug, skræbes ganske rene Masterne saavel som Stængerne og alle Blokke, de sværtede undtagne.

Masterne og Blokværket harpixes med tynd Harpix, tillavet af Tælle og Harpix, men allerbedst af Olie og Harpix, hertil bruges Seildugs Doppe, for at drive Harpixen vel ud.

Stængerne smøres med reent smeltet Mastesmør blandet med lidt Tjære.

Alle Navler udtages af løbende Blokværk og smøres med Blyant.

Skrabningen udenbords foretages ikke inden man fuldkommen er færdig eqviperet og armeret. Dalapsalves i Almindelighed:

Orlogsskibene med Tjære,

Fregatterne, men især de smaa, harpixes undertiden, dog er Harpixen ei god for Træet imod Labsalvingen.

Naar man labsalver udenbords, eller naar man ellers synes det nødtigt labsalves Vare Rundholterne.

Er Tjæren god og tynd, da bruges den alene til Labsalving, men hvis ei, da blandes den med lidet smeltet Mastesmør, thi at varme Tjæren gjør den sort.

Imedens Sværtningen og Harpixingen, samt Skibmandingen skeer, bedækkes med hvide Presenninger alt udvortes malede Skibssirater og ovenpaa lægges tjærede Presenninger.

Inventarietages ombord den Dag der sværtes. «

De Bestræbelser for at sætte Alt, Flaaden vedrørende, paa en reglementeret Fod, som gjorde sig gjældende under Danneskjolds Bestyrelse, fremkaldte et Forslag til Reglement for Skibenes Længde, Dybgaende, Armering o. s. v.

Det skulde synes vanskeligt at fastslaa reglementariske Bestemmelser paa dette Omraade, som var underkastet idelige Forandringer, efterhaanden som Skibsbyggeriet udvikledes. Ikke destomindre approberedes et saadant Reglement den 7de Juli 1741, hvorefter nedenfor gives et Uddrag:

| paa Kanoner     | 90             | 70                                   | 60             | 50             | 40             | 30                                  | 18                                 |
|-----------------|----------------|--------------------------------------|----------------|----------------|----------------|-------------------------------------|------------------------------------|
| de ov. Stævn    | 172'           | 164'                                 | 154'           | 139'           | 128'           | 115'                                | 90'                                |
| gaende . . . .  | 21'            | 20'                                  | 19'            | 18½'           |                |                                     |                                    |
| der paa:        |                |                                      |                |                |                |                                     |                                    |
| første Batteri  | 26 Stk. 36 Pd. | 26 Stk. 36 Pd.<br>eller<br>26 - 24 - | 24 Stk. 24 Pd. | 22 Stk. 18 Pd. | 20 Stk. 18 Pd. | 20 Stk. 12 Pd.<br>eller<br>20 - 8 - | 18 Stk. 6 Pd.<br>eller<br>18 - 4 - |
| andeste do.     | 26 - 18 -      | —                                    | —              | —              | —              | —                                   | —                                  |
| terste do.      | 26 - 12 -      | 26 - 18 -<br>eller<br>26 - 12 -      | 24 - 12 -      | 22 - 12 -      | 20 - 8 -       | —                                   | —                                  |
| lisen . . . . . | 12 - 6 -       | 14 - 8 -                             | 10 - 8 -       | 6 - 6 -        | —              | 10 - 4 -                            | —                                  |
| n . . . . .     | —              | 4 - 8 -                              | 2 - 8 -        | —              | —              | —                                   | —                                  |

Efter den store Udrustning 1743 maa det antages at være blevet Dannelskjold klart, at et Antal af 40 Linieskibe ikke vilde kunne naaes, hvilket synes at fremgaae af nogle Spørgsmaal, han den 11te September fremsætter til Constructions-Commissionens Besvarelse, og hvor han udtrykkelig nævner Tallet 30 Linieskibe. De fremsatte Spørgsmaal gaae ud paa:

1. Hvorledes Skibene i Flaaden efter Orlogsskibenes nærværende Tilstand rimeligviis Tid efter anden ville afgaae?

2. Om det er tilstrækkeligt at bygge eet Skib aarlig for at vedligeholde det nuværende Antal?

3. Hvormange Aar det er fornødent at bygge 2 Skibe aarlig, naar Flaaden altid skal bestaae af 30 Linieskibe?

4. Hvormange Skibe, der bør være i Reserve, naar man altid skulde være i Stand til at bruge 30 Rangskibe?

Hertil svarer Commissionen under næstfølgende 25de Septbr.:

ad 1. I de første 5 Aar formenes ikke at ville afgaae flere end 5 Rangskibe.

ad 2. Naar 1 Skib bygges hvert Aar i de næstfølgende 5 Aar, vil Flaaden da bestaae af det samme Antal Orlogsskibe som nu; men, da de 5 i første Post meldte Skibe efter Formodning snart ville forgaae, saa maae de 5 Skibe, som i de følgende 5 Aar skal bygges, med største Hurtighed fuldføres, da ellers Tallet af de Skibe, som kunne udrustes formedelst de afgaaende Skibe, og de, som ere under Reparation, ville mærkelig forringes, hvorfor det vil være rettest, at disse 5 Skibe bygges i de tre første Aar.

ad 3 og 4. Af foranstaaende vil sees, at, naar ingen Skibe bleve byggede, ville Orlogsskibenes Tal inden kort Tid reducere sig til 26, det er altsaa aabent-



bart, at for at faae 30 Orlogsskibe og 4 Reserve Skibe maa bygges 2 Orlogsskibe hvert Aar i de paafølgende 5 Aar. Den 12te September 1744 var Orlogsskibenes Antal ialt 29, hvoraf 3 gamle og 2 paa Stabelen.»

Strax efter Anlægget af Nyholm synes Flaaden at have været oplagt i et indhegnet Stykke af den nordlige Deel af Flaadeleiet. I to Kaart fra 1692 og 1695 findes angivet en saadan Indhegning, og paa et i »Müllers Pinakothek« værende Kobberstik, forestillende Angrebet paa Kjøbenhavn fra Sø siden i Aaret 1700, sees den danske Flaade at ligge tæt sammenpakket i Farvandet mellem Bommens Vagt og Bedingerne. Dette forklarer ogsaa, at Skibene kunde tage Skade ved Iisgang 1727, før »Elephanten« grundsattes til Værn herimod. Denne Stilling i Oplaget havde selvfølgelig sine Ulemper baade med Hensyn til Eqvipering og Reparation og ikke mindst ved Brandfare. Ogsaa paa dette Omraade foretog Danne-skjold en gennemgribende Forandring. Ifølge Ordre af 6te Mai 1740 blev Flaaden (de store Skibe) ordnet i en Linie fra Bommens Vagt til Christiansholm med Forstævnene mod Øst og Agterstævnene mod Vest med saameget Rum imellem hvert Skib, at de paa denne Plads kunde eqviperes og repareres paa Vandet. Flydebroer, den nuværende saakaldte »Hønsbro«, bleve lagte mellem Flaaden og Havnen, og disse Flydebroer indrettedes til at kunne hales tilside, naar Skibene hurtig skulle ud. Dette System havde dog sine Mangler, idet den Omstændighed, at Skibene laae tværs paa Strømmen, foraarsagede, at Mudderet, som med Strømmen førtes igjennem Havnen, standsedes og leirede sig i Tidens Løb ligesom en Vold imellem hvert Skib. Dette gav indirecte Anledning til Anlægget af gl. Kalkbrænderi; thi, da Leiet circa 40 Aar efter var blevet aldeles til-muddret, nødsagedes man til at forandre Skibenes Stilling saaledes, at de kom til at ligge i Nord og Syd, og for-

inden maatte der da foretages en omfattende Opmuddring. Af det ved denne Leilighed optagne Mudder dannedes den Odde, hvorpaa gl. Kalkbrænderi med sin lille Havn siden anlagdes.

I Danneskjolds Tid blev der foruden det store og vigtige Værk, Dokken paa Christianshavn (1735), udført eller paabegyndt følgende Bygninger og Anlæg til Gavn for Flaaden hvoraf de fleste endnu staae og den Dag i Dag ere i fuld Brug med Undtagelse af, hvad der er nedrevet ved Gammelholms Nedlæggelse som Orlogsværft:

Nyttløb indrettedes 1734.

Hovedmagasinsbygningen med Pavillon byggedes 1738.

Det ældre Spantehuus paa Nyholm 1741.

Nyholms Hovedvagt, hvortil Kong Christian den Sjette skjenkede Uhret, som betaltes af Chatolkassen, byggedes 1744.

Paa denne Bygnings Taarn vaiede Orlogsflaget, indtil det flyttedes til Batteriet Sixtus.

Kranen paa Nyholm paabegyndt 1746.

Smedien ved denne Kran 1736.

En Savmølle paa Nyholms Sydostende 1734.

Forskjellige Værksteder paa Gammelholm 1740.

Ankerøen (Dokøen) begyndt at opfyldtes 1741.

Arsenalbygningerne og de dermed i Forbindelse staaende store Opfyldninger af Arsenaløen til Volden 1741, samt Motsmanns Plads (Christiansholm) reguleret.

Admiralitetbygningen paa Gammelholm 1746, oprindelig bestemt til Søcadetakademi.

---

Lige siden Judichærs Dage havde Constructionen af et hensigtsmæssigt 50 Kanonskib været en Opgave, som endnu ikke ansaaes for tilstrækkelig godt løst. Kort før Barbés Afgang lykkedes det imidlertid Comman-

deurcapitain A. Gerner at opnaae et tilfredsstillende Resultat, saaledes at man fik et Normalskib for denne Type.

Commandeurcapitain A. Gerner (født 1699 og ikke at forvexle med den senere saa berømte Henrik Gerner) havde som ung Officeer reist paa Skibbyggeriet, lært Construction og været et meget virksomt Medlem af Constructions-Commissionen fra dens Oprettelse indtil sin Død, som indtraf 1749. Den 17de Mai 1745 indgav Gerner Tegning til et 50 Kanonskib, udarbejdet efter det engelske 60 Kanonskib »Augusta«, bygget i Deptford 1737, hvilket igjen var en Copi af et fransk Skib »Superbe«. Augusta var bekjendt som den bedste Seiler i den engelske Flaade og et fortrinligt Søskib. Commandeur Danneskjold havde faret med Skibet og henledet Opmærksomheden paa disse Egenskaber.

Skjøndt A. Gerners Tegning afveg noget fra Reglementet, indstillede Commissionen dog, at Bygningen skulde approberes, hvilket ogsaa skete, og Skibet blev sat paa Stabelen den 28de Juni 1745 under Nr. 1 og kaldet »Fyen«. Det var det eneste Skib, som udgik fra A. Gerners Haand. Det førte 22 Stkr. 18pundige paa underste Batteri, 24 Stkr. 12pundige paa øverste og 6 Stkr. 6pundige paa Skandsen og blev Normalskib for 50 Kanonskibe med 2 Dæk, saalænge denne Classe havde i Flaaden.

Modelsamlingen paa Orlogsværftet eier en smuk Model af dette Skib, der endnu i Traditionen paa Holmen mindes som et usædvanlig godt Skib.

»Fyen« blev, som omtalt, sat paa Stabelen under Nr. 1; Grundlaget for Rækkefølgen af de Løbe-Numere, som de større Skibe fik ved Bygningen, er det nu ikke muligt at paavise. Det skal kun anføres, at, da »Fyen« fik Nr. 1, vare de tidligere Numere naaede til omtrent 50, hvilket nogenlunde svarer til Antallet af de større Nybygninger paa Nyholm, siden det første Skib sattes i

Vandet der 1692. Barbés »Nellebladet« fik Nr. 2 o. s. v.; derpaa fulgte Numerordenen uafbrudt til 1807, da man var kommen til Nr. 89. I 1808 begyndtes atter med Nr. 1 i den Numerrække, som endnu følges.

At man begyndte en ny Numerrække efter Flaadens Tab 1807, var naturligt; men, hvad der er Aarsagen til, at man i 1745 uden nogen historisk Foranledning begyndte en ny Numerorden, er ikke muligt at oplyse. Thronskiftet fandt først Sted 1746 og kan altsaa ikke have været Aarsagen.

A. Gerner døde som anført 1749, men efter »Fyen«'s Tegning byggedes endnu 7 Skibe, 3 à 60 Kanoner og 4 à 50 Kanoner, det sidste i 1767, med hvilket 50 Kanonskibsclassen heelt udgik af Flaaden og erstattedes med store Fregatter.

Efter at Barbé var afgaaet og A. Gerner død, var nu kun tilbage den gamle prøvede Overskibbygmester Thuresen, og det blev nu udelukkende ham, der sammen med Constructions-Commissionen konstruerede og byggede alle Skibene i Resten af Fabrikmester Thurahs Embedstid.

I disse Aar fremtræde 2 unge Mænd, der senere skulde faae Betydning i Marinens Udvikling, nemlig Lieutenanterne Kaas og Krabbe, som efter at have modtaget en foreløbig Underviisning af Thuresen sendtes til Udlandet for i England, Frankrig og Holland at studere Skibsconstruction.

Som tidligere meddeelt, indførtes fast Banjerdæk i Linieskibene 1731; da Fregatterne begyndte at udvikle sig til større Skibe, indførtes de ogsaa i disse, og Constructions-Commissionen udtaler i den Anledning i Aaret 1748, »at den holder Banjer meget tjenlig i alle Orlogsskibe saavel som Fregatter, hvor der haves Dybde nok i Lasten under Banjerne at stuve 2de Lags Høide, fordi det er bedre, at Mandskabet ligger paa en glat Banje end i en uryddelig Last, foruden det forekommer den Uorden, som ellers begaaes med hvad som i Lasten bevares.«

Til Oplysning om, hvad Skroget af et Linieskib kostede paa de Tider, kan her anføres for to Skibe:

|   | »Sophie Hedevig» (1731). |     | »Oldenburg» (1740).                        |                                      |
|---|--------------------------|-----|--|--------------------------------------|
|   | Rbd.                     | Sk. | Rbd.                                       | Sk.                                  |
| Egetømmer og Knæer . .  | 19,869.                  | 42. | 17,079.                                    | 86.                                  |
| Ege Barkholter og Planker<br>samt Bøge- og Fyrre-<br>Planker . . . . .  | 11,078.                  | 89. | 9,145.                                     | 47.                                  |
| Adskillige smaa Materialier<br>som Dehler, Nagler,<br>Puffers, Fyrretømmer,<br>Tjære, Beg, Fæhaar,<br>Værk, Talg, Sæbe, Rul-<br>leby og Koste . . . . . | 2,093.                   | 70. | 1,798.                                     | 79 <sup>61</sup> / <sub>70</sub> .   |
| Spiger og Søm i Sorter .  | 1,667.                   | 83. | 1,444.                                     | 91 <sup>17</sup> / <sub>20</sub> .   |
| Jernbolte og deslige med<br>Kul og Arbeidsløn . . .   | 3,858.                   | 88. | 4,598.                                     | 35.                                  |
| Tømmermænd Arbeidsløn   | 13,795.                  | 34. | 13,150.                                    | 89 <sup>7</sup> / <sub>240</sub> .   |
| Pligtsfolk, nemlig Matro-<br>ser, som have været ved<br>Tømmerløb til Byg-<br>ningen . . . . .  | 1,402.                   | 74. | 2,454.                                     | 57 <sup>17</sup> / <sub>1095</sub> . |
|   | <u>Ialt: 53,767. 00.</u> |     | <u>49,673. 5<sup>4</sup>/<sub>5</sub>.</u> |                                      |

»Charlotte Amalie»'s Hovedreparation i Dokken kostede fra 1747—49 ialt 22,752 Rbd. 52<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Sk.

Efter Danneeskjolds Afgang blev Flaadens Størrelse ansat til kun 24 Linieskibe og 12 Fregatter, nemlig 1 Skib paa 90, 9 paa 70, 9 paa 60 og 5 paa 50 Kanoner, foruden 3 Linieskibe og 2 Fregatter i Reserve; dog bevilgedes de samme Pengemidler som i Danneeskjolds Tid.

Efterat »Fyen» var sat i Vandet 1746, hengik omtrent 4 Aar, inden noget nyt Linieskib sattes i Bygning. Der førtes vidtløftige Forhandlinger om Bygningen af et 60 Kanonskib. Disse Forhandlinger foranledigedes navnlig ved de to modstridende Erklæringer, afgivne i

sin Tid af Constructions-Commissionen, den første forinden Danneskjolds Afgang, hvorefter Barbés Construction skulde foretrækkes for alle andre, og den anden Aaret efter, da Danneskjold var fjernet, ifølge hvilken man ikke paa nogen Maade kunde tilraade at bygge efter Barbés Construction. Paa den første erhvervedes Kgl. Resolution, at Barbés Skibe urokkelig skulde være Mønster.

Nu skulde der imidlertid bygges to 60 Kanonskibe, ved hvilke altsaa den Kgl. Resolution maatte følges; men derved vilde Commissionen komme i Modstrid med sin egen sidst afgivne Erklæring. For, som det synes, at hjælpe til at komme ud over denne Situation, tilskrev Holmens Chef, Admiral Suhm, Commissionen om at erklære sig om, hvorledes et saadant Skib skulde bygges, og dog det Kgl. approberede Reglement følges, idet han slutter med at udtale Haabet om »at jo enhver Constructeur ved denne Leilighed vil komme frem med Alt, som kan være til hans allernaadigste Konges Tjeneste og Landets Nytte samt være ham personal til udødelig Æreminde«.

Meningen maa altsaa have været at fremkalde et nyt Forslag, hvorefter der kunde erhverves særlig Resolution, og man saaledes kunde komme ud af Forlegenheden.

Det var ingen let Sag at besvare denne Opfordring.

Den 28de November 1748 samledes Commissionen, men kunde ikke blive enig om, hvorledes Ordren skulde forstaaes, og Medlemmerne besluttede da hver for sig at lade tilføre Protokollen sin Formening og deraf at tilstille Holmens Chef en Extractprotokol.

Commandeurcapitain A. Gerners, Baadebyggermester Kjonigs og Underskibsbygmester Brocks Erklæringer gik ud paa, hvilke Skibsconstructioner de vilde foretrække, medens de øvrige Committerede indskrænkede sig til at erklære, at de ikke dristede sig til at fremsætte Forslag

om Forbedringer ved den projecterede Nybygning; men intet Forslag om noget Nyt fremkom.

Denne Besvarelse fremkaldte en skarp Skrivelse fra Holmens Chef dateret 4de December 1748 saalydende:

»Som jeg fornemmer, at endeel af de udi Commissionen anordnede Committerede ei har kunnet forstaae mine under Dato 18de hujus givne Ordre, hvilket i Særdeleshed sees deraf, at jeg intet Svar har bekommet paa, hvad jeg til Hs. Kgl. Majestæts Tjeneste haver forlangt, men at Hr. Commandeur-Capitain Gerner, Mester Brock og Mester Kjonig taler om de Ting, jeg ikke spørger, nemlig: hvad Construction eller Façon af de Skibe vi have, de præferere. Det kunde ikke falde mig ind at spørge Constructions-Commissionen hvad Façon af Skibe, de holdt for den bedste og forsvarligste til Hs. Majestæts Flaade at construere eller bygge efter, af dem vi allerede have, efterdi jeg finder, at de samtlig paa Fundament af Beseilingen, som skedte Aaret 1743 af Orlogskibene Dannebrog, Tre Løver og Oldenburg imod Elephanten declarerer, at Orlogskibet Elephanten præfereres og var den bedste, endog med den Expression: at Orlogskibet Elephanten var de forommeldte 3de Skibe lig i de mindste Qvaliteter, men i de fleste Occasioner havt Fordeel fremfor de andre. Men som Constructions-Commissionen endnu vidste bedre til Hs. Majestæts Tjeneste at proponere ved Elephantens Façon; opregnes alle de Defecter, som findes ved samme Skib, og derhos lader forfatte Spanteridser i 3de Tegninger forfærdigede af Constructeur Barbé, nemlig en paa 70, en paa 60 og en paa 50 Kanoner, som kaldes stricte Reductioner af Elephanten, og ere Constructions-Commissionens proponerede Spanteridser optrukne med sort i Monsr. Barbés Spanteridser, som ere optrukne med rødt.

Derpaa ere disse 3de Tegninger, som af Samtlig Constructions-Commissionen ere forandrede og bifaldet præfablement at bygges efter, fremfor dem Elephanten

seilede imod, indsendt til Ober-Admiralitets Betænkning, som paa de Raisons og Fundamenter Constructions-Commissionen har givet ligeledes bifaldet Deres Tanker og derpaa indhentet Kgl. allernaadigst Approbation med det Tillæg, at efter disse 3de Tegninger disse Calibrer af Skibe uforanderlig skulle bygges. Videre har samtlige Constructions-Commissionen den 18de Juni 1745 examineret en Tegning til et Skib paa 50 Kanoner, som var fuldfærdiget efter de originale approberede Tegninger som de haver bifaldet at bygge efter og slutter med disse Ord: At den efter den engang vedtagne Construction, som jeg bad, maatte efterlæses i deres Protokol.

Dog siger Commissionen, at det var fornødent at have Beseiling af dette Orlogskib for at erfare dets Qualiteter, altsaa kan Ordren ikke udtydes, som de haver svaret, thi udi Commissionens Svar til mig af 15de hujus siges foruden andet, at de haver den Opinion, at Skibe efter disse (efter Elephantens) reducerede og forbedrede skal seile bedre i slap Kuling end Tre Løver videre Elephantens og Tre Løvers Journaler den 29de October 1743.

For da at gjøre min Ordre mere forstaaelig, ville Commandeur Capitain Gerner, Mester Brock og Kjøning som jeg i forrige Ordre haver forlangt at declarere om de veed at proponere (da nu et Skib af 60 Kanoner skal bygges) nogen bedre Tegning eller Façon af Skibe end de vi nu haver, samt bedre end den af dem forbedrede Tegning paa 60 Kanoner reduceret efter Elephanten og forandret, og om saa er, som det nok synes, vilde de behage at forfærdige en Tegning, hosføiende Methoden tilsammen, og det jo før jo heller paa det Hs. Majestæt allernaadigste Villie snart at bygge et Skib, kan blive efterlevet. Hvad det anbelanger, som Hr. Commandeur-Capitain Gerner proponerer at overskrive Hs. Majestæts allernaadigste fastsatte Reglement kan jeg intet reflectere; thi samtlige Constructions-



Commissionen haver samme bifaldet; saa faaer de og samtlig at frafalde det, og ikke een alene; og maa derhos gives vigtig gyldig Aarsag, hvoraf klarlig kunde sees, at der ved Skibene vilde vindes store Qualiteter, samt derhos være beqvemme i de Farvande, Hs. Majestæt mest bruger sin Flaade. Hidintil haver de samtlig som nyttigt og nødvendigt fulgt Reglementet, endog i deres proponerte Spanteridser som de kalde Reduction efter Elephanten.

Søe Etatens Eqvibase Contoir den 30te November 1748.

U. F. Subm.\*

Efter Modtagelsen af denne Skrivelse lod Mestrene Kjøning og Brock den 9de December tilføre Protokollen, at de maatte declarere ikke at vide at foreslaae nogen bedre Tegning eller Façon af Skibe at bygge efter end de nuværende. Commandeurcapitain A. Gerner lod tilføre, at han erklærer ikke at vide eller forstaae nogen bedre Tegning af Skibe, end der nu haves, ikke heller bedre end den af Commissionen forbedrede Tegning paa 60 Kanoner reduceret efter »Elephanten» og forandret.

Hermed var Sagen dog endnu ikke afsluttet, thi den 3die Januar 1749 skriver Holmens Chef, »at have examineret de 3 Spanterids og Vandlinier optrukne med sort, som af Commissionen er forandret og forbedret saaledes, at Defecterne, som findes ved Orlogsskibet Elephanten, ere blevne borttagne; disse Rids er af Hs. Majestæt approberede som et Fundament, hvorefter fremtidig Skibe paa 70, 60 og 50 Kanoner skal bygges; men mig synes, at disse Spanteridser og Vandlinier imod dem, som ere opdragne med rødt og kaldes stricte reduction af Elephanten er saa different fra hverandre, at jeg i dem optrukne med sort ikke kan finde noget, som ligner Elephantens Façon, og altsaa er af den Mening, at om der efter den approberede Tegning paa 60 Kanonskibe blev bygget 2 Skibe, det ene efter de

røde, det andet efter de sorte Spanter, vilde der blive 2 ganske differente Skibe af Façon; thi udbeder jeg snarest muligt Commissionens Declaration, at ifald de lode optrække i Sal Comd Capt Benstrups Spanterids til Skibe af 70—60—50 Kanoner, andre Spanteridser med Forbedring og Forandring for de 2 Defecter blev borttagen, som findes i Benstrups Skibe, nemlig at de ikke kunne ligge uden Ballast og ikke seiler godt i slap Kulte, foruden den Post at de ikke ere efter Reglementet, saa at Omgangen hermed blev som skeet er med de 3 approberede Tegninger, om der imellem disse Spanterids vil blive saa stor en Differense som imellem Elephantens Façon og Commissionens allerede approberede Spanterids, nemlig om Benstrups eller Elephantens mest accorderer og ligner Constructions-Commissionens forbedrede og approberede Spanterids.«

Næstkommende 7de Januar svarer herpaa Commissionen, at hvad der angaaer de 70 Kanonskibe, der haves af den Calibre Spanteridserne af Norske Løve af Benstrup og som dette Skibs Dybgaaende er efter Reglementet, kan og ligge uden Baglast, saa er derved i saa Fald intet at erindre, med hvad der angaaer den Qualitet at seile i slap Kulte, da har Commissionen igjennemseet Protokollen og Journalen ved Skibets Beseiling og finder derudi intet, hvoraf den kan slutte, at det ikke seiler vel i slap Kulte. Commissionen er af de Tanker, at Comd. Capt. Benstrups 60 Kanonskibe ikke kan bringes til Reglementet, ei heller til at ligge uden Baglast, uden saa, at ved dem maatte skee saadanne Forandringer, at Façonen overalt under Vandet blev reent omdannet, eller rettere sagt, der blev gjort ny Spanterids af anden Façon, saa at de ikke mere vilde blive Benstrups Spanteridser, der vare under Comparaison; men hvad sig angaaer Qualiteten at seile i slap Kulte, da maae vi tilstaae, at vi ikke endnu ere blevne enige om, hvad Slags Forandring i saa Fald maatte skee i Façonen af ommeldte

Skibe, os er og blot bekendtgjort af Benstrups Methode saameget, som er fornøden for at kunne nedlægge igjen de Skibe, som han har bygget, vi veed og derfor ikke om Reglerne, som han har fulgt, tillader de Forandringer, som vi maatte forenes om at være fornødne, saavel i Henseende til Seiladsen som til Reglementet og at faae dem til at ligge uden Baglast. Det, som er her anført om Benstrups 60 Kanonskibe, svarer og til hans 50 Kanonskibe, naar derfor betragtes, at Reglementet under visse Vilkaar tillader næsten disse sidstes Dybgaende, og at Forandringerne, som maatte skee med dem for at faae dem til at ligge uden Baglast, maa blive endnu betydeligere end ved hans Skibe paa 60 Kanoner.

Af foranførte sees, at om Benstrups 60 og 50 Kanonskibe skulle forandres, for at de bekom de i Ordren anmeldte Qualiteter, Forandringen maatte være saaledes, at den overgik den Forandring, som er skeet med Façonon af Elephanten i de 3de approberede Tegninger, thi Façonon af Benstrups Skibe maa under Vandet overalt forandres, da derimod de 3 approberede Tegninger ere endnu i øverste Vandlinie det samme som Elephanten, omendskjøndt de overalt ere forandrede nedenfor; og som denne Forandring er saadan, at samme 3 Tegninger ere nu neden til for og agter af Façonon imellem Elephanten og Benstrups Skibe og midtskibs meget lig Benstrups og slet intet lig Elephanten, saa ere vi i Tvivl, hvad enten de 3 Tegninger, som ere approberede, ere nærmest Elephanten eller Benstrups Skibe.»

Sagen gik nu til Admiralitetet, hvorfra der den 18de April indløb en lang Skrivelse, hvori blandt Andet fremsattes følgende Spørgsmaal:

«Af hvad Aarsag Commissionen ikke saavel den Tid, de selv forfattede de reducerede og forbedrede Tegninger, har formeret de Tegninger, saa at de have den fornødne Drægtighed og kunne indtage det, de burde, som at nu først Mester Thuresen skulde forfatte en

Tegning, der vel af Façon var lig den af Commissionen intenderede Qvalitet, men dog deri different, at den var indrettet til at indtage det, som den efter Reglementet burde, allerhelst da, saavel som nu, det approberede Reglement, der fastsætter, hvad der bør indtages, var til Regel og af Commissionen er declareret at være taget til Rettesnor?»

Den 21de April besvarer Commissionen det med en yderligere Forklaring over dens Fremgangsmaade og udtaler, at det gjør den ondt, om man ikke fuldkommen har forstaaet dens Skrivelse af 31te Marts 1745, som melder, at Façonnen ikkun var »omtrent«, og om Forandringerne efter »Elephanten«, at disse med den fornødne Accuratesse blev reduceret, og at Commissionen intet hørte om denne Sag, forinden den erfarede, at paa Tegningerne var erhvervet Kongelig Approbation.

Dermed sluttedes endelig Sagen, en Efterdønning fra Danneskjolds og Barbés Tid, og den 9de Mai modtog Commissionen af Holmens Chef en Originaltegning, approberet af Kongen, hvorefter Arbeidstegningerne skulde udføres. Tegningen er forfærdiget af Thuresen og Approbationen er dateret 24de April 1749.

Efter denne Tegning bleve derpaa to Skibe satte i Bygning under Nr. 4 og 5 og afløb den 16de Juni 1750; det var »Sjælland« og »Neptunus«, hvert paa 60 Kanoner. De vare 4' 10" kortere og 1 Fod smallere end Thuresens »Oldenborg« (1740).

Uagtet de indgaaende Forhandlinger, som gik forud for Bygningen af disse to Skibe, ønskede man dog ikke at beholde dem som Type for Classen; thi, da der efter deres Afløbning atter skulde bygges to 60 Kanonskibe, forespørger Holmens Chef den 28de November 1749 Constructions-Commissionen, om det lod sig gjøre, efter A. Gerners »Fyen«, der nu var den bedste Seiler og havde alle gode Qvaliteter i Søen, at construere et 60 Kanonskib. Herpaa svarede Commissionen, at dette ikke

lod sig gjøre, da »Fyen« var et 50 Kanonskib, og et 60 Kanonskib construeret efter denne Tegning vilde komme til at ligge dybere agter, end Reglementet tillod for denne Classe Skibe nemlig 20 Fod.

Desuagtet beordredes 2 saadanne Skibe satte i Bygning, og den 16de Februar modtog Baadebyggermester P. J. Kjonig Ordre til at udarbejde en Tegning til et 60 Kanonskib efter A. Gerners »Fyen«; allerede den 24de s. M. fremlagde Kjonig den befalede Tegning i Commissionen.

Den 1ste Mai toges Tegningen under Bedømmelse og erklæredes god og antagelig med Undtagelse af, hvad der alt forhen var paaapeget, at det derefter byggede Skib vilde komme til at ligge 1' 3" dybere, end Reglementet tillod.

Denne Tegning blev imidlertid negtet Kgl. Approbation, fordi Overskibet og Gallionens Træk ikke vare efter »de Skibes Facon, som af Constructions-Commissionen ere præfererede«; den 13de Juli s. A. beordredes Kjonig at forfatte en ny Tegning, hvilken han indleverede den 31te Juli, og Holmens Chef anmoder Commissionen om at paaskynde Sagen, da det hastede med at komme til at bygge.

Det synes, som om denne Tegning ogsaa er bleven casset; thi allerede 3 Dage efter faaer Thuresen Ordre til snarest muligt at forfatte en Tegning, og der er ikke mere Tale om den af Kjonig indgivne. Den 7de August fremsender Thuresen sin Tegning, til hvilken han foruden »Fyen« havde benyttet Benstrups »Delmenhorst« (1735), med den Tilføielse, at Overskibet »nu er indrettet saa nær som efter Faconen af de Skibe, som af Commissionen er proponeret«, det er altsaa paa dette sidste Punct, at man har havt Indvendinger mod Kjonigs Tegning.

I Commissionens Erklæring af 12te August 1750 hedder det: »at vi finde samme at være under Vandet

accurat copieret efter den af mig Baadebyggermester Kjonig under 31te Juli sidstleden forfattede og efter Orlogskibet »Fyen« stricte reducerede Tegning; men oventil er Kronlinien indsat agter omtrent 6 Tommer og det forreste Spant udlagt paa Bredelinien omtrent  $1\frac{1}{2}$  Tomme samt Kronlinien fortil ligeledes udlagt 4 Tommer, hvorved Overskibet er forsvarligen imiteret efter de Skibe, som Hs. Kgl. Majestæt allernaadigst har befalet i dette Tilfælde at følge, og kan de Forandringer, som i saa Fald er skeet, i ingen Maade affectere Skibets Qvaliteter.«

Under 15de August resolverede Kongen, at der skulde bygges 2 Orlogsskibe efter Thuresens Tegning, og at denne jo før jo hellere skulde gjøre Begyndelsen med bemeldte Bygninger.

Disse to Skibe, byggede under Nr. 6 og 7, vare »Stormarn« og »Island«; de sattes i Vandet den 10de August 1751, men kom som bebudet af Constructions-Commissionen til at ligge 20' 3" agter og 18' 9" for, altsaa dybere end »Sjælland« og »Neptunus«.

Der høres nu ikke mere om denne Sag i Resten af Aaret, men der synes at have været en stærkt udpræget Meningsforskjel blandt de Committerede, hvilket har ført til personlige Sammenstød, og der indtraf en af hine beklagelige Bøgivenheder, som skilte Marinen ved et Par dygtige Mænd.

Det var Udtalelser af Baadebyggermester Kjonig og Underskibbygmester Brock, der fremkaldte en skarp Klage af 5te Juli 1751 fra Fabrikmester Thurah til Holmens Chef over de nævnte Mestere, som synes at have rettet Beskyldninger mod deres Foresatte; det hedder nemlig i denne Klage:

»Det har behaget Deres Excellence for nogen Tid siden, at lade mig see den Angivelse, som Under Skibbygmester Brock og Baadebygger Mester Kjonig har været enige om til Deres Excellence at indgive, og da

ikke alene Angivelsen i sig selv, directe er en Beskyldning imod mig som Fabrikmester, men jeg har endogsaa i nogle af deres Besværing, som de begge har underskrevet, fundet endeel uanstændige Expressioner imod min Person, idet de ikke har undseet sig ved at nævne mig ved Navn, og at declarere mig for deres Modstandere og Forfølgere og besynderlig Mester Kjonig i et Par Documenter at have skrevet meget haanlig til min dishonneur.

Jeg finder mig derfor foraarsaget, da jeg har fornummet, at disse Mestere, for denne deres Omgang efter Hs. Kgl. Majestæts allernaadigste Befaling, ved den combinerede Ret skal tiltales, ydmygst for Deres Excellence at udbede mig, at jeg indtil denne Sags Uddrag, høigunstigst maatte være befriet for, saavel i Constructions-Commissionen som i andre Forretninger, Hs. Majestæts Tjeneste vedkommende, at have med at gjøre, allerhelst det baade er uanstændigt for mig, og jeg efter disse Omstændigheder ikke kan vente nogen Slags Hørsommelighed for dem.»

Denne Skrivelse sendte Holmens Chef til Commissionen, som svarede:

»Deres Excellence haver ved Skrivelse af G. D. befalet, at vi skulde igjennemgaae det fra Hr Commandeur Capitain og Fabrikmester Thurah, til Deres Excellence indkomne Brev af samme Dags Datum, og derom give vores Betænkning; men som vi ei tilfulde veed, hvad Hr. Commandeur Capitainen besværges sig over, Commissionen ei heller er berettiget at kjende eller skjønne i Ting, der egentlig angaae Subordinationen og Commando og derfor henhører til Øvrighedens Foranstaltning eller Rettens Kjendelse, saa skal vi alene røre ved det, som kan concernere Hs. Kgl. Majestæts Tjeneste, saavidt Commissionens Forretninger kan være angaaende.

De fleste af os have udi Commissionens Skrivelse af dato 18de Marts sidstleden tilkjendegivet, hvor inderlig

vi ønskede, at Commissionen var sat paa den Fod, at Enhver derudi kunde frit give sine Sentiments, uden at blive uanstændig beegnet af dem, der vare af stridig Formening. Det er og desværre ofte hændet, at particulaire Animosite imellem Lemmerne af Commissionen haver forvoldt, at Sagerne ere blevne trukket udi Langdrag, for paa mulige Maader at forene de stridende Partier. Det kan vel heller ikke feile, at en eller anden, der kunde give Oplysning, haver indeholdt sin fuldstændige Formening for at undgaae Strid og utilbørlig Begegnelse, haver nu dette skeet, førend Stridighederne vare komne til en saadan Yderlighed, saa er det let at slutte, med hvor liden Samdrægtighed og Agtsomhed nogen Ting af Vigtighed kan paa værende Tid tages under Ventilation, allerhelst da, som Deres Excellence veed, Hr. Commandeur Capitain Thurah ikke er den eneste af Commissionen, der er bleven angreben paa en ærerørig Maade; thi ønskede vi gjerne, at alle Commissionens Forretninger blev udsat, indtil den Sag, som nu er for den combinerede Ret, var paakjendt og afgjort; men kan det ikke tillades, og Hr. Comd. Capt. Thurahs Ansøgning bliver bevilget, saa er der endnu andre, som maa separeres, om der skal være Harmoni og fri Adfærd i Commissionen.

Vi henstillede derfor ydmygst til høiere Kjendelse, hvad der udi saa Fald er bedst, og hvem der bør vige hinanden, om en Separation af Commissionen bliver fundet for godt.

Efter denne temmelig mørke Fremstilling af Aanden i Commissionen, har man bestemt sig til at fjerne Aarsagerne og Ophavsmændene til Striden, idet en Kgl. Resolution af 16de August bestemmer, at Mesterne Brock og Kjøning skulde udtræde af denne.

Resultatet af Retssagen kjendes ikke, men de Paa-gjældende ere sandsynligviis afskedigede i Februar 1752, paa hvilken Tid deres Papirer og Tegninger indsendes



al Commissionen for af denne at gennemgaaes; de kaldes da ogsaa »forhenværende«.

Der er jo ikke Tvivl om, at disse to Mænd have opløbet sig grovt; ikke destomindre var det et Tab, da de fjernedes fra Skibbyggeriet, hvor man vistnok havde tænkt sig dem som Afløsere for den gamle Thuresen. De vare begge Elever af Benstrup. Brock forestod Skibbyggeriet paa Gammelholm, og havde tidligere, medens Bedingerne paa Nyholm vare under Reparation, bygget flere Linieskibe der. At man betroede Kjøning til at konstruere et Linieskib, viser, hvad man ventede af ham. Efter deres Afgang kom en Tegning til en Tre-rækker, udført af dem i Forening, under Behandling i Commissionen, da 90 Kanonskibet »Frederik den Femte« skulde bygges.

I Juni 1750 bestemtes ved en Kgl. Ordre, at 14 Aar skulde herefter være den Tid, efter hvilken alle Skibes Klædning udenbords under Vandet skulde fornyes; ligeledes befaledes Commissionen fremtidig ved Bømmelsen af Tegninger at tage Hensyn til Skibenes Dannelses over Vandet, Speil, Gallion og alt øvrigt, hvad der kunde give Skibene et smukt Udseende. Det var ikke-lagttagelsen af denne sidste Bestemmelse, der skulde blive saa skjæbnesvanger for Kjøning.

Det næste Skib, der byggedes, var det skønne 70 Kanonskib »Juliane Marie« efter Barbés »Elephanten«. Bygningen af dette Skib gav ikke videre Anledning til Forhandlinger, da, som tidligere meddeelt, Barbés 70 Kanonskibe uden synderlig Forandring vare erklærede for gode i Commissionens Erklæring af 1745, paa hvilken der var erhvervet Kgl. Resolution. Som bekjendt eier Orlogsværftets Modelsamling en i de yderste Enkeltheder udført Model af dette Skibs Skrog og Apterling, et oprindeligt Arbejde, som mere end nogen af de andre i Samlingen værende Modeller fra ældre Tid giver et tro Billede af Linieskibene fra den Tid.

»Juliane Marie« sattes i Vandet den 12te September 1752.

1751 og 52 udgik de gamle Tredækkere »Justitia« og »Dronning Anna Sophia« af Flaaden, og den 3die Tredækker »Christianus Sixtus« var allerede 20 Aar gammel.

Da Reglementet foreskrev, at der i Flaaden skulde være eet 90 Kanonskib, var det altsaa paa Tiden, at være betænkt paa Bygningen af et nyt. Man havde to Tegninger til Bedømmelse, en af Thuresen og en efterladt af de afskedigede Mestere Kjonig og Brock. Thuresens blev foretrukket, hvorefter Skibet toges i Bygning og sattes i Vandet den 24de November 1753, kaldet »Frederik den Femte«. Det blev Danmarks næstsidste Tredækker. Dette Skib kostede i Arbeidsløn for Skroget 10,939 Rbd 29 Sk. Deplacement 92,565 Cubfd.

Efter denne byggedes »Seieren«, et 60 Kanonskib efter A. Gerners »Fyen« aldeles lig »Stormarn« og »Island«. Det sattes i Vandet den 16de November 1754.

Aldeles lig »Juliane Marie« byggedes »Kronprintsen« sat i Vandet 27de November 1756, og »Dannemark« den 10de December 1757, begge 70 Kanonskibe, og endelig de tre 50 Kanonskibe efter A. Gerners »Fyen« nemlig »Grønland« den 27de November 1756, »Ebenetzer« den 10de December 1757 og »St. Croiz« den 2den December 1758. Dermed slutter den Periode, i hvilken Thurah som Fabrikmester forestod Skibbyggeriet.

Den 7de September 1758 afskedigedes Commandeur-captain Thurah som Fabrikmester efter at have beklædt denne Post i den lange Tid af 24 Aar, nemlig fra 1ste October 1734, den længste Tid, Nogen har været ansat i denne Stilling. Han blev Commandant paa Toldboden en Post, som i lang Tid havde været benyttet til Retraite for ældre Søofficerer, og nu var uden større Betydning men tidligere, og navnlig inden Fuldførelsen af Befæstningen om Nyholm, havde indbefattet Commandoer

over de til Beskyttelse af Havnens Indløb i ældre Tid anlagte Batterier. Thurah udgik dog ikke af Staten, men blev staaende i denne Post til sin Død 1788; han var født 1701, og opnaaede altsaa en meget høi Alder.

Som Fabrikmester synes Thurah ikke at have havt stor Betydning for den danske Flaade; han stod først som underordnet Benstrup, men efter dennes Fald, da der ingen Overfabrikmester ansattes, blev Thurah som Fabrikmester den, der forestod Skibbyggeriet. Kun faa Skibe ere udgaaede fra hans Haand, 2 Linieskibe »Fyen« 50 (1736) og »Dannebrog« 70 (1739) og Brigantinerne »Langeland« og »Møen«; intet af disse Skibe ansaaes for vellykkede, og med »Dannebrog« var hans Virksomhed som Constructeur forbi. Constructions-Commissionen oprettedes, og Mænd som Barbé, A. Gerner og Thuresen vare de, som bare Skibbyggeriet frem. Det var en bevæget Tid, Meningerne om Principerne for Constructionen stode skarpt overfor hinanden, og maaskee netop denne Omstændighed har bidraget til, at Thurah ved at indtage et neutralt Standpunct har kunnet hævede sin Stilling i saa lang en Aarrække, uden selv at tage større activ Deel i Skibbyggeriet. Endelig faldt hans Virksomhed under den danneskjoldske Periode, en Periode, hvor Fremskridt og Forbedringer af enhver Art og paa alle Omraader sattes i Udførelse, og der er næppe Tvivl om, at de vidtløftige Byggearbejder have lagt Beslag paa en stor Deel af hans Tid, ikke alene i Danneskjolds Tid, men ikke mindst efter denne store Mands Afgang, da de paabegyndte og projecterede Arbejder fortsattes og fuldførtes.

Den 18de Juni 1757 afgik Overskibbygmester Andreas Thuresen ved Døden, en Mand, hvis Navn fortjener at bevares i den danske Skibbygningskunsts Historie, og hvis Virksomhed som Constructeur var af indgribende Betydning; 5 Linieskibe, deraf 1 Tredækker, 4 Fregatter og 1 Brigantin, foruden mindre Fartøier udgik som af

ham selvstændig construerede Arbeider, desuden ha han udarbejdet Tegningerne med de Forbedringer, som Erfaringen viste nødvendige, til alle de Skibe af Benstrups Barbés og A. Gerners Construction, som byggedes efter disse Mænds Afgang, og endelig som Overskibbygmester forestaaet Bygningen af saagodtsom alle i den lange Aarrække byggede Skibe.

Af andre Mestere, som have virket i denne Periode kan foruden de allerede tidligere omtalte, Appleby Kjonig og Brock, endvidere nævnes Underskibbygmestrene A. Eskildsen, Svend Gregersen, Mads Andersen, Jacob Davidsen Platou og A. Holm, Mastemagermester Niels Fugelset, Kalfakteermester Jens Juul og Baadebyggermester Niels Nielsen. Af disse have Holm, Platou og Nielsen virket som Constructeurer og arbejdede senere under Henrik Gerner. Holm synes at have overtaget Thuresens Plads, dog ikke som Overskibbygmester hvilken Charge bortfaldt med dennes Død. Fugelset var den første Mester, som byggede Master af sammenlagte Gods. Nielsen construerede Galeier.

Ved at see en Række af Datidens Mestere virke som dygtige Constructeurer og som ansete Medlemmer af Constructions-Commissionen, reiser sig uvilkaarlig Spørgsmaalet om, hvor disse Mænd have modtaget deres Uddannelse. Ved Flaaden fandtes ingensomhelst Uddannelsesskole, Constructionsskolen nævnes først Aaret efter Thuresens Død. I den af Admiral Span 1694 indgivne Memorial foreslaaes Antagelse af Lærlinge ved Skibbyggeriet, som skulde lære »at omgaaes med en Passer, samt at skrive og regne, da det var til stor Ulempe, at Mestrene undertiden hverken kunde læse eller skrive«. Efter en saa mørk Beskrivelse af Tilstanden forbauser det, at man efter en forholdsvis kort Tid seer Mænd som Thuresen o. Fl. træde frem som fuldt uddannede Constructeurer. Et Fingerpeg faaes imidlertid i en Yttring af Mestrene Kjonig og Brock, idet de et

Sted erklære, at Benstrup var deres Læremester; det vides ogsaa, at der med reisende, studerende Officerer sendtes et Par Qvarteermænd eller yngre dygtige Haandværkere, deels for at assistere Officererne med at gjøre Beregninger og udføre Tegninger, deels for selv at lære Noget. I de senere Aar virkede Thuresen som Lærer for de til Reise bestemte Officerer.

I det Ydre var der ikke foregaaet nogen Forandring med Linieskibene i denne Periode, naar undtages de mindre Forbedringer, som Tiden medførte; det var udelukkende Constructionen under Vandet, der optog Opmærksomheden, og ved at benytte Benstrups, Barbés, A. Gerners og Thuresens forskjellige Principer var det efterhaanden lykkedes at frembringe for sin Tid gode 90, 70, 60 og 50 Kanonskibe, som vare de 4 Classer, hvoraf Linieskibsflaaden da bestod.

De vigtigste Spørgsmaal, der ved denne Periodes Slutning forhandlede, vare Indførelsen af Jernknær, Reparationsmaaden og Tømmerets Behandling. De to førstnævnte Spørgsmaal naaede ikke nogen endelig Afgjørelse, hvorimod det tredie ordnedes og fremkaldte endeel Forandringer. Hidtil havde nemlig alt Tømmeret ligget i Vand; men man kom til den Erkjendelse, at med Undtagelse af det Tømmer, som brugtes af Pælebukkerne, burde alt det egentlige Skibstømmer lægges paa Land og holdes tørt.

Som Følge deraf sløifedes flere Tømmergrave, og Opfyldninger foretoges paa Sydenden af Nyholm, for at skaffe Plads iland til Tømmeret. Ved samme Leilighed toges de ældre Takkeladshuse i Brug til Plankeoplæg, hvortil de tildeels endnu benyttes.

For imidlertid at kunne tage disse i Brug til denne Anvendelse, maatte der bygges nye Takkeladshuse, og saaledes fremkom de nuværende 2 Takkeladshuse, hvoraf det ene endnu er Takkelloft og det andet Hovedmagasin.

Disse vidtløftige Bygninger bleve indrettede efter en bestemt Plan, for at kunne rumme Takkeladsen til 30 Linieskibe; denne Plan var følgende:

|   |                                   |
|---|-----------------------------------|
| «Længden af hvert Huus inden Murene . . . | 352 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> ' |
| Breden inden Murene . . . . .             | 35'                               |
| Underste Etage høi . . . . .              | 11'                               |
| Øverste do. do. . . . .                   | 10'                               |
| Hvert Kammers Brede . . . . .             | 25' 8"                            |
| Kamrene behøve følgende Længde:           |                                   |
| for 1 90 Kanonskib . . . . .              | 23'                               |
| — 1 70 do. . . . .                        | 21'                               |
| — 1 60 do. . . . .                        | 18 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> '  |
| — 1 50 do. . . . .                        | 17'                               |

Hvert Huus deles ved tvende Skillerums-Mure à 1 Alen tyk i tvende Dele, og maae bemeldte Mure gaae 1 Alen over Taget, samt være fri for Døre undtagen paa Lofterne, desaaarsag maatte der være tre Trapper i hvert Huus, og blev der i hver Deel Rum til følgende Skibes Takkelage, nemlig i den første Deel 1 Skib paa 90 Kanoner, 2 paa 70, 1 paa 60 og 1 paa 50. I hver af de tvende andre Dele blev 2 paa 70, 2 paa 60 og 1 paa 50 Kanoner, hvilket udgjør det Tal af 15 Skibe i hvert Huus.«

Derpaa følge Bestemmelser om de nødvendige Luger og Porte til Udtagning og Udluftning samt Brixer i Underrummet til Ankertouge og andet svært Tougværk.

At Husene indrettedes til Takkelads for 30 Linieskibe, viser, at Planen er udkastet i Danneskjolds sidste Tid mellem 1743 og 1746, idet, som tidligere anført, Linieskibenes Antal paa denne Tid nedsattes fra 40 til 30, hvorimod Antallet strax efter hans Afgang yderligere nedsattes til 24.

Takkeladshusene byggedes paa den Plads, hvor de endnu staae, af Hensyn til de dengang nye Bygninger paa Amalienborg, med hvilke de staae i arkitektonisk Harmoni.

I 1753 blev Kranen paa Christiansholm opbygget og indrettet til at udtage og indsætte Master i indtil 70 Kanonskibe. Den byggedes med 1 Steens tykkere Muur end Kranen paa Nyholm, for ved den derved opnaaede større Styrke af Muurværket at spare paa Tømmerforbindingen. Ligeledes byggedes paa denne Tid Planbygningen paa Nyholm af Muurværk.

Efterat Flaaden var bleven oplagt i en Linie langs Hønsbroen, havde man været meget betænkelig ved, at Stadens Tømmerpladser vare beliggende ligeoverfor paa det gamle Amalienborgs Stotshaves Grund, idet Flaaden under en der opstaaende Ildebrand med en frisk vestlig Vind vilde være udsat for den største Fare. Som Følge heraf flyttedes disse Tømmeroplag i 1755 udenfor Vesterport ved Kalvebodstrand, hvor de lige til vor Tid vare beliggende. Ligeledes nedbrødes en Savmølle, som stod paa dette Sted.

En anden Foranstaltning foretoges i denne Tid, som viser, at man ogsaa i andre Retninger søgte at sikre Flaaden under opstaaende Ildsvaade. Hidtil havde Skibene været fortøiede med gamle Ankertouge; da der i den lange Fredsperiode kun var forholdsviis faa Udrustninger, var Afgangen af Touge ikke saa stor, at der kunde afgives et tilstrækkeligt Antal Fortøitouge. Det blev da tilladt at benytte Kjøttinger af Jern; men disse maatte ikke kastes om Pælene, men skulde fastgøres ved en Krands af Toug, som var lagt om disse, saaledes, at, naar i Ildebrandstilfælde Skibene hurtig skulde forhales, man ved at kappe disse Tougkrandse i et Øieblik kunde frigjøre Kjøttingerne fra Pælene.

I Aaret 1750 vare de unge Officerer F. M. Krabbe og W. Kaas, efter at have modtaget en forberedende Underviisning af Thuresen, blevne sendte udenlands for yderligere at studere Skibsconstructionen. Efter deres Tilbagekomst i 1756 indtraadte de i Constructions-Commissionen, og Aaret efter indgave de i Fællesskab

deres første Tegninger til nye Skibe, nemlig 2 Fregatter, hvoraf den ene byggedes.

Den 20de September 1758 afgik imidlertid Thurah som Fabrikmester, og Premierlieutenant Krabbe blev udnævnt til hans Eftermaud.

Med Krabbes Ansættelse indtræder atter det oprindelige Forhold, at Fabrikmesteren udarbejder og forelægger Tegningerne til nye Skibe, og de undertiden skarpe Forhandlinger, der tidligere forefaldt angaaende Rigtigheden af de forskellige Constructeurs Principer for Skibbygningen, finde ikke mere Sted. Desuden vare nu de forskellige Classer af Linieskibe bestemte ved Reglementer og Kgl. Resolutioner. Dog førtes i den første Tid af Krabbes Virksomhed langvarige Forhandlinger om Reparationsmaaden. Tidligere havde man ved Linieskibenes Hovedreparation givet disse en Forbudning af Eg, hvilken Fremgangsmaades Rigtighed fastholdtes af Commissionen; Krabbe derimod ansaae, med de fra Udlandet indhentede nyere Erfaringer, denne Forbudning for overflødig og skadelig for Skibenes Seilads og bekæmpede derfor den ældre Anskuelse.

Meningerne stode skarpt overfor hverandre, og Krabbe antydede endog, at han vilde fratræde Fabrikmesterposten, hvis hans Methode ikke gennemførtes.

Efter indgaaende Forhandlinger og Undersøgelser blev Sagen endelig afgjort ved en Kgl. Resolution i December 1759, som bestemte, »at Reparation med fuld Forløbning og uden Forbudning skal efterdags bruges saaledes, som det er blevet opgivet i Ventilationerne ad Protocollum, naar ikkun Beholdningen af det fornødne Tømmer til nye Skibes Bygning, i Henseende til den Kaliber af Skibe, som Flaadens Omstændigheder maatte udkræve at skulle bygges, ikke derved saaledes vorder angrebet, at nye Skibes Bygning desformedelst skulde udsættes eller standses.«

I Januar 1759 indgav Krabbe Tegning til sit første Linieskib »Jylland«, som sattes i Vandet den 7de Marts 1760. Dette Skib var endnu efter det ældre Reglement med de mindre Forandringer, som Erfaringen havde viist nødvendige. (Deplacement 73,109 Cbfd.)

Det var dette Skib, der som Blokskib deeltog i Slaget den 2den April 1801 og blev ødelagt ved denne Leilighed

Der var imidlertid nu opstaaet et nyt Spørgsmaal, idet man havde erfaret, at Middelportens Høide over Vandet i de franske og engelske Linieskibe var større end i de danske.

Det havde paa Togter viist sig, at engelske Linieskibe kunde ligge med deres underste Batteri klart til Skud, naar de danske maatte lukke deres underste Batteries Porte. Da der nu skulde bygges et 50 Kanonskib, ønskedes Middelportens Høide over Vandet forøget fra 5 til 5½ Fod. Hidtil var 50 Kanonskibene byggede efter A. Gerners »Fyen«; for at bringe Porthøiden op til 5½ Fod maatte der imidlertid foretages betydelige Forandringer i Constructionen. Som Følge heraf udarbejdede Krabbe en heel ny Tegning til et 50 Kanonskib, som blev approberet, og hvorefter der byggedes et Skib, »Mars«, sat i Vandet den 8de November 1760. (Deplacement Cbfd. 50,548.)

Dette Skib blev imidlertid ikke fuldt efter Ønske. Det solgtes 1781 til Asiatick Compagni for 50,900 Rdlr., og det næste og sidste 50 Kanonskib byggedes atter efter »Fyen's Tegning.

I 1760—62 ophuggedes Tordenskiolds gamle Flagskib »Laaland«, samt Barbés Skibe »Elephanten« og »Trekroner«. De to sidste Skibe vare vel ikke ret gamle; men de vare ved en Kjølhaling 1753—54 blevne saa lække og kjølbrudte, at de fandtes utjenstdygtige og ikke værd at hovedreparere.



Krabbes næste Skibe vare »Prinds Friderich«, 70 Kanoner, og »Sophia Magdalene«, 60 Kanoner, satte i Vandet henholdsvis den 7de November 1761 og 16de April 1763; den første af Deplacement 75,307 Cbfd., den anden 62,973 Cbfd.

»Prinds Friderich« var et af de faa Linieskibe, som den danske Flaade har tabt ved Skibbrud. Uheld fulgte det i dets Tjenestetid. Først var det udrustet i 1770 og deeltog i Algiertoget som Escadrens Flagskib, og, da det paa Hjemreisen anløb Port Mahon, kom det ved Lodsens Uforsigtighed paa Grund og maatte blive tilbage for at kjølhale paa denne Plads, førend det kunde fortsætte Reisen. Det andet Havari var et fuldstændigt Skibbrud og medførte Skibets Tab, idet det Natten mellem den 29de og 30te September 1780 forliste paa Kobbergrunden ved Læsø og blev Vrag.

I 1763 indførtes Mærsefalconetter og dobbelte Indhalingsringe til Kanonerne

I 1763 nævnes første Gang den senere saa berømte Henrik Gerner, idet han og E. W. Stibolt som Second-lieutenanter i April indtræde som Auscultanter i Constructions-Commissionen.

Imidlertid gik Skibbyggeriet sin rolige Gang; følgende af Krabbe construerede Skibe sattes efterhaanden i Vandet:

|                                  |         |                    |
|----------------------------------|---------|--------------------|
| »Prindsesse Wilhelmine Caroline« | 60 Kan. | d. 10. April 1764. |
| »Norske Løve«                    | 70      | d. 30. April 1765. |
| »Dronning Caroline Mathilde«     | 70      | d. 12. Juni 1766.  |

Det første af disse Skibe blev efter Slaget paa Rheden 1801 udlagt for at erstatte et af de ødelagte Blokskibe og senere grundsat i Prøvesteens Batteri.

»Norske Løve« blev i 1795 indrettet til Logiskib for de efter Kjøbenhavns Brand huusvilde Familier. Det var det første Skib, som særlig indrettedes til Logiskib.

»Dronning Caroline Mathilde«'s Navn blev efter Katastrophen 1772 forandret til »Øresund«, og det grund-sattes efter Slaget paa Rheden i Prøvesteen.

I April 1766 sattes Danmarks sidste Tredækker paa Stabel nemlig 90 Kanonskibet »Christian den Syvende«; den sattes i Vandet 25de November 1767. Deplacement 98,424 Cbfd. Armeringen bestod af 28 Stkr. 36pundige paa underste, 28 Stkr. 18pundige paa mellemste, 26 Stkr. 12pundige paa øverste Batteri og 8 Stkr. 6pundige paa Dækket, alt Metalkanoner.

Dette Skib har ingensinde været udrustet paa Tøgt, men i 1801 afsløfedes det til Blokskib og med en Armering af 28 Stkr. 36pundige og 30 Stkr. 24pundige udlagdes det under Navn af »Prøvesteen« til Rhedens Forsvar og ødelagdes i Bataillen den 2den April.

Endelig byggedes endnu et 50 Kanonskib, nemlig »Slesvig« efter Tegning af A. Gerners »Fyen« og sattes i Vandet den 25de November 1767. Deplacement 53,192 Cbfd. Dette var den sidste Todækker paa 50 Kanoner, som byggedes til den danske Flaade. De Omstændigheder som bevirkede, at denne Classe Skibe bortfaldt, vare følgende:

Som tidligere anført var det et Par Aar før dette Tidspunct blevet befalet, at Linieskibene skulde føre underste Batteries Porte  $5\frac{1}{2}$  Fod over Vandet. For at opnaae dette maatte man give 50 Kanonskibe en betydelig Forøgelse i Drægtighed og Dimensioner. Krabbe indgav Tegningen til »Mars« udarbejdet paa dette Grundlag; den var baade længere og bredere end »Fyen«, men synes ikke at have været noget vellykket Skib. Da der nu i 1766 atter skulde bygges et Skib af ovennævnte Classe, udarbejdede Krabbe en ny Tegning, som imidlertid for at opnaae de  $5\frac{1}{2}$  Fods Høide fra Vandlinien til underste Batteries Bøssebænke afveg saameget fra Reglementet og de Ændringer, dette i Tidens Løb havde undergaaet, at Commissionen fandt sig nødsaget til at henlede Opmærksomheden derpaa og udtalte i en Skrivelse af 23de Juli 1766: »at samme Skib bliver 5 Fod længere end efter Reglementet af 24de November 1759 tillades,

og 10 Fod længere end noget 50 Kanonskib i Hans Majestæts Flaade, Orlogskibet »Mars» undtaget, som er som dette bygt til at føre Portene 5 Fod og 6 Tommer over Vandet, og er samme og drægtigere og vil være meget bekoftligere.

Samme er og tiltænkt at have 2 Stk. 18pundige Kanoner mere paa underste Batteri, 4 Stk. 12pundige mere paa øverste Batteri, end Reglementet tilholder, hvorimod de 6 Stk. 6pundige Kanoner paa Skandsen afgaae, hvilket er imod det approberede Reglement af 31te May 1741. Og holde vi for, at om et Skib efter denne Tegning skulde bygges, da at samme burde beholde de 6-6pundige Kanoner paa Skandsen, som vi ikke troe kan være til nogen Hinder, som og dette Skib desuden vil behøve stærkere Bemanding end noget af vore andre 50 Kanonskibe baade i Henseende til de flere svære Kanoner saavelsom for Manøvreringen.»

Efter derpaa at have undersøgt, hvorledes Bekostningen vilde stille sig ved Bygningen af et Skib efter denne Tegning, kom man til det Resultat, at et 50 Kanonskib, som skulde føre sit underste Batteri 5½ Fod over Vandet, vilde nærlig koste det Samme som et 60 Kanonskib. Commissionen tilraadede derfor, at, da der forelaa Ordre til at bygge et saadant Skib, man indskrænkede sig til at bygge uforandret efter »Fyen»'s Tegning. Dette Forslag bifaldtes, og saaledes blev »Slesvig» bygget efter det gamle Reglement; men dette blev ogsaa det sidste af denne Classe, idet man nu heelt forlod Bygningen af 50 Kanons Linieskibe, ligesom man i sin Tid var kommen bort fra 80 Kanons Tredækkerne.

»Slesvig» havde forøvrigt det Uheld, at, da det i 1776 skulde gaae til Algier, Nord om Skotland, blev det i November Maaned Vest for Færøerne overfaldet af orkanagtig Storm, saa at det med Tab af Stor- og Mesansmast samt Forstangen i en meget beskadiget Tilstand og med mange Syge kom ind til Egersund i Norge,

ude af Stand til at fortsætte Togtet, som da udførtes af »Ebenetzer».

»Slesvig» overlodes til Asiatisk Compagni 1798.

Den 25de August 1766 overtog General-Admiral-Lieutenant Grev Danneskjold atter Overbestyrelsen af Marinen, efter i 20 Aar at have været fjernet Denne energiske Mands første Handling var at lade sig forelægge en nøiagtig Beretning om Flaadens daværende Tilstand, en Beretning, som, da dens fyldige Indhold giver en klar Oversigt og saaledes har sin Interesse, gjengives nedenfor:

| Nr. | Navn.                       | Construction.            | Antal Kanon. | Hvor gamle. |  |
|-----|-----------------------------|--------------------------|--------------|-------------|--|
| 1   | Frederik den Femte . . . .  | Turesen                  | 90           | 13          | Siden dette Skib er af den Alder, at det snart bør forsees med Hovedreparation, ifald det skal conserveres til længere Tjeneste, saa bør det indtil videre kun bruges i Nærvarelsen. |
| 2   | Dr. Caroline Mathilde . . . | Pr. Fr. Tegn.            | 70           | 1           | Naar dette Skib er fuldført, som kan ventes næste Aar, da er det som et nyt Skib tjenstdygtig at sendes og bruges overalt.   |
| 3   | Dr. Juliane Marie . . . .   | Barbés Elephant          | 70           | 15          | Dette Skib, hvis Hovedreparation bliver fuldført næste Sommer, kan ligeledes dernæst tjene og bruges overalt.  |
| 4   | Norske Løve . . . . .       | Pr. Fr. Tegn.            | 70           | 2           | } Kan gjøre Tjeneste overalt   |
| 5   | Prinds Frederik . . . . .   | Krabbe                   | 70           | 6           |  |
| 6   | Jylland . . . . .           | Krabbe                   | 70           | 7           |  |
| 7   | Kjøbenhavn . . . . .        | Benstrups N. Løve        | 70           | 22          |  |
| 8   | Dannemark . . . . .         | Dr. Juliane Maries Tegn. | 70           | 9           | } Kan gjøre Tjeneste i Nord- og Østersøen.   |
| 9   | Dronning Lovise . . . . .   | Benstrups N. Løve        | 70           | 22          |  |

| Nr. | Navn.                     | Construction.               | Antal Kanon. | Hvor gamle. |   |   |
|-----|---------------------------|-----------------------------|--------------|-------------|---|---|
| 10  | Cronprintzen .....        | Dr. Juliane<br>Maries Tegn. | 70           | 10          | } Kan gjøre Tjeneste i Nord- og Østersøen.  |   |
| 11  | Wenden .....              | Benstrups<br>N. Løve        | 70           | 25          |   |   |
| 12  | Prss. Sophia Magdalena.   | Krabbe                      | 60           | 3           | } Kan gjøre Tjeneste overalt.   |   |
| 13  | Prss. Vilhelmine Caroline | Krabbe                      | 60           | 4           |   |   |
| 14  | Stormarn .....            | A. Gerners<br>Fyen          | 60           | 16          |   |   |
| 15  | Neptunus .....            | Barbés<br>Elephant          | 60           | 17          |   |   |
| 16  | Sjælland .....            | do.                         | 60           | 17          |   |   |
| 17  | Nordstjernen .....        | Svensk Prise<br>1715        | 60           | 20          |   | (ombygget 1746).  |
| 18  | Island .....              | A. Gerners<br>Fyen          | 60           | 16          |   | Indsat i Dokken til Hovedreparation, efterhvis Fuldførelse det kan tjene overalt. |
| 19  | Oldenburg .....           | Turesen                     | 60           | 27          | Dette Skib 10 Aar gammelt efter Hovedreparation, som er gaaet temmeligt vidt, kan ansees at tjene endnu nogen Tid i Nærrelsen.  |   |
| 20  | Seleren .....             | A. Gerners<br>Fyen          | 60           | 12          | Siden Tiden er snart forhaanden, Skibet skal have Hovedreparation, saa bør det indtil saalænge kun ansees at tjene i Nærrelsen. |   |

| Nr. | Navn.                    | Construction.      | Antal Kanon. | Hvor gamle. |  |
|-----|--------------------------|--------------------|--------------|-------------|--|
| 21  | Prindsesse Lovise .....  | Benstrup           |              | 36          | Dette Skib, som nu er paa 36te Aar gammel efter dets Bygning, og paa 17de Aar efter dets Hovedreparation, kan ikke med Sikkerhed ansees længere som et Skib af Flaadens Tal, skjøndt intet endnu har vilst sig, hvorfor det absolut bør casseres. Det kan altsaa ansees som upaalideligt og ikke uden høieste Nødsfald bør bruges. |
| 22  | Mars .....               | Krabbe             | 50           | 7           | } Kan gjøre Tjeneste overalt.  |
| 23  | St. Croix .....          | A. Gerners<br>Fyen | 50           | 8           |  |
| 24  | Ebenetzer .....          | do.                | 50           | 9           |  |
| 25  | Grønland .....           | do.                | 50           | 10          | Kan gjøre Tjeneste i Nord- og Østersøen.   |
| 26  | Fyen .....               | A. Gerner          | 50           | 21          | Kan gjøre Tjeneste i Nærrelsen.  |
| 27  | Delmenhorst .....        | Benstrup           | 50           | 32          | Bør i Anseende af den stærke Hovedreparation, Skibet har faaet, endnu kunne tjene nogen Tid i Nærrelsen.   |
| 28  | Slesvig .....            | Benstrup           | 50           | 33          | } Maa ansees for upaalidelige Skibe, hvorfor de kun i Nødsfald bør betroses Søen.  |
| 29  | Ditmarsken .....         | Benstrup           | 50           | 34          |  |
| 30  | Nellebladet .....        | Barbé              | 50           | 21          | Upaalideligt Skib, ikke uden høieste Nød betroses Søen.  |
|     | Christianus Sixtus ..... | Benstrup           | 90           | 33          | Udgaaet af Flaadens Tal.   |

Desuden fandtes 18 tjenstdygtige Fregatter og Hukkerter fra 40 til 8 Kanoner.

Det vil ikke være uden Interesse at erfare, hvor store Beholdninger af Egeskibstømmer der fandtes paa Holmen i denne vort Træskibbyggeries Glandsperiode.

I en til Grev Danneskjold indsendt Fortegnelse angives denne den 30te September 1766 at være:

|   |        |       |
|---|--------|-------|
| Ege og Bøgekjøltræer til Linieskibe . . . . .   | 64     | Stkr. |
| "    "    "    "    Fregatter . . . . .   | 53     | "     |
| Ege Rettømmer . . . . .   | 3,791  | "     |
| Ege Krumtømmer . . . . .  | 16,687 | "     |
| Ege Klædningstømmer . . . . .   | 6,458  | "     |
| do. do. til Holmens Brug, Galeier, Baade m. v.  | 12,285 | "     |
| Ege Dæksbjælker . . . . .   | 1,614  | "     |
| Uagtet Egeknær i Tidens Løb vare blevne mere og mere vanskelige at tilveibringe, fandtes dog i Behold . . . . . | 4,666  | "     |
| hvoraf til Linieskibe dog kun 1138.   |        |       |

Altsaa tilsammen 45,618 Stkr.

Heri ikke medregnet Mastetræer og Bjælker af Fyr, samt Bræder og andet smaat Tømmer og Træ til Snedkerbrug.

Man mærkede snart Danneskjolds virksomme Aand, idet han fornyede sine Bestræbelser for at bringe Linieskibene op til det størst mulige Antal samt fastsætte en bestemt Plan for Skibbyggeriet, hvorved dette Antal altid kunde holdes vedlige i fuldt tjenstdygtig Stand.

En Kgl. Resolution af 13de Mai 1767 bestemmer, at «Flaadens Force urykkelig skal bestaae af 33 Orlogsskibe og 12 Fregatter saasom:

|                        |    |
|------------------------|----|
| 90 Kanonskib . . . . . | 1  |
| 80 " . . . . .         | 2  |
| 70 " . . . . .         | 13 |
| 60 " . . . . .         | 12 |
| 50 " . . . . .         | 5  |
| 30 " . . . . .         | 6  |
| 24 til 18 do. . . . .  | 6  |

Ialt 33 Linieskibe.

» 12 Fregatter.»

Endvidere bestemmer samme Resolution, at:

»i tolv à fjorten Aar skal bygges og fuldføres 16 nye Orlogsskibe og 3 Fregatter, i hvis Bygningsorden

følgende Plan skal iagttages; at der i de første 3 Aar bygges i det første Aar 1 Skib

|                        |
|------------------------|
| "    "    andet " 2 "  |
| "    "    tredie " 1 " |

Er 4 Skibe.

i de følgende 3 Aar

bygges i det første Aar 1 Skib

|                        |
|------------------------|
| "    "    andet " 2 "  |
| "    "    tredie " 1 " |

Er 4 Skibe.

Og saaledes skal denne Orden alletider urykkelig vedblive at bygges, og denne Plan for Flaadens Force og Skibenes Bygningsorden stedse følges, hvorfor der i Følge heraf begyndes næstkommende Aar

1768 at bygges 1 Skib paa 80 Kanoner

1769 " " 2 " " 60 "

1770 " " 1 " " 70 " "

Som Følge af Grevens Afgang det samme Aar blev denne Plan aldrig gennemført; imidlertid forelaa i Øieblikket Ordre for atter at indføre 80 Kanonskibe i Flaaden, af hvilken Classe der ingen var bygget, siden disse Skibe ophørte at være Tredækkere; det blev derfor Fabrikmester Krabbes Opgave at udarbejde Tegning til et saadant, hvilket maatte gjøres fra nyt af, da Reglementet ikke omfattede denne Classe Skibe.

Et Skib paa 80 Kanoner maatte blive forholdsviis længere og fyldigere end et paa 70, idet det skulde have 15 Kanoner i Laget og 36pundige paa underste Batteri. Dimensionen nærmede sig meget 90 Kanonskibet, og, da Krabbes Forslag gik ud paa, at det skulde føre 36pundige, fik det en større Artilleristyrke, idet Vægten af de udskudte Kugler var større end i et 90 Kanonskib, nemlig . . . . . 1860  $\mathcal{H}$

for «Fredericus Quintus» kun . . . . . 1788  $\mathcal{H}$

derimod for «Christian den Syvende» . 1872  $\mathcal{H}$

for et 70 Kanonskib . . . . . 1548  $\mathcal{H}$

Dette Skib sattes i Vandet 1768, kaldet »Den Prægtige«, og førte 30 Stkr. 36pundige paa underste, 30 Stkr. 18pundige paa øverste Batteri og 20 Stkr. 12pundige paa Dækket. Dets Deplacement 88,968 Cbfd. Det var noget større end det senere Schifterske Linieskib »Christian den Ottende«, som deplacerede 84,000 Cbfd. Dimensionerne af Længde og Brede omtrent de samme, nemlig circa 180' og 47'. Besætningen 818 Mand.

Det var apteret til at være Admiralskib og fik derfor udelukkende Metalkanoner.

Til Oplysning om, hvormange Haandvaaben et Linieskib paa de Tider førte med sig, kan anføres Følgende af »Den Prægtige«'s Reglement.

|                          |     |
|--------------------------|-----|
| Haandgranater . . . . .  | 200 |
| Flinter . . . . .        | 135 |
| Pistoler . . . . .       | 80  |
| Entrebiler . . . . .     | 100 |
| Halvpiker . . . . .      | 50  |
| Skibshuggerter . . . . . | 110 |

Alt foruden Soldateskens Armatur.

»Den Prægtige« var udrustet i Escadre 1773 og førte Viceadmiral F. C. Kaas's Flag, 1789 og førte Viceadmiral C. v. Schindels Flag, 1794 ligeledes i Escadre, men førte da intet Commandoflag.

Det ophuggedes ifølge Kgl. Resol. af 29de November 1799. —

I ældre Tid vare Skibene ikke saa rigelig forsynede med Fartøier som nutildags; deels havde man ikke Plads i Skibet, thi at have Fartøierne hængende udenbords under Bomme var ukjendt, og alle Fartøier placeredes i Kulen, deels var der heller ikke saamegen Brug for Fartøier, og dog maa det forbause Nutiden at see, hvor faa der fandtes nødvendige til Tjenestens Udførelse.

Et Reglement for Flaadens Forsyning med Fartøier underskrevet af Grev Danneskjold udkom den 30te Septbr. 1767. Selv om dette Reglement, da Danneskjold atter

afskedigedes faa Dage efter, ikke i Alt er blevet fulgt, giver det dog en Oversigt over, hvilke Fartøier der i Almindelighed medgaves Skibene paa den Tid.

1 90 eller 80 Kanonskib skulde have:

|                             |    |
|-----------------------------|----|
| »lukt« Baad med Jolle . . . | 1. |
| Chaloup paa 12 Aarer . . .  | 1. |
| » » 10 » . . .              | 2. |
| » » 8 » . . .               | 1. |
| Jolle » 5 » . . .           | 1. |

|                       |                             |    |
|-----------------------|-----------------------------|----|
| 3 70 Kanonskibe hver: | »lukt« Baad med Jolle . . . | 1. |
|                       | Chaloup paa 10 Aarer . . .  | 2. |
|                       | » » 8 » . . .               | 1. |

|                       |                            |    |
|-----------------------|----------------------------|----|
| 3 70 Kanonskibe hver: | Chaloup paa 10 Aarer . . . | 2. |
|                       | » » 8 » . . .              | 1. |

|                       |                           |    |
|-----------------------|---------------------------|----|
| 5 70 Kanonskibe hver: | Barkas paa 20 Aarer . . . | 1. |
|                       | Chaloup » 10 » . . .      | 2. |

|                       |                             |    |
|-----------------------|-----------------------------|----|
| 3 60 Kanonskibe hver: | »lukt« Baad med Jolle . . . | 1. |
|                       | Chaloup paa 10 Aarer . . .  | 2. |
|                       | » » 8 » . . .               | 1. |

|                       |                           |    |
|-----------------------|---------------------------|----|
| 3 60 Kanonskibe hver: | Barkas paa 18 Aarer . . . | 1. |
|                       | Chaloup » 10 » . . .      | 2. |

|                       |                           |    |
|-----------------------|---------------------------|----|
| 5 50 Kanonskibe hver: | Barkas paa 16 Aarer . . . | 1. |
|                       | Chaloup » 10 » . . .      | 1. |
|                       | » » 8 » . . .             | 1. |

|                             |                           |    |
|-----------------------------|---------------------------|----|
| 6 Fregatter à 30 Kan. hver: | Barkas paa 16 Aarer . . . | 1. |
|                             | Chaloup » 10 » . . .      | 1. |
|                             | » » 6 » . . .             | 1. |

|                     |                           |    |
|---------------------|---------------------------|----|
| 3 » à 24 Kan. hver: | Barkas paa 14 Aarer . . . | 1. |
|                     | Chaloup » 8 » . . .       | 1. |
|                     | Jolle » 5 » . . .         | 1. |

|                     |                           |    |
|---------------------|---------------------------|----|
| 3 » à 18 Kan. hver: | Barkas paa 12 Aarer . . . | 1. |
|                     | Chaloup » 6 » . . .       | 1. |

|                          |                    |    |
|--------------------------|--------------------|----|
| 4 Snauer à 12 Kan. hver: | Fartøi » 6 » . . . | 1. |
| 2 » à 8 » » » »          | » 4 » . . .        | 1. |

De lukkede Baade vare nærmest bestemte til at benyttes ved Vandfyldning og Proviantering, hvorfor de

som Regel kunde armeres med nogle 2 à 3pundige Kanoner for ved Vandfyldning paa fremmed eller fjendtlig Kyst at kunne beskytte det arbejdende Mandskab og afslaae et Fartøisangreb.

Barkasserne derimod vare hovedsagelig bestemte til at udføre et Anker og desuden til at gjøre Nytte som Travaillechalouper.

Begge Classer Fartøier vare saaledes fordeelte blandt Linieskibene, at det Skib, som havde en lukket Baad, var der ikke tildeelt nogen Barkas.

Fartøierne benævnedes i den Tid efter Aarernes Antal, nogen bestemt Regel for Dimensionerne gaves ikke, de byggedes med den Plads for Øie, som havdes i det Skib eller den Classe Skibe, for hvilke de vare bestemte:

Der nævnes Barkasser 36, 34, 28, 27, 26 og 24 Fod lange og henholdsvis  $9\frac{1}{2}$ ,  $8\frac{1}{2}$ , 6, 7,  $7\frac{1}{2}$  og 7 Fod brede. Linieskibenes vare som Regel 30 Fod og derover, Fregatternes derunder, men forholdsvis bredere end de første.

Chalouper nævnes 32, 31 og 24 Fod lange og 6, 5 og  $5\frac{1}{2}$  Fod brede, 5 Aarers Joller havdes 23 Fod lange og  $5\frac{1}{2}$  Fod brede. —

Den 8de Juli 1772 afgik Commandeur-Capitain Krabbe som Fabrikmester for at indtræde i Admiralitetet, og samme Dag udnævntes Capitain-Lieutenant Henrik Gerner i dette Embede. Gerner var endnu i Mai Maaned tilligemed Premierlieutenant E. W. Stibolt i Marseille, men maa være kommen hjem omtrent ved dette Tidspunct.

Allerede et halvt Aarstid før Gerners Ansættelse havde man i Admiralitetet været betænkt paa en Forandring af Armeringen i de Linieskibe, som fremtidig skulde bygges. Gjennem den største Deel af Aarhundredet havde Antallet af Kanoner i Linieskibene været 90, 80, 70, 60 eller 50 med et Antal af henholdsvis 13, 13, 12, 12 og 11 Kanoner i Laget; nu meente man imidlertid at kunne forøge Portenes Antal med 1 paa

hver Side af hvert Batteri uden i væsentlig Grad at gjøre Skibenes Dimensioner større og altsaa paa denne Maade forøge Artilleristyrken i ikke ringe Grad. I den Anledning paatænkte det vel at bibeholde alle de tidligere Porte paa Dækket, men i Fredstid at lade 4 af de lettere Skandsekanoner forblive iland. Constructions-Commissionen stillede sig gunstig overfor denne Forandring, og kort efter fulgte en Kgl. Resolution, som bestemte dens Iværksættelse.

Fremtidig bleve derfor alle 70 og 60 Kanonskibe, ihvorvel de i Fortegnelserne endnu i nogen Tid anførtes som saadanne, i Virkeligheden 74 og 64 Kanonskibe.

For 50 Kanonskibenes Vedkommende lod Forandringen sig ikke iværksætte, da Portenes Antal ikke godt lod sig forøge i denne Classe Skibe, uden at Tømmersfærlighed, Dimensioner og Bemanding betydelig forøgedes, hvorved Bekostningen steg saa meget, at Skibet næsten vilde blive lige saa dyrt som et 60 Kanonskib uden at besidde dettes Artilleristyrke. Som Følge heraf ophørte fra nu af al Bygning af 50 Kanonskibe, saameget mere som man i de nye 40 Kanonsfregatter havde en kraftig Erstatning for den udgaaede Skibsclasse. Efter samme Princip voxede 40 og 30 Kanonsfregatterne til 42 og 36 Kanoner.

Det første Skib, hvorpaa denne Bestemmelse fandt Anvendelse, var Krabbes »Wagrien«, som blev sat i Vandet 1773, altsaa Aaret efter hans Afgang; det fik 13 Kanoner i Laget i Modsætning til, at 60 Kanonskibene tidligere kun havde haft 12, men derimod var Dækskanonernes Antal i Fredstid reduceret fra 12 til 8. »Wagrien« var af samme Deplacement som Søsterskibene »Holsteen« og »Dannebrog«, nemlig 62,237 Cbfd.

De Linieskibe, hvormed Gerner i sin 15aarige Virksomhed forøgede Flaaden, vare 74 og 64 Kanonskibe.

Denne Forandring medførte selvfølgelig en mindre Forøgelse af Skibenes Længde og Brede, og at indskrænke

denne til det mindst mulige og dog paa samme Tid at bibeholde den fornødne Plads til Kanonerne Manøvrering var Formaalet for Gerner's Bestræbelser og førte til Forhandlinger med Constructions-Commissionen i Anledning af to Tegninger til et 74 Kanonskib, som han havde indsendt til Bedømmelse, da et saadant skulde sættes i Bygning sidst i 1773.

Den Tegning, som nærmest kom i Betragtning, det senere »Prindsesse Sophia Frederica«, var til et 74 Kanonskib, som skulde føre 28 Stkr. 24pundige paa underste Batteri, 28 Stkr. 18pundige paa øverste og paa Skandse og Bak 18 Stkr. 8pundige Kanoner, lang over Stævn 172', bred paa Tømmeret 45' 6". Distancen mellem Portene var 7' 6" og det samlede Deplacement 75,528 Cbfd.

I den Beskrivelse af Tegningen, som Gerner lod medfølge, forsvarer han den størst mulige Afstand mellem Kanonerne, medens han paa samme Tid advarer mod at bringe Portene for langt forefter. Til Sammenligning opgiver han Afstanden mellem underste Batteries Kanoner i de ældre Linieskibe, nemlig i

|   |        |
|---|--------|
| gamle »Norske Løve« . . . . .                                   | 7' 11" |
| gamle »Dannebrog« . . . . .                                     | 7' 9"  |
| »Dannemark«, »Juliane Marie« og<br>»Cronprindsessen« . . . . .  | 7' 8"  |
| »Jylland« . . . . .   | 7' 10" |
| »Printz Friderich«, nye »Norske<br>Løve« og »Øresund« . . . . . | 7' 11" |

og føier dertil følgende Udtalelse, der som en historisk Udvikling har sin Interesse:

»Hvor nødvendigt det er at have tilstrækkelig Rum mellem Kanonerne paa Orlogskibe, overtydes man om ved at eftersee de adskillige Længder, som Skibe have haft i alle Verdensdele i dette Seculo, naar tillige agtes, i hvad Tider de ere blevne forlængede, og man vil finde, det er alletider skeet enten i en Krig eller efter en

Krig, just da! da Erfarenhed har lært dem, at Portene vare for tæt sammen.

Jeg vil bevise dette med Exempel af de engelske Skibe, der ere de korteste af alle, og ikke anføre de franske eller spanske Skibes Længder, der have tiltaget med store Skridt, ikke alene i Hensigt af Kanonerne, men af Skibenes Egenskaber.

Saaledes blev i England Anno 1741 anordnet, at de 70 Kanonskibe skulde være 3 Fod længere end som efter Reglementet af 1733, hvilket Tillæg strax viste sig i Krigen at være for lidet, for hvilken Aarsags Skyld i Fornemmelighed, samt de øvrige Skibs-Egenskaber, bleve alle Bygmesterne i England sammenkaldte Anno 1745, for at fastsætte et nyt Reglement, samt gjøre Tegning til nogle Skibe, da de 70 Kanonskibes fastsatte Længde blev 6 Fod mere; men Brugen alene af Kanonerne ved Exercitsen viste, at de nybygte Skibe efter det fastsatte Reglement af 1745 vare for korte, hvorudover Reglementet blev i Aarene 1750, 51 og 52 tilsidesat, og Constructeurerne tilladt at gjøre de 70 Kanonskibe 5' 6" á 5' 9" længere.

Dog lærte Erfarenhed dem i sidste Krig, at Kanonerne vare endnu for tætte, og førend Krigen endte nemlig i Aaret 1761 bleve de atter forlængede 3 Fod, saa at Længden blev 168' 9".

I Aaret 1770 blev opsat et 74 Kanonskib, hvis Længde var 170 Fod.

Paa sidstnævnte Orlogskib er Portene fra hinanden 7' 6", hvoraf kan følge dette Spørgsmaal, hvorfor have de faaet en saa stor Distance, og vi kan ikke paa samme Længde faae en ligesaa stor? hvortil svares: Distancen fra den forreste Port til Stævnen paa de engelske Skibe af 74 Kanoner er kun 13' 4" og den agterste Port fra Stævnen 7' 6" á 8', altsaa umuligt for dem at lade den forreste Port paa øverste Batteri springe foran

den forreste Port paa underste Batteri, men derimod lade den springe agterud.

Heraf følger 1) at de kan ikke skyde saameget skjøns som vi,

2) at den agterste Port paa øverste Batteri kommer tæt til Galleriet, hvilket giver et svagt Overskib og seer ilde ud,

3) at Kanonerne saa agterlig befordre Skibets Kjølbrydning,

4) at naar den forreste Kanon paa underste Batteri er indhalet, falder det besværligt at kaste fra og til Bedings.

Alle disse Ufuldkommenheder og Uleiligheder, som hænge af den forreste og agterste Ports liden Distance fra Stævnene foruden andre, som indfalder i Skibets Forhindning, have ikke Sted i vore Skibe paa den fastsatte Længde, naar Skibet skal føre 70 Kanoner, men saasnart paa samme Længde skal gjøres en Port mere, saa ere de uundgaaelige, uden saa er, at Distancen imellem Portene skal være mindre.

Hvad Følgerne deraf bliver, har den veløvede engelske Nation saa ofte prøvet og søgt efter hver Krigs Erfarenhed at raade Bod paa, som er seet af det foregaaende, og i den fremfarne Tid vil vist deres Skibe blive mere forlængede, for at hæve de Uleiligheder, som komme af den forreste og agterste Ports liden Distance.

Følgerne her i Landet vil blive større formedelst Folkenes langsomme Bevægelse i Forhold imod det engelske Folks, hvorfor man meget hellere bør søge at komme denne Mangel til Hjælp, end som den skulde vise sig til vores Tab.

Altsaa ikke trække Portene tættere sammen, men saavidt muligt uden at overskride den almindelige Bekostning gjøre Kanonerens Distance saa stor, at Folkene uden Frygt for Lemlæstelse af deres egne og næste

Kanoner kan arbeide med Iver og besitte sig paa at træffe Fjenden."

Med nogle faa Bemærkninger gik Commissionen ind paa denne Fremstilling og »Sophia Frederica« blev saaledes 5' længere og  $\frac{1}{2}$ " bredere end de tidligere 70 Kanonskibe. Distancen mellem Portene var som tidligere anført 7' 6".

En anden Forbedring ved dette af Gerner konstruerede Skib var, at det fik 29 faste Spanter, medens de ældre 70 Kanonskibe kun havde 21.

Dette Forslag vakte Betænkkelighed, fordi »det bliver saameget mere kostbart, som ethvert fast Spant maa have sin egen Forstøtning, der bruges da mange flere Skabeloner, Støtter, Tværsenter, Bolte, Spiger og medgaaer mere Arbejdsløn«, hvorhos man ogsaa af adskillige tekniske Grunde ikke troede at burde tilraade denne Bygningsmaade.

I et udførligt Indlæg udvikler nu Gerner sine Grunde til Forsvar for den nye Bygningsmaade, og efter atter at have taget Sagen under fornyet Behandling og overbeviist ved de Grunde, som Gerner fremførte, gik man ind paa Bygningen med 29 faste Spanter.

Herfra undtages Skibbygmester Holm, som i sin Tid afløste Thuresen. I et Separatvotum udtaler han sig skarpt imod den nye Fremgangsmaade i følgende djærve Udtryk.

»Jeg Skibbygmester Holm har under Commissionens første Ventilation disse to Tegninger til et Orlogsskib paa 74 Kanoner betræffende bidraget mit hertil med saa god Betænkksomhed, som jeg efter Formue har kunnet.

Kan nu da for ingen Deel frafalde Commissionens første Betænkning; i hvilken jeg er eenstemmig, og derover modsige min egen Kundskab, hvorom Commissionens Protokol vidner, at jeg aldrig har.

Hvad ellers Skibbyggeriet og især Maaden at bygge paa er angaaende, saa sidder vi ikke længere dermed i



Mørke saadan som tilforn, naar vi ikkun vilde see ved vort eget Lys.

Jeg veed vel, at der ikke reflecteres noget paa mig og den Erfarenhed, jeg har samlet, da jeg aldrig har fattedes Modsigere og eiheller nu, men saa maatte dog Gjerning være at troe; Syn for Sagen.

Skibe, som have udstaaet Prøvel ja haarde Prøver! skulde man ikke forlade sig paa deres Forbinding, men dog endnu vilde vove andre Forsøg, hvorom man ikke kan være saa forsikkret og forud kan see Følger af.

Sandt at Prøve er i alle Ting et uomstødeligt Beviis, men hvor lang Tid og hvormange Penge koste de ikke, og hvor mishageligt et Udslag faaer man ei iblandt? Det er kanske ingen Nytte til at forklare mig herom nøiere, bedre at tie.»

I Marts 1774 udtraadte Holm ifølge Ansøgning af Constructions-Commissionen, og Premierlieutenant E. W. Stibolt, senere Gerners dygtige Efterfølger, indtraadte ifølge Kgl. Ordre i hans Sted.

Resultatet var en Kgl. Resolution af 22de November 1773, hvorefter der skulde bygges et 74 Kanonskib efter den af Gerner foreslaaede Arbeidsmaade, og dermed var ogsaa Bygningsmaaden i det Hele fastslaaet for de øvrige Skibe af hans Construction, som bleve byggede deels i hans Embedstid og deels efter hans Død.

Efter at dette Principspørgsmaal var afgjort, er der ikke Stort at berette om Bygningen af Linieskibe i hans Tid. Tegningen forelægges Constructions-Commissionen og kommer hurtig tilbage med Paategning, at Intet findes at erindre mod den fremsendte Tegning.

»Sophia Frederica« blev Typen for 74 Kanonskibene, og i December 1774 fremlægger han Tegning til et 64 Kanonskib, hvilken ikke gav Anledning til nogen Discussion:

Dette Skib var »Indfødsretten«, sat i Vandet 1776; det førte paa underste Batteri 26 Stkr. 24pundige, paa

øverste 26 Stkr. 12pundige og paa Dækket 12 Stkr. 8pundige Kanoner, var 158' langt og 43' bredt. Distancen mellem Kanonerne 7' 3". Det samlede Deplacement 62,590 Cbfd.

Ved nogle af sine senere Skibe lykkedes det Gerner at faae endnu 2 Kanoner anbragte paa øverste Batteri med en tilsvarende Reduction af Dækskanonerens Antal. Dette faldt dog atter bort paa hans sidste Skibe og de Skibe, som byggedes efter hans Død.

I ældre Tid, da øverste Batteri i Linieskibe havde Faldporte, havde man fast Kobrygge; dette opgaves imidlertid senere, og en løs Kobrygge anbragtes; det synes, som om nu atter fast Kobrygge er bleven indført i Skibene; thi under 2den Marts 1774 anmoder Holmens Chef Commissionen ifølge Collegii Ordre om at opgive de Grunde, hvorfor de faste Kobrygger vare til stor Styrke og Nytte for Skibet og Folkene, da disse i Mands Minde ikke havde været brugte og afskaffedes, da faste Porte paa øverste Batteri bortfaldt. Herpaa svarer Commissionen »at løse Kobrygger ere indførte for at kunne indsætte Barkassen i Kulen uden at flytte Rundholterne; men, da dertil udfordres, at Kanonerne i Kulen paa den Side, Barkassen indsættes, maatte hales for og agterud, og dernæst, at Barkassen efter at være sat i Baadsklamperne skal fures midtskibs med Haand og Magt, saa udfordrer denne Maade mere Arbeide og længere Tid end den nu brugelige at flytte Rundholterne og indsætte Barkassen strax midtskibs, hvorfor den løse Kobrygges Hensigt ganske bortfalder.

Da de løse Kobrygger ligge nogle Tommer fra Borde saa flyder Regnen, som falder paa Kobryggen, gjennem Aabningen ned paa den indenbords Klædning og Raperterne samt paa Takkelagen i Kulen, som forarsager bestandig Reparation og Forraadnelse. Derimod hindrer en fast Kobrygge Søens Overslag at flyde ned

igjennem Aabningen paa Folkene, som ellers i haardt Veir paa 2 à 3 Vagter blive vaade.

Støtholterne i Kulen med fast Kobrygge støtter Siderne paa dette Sted, hvor de have det mest nødig, da Kobryggen skal bøies efter Kanten, førend Støtholterne kan falde ind foroven; endelig er det sikkrere at kjølhale et Orlogskib med fast end med løs Kobrygge, hvoraf sees, at Kobrygger, som ere faste, ere langt tjenligere for et Skib end løse baade i Henseende til Varighed og Styrke og til Folkenes Conservation.

Naar den tidligere Forandring saavel med Kanonportene paa øverste Batteri som med Kobryggen er indført, kan ikke oplyses, derimod giver ovenstaaende Erklæring i korte Træk et klart Billede af Installationen midtskibs i Midten af forrige Aarhundrede.

I 1775 foreslaaer Gerner Anskaffelsen af Lynaffledere paa Krudttaarnene, men Commissionen fraraader det, da saadanne endnu i 1773 ikke vare indførte i England, og de mulig kunde vise sig unyttige eller endog skadelige.

I December 1779 nedsattes en Commission til at undersøge, hvad der behøvedes af forbedrede Indretninger til Flaaden. For denne Commission, som havde at tage alle Forhold under Overveielse, indgav Gerner blandt Andet følgende Forslag, hvis Gjennemførelse han ansaae nødvendig til Marinens Bedste:

1. At alle utjenstdygtige og forraadnede Skibe skulde udgaae af Flaadens Tal, hvilket Commissionen bifaldt, da i en Krig nye Skibe sjeldent kunne bygges, men Reparationer give Holmen nok at bestille, i sidste Krig fra 1709—1720 blev kun Orlogsskibet »Laaland» bygget.

2. At bygge en ny Dokke til Fregatter og 60 Kanon-skibe.

3. Store Anskaffelser af Tømmer til 3 Aars Forbrug og derefter 1 Aars Forbrug leveret hvert Aar.

4. Bygning af en ny Beding til Linieskibe, for at disse kunne staae noget længere paa Stabelen end

hidtil, og Tømmeret godt gjennemtørres, inden de løb af.

5. At en Søhane anbringes i Skibene midtskibs for at kunne indlade frisk Vand i Lasten, og Skibene saaledes holdes rene, og Linieskibene alle fik Kongepumper istedenfor de slette Pumper, som nu havdes.

6. At Krudtmagasinerne i Skibene klædes med Bly og indrettes til at sættes under Vand i Ildebrands-tilfælde.

7. At 30 extra Numere indrettes i 7de Classe af Tømmermændene, hvoraf nu en Deel, naar de ere gamle og udslidte, blive enten Penge-Pensionister eller Prammænd ved Spaanehaven og lide Nød paa deres gamle Dage, hvilket Forslag tilligemed de øvrige tiltrædes af Commissionen med den Tilføielse, at 30 Pladser i Spaanehaven ligeledes indrettedes for gamle Matroser.

8. At indføre malede Seildugs Kamre i Linieskibene og Fregatterne til Officererne, som dengang vare yderst slet logerede, og endelig

9. at anskaffe en større Mængde Ballastjern, for at Skibene kunde ligge med deres rette Styrlastighed i Oplaget.

Der var intet af disse Forslag, uden at det vandt Commissionens fulde Bifald; men med deres Gjennemførelse havde det for største Delen lange Udsigter.

Som det vil erindres, blev i Danneskjolds Tid (1742) Stillingen af Skibene i Flaadens Leie forandret fra at være fra Nord til Syd til at være fra Øst til Vest. Denne Forandring havde medført, at i de 40 Aar, der nu vare forløbne, var Flaadens Leie blevet i den Grad tilmuddret, at der nu maatte gjøres noget Alvorligt, naar ikke det skulde gaae saavidt, at Skibene stode paa Grund tomme i Flaadens Leie.

Det blev derfor nu paatænkt atter at oplægge Skibene i Stillingen fra Nord til Syd; men dette lod sig ikke udføre, førend en betydelig Opmuddring havde fundet

Sted; thi imellem hvert Skib havde der dannet sig en hoi Vold af Mudder, som havde afsat sig ved, at Skibene, som laae tværs paa Strømmen, havde stoppet den frie Flugt af de Ureenheder, denne førte med sig. Man ønskede nu at vide, hvormeget Mudder der vilde blive at optage, og hvor lang Tid der vilde medgaae hertil. Tilstanden var saaledes, at, hvor Tredækkeren »Christianus Sixtus« 1743 lagde ud af Bommen med sit underste Batteri inde, stod nu endeel af Skibene paa Grund med Ballast og uden Takkelads og Ammunition. Gerner opstillede følgende Beregning over Mudderet's Optagelse og Uddybning af Leiet til 21 Fod:

»Det hele Quantum, som skulde optages, var 5,815,350 Cbfd., hvortil vilde medgaae 9,692 Arbeidsdage; med det havende Materiel kunde der arbeides aarlig 125 Arbeidsdage, det vil altsaa tage  $77\frac{1}{2}$  Aar.

Naar dertil føies Optagelsen af det Mudder, som kom til i disse  $77\frac{1}{2}$  Aar, beregnet efter, hvor stor Tiluddringen havde været i de 40 Aar fra 1742—82, vilde der medgaae 150 Aar, ialt altsaa  $227\frac{1}{2}$  Aar; sees hen til den større Plads, som nu behøves til Flaaden ved sit forandrede Leie, og hvorover intet tilforladeligt Kaart haves, saa vil der rimeligviis, naar ikke Skibene komme tættere til hinanden, end at et Skibs Underræer ikke berører det ved Siden liggende i Eqvipering, udfordres at optage 29,282,767 Cbfd. Mudder, hvortil vil udfordres 390 Aar med een Maskine, der daglig optager 600 Cbfd. Dette Arbeide maa kunne udføres i 30 Aar, og dertil udfordres 13 Muddermaskiner.»

Det var unegtelig et mørkt Billede af Tilstanden, og Constructions-Commissionen indstillede da ogsaa, at, »hvorledes end med Skibenes Leie bestemmes, ansee vi det heilig fornødent, at med Opuddringen snarest begyndes.»

Dette skete ogsaa, og at den blev dreven med al den Kraft, man med Datidens mangelfulde Maskiner

kunde tilveiebringe, vidner den Omstændighed om, at i Løbet af et Par Aar vare alle de paabegyndte Øer paa det nuværende Orlogsværfts Terrain opfyldte til Voldgraven, ligeledes en Deel af det gamle Nyholms Sydostspids, hvor der havde været en Tømmergrav; endvidere blev Ankerøen, den nuværende Dokø, anlagt, efter Admiralitetets Ordre ligefor Frederiksgade paa Amalienborg, hvorved den kom til at ligge skjævt for Takkeladshusene. For at fremme Arbeidet maatte Landetaten afgive Fæstningsslaver til Oprulningen af Mudderet:

Paa dette Tidspunct skete en stor Forandring i Linieskibenes Udseende, idet Maling af Skrogene udenbords samt af Master og Fartøier indførtes istedenfor den tidligere gennem Aarhundreder anvendte Labsalving med Tjære eller Sværtning.

Denne Forandring skete paa en Maade ved privat Initiativ, idet Chefen for Linieskibet »Sophia Friderica«, Commandeur Greve Moltke, 1781 lod sit Skib male sort udenbords med Oliefarve. Da Commandeur-Capitain Lütken derpaa Aaret efter skulde gaae til Ostindien med »Indfødsretten«, begjerede han at faae Skibet og dets Fartøier malede udenbords saavel som Masterne, da de derved meentes at conserveres bedre end ved den hidtil brugte Labsalving.

Holmens Chef tilføier i sin Indstilling derom: »at Malning med Guult og Sort i 1781 paa »Sophia Friderica« kostede 32 Rdlr. 8 Sk., og denne Maling var endnu god og dækker langt bedre end ordinair Labsalving, som koster 84 Rdlr.; jeg formener derfor, at det vilde være til stor Nytte og Fordeel, om alle Skibe og Fartøier herefter bleve malede først 3 Gange og siden 1 Gang aarlig.»

Constructions-Commissionen tilraadede, at saavel »Indfødsretten« som alle Skibene males udenbords, da Sol og Veirlig virker mindre derpaa til Skade end ved Labsalving; men Skibene maae ligefuldt aarlig kalfakteres.

Dette gjælder og om Fartøierne; til Masterne maa den hvide Farve ansees tjenligst.

Derefter blev Malingen efterhaanden indført overalt. Det sees, at der til udenbords Maling er anvendt Sort og Guult; man har altsaa holdt guul Gang istedenfor som i nyere Tid hvid, desuden maledes øverste Batteries Gang ikke i Portenes hele Høide, men kun i en Brede, der svarede til disses halve Høide. Det var det første Skridt henimod det Udseende, Skibene fik i vor Tid. Samtidig indførtes Hvidtning af Last og Banjer.

Faste Boven-Bramseil brugtes første Gang 1782 i Linieskibet »Oldenburg«.

Efter Afslutningen af den i 1780 nedsatte Commissions Arbejder blev i 1781 Flaadens fremtidige Størrelse ansat til 1 Skib à 90, 2 à 80, 12 à 74, 12 à 64, 2 à 42, 7 à 36 og 5 à 24 Kanoner, deraf 3 Linieskibe i Reserve.

I Fabrikmester Gerners Tid byggedes følgende af ham construerede Linieskibe, nemlig:

|                                   |    |         |       |
|-----------------------------------|----|---------|-------|
| Prindsesse Sophia Frederica . . . | 74 | Kanoner | 1775. |
| Indfødsretten . . . . .           | 64 | »       | 1776. |
| Justitia . . . . .                | 74 | »       | 1777. |
| Oldenburg . . . . .               | 64 | »       | 1779. |
| Ditmarschen . . . . .             | 64 | »       | 1780. |
| Arveprinds Friderich . . . . .    | 74 | »       | 1782. |
| Prindsesse Lovisa Augusta . . .   | 64 | »       | 1783. |
| Kronprinds Frederik . . . . .     | 74 | »       | 1784. |
| Mars . . . . .                    | 60 | »       | 1784. |
| Nordstjernen . . . . .            | 74 | »       | 1785. |
| Nye Indfødsretten . . . . .       | 64 | »       | 1786. |
| Fyen . . . . .                    | 74 | »       | 1787. |
| Sjælland . . . . .                | 74 | »       | 1787. |
| Odin . . . . .                    | 74 | »       | 1788. |
| desuden efter hans Død:           |    |         |       |
| Neptunus . . . . .                | 80 | »       | 1789. |
| Tre Kroner . . . . .              | 74 | »       | 1789. |

Kronprindsesse Maria . . . . . 74 Kanoner 1791.

Skjold . . . . . 74 " 1792.

Altsaa ere ikke mindre end 18 Linieskibe udgaaede fra den berømte Mesters Haand. Med »Kronprinds Frederik« indførtes atter Brugen af 36pundige paa underste Batteri i 74 Kanonskibe ligesom i Barbés »Elephanten« af 1741. Det sees dog ikke at være skeet med andre Skibe end dette.

Gerners sidste Arbejde var 80 Kanonskibet »Neptunus«, som beordredes sat i Bygning 1787. Tegningerne og Planen vare ufuldendte ved Gerners Død, men i det Væsentligste var Skibet udgaaet fra hans Haand, navnlig den Forbedring, som med dette Skib indførtes, at det fik Bougporte, hvilket var noget Nyt, dog kun endnu paa underste Batteri; man erindre, at endnu i hans Tid var Forskibet aabent paa øverste Batteri; det blev ikke givet Gerner at indføre en af de sidste og vigtigste Forbedringer i Bygningen af den Tids Linieskibe, nemlig Lukningen af Forskibet.

Bougporte paa underste Batteri bleve derefter ved Hovedreparationer indførte i alle de nyere Skibe.

Paa »Kronprindsesse Marie« bleve nogle af Kanonportene gjorde 3" større for derigjennem at kunne indtage underste Batteries Kanoner.

Denne stolte Samling af Linieskibe skulde imidlertid kun blive af ringe Nytte for Landet; de fleste tabtes ved den sørgelige Begivenhed 1807, og enkelte mistedes paa anden Maade. Der var nemlig i Slutningen af Aarhundredet en aarlig betydelig Udrustning af Linieskibe for at beskytte Handelen saavel i egne Farvande som i Middelhavet, China og Ostindien, og, uagtet Tab ved Forliis var en i den danske Flaade sjelden Begivenhed, medførte den meget forøgede Søfart, navnlig paa lange Reiser, naturligtvis et forholdsmæssigt Tab af Materiel.

Det første Tab var »Indfødsretten«, som 1782 sendtes til Ostindien; om dette ulykkelige Skibs Skjæbne vides

Intet, det forsvandt sporløst efter paa Hjemreisen at være seet i Nærheden af Cap. I 1783 drev dets Barkas iland paa Island.

»Oldenburg« landsattes i en orkanagtig Storm i Tafelbay 1799, hvorved Mandskabet reddedes, men Skibet blev Vrag.\*)

»Sjælland«, »Jylland« og nye »Indfødsretten« tabtes i Bataillen den 2den April 1801.

Alle de øvrige nævnte Skibe røvedes af de Engelske 1807 med Undtagelse af »Lovisa Augusta«, der under det engelske Overfald var i Norge og derved undgik at blive taget; det blev vedligeholdt som Blokskib til 1829, da det ophuggedes.

»Neptunus« undgik dog at blive indlemmet i den engelske Flaade, idet det ved Udseilingen fra Kjøbenhavn kom paa Grund paa Taarbæks Rev og opbrændtes af Fjenden, da det ikke kunde bringes flot.

Med 80 Kanonskibet »Neptunus« naaede Liniesskibene deres høieste Udvikling i den gærnerske Periode.

Længden var 184', Bredden 48' 8". Skibet førte paa underste Batteri 30 Stkr. 36pundige, paa øverste 30 Stkr. 24pundige og paa Dækket 20 Stkr. 12pundige Kanoner. Dets Ammunition bestod ifølge Reglementet af

|                      |                      |
|----------------------|----------------------|
| Kugler . . . . .     | 6,400 Stkr.          |
| Knipler . . . . .    | 800 "                |
| Skraasække . . . . . | 400 "                |
| Kanonkrudt . . . . . | 42,000 $\mathcal{R}$ |
| flint Krudt. . . . . | 400 "                |

\*) Det er til dette Skib, van Dockum sigter i sin »Desarmering«, hvor han siger: Er Skibets Forliis stønsynligt, og skulde man have Haab om, ved selv at seile paa Land, muligen at kunne naae ind paa et Sted, hvor Localiteterne og Grundens Beskaffenhed maatte give større Rimelighed for at redde Mandskabet, da fremviser vor Marines Historie hæderligt Exempel paa denne Manøvres heldige Iværksættelse.

og dens Haandvaaben af:

|                          |      |
|--------------------------|------|
| Haandgranater . . . . .  | 200. |
| Flinter . . . . .        | 135. |
| Pistoler . . . . .       | 80.  |
| Entrebiler . . . . .     | 100. |
| Halvpiker . . . . .      | 50.  |
| Skibshuggerter . . . . . | 110. |

Paa Grund af de krigerske Forhold i Europa forefaldt i den sidste Halvdeel af Aarhundredet betydelig større Udrustninger end tidligere; der holdtes hyppig stærke Liniesskibescadrer i Søen til Handelens og Skibsfartens Beskyttelse mod Forulempelse af de krigsførende Magters, navnlig engelske Krigsskibe, saaledes i

1773 Escadre paa 12 Liniesskibe og 4 Fregatter

|      |   |   |    |   |   |   |   |
|------|---|---|----|---|---|---|---|
| 1779 | " | " | 10 | " | " | 6 | " |
| 1780 | " | " | 9  | " | " | 5 | " |
| 1781 | " | " | 9  | " | " | 4 | " |
| 1782 | " | " | 4  | " | " | 2 | " |
| 1784 | " | " | 4  | " | " | 2 | " |
| 1887 | " | " | 6  | " | " | 1 | " |
| 1789 | " | " | 11 | " | " | 3 | " |
| 1790 | " | " | 5  | " | " | 3 | " |
| 1791 | " | " | 6  | " | " | 3 | " |
| 1794 | " | " | 15 | " | " | 4 | " |
| 1795 | " | " | 7  | " | " | 3 | " |
| 1796 | " | " | 8  | " | " | 3 | " |
| 1799 | " | " | 5  | " | " | 0 | " |
| 1800 | " | " | 8  | " | " | 0 | " |

Alt foruden Snauer, Brigger og andre mindre Skibe samt Blokskibe til Sikkring af Kjøbenhavns Rhed.

Den korte Krig med Sverrig i 1788 bragte ikke Liniesskibene i Activitet.

Den 27de December 1787 døde Fabrikmester Gerner i en Alder af kun 45 Aar, et stort Tab for Marinen, skjøndt han i E. W. Stibolt, der den 11te Januar 1788 ansattes som Interimsfabrikmester og fra 5te November

1790 som virkelig Fabrikmester, havde en dygtig Efterfølger.

Det 18de Aarhundrede nærmede sig nu sin Slutning, Overgangen til det næste blev en skjæbnesvanger Tid for den danske Flaade, og, selv om de noksom bekendte Begivenheder ikke vare indtrufne, vilde Overgangen dog være bleven et Vendepunct. Den gamle Tid var forbi, Forbedringer og nye Opfindelser fremkom, og, skjøndt Stibolt af Alle erkjendtes som en dygtig Fabrikmester, var han dog en Mand af den gamle Skole. Samtidig med hans Fabrikmestervirksomhed udviklede den unge Hohlenberg i Constructions-Commissionen en rastløs Iver for Fremskridt og nye Ideer, som faa Aar efter kuld-kastede hele det gamle System og medførte, at Stibolt allerede 1796 fjernedes fra Fabrikmesterposten.

At denne Omvæltning maatte komme, var naturligt; de store Søkrige, de kæmpemæssige Linieskibsflaader, der førtes i Ilden, maatte aabne Øiet for meget Forældet, give Anledning til nye Opfindelser og Indretninger, som der var rig Leilighed til at prøve og fuldstændiggjøre.

I Stibolts første Tid byggedes Linieskibene efter Gerners Tegninger.

Det er Stibolts Fortjeneste, at han indførte Orlogsbriggerne og med stor Iver kastede sig over den Opgave at construere hensigtsmæssige Kanonbaade og Defensionsfartøier; han anede rigtignok dengang kun lidt, af hvor stor praktisk Betydning hans Bestræbelser for Udviklingen af denne endnu da kun lidet ansete Deel af Landets Søværn siden skulde blive.

Af Linieskibe efter hans Tegning byggedes kun 3 nemlig

|                     |    |         |         |
|---------------------|----|---------|---------|
| Dannemark . . . . . | 76 | Kanoner | 1794    |
| Seieren . . . . .   | 64 | "       | 1795 og |
| Waldemar . . . . .  | 80 | "       | 1798,   |

alle fortrinlige Skibe, »Dannemark» og »Waldemar» med 36pundige paa underste Batteri og 24pundige paa øverste.

»Waldemar» skulde have deeltaget i Slaget paa Rheden; men under Eqviperingen faldt Forstangen ned paa Dækket og knækkede en Dæksbjælke.

Saa vel »Dannemark» som »Waldemar» førte nogle faa Carronader paa Dækket, nemlig den Første 2 Stkr. 12pundige og den Sidste 4 Stkr. 12pundige.

Carronaden var en i England opfundne ny Kanon, opkaldt efter Floden Carron, ved hvis Bredder de første af dem støbtes; den udskød paa korte Afstande et i Forhold til den lette Kanon svært Projectil.

Efterat Carronader vare blevne indførte i den engelske Marine som et almindeligt Vaaben til mindre Skibes Armering og som Skandseskyts for Linieskibe og Fregatter, anskaffedes nogle engelske Carronader til Forsøg herhjemme nemlig:

|        |          |      |  |
|--------|----------|------|--|
| 1 Stk. | 96pundig | Vægt | 16 <sup>4</sup> / <sub>5</sub> Sk <sup>℔</sup> . |
| 1 "    | 68 "     | "    | 11 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> "                 |
| 1 "    | 42 "     | "    | 7 "  |
| 1 "    | 32 "     | "    | 5 <sup>7</sup> / <sub>30</sub> "                 |
| 1 "    | 24 "     | "    | 4 <sup>1</sup> / <sub>10</sub> "                 |
| 1 "    | 18 "     | "    | 2 <sup>10</sup> / <sub>30</sub> "                |
| 1 "    | 12 "     | "    | 2 <sup>1</sup> / <sub>10</sub> "                 |

med hvilke der i 1795 foretoges Prøveskydninger paa Amager. Resultatet blev, at de befalede indførte efter »en begrændset Maalestok».

Carronaden har kun i ringe Omfang været anvendt til den danske Flaades Bevæbning, idet den hurtig afløstes af andre Skytsconstructions. Det første Skib, til hvilke Carronader fra Nybygning reglementeredes, var Fregatten »Rota» (1801), dog kun med 4 Stkr. 24pundige paa Skandsen, ligesom det bestemtes, at Flaadens Linieskibe og større Fregatter alle skulde have nogle Stykker paa Skandsen.

Kun nogle faa Skibe armeredes med Carronader som Hovedvaaben. Disses Antal var 7 nemlig:

|                                  |   |
|----------------------------------|---|
| Fregatten »Frederiksteen« (1800) | paa Batter. 20 Stk. 30pundige Carronader, Dækket 2 Stkr. 12pundige Carr. og 4 Stkr. 8pundige Kan. |
| » »Lille Bælt« (1801)            | paa Dækk. 16 Stk. 30pundige Carr. og 4 Stk. 8pundige Kan.   |
| » »Fylla« (1802)                 |   |
| » »Diana« (1804)                 |   |
| Briggen »Brevdrageren« (1801)    | paa Dækk. 12 Stk. 12pundige Carr. og 2 Stk. 6pundige Kan.   |
| » »Fama« (1802)                  |   |
| » »Fehmern« (1803)               |   |

Dog allerede 1804 indførtes den  $5\frac{1}{2}$  Sk $\ddot{H}$ 's 18pundige Kanon, som aldeles fortrængte Carronaden som Hovedvaaben for Letfregatter (Corvetter) og Letbrigger.

Beholdningen af Carronader, støbte paa Fritsø Værk, var i de sidste Aar før 1807 saaledes:

|      | 60pundige. | Vægt i Sk $\ddot{H}$ . | 30pundige. | Vægt i Sk $\ddot{H}$ . | 30pundige. | Vægt i Sk $\ddot{H}$ . | 24pundige. | Vægt i Sk $\ddot{H}$ . | 18pundige. | Vægt i Sk $\ddot{H}$ . | 12pundige. | Vægt i Sk $\ddot{H}$ . | Ialt. |
|------|------------|------------------------|------------|------------------------|------------|------------------------|------------|------------------------|------------|------------------------|------------|------------------------|-------|
|      | Antal      |                        | Antal      |                        | Antal      |                        | Antal      |                        | Antal      |                        | Antal      |                        | Antal |
| 1802 | .          | .                      | 5          | $7\frac{1}{2}$         | .          | .                      | 45         | $3\frac{1}{2}$         | .          | .                      | .          | .                      | 50    |
| 1803 | 10         | $11\frac{1}{2}$        | 11         | .                      | 60         | $6\frac{1}{2}$         | 71         | .                      | 52         | $3\frac{1}{2}$         | 94         | $2\frac{3}{4}$         | 298   |
| 1805 | 12         | .                      | 11         | .                      | 60         | .                      | 51         | .                      | 52         | .                      | 94         | .                      | 280   |
| 1806 | 12         | .                      | 11         | .                      | 60         | .                      | 51         | .                      | 52         | .                      | 94         | .                      | 280   |

Som det af ovenstaaende Tabel sees, er der ingen Forøgelse i Beholdningen efter 1803, tværtimod en Nedgang af 20 Stkr. 24pundige, som ikke ere blevne erstattede med andre. Den største Deel af denne Beholdning gik tabt 1807.

Efter Flaadens Tab reglementeredes endnu Carronader som Skandseskyts for Linieskibe og Fregatter, nemlig for:

|                            |                    |
|----------------------------|--------------------|
| »Phoenix« . . . . .        | 6 Stkr. 24pundige. |
| »Danmark« . . . . .        | 6 » 24pundige.     |
| »Dronning Maria« . . . . . | 18 » 30pundige.    |
| 46 Kanons Fregatterne hver | 10 » 30pundige.    |

De kom imidlertid aldrig til Anvendelse; thi i 1825 konstrueredes den 7 Skpd.s 18pundige Kanon som Dæksskyts for Linieskibe og Fregatter, og derefter afskaffedes ifølge Kgl. Resol. af 9de Mai 1825 Carronaden som Sideskyts for Flaadens Skibe, hvilket allerede var skeet for 36 Kanonsfregatternes Vedkommende i 1817, da »Minerva« gik til Middelhavet og Vestindien. Hverken »Dronning Maria« paa dens Togt 1834 eller noget andet af de paa den Tid udrustede større Skibe have havt Carronader.

Som Fartøisskyts bleve de dog bibeholdte, idet Skibene fik medgivet 1 eller 2 Stkr. 18pundige eller 12pundige Carronader til Bevæbning af Barkas og Travaille. (Construction 1840.)

Denne afløstes endelig 1867 af Landetatens 4pund. riflede Kanon, og Carronaderne vare dermed for stedse afskaffede.

En anden Opfindelse af langt mere indgribende Betydning kom ogsaa frem i Stibolts Tid, nemlig Skibenes Kobberforbudning og Metalforboltning. Spørgsmaalet var bragt frem af Hohlenberg.

Om Skibes Forhudning med Metalplader udtaler en engelsk Forfatter sig for circa 40 Aar siden omtrent saaledes: »Vigtigheden af at bevare Skibenes Bund for den Skade, for hvilken de ere udsatte ved Sødyr, og det Tab af Fart, som foranlediges ved Udviklingen af Vandplanter, har til forskjellige Tider tiltrukket sig særlig Opmærksomhed, og forskjellige Forsøg ere gjorte for at forhindre eller formindske disse Ulemper, navnlig mod Angrebene af Orm. Allerede i 1553 have Spanierne anvendt en Metalforhudning.

I England prøvede man under Carl den Anden paa at forhude Skibene med Bly, hvilket derefter blev anvendt gennem et langt Tidsrum, men det bløde Metal kunde ikke modstaae Vandets Indvirkning, og, efterat det ved nøiagtige Forsøg i 1770 havde viist sig, at

Blyet efter nogen Tids Forløb var aldeles opslidt paa nær endeel af Stævnen og et Parti omkring Roret, gik man bort fra denne Forhudningsmaade.

Det var navnlig de i Vestindien stationerede Fregatters hurtige Ødelæggelse, der bragte det engelske Admiralitet til at tage denne Sag under alvorlig Overveielse, og foranlediget ved en Skrivelse fra Søcommissariatet af 18de Octbr. 1761 beordrede Admiralitetet under 21de s. M., at Fregatten »Alarm» skulde beklædes med tynde Kobberplader.

Dette første Forsøg paa Kobberforhudning faldt dog ikke heldig ud; thi man kjendte ikke Kobberets Virkning paa Jernforboltningen, og Følgen var, at alle Jernboltene under Vandet fortæredes. Man prøvede paa at dække Boltehovederne under Kobberet med en Blanding af Beg og Tjære og derover at spigre Seildug, men naturligviis uden heldigt Resultat. Først i 1783 fandt man paa at indføre Kobber- og Metalbolte, foreløbig i mindre Fregatter og Sloops, men kort efter i alle Classer af Skibe; derved forøgedes Omkostningerne ved Bygningen af et 90 Kanonskib med £ 2,018; men Øiemedet var opnaaet.»

I den danske Flaade indførtes Kobberforhudning i 1793. Kobberet anbragtes paa en med Kobberspiger paasat Træhud, indtil de mindre Skibe fra 1795 og Linieskibe fra 1821 byggedes under Vandet med Metalbolte, hvorved Træhuden sparede.

De første Skibe, som herhjemme fik Kobberhud, vare Briggen »Lougen» (1793), Fregatten »Freia» (1794) samt Linieskibene »Oldenburg» og »Ditmarschen» (1798). »Najaden» (1811) var den første metalforboltede Fregat, og »Dronning Maria» (1824) det første Linieskib, som byggedes med Metalbolte.

I Aaret 1794 udgik Tredækkere af Flaadens Reglement i al Stilhed, idet det heldige Resultat, der var opnaaet med 80 Kanonskibet »Neptunus», bragte

Admiralitetet paa de Tanker, at den Overvægt, som en Tredækker paa 90 til 100 Kanoner havde over et saadant Skib, ikke var saameget stor, især da Tredækkerens underste Batteri i Sø meget hurtig blev ubrugeligt. Det blev derfor bestemt, at istedenfor een Tredækker og to 80 Kanonskibe skulde til Flaaden fremtidig reglementeres fire 80 Kanonskibe.

Den 31te Marts 1795 blev Premierlieutenant F. C. Hohlenberg, dengang kun 31 Aar gammel, beordret at indtræde i Constructions-Commissionen med Votum og Underskrift, efter at han siden 1788 havde bivaanet Møderne som Auscultant og allerede da bragt Skibenes Kobberforhudning paa Bane. Kort før sin Ansættelse som Fabrikmester foreslog han Afskaffelsen af Mesansruen og den trekantede Mesan. Dette skete, da Stibolt i April 1796 indgav Seiltegnning til »Seieren». Seiltegnningen var af Stibolt med Undtagelse af Bommesanen, som var af Hohlenberg. Le. L. de

Ved denne Foranstaltning foretoges atter en af disse Forandringer, som førte Skibenes Udseende henimod Nutiden. I tre Aarhundreder havde Linieskibenes Mesanmast ført det fra Galeonerne arvede Latinseil, der var blevet typisk for det fuldriggede Skib.

Bom og Gaffel indførtes i Linieskibene, og ved samme Leilighed er vistnok Flaget, som tidligere førtes paa Flagspil, flyttet til den Plads, hvorfra det endnu vaier i det fuldriggede Skib, nemlig under Gaffelen.

Ved Hohlenbergs Energi gennemførtes nu i en kort Aarrække en stor Mængde Forandringer i Skibbyggeriet og Skibenes Armering og Udrustning, en radical Omvæltning. Hans første Handling efter at have faaet Sæde i Commissionen var at foreslaae Indførelsen af Carronaderne i Linieskibene, hvilket Forslag, støttet baade af Fabrikmester Stibolt og Tøimester Høyer, som tidligere meddeelt, blev antaget.



I Juni samme Aar (1795) indgav Hohlenberg Tegning til en 36 Kanonsfregat («Najaden» 1796), der vakte saa betydelig Opsigt, at Commissionens Medlemmer beordredes til inden 8 Dage, selv om de «ligge paa Rheden» — altsaa vare udcommanderede — at afgive Betænkning derom. Dimensionerne vare her overladte til Hohlenbergs eget Skjøn, dog at Bekostningen ikke synderlig maatte overskride Flaadens andre 36 Kanonsfregatter.

Det, der vakte saa stor Opsigt ved denne nye Construction, var Dannelsen af Agterskibet, som i denne Fregatbygning var stærkt indknebet, idet de svære Gallerier vare bortfaldne og Fortømringsringen meget forstærket. Derved opnaaedes, at der ikke alene kunde skydes ret agterud, men navnlig, hvad der blev anset for det Vigtigste ved Forbedringen, at Agterskibets Form tillod, at der kunde bringes Kanoner til at bære i den døde Vinkel, som var fra ret agter til tværs, altsaa til Forsvar for Laaringen, denne hidtil forsvarsløse Deel af Skibet.

Med Hensyn til denne Tegning udtaler Commissionen blandt Andet: «Vi give den os aldeles nye og i vore Tanker synderlig heldige Agterskibets større Defension vort bestemte og ubetingede Bifald.»

General-Adjutant Krieger meddeler, at for ham havde Generallieutenant la Motte Piquet udtalt, at han med Linieskibet «Hannibal», 74 Kanoner, blev ilde tilredt under St. Domingo af et engelsk 40 Kanonskib, som i Stille kom til at ligge agtenfor ham og derfra beskød ham.

Stibolt, hvem Fremkomsten og Godkjendelsen af de hohlenbergske Ideer kort efter fjernede fra Fabrikmesterposten, gjorde vel nogle Indvendinger med Hensyn til Bekostningen, «men ønskede iøvrigt til Lykke til, at Prøven maatte stadfæste den gode Forventning, som havde om Fregattens Egenskaber.»

Dog, Hohlenberg blev ikke staaende derved. Systemet skulde nu ogsaa indføres for Linieskibenes Vedkommende, og et Par Maaneder efter, nemlig i September, fremkom hans Tegning til et 74 Kanonskib («Norge» 1800).

Dette Skibs Længde var 176', Bredden 47', derimod var det kun 21' bredt paa Speilet. Det skulde armeres med 32 Stkr. 36 pundige paa underste, 34 Stkr. 18 pundige paa øverste Batteri og 8 Stkr. 36 pundige Carronader paa Dækket.

Displacementet 84,747 Cbfd. Om dette Skib skrives: «Paa dette Hohlenbergs første Linieskib var anvendt alle de Nyheder, som hans Theori om Krigsskibes bedste Dannelse bragte ham til at antage for nødvendige.

Det brede, aabne Agterspeil med Vægtergangen, de svære Gallerier og Hukmænd maatte vige for det indknebnede Agterskib, hvis eneste Prydelse var Kanonporte og enkelte lette Zirater.

Bougen blev lukket med fast Tømmer heelt rundt om øverste Batteri. Agterspeilets Brede var meget smal, saa smal, at to Kanoner ikke kunde arbeides med.

Hytten var af en ganske særegen Dannelse. Den var afskaaren agter, saa at den ikke stod i Forbindelse med Hakkebrættet, men dannede med dette et aabent Rum tværs over Skibet og havde Længde nok til, at de 36 pundige Carronader der kunde staae og betjenes.

I denne Hytte, der mere var at betragte som et Ruf, vare Chefen og nogle Officerer logerede, og om Bagbord var en Gang under Hyttedækket, der gav Communication med Hakkebrættet og de der staaende Carronader.

En anden Nyhed paa «Norge's» Tegning var Placeringen af øverste Batteries Porte, der var uafhængig af underste Batteries, idet der kun var taget Hensyn til,

at øverste Batteries Kanoner havde den fornødne indbyrdes Afstand.

Med Hensyn til Apteringen var der afskaffet en stor Mængde Skodder nede i Skibet. En bred Løbegrav gik rundt om hele Skibet paa Banjerne. Tougene vare for første Gang placerede i Kabelrum i Lasten. Derimod var Skibet paa Grund af det store Antal Carronader paa Dækket, hvor der fordredes en særlig Installation for disse, mindre godt bastingeret.

Med Hensyn til Tidspunctet for Lukningen af det aabne Forskib i Udlandet kan her anføres, at i 1804 ophuggedes et engelsk Linieskib »Namur«, paa hvilket Forskibet var blevet lukket, dog ikke fra Nybygning.

Denne Skibstegning toges nu under Behandling af Commissionen, og for at prøve Hensigtsmæssigheden af den nye Inddeling af Kanonportene blev der paa Blokskibet »Norske Løve« udhugget tre Stykporte i underste Batteri, for ved Skydning at anstille Prøver. Skulde Forsøgene med »Norske Løve« vise nogen Vanskelighed, der nødvendiggjorde at frafalde Portinddelingen paa øverste Batteri, tabtes derved en 18pundig Kanon i Laget paa dette Batteri; men disse meente man at kunne erstatte ved 8pundige Kanoner paa Dækket.

Forskibets Tillukning til Stævnen om øverste Batteri ansaaes som et fordeeltigt Tillæg til dette.

Omendskjøndt Commissionen erkjendte det som et ikke uvigtigt Tillæg til Agterskibets Defension, at 2 Carronader placeredes agterud paa øverste Dæk, ansaae den det dog for tvivlsomt, om Vægtergangen derved burde fortrænges. Man har sikkert kun nødig opgivet denne smukke og anseelige Prydelse for et Skib.

Ihvorvel Fabrikmester Stibolt erkjendte, at det valgte Constructionsprincip var vel udført, anstillede han dog en Sammenligning mellem Armeringen af det af ham

construerede Linieskib »Dannemark« og det nye Skib, hvilken efter hans Formening faldt ud til det førstes Fordeel.

Den 24de October melder Commissionen om Resultaterne af Forsøgene med Blokskibet »Norske Løve«, at fra Artilleriets Side Intet saaes, der kunde hindres ved en saadan Placering af Portene, at give Orlogsskibene den reelle og for vore Farvande yderst vigtige Fordeel af en stærkere vertical Forbinding — dog ansaaes det raadeligt, at Prøve tilsøes over Skibet i sin Tid blev foretaget, naar det blev færdigt, inden en afgjørende Resolution for Flaaden i Fremtiden toges i denne Henseende.

Fabrikmesteren i Forbindelse med Commandeur-capitain O. Fischer betragtede ikke Forsøgene for saa afgjørende, at de derfor turde gjøre bestemte Slutninger eller Sammenligninger med, hvad der kunde møde under en heftig og varig Bataille, og forskjellige indtræffende Tilfælde, ulykkelige Tilfælde, som af Laderens Stilling kunde hænde, kunde blive Aarsag til sørgelige Følger for Flagets og Besætningens Ære; de kunde derfor ikke give det nye Portsystem bestemte Fortrin.

Imidlertid blev Skibet sat i Bygning; dermed var Hohlenbergs System fastslaaet, og kort efter fulgte Stibolts Afskedigelse efter hans derom indgivne Ansøgning, nemlig den 12te Februar 1796. Samme Dag udnævntes Hohlenberg til Fabrikmester. 194 2/2

»Norge« løb af Stabelen den 29de Septbr. 1800 og har altsaa staaet forholdsviis længe i Bygning; den equiperedes og udlagdes fra 28de Aug. til 16de Octbr. 1801 og beseiledes i nærmeste Farvande.

Hohlenbergs næste Skib var Fregatten »Rota« paa 40 Kanoner med 24pundige Kanoner paa Batteriet; det var en ny Type, ikke lidet større end de ældre 36 Kanonsfregatters, den deplacerede 41,058 Cbfd., det

samme som de gamle 50 Kanons Linieskibe, hvilken Klasse den skulde erstatte.

I Juli 1797 indkom hans Tegning til Fregatten »Hvide Ørn« paa 24 Kanoner med 8 pundige Kanoner paa Batteriet. Dette Skibs Deplacement var 22,491 Cbfd. Saavel mod disse Tegninger som mod de tilhørende Seiltegninger fandt Constructions-Commissionen Intet at erindre.

Angaaende dette ulykkelige Skibs endelige Skjæbne, over hvilken der endnu hviler et Slør, findes en Optegnelse af afdøde Contreadmiral J. P. Stibolt, som i 1799 var udcommanderet med Briggen »Nidelven«, saalydende:

»I Aaret 1799 vedbleve vi deels at krydse, deels at convoyere langs Spanske Kysten, hvorved vi ofte indkom til Tanger og Gibraltar, samt foruden forhen anførte spanske Havne i la Rapida ved Tortosa og ved Torre Vieja ved Øen Gros; imod Slutningen af Aaret beordredes vi at anløbe Port Mahon, hvor vi fandt Hr. Kammerherre Steen Bille paa Fregatten »Hvide Ørn«, ført af Hr. Capitainlieutenant J. D. v. d. Osten, under Quarantaine; den erholdt Practica 2 Dage efter vor Ankomst, og strax efter gik vi begge Seil til Livorno, hvor vi ankrede indenfor Mouillen; den 27de December om Middagen gik Fregatten »Hvide Ørn« Vest efter med 5 Skibe under Convoy (Fregatten »Hvide Ørn« er sandsynlig sunken mellem den genuesiske Kyst og Cap Corse, dog nærmest sidste). Et Skib af dens Convoy: »Fem Brødre« fra Flensborg, som vi talede med i Barcelona, angav den 29de December Kl. 11 Emd. at have seet Fregatten brænde Blinkfy, og var da, saavidt i det overhaands Veir kunde skjønnes,  $\frac{1}{4}$  à  $\frac{1}{2}$  Miil fra »Fem Brødre« og masteløs) — —.«

Dette er vistnok det Nærmeste, man nogensinde kommer med Hensyn til Oplysning om dette sørgelige Forliis, hvis ellers Skipperens Beretning er correct.

I 1799 fremkom Hohlenbergs saakaldte Elb-Fregatter, en mærkelig og enestaaende Type Skibe med kun 6 Stkr. 24pundige paa Batteriet.

Endelig den 9de April 1800 fremkom Tegningen til det herlige Skib, som mest har bidraget til at gjøre Hohlenbergs Navn bekjendt, nemlig 90 Kanons Tordækkeren »Christian den Syvende«, bestemt til at føre paa underste Batteri 30 Stkr. 36pundige, paa øverste 32 Stkr. 24pundige, paa Dækket 6 Stkr. 12pundige Kanoner samt 16 Stkr. 36pundige og paa Hytten 6 Stkr. 12pundige Carronader.

Skibets Længde var 184' 6", Bredden over Livet 48' 6" og paa Speilet 25'. — Deplacement 93,719 Cbfd.

Dette Skib, som kort efter dets Færdigbygning tabtes tilligemed den øvrige Flaade, stod i stor Anseelse, og den Dom, som en engelsk Forfatter udtaler om det, viser, at den danske Bedømmelse af det ikke var eensidig. Denne Udtalelse lyder omtrent saaledes:

»Kun faa af Priserne vare imidlertid af Værdi for de Engelske.

»Christian den Syvende«, »Norge«, »Prindsesse Caroline« og »Seieren« vare de eneste Linieskibe, der siden udrustedes som Krydsere.

Det første af disse, som var bygget 1804, blev i Sandhed betragtet som et meget smukt Skib i enhver Henseende; men Dimensionerne vare ikke store efter den Armering, det havde. Paa Grund af den store Anseelse, som blev dette Skib tildeel, blev »The Cambridge« (1815) befalet bygget aldeles ligt dermed, og i Dimensionerne i Almindelighed var der ingen anden Forskjel end den, at »Cambridge« maalte 6 Tons mindre end dens beundrede Forbillede.

Efter den reducerede Tegning af »Christian den Syvende« bleve følgende Linieskibe byggede, »Hawke«, »Black Prince«, »Melville« og »Wellesley« —.

Slaget paa Rheden den 2den April 1801 foraar-sagede ikke noget stort Tab for den seilbare Flaades Vedkommende; ihvorvel ikke faa Skibe ødelagdes, var det paa et Par Stykker nær dog kun gamle eller ældre Skibe, der ikke havde stor Betydning som søgaaende Linieskibe, nemlig:

|                                       |           |
|---------------------------------------|-----------|
| Krabbes Jylland . . . . .             | fra 1760. |
| — Christian den Syvende (Prøvesten) - | 1767.     |
| — Holsteen . . . . .                  | - 1772.   |
| — Dannebrog . . . . .                 | - 1772.   |
| — Wagrien . . . . .                   | - 1773.   |
| Gerners Indfødsretten . . . . .       | - 1786.   |
| — Sjælland . . . . .                  | - 1787.   |

Ikke destomindre foraarsagede Tabet jo en betydelig Nedgang i det reglementerede Antal af Linieskibe, og i det korte Tidsrum til det ulykkelige Aar 1807 arbejdedes der kraftig paa atter at bringe Linieskibene op til det bestemte Antal.

I Aaret 1800 indførtes ifølge Hohlenbergs Forslag Corvetter eller, som de dengang kaldtes, Letfregatter uden Bak og Skandse, i Begyndelsen armerede med Carronader, og i 1801 de lette Carronadebrigger.

Efter »Christian den Syvende«, som sattes i Vandet 1803, byggedes endnu »Prinds Christian Frederik« og »Prindsesse Caroline«, begge henhørende til de saakaldte »Masseskibe«, hvoraf den søgaaende Flaades Slaglinie hovedsagelig skulde bestaae. De førte hver 66 Kanoner, nemlig paa underste Batteri 28 Stkr. 24pundige, paa øverste 30 Stkr. 18pundige og paa Dækket 2 Stkr. 8pundige Kanoner samt 6 Stkr. 18pundige Carronader. Det første sattes i Vandet 1804 og det andet 1805.

»Prinds Christian Frederik«'s Historie er for bekendt til at skulle gjentages her; »Prindsesse Caroline« var det sidste Linieskib, som byggedes før Begivenhederne i 1807.

Hohlenbergs Virksomhed som Fabrikmester nærmede sig imidlertid sin Afslutning. — Forinden fremkom dog hans Forslag om Egaliseringssystemet, som bestod i, at Alt til Skibenes Eqvipering henhørende, saasom Master, Rundholter, Seil o. s. v. indrettedes saaledes, at det samme Stykke kunde bruges i alle Skibene ikke alene af samme Classe og Størrelse, men ogsaa af andre Classer, saaledes at f. Ex. en Mærseraa til et Linieskib blev Storraa til en Fregat, en Bovenbramraa til en Fregat blev Bramraa til en Brig osv.

Af økonomiske Hensyn gik man ind paa Forslagets Princip; men dels henlaa i Magasinerne allerede anskaffet Takkelads og Gods til alle Skibene, hvorved Spørgsmaalet idetmindste ikke i Øieblikket havde stor praktisk Betydning, og dels gav Aaret 1807 og den paafølgende Krig Andet at tænke paa.

Den 2den September 1803 erholdt Hohlenberg efter Ansøgning Afsked som Fabrikmester med Capitains Charakter og ansattes som Overlods og Havnemester i Christianssted paa St. Croix, hvor han døde i Aaret 1804.

Den kortvarige Hohlenbergske Periode medførte en Omvæltning i Linieskibenes Udseende, som næppe nogen tidligere Tid havde seet. For Linieskibenes og de svære Fregatters Vedkommende maatte disse Forandringer vel kaldes meget hensigtsmæssige, skjøndt det ikke kan negtes, at en stor Deel af Skibenes Skjønhed gik tabt.

Mærkeligt er det iøvrigt, at Hohlenberg ved Constructionen af det indknebnede Agterskib ikke gjorde Skridtet fuldt ud og indførte det runde lukkede Agterskib, saaledes som det skete i England 1817 ved Sir Robert Seppings, der allerede dengang havde undfanget Tanken og tidligere havde indført det lukkede Forskib i dette Lands Flaade.

Da Forslaget om at indføre det runde Agterskib i 1821 fremkom hertillands, synes det ikke dengang at have vundet ubetinget Bifald.

De mindre Skibe af Hohlenbergs Tegning synes derimod ikke at have nydt videre Anseelse; Elb- og Letfregatterne og Carronadebriggerne vare smaa og svage, og Begivenheden med »Hvide Ørn« kastede en mørk Skygge over hele denne Type, som efter Flaadens Tab erstattedes først med ældre stiboltske Tegninger, indtil nyere Constructioner atter afløste disse.

Ialt byggedes efter Hohlenbergs Tegning:

5 Linieskibe nemlig: »Norge« og »Christian den Syvende« og efter hans Afgang »Prinds Christian Frederik« (1804), »Prindsesse Caroline« (1805) og »Danmark« (1817),

19 Fregatter, hvoraf efter hans Afgang 11, desuden 3 Brigger og nogle mindre Skibe.

Efter Hohlenbergs Afgang blev der foretaget en Forandring med Bestyrelsen af Skibbyggeriet. Fabrik-mesterposten besattes ikke, men Mestrene gjordes ansvarlige for hver i sit Fag at udføre Arbeidet efter de havende Tegninger og efter den antagne Forbindingsmaade.

Capitainlieutenant Johansen ansattes ad interim til Inspection ved det nye Skibbyggeri, dels for at besørge af Fabrikmesterforretningerne, hvad der ikke angik det Videnskabelige — dels for at være paa Raad med Mestrene, naar et eller andet Tilfælde maatte byde at fravige den sædvanlige Forbindingsmaade, endvidere tillige for at vaage over, at det anskaffede Tømmer og Materiale blev saaledes fordeelt til de forskjellige Arbeider, at ethvert efter Fornødenhed blev forsynet og anvendt paa fordeelagtigste Maade — Alt under Over-Equipagemesterens Direction.

Skibbygmester P. J. Paaske fik Inspectionen ved Flaadens Reparation.

Endelig efter Kgl. Resol. af 4de Mai 1804 beordredes, at de ældre Skibe, som enten fik Hovedreparation eller »opholdende Reparation«, skulde fratages deres tunge Ornamentter for og agter og have lettere Ornamentter for at afværge Kjølbrydning.

I 1805 indtraadte Lieutenant Schifter, senere bekendt som Fabrikmester, som Auscultant i Constructions-Commissionen.

I 1806 begyndte man at indføre Luftporte, saaledes i »Kronprindsesse Maria«, »Skjold«, »Arveprinds Frederich«, »Seieren« og »Prinds Christian Frederik«. Denne nyttige Foranstaltning synes dog i Begyndelsen kun at have været af meget ringe Udstrækning i hvert enkelt Skib.

De velbekjendte saakaldte »Køine« i Skibssiden paa vore Træskibe ere opfundne i England af O. Lang, Constructeur ved Værftet i Woolwich 1823. Disse Langs Glas prøvedes i Linieskibet »Skjold« 1836 sammen med nogle andre Skrueglas, som allerede vare prøvede i »Bellona« i 1835. Langs Glas erklæredes for de bedste og indførtes derefter.

I 1824 vare Metal Banjerporte prøvede i Fregatten »Freia«.

Et af de sidste vigtigere Spørgsmaal, der kom frem førend Katastrophen 1807, var Spørgsmaalet om en Type Linieskibe, som kunde afløse de Gernerske 74 Kanonskibe. »Prinds Christian Frederik«'s Beseiling, som fandt Sted i 1806, førte ikke til at indhente Erfaringer, der kunde løse Spørgsmaalet, og derefter satte Flaadens Tab og Krigens Udbrud en foreløbig Stopper for al videre Forhandling paa disse Omraader.

Den Linieskibsflaade, som bortførtes af de Engelske, bestod ifølge den officielle Aarsberetning for Værfterne 1807, af følgende Skibe:

|                       |         |           |
|-----------------------|---------|-----------|
| Christian den Syvende | 90 Kan. | fra 1803. |
| Waldemar              | 80      | - - 1798. |

|                             |                   |
|-----------------------------|-------------------|
| Neptunus                    | 80 Kan. fra 1789. |
| Prindsesse Caroline         | 56 - - 1805.      |
| Norge                       | - 1800.           |
| Dannemark                   | - 1794.           |
| Skjold                      | - 1792.           |
| Kronprindsesse Maria        | - 1791.           |
| Tre Kroner                  | - 1789.           |
| Odin                        | - 1788.           |
| Fyen                        | - 1787.           |
| Kronprinds Frederik         | - 1800. 1787      |
| Arveprinds Friderich        | - 1782.           |
| Justitia                    | - 1777.           |
| Prindsesse Sophia Frederica | - 1775.           |
| Seyeren                     | - 1795.           |

Ialt 16 Skibe, hvoraf »Neptunus» som ovenfor omtalt ved Udseilingen grundstødte paa Taarbæks Rev og blev opbrændt.

Endvidere opbrændtes »Mars», og »Ditmarschen» ødelagdes i Dokken.

Tilbage var kun »Prinds Christian Frederik», som i 1808 gik tilgrunde i Kampen ved Sjællands Odde, og »Lovisa Augusta», det eneste som overgik til den nye Flaade, dog kun som Blokskib.

Den 11te August 1807 holdt Constructions-Commissionen sit sidste Møde før de Engelskes Occupation af Holmene, og den 21de October, altsaa allerede Dagen efter, at Fjenden havde forladt Staden, samlede den atter.

Som bekjendt bleve 3 Skibsbygninger væltede ned fra Bedingerne paa Nyholm og ødelagte, og det var i den Anledning, at man samlede for hurtigst muligt at faae afgjort, om noget af dette Materiale lod sig benytte.

Allerede den 26de erklærer Commissionen, at disse Bygninger befindes alle saameget sønderlagne, at de umulig kunne opsættes af det tilbageblevne Tømmer; det

formenest, at de hver for sig adskilles, da man, efterat Tømmeret er sorteret, bedst kan bedømme, hvad Skibbygning deraf kan opføres.

Den 24de November meldes, at til et 64 Kanonskib efter »Seieren»'s Tegning formenes, at man med mest Nytte kunde anvende den største Deel af Tømmeret, undtagen det af Stævn og andre vigtige Piecer, der maatte foreligge til et 74 Kanonskib. Om Skibet i Dokken kunde Intet siges, før Dokken var pumpet læns. Den 8de December meldes, at Skibet i Dokken er saa fuldkommen ødelagt, at det aldeles ikke vil kunne bringes til at flyde med Batteri, men at det bør omhyggelig ophugges for at kunne afgive Tømmer til Holmens Brug.

I Ordre af 10de December 1807 befaledes, at af de 3 paa Stabelen ramponerede Bygninger skulde bygges et Skib efter »Seieren»'s Tegning med letteste 18pundige paa 2det Batteri.

Kjølen blev lagt paa Nyholms Beding Nr. 3 den 11te Juli 1808. Skjæggets Figur skulde dannes efter de nyere Skibe, og Bougsprydets Inclination formindskes 3°, saaledes at dets Reisning blev 28°. Hytten, som hørte til de Stiboltske Skibe, skulde bortfalde, og et let Ruf som i »Prinds Christian» anbringes, og Skibet skulde afsløifes til 2den Reling, saaledes at altsaa den høiere Reling for Hytten bortfaldt. Istedendfor Skandse- og Bakskanoner skulde sættes 3 Stkr. 18pundige Caronader paa hver Side af Skandsen. I August 1809 bestemtes Skibets Navn at skulle være »Phoenix».

Den 5te December 1810 sattes »Phoenix» i Vandet med stor Høitidelighed; men Forholdene under og umiddelbart efter Krigen medførte, at dette Skib aldrig blev udrustet. Udsendt under Krigen vilde det hurtig have deelt Skjæbne med »Prinds Christian» og »Najaden».

I 1815 var Skibet i complet Stand; men i 1830 udtoges Masterne og bleve ikke senere indsatte, dog havde endnu dengang Takkelads, Seil og Rundholter complet.

1838 blev det afsløifet til øverste Batteries Bøssebænke for kun at benyttes som Blokskib, og 1842 blev det vel tætnet for Vinteren, men var da i saa yderlig slet Tilstand, at det ikke fortjente Bekostningen af nogetsomhelst Tilsyn; den 14de Juli 1843 cassetes det til Ophugning.

Endnu et lille Linieskib blev sat under Bygning i Krigsperioden, inden man atter begyndte at bygge Linieskibe efter en bestemt Plan, nemlig »Danmark«, bygget ifølge Ordre af 21de April 1812 som Nr. 6; det sattes i Vandet den 29de Juli 1817 og var efter Hohlenbergs Tegning, førte paa underste Batteri 28 Stkr. 24pundige, paa øverste 30 Stkr. 18pundige og paa Dækket 2 Stkr. 8pundige Kanoner og 6 Stkr. 24pundige Carronader.

Heller ikke dette Skib udrustedes nogensinde. I 1842 havde vel Takkeladsen complet, men den var saa forældet, at den ikke uden betydelig Reparation kunde ansees skikket til videre Brug. I 1843 udgik Skibet af den seilbare Flaades Tal for kun at bruges som Blokskib og cassetes til Ophugning 1856.

Imidlertid sluttedes Freden i Kiel, og med Norges Tab blev ikke alene Flaadens Opgave en anden end tidligere, men det Contingent af Mandskab og Penge, som dette Land hidtil havde stillet til den fælles Flaade, bortfaldt; en betydelig Reduction var derfor nødvendig; Flaadeplanen af 1815 omfatter kun 6 Linieskibe og 8 Fregatter, et sørgelig lille Tal i Modsætning til tidligere, selv om det tages i Betragtning, at Flaaden samtidig forøgedes med en forholdsvis stor Kanonbaadsflottille.

Den midlertidige Ordning af Skibbyggeriet, som havde staaet ved Magt siden Hohlenbergs Afgang 1803,

ophævedes, og Capitainlieutenant A. Schifter udnævntes til Fabrikmester, efter at have haft Inspectionen ved Skibbyggeriet siden 10de December 1808, medens Capitain Johansen under Krigen havde forestaaet dette i Provindserne. Det blev nu Schifters Opgave at construere den Classe af Linieskibe, hvoraf Flaaden fremtidig skulde bestaae, de sidste, som indlemmedes i den danske Flaade.

De første Aar anvendtes til Bygningen af Corvetter og de nye Fregatter af »Freia«-Typen, først den 19de October 1820 fremkom Tegningen til Linieskibet »Dronning Marie«. — Ved at lade Ruf eller Hytte bortfalde bragtes Skibet til at bære 84 Kanoner. Constructions-Commissionen udtalte sin særdeles Tilfredshed med Tegningen, men foreslog dog, at det bestemtes, at »det ikke skulde karakteriseres høiere end en 74 Kanonskib«.

»Dronning Marie« var først bestemt til at føre paa underste Batteri 30 Stkr. 30pundige, paa øverste 32 Stkr. 18pundige og paa Dækket 4 Stkr. 12pundige Kanoner samt 18 Stkr. 30pundige Carronader. Dæksbatteriet forandredes senere omtrent 1830 til 22 Stkr. 18pundige 13 Kaliber Kanoner.

Længden var 180', Breden paa Tømmeret 46' og paa Speilet 26'. Agterskibet var saaledes ikke saa stærkt indknebet som paa Hohlenbergs »Norge«. Deplacementet var 80,755 Cbfd.

Dette Linieskib var det første, som var fuldstændig metalforboltet under Vandlinien.

Det sattes i Vandet den 16de September 1824, og nu byggedes efter samme Tegning »Waldemar« den 14de August 1828, »Frederik den Sjette« den 25de August 1831 og »Skjold« den 12te September 1833. Disse 4 Linieskibe vare fuldstændig eens, og med »Skjold«'s Afløbning var Antallet af Linieskibe ifølge

Flaadeplanen af 1815 naaet, idet dengang baade »Phoenix« og »Danmark« endnu vare tjenstdygtige.

Imidlertid sattes et Skib i Bygning for at kunne afløse »Phoenix«, som snart var cassabelt, og den 22de Mai 1840 afløb »Christian den Ottende« af samme Tegning som de andre, men noget større, nemlig af Deplacement 84,001 Cbfd., hvorhos Gallionen var lagt høiere paa dette Linieskib end paa de andre.

Strax efter Afløbningen af »Christian den Ottende« sattes i Bygning det sidste danske Linieskib, nemlig »Dannebrog«, ifølge Ordre af 27de December 1841; Tegningen approberedes den 6te Marts 1842, og Kjølen blev lagt den 28de April 1843. Skibet sattes dog først i Vandet den 25de September 1850.

Det var først bestemt, at det skulde kaldes »Dronning Caroline Amalie«, men efter Thronskiftet 1848 forandrede Navnet til »Dannebrog«.

Endskjøndt »Dannebrog« var større end de andre Schifterske Linieskibe, førte det kun 72 Kanoner udelukkende 30pundige, men af forskjellig Vægt, nemlig 18 Skpd., 15½ Skpd. og 11 Skpd.; det svarede saaledes til, hvad man ogsaa i Udlandet kaldte 70 Kanonskibe. Længden var 186' og Bredden 50'.

Den Virksomhed, der blev tildeelt disse Skibe, var ikke stor. Udrustningerne i Fredsperioden 1815—1848 indskrænkede sig hovedsagelig til mindre Skibe, dog udsendtes »Dronning Marie« 1834 paa et 3 Maaneders Tøgt i Nordsøen og anløb paa dette Island.

»Skjold« var paa Øvelsetøgt 1836 og »Christian den Ottende« i 1841, hvor det anløb England.

Ved Krigens Udbrud 1848 udrustedes intet Linieskib det første Aar, men »Danmark« og »Waldemar« benyttedes som Fangeskibe. I 1849 udrustedes »Christian den Ottende«; efter dette Skibs Tab i Eckernførde

Fjord den 5te April udrustedes »Skjold« i Sommermaanederne saavel 1849 som 1850.

»Dronning Marie« var ikke i Activitet i Krigsaarene. Efter at det i Udlandet havde viist sig, at man ved at rasere ældre 70 Kanonskibe havde opnaaet fortrinlige 60 Kanons Fregatter, bestemtes ved Resol. af 31te December 1848, at »Dronning Marie« skulde ombygges til Fregat. Dette Arbejde optog de to tilbageværende Krigsaar, og først i September og October 1850 kunde dette Skib udrustes paa et Prøvetøgt som Fregat og ansaaes efter denne Ombygning som en af de bedste Seilere i Flaaden.

Imidlertid var »Dannebrog« sat i Vandet og udrustedes i 1853 paa et Sommertøgt, paa endeel af hvilket det var i Escadre med Fregatten »Havfruen«, Corvetten »Valkyrien« og Dampskibet »Holger Danske«; i 1855 blev »Waldemar« udrustet som Exerceerskib i de 3 Sommermaaneder.

Nu forefaldt ingen Linieskibsudrustninger før 1861, da Flaaden paa Grund af det spændte Forhold til Tydskland klargjordes. Dette Aar udrustedes »Frederik den Sjette«, »Skjold« og »Dannebrog«, dog ikke samtidig, idet de hver udsendtes en Maaned og efter at være organiserede oplagdes som i Krigstid.

I 1862 udgik »Dronning Marie« af Flaadens Tal for at benyttes som Caserneskip, hvortil det allerede siden 1858 deeltvis havde været anvendt; som saadant henligger dette gamle Skib endnu i Flaadens Leie og er først nylig i 1887 blevet afløst af den til Vagt- og Caserneskip indrettede udrangerede Fregat »Sjælland«.

I 1854 forefaldt den saakaldte Krimkrig imellem Rusland paa den ene og England og Frankrig paa den anden Side, ved hvilken Leilighed der i en meget stor Deel af de engelske og franske Seillineskibe indsattes Hjælpeskrue, og derefter ophørte al Bygning af Seillineskibe i de store Mariner.



Det blev derfor bestemt, at Forsøg med Indsætning af Hjælpekrue skulde gjøres i et af vore ældre Linieskibe, og »Skjold» blev udseet dertil ifølge Resol. af 25de Juli 1858.

Den udgik af Dokken efter Ombygningen den 8de August 1860, hvorved den fik Maskineri paa 300 H. K. og rundt Agterspeil. Øverste Batteries 18pundige Kanoner ombyttedes med 30pundige, hvorved Kanonantallet reduceredes til 56; som Skruelinieskib udrustedes den 1861 og 1864, da den deeltog i Affairen ved Rügen den 17de Marts.

Da Panderskibene fremkom sidst i Halvtredserne, forandredes endeel af de store Mariners Linieskibe til saadanne, idet de raseredes og beklædtes med Jernplader, Reisningerne reduceredes, og saaledes fremkom enkelte af de første Pandserfregatter. Da et Seillinieskib som »Dannebrog» efter den Udvikling, Bygningen af Krigsskibe havde taget, var af temmelig ringe Værdi som saadant, hvorimod det ved at forandres til Pandserfregat vilde blive et værdifuldt Led af Søforsvaret, blev det ifølge Resol. af 29de April 1862 beordret ombygget og blev færdigt saa betids, at det kunde deeltage i Krigen 1864 armeret med 14 Stkr. 60pundige Kanoner.

Under denne Krig udrustedes foruden »Skjold» tillige »Frederik den Sjette», der dog som Seilskib maatte holdes noget tilbage og hovedsagelig havde Bevogtningen af Farvandet mellem Als og Fyen.

»Dannebrog» var som Pandserfregat Exerceerskib i 1870; men derefter udgik den af Flaaden 1875 og indrettedes til Exerceer- og Caserneskib i Flaadens Leie for de indkaldte Værnepligtige, benyttedes som saadan første Gang i Foraaret 1880 og bliver endnu vedligeholdt til dette Brug, efter at Pandser og Maskine ere borttagne.

Trods de mange Forandringer giver dens Batteri dog endnu et temmelig anskueligt Billede af et gammelt

Seillinieskibs underste Batteri; men Faa ville i det høist uskønne Exerceerskibs Ydre kunne gjøre sig en Forestilling om, hvorledes dette herlige Linieskib oprindelig har seet ud. Heldigviis vil den nylig forfærdigede Model for Efterverdenen bevare Kundskabet om Udseendet af den danske Flaades sidste og maaskee bedste Linieskib.

Med Krigen 1864 var Linieskibenes Rolle udspillet. »Dannebrog» var alt udgaaet som saadant 1862, og efter den yderligere Udvikling, som Panderskibbygningen og det endnu tilkommende Torpedomateriel tog i de følgende Aar, bleve de store Træskibe et fuldstændig unyttigt Krigsmateriel. Allerede den 5te December 1864 udgik »Waldemar» og »Frederik den Sjette» af Flaaden og henlaae nogle Aar, indtil de opbuggedes 1870—72.

Der var da kun tilbage »Skjold», der som Skrueskib endnu vedligeholdtes som Krigsskib til 1873, da det udgik af Flaaden, hvorefter Skroget solgtes i 1875 til en Engländer.

Den 1ste Februar 1876 afgik det til England uden Reisning for der at opbugges, og dermed ere Linieskibene for stedse forsvundne af Flaaden efter i over tre Aarhundreder at have dannet Kjærnen i det danske Søværn.

## Blandinger.

Nordenfelts Torpedo. I Juni Maaned i Aar har der været anstillet nogle interessante Forsøg med disse Torpedoer paa Themsen ved Erith i Overværelse af endeel engelske og udenlandske Officerer. Torpedoen er af en temmelig betydelig Størrelse, 35 ft. lang, største Diameter 29 inches. Dens Vægt er i ladt Tilstand 6,200 lbs.; Ladningen bestaaer af 300 lbs. explosivt Stof, men kan forøges til 500 lbs. Torpedoen medfører selv sin Fremdrivningskraft, som er Elektricitet, og desuden et Kabel, der løber ud under Torpedoen Gang, og ved Hjælp af hvilket den manøvreres. Den gaaer i en Dybde af 6 Fod, og under Gangen kan man ikke see Andet af den end et Par Flydere, som ere anbragte, for at de, som manøvrere den, kunne controlere dens Bevægelser. Det elektriske treslaaede Kabel er 3,000 Yards langt, men Torpedoen kan bære 4,000 Yards. Den drives frem ved en Skrue og kan opnaae  $14\frac{1}{2}$  Knobs Fart; Styringen foregaaer med et Balanceror.

Fordelen ved denne Torpedo er, at man ikke behøver nogen iforveien indrettet Station, men f. Ex. kan bugsere den ud med et lille Fartøi og derfra sende den afsted, idet man stadig er Herre over dens Bevægelser. Ved den nævnte Leilighed manøvreredes den fra et gammelt Skib; i nogen Afstand fra dette var der anbragt i Vandet to Stænger med Flag i en indbyrdes Afstand af 50 Fod, og  $\frac{1}{2}$  Qml. længere borte var der anbragt lignende Flagstænger. Torpedoen blev sendt afsted og gik midt

igjennem begge de afmærkede Aabninger. Lidt udenfor de yderste Mærker blev Torpedoen dreiet rundt, og den gik derefter samme Vei tilbage imellem Mærkerne. Det havde været Hensigten at udføre nogle mere combinerede Manøvrer med Torpedoen, men disse maatte opgives paa Grund af en Mængde deels ankerliggende, deels forbiseilende Skibe. Imidlertid var det anstillede Forsøg tilstrækkeligt til at vise, at man fuldstændig igjennem Kabelet kan controlere Torpedoen Bevægelser.

## Bog-Anmeldelse.

Det er fra alle Sider anerkjendt, at Flaadens Udstilling er en af de bedst ordnede og mest seeværdige Afdelinger af den nordiske Industri-, Landbrugs- og Kunstudstilling. Arrangementet er fortræffeligt, og der findes en Mængde Gjenstande og nyere Opfindelser, som det for Lægfolk vil være af stor Interesse at stifte Bekjendtskab med. For imidlertid at høste det fulde Udbytte af et Besøg i denne Afdeling, er det nødvendigt at være ledsaget af en god Veileder, og en saadan har man i det paa Boghandler H. Hagerups Forlag udgivne Catalog. Der findes i dette en kort Fremstilling af den Udvikling eller Omvæltning, som har ført til det moderne Søkrigsmateriel, ligesom de vigtigere Gjenstande ikke alene ere betegnede ved deres Benævnelser, men tillige ved en kortfattet Forklaring, hvorved Cataloget næsten kan betegnes som en illustreret Historie af Marinens Udvikling, dog saaledes, at man istedenfor mindre forstaaelige Illustrationer har selve Gjenstandene for Øie ved Bogens Gjennemlæsning. Det fremgaaer ogsaa af

Cataloget, at der fra alle Sider er anvendt ikke ringe Flid og Omhu for at gjøre denne Afdeling af Udstillingen saa righoldig og omfattende som muligt, idet der er udstillet Gjenstande fra Skibbygning og Maskinvæsen, fra Søartilleriet, Søminecorpset, Takkelvæsenet, Bygningsvæsenet, Beklædningsmagasinet, Underviisningsanstalterne, Lægecorpset, Meteorologisk Institut og Fyrvæsenet.

Marinen kan sikkert være stolt af denne sin Udstilling, af hvilken vi særlig skulle fremhæve de udmærkede smukt udførte Skibsmodeller, der ogsaa have vakt almindelig Beundring, ligesom det udstillede Parti af Krydsercorvetten »Valkyrien«'s Commandobro med Taarn, Officerslukafer osv. stadig er Gjenstand for et talrigt Besøg. Men vi gjentage, at navnlig Lægfolk ville have forøget Nytte og Fornøjelse af Besøget ved at anskaffe sig det nævnte Catalog.

### Den engelske Marines Sommerøvelser.

Man skal som Regel ikke beskyldes den engelske Presse for, at den udtaler sig blidt om Landets egne maritime Forhold, meget mere modtager man ved Læsningen af de ledende Blade ofte det Indtryk, at de med Forsæt fremhæve enhver Mangel ved Flaaden. Det kan synes forunderligt, at dette finder Sted i det Land, som mere end noget andet er knyttet paa den inderligste Maade til sin Flaade, ligesaa meget ved Fortidens store Minder, som fordi den endnu den Dag idag er det vidtstrakte Riges eneste kraftige Værn og Grundvolden for dets Rigdom og Magt. Men, tager man dette Forhold i nøiere Betænkning, kan det vel forklares, at det inderlige Ønske om, at Flaaden til enhver Tid og fuldtud kan tilfredsstille ethvert Krav, der maatte blive stillet til den, ofte fremkalder en skarp Kritik. Den dybe Kjærlighed, med hvilken hele Landet omfatter Flaaden og Alt, hvad der angaaer den, afføder ogsaa en alvorlig Bekymring for, at den i alle Henseender skal være paa Høide med Tiden, og Manglerne blive sikkert derfor ofte forsættelig fremstillede større, end de virkelige ere.

Men, hvor vant man ogsaa var til alle disse Angreb, vakte det dog en ganske usædvanlig Opmærksomhed, da Lord Charles Beresford i October 1886 fremkom med sit bekjendte Memorandum, i hvilket han førte den voldsomste Anklage mod Admiralitets-Lorderne og paa-

viste, at England, hvad Flaaden angik, var aldeles uforberedt paa Krig. Den haardeste Bebreidelse ramte Administrationen, fordi den aldeles ingen Plan havde for en Mobilisering, en hurtig Indkaldelse af Reservens Mandskab og Klargjøringen af de til den hørende Skibe. At Anklagen ikke var ubegrundet, viste sig ved, at det nyoprettede »Naval Intelligence Department« tog Sagen under alvorlig Overveielse og udfærdigede detaillerede Planer for Mobilisering af Flaade-Reserven. Men den offentlige Mening var kommen i altfor stærk Bevægelse til at lade sig berolige ved den blotte Forsikring om, at Alting nu var bragt i Orden med Hensyn til et af de vigtigste Puncter i hele Spørgsmaalet om Flaadens Anvendelighed ved en udbrydende Krig, og den krævede Syn for Sagn for, at Planen vilde vise sig fyldestgørende. Tal paa Papiret eller i Tale bleve ikke modtagne som Beviis — det blev kort sagt nødvendigt at gjøre et praktisk Forsøg.

Hvorvidt Planen til Mobilisering af Flaadens Reserve kan siges at have staaet sin Prøve ved den Udrustning, som fandt Sted i Juli iaar, maa beroe paa, hvad man ventede af den. Ganske vist omfattede denne Udrustning ikke færre end syv Kampskibe og Krydsere i Portsmouth, tolv i Devonport, to i Chatham og tre i Sheerness foruden et tilsvarende Antal Kanon- og Torpedobaade, og disse Skibe heiste Commandoen og klargjordes i Løbet af to Døgn saavidt, at de kunde stikke i Søen. Men er dermed Beviset ført, og er det overhovedet muligt at føre noget fuldgyldigt Beviis? Det maa da strax erkjendes, at, om der end ved denne Leilighed blev udført et meget stort Arbeide i kort Tid, saa var paa den ene Side Tidspunctet forud kjendt, om end Dagen holdtes hemmelig, og paa den anden Side kunde Mobiliseringen kun angaae en Deel af Flaaden, da Indkaldelserne ellers maatte have strakt sig til Pensionister og Handelsflaadens Reserve, lige-

som der maatte have været lagt Beslag paa Hjelpekrydsere, saavel i som udenfor England. Vel har Prøven, saaledes som den foretoges, maattet overtøye om Englands store Hjelpekilder; men den har næppe kunnet undlade at aabne Øinene for mange Mangler, som ikke kunde undskyldes ved de store Forhold. Skibene, som henhøre til første Reserve, antages ifølge den fastslaaede Ordning at ligge klare til øieblikkelig Tjeneste; men de mangle dog Kul, Projectiler, Krudt, Proviant etc. og fremfor Alt Besætning. Det er rimeligt nok, at Værfterne have gjort mange Forberedelser, og navnlig var der fyldt Kul i alle Skibene, ligesom vel ogsaa endeel Gods var bragt ombord; men det tør dog vistnok antages, at en Krig ikke i den Grad falder pludselig over et Land, at ligneude Forberedelser ikke ogsaa under virkelige Forhold ville være tagne. Det vidstes desuden forud, hvilke Skibe der skulde heise Commandoen; men dette kan jo ogsaa under alvorlige Forhold vides og synes derfor ikke at forringe Prøvens Værd. Derimod ere andre Klager fremkomne, som tyde paa, at der paa Værfterne ikke hersker den systematiske Orden, som udkræves, for at et saa stort og sammensat Arbeide kan gaae for sig, uden at der skeer Feiltagelser, der kunne have de alleruheldigste Følger. Det synes saaledes, at Reglementerne for, hvad Skibe, der ligge i første Reserve, skulle have ombord, enten ikke ere omhyggelig udarbejdede eller ikke blive overholdte. Der var saaledes Skibe, som ingen Granater havde ombord, og andre, hvis Armering bestod af Bagladekanoner, men hvis Artilleri-Tilbehør ikkun passede til Forladere; et Skib havde saa meget Brød ombord, at der ikke var Plads til at bortstuve Halvdelen, i et andet passede Torpedoerne ikke til Udskydningsrørene, eller det var umuligt at affyre Kanonerne. — Mulig var dog i Enkeltes Øine den værste Anke, at der i et Skib hverken var Kok eller Hovmester til Officers-Messen, medens Officererne

i et andet blev modtagne ved det liffige Syn af et vel-dækket Bord.

Ordre til Mobiliseringen blev given den 4de Juli, og den medførte for enkelte Skibes Vedkommende, at de strax fik deres Besætninger ombord, satte Dampen op, lagde ud og foretoge en kort Prøvetour; disse Skibe havde altsaa ligget klare, saa de endog havde havt Krudtet ombord ved Værftet. Har der nu ogsaa paa mange Omraader været Mangler og Feil, saa er det dog kun ved Forsøg, at de komme frem, og at der bliver Mulighed for at rette dem i Fremtiden. Med Hensyn til Besætningerne paa Skibene var der Overflod af Admiraler og et rigeligt Udvalg af Capitainer, hvorimod der var Dyrtid paa Lieutenanter, saameget mere som disse ikke kunde fordeles til Skibene ifæng, da deres Uddannelse til Artilleri og Torpedovæsen maatte tages i Betragtning. Matroserne toges fra Øvelsesskibene i de forskellige Havne, og der var ingen Mangel, hvorimod det var smaat med Forsyningen af Fyrfolk, og det synes endog, som om flere Kanonbaade ikke kunde blive klare, fordi der manglede Maskinpersonale. Om nu endogsaa Kritiken fra Fagmænd kan være fuldt berettiget, saa staaer det dog fast, at en af de stærkeste Flaader, som nogensinde har været samlet, bragtes under Commando i Løbet af ikkun to Døgn, og, tages Hensyn til, at Besætninger paa tilsammen mere end 10,000 Mand skulde rystes sammen, saa at hvert Individ kom paa sin rette Plads, synes en haard Dom om Tidsspilde næppe berettiget.

Planen for Øvelserne blev holdt meget hemmelig; men der var dog lækket tilstrækkeligt ud om den, til at man længe førend dens Kundgjørelse for de Commanderende vidste god Besked om den iland, hvor man ligesaa lidt som ombord kunde see nogen Anledning til Hemmeligheds-Kræmmeriet. Den gik da ud paa, at England ved Krigens Udbrud havde sin

Flaade klar og med den søgte at blokere Fjenden i to Havne i hans eget Land. Den engelske Flaade, som er bleven betegnet med A, samledes i Portsmouth, medens den fjendtlige Flaade, betegnet ved B, var henviist til Portland som foreløbig Samlingsplads. Formaalet for Øvelserne var at søge Klarhed angaaende følgende Puncter:

Hvorledes skal en blokerende Escadre fordeeltigst indtage Stilling og benytte sine Krydsere og Torpedebaade om Dagen og om Natten?

Hvorledes skal Forbindelsen med Hovedstyrken bedst vedligeholdes?

Hvilke Fordele og Mangler klæbe ved de to forskellige Blokadesystemer, enten at holde Hovedflaaden i nogen Afstand med en Escadre nærmere Havnen, eller at holde Hovedstyrken i en fjærnere Havn, der tjener til Basis, medens en Escadre af Krydsere og Torpedobaade holdes udenfor den blokerede Havn med Midler til den hurtigste Forbindelse med Hovedflaaden?

Hvorledes kan en blokerende Flaade paa den mest fyldestgjørende Maade forsynes med Kul?

Hvorledes anvendes Torpedobaade fordeeltigst af den blokerende og af den blokerede Flaade?

Hvilke Midler ere de bedste til at skaffe Underretning om fjendtlige Krydseres Bevægelser, der have den engelske Handels Ødelæggelse i Nærheden af Canalen til Formaal?

Hvilke ere de simpleste og virksomste Signaler, hvorved Officerer, der have Commandoen i befæstede Havne og ved Mineanlæg, kunne sættes i Stand til at kjende egne Skibe fra fjendtlige?

Hvilke særlige Farer er en blokerende Flaade udsat for, og ved hvilke Midler kunne de bedst imødegaaes?

Flaaden B, der efter en lille Ø paa Irlands Kyst ogsaa kaldtes Achil-Flaaden, deles i to Escadrer B 1 og B 2, af disse tager B 1 Station i Bantry Bay paa Irlands Sydvestkyst og B 2 i Lough Swilly paa Irlands Nordkyst. Hele Irland betragtes som fjendtligt Land, og de to Havne ansees som saa stærkt befæstede, at de afgive sikre Tilflugtssteder for de Blokerede — hvilket leder Tanken hen paa, at der ved den ene Havn kunde være underforstaaet Cherbourg, ved den anden Brest. Det maa være disse Escadrers Hovedformaal at bryde Blocaden, der udføres af A 1 ved Bantry Bay og af A 2 ved Lough Swilly, og søge at tilføje de engelske Escadrer den størst mulige Skade. Desuden skal Achil- eller B Flaaden søge at ødelægge saa meget af Englands Handel, som den kan overkomme, mellem 48° og 62° NBr. og mellem 3° og 13° VLgd. Der medgives Flaaderne særlige Kuldampere, som naturligviis kunne tages af Modstanderen; men for B Flaaden staaer enhver Havn i Irland aaben for at forskaffe Flaaden Kul.

Hver af de fire Escadrer havde en Dommer ombord, hvis Kjendelser skulde være baserede paa følgende Regler:

Skibe maatte ikke beskyde hinanden paa større Afstand end 6,000 Alen om Dagen og 3000 Alen om Natten, og intet Skib maatte nærme sig et fjendtligt Skib indenfor 1,500 Alen.

Naar en i numerisk Henseende stærkere Escadre i to Timer kunde holde sig indenfor 9,000 Alen af Fjenden, betragtedes det som Beviis for, at denne havde kunnet være tvungen til Slag, og at dette var endt uheldigt for ham. Dog maatte i den hele Tid Skibene i den stærkeste Escadre være holdte saaledes samlede, at de gjensidig havde kunnet støtte hverandre.

To Pandserskibe, som i to Timer kunde holde sig indenfor 4,500 Alen af eet fjendtligt, betragtedes som Seierherrer og det fjendtlige Skib som ødelagt. Det samme gjaldt for et Pandserskib ligeoverfor et beskyttet eller ubeskyttet Skib; men i disse Tilfælde formindskedes Tiden til een Time. Dersom et Pandserskib eller beskyttet Skib, om Natten eller om Dagen, kunde nærme sig et fjendtligt Skib, der laa tilankers i en aaben Havn, indenfor 3,000 Alen, betragtedes Skibet som ødelagt ved Vædderstød. I Kamp skulde Kanonerne kun affyres i Begyndelsen, og kun efter at man var indenfor den som effectiv angivne Afstand.

Torpedobaadene forsynedes med to Torpedoer med Øvelsespatron, de maatte ikke affyres paa større Afstand end 750 Alen og kun een ad Gangen, saaledes at Baaden betragtedes som ude af Spillet, indtil den enten havde taget den udskudte Torpedo op eller var forsynet med en ny fra Depotskibet. Et Skib, der blev truffet i Skroget af en Torpedo, førend Torpedobaaden var tilintetgjort, betragtedes som ude af Spillet. En enkelt Torpedobaad betragtedes som ødelagt, naar den indenfor 3,000 Alens Afstand havde været under vedholdende Ild i tre Minuter. Optraadte flere Torpedobaade samlede, tilstodes der yderligere et halvt Minut for hver Baad. Ved Angreb paa Handelsskibe eller ved deres Opbringelse antoges halvanden Time at være den korteste Tid, i hvilken Skibet kunde undersøges og enten tilintetgøres eller bemandedes med Prisebesætning.

I Bearhaven anlagde den indesluttede Escadre Spærringer af forskjellig Slags for at sikre sin Ankerplads; men der vidstes ikke stort om dem, da Correspondenter havde faaet Løfte om at blive hængte under Raaen, hvis de med blot en Antydning aabenbarede noget om deres Construction eller Beliggenhed.

Uagtet de mægtige Flaader vare bragte sammen i Løbet af faa Dage, kunde de dog paa ingen Maade be-

tragtes som kampberedte. De kunde vel have forladt deres Ankerpladser og vel ogsaa have været holdte sammen; men for at optræde som samlet Eenhed i Kamp er en længere Tids Sammenarbejde uafviselig nødvendig. Saaledes prøvede den nye Krydser »Arethusa« sine Maskiner den ene Dag i Sheerness for næste Dag at indlemmes i Flaaden i Portsmouth. Affutagerne i »Volage« vare ikke prøvede, og Skibet blev derved opholdt. Foruden af de Skibe, som ved Mobiliseringen udrustedes, blev Flaaden sammensat af Canalflaaden og de under Commando i de forskjellige Havne liggende Skibe, deriblandt »Ajax« fra Clyden, »Devastation« fra Leith, »Hotspur« fra Harwich, »Rupert« fra Hull, »Invincible« fra Netley og »Belleisle« fra Kingston.

Efterat Skibene vare lagte ud, fik Besætningerne Landlov i Hold, men for to Døgn ad Gangen. Uagtet det siges, at der blev arbejdet haardt for at gjøre Skibene kampberedte, synes der saaledes ingen Mangel at have været paa Tid, og man er vel gaaet ud fra, at Krigen ikke har staaet umiddelbart for Døren til Trods for den hurtige Mobilisering. Det er ogsaa et ganske interessant Tidernes Tegn, at Besætningerne næppe have faaet Plankerne under Fødderne, førend de skulle iland, og endda kan man læse Beklagelser over de Stakler, der saa længe skulle savne Landlivets Glæder. Det var da ei heller ganske Faa af Folkene, som ikke kunde afsee Adspredelserne den sidste Aften; thi ikke færre end 200 mødte ikke ombord, og fra eet Skib alene udeblev 40 Mand efter Landloven. Til Trods for at Udeblivelse blev temmelig strengt straffet, var der dog selv den sidste Aften før Flaadens Afsejling fra Spithead Mange, der ikke vare mødte, og Patrouiller fra Skibene afsøgte derfor Byen og bragte fangede Efterløbere ombord i »Duke af Wellington«, hvorfra de sorterede sendtes ombord i Skibene den næste Morgen.

Først den 11te Juli, altsaa en Uge efter at Ordren til Mobiliseringen var given, synes Flaaden at have været klar til at stikke i Søen. Det er jo unegtelig noget længere end de to Døgn, som først bleve angivne; men man kan dog godt forstaae, at Englændere, der have været vænnede til, at et Skib ligger under Eqvipering i hele Maaneder, ere meget vel tilfredse med Resultatet. Og, naar det betænkes, at Canalflaaden i en Uge blev forøget med 15 Pandserskibe, 17 Krydsere, 4 Kanonbaade og 24 Torpedobaade, er det i alt Fald tilgiveligt, om Resultatet af Forsøget af Mange betragtedes som vidunderligt.

Flaaden var den kraftigste, som England nogensinde har samlet; men den var dog sammensat af høist ulige Bestanddele, og det seer forunderligt ud at træffe Skibe som »Agincourt« og »Black Prince« indordnede i Linie sammen med »Benbow«, »Collingwood« og »Rodney«. Af Krydserne antoges mindst tolv at kunne holde mere end 16 Miils Fart, og for første Gang fandtes 110 Tons Kanoner installerede i et udrustet Skib, nemlig i »Benbow«. Disse Kanoner ere  $16\frac{3}{4}$  Tomme, Projectilerne veie 1,800 Pd. og Ladningen 850 Pd. De kunne gennemtrænge 36" Pandser, medens det sværeste Pandser, noget Skib bærer, er 29". Hvilken Forskjel fra Aarhundredets Begyndelse, da »Victory« ved Trafalgar kun førte 32-pundige Kanoner, og det kraftigste Lineskib under Krimkrigen kun havde enkelte 68-pundige Kanoner ombord. Den samlede Vægt af Projectiler og Ladninger, som »Benbow« havde ombord, naaede op til 500 Tons, og »Collingwood« havde 200 Granater ombord, der veiede 700 Pd. hver. Ialt fandtes paa Flaaden 26 Forladekanoner af fra 25 til 80 Tons og 18 Bagladekanoner af fra 22 til 110 Tons Vægt.

Tiden benyttedes til Øvelser og Forsøg. Kanonexercitsen blev dreven med Kraft, fornemmelig i de Skibe, som vare forsynede med nye Kanoner og Affu-

tager, Prøver med Maskiner foretoges saavel med de større Skibe som med Torpedobaadene, og disse holdt Evolutionsøvelser. Udlægning og Bjergning af Torpedonet og Øvelser i at udsætte og armere Fartøier gik Haand i Haand med den øvrige Uddannelse, hvilket dog ikke forhindrede, at der fandtes Tid til at faae Skibene malede, pudsede og pyntede, ret som om Krigen, der stod for Døren, ved den blotte Mobilisering havde tabt ikke lidt af sin skrækindgydende Nærhed.

Den 14de Juli blev Flaaden inspiceret af Admiralitetslorderne ombord i »Enchantress«, ledsagede af den Høistcommanderende i Portsmouth, Admiral Sir Edmund Commerell. Naturligviis blev der ved den Leilighed brændt endeel Krudt; men stort mere end et Blik paa Flaadens ydre Udseende har Inspectionen vel næppe kunnet omfatte, naar man tager Skibenes Antal i Betragtning. Det var nu Bestemmelsen, at de høie Herrer skulde have overværet nogle Forsøg med nye Explosionsstoffer. Det gamle Panderskib »Resistance« var i den Hensigt udlagt ved Nab Fyrskib. Uagtet Ordre var given til at iholde Detaillerne ved Forsøgene hemmelige og vel har været alvorlig meent, da den var udfærdiget en Maaned tidligere, vare dog endeel fremmede Repræsentanter ombord i »Handy« i Følge med de to Kanonbaade »Blazer« og »Kite«, fra hvilke Beskydningen skulde foregaae. Det var Melinitens Virkning, der skulde konstateres, saavel for Kanonernes Vedkommende, der skulde udskyde Granater, ladede med dette voldsomme Sprængstof, som for Skibets, der blev beskydt med dem. Uheldigviis vare Melinitgranaterne ikke ankomne, og Forestillingen tabte derved sin Hovedinteresse; men for dog at gjøre Noget blev der skudt nogle Granater med Sprængladning af Krudt og af Bomuldskrudt mod Skibet. En af disse sprang i Kanonens Løb, men uden at foraarsage nogen Skade, og det synes, som om den største Virkning paa Skibet

blev foraarsaget af en Støbstaals-Granat, ladet med Krudt. Et Par Slæbedampere vare i Beredskab for at slukke mulig udbrydende Ild og for at slæbe Skibet i Havn; men de have nok været ligesaa ufor nødne som Ordren til, at ingen Fremmede maatte komme ombord, naar Skibet engang kom i Havn. Om Eftermiddagen blev Flaaden B i Portland inspiceret af Admiralitetslorderne, og Flaaderne syntes endelig at have været klare til at stikke i Søn.

Den Søstyrke, A og B, som den 16de Juli forlod Portsmouth eller rettere Spithead og Portland, var sammensat saaledes:

## Escadre A 1.

Vice-Admiral J. Baird.

Dommer: Contre-Admiral A. Buller.

| Skib           | Fart | Armering |      |       |      |                   |                  |         | Besætning |
|----------------|------|----------|------|-------|------|-------------------|------------------|---------|-----------|
|                |      | F. K.    |      | B. K. |      | Hurtigk.<br>Kanon | Maskin-<br>kanon | Torpedo |           |
|                |      | Tons     | Tons | Tons  | Tons |                   |                  |         |           |
|                |      | Stk.     | Stk. | Stk.  | Stk. |                   |                  |         |           |
| Northumberland | 11.5 | 7 12     | 20 9 | .     | .    | .                 | 11               | 4       | 710       |
| Benbow         | 15.5 | .        | .    | 2 110 | 10 5 | 5                 | 7                | 5       | 500       |
| Collingwood    | 14.6 | .        | .    | 4 45  | 6 5  | 15                | 13               | 4       | 459       |
|                |      |          | 1 7  | .     | .    | .                 |                  |         |           |
| Monarch        | 12.8 | 4 25     | 2 12 | .     | .    | 4                 | 14               | 2       | 560       |
| Northampton    | 11.2 | 4 18     | 8 12 | .     | .    | 14                | 8                | 2       | 470       |
| Conqueror      | 13.5 | .        | .    | 2 45  | 4 5  | 6                 | 12               | 6       | 290       |
| Hotspur        | 10.5 | 2 25     | .    | .     | 2 5  | 4                 | 9                | 2       | 224       |
| Mersey         | 16.0 | .        | .    | 2 15  | 10 6 | 3                 | 12               | 6       | 300       |
| Arethusa       | 15.0 | .        | .    | 10 5  | .    | .                 | 16               | 4       | 281       |
| Racoon         | 15.6 | .        | .    | 6 5   | .    | 8                 | 2                | 5       | 156       |
| Archer         | 14.2 | .        | .    | 6 5   | .    | 8                 | 2                | 5       | 158       |
| Active         | 13.1 | 2 64     | .    | 10 4  | .    | .                 | 10               | 2       | 374       |
| Rover          | 12.5 | .        | .    | 14 4  | .    | .                 | 8                | 2       | 373       |
| Rattlesnake    | 17.3 | .        | .    | 1 1   | .    | 6                 | .                | 4       | 61        |

## Escadre A 2.

Contre-Admiral C. J. Rowley.

Dommer: Contre-Adm. Bowden-Smith.

|            |      |       |   |     |   |   |    |   |     |
|------------|------|-------|---|-----|---|---|----|---|-----|
| Agincourt  | 11.7 | 7 12  | . | .   | . | . | 15 | 2 | 710 |
| Inflexible | 11.5 | 4 80  | . | 6 3 | . | 6 | 14 | 4 | 460 |
| Iron Duke  | 10.5 | 10 12 | . | 6 3 | . | 4 | 14 | 4 | 482 |



| Skib            | Fart | Armering |       |       |      |                   |                |         | Besætning |
|-----------------|------|----------|-------|-------|------|-------------------|----------------|---------|-----------|
|                 |      | F. K.    |       | B. K. |      | Hurtigsk. Kanoner | Maskin-kanoner | Torpedo |           |
|                 |      | Tons     | Stk.  | Tons  | Stk. |                   |                |         |           |
| Neptune.....    | 12.3 | 4 38     | 2 12  | .     | .    | 14                | 10             | 2       | 538       |
| Belleisle.....  | 10.0 | 4 25     | .     | .     | .    | 6                 | 7              | 2       | 231       |
| Shannon.....    | 10.5 | 2 18     | 7 12  | .     | .    | .                 | 10             | 2       | 454       |
| Mercury.....    | 15.3 | .        | .     | 13 2  | .    | 4                 | 7              | 4       | 276       |
| Thames.....     | 15.3 | .        | .     | 2 15  | 10 5 | 3                 | 12             | 6       | 300       |
| Inconstant..... | 14.3 | 6 6½     | 10 12 | .     | .    | .                 | 13             | 2       | 618       |
| Tartar.....     | 15.3 | .        | .     | 6 5   | .    | 8                 | 2              | 5       | 156       |
| Mohawk.....     | 15.3 | .        | .     | 6 5   | .    | 8                 | 2              | 5       | 156       |
| Grasshopper...  | 17.2 | .        | .     | 1 1   | .    | 6                 | .              | 4       | 61        |

12 Torpedobaade, af hvilke 5 Thornycrofts, 6 Yarrows og 1 Whites ... 16½20

## Escadre B 1.

Contre-Adm. Sir George Tryon. Dømmer: Contre-Adm. Sir Robert-Molyneux.

|               |      |       |      |       |      |     |    |    |   |     |
|---------------|------|-------|------|-------|------|-----|----|----|---|-----|
| Hercules..... | 12.5 | 8 18  | 4 6½ | 2 12½ | 6 3  | .   | 5  | 14 | 4 | 630 |
| Ajax.....     | 11.0 | 4 38  | .    | .     | 2 5  | .   | 6  | 13 | 2 | 382 |
| Warspite..... | 15.7 | .     | .    | .     | 2 24 | 6 5 | 6  | 14 | 6 | 514 |
| Hero.....     | 13.5 | .     | .    | .     | 2 45 | 4 5 | 12 | 5  | 6 | 290 |
| Rupert.....   | 11.5 | 2 18  | .    | .     | 2 5  | .   | 4  | 8  | 4 | 237 |
| Severn.....   | 16.0 | 2 15  | 10 5 | .     | .    | .   | 3  | 12 | 6 | 300 |
| Iris.....     | 16.0 | .     | .    | .     | 13 2 | .   | .  | 13 | 2 | 271 |
| Volage.....   | 13.1 | 2 64% | .    | .     | 10 4 | .   | .  | 10 | 2 | 338 |
| Cossack.....  | 15.2 | .     | .    | .     | 6 5  | .   | 8  | 2  | 5 | 156 |
| Sandfly.....  | 17.3 | .     | .    | .     | 1 1  | .   | 6  | .  | 4 | 61  |

## Escadre B 2.

Contre-Admiral Fitz Roy.

Dømmer: Contre-Adm. Colomb.

|                 |      |       |       |   |      |       |    |    |   |     |
|-----------------|------|-------|-------|---|------|-------|----|----|---|-----|
| Rodney.....     | 15.0 | .     | .     | . | 4 69 | 6 5   | 12 | 13 | 4 | 500 |
| Invincible..... | 11.6 | 10 12 | .     | . | 6 3  | .     | 4  | 15 | 4 | 478 |
| Devastation...  | 11.3 | 4 35  | .     | . | .    | .     | 6  | 12 | 2 | 357 |
| Black Prince... | 10.3 | 4 9   | 22 6½ | . | 2 5  | .     | .  | 11 | 2 | 697 |
| Amphion.....    | 15.0 | .     | .     | . | 10 4 | .     | .  | 14 | 4 | 281 |
| Serpent.....    | 15.6 | .     | .     | . | 6 5  | .     | 8  | 2  | 5 | 156 |
| Calypso.....    | 11.3 | .     | .     | . | 4 5  | 12 1½ | .  | 10 | 2 | 312 |
| Curlew.....     | 12.0 | .     | .     | . | 1 5  | 3 1½  | .  | 7  | 5 | 97  |
| Spider.....     | 17.3 | .     | .     | . | 1 1  | .     | 6  | .  | 4 | 61  |

12 Torpedobaade, af hvilke 10 Thornycrofts og 2 Yarrows..... à 16

Da det skulde forsøges at fylde Kul i Søen, vare de to Dampere »Nessmore« og »Oranmore« tildeelte hver sin Flaade. Hver af dem havde 3000 Tons Kul ombord med 200 Sække til Kulfyldning og 50 Mand extra til dette Arbejde. Desuden var der medgivet hver af dem til Landsætning af Heste 2 Baade paa omtrent 5 Tons, som de kunde sætte ud i Søen for i dem at overføre Kullene. Det synes, som om disse Midler, hvad der iøvrigt forekommer naturligt nok, have været aldeles utilstrækkelige til at gjøre Fyldest.

Den 16de om Morgenen Kl. 8 lettede B Flaaden; men næppe vare alle Skibene let, før Taage satte ind, Farten blev given til 3 Miil, men hurtig lagde Taagen sig saa tæt, at man hverken kunde see Formand eller Agtermand, hvorfor Torpedobaad Nr. 55 sendtes rundt til Skibene med Ordre til at ankre, indtil Taagen lettede. Taagesignaler med Dampfløiter, Kanon- og Geværskud lød overalt; men Pandserskibene vare sammentrængte paa et lille Rum, saa Situationen var høist uhyggelig, dog kom Flaaden tilankers uden Uheld, og, da Taagen lettede, viste det sig, at den laa i god Orden. Først ved Middagstid stode Skibene ud af Havnen og formeredes paa tre Colonner, medens Torpedobaadene holdt ud til Siden i en særegen Deling. Farten sattes til 8 Miil, idet det nemlig viste sig, at »Rupert«, uagtet den staaer opført med 11,5 Miils Fart, ikke formaaede at drives høiere op end til de otte, og hele Veien til Bantry Bay maatte Flaaden derfor holde sig til denne Fart. Det er ganske interessant, at den første Ordre, der gaves, da Skibene vare komne vel ud af Havnen, var til at tage Bramræer og Bramstænger tildæks. Allerede ved denne Leilighed viste Coastguards Mandskabet sig værdigt til det gode Ry, det har paa sig, og det forstod at hævde dette paa hele Togtet. Det roses af Alle som den dygtigste og paalideligste Kjærne i Skibenes Besætninger. Exercitsen dreves med Kraft, de elektriske

Lysmaskiner prøvedes, og der gjordes Brandsignal, ved hvilken Leilighed de Agterudseilede efter Landloven kom frem fra Arresterne og paraderede med deres Skildvagt paa Dækket; men de fik kun kort Tid til at nyde den friske Luft, da Ilden meget snart betragtedes som slukket.

Den 18de om Morgenen naaede Escadren B 1 ind i Bantry Bay, hvor den søgte Ankerplads i Bearhaven og strax gik igang med at udlægge Spærringer for begge Ender af Havnen. Disse bestode af Bomme, Staaltraadstrosser og Net i Forening med Miner, hvis Ledninger dækkedes ved Batterier, der anlagdes paa Land. Forhindringerne maae have skræmmet Fjenden; thi intet Forsøg blev gjort paa at bryde dem. »Rupert» blev posteret ved den østlige Gjennemseiling og to Coastguard Krydsere til Bevogtning ved det vestlige Løb i Spærringen.

Overreisen havde iøvrigt ingenlunde været behagelig; »Sandfly» havde været mere under end over Vandet, og selv »Ajax» var meget vaad, hvorimod »Hercules» næppe følte noget til Søen. Torpedobaadene viste sig allerede her alt Andet end tilfredsstillende, saasomt det ikke var smuult, Nr. 64 fik Læk paa Kjedlen og maatte blive tilbage, men kom ind Dagen efter under Ledsagelse af »Volage». Escadre B 2 stod videre Nord paa og kom, opholdt af Taage, den næste Eftermiddag ind til Lough Swilly, der ligesom Bantry Bay betragtedes som saa godt forsvaret ved Landbatterier, at den engelske Flaade intet Forsøg kunde gjøre paa at forcere Havnen. Underveis fik Torpedobaad Nr. 57 et mindre Havari paa Maskinen, og »Hearty», som var beordret til Escadren, maatte tage sig af den, til den atter blev istand til at klare sig selv. »Serpent» fik Lækage paa sit Dampværk, uagtet Skibet var ganske nyt og ikke tidligere havde været under Commando.

Admiral Bairds Flaade, A, lettede altsaa den 16de og stod tilsøes fra Spithead med Undtagelse af »Inflexible»,

hvis Anker kom uklart under Letningen, og det var først næste Dag, at den udfor Plymouth stødte til Flaaden. Denne formeredes paa to Colonner, og seet fra St. Catherine maa den have afgivet et stolt Skue, da »Enchantress» saluteret af »Northumberland» passerede mellem Linierne. »Thames» havde faaet Havari paa sin Maskine, men kunde holde sin Post og reparerede underveis. Om Aftenen skiltes Admiral Rowley's Escadre fra Flaaden. »Racoon» maatte følge en Torpedobaad ind til Falmouth for at fylde Kul. »Northampton»'s Styreapparat kom i Uorden, saa den maatte holde ud af Linien og blive tilbage. Om Eftermiddagen havde »Agincourt» et Sammenstød med Fragtdamperen »Sestos» omtrent ud for Landsend. Heldigviis var det den, der løb sin Stævn ind i »Agincourt»'s Styrbords Side og det med en saadan Fart, at Pandserskibets Anker blev stikkende i »Sestos»'s Boug. Den gled derpaa langs Siden og borttog alt Løst, saasom Fartøier, Jollebomme og Sceptre; Enden af Broen og en af de smaa Kanoner gik med i Løbet, og uheldigviis var det samme Tilfælde med en Mand, der opholdt sig i en af de smaa Udbygninger og ved det første Sammenstød knustes af »Sestos»'s Stævn. Den Afdøde blev sat overbord den næste Morgen med al foreskreven Høitidelighed. Ogsaa et andet Ulykkestilfælde indtraf paa Reisen. Efterat »Inflexible» atter var stødt til Escadren, var Søen saa svær, at den bestandig overskyllede Taarnskibets Dæk. En Sø skyllede fire Mand overbord, i et Nu havde »Inflexible» og »Belleisle», som var dens Agtermand, stoppet og dreiet ud af Linien. Redningsboier bleve kastede, og Fartøier sattes i Vandet med forbausende Hurtighed, de tre Mand havde faaet fat i Bjergemærks og bleve lykkelig tagne op af Fartøierne; men den fjerde sank strax tilbunds, idet han rimeligviis er bleven bedøvet ved et Slag paa Hovedet, da han faldt overbord. Veiret var raat og uhyggeligt for begge Escadrer, hvoraf

A 1 kom tilankers i Dale Bay i Milford Haven den 18de om Middagen, medens A 2 naaede ind til Lamlash ved Øen Arran silde om Aftenen den næste Dag.

Den engelske Flaade holdt Øie med de fjendtlige Escadrers Bevægelser, der skulde være hemmelige; men man havde ikke behøvet at gaa saa lang Vei; thi Bladene indeholdt hver Dag detaillerede Telegrammer om de enkelte Skibes Bevægelser; ikke en Kanonbaad, ja ikke en Torpedobaad kunde komme i Havn eller forlade den, uden at Telegraphen bragte Underretningen, og ikke nok hermed, fra Lloyds talrige Signalstationer blev der holdt skarpt Udkig fra alle fremspringende Puncter af Landet, og ved at følge med Telegrammerne og sammenholde dem havde man et klart Billede af de mindste Detailler i Flaadernes Bevægelser, forsaavidt de vare nær nok til at opdages fra Land. Paa dette Tids-punct vilde Bladene have været af langt større Betydning som Speidere end alle Flaadens Krydsere tilsammen, og man kan ikke være opmærksom nok ligeoverfor dette Forhold, som under en udbrydende Krig er af den allerstørste Betydning. Det tør næsten antages, at Hemmeligholdelse af Skibes Bevægelser ogsaa under Krig vil være en Umulighed, saasnart deres Operationer falde i Sigte af Land; thi det almindelige Samkvem kan ikke ophøre, og et Forbud mod Offentliggjørelse skulde tages meget skrappt for at gjøre den tilsigtede Nytte. Dette gjælder ganske særlig England, hvor Udkigsstationerne hovedsagelig ere besatte med gamle Søfolk, hvis øvede Øie kun sjelden bedrager dem, naar det gjælder om at kjende et Skib. Naturligviis vilde Forholdene være noget forskjellige under en virkelig Krig, men næppe saa meget, som det ofte antages; derfor falder det dog ikke mindre underligt at læse Admiral Tryons Bekjendtgjørelse om Spærringen af Bearhaven, idet han deri giver følgende Oplysninger: »Ved det østlige Indløb er en Aabning i Spærringen, som kan

passeres ved at gaa imellem de to Skibe, som ere fortoiede paalangs midt i Løbet.

De høie Admiralitets Lorder maae aabenbart have været meget tilfredse med Resultatet af deres Inspection; thi de tilskrev den Høistcommanderende i Portsmouth, at det var en stor Glæde for dem at kunne bevidne ham og Alle, som havde havt Deel i Mobiliseringen, deres fulde og udeelte Tilfredshed med den hurtige og fontrinlige Udførelse af alle Arbejder, der stode i Forbindelse med denne vigtige Tjeneste. Samtidig fik alle Skibschefer Ordre til at kundgjøre en lignende Dagsbefaling for deres Officerer og Mandskab. Naar der senere bliver en Leilighed til at sammenstille den hele Række af Havarier, af hvilke sikkert mange maae tilskrives Udrustningen, maa Glæden dog vist blive noget blandet, saameget mere som ikke faa af dem gjorde vedkommende Skibe mere eller mindre utjenstdygtige for længere Tid og kunde under en Krig have medført de alleralvorligste Følger.

Escadre A 2, som laa ved Lamlash, havde mange Sorger med sin Post og sine Telegrammer. Der var ikke taget nogensomhelst Forholdsregel, og de mange Postordrer og Postsække med en for Stedet ukjendt Masse Breve vare mere, end Postmesteren og hans Assistent kunde overkomme. Med endeel Forsinkelse kom man dog til Dato med Forsendelserne og trøstede sig med, at det dog var bedre end at ligge udenfor og slet ingen Post faae.

Bugten ved Lamlash egner sig fortrinlig til Basis for en Escadre, som har det Hverv at dække Clyden. Beskyttet af Holy Island er der en rummelig Ankerplads, sikker mod alle Vinde. De to Adgange ere ikke bredere, end at de med Lethed kunne forsvares. Ogsaa udenfor findes mange Bugter, som kunne afgive Ly for Speidere og Torpedobaade, og fra fremspringende

Udkigspuncter kan Farvandet iagttages i vid Udstrækning.

Mærkeligt nok var der endnu den 20de Juli Intet kjendt blandt Officererne om, hvad de forestaaende Manøvrer skulde gaa ud paa, hvilket vakte en, som det maa forekomme, berettiget Misfornøielse. End ikke Reglerne, som Dommerne skulde følge i deres Bedømmelse, kjendte man ombord. Skibene bleve klargjorte til den forestaaende Kamp, de fyldte Kul, og Skibene med Reisninger nedtog dem til Undermaster og Rær og sendte dem iland. Meget Arbeide kunde have været sparet ved, at de slet ikke havde været tagne ombord. Paa Toppen af en af Masterne anbragtes en stor Seildugs Kegel, der som Paraply kunde slaaes sammen. Den var bestemt til Signalering med Flaadens Forpostskibe paa de længste Afstande, idet den vistes udslaaet i kortere eller længere Tid og derved tilkjendegav Puncter og Streger efter Morse's System. Paa Toppen af en anden Mast var et elektrisk Lysapparat anbragt for om Natten at benyttes paa lignende Maade. Iøvrigt søgte Skibene ikke ved at foretage ydre Forandringer at vildlede Fjenden, det vidstes fra tidligere Forsøg i den Retning, at det var aldeles umuligt derved at skuffe det fortrinlige Udkigsmandskabs øvede Blik paa noget Punct af Kysten.

Uagtet begge de engelske Escadrer vare underlagte Admiral Baird, blev det dog endnu førend Krigens Udbrud indlysende, at Escadre A 2 under Blocaden maatte komme til at optræde saa godt som uafhængig. Der var nemlig omtrent 25 Miil fra Lamlash til Lough Swilly, 50 Miil fra Milford Haven til Bantry Bay og endelig 80 Miil fra Bantry Bay til Lough Swilly. Da nu Irland var fjendtligt Land, kunde Forbindelsen mellem de to blokerende Escadrer vedligeholdes ved at sende Krydsere til de to Kulfyldningssteder, der tjente som Basis for de engelske Escadrer; men de havde da 75 Miil foruden Veien med Telegraphen mellem sig.

Ulige bedre var Fjenden B stillet, idet hans to Admiraler ved Telegraphen vare i saa at sige umiddelbar Forbindelse med hinanden. Ganske vist vare de engelske Escadrer hver især stærkere end den indesluttede Fjende; men, kunde de to Escadrer B 1 og B 2 forene sig, vare de stærkere end hver af Escadrerne A 1 eller A 2. Det var altsaa af yderste Vigtighed at forhindre en saadan Forening, hvorved de to Dele af den engelske Flaade maatte frygte en Kamp mod en overlegen Fjende. Men, selv om kun enkelte af B's hurtige Krydsere brød Blocaden, kunde de gjøre ubodelig Skade paa Englands Handel, ikke at tale om Ødelæggelser paa de aabne Byer langs Englands Kyster, som med en endog ringe Styrke kunde iværksættes. Skibene i Escadren A 2 syntes at være daarligst stillede med Hensyn til Fart, saa meget mere som hele Escadren kun kunde holdes sammen ved, at dens Fart gik ned til det langsomste Skibs. Hertil kom, at den indesluttede Escadres Pandser-skibe havde større Fart, og, kunde det lykkes dem at forcere Blocaden, kunde de ved at angribe A 1 samtidig med, at B 1 gjorde Udfald, og førend A 2 kunde komme til Hjælp, give Admiral Baird nok at gjøre. Krydserne i A 2 og B 2 vare omtrent lige hurtige; men Forholdet i Antal var som 6 til 4.

Admiral Fitz Roy telegrapherede til Postmesteren i Lamlash: »Hvormange Krigsskibe er der i Havnen?»; men han sendte Telegrammet til Admiral Rowley, hvor det gav Anledning til almindelig Munterhed. Forresten kunde Admiral Fitz Roy have forskaffet sig enhver ønskelig Oplysning ved at følge med de i Aviserne offentliggjorte Telegrammer. Endelig den 22de kundgjorde et Telegram fra Admiralitetet, at Krigen vilde blive erklæret den 24de om Middagen, og at Fjendtlighederne skulde ophøre den 20de August om Middagen.

I Lough Swilly opdagedes det, at Feilen i »Serpent's» Dampvær var langt alvorligere end antaget, flere af

de mindre Rør viste ogsaa Feil, og endelig sprængtes Damprøret til Styremaskinen, hvorved Mandskabet for en Tid blev drevet ud af det Rum, hvori Maskinen var opstillet. Hele Escadrens Haandværkerdeling arbejdede Dag og Nat i flere Døgn for at faae Skaden udbedret. Af Escadrens sex Torpedobaade kom kun een uskadt til Lough Swilly, alle de andre havde enten lække Rør i Kjedlerne eller deres Riststænger vare i en saadan Uorden, at Baadene vare utjenstdygtige. I «Calypso» vare Kjedelrørene utætte. Escadren forsynedes med Kul fra tre Dampere, som ventede den i Bugten. Øvelserne gik deres Gang, Torpedobaadene holdt Evolutionsøvelser, og Admiralen holdt Krigsraad, efter hvilket Intet yderligere foretoges. Det var næsten en Adspredelse, at en Patrouillebaad løb sig fast paa en Steen og maatte hentes ombord af en Dampbarkas og repareres.

Omgivelserne i Bearhaven gjorde ikke noget godt Indtryk paa de forfinede Englændere, de dovne og pjaltede Irlændere harmonerede kun slet med deres engelske Sands for Reenlighed og Orden, og man kan saa godt forstaae den engelske Officeers Glæde over, efter at være kommen igjennem Gyder med forfaldne usle Hytter, hvor der var Mangel paa Alt undtagen Børn, at komme op til et af Udkigstaarnene, som var besat af Mandskab fra Coastguard. Her herskede en Orden og Nethed, som i Forbindelse med Besætningens Optræden stemmede til at nyde den vidtstrakte Udsigt over Havet og Bugterne, der til begge Sider skære dybt ind i Landet. Men det var ikke den romantiske Side af Sagen, som havde Interesse for Øieblikket, og dog vilde sikkert den Besætning af Matroser, som skulde forstærke Stationen, glæde sig ved den, samtidig med at den vilde sørge for at give Escadren hurtig Underretning om Alt, hvad der gik for sig i vid Omkreds.

Et Besøg ombord i «Sandfly» havde sin Interesse. Den er Søsterskib til to lignende Torpedo-Kanonbaade, som vare indlemmede i Flaaden. Officererne udtalte, at de vare tilbøielige til at overse alle Farer, som maatte true dem baade fra Væddere, Torpedoeer og Maskinskyts, efterat de havde overlevet den 100 Miil lange Reise til Bearhaven. Baaden er 450 Tons, 200 Fod lang, 23 bred og 8 dyb. Den skal kunne gjøre 19 Miils Fart og uden at fylde Kul dampe 3000 Quartmiil med 10 Miils Fart. Den fører een 4 Tomme-Kanon og 6 Maskin-Kanoner og har 4 Torpedo-Udskydningsrør. Det er muligt, at Baaden kan være meget god i smult Vand; men med den Sø, der var underveis, rullede og duvede den saa voldsomt, at Krængningsmaaleren, der var inddeelt til 30°, blev aldeles ubrugelig, den slog afvexlende imod paa begge Sider; thi Baaden rullede næsten 45° til hver Side. Der var ikke en Mand ombord, som undgik Søsygens Kvaler, og kun de Bedste iblandt dem vare istand til at forrette Tjeneste, afvexlende ved Rattet og ved den læ Reling. Flere bleve alvorlig kvæstede ved de voldsomme Bevægelser. Søen slog op paa Broen, der er lige saa høi som Skorstenen, og intet Menneske kunde komme paa Dækket foran Broen, da den Deel af Skibet vedvarende var under Vand. At al Kamp under saadanne Forhold var utænkelig, er indlysende, og for den Skade, Skibet kunde have gjort, behøvede det ikke at være armeret, det maatte prise sig lykkeligt ved at holde sig flydende med sex Miils Fart. Paa den korte Reise havde den fine og meget sammensatte Maskine lidt saa meget, at den var under vedvarende Reparation, og der var Ingen ombord, som ikke var overtydet om, at Skibet vilde være sunket, naar Maskinen ikke havde kunnet holde Stævnen op imod Søen. Til almindeligt Brug i Sø er Baaden aldeles mislykket.

De to Blocade-Escadrer forlode deres Stationer saa betids, at de ved Krigens Udbrud vare udenfor de to Havne, der skulde blokeres, og kunde indtage den Stilling, som var fordeelagtigst for at forhindre Fjenden fra at bryde ud. Dispositionerne vare omtrent de samme ved Bantry Bay og ved Lough Swilly, hvilket var begrundet i, at de naturlige Forhold begge Steder ikke ere væsentlig forskellige. Som Regel laa om Dagen Hovedstyrken noget udenfor Mundingen af Bugterne med et Par Krydsere som Forposter nærmere inde; om Natten laae Torpedobaadene med en Torpedo-Kanonbaad i selve Indløbet, og mellem denne første Linie og Hovedstyrken havde et Panderskib og et Par af de hurtige Krydsere Post. Forøvrigt vexledes der paa forskellig Maade baade med Skibene og med deres Fordeling. Enhver Blocade bliver naturligviis let eensformig og falder hen i et vist Routine-Arbejde; det var ganske vist ogsaa Tilfælde her; men den Mængde Udfald og de hyppige Torpedobaads-Angreb, som de Indespærrede foretog, bragte en ikke ringe Afvexling, ligesom de mange Spørgsmaal, som Øvelserne fremkaldte, deels bleve løste, deels gav Anledning til betydelig Meningsforskjel. At de to kæmpende Parter ofte begge tilskreve sig Fordelen, og at Dommerne hyppig fik Spørgsmaal til Afgjørelse, om hvilke deres Instruxer Intet indeholdt, synes der ikke at være Grund til at tillægge altfor stor Vægt, da der alligevel kunde høstes rig Erfaring paa mange Omraader.

Allerede den 26de stod Admiral Tryon med sin Escadre ud fra Bearhaven og angreb Fjendens inderste Linie, der hurtig maatte fortrække og søge Beskyttelse hos Hovedstyrken, som fik Dampen op og med fuld Fart kom sine betrængte Skibe til Undsætning. Veiret var efter Forholdene ualmindelig smukt, da der kun var faldet to Byger inden Frokost, og der kunde derfor ikke godt være Tale om noget Forsøg paa at undslippe.

Hovedøiemedet var at faae Leilighed til at evolere med hele Escadren og samtidig tvinge Fjenden til at brænde Kul, ligesom det ogsaa kunde lykkes at indvinde nogen Erfaring om den Fart, som Fjendens Krydsere kunde gjøre; thi det havde allerede viist sig, at de officielt angivne Tal i den Retning vare alt Andet end paalidelige, naar det i Praxis gik for Alvor løs paa Farten. Om Eftermiddagen blev »Volage«, som laa paa Forpost i Indløbet af Bugten, pludselig jaget af »Rover«, der hurtig kom den flygtende »Volage« paa Skudvidde og vedligeholdte en livlig Beskydning mod den, ligetil et enkelt Skud fra de svære Landbatterier og fra »Rupert« mindede »Rover« om, at den ikke skulde vove sig længere. Da den imidlertid havde været indenfor de store Kanoners virksomme Ild, blev der reist Paastand paa, at den som ødelagt skulde gaae ud af Spillet. Admiral Tryon spurgte ved Signal »Volage«, hvorfor den aldeles ikke havde forsvaret sig, og fik det besynderlige Svar, at Capitainen ikke havde indseet Nødvendigheden af at skyde.

Det var intet Under, at de mange Udkigsstationer paa Land vare Englænderne en Torn i Øiet; thi de blokerede vare bestandig underrettede om Fjendens mindste Bevægelse og kunde drage sig den til Nytte. Dette førte da til en heel Række Angreb paa Udkigsstationerne, hvorved disse for en Tid ødelagdes, og deres telegraphiske Forbindelser afbrødes; men disse Angreb bleve ogsaa hyppig afslaaede og Baadene, som gjorde Landgang, tagne, medens deres Besætninger toges til Fange. Under Krig vilde det dog næppe lykkes for en enkelt Dampbarkas at iværksætte en Landgang med en Snees Mand og tage en saadan Station, og Foretagender af den Art synes ikke at kunne bidrage til Løsningen af de stillede Opgaver. A's Torpedobaade kom ogsaa ofte Landbatterierne saa nær i deres Iver for at skaffe Oplysninger, at de i en virkelig Krig maatte være

blevne ødelagte. Størst Frækhed i saa Henseende udviste dog »Rattlesnake«, idet den i Følge med flere andre af Fjendens Skibe stod ind i Bantry Bay og lige ind under Landbatteriernes og »Rupert's Ild. De øvrige Skibe vendte atter udad; men »Rattlesnake« stod lige hen til Spærringen og tog en Skizze af den. Den holdt gaaende med fuld Fart og maa vel have sat sin Fortrøstning til de 17 Mil, som den i det speilglatte Vand skulde kunne gjøre; men i Krig vilde det ikke være gaaet af uden dens Ødelæggelse. Allerede paa dette tidlige Tidspunct viste Manglen paa en Voldgiftsnet eller en Qverdommer sig i høi Grad. Der forelaa saaledes følgende: De Blokerende maatte antages at være nødte til at holde Søen og at være afhængige af alle Tilførsler fra England. Det, der skulde undersøges, var netop, hvorvidt dette kunde udføres samtidig med, at de Blokerede bleve forhindrede i at undslippe og forene sig. Ikkedestomindre benyttede Escadren A ganske rolig Havne paa Achil til at fylde Kul i og som Tilflugtssted for deres smaa Fartøier. Torpedobaadene vilde ikke have vovet at ligge tilankers i et fjendtligt Lands smaa Vige, hvor en Bjergkanon eller Revolverkanon vilde have kunnet gjøre det af med dem i nogle faa Minuter. De Blokerende havde derved Fordele, som de umuligt kunde have havt i en virkelig Krig, og Dommerne vare deels uenige om Sagerne, deels havde de ingen Myndighed til at afgjøre dem, selv naar de vare enige. Næsten hver Nat vare B's Torpedobaade ude for at søge Bytte og vexlede Skud med Fjendens Baade. Den 27de om Natten bleve to af A's Torpedobaade signalerede at være tæt ved det vestlige Indløb til Bearhaven. En Fælde var lagt for dem; thi pludselig bleve de beskudte med Maskin-Kanoner fra to af B's Dampbarkasser, hvorfor de trak sig tilbage, men kun for at falde i med fire af B's Torpedobaade, som havde omgaaet dem og ventede deres Tilbagekomst. De vare B's

Baade saa tæt, at den ene maatte bakke fuld Kraft, og den anden give fuldt Ror for at undgaae en Collision. Admiral Molyneux, Dommeren ved B 2, fordrede de to Baades Udlevering; men A benyttede dem dog vedvarende. A's Kulyfdning foregik ogsaa for de store Skibes Vedkommende stadig i Vigene tæt ved Bantry Bay, hvilket ikke bidrog til at løse de stillede Opgaver.

Hvad Sundhedstilstanden angik, havde B omtrent 3 $\frac{1}{2}$  Procent Syge; »Hercules« var særlig gunstig stillet.

De indespærrede Skibe bleve stadig holdte fuldt forsynede med Kul for at være forberedte paa alle Eventualiteter, naar en gunstig Leilighed til at undslippe maatte frembyde sig. Da »Northumberland« skulde fylde Kul, gik den ganske rolig ind i Dunmanus Bay, lige Syd for Bantry Bay, hvor den sammen med »Collingwood« besørgede dette Arbeide; medens Torpedobaadene laae under deres Kanoner. Admiral Baird heiste i den Tid sit Flag paa »Mersey«. A's Torpedobaade kom stadig B's Landbatterier saa nær, at de maatte være blevne ødelagte, og Interessen blev ikke lidt forringet derved, da det var Brud paa Reglerne, og Dommeren ikke kunde tiltvinge sig de paagjældende Torpedobaades Udlevering. Ikkedestomindre anlagdes flere Batterier iland paa alle saadanne Puncter i Bugten, hvorfra virksom Beskydning kunde finde Sted, og Kanonerne være heelt skjulte. Matroserne, der dannede Besætningerne i disse improviserede Batterier, boede i Telte og havde Feltsenge til Hvile. De satte iøvrigt Priis paa et saadant Landliv og forstode ypperlig at passe Tjénesten med en utrolig Udholdenhed, samtidig med at de hengave sig til mere fredelige Sysler, hvoriblandt Hummer- og Aalefiskeriet spillede en stor Rolle. For at sikre sig mod Overrumpling fra Landsiden, havde de et Sted anlagt et lille Net af Kabler og Smaaminer udenom Stationen, saa at Angriberne vilde blive sprængte i Luften, naar de traadte paa Kablerne. En

Nat blev Flaaden for kort Tid alarmeret ved Sprængningen af en Mine; det viste sig imidlertid næste Morgen, at det kun havde været en Frø, der havde forårsaget Forstyrrelsen ved at hoppe ned paa en af Ledningerne.

Fjendens Stilling var stadig den samme; om Natten rykkede A's Torpedobaade længere ind, og Fordelingen af Skibene var saaledes, at Fløiene vare forholdsviis bedst besatte; om Dagen hvilede Torpedobaadernes Besætninger ud, medens Baadene laae tilankers i en eller anden nærliggende Vig. Med smukt Veir fyldte nogle af A's Skibe Kul i Søen. Alt, hvad A tog sig til, blev med den største Nøiagtighed signaleret til B, der saaledes til enhver Tid var fuldkommen kjendt med A's Stilling, endog længe førend B's Krydsere og Torpedobaade kunde bringe Melding.

En Nat havde Torpedobaad Nr. 78 det Held at komme gennem A's Torpedobaads-Linie uden at være bleven opdaget. Den sneg sig derpaa klos op under »Active» og afgav sit ene Skud; men Affyringen klikkede. Baaden bakkede da tilbage, det elektriske Batteri blev undersøgt, og ombord i »Active» sov man imidlertid stadig de Uskyldiges Søvn. Netop inden Nr. 78 blev klar til Skud igjen, begyndte »Active» at søge med sit elektriske Lys; men det var for silde, Torpedoen sad i dens Side, medens Nr. 78 forsvandt i Mørket. Det lykkedes den ubemærket at komme tilbage gennem A's Torpedobaade; men nu skete det Uheld, at den ikke kunde besvare »Rupert»'s Signal. Den antoges for en Fjende og blev Skive for en Hagl af Projectiler, medens hele Flaaden alarmeredes, da man troede, at der blev gjort Forsøg paa at forcere Spærringen. Samme Nat hændte det, at »Rattlesnake»'s Lys faldt paa »Sandfly», der strax trak sig tilbage. Kort Tid derefter faldt endeel Skud fra A's Skibe, der maae have skudt paa hverandre indbyrdes, da der dengang ikke var en

eneste af B's Baade ude. Dommeren, Admiral Molyneux, begav sig ombord til Admiral Daird for at forlange »Active» og de to Torpedobaade udleverede; men herpaa vilde A ikke gaae ind. Det erkjendtes, at A havde beskudt to af deres egne Torpedobaade; men videre Resultat af Forhandlingerne blev ikke opnaaet, og Utilfredsheden voxede.

Livet ombord i den blokerende Escadre var slet ikke fornøieligt. I de store Skibe savnede man tidt Post og Aviser, ferske Provisioner faldt det kun sparsomt med, Tjenesten var streng nok, og den gode Nattero blev ikke sjelden forstyrret. Men værre var det i Torpedobaadene, til Trods for at de om Dagen søgte ind i nærliggende Smaaavige, hvor der var roligt; de vare nemlig ved den vedholdende Regn og Sø blevne saa fugtige, at Besætningerne ikke kunde holde sig tørre til Trods for Olietøi og Guttaperchastøvler. Baadene vare lække, og Koietøi, Tæpper og Klæder fugtige. Dertil kom, at den vedvarende Tjeneste om Natten, hvor der uafadelig maatte vises den største Paapassenhed, ikke alene overfor Fjendens Forsøg paa at undvige eller paa at angribe de store Skibe, men ogsaa for ikke at forlise paa Klipper og Skjær, stillede Krav til Officerernes og Besætningernes Udholdenhed, som det i Længden ikke var muligt at tilfredsstille. Mindre Træfninger, i hvilke begge Parter som Regel tilskreve sig Fordelen, fandt næsten daglig Sted; naaede de Blokerede herigjennem intet positivt Resultat, lykkedes det dem dog at trætte de Blokerende, der intet Øieblik følte sig sikre paa, at et Angreb jo kunde blive gennemført, og et alvorligt Forsøg paa at undvige samtidig blive gjort. Paastande fra begge Sider om at have tilintetgjort fjendtlige Skibe og Torpedobaade bleve almindelige, men førte stadig til Intet. Iblandt disse var der dog een, der fortjener stor Opmærksomhed. Admiral Molyneux, der synes at have taget sin Dommervirk-



somhed med megen Alvor, dampede med Parlemantair-Flag heist ombord i »Cossack« ud til Admiral Baird for at gjøre en Fordring gjældende — den blev afslaaet, da hver saae Sagen paa sin Maade. Derimod gjorde Admiral Baird Fordring paa at have nedskudt to Torpedobaade, og den blev støttet paa de mest ubedragelige Beviser: Skibenes og Baadens Stilling indbyrdes, Antallet af Skud og Afstanden, samt Tiden, i hvilken Beskydningen havde fundet Sted, lod ingen Tvivl tilbage om, at de to Torpedobaade efter de bestaaende Regler vare tilintetgjorte. Der var almindelig Glæde hos Fjenden, da Admiral Molyneux maatte anerkjende Rigtigheden og derpaa tilføiede, at der dog endnu var een Ting at slaae fast, og det var, til hvilket Parti de to tilintetgjorte Torpedobaade hørte. Glæden svandt hurtig, da det blev godtgjort, at der den omhandlede Nat ikke havde været nogen af de Blokeredes Torpedobaade ude; og Fjenden saaledes selv havde beviist at have nedskudt to af sine egne Baade. Man vil sikkert gjøre vel i at tage sig Erfaringen til Indtægt og søge Midler til at sikre sig imod en saadan Calamitet i en virkelig Krig. Den 2den August om Natten overrumplede »Sandfly« fire af Fjendens Torpedobaade; der flygtede, idet de spredte sig. »Sandfly« forfulgte og var to af Baadene saa nær, at den flere Gange maatte stoppe og dreie for ikke at løbe dem ned, samtidig med at de bleve beskudte med Maskinskytset. Da »Sandfly« paa klos Hold havde holdt dem under sin Ild, vendte den og stod indefter. Det var fuldstændig stille og Søn rolig, Natten meget mørk. Kort efter kastede en af A's Krydsere sit Lys paa en af de flygtende Torpedobaade og holdt Lysen paa den i fire Minuter, medens den beskød den heftig. Atter havde tilstrækkelige Kjendings signaler manglet.

Ogsaa Nord paa ved Lough Swilly holdt de Kæmpende hinanden i Aande, og Admiral Fitz Roy lod ingen Lei-

lighed gaae ubenyttet hen for at trætte og forurolige de Blokerende. Den 26de Juli om Natten lykkedes det et Kulskib ubemærket at komme igjennem Fjendens Linie og naae uskadt ind til Buncrana. Samme Morgen angreb A med fire Skibe to af B's Krydsere og søgte at afskære dem; men Forsøget mislykkedes, og de trak sig atter tilbage. Da der samtidig kom Signal fra Dunaff Head ved Fjordmundingens Østside, at Fjenden var underlegen, stod Admiral Fitz Roy ud for at see, om han kunde opnaae nogen Fordeel. A laa med »Agincourt«, »Inflexible«, »Belleisle« og »Thames« omtrent 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Miil fra Indløbet; »Iron Duke« og »Neptune« vare 4 à 5 Miil Øst og Vest paa for at bevogte Kysterne; »Shannon« og »Inconstant« vare ude af Sigte, da B med »Rodney« og »Devastation«, fulgte af »Black Prince« og »Invincible« som Reserve, stod lige løs paa Fjendens Hovedstyrke, medens B's Krydsere spredte sig paa Fløiene for om muligt at benytte en Leilighed til at undflye. Admiral Rowley kaldte strax ved Signal sine Panderskibe til sig og trak sig samtidig tilbage, medens Angriberne forcerede Fart. Men »Black Prince« og »Invincible« kunde ikke følge med, og da »Iron Duke« og »Neptune« kom til, var Kampen, som var indledet under fordeelagtige Omstændigheder, alfor ulige, hvorfor Admiral Fitz Roy vendte om og søgte, fulgt af sine Krydsere, at naae ind under sine beskyttende Batterier ved Ankerpladsen. Opnaaedes intet Andet ved dette og lignende Udfald, hjalp det dog til at forskaffe den indespærrede Escadre Øvelse og til at sikre sig, at Skibene uden noget Varsel vare i Orden til at søge rum Sø. Desuden bleve de Blokerende tvungne til at brænde Kul, og man faaer et Begreb om, hvad det vilde sige, naar man hører, at alene Escadren A 2 brugte omtrent 3,000 Tons Kul om Ugen. »Mohawk« maatte til Lamlash for at faae et Havari paa sin Maskine udbedret, men kom tilbage et Par Dage efter. Udkigsstationerne gae

bestandig fortrinlig Underretning om enhver af de Blokerendes Bevægelser; men det skete naturligviis ogsaa, at B undertiden blev alarmeret uden Nødvendighed, naar A om Natten pludselig satte sine elektriske Lys i Virksomhed.

At det ikke har været nogen behagelig eller farefri Beskjæftigelse at ligge paa Blocade udenfor Lough Swilly, faaer man et Billede af ved at høre en enkelt Nats Tildragelser fra »Agincourt«. Det var overordentlig mørkt, Regnen styrtede ned, og, om det end ikke blæste en Storm, forhindrede Vindens Tuden dog, at Noget kunde høres. Admiral Rowley, Flagcapitainen og Staben samt Dommeren vare paa Dækket hele Natten, da det var saare vanskeligt at holde Stationen, fordi intet Fyr var at see. Forposternes Signaler lignede, seete gennem Disen, næsten et heelt Fyrværkeri. To Skibe passerede uden at svare paa Anraab, de forsvandt hurtigt i Mørket. Pludselig viste et klart Lys sig tæt nede ved Vandet, og den Vagthavende gav Signal til at være klar til at afslaae Torpedobaadsangreb, som maatte ventes hvert Øieblik; men Lyset forsvandt, og Folkene bleve igjen sendte om Læ. Da det lysnede, stod Escadren ind mod Land, og Krydserne gave da Melding, at de havde seet flere fremmede Dampere, og at »Inconstant« Kl. 2 $\frac{1}{2}$  var bleven angreben af Torpedobaade, men havde afslaaet Angrebet. Kl. 8 Fm. fik Escadren Land isigte ved Cap Fanad og samtidig Øie paa de to fjendtlige Forpostskibe, »Calypso« og »Curlew«, men kunde intet andet Skib see. Først om Middagen fik den Vished for, at intet af de blokerede Skibe havde benyttet sig af den glimrende Leilighed til at undflye om Natten, da det havde viist sig, at ikke det kraftigste elektriske Lys fra Skibenes Projecteurer, omendskjønt det ikke var egentlig Taage, kunde gennemtrænge den tykke disede Luft paa ret lang Afstand. Søndag den 29de stod Admiral Fitz Roy ud med »Rodney« alene for at

harcelere Fjenden. Da han kom fri af Dunaff Pynt, laae »Agincourt«, »Inflexible«, »Neptune« og »Belleisle« i Kjølvandsorden Vest over; »Tartar« og »Mercury« vare Vest paa, medens »Thames« var Øst ude. Fra først af tog Flaaden intet Hensyn til det ene Skib; men, da »Rodney« satte fuld Fart og styrede mod Inistrahull-Island, Øst for Indløbet, gav Admiral Rowley Ordre til at vende for at afskære den, og, da samtidig »Thames« kom klar af en Pynt, fandt Admiral Fitz Roy Overmagten for stor, og efterat have vexlet Skud med Fjendens nærmeste Skibe stod han tilbage, men havde dog opnaaet at faae en god Leilighed til at forskaffe sig Vished om »Rodney's« overlegne Fart fremfor noget af Fjendens Pandserskibes. »Serpent«'s Dampvær var atter bleven utætte; deres Reparation gav forøget Arbeide til de andre Skibe, der benyttedes til den strenge Forposttjeneste. Om Aftenen blev et Detachment paa 400 Mand sat i Land fra de Blokeredes Escadre for at fordrive Fjendens Torpedobaade, der stadig søgte ind i Culdaff Bay for at udhvile og fylde Kul fra et Kulskib, som A havde stationeret der. Expeditionen var ikke heldig; thi ved Ankomsten vare Torpedobaadene forsvundne.

Dommerne for de to Escadrer mødtes af og til for at sammenligne Rapporter og søge Overeensstemmelse, men mest uden gunstigt Resultat; det gik ikke bedre i saa Henseende med Enigheden her end Syd paa.

Førend Blocaden havde været en Uge, følte i Escadre A den største Mangel paa et tilstrækkeligt Antal Krydsere, ligesom Signalgasternes Antal var altfor ringe. De kunde aldeles ikke overkomme Tjenestens Krav. I endnu høiere Grad følte Manglen paa Fyrbødere. Deres Antal var saa lille, at det bestandig var nødvendigt at supplere det med Dæksfolk, enten Matroser eller Marinere. De vare selvfølgelig aldeles uøvede i den nye Tjeneste, der forlangtes af dem, og gave An-

ledning til mange Forstyrrelser i Fyringen, samtidig med at Savnet af deres Tjeneste ved Skytssets Betjening blev meget føleligt.

Det er ret interessant at følge med til det Indtryk, et Torpedobaadsangreb gjorde i de angrebne Skibe, og sammenholde det med Torpedobaadenes Rapporter. Der berettes saaledes fra Admiral Rowley's Escadre, at om Aftenen Kl. 11 den 31te Juli foretoge Torpedobaadene af Admiral Fitz Roy's Escadre et gennemført Angreb. »Mercury» og »Inconstant» opdagede Baadene omtrent samtidig og rettede under elektrisk Belysning deres Skud imod dem. Signaler blev gjorte, at Krydsere og Torpedobaade kom ud, og strax efter krydsedes de elektriske Lys fra alle Escadrens Skibe i alle Retninger, idet de snart slyngede sig sammen, snart gennemskare hinanden. Kun faa Minuter forløb, inden ogsaa »Iron Duke» og »Thamès» skød væk, medens Torpedobaadenes Lys tilkjendegav, at de havde affyret deres Torpedo. Saa kom Touren til Skydning til »Agincourt», først fra den Bagbords Boug og derpaa fra Bagbords Laaring. Fra Rifler og Maskinskyts sendtes en overvældende Ild, indtil Baadene forsvandt tværs af »Agincourt» om Styrbord; men lige til Kl. 1 blev snart et, snart et andet Skib oplyst, som om det glødede; man kunde ikke faae noget bedre Beviis for, hvor udsatte Skibene vare. Det antoges almindelig, at to af Fjendens Krydsere vare undslupne under Forvirringen, som Torpedobaadenes Angreb havde foraarsaget. Dette viste sig dog næste Morgen ikke at være Tilfælde. Natten havde været mørk med blikstille, og Søen rolig, det havde derfor været en ypperlig Leilighed til Forsøget. Havde Admiral Fitz Roy forfulgt Angrebet med en Demonstration af Panderskibe og Krydsere, er der næsten ingen Tvivl om, at det maatte være lykkedes nogle af dem at undslippe. At dømme efter de Smaatingesters Allestedsnærværelse under det stormende Anfald antoges det

som sikkert, at ikke alene de sex Baade af første Classe, men ogsaa Baadene af anden Classe og rimeligviis endog Dampbarkasserne havde været ude, og man var i Escadren forberedt paa, at en Parlementair vilde gjøre Fordring paa Halvdelen af dens Skibe som ødelagte. — Ifølge Beretning fra B tager Sagen sig saaledes ud: »Spider» og Halvdelen af B's Torpedobaade gik ud for at angribe fjendtlige Skibe. »Spider» lod ved Indløbet til Bugten Baadene blive noget tilbage og stod Øst paa for at henlede Fjendens Opmærksomhed paa sig. Omtrent  $2\frac{1}{2}$  Miil af Land fik en af Baadene et Skib isigte paa Bagbords Boug, det blev strax jaget; men, da det løb altfor hurtig, blev det igjen opgivet efter et Qvarteers Forløb. To Skibe kom da isigte paa Styrbords Boug, de førte Positions-Lanterner, syntes at være omtrent 5 Kabellængder fra hinanden og 3 Qvartmiil borte. Imellem dem viste det elektriske Lys fra flere Skibe sig; men det var umuligt at see Skibene. Coursen sattes paa de to Skibe, og omtrent en Time senere vare Baadene indenfor 300 Alens Afstand fra det første Skib, som antoges at være »Neptune». Det brugte sit elektriske Lys, men uden at fange nogen af Baadene deri; Natten var paa ingen Maade mørk. Kommende op agter fra, blev en Torpedo afskudt tværs mod Fjendens Bagbords Side; men paa Grund af en af Folkenes Ilterhed gik Skuddet for tidlig af, og Skibet undslap. Ogsaa to andre Baades Angreb, vistnok paa »Iron Duke» og »Agincourt», mislykkedes.

Samme Aften skete atter det Uheld, at en anden Classes Torpedobaad blev beskudt af dens eget Parties Skibe, fordi den ikke svarede rigtig, da den blev anraabt. Flere Træfninger fandt Sted mellem Forpost- og Recognoscerings-Skibene, og Batterierne paa Land kom jævnlig i Virksomhed. Medens »Agincourt» var borte fra Escadren for at fylde Kul, heiste Admiral Rowley sit Flag ombord i »Inflexible». Klagerne over Postens

Besørgelse til Escadren A 2 ere betydelige og sikkert ikke ugrundede, hvor saa end Feilen har ligget; thi undertiden kom Brevene først til Bestemmelsesstedet efterat have gjort en Tour til Admiral Bairds Escadre, de vare da forsinkede mere end en Uge, og engang hændte det, at hele Posten til Fjenden, B 2, kom ombord. At et halvhundrede Breve gik feil med hver Post, henhørte til de mindre Ulemper. — Den 1ste om Aftenen forsøgte en Kuldamper at slippe gennem de Blokerendes Linie, den blev opdaget og stod da tilsøes; men et Par Skud fra en af Krydserne bragte snart Capitainen til Erkjendelse af Forholdene, Skibet blev besat og taget som god Prise. Den næste Morgen havde de Blokerede den Ærgrelse at see Fjenden fylde Kul fra den. Der blev stadig gjort Forsøg fra de to Dommeres Side paa at komme til Enighed om, hvilke Skibe og Torpedobaade der havde havt Fordelen i de mange Træfninger; men det lykkedes ikke; thi, selv hvor samme Opfattelse gjorde sig gjældende, manglede Dommerne den fornødne Autoritet til at gennemføre en fornuftig Ordning.

Paa Escadren udenfor Lough Swilly synes Humeuret ofte at have været sort, og det var næsten ikke at undre sig over; thi Blocaden medførte betydelige Skyggesider selv for Søfolk. Der var ingen Frihed, rigeligt Nattearbejde, extra Ansvar og for en stor Deel kun salte Provisioner. Da »Curlew« en Dag kom ud under Parlemantairflag og, medens Dommeren var ombord i »Agincourt«, holdt sig paa Siden af dette Skib, viste Matroserne i »Curlew« deres friskbagte Brød, ferske Kjød og Bundter Grønt op over Relingen, og lykkeligt var det, at der var nogle hundrede Alen mellem Skibene, ellers havde sikkert end ikke Parlemantairflaget forhindret, at Plageaanderne i »Curlew« vare blevne afstraffede af den rasende Besætning. Det blev ogsaa foreslaaet, at de to Parter skulde bytte Parti og Achil Escadren engang prøve Blocadens Behageligheder. Hvorom Alting

er, synes det ogsaa, at Admiralitetet godt havde kunnet overkomme at sende en Damper med ferske Provisioner til A, saa det ikke var blevet nødvendigt at uddele Limonsaft for at sikre imod Skjørbug. Der savnedes ogsaa i høi Grad Munterhed, og Sang bortes kun sjeldent ombord, derimod var Matrosernes Læserum stærkt besøgt, og særlig bleve Aviserne, som bragte Efterretninger fra Escadrene, studerede med den største Iver. Naar Musikcorpset spillede, virkede det dog altid oplivende, og det tør tilraades, at intet Skib under Krig kommer til at undvære Musik, medens det nu kun var Admiralskibene, der havde denne Luxus. Det formeentes i Escadren A, at de Blokerede vare faldne i Søvn og følte sig tilfredsstillede ved at paradere med deres Panderskibe under Batteriernes Kanoner; men den kom da snart ud af denne Vildfarelse.

Natten den 3die August brød »Calypso« Blocaden og slap uskadt bort. Sammen med »Spider« og to Torpedobaade forlod den Lough Swilly og satte Cours Øst efter mod Innistrahull. Det var mørkt, blæste friskt, nu og da faldt nogle Regnbyger. Da B's Skibe uden at møde hverken noget Panderskib eller nogen Krydser vare komne gennem Innistrahull Sund, vendte »Spider« og de to Torpedobaade om, medens »Calypso« stod videre Øst paa. Paa Tilbageveien fik Torpedobaadene Øie paa Blocade-Escadren, der var kjendelig paa Skibenes Positions-Lanterner. Nr. 58 kom »Inconstant« nær paa 300 Alen og afskød sin Torpedo mod den. Skibet blev truffet midt i Siden udfor Skorstenene. Torpedoen blev funden igjen, dens Spids var trykket ind, og endeel af »Inconstant«'s Kobberforhudning sad fast ved Torpedoen's bøjede Spids. Nr. 51 var ikke saa heldig ligeoverfor »Neptune«, idet Torpedoen sank tilbunds og gik tabt. »Calypso« tog en af Fjendens Torpedobaade, som laa i Port Ellen, og sendte den som Prise til Lough Swilly. Admiral Rowley afslog at

overgive »Inconstant«, støttet paa, at tidligere Sager om Torpedobaadene ikke vare afgjorte.

Telegraphen bragte hurtig Underretning om den glædelige Nyhed til Bearhaven, og der blev samme Morgen holdt Krigsraad hos Admiral Tryon, hvor en bestemt Plan blev vedtagen. Den 3die Kl. 6 Em. satte hele Escadren Damp op, og Kl. 9<sup>1</sup>/<sub>2</sub> var Alt klart. »Hercules«, »Ajax« og »Hero« med 3 Torpedobaade stode langsomt ud af Vestløbet, hvorefter »Warspite«, »Iris« og »Severn« fulgte efter med 3 andre Torpedobaade, saaledes at hvert Skib blev veiledet ved Agterlys paa Torpedobaadene. »Volage« og »Cossack« benyttede Østløbet. Det var forbundet med betydelig Fare at tage de store Skibe ud gennem det smalle Løb, med Klipperne lige paa Siden; men, uagtet Natten var meget mørk, gik det heldigt. Horizonten var endnu klar; men svære tunge Skyer hang lavt over Landet. Udefter mod Indløbet til Bugten speidedes efter Fjenden; men ikke et Skib var at see. Torpedobaadene havde slukket alle Lys, de vare sendte forud med Ordre til at angribe uden Betænkning, hvad de paa deres Vei maatte falde over. »Hercules«, »Ajax« og »Hero« sakkede agter ud for de andre Skibe og holdt noget sydlig. Men nu var »Warspite« ved Indløbet, fulgt af »Severn« og »Iris«. De satte fuld Fart, og, da de havde holdt spillende Damp, vare de snart oppe paa 17 Miil. Den sidste Pynt af Landet forsvandt klos om Styrbord — da opdagedes »Warspite« af en Torpedobaad, som havde ligget i Skjul. Den prøvede paa at komme til Skud; men det lykkedes den ikke at træffe. Op fløi Raketter, og Blus paa Blus varslede Fjenden om, at Blocaden blev brudt. Fjendens Forpostkjæde var passeret; men, hvor Hovedstyrken, »Benbow«, »Collingwood« og de andre hurtige og svære Skibe vare, vidstes ikke, der var Intet at see til dem. De flygtende Skibe hørte langt agterude og Syd paa voldsom Skydning, det var »Cossack«

og »Volage«, der skød, alt hvad de kunde, mod en indbildt Fjende, for derved at trække de Blokerendes Opmærksomhed i den Retning, og derpaa stode tværs over Bugten for at forene sig med Admiral Tryon, som havde indledet en Kamp med Fjenden for at binde ham og sikre sine Krydseres Flugt. »Iris« og »Severn« havde fulgt klos paa »Warspite«; men, da den kom udenfor, savnedes »Severn«, og Ingen vidste, om den var tagen, eller om den blot var kommen af Syne i Tykningen, som nu havde lagt sig over Søen. Det var dog ikke Tiden at vente paa den; men med fuld Fart holdtes Vest ud en Snees Miil, hvor den første Samlingsplads var. Derfra gik Coursen mod St. Kilda, hvor det var Planen at møde »Rodney« for sammen med den at gjøre Strandhugst paa Skotlands og Englands Østkyst.

Officeren, som den Nat commanderede Admiral Bairds Forpost-Deling, meldte om Morgenen, at intet Skib var undsluppet, medens Torpedobaadsofficererne paastode, at flere Skibe vare komne igennem og deriblandt »Hercules«, Admiral Tryons Flaggskib. Admiral Baird sendte strax en Speider ind til det østlige Indløb til Bearhaven, for om muligt at skaffe sig Vished om Sagernes Tilstand; men »Rupert« holdt en saa voldsom Skydning vedlige, at Krudtrøgen hindrede Udsigten, saa at kun to Skibe vare at see, og den Slutning, som blev udledet heraf, stadfæstedes ved, at »Ajax« kom ud med Anciennetets-Stander paa Toppen. Det antoges altsaa, at de fleste Skibe vare borte; men »Hercules« laa i Virkeligheden skjult under det høie Land paa Øens Østende, hvor det var umuligt at opdage den udefra. Da Admiral Baird saaledes var overtydet om, at de fleste Skibe i Admiral Tryons Escadre vare undslupne, gjorde han, hvad der vel under denne Forudsætning var det Rigtigste, han hævdede Blocaden, sendte øieblikkelig sin hurtigste Krydser til Admiral Rowley for at give

ham Underretning og Advarsel og besluttede selv at gaa til Canalen for at forsvare den og London.

Da det Søndag den 5te August om Morgenen lysnede, fik man fra Blocade-Escadren udenfor Lough Swilly »Mersey» isigte, det var den Krydser, som Admiral Baird havde sendt afsted med sine Ordre. Den havde tilbagelagt de 320 Quartmiil med forceret Fart tildeels mod en stiv NV. Kuling. Den bragte Ordre til at opgive den nu uholdbare Stilling og til snarest muligt at gaa til Samlingsstedet, samt at være paa Post ligeoverfor Admiral Tryons Escadre, som antoges at være undsluppen fra Bearhaven. Det tog nogen Tid at faae Escadren A 2 samlet, da »Shannon» fyldte Kul i Culdaff Bay og »Iron Duke» ved Lockindale paa Islay. »Mercury» var forsvunden, det antoges, at den havde forfulgt et Skib, som vidstes at være sluppet bort fra Lough Swilly om Natten. »Tartar» meldte om Natten, at den var bleven angreben af en Torpedobaad, men at denne var bleven skudt ned, saa der ialt var fire af Admiral Fitz Roys Torpedobaade, som Blocade-Escadren gjorde Fordring paa at have ødelagt. Kl. 9<sup>1</sup>/<sub>2</sub> forlod Escadren A 2 Stationen og stod over mod Islay for at optage »Iron Duke». Det var smukt Veir, og Søen var bleven smul. »Shannon» og »Inconstant», hvilken sidste havde hentet Post i Lamlash, sluttede sig snart til Escadren. »Inconstant» blev ifølge Dommernes fælles Kjendelse sendt ind til Admiral Fitz Roy, da den ifølge Reglerne var truffen af en Torpedo fra Nr. 58 en af de foregaaende Nætter. Kort efter Escadrens Afgang blev der varskoet for tre Dampere i Syd. Der blev strax sat fuld Fart og jaget i Haab om, at det maatte være fjendtlige Skibe. Imidlertid kom »Iron Duke» i god Behold til, og omtrent samtidig viste det sig, at de tre Skibe vare »Collingwood», »Benbow» og »Rover», af B 1 Escadren. Dette var næsten en Skuffelse ombord, og man forstod først Aarsagen til deres Komme,

da det blev bekendt, at Admiral Baird, kort efter at »Mersey» var afsendt, havde faaet Underretning om, at det ikke alene var Admiral Tryons Krydsere, men ogsaa nogle af hans Pandserskibe, som vare undslupne i Taagen, og at han ikke tvivlede om, at de hurtigst muligt vilde søge at forene sig med Admiral Fitz Roys Escadre og samlede overvælde de Blokerende ved Lough Swilly. Han havde derfor sendt sine to hurtigste Pandserskibe til Forstærkning, og de havde holdt 12<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Miils Fart hele Veien op. Det blev ogsaa meddeelt, at »Hercules» var bleven ramt af en Torpedo fra Nr. 76, medens den stod ud fra Bantry Bay.

Da Escadren var midtveis mellem Mull of Cantyre og Fair Head kom den savnede »Mercury» op agter fra. Den meldte, at den om Natten havde seet »Rodney» og »Amphion» undslippe fra Lough Swilly; den havde da fulgt dem rundt Tory Island, siensynlig paa Vei for at møde Admiral Tryon, indtil den frembrydende Dag gjorde det altfor farligt at være dem nær. Da den kom tilbage til Blocadestationen, var Escadren borte, og de øvrige af Admiral Fitz Roys Skibe ifærd med at staae tilsøes. Den havde jaget »Curlew», der maatte have iagttaget den bortdragne Escadre, men derpaa søgte Tilflugt i Lough Foyle. Det var daarlige Nyheder; men værre kunde det have været, hvis Admiral Rowley var bleven overrumplet paa Stationen, og det kan næsten kun tilskrives »Merseys'» Hurtighed, at dette ikke skete. Om Aftenen Kl. 11 var Escadren isigte af de skotske Fyr, der kom da en Mængde Lys frem Syd paa; det viste sig snart af Signalerne, at det var Vice-Admiral Bairds Escadre, og med Blinksignaler af lange og korte Blink blev der fra Vice-Admiralen givet Ordre til A 2 at indtage Post om Styrbord af den Commanderende i 2 Quartmiils Afstand. Det var en ingenlunde let Manøvre, naar man seer hen til den store Mængde Skibe, som næsten ikke havde manøvreret sammen; men Blinksig-

nalerne bleve givne og forstaaede med den fuldkomneste Sikkerhed, og Flaaden var atter samlet under fælles Commando.

Den 5te om Aftenen bleve de Blokerende ved Bantry Bay endnu engang førte bag Lyset, idet »Hercules«, »Ajax«, »Hero« og »Cossack« slap gennem Fjendens Linie, medens »Rupert«, »Volage«, »Sandfly« og 6 Torpedobaade bleve ladte tilbage for at sikre Havnen. Kl. 10 om Aftenen stode de fire Skibe ud forbi »Rupert«, der laa ved det østlige Indløb til Bearhaven, og dreiede derpaa Vest efter, idet de holdt sig tæt langs den sydlige Side af Bear Island og snege sig frem saa langsomt som muligt. De troede sig allerede i Sikkerhed, da et svært Skud efterfulgt af Raketter og Signalblus bragte dem til at være vel klare til Kamp. Lysstriber fra elektriske Lys søgte over og omkring dem; men de opdagedes ikke i Skyggen af det høie Land. Skydningen blev nu almindelig paa Sydsiden af Bugten, den trak sig endnu agterligere, det var de øvrige af Escadren B's Skibe, som havde trukket Fjenden derover, og, medens de skød Sønder paa, slap de fire Skibe ud langs Nordkysten. Ved Midnat vare de sikre tilsøes, — »Hero« og »Ajax« fik om Morgenen Ordre til at sprede sig. Veiret var tykt og regnfuldt og Søen svær, saa der var ledige Pladser ved Middagsbordet, og Eftermiddagscigaren smagte ikke Alle. Tirsdag Morgen kaldte et Kanonskud fra »Hercules« hvert Qvarteer paa de spredte Skibe; men de kom ikke. Ved Middagstid fik »Hercules« Eagle Island paa irske Kysten isigte, og Veiret bedagede sig, ved Midnat var den i Nærheden af Tory Island; »Ajax« og »Hero« vare atter stødte til; men til Admirals Fitz Roys Escadre, som ogsaa skulde være der, var Intet at see eller høre, og Coursen sattes derfor lige paa Lough Swilly, hvor de ankom Kl. 4 Em. og traf endeel af deres egne Skibe, nemlig »Black Prince«, »Devastation«, »Invincible«, »Serpent«, »Hearty« og »Curlew«. Det

var saaledes fuldstændig mislykkedes for den engelske Flaade at haandhæve Blocaden af de to Havne, og den engelske Handel var udsat for at lide ubodelig Skade ved Achil Flaadens Krydsere, medens dens øvrige Skibe uden at tøve kunde hjemsoge og brandskatte de rige Byer langs Kysterne. Da »Rodney« var bestemt til at forsøge at bryde Blocaden af Lough Swilly, havde Admiral Fitz Roy heist sit Flag ombord i »Black Prince«. Der hengik naturligtviis nogen Tid, førend det oplystes, hvorfor den blokerende Escadre havde opgivet Stationen, idet det var vanskeligt kun ved at sammenholde de forskjellige Udkigsstationers Telegrammer at uddrage Aarsagerne til Fjendens Bevægelser.

Paa dette Tidspunct var man kommen i Oprør overalt langs Englands Kyster af Frygt for Fjendens Overfald, Coastguards og Volunteers vare klare til at rykke ud, og Kanonerne paa alle Søforter vare ladte og klare til øieblikkelig Brug. Bladene vare fulde af Beskrivelser om Ødelæggelser, og Begivenhederne fulgte saa hurtig efter hinanden, at man godt kan forstaae, at det engelske Publicum maatte tage en levende Interesse i dem, og at som altid, naar Krigslykken gaaer imod, de Styrende bleve underkastede den voldsomste Kritik.

Tidlig om Morgenen den 7de blev Aberdeen bombarderet af »Rodney« og »Warspite«, og ved Middagstid vare disse Skibe i the Forth. Hermed var det gaaet saaledes til: »Warspite« og »Iris« vare gaaede til St. Kilda, Vest for Hebriderne, hvor de ankom den 5te ved Midnatstid og traf »Rodney«, som havde ventet dem der i flere Timer. Den var uden at være seet af noget af Admiral Rowleys Skibe sluppen bort fra Lough Swilly og gaaet directe til Samlingsstedet. Kl. 2 om Formiddagen indtraf »Severn«. Den havde kort efter at være kommen gennem Fjendens Linie ved Bantry Bay faaet en i og for sig ringe Skade paa Maskinen, som havde

forhindret den i at holde fuld Fart, hvorved den var kommen bort fra de to andre Skibe og havde da søgt dem ved det næste Samlingssted. Men hvilke Ulykker kunne ikke saadanne Smaahavariet paa Maskiner gjøre i Fremtids-Krige! man kan vel haabe, men ingenlunde stole paa, at de med lige Vægt ville gjøre sig gjældende paa begge Sider. Med 12 Miils Fart gik det nu afsted gjennem Pentland Firth, engelske Dampere bleve tagne sammen med Fiskerfartøier; da der ikke var Tid til at gjøre Priser, bleve Besætningerne sendte fraborde i Baadene og overladte til selv at søge Land, medens Skibene bleve sænkede. Om Middagen passeredes Kap Wrath; Veiret var smukt, og Kl. 5 Em. løb Skibene forbi Thurso, hvorfra Lloyds Station havde seet dem og ved Telegrammer sat hele Østkysten i Bevægelse. I Aberdeen, der bombarderedes den 7de om Morgen, ødelagdes samtidig mange af de prægtige Skibe i Havnen; men, da det gjaldt om at slaae med Skræk, var der ikke Tid til at fuldstændiggjøre Ødelæggelsen, og Røvertøget gik videre til the Forth. Her blev den nye herlige Forth Bro sprængt, og da Edinburgh ikke vilde betale den Million, som blev udskreven i Krigscontribution, blev Byen beskydt med Granater fra «Rodney» og «Warspite», medens de to andre Skibe rettede deres Opmærksomhed mod Skibene i Leith, ødelagde, hvad der kunde overkommes, og forsønkede Havnen, efterat Dokkerne vare gjorte ubrugelige og Eiendele af uberegnelig Værdi paa mange Maader tilintetgjorte. «Rodney» blev tilbage for at dække de landsatte Marinesoldater og gik derpaa til Tyne, hvor den ødelagde og sænkede Skibene, sprængte Doksluserne og bombarderede de store Etablissementer i Newcastle. Imidlertid gik «Iris» løs paa lignende Maade mod Inverness og Cromarty. «Severn» overfaldt Hartlepool, Skibene sænkedes, og Anlæg og Etablissementer sprængtes, medens Byen blev bombarderet, hvorefter Scarborough behandlede med samme Vold. «Warspite»

blev sendt til Humber, som antoges forsvaret; men ei heller her mødte Angriberne nogen Modstand, saa Skibet kom op til Hull, til Trods for den farlige Seilads paa Floden, og udskrev en uhyre Contribution. Da den ikke blev betalt i rette Tid, ødelagdes Dokkerne og Skibene i Havnen. Blandt disse vare mange kostbare Dampere, de havde været herlige Priser; men Tiden var knap; thi hvert Øieblik kunde engelske Skibe ventes at komme til Hjælp og gjøre det af med «Warspite», som derfor til sin store Sorg var nødt til at nøies med at sænke Dampene. Gjennem en Lods, som kom paa Siden, erfarede man ombord, at det engelske Ministerium var afsat og anklaget for Høiforræderi, medens Admiralitetslorderne vare blevne overfaldne og skudte af det rasende Folk. Ved Humber vilde et kraftigt Batteri paa Spurn Pynt kunne have forhindret den uhyre Skade, og et Stationsskib og nogle Torpedobaade kunde have vendt Forholdet om og ødelagt «Warspite». Efter at de forskjellige Skibe havde udført hver sin Mission, samledes den flyvende Escadre atter paa en ny Samlingsplads, 25 Miil Øst for Forth. Der kunde endnu have været Tid til at være gaaet ind paa Themsen og der fortsat Ødelæggelserne, førend Admiral Baird var naaet dertil; men Escadren frygtede med Rette for at vove sig for langt frem. Den forlod derfor Østkysten og gik, for at undgaae Signal- og Telegraph-Stationerne i Pentland Firth, Nord paa mellem Ørken-Øerne og Shetland, som passeredes den 10de om Natten, og søgte den næste Morgen med fuld Fart ned mod Lough Swilly, forberedt paa kun ved en bidsig Kamp med Admiral Rowleys Escadre at kunne forcere Blocaden. Der laa en tæt Taage over Søen, og uden at see Noget kom Skibene velbeholdne ind under deres egne Kanoner og lige i Armene paa Vennerne, som netop ogsaa vare vendte tilbage fra deres Togt mod Liverpool og allerede vare igang med at fylde Kul og gjøre klar til ny Virksomhed.



Ved Daggry den 7de stod Admiral Tryons Escadre ind i Lough Swilly, og efterat have forstærket sig med nogle Skibe der stod den atter tilsøes. Den bestod af 5 Kampskibe, 2 Krydsere og 3 Torpedobaade. »Hearty» var forud for i Tide at kunne bringe Underretning om enhver Fjende, som mulig kunde vise sig. Af dette Togt gives i et engelsk Blad følgende Beskrivelse: »Vor Flaade (hvorved forstaaes den fjendtlige Styrke) nærmede sig nu Liverpool, og det antoges, at kun den engelske Flaades Krydsere vare spredte for at opsøge vore, og at den samlede Styrke, vi kunde møde, maatte være vor underlegen, hvorfor vi med Tillid gik til vort Forehavende. — Liverpool eier Skibe af tilsammen op ad to Millioner Tons, Værdien af dens aarlige Export beløber sig til omtrent 90 Millioner Pund Sterling, og Importen er endog lidt større. Det er Hensigten at ødelægge og tilintetgjøre saameget, som vi efter christne Nationers Vane kunne overkomme. Det er jo muligt, at vi gaae i en Fælde; men, selv om det skeer, staaer dog det factiske Forhold fast, at vore to Escadrer have brudt Blocaden, uden at have havt usædvanlig gunstige Betingelser derfor. — Taagen var saa tæt, at man ikke kunde see fra agter til for. Vi ventede paa Flodtiden og haabede at faae Lods, medmindre de alle skulde være holdte tilbage. Man skulde næsten troe, at vor Chef ikke længer behøvede at sove; thi i den sidste Tid har han bestandig maattet være paa Dækket. Han har Alt at tabe ved et Uheld, medens Æren tilfalder Andre. Det Samme gjælder enhver af de vagthavende Officerer. Her ligge vi nu med en lang Række klodsede Panderskibe i Englands, efter Themsen, mest befærdede Flod og fylde op i Farvandet, hvor utallige Handelsskibe færdes, og det i en Taage, der er saa tæt, at Collisioner ere i høieste Grad sandsynlige. Dampsirener og Taage-signaler lyde rundt om paa en aldeles øredøvende Maade. Klokken halv tre imorges ankom vi udenfor Mersey Flodens Barre, og Klokken sex bleve to Krydsere sendte med

Admiralens Ultimatum til Mayoren i Liverpool. I Krigstid kunde dette være Dynger af Guld værd, nu gjælder det sandsynligviis kun en bedre Middag. Krydserne toge de tre Torpedobaade med sig og fik Løfte om, at Escadren skulde følge efter tre Timer senere. Admiral Tryon er fuldtud tilfreds med Resultatet af Operationerne, forsaavidt det var deres Hensigt at løse de Spørgsmaal, Admiralitetet har forelagt. Selv om det lykkes en engelsk Flaade at forhindre dette eller lignende Forsøg mod den engelske Handel, er dog Faren for, at et saadant kan lykkes, uimodsigelig godtgjort. Af og til kommer der en Rift i Taagen og lader os skimte hele Rækker af kostbare Priser, der ligge hjælpeløse lige under Mundingen af vore Kanoner; de store 5000 Tons Atlanterhavs-Dampere vide ikke mere, hvorledes de skulde undflye, end de smaa Canal-Farere. Kort efter Klokken 8 stoppede vi, da det var altfor farligt at gaae videre. Tre Qvarteer senere lettede Taagen lidt, og med 4 Miils Fart listede vi afsted, medens Dampfløiterne hvinede forude og paa begge Sider, og et Kanonskud lød med regelmæssige Mellemrum; dog Krig er Krig, og Faren maatte overvindes, hvis Liverpool skulde tages. Vi kunde fra »Hercules» ligesaalidt see noget til de andre Panderskibe som til Krydsere eller Torpedobaade. Endelig dukkede »Devastations'» Reisninger frem, og kort efter kom »Ajax» og »Hero» ud af Taagen. Vi traf vore egne Krydsere og Torpedobaade, som dog paa Grund af Taagen ei heller havde været oppe ved Byen, og de havde ingen Underretning om Fjendens Styrke. Endelig fik vi Lods og stode videre. Tredive Koffardimænd bleve sænkede af os, og vi vare lige ved at tage »Neptune», der i Taagen var kommen os nær agter fra, men nu itide fik vendt og flygtede med fuld Fart for at tilkalde Hjælp; men, naar den kommer, er Liverpool i Ruiner. Forterne ved den nordlige Ende af Dokkerne sendte os en alvorlig Hilsen; men vi passerede dem og traf paa »Belleisle»,

som strøg Flaget efterat have vexlet nogle Skud med vor angribende Flaade. Kl. 2<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Em. vare alle Skibene bragte til Ankers, og Admiral Tryon sendte da følgende Brev til Liverpools Mayor: »Krigens Omskiftelser have bragt Liverpool i mine Hænder. Da jeg imidlertid mindes lykkeligere Dage, i hvilke Byens Indvaanere have modtaget Søfolk af alle Nationer med et hjerteligt Velkommen og stor Gjæstfrihed, er jeg villig til at bane Vei for Fredens og Venskabets Gjenoprettelse ved at forlange, at De og Deres Efterfølgere skulle spise til Middag hos mig og mine Efterfølgere i det Mindste een Gang aarlig; endvidere skal De forpligte Dem til at behandle min Flaade velvillig og gjæstfrit, og den skal uden Hindring kunne komme og gaae, naarsomhelst den selv ønsker det. Skulde nogen af Deres Raadgivere være taabelige nok til at stole paa den Overlegenhed, som Byens Handelsflaade besidder, da maa et Blik ud af Vinduet overbevise dem om, at vore Minelinier spærre Havnens Indløb, og at mine Skibes Kanoner ere rettede paa Byen, og De maa være forvissat om, at den ringeste Betænkning vil lede til en frygtelig Gjengjældelse. Svar forlanges inden en halv Time«.

Selv under de fredelige Forhold vakte Begivenheden stor Opsigt, og det er morsomt at see, at ganske som lignende Feiltagelser kunne hændes under virkelig Krig, skete det her, at en Liverpool-Correspondent telegrapherede Sagen efter sin ophidsede Phantasies Opfattelse, der var lige modsat de virkelige Forhold. Han skrev nemlig: »Belleisle« afslog idag de fjendtlige Krydsere og Torpedobaades Angreb, og disse løb derpaa i en Fælde, idet Pandserskibene »Hercules«, »Inflexible« og »Neptune« af den engelske Flaade vare komne op ad Floden til Undsætning for »Belleisle«. De traf i Floden paa »Devastation«, »Invincible« og »Active«; men efter en kort Kamp bleve disse fjendtlige Skibe omringede og slaede. Den seierrige Flaade mødte nu de to Krydsere

og Torpedobaadene, hvilke i en Haandevending bleve gjorde ukampdygtige, hvorefter vore Skibe kom i Triumph tilankers med deres Priser. Slaget vakte den største Interesse, og Tusinder af Tilskuere havde besat ethvert Udkigspunct langs Flodens Bredder«.

Om Natten drev »Hearty«, der er en stor armeret Krydser eller rettere Slæbedamper, for sit Anker og sakkede i den rivende Strøm ned paa »Hercules«, hvis Kjæde den fiskede med sin Skrue. Det saae et Øieblik ud, som om de to Skibe i Forening skulde være drevne videre ned paa Agtermændene; men lykkeligviis holdt »Hercules«'s Kjæde, og »Hearty« kom fri med Tabet af sit Anker, tre Sidefartøier, Støtter og noget Opstaaende. Saasnart Floden næste Dag var gunstig, forlod Escadren, der nu var forøget med »Belleisle«, den forarmede By, hvor »Hearty« blev tilbage for at repareres; men det viste sig, at den Intet havde lidt, og den stødte snart igjen til Escadren, hvor den fik et Anker og nogle Fartøier fra de andre Skibe. Escadren stod derpaa op mod Holyhead, men kunde til Trods for, at det var heelt smult, ikke gjøre mere end 9<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Mills Fart, fordi »Devastation« ikke kunde holde mere, omendskjøndt den staaer opført til 12 Knob. Kl. 8 kom vi til Holyhead, hvor den engelske Torpedobaad Nr. 66 blev tagen, North-Western Railway Station blev ødelagt, og Breakwateren sprængt, og et Par Timer senere var Escadren atter paa Vei til et Samlingssted, 6 Miil Syd for Belfast Lough. Da Torpedobaadene ikke stødte til her, gik Escadren til den næste Samlingsplads, 12 Miil nordligere, ved den lille Ø Sanda, udfor Mull of Cantyre. Det havde været Hensigten at gjøre et Angreb paa Clyden og Glasgow; men uden tilstrækkelige Forpostskibe var Foretagendet for voveligt, selv om Sandsynligheden var for ikke at møde nogen overlegen fjendtlig Styrke. Om Eftermiddagen faldt »Devastation« pludselig ud af Linien, fordi dens Styreapparat negtede at gjøre Tjeneste; men

efter nogen Forsinkelse blev den atter istand til at holde sin Post. Man synes ikke tilfreds med, at den endog i smult Vande bestandig havde hele Fordækket overskyldet. Den 11te om Aftenen kom Escadren atter tilankers i Lough Swilly, hvor nu den største Deel af Forsvarernes Flaade var samlet; kun nogle af Krydserne vare tilsøes, og »Rupert«, »Volage« og 6 Torpedobaade forsvarede stadig Bearhaven.

Resultatet af Krigen var altsaa hidtil, at Blocaden var brudt, at Fjendens Flaade havde truet eller brandskattet næsten enhver vigtig Søhavn, taget to Skibe og var uskadt og rede til, saasart den havde fyldt Kul, at stikke i Søen og fortsætte sit Ødelæggelsesværk. B Flaadens heldige Foretagender havde bragt de engelske Escadrer i den mest haabløse Raadvildhed. Det var lykkedes at bringe dem til at løbe i alle Retninger, brænde Kul til ingen Nytte og at bringe dem ud af Forbindelse med Fjenden. Havde Midlerne til Kulfyldning i Lough Swilly været, som de burde, kunde der endnu have været draget stor Fordeel af deres lamslaaede Tilstand. Ved at staae ind til Lough Swilly kom Nr. 45 i Collision med Nr. 51, der laa paa Forpost, og Nr. 51 traf med fuld Fart Nr. 45 ved Stævnen, saa at den blev gjort ubrugelig for Resten af Manøvrerne.

Vi skulle nu vende tilbage til den engelske Flaade, efter at den havde lidt sit første strategiske Nederlag. De adsplittede Escadrer søgte at forene sig for at dække London og saavidt muligt Englands Sydkyst, og samtidig maatte de haabe paa gennem en Kamp at kunne vinde deres tabte Prestige tilbage. De maatte nemlig anerkjende, at i Øieblikket var enhver tidligere lagt Plan gjort frugtesløs; og det er dertil meget vanskeligt at forstaae, hvilke Planer der i den følgende Tid ledede den engelske Admirals Bevægelser. Flaaden stod nemlig Syd i og fik Samlingsplads 1 Miil Syd for Lizard. Ingen Krydsere blev ladte tilbage for at holde Flaaden i

Berøring med Fjenden, og nogle af de hurtigste Skibe blev sendte i Havn for at fylde Kul, uden at det kan sees, om de senere blev benyttede enten til at opsnappe Achil Flaadens Krydsere eller til at bevogte de store Handelsveie, hvor disse samle sig udenfor de store Handelsbyer. Den 6te om Aftenen var Flaaden udfør Bardsey Island, efterat den hele Dagen havde staaet Syd i; da først kaldtes Admiral Rowley ombord til den Høistcommanderende, og, da han atter kom tilbage ombord i »Agincourt«, forlod han med Escadren A 2 Flaaden og stod atter Nord paa. Det er næsten uforklarligt, hvorfor Admiral Baird ikke, da han havde Flaaden samlet, holdt sig i Nærheden af Fjenden og søgte at vedligeholde Berøring med ham, ligesom hvorfor han kaldte sine Krydsere bort fra Bantry Bay, beordrede Kulskibene til Portland og selv skyndte sig Syd paa. Og, naar han derpaa atter skilte Flaaden og lod en Deel af den gaae tilbage Nord paa, hvor den kom fra, hvorfor blev da ikke den ene Escadre sammensat af de hurtigste Skibe, istedenfor at tvinge begge Escadrer til Langsomhed ved at beholde nogle langsomme Skibe i dem begge.

Medens Escadren A 2 om Natten stod Nord paa, traf den et Par Torpedobaade, som viste sig at høre til Escadren A 1, og som søgte denne. Da den anraabte Baad stod bort fra »Agincourt«, gjorde Delingsførerens Signal til de andre Torpedobaade om atter at følge sig; dette Signal var en Raket, fulgt af et rødt og et hvidt Blus. Men samme Signal havde under Blocaden betydet et Torpedobaads-Angreb, hvorfor alle Escadrens øvrige Skibe, da de saae det velkjendte Signal, gjorde klar til at afslaae det formodede Angreb, og, havde Admiral Rowley ikke netop i rette Tid faaet en Stopper sat derfor, vilde Torpedobaadene sikkert være blevne skudte ned. Man kan vanskelig finde et bedre Beviis for Nødvendigheden af, at der kun er een Autoritet, der har Myndighed til at bestemme Signalers Betydning. Efterhaanden stødte

»Tartar«, »Grasshopper« og Torpedobaadene fra Lamlash til Escadren. Den 7de faldt det en Tid vanskeligt i tæt Taage at holde Skibene sammen, og stort Andet maa det antages, at den ikke havde Ordre til at foretage sig. Ved Torpedobaadene blev den bekjendt med Beretningerne om Achil Flaadens Overfald paa Skotland og England, og man synes ombord at have været enig med de engelske Aviser, der udtalte, at den engelske Flaade var som en Politibetjent, der aldrig fandtes, naar der var Brug for ham. Den 8de om Morgenen var Escadren i Sigte af Holyhead og fik den Underretning af en Postdamper, at denne Kl. 2 om Natten havde seet otte Orlogsmænd VSV. for Stack Fyr. Dette oplivede Haabet om, at Escadren endnu maatte kunne komme i Kast med Fjenden; da signalerede »Neptune«, at der var stærkt Slag i dens Krumtapleie, og at det vilde tage fire Timer at reparere, hvorfor den sendtes i Havn. Kort efter meldte »Shannon« sig fortrydelig, Pakdaasen paa dens Høitrykscylinger nødvendiggjorde, at den maatte stoppe en Timestid. Endelig blev »Belleisle« sendt til Liverpool for at forsvare denne By, hvilken Forholdsregel i Escadren ansaaes for ligesaa ørkesløs som med en Havesprøite at ville slukke London, naar den var i Brand. Da det om Aftenen var blevet mørkt, stod Escadren igjen Syd paa, og den 9de om Morgenen gik »Agincourt« med »Grasshopper« ind i Milford Haven for at fylde Kul, medens de tiloversblevne Skibe beordredes til at søge Samlingspladsen ved Lizard. Allerede den 10de om Morgenen var »Agincourt« atter samlet med de øvrige Skibe ved Lizard, og »Northampton« sluttede sig til dem. Hundreder af Telegrammer vare vel blevne vekslede mellem Førerne; men Ledelsen af Flaaden syntes aldeles at mangle. Efter i en Uge ikke at have faaet Post i »Agincourt«, erfarede man nu først derombord, hvorledes »Belleisle« var tagen og Kysterne brandskattede, og forstod endnu mindre end tidligere Escadrens Anvendelse. Om Aftenen

bragte »Grasshopper« Ordre fra Admiral Baird. Da man nu havde haabet paa at blive sendt mod Fjenden, eller at have faaet Ordre til at dække Bristolbugten, var Skuffelsen stor, da Escadren blev beordret til yderligere at trække sig tilbage og gaae til Downs. Man antog ombord, at Aarsagen maatte være, at Admiral Baird frygtede for at blive overmandet af Fjendens forenede Escadrer; man trøstede sig dog med, at hans Skibe ei heller alle vare hurtige, og at man altsaa kunde naae at komme med Forstærkningen før Fjendens Ankomst. Escadren begav sig paa Vei og holdt 9 Miils Fart; men selv dette var for meget; thi efterhaanden kunde »Northampton« ikke følge med, og »Shannon«'s Kjedler vare stadig i Uorden, saa den blev tilbage. Derpaa fik »Inflexible« Brud paa sin Styrbords Maskine, og med den Bagbords alene kunde den ikke holde Farten, men sakkede agterud. Underveis søgte Escadren at forskaffe sig Oplysninger saavel fra Land som fra forskjellige Handelsdampere, men uden at faae noget Nyt at vide. Dungeness passeredes Kl. 6 om Aftenen, da en fremmed Damper kom isigte forude. Den antoges at være »Amphion«, hvorfor »Tartar« og »Mercury« blev sendte paa Jagt efter den; men den undkom i Mørket under den franske Kyst. Kl. 9<sup>1</sup>/<sub>2</sub> ankrede Escadren A 2 paa Downs, uagtet Admiral Baird ikke var der.

Efter at de to engelske Escadrer vare skilte, stod A 1 Øst paa gjennem Canalen. »Benbow«, »Racoon« og »Northampton« blev sendte ind til Plymouth for at fylde Kul, »Racoon« tillige for at repareres. Dens Dæk var sunket og lækkede forude meget betydelig, Forlugen var knust, og saavel Hoveddamprøret som en mindre Dampledning vare sprængte. Den 9de passerede A 1 Ventnor, og Telegrammer og Depecher blev afsendte og modtagne. Dover passeredes om Morgenen den 10de, og Escadren stod udenom Goodwin Sand og ind i Gull Stream, hvor den ankrede for at forsynes med Kul, der

tilførtes i Dampere fra Sheerness. Krydsere laae ude saavel i Canalen som Nord paa foran Themsmundingerne for strax at kunne bringe Efterretning om Fjenden, hvis han skulde forsøge et Angreb. Langs Kysten vare alle Foranstaltninger truffne, Garnisonen i Dover og Volunteers vare paa Færde, og alle Kystforter klare til øieblikkelig Brug. Den 12te stod Admiral Baird med en stor Deel af Flaaden igjen ind i Canalen, og der forefaldt adskillige Træfninger mellem dens Forpostskibe og B's Speidere og Krydsere, ligesom disse jævnlig alarmerede snart en, snart en anden By paa Englands Sydkyst; men nogen Begivenhed af større Betydning forefaldt ikke, og B's Skibe snoede sig velbeholdne fra de engelske Forfølgere. Hertil hidrog sikkert meget, at de somoftest benyttede sig af Eftermiddagen til deres Foretagender, hvorved det indtrædende Mørke kom dem tilgode paa deres midlertidige Flugt.

I Lough Swilly arbeidedes der med Iver paa at bringe Flaaden i Stand til atter at tage Søen; men Skibenes Forsyning med Kul gik kun langsomt. Uagtet Bugten afgiver en fuldkommen sikker Ankerplads, satte der dog med nordlige Vinde saa megen Sø ind, at Kulfyldningen i længere Tid blev forhindret; men, selv afseet fra dette Forhold, svarede Midlerne til at forsyne saa mange Skibe aldeles ikke til de Fordringer, som under en Krig ville blive stillede. I Løbet af fire Dage lykkedes det kun at fylde saa meget Kul i fem af Panderskibene, som var nødvendigt for, at de med Sikkerhed kunde staae tilsøes, og, skulde alle Skibene have været fyldte fuldt op, vilde det have trukket ud til længe efter Krigens Ophør. Den 16de om Formiddagen bleve »Warspite« og »Cossack« sendte ud for at recognoscere, og Flaaden traf de sidste Forberedelser til Afgang, idet den tog alt det Gods ombord, som var lagt iland, og inddrog Udkigsstationerne og Kanonerne fra Landbatterierne. Endelig indlagdes Torpedonettene, og Flaaden stod tilsøes om

Eftermiddagen og gik lige til Bantry Bay, hvor den ankrede Lørdag Morgen. Underveis bleve »Rodney«, »Iris« og »Severn« om Natten bortsendte i forskjellig Tjeneste, »Belleisle« maatte lades tilbage, og »Hero« kunde i længere Tid ikke følge med paa Grund af Uorden i Maskinen, uagtet Flaaden kun gik med 9 Miils Fart, og Søen var aldeles rolig. Det bemærkedes ved den Leilighed, at Skibe som »Hero« og »Severn« næsten bestandig udsendte tykke Røgskyer, medens de gamle Skibe, som »Black Prince« og »Hercules«, næsten aldeles ikke gav nogen Røg. Det var den første Nat, at Skibene siden Krigens Begyndelse havde deres Porte aabne — et Beviis for, at man ombord allerede ansaae Øvelserne for endte og ikke søgte at undgaae Opdagelse af fjendtlige Speidere.

Lige fra de første Dage efterat Blocaden af Bearhaven var bleven brudt, var et Par af Admiral Tryons hurtigste Skibe blevet særlig anvendt til at ødelægge den engelske Søhandel. Iblant disse gjorde ingen sig saa berygtet som »Sandfly«. Den havde for det Meste Tilhold i Queenstown og sørgede for ikke at fjerne sig længere fra Havnen, end at den havde Sandsynlighed for at kunne naae tilbage, inden den kunde blive afskaaren af engelske Krydsere. Den 8de stod den allerede tilsøes før Daggry, tog en transatlantisk Damper »Stronans« og derpaa »Samania« af Cunard Linien, der kom fra Boston og var bestemt til Liverpool med en kostbar Ladning og 107 Passagerer. Derpaa gik »Sandfly« i Havn; men, da det om Eftermiddagen blev tæt Taage, benyttede den sig deraf til at foretage endnu en Udflugt, der lønnedes med Opbringelsen af Allan Liniens Damper »Caspian« med 214 Passagerer fra Liverpool til Halifax. Dagen derpaa var den tilsøes hele Dagen og benyttede Tiden saa godt, at den inden Aften havde haft Tid til, ifølge Reglerne for Opbringelse, at tage fem store Atlanterhavsdampere, deriblandt »Britannic« af White Star Linien

og »Nevada« af Guion Linien, alle med kostbare Ladninger. Ogsaa den følgende Dag gjorde den flere Priser. Den 11te prøvede den at staae ud; men der var for megen Sø til, at den kunde stole paa sin store Fart, og den vendte derfor om. Den 12te kom »Volage« til Queenstown for at forsyne sig med Kul og derpaa hjælpe »Sandfly« i den indbringende Forretning. Udbyttet var ogsaa den Dag rigeligt. Og det var ikke Dampere alene, som det gik ud over; saaledes opbragte de to Skibe i Forening den 14de ikke færre end tre Seilskibe af fra 800 til 1700 Tons, alle fuldt lastede med Hvede. Indtil den 19de havde »Sandfly« alene opbragt 27 store og værdifulde Dampere og Seilskibe og derved givet et tydeligt Beviis for det overordentlige Afbræk, som fjendtlige Krydsere kunne foraarsage Englands rige Handel. Indvendingerne, som fremsættes, begrundede paa, at Vanskelighederne for selve Opbringelsen af Skibe under en Krig skulle vise sig større, end de vare her, synes ikke at holde Stik; thi det oversees somoftest, at ogsaa »Sandfly« maatte tage mange Hensyn, som lagde Baand paa den, men som under en Krig ikke havde gjort sig gjældende. Som en Slags Beroligelse ligeoverfor de Farer, som fjendtlige Krydsere ville udsætte Englands Handel for, er det oftere blevet anført, at saadanne Krydsere hurtig vilde blive tagne af engelske Krydsere, der bleve sendte paa Jagt efter dem. At dette vist som Regel vil være vanskeligt, gjøres vel hyppigst gjældende, og »Amphion«'s Bedrifter under Krigen bestyrke Formodningen. Den undslap fra Lough Swilly sammen med »Rodney« og modtog, da de vare komne udenfor, Signal til at skilles fra den, hvorfor den styrede Vest paa. Snart opdagedes det imidlertid, at den blev forfulgt, som den antog af »Mercury«, den forandrede derfor Cours Nord hen for at vildlede Forfølgeren og tabte ham snart af Sigte. Den kom ind i Taage, som i flere Dage vedblev at følge den, saa den Intet kunde udrette; men, da Taagen lettede,

gik det Slag i Slag med at tage Priser, deriblandt »Ballaarat«, der havde over hundrede tusinde Pund Sterling ombord i Guld. Den var dengang Vest for Canalen, og »Amphion« bad dens Capitain om at rapportere sig, for at de engelske Krydsere ikke skulde have altfor vanskeligt ved at finde den. Fra en anden Dampner hørte »Amphion«, at der var fire engelske Pandserskibe i Canalen; men man troede ikke, at det var sandt, da Blocaden i saa Fald maatte være hævet. Ikkedestomindne stod den ind i Canalen, hvor den gjorde Demonstrationer paa flere Steder langs Kysten. I lidt diset Veir fik den Øie paa fire Kampskibe og to Krydsere, hvorfor den øieblikkelig vendte og kom uskadet bort. Derpaa stod den ud i Nordsøen og viste sig for Scarborough, hvor den opsnappede en Mængde Aviser, af hvis Beretninger den blev bekjendt med Begivenhedernes Gang i den Tid, den havde været paa sit Krydstogt. Efterat have taget mange Fiskerfartøier stod den Nord paa, passerede Cap Wrath den 15de, gik gennem Pentland Firth og kom tilbage til Lough Swilly den 16de efter underveis at have taget »Jackall«.

Manøvrerne endte, uden at det kom til noget Sammenstød mellem de to Flaader. Admiral Tryon naaede kun at komme forbi Dungeness, da Tiden var udløben, og hans Flaade opløstes. Admiral Baird, der i de sidste Dage havde holdt sin Flaade samlet i Nærheden af Dover for at være rede til at modtage Fjenden, opløste sin Flaade den 20de om Middagen; de Skibe, der skulde tilbage i Nordsøen, forlode ham under Salut, medens han selv stod ned ad Canalen. Det havde først været Bestemmelsen, at begge Flaader i otte Dage skulde have været samlede under een Commando for at evolere sammen; men dette var atter blevet opgivet, og der fandt saaledes ingen større officiel Afslutning Sted, inden de mange Skibe, som under Manøvrerne havde været samlede, skiltes og begave sig til deres forskjellige

Bestemmelsessteder, enten for at oplægges eller for at gaae paa andre Togter. —

Ikke blot i, men ogsaa udenfor England vare Manøvrerne blevne fulgte med en ganske ualmindelig Interesse, og de have da ogsaa fremkaldt mange Udtalelser om Forhold, der staae i mere eller mindre nøie Forbindelse med dem. Kritiken er bleven kaldt til Live ikke alene angaaende selve Manøvrernes Ledelse og Udførelse, men ogsaa mod de Institutioner, som ere blevne berørte ved Øvelserne, og den har hyppig ramt haardt. Vi skulle i det Følgende søge at berøre de vigtigste Puncter for Kritiken, der angaaende nogle er gjennemgaaende eens, men om enkelte ogsaa i høi Grad afvigende.

Hensigten med Manøvrerne havde været en dobbelt, nemlig at give Officerer og Mandskab Leilighed til at samle Erfaring og forskaffe dem Øvelse, samt at prøve Sømagtens Organisation og Udrustning. Begge Formaal ere blevne opnaaede. Forholdet mellem de to Flaader var omtrent det samme, som der i numerisk Henseende er mellem Englands og Frankrigs Flaader, og nye og gamle Skibe vare omtrent ligelig fordeelte. Det er muligt, at der er blevet begaaet Feil af den ene Admiral, og at den anden har viist sig i Besiddelse af større taktisk Dygtighed; men, da dette ogsaa i Krig kan være Tilfælde, bør det ikke tages med i Bedømmelsen af den Lære, som Manøvrerne kunne give. Resultatet har været et Nederlag, ikke fordi Fjendens Skibe vare bedre, eller fordi han havde mere at vinde, men fordi den engelske Flaade havde saa meget at forsvare, at det kun kunde udføres med en numerisk langt stærkere Flaade end den, dets Admiral raadede over. At der er vundet Erfaring baade af Officererne og Besætningerne, kan der ingen Tvivl være om; men Erfaringen kunde have været langt større, naar der havde været givet dem Leilighed til at forstaae Begivenhedernes Gang. Den Underretning, de i saa Henseende kunde forskaffe sig,

maatte de næsten udelukkende søge i Bladene. Det vilde vistnok have været nyttigt, at saavel Officerer som Mandskab vare blevne gjort forud bekendte med Hensigten med Manøvrerne og Reglerne for dem. Besætningerne havde det dobbelte Arbejde, af hvad der ellers fordres af dem, nemlig de almindelige Øvelser om Dagen og om Natten bestandig Uro ved Angreb eller Forsvar, og dog arbejdede de altid muntert og villigt. Under en virkelig Blocade vilde det være umuligt, at Mandskabet kunde udholde det Samme uden at tabe i Hurtighed paa Grund af Overanstrengelse; thi mod Slutningen af Blocaden var man allerede naaet til det Punct. Flaadens Organisation og Udrustning viste mange meget svage Forhold. Om alle Kampskibene, der ere over ti Aar gamle, kan man bestemt udtale, at alene deres Mangel paa Fart gjorde dem aldeles uskikkede til at forrette den Tjeneste, som der under Øvelserne blev forlangt af dem. Selv i smult Vande have de kun kunnet gjøre omtrent to Knob mindre end den Fart, som officielt angives, at de skulle kunne holde i rum Sø, og dog have de fleste af dem ikke engang kunnet udholde uden Havari at vedligeholde en saa ringe Fart. De nyere Kampskibe have som Regel holdt deres Fart bedre; men der klages over, at deres sammensatte Kjelder og Maskiner tage Skade under Oplægningen. Af Krydserne have de ældste, som »Mercury» og »Iris«, staaet sig godt, hvorimod de nye, som »Mersey«, »Thames» og »Severn«, vel have gjort god Fart; men de have viist Feil, der for en Tid i det Mindste have gjort dem ubrugelige som hurtige Skibe. Torpedojagerne af »Sandfly»-Typen ville rimeligviis blive erklærede for usødygtige undtagen til Tjeneste i smult Vande, og det Samme bliver rimeligviis 1ste Classe Torpedobaadens Skjæbne. »Archer«, »Racoon«, »Serpent» og de øvrige Skibe af samme Type, der bløve byggede som hurtige Forpost- eller Speider-Skibe, ere aldeles forfældede; thi,

saasart de bragtes op til den Fart, hvortil de vare bestemte, lækkede Kjedlerne, Trykket maatte formindskes, og de kunde mod Slutningen af Øvelserne kun gjøre 7 à 8 Miils Fart. »Warspite» er det eneste Skib, som der næsten ikke har været noget iveien med. Hvad Organisationen angaaer, da har Signaltjenesten langs Kysterne ikke kunnet staae sin Prøve under Krigen, ei heller Systemet, efter hvilket der blev skaffet Underretning om fjendtlige Krydsere, og en Escadres Fordeling af Forposter, naar den var i Bevægelse, lod meget tilbage at ønske. Postens Besørgelse har i hvert Fald indirecte sin Betydning for Krigens Gang, og det er ikke med Urette, at der har lydt høie Klager over den. Breve til Skibene synes ofte aldeles planløst at være blevne sendte omkring fra Sted til andet, og det var ingen Sjeldenhed at faae Breve, der, rigtigt besørgede, kunde have været tilhænde otte Dage tidligere. Saavel paa dette Omraade som med Hensyn til Signalstationernes indbyrdes telegraphiske Forbindelse maa der foretages omfattende Forbedringer.

»Hercules» høres somoftest omtalt som et forældet ubrugeligt Skib, og det gjøre da for den Sags Skyld alle Skibe, der ikke ere efter det sidste Værftsmønster; men til Trods for de vægtige Meninger, der anføres for en saadan Paastand, og som dog ofte ere modsigende, vilde det være en stor Feil at kaste Vrag paa den Slags Skibe. De have gode solide Egenskaber, der langt mere end opveie deres Mangel paa saakaldte Forbedringer. Skibe som »Hercules» kunne i det Mindste holde Søen i alt Veir, deres Dæk er tørt, naar Skibe som den moderne »Hero» ere halvt under Vand, og deres Besætninger kunne slaaes paa Søen under Forhold, hvor Besætningen i en af de moderne pandsrede Maskinkasser har nok at gjøre med ikke at omkomme ved Drukning. I den næste store Søknig vil Udfaldet ligesom i tidligere Tid mindre afhænge af de Maskiner, som de to Modstandere besidde

til at gjøre sig selv usaarbare, end af den Dygtighed og Hurtighed, hvormed det største Antal Folk kan sætte de fleste Træffere, der gjøre Virkning, i Modstanderen. Naar »Hercules» havde Bagladekanoner istedenfor Forladekanoner, vilde den, til Trods for at den kun har nitomme Pandser, være en jævnbyrdig Modstander for de fleste Pandserkibe, som flyde. »Devastation» med sit 14" Pandser er et slet Seskib og har ondt ved at holde 10 Miils Fart. Den hurtige Staalkrydser »Serpent» maatte lades tilbage, fordi dens Kjedler trængte til Reparation. Den er dog bygget i 1887. Det har viist sig, at en af Pandserkibs-Escadrerne, der skulde have kunnet holde 13 Miils Fart, ikke har kunnet naae høiere end til 10 Miil, og det endog i fuldstændig smult Vande. Mellem Portland og Bantry Bay kunde Flaaden kun holde 8 Miils Fart. »Curlew» er en meget brugbar lille Krydser. Den er angivet til 15 Miils Fart og til at kunne dampe 18,000 Qvartmiil med 10 Miils Fart uden at fylde Kul. Men, hvad Farten angaaer, ere de officielle Tal saa forbausende upaalidelige, at man kun kan gjette sig til, hvad »Curlew» kunde gjøre, naar den blev haardt presset. Thornycrofts Torpedobaade klarede sig godt, naar Søen var smul, de rullede ikke meget og toge ikke meget Vand over. Men Maskinfolkene beklagede sig over Heden, der var saa stor, at den, efter hvad de sagde, berøvede den Slette Halvdelen af hans Skræk for Helvede, og Besætningerne lede mere, end man kan tænke sig, ved at opholde sig i Luft, der var i høj Grad fordærvet. Dog, saalænge man heiser Commandoen i disse Baade, kan man ogsaa finde Folk, som ere villige til at gaae ombord i dem, og man bør erindre, at den største Virkning, som under Øvelserne blev opnaaet, skyldtes Torpedobaadene.

Med Hensyn til Angrebet paa Liverpool er det som Beviis for, at det ikke kunde udføres under en virkelig Krig, blevet anført, at Escadren, som foretog Angrebet,



benyttede Byens Lodser saavel for Indgaaende som for Udgaaende. Det maa vel indrømmes, at dette ikke vilde have været Tilfælde i Krig, ligesom at en angribende Flaade vilde have Vanskelighed ved at finde Vei op ad Løbene, naar Sømærkerne vare inddragne, og at den maatte være belavet paa at borttrydde Forhindringer af forskjellig Art. Men Forholdene under Krig vilde samtidig forandres i mange andre Henseender, som ikke paa nogen Maade kunne oversees. Liverpools Havn var netop overfyldt med Skibe, og Escadren gjorde Alt for at være saa lidt som muligt iveien for dem. Store Atlanterhavs-Dampere kom ud af Dokkerne lige for Skibenes Boug, de maatte iagttage Søveisreglerne ligeoverfor alle de mange Seilskibe, som færdedes i Havnen, da Admiralitetet ikke vilde have seet mildt til nogen anden Fremgangsmaade. Under et virkeligt Angreb vilde hele Flodtrafikken ophøre, og der vilde blive Plads nok til at manøvrere, selv om det blev nødvendigt at omgaa sænkede Skibe. Tages alle Forhold i Betragtning, ville Vanskelighederne mulig ikke blive meget større under et alvorligt Angreb, end de vare ved Øvelserne.

Skibe som »Hearty» ville under en Krig kunne gjøre fortrinlig Nytte. Den blev oprindelig bygget til Slæbedamper i Nordsøen og er ikke særlig hurtig; men den kan holde Søen i alt Veir og taber ikke sin Fart i Sø; den er saa rolig, at den kan bruge sine langtrækkende Kanoner, naar de moderne Panderskibe kun kunne tænke paa at holde sig flydende. Skulde de under Øvelserne samlede Skibes Fart tages som Norm for, hvilken Fart det største Antal engelske Orlogsmænd kan holde, da er det ynkeligt; thi den vilde da i uroligt Veir gaee ned til Halvdelen af, hvad den angives til.

Have Manøvrerne ikke givet andet Udbytte, have de i det Mindste beviist, at een Admiral ikke kan commandere to Flaader, der ere hundrede Mil fra hinanden;

men at det er nødvendigt, at der gives den Yngre nogen Handlefrihed.

Med Fare for at fremkomme med enkelte Gjen-tagelser, gjengives nedenfor en Kritik over engelske maritime Forhold, der i Anledning af Manøvrerne er fremkommen i Bladet Standard: »Disse Øvelser have viist, at Nationen ikke faaer fuld Værdi for de Penge, der anvendes paa Flaaden. Det er ikke paa noget særligt Punct, at den er svag, ikke heller ved Anvendelsen af en bestemt Sum Penge, at den kan gjøres stærk. Den lider under et Onde, som ligger dybt under Overfladen, og som ikke kan udryddes ved almindelige Midler. Den almindelige Utilfredshed mellem de farende Officerer er en Følelse, der ikke fortager sig, fordi de komme iland; den er begrundet i Besværinger, som Tiden ikke forandrer, og den bidrager til at afholde de dygtigste Mænd fra at træde ind i Tjenesten. Sagen er for stor til at discuteres nu; men den blotte Antagelse, at en saadan Følelse hersker, burde være tilstrækkelig til at vække Bestyrelsen af dens Sløvhed. Statens Penge bortødsles nu ved at gaee gennem Folks Hænder, hvis Udygtighed er saa stor, at den vilde være en Skandale for ethvert respectabelt Handelsfirma. Der er ingen Tvivl om, at der er Trang til hurtige Krydsere, ligesom der er Trang til alt Andet, der gjør en Flaade kraftig; men langt mere end til nogetsomhelst Andet trænges der til en forstandig Administration. Der er i Flaaden ikke een Officer, der ikke, hvis han turde, kunde fortælle om Skibe, der ere sendte til søs med Kanoner af een Kaliber og Ammunition af en anden, om kluddrede Ordre, der ligesaameget vidne om Uvidenhed og Ligegyldighed hos Admiralitetet som om grov Uretfærdighed og storslaaet Dumhed. De nyeste Typer Torpedojagere til smult Vande, »Sandfly» og »Spider», ere meget skrøbelige og fordre stadige Reparationer og Eftersyn efter ethvert kort Løb. De nyeste Krydsere »Mersey», »Thames» og »Severn» kunne ikke

kaldes vellykkede. Uagtet de skulde kunne gjøre 18 Knob, led »Mersey» Havari paa Maskinen, da den var naaet op til  $14\frac{1}{2}$ , »Severn» kunde ikke drives høiere end til  $13\frac{1}{2}$ , da den brød Blocaden i Bantry Bay, og »Thames»'s Maskine led ogsaa Havari. »Invincible» skulde kunne gjøre 13,8 Miil, men kunde ikke følge med Escadren. »Northampton» har havt tre Havarier paa Maskinen, som have gjort den utjenstdygtig, »Shannon» brækkede en Gang sin Stempelstang og kunde en anden Gang ikke følge Escadren, der da kun gjorde 9 Miil, og den angives dog officielt til  $12,3$  Knobs Fart. »Rupert» skuffede ligeledes med Hensyn til Fart: den skulde gjøre  $13,6$ , men formaaede kun at holde 8. Pandsereskibet »Neptune» havde et alvorligt Havari paa Maskinen, og »Agincourt» colliderede til Afvexling med en Handelsdamper og fik adskillig ovenbords Skade. Af Pandsereskibene har maaskee »Warspite» viist sig mest tjenstdygtigt, uagtet »Hercules» ikke paa nogen Maade har skuffet dem, der paastaae, at det er et Skib, som baade kan holde jævn god Fart og være klar til at slaae, enten det er smult, eller der er svær Sø. Torpedokrydserne paa 1,630 Tons, der angives til  $17\frac{1}{2}$  Knobs Fart og kun ere to Aar gamle, have ligesom de fleste andre moderne Typer givet mere og velbegrunnet Anledning til Misfornøielse end den meget gamle »Hercules» og andre Skibe af de ældste Typer. »Mohawk» led to Gange Havari paa Maskinen og maatte lades tilbage af Escadren. »Archer»'s Kjelder have lidt, af en kronisk Lækage, og den har aldrig kunnet gjøre over  $12\frac{1}{2}$  Knob. »Serpent» har to Gange været utjenstdygtig. »Tartar» har kun i smult Vande kunnet drives op til  $13\frac{1}{2}$  Knob. »Racoon»'s Damprør sprængtes, og den havde forskjellige andre Havarier, og ei heller »Cossack» var paalidelig. »Rodney» og »Serpent» havde begge det Uheld, at en af deres Forpostbaade forliste paa Klipperne. »Calypso»'s Kjelderrør lakkede bestandig, og »Archer», der skulde

gjøre 15 Knob, opholdt Escadren, da den kun kunde holde 7 Miils Fart. »Hearty» var nær ved at gjøre sine Venner mere Skade, end den havde Mulighed for at gjøre sine Fjender; men den var iøvrigt i alle Henseender vellykket, muligviis fordi den slet ikke oprindelig var bygget til Krigsbrug, men som en stærk og sødygtig Slæbedamper. Hvilke Uheld vore Skibe iøvrigt have havt, vil først komme for en Dag, naar Maskinmestrenes officielle Rapporter foreligge. Interessantest er det dog at studere første Classe Torpedobaadenes Hændelser, uagtet man for at være retfærdig mod dem maa erindre, at det er intet Mindre end Grusomhed at sende saadanne Smaafartøier ud paa det aabne Hav, hvor fortrinlige de end kunne være i smult Vande. Af de sex Baade, der gik til Lough Swilly, ankom kun een i tjenstdygtig Stand, og kun lidt gunstigere kan man udtale sig om de sex, der gik til Bantry Bay. Nr. 50, 51, 53, 54, 60, 64 og 66 have alle været utjenstdygtige paa Grund af Reparationer af en eller anden Maskindeel, og de mange andre Feil blive kun kjendte af Folk, som have særlig Interesse i at studere dem. Manøvrerne have tilfulde beviist, at disse Baade kun kunne anvendes i smult Vande og i umiddelbar Nærhed af en Havn.

Omfanget af de Spørgsmaal, angaaende hvilke Øvelserne skulde bringe Klarhed, var for stort til, at det paa saa kort Tid tilfulde kunde undersøges. — Angaaende det første Punct viste Skibenes Stilling for Bantry Bay sig ikke heldig, eller deres Antal har ikke været stort nok til, at Admiral Baird har kunnet løse Opgaven. Ikke alene undslap den blokerede Escadre; men den kom endog bort uden at have lidt noget af de Blokerendes Ild. — Om det andet Punct have Manøvrerne Intet oplyst, da ingen af Escadrerne havde Forpostskibe nok, og de, som havdes, vare langsomme og somoftest upaalidelige. Hvis man kan drage en rigtig Slutning af de fire Ugers Øvelser, er der ingen Tvivl om, at, hvad

der af Alt er størst Trang til, er en heel Deel smaa, hurtige og sødygtige Depecheskibe, ikke sammensatte og fine som »Sandfly«, men solide simple Fartøier, der altid kunne være tjenstdygtige, selv om de ikke see ud af mere end Slæbedamperen »Hearty«. Der burde høre et saadant Depecheskib til hvert Panderskib, og man burde betragte Udgiften til dem som en Slags Assurance for deres mægtige Kampfæller. De kunde armeres med nogle 4" B. K. og Maskinkanoner og vilde vise sig fortrinlige til at vedligeholde Berøringen med Fjenden. Haardt blev denne Mangel følt den 11te August, da Escadren B 1 mellem Irlands og Skotlands Kyster søgte de andre Panderskibe i den tykke Taage. Der manglede Depecheskibe til at finde Vennerne og til at sende ud i forskellige Retninger for at holde Berøringen med Fjenden vedlige, og Escadren udsattes for den største Fare ved denne Mangel paa Depecheskibe, der dog ikke ville koste mere, end at man kunde anskaffe en heel Flaade af dem for, hvad een »Rupert« eller »Belleisle« have kostet, og dog kunne de vise sig uendelig mere brugbare. — Med Hensyn til det tredie Punct, da have Torpedobaadene viist sig fuldstændig forfælede som Deel af en blokerende Escadre. Uagtet Søen under Blocaden af Bantry Bay var ualmindelig smul, have de ingen Skade gjort Fjenden, og, selv om de havde det, vilde Intet derved have været beviist om deres Anvendelighed paa Havet under almindelige Omstændigheder. Det lykkedes dem ikke at gøre de Blokerede nogen Skade; men den ene efter den anden af dem led Havari som Følge af den fortsatte Tjeneste paa Søen. Dertil kommer, at de gjentagne Gange bleve beskudte af deres egne Skibe, en Feiltagelse, der sikkert mindst vil skee ligesaa hyppig under en virkelig Krigs Ophidselse. Torpedobaadene vilde ikke engang have kunnet klare sig saa godt, som de gjorde, hvis de ikke i Strid med Reglerne havde søgt Læ i Smaahavne tæt ved, hvor de kunde trække

Fyrene og rense Rør, naar de havde gaaet i nogle Timer. At dette vilde have været umuligt under en Krig, er i sig selv indlysende. — Oplysninger om, hvorledes den blokerende Flaade paa den mest fyldestgjørende Maade kunde forsynes med Kul, bleve ikke indhentede; thi Escadrerne fyldte Kul tilankers i Bugterne og kun ganske undtagelsesviis i Søen. Erfaringen gaaer for de Blokerede kun i Retning af, at en engelsk Orlogsmand i engelsk Havn forsynes langsommere med Kul end paa en australsk eller asiatisk Kyst. Kulfyldningen er et Spørgsmaal, der fordrer en meget alvorlig Opmærksomhed og en energisk Behandling. — Admiral Tryon synes at have løst Spørgsmaalet om en blokeret Flaades Anvendelse af Torpedobaade paa en fortrinlig Maade. Naar Søen er smul, kunne disse Smaafartøier hurtig løbe ud og forurolige de Blokerende paa forskellige Steder, de kunne derved holde hele den blokerende Flaade i en vedvarende Anspændelse, der tilsidst maa trætte endog den taalmodigste Fjendes Aarvaagenhed. De nødvendiggjøre kostbare Forholdsregler fra de Blokeredes Side, da disse maae have Torpedonettene ude, hvorved de hindres væsentlig i at gøre Fart, og de udsættes saaledes for et hurtigt Vædderskibs Angreb. Baadene give samtidig paalidelig Underretning om Fjenden og trætte ham ved at tvinge ham til at være klar til øieblikkelig at modtage Angreb. Der foretoges intet Angreb paa Spærringerne i Bearhaven, hvilket var uheldigt, da de vare anlagte paa en ny Maade, og Erfaring kunde have været indvunden om deres Constructions Fortrin. — Det sjette Punct viser Nødvendigheden af, at alle Udkigsstationer sættes i indbyrdes telegraphisk Forbindelse, saa at ethvert fjendtligt Skibs Bevægelser uopholdelig kunne meddeles til alle nødvendige Steder. Det synes, som om Escadrerne A 1 og A 2 ofte have været uvidende om Fjendens Bevægelser, selv naar Udkigsstationerne kunde have givet Underretning. Hvor

fortrinlig end Coastguard-Tjenesten i saa Henseende er, maa den altid blive mangelfuld, naar Stationerne ikke alle ere i indbyrdes telegraphisk Forbindelse. — Det maa antages, at der ikke har været skjenket Signalvæsenets Forbedring nogen alvorlig Opmærksomhed; naar et Natangreb finder Sted, foraarsager allerede Røgen, Larmen og Blinkene fra Artilleriet en saadan Forstyrrelse, at den — forøget ved utallige Blus, Lys og Rakter, der kunne være Signaler, men som ogsaa kunne afbrændes af Fjenden for at vildlede — umuliggjør Forstaaelsen af noget særligt Signal. Virkningen kan kun sammenlignes med Synet af et Fyrværkeri, i hvilket ethvert Forsøg paa at forstaae et bestemt Signal er aldeles ørkesløst. — Hvad det ottende og sidste Spørgsmaal angaaer, da kan Besvarelsen kun støtte sig til, hvad det ikke lykkedes de Blokerende at opnaae. De have nemlig ikke sikkert sig mod Torpedobaadsangreb, de have ikke kunnet vedligeholde deres Kulforsyning og have været fuldstændig uvidende om, hvor Fjenden har været. Et rigeligt Antal hurtige og sødygtige Forpostskibe med solide og paalidelige Maskiner, der ikke havareres ved enhver Anstrengelse, vilde have været af overordentlig Nytte for de Blokerende. De havde kunnet give betimelig Underretning om ethvert Forsøg paa at bryde ud, og, var det lykkedes et Skib at undslippe, havde de kunnet vedligeholde Berøring med det. Saa-danne Forpost- eller Depecheskibe kunne føre en enkelt Kanon, men skulle ikke være beregnede paa at slaaes, deres Virksomhed skal indskrænkes til at være Flaadens Øine, og deres hele Construction bør gaae ud paa, at de kunne opfylde denne uendelig vigtige Green af Tjenesten.

Som det var at vente, er der blevet ført en ret livlig Polemik angaaende de to commanderende Admiralers Ledelse af de store Operationer. Admiral Baird's Forsvarere fremstillede den Skade, Landet selv og

dets Handel har lidt ved Admiral Tryons Bedrifter, som temmelig ubetydelig og mene, at Reglerne for de forskellige Foretagender, saaledes som de vare vedtagne af Admiralitetet, ikke ere skete Fyldest undtagen i ganske enkelte Tilfælde. Tiden, hvori en By skulde være besat eller holdes under Skibenes Kanoner, var ansat til 10 Timer med Dagslys, og dette formenes kun for Liverpools Vedkommende at være blevet opfyldt, ligesom det paastaaes, at flere af de Havne, der bleve forcerede, vare saa godt forsvarede, at lignende Forsøg under en Krig vilde have fordret ganske anderledes kraftige Midler end det enkelte Skib, som under Øvelserne i Reglen var blevet anvendt. Noget Lignende gjælder de talrige Opbringelser af Skibe, idet de fleste af disse under en Krig vilde være undkomne uskadte ved Hjælp af deres Fart. Det væsentligste Punct er dog Spørgsmaalet om et Angreb paa London, og i den Henseende er det, at Meningerne staae skarpest overfor hinanden. Det fremstilles som det eneste Rigtige, at Admiral Baird søgte at samle sin hele Flaade og med den gaae til Downs, hvorfra han var sikker paa at dække Themsen, hvorimod Admiral Fitz Roy dadles, fordi han ikke forsøgte at føre et afgjørende Stød mod London, umiddelbart efter at han i Lough Swilly havde samlet sine to Escadrer, og muligviis inden Admiral Baird havde kunnet forhindre det. I Modsætning hertil fremstille Admiral Fitz Roy's Forsvarere i dette det største Spørgsmaal Sagen saaledes: »Tanken om at angribe Themsen ligger ganske udenfor Opgaven af den simple Grund, at Admiralitetet ikke ønsker det, og det er derfor, for at sige det Mindste, forunderligt, at Admiral Baird har samlet sin hele Styrke der, medens det øvrige England bliver plyndret. Da Operationerne begyndte, blev hver Commanderende instrueret om, at Medway skulde betragtes som en saa stærkt befæstet Plads, at engelske Skibe der kun vare udsatte for Torpedobaadsangreb.

Hvorfor skulde da Admiral Fitz Roy løbe ind i Themsen, hvor han hvert Øieblik maatte vente at blive afskaaren af en Fjende, der efter de bestaaende Regler var stærk nok til at tilintetgjøre ham. Hensigten med den særlige Regel var øiensynlig at beskytte Londons Handel imod alle Ulemper, og Admiral Baird kan ikke antage, at hans Foretagender forhindrede Admiral Fitz Roy's Planer i dette Spørgsmaal.»

Contre-Admiral I. East, der ombord i »Warspite« overværede Manøvrerne, fremsætter de Resultater, som han udleder af dem, omtrent saaledes: »Dersom en første Classe Sømagt erklærede England Krig med saa kort Varsel som det, hvormed f. Ex. Krigen i 1870 blev erklæret, kunde den hele Ødelæggelse, der nu kun er bleven skreven paa Papir, have været skreven med Blod og Ild, og selv om England til Slutning vilde have seiret, kunde dog uendelig mange Tab og megen Elendighed have været undgaaede, dersom Alt havde været forberedt, som det burde, foruden at Sandsynligheden for, at et Angreb overhovedet vilde finde Sted, kun vilde være overmaade ringe. De Lærdomme, som vi kunne uddrage af Øvelserne, saafremt vi overhovedet ville lære, kunne omtrent sammenfattes til følgende: En Blocade-Escadre maa være meget stærkere end den Escadre, som blokeres, og det uden Undtagelse for alle Skibsclassernes Vedkommende; thi den formindskes altid ved en Mængde uundgaaelig extra Tjeneste. Medens den Blokerede bestandig kan holde sine Skibe forsynede med alle Fornødenheder, fulde af Kul og sørge for, at Alt ombord er i den fuldkomneste Orden, bliver den blokerende Escadre mindre effectiv med hver Dag, der gaaer. Man behøver i saa Henseende kun at undersøge Forholdet mellem to fuldkomne eens Skibe, af hvilke det ene, A, blokerer det andet, B. A maa bestandig holde Damp i alle Kjelder og være klar til med kort Varsel at kunne faae spillende Damp, hvis B skulde forsøge at undslippe.

B kan holde sin Bund og sine Kjedelrør rene, have Kulkasserne fulde og Fyrfolkene friske. A er udsat for at have Alt imod sig i det Øieblik, da B søger at undslippe; thi det er kun B, der er Herre over at vælge Tiden. Det er derfor nødvendigt, at de Blokerende have Skibe nok af alle Classer til Afløsning. Med Hensyn til Torpedobaadene er det kun under særegne Omstændigheder, at de Blokerende kunne holde dem i fuld tjenstdygtig Stand, og de kunne somoftest slet ikke gjøre det; thi Baadene kunne aldeles ikke i Længden staae sig i blot almindelig daarligt Veir, og deres Forsyning med fersk Vand og Kul er saa hyppig nødvendig, at de hurtig ere utjenstdygtige. De Blokerede kunne derimod bestandig holde alle deres Torpedobaade i udmærket Stand og kunne have grundet Haab om, ved under et Angreb at offre et Par af dem, at ødelægge et af de Blokerendes store Skibe. Under en Krig med Frankrig vilde det for at beskytte Kysterne være nødvendigt i Canalen at holde to stærke Flaader, der vare i Forbindelse med hinanden; de maatte nu og da vise sig udenfor Fjendens Havne for at bombardere dem. De vigtigste engelske Handelshavne maatte være forsynede med Batterier, hvortil Jordværker fordelagtig kunde anvendes, og et svært Vædderskib med en Deling Torpedobaade posteres i hver af dem. Uagtet Fredsmanøvrer ere vidt forskellige fra dem, som en Krig medfører, idet der er Indskrænkninger ved Regler og Betingelser, der ikke kunne gjøre sig gjældende under Krig, ere de dog af den allerstørste Betydning for at samle Erfaring og for at øve og styrke Officerernes Nerver, ligesom for at skaffe dem Leilighed til at lære alle Detailler at kjende. Der har viist sig stor Mangel paa unge Officerer ombord i alle Skibene, naar de, der henhøre til Canalescadren, undtages. Der har været Skibe, som kun have havt een Secondlieutenant, medens de burde have havt

20 Secondlieutenanter eller Cadetter. Under en Krig vilde denne Mangel blive følt meget haardt. Til Slutning udtaler Admiral East, at man under en Krig mellem civiliserede Nationer maa være fuldkommen forberedt paa, at forsvarsløse Byer blive bombarderede og privat Eiendom ødelagt. Strax, da Krigen i 1854 med Rusland udbød, heiste Sir Charles Napier, der commanderede Flaaden i Østersøen, Signalet: »Sink, burn and destroy everything Russian«, og Admiral Plumrigde gik ufortøvet med sin Escadre op i den Bottniske Bugt og udførte Ordren efter Ordlyden. Er først Ulykken skeet, og en Krig erklæret, da er det saameget desto bedre, jo haardere den føles; thi desto før vil Freden blive sluttet.»

»Revue Maritime et Coloniale« udtaler sig med meget Forbehold og finder Beretningerne om Øvelserne saa forskellige, eftersom de komme fra den ene eller den anden af de to Parter, at de ikke kunne analyseres, førend Dommernes Rapporter foreligge, idet man først da vil være istand til at bedømme de udmærkede Månøvrer, som begge Parter nu udlægge til deres egen Fordeel. Men ogsaa Dommerne synes uenige i mange Spørgsmaal, og det maa da blive Admiralitetet, der kommer til at afgjøre Tvilsspørgsmaalene. Den Kritik, som enkelte af Reglerne have været underkastede, synes ret velbegrundet. Det er saaledes fremhævet som en Anomali, at en svag Krydser eller Aviso skulde kunne trodse et Pandsereskibs Ild, naar den kun ikke i en heel Time var indenfor 6,000 Alens Afstand fra det. Derved har f. Ex. »Amphion« ustraffet kunnet holde sig i Nærheden af Pandserescadren, idet den ikke overskred den Tidsgrændse, som Reglerne fastsatte, og, naar den blev jaget bort, atter vendte tilbage efter ganske kort Tids Forløb. Det Samme har været Tilfælde med »Curlew«, som i et Qvarteerstid har været »Thames« og »Mercury« nær paa fra 400—1500 Alen og derpaa ved

at fjerne sig med fuld Fart har kunnet komme uskadt bort ifølge de vedtagne Regler og saa fem Minuter senere begynde det samme Spil igjen. Begivenhederne gennemgaaes kort og ere væsentlig fremstillede overensstemmende med den af os givne Beretning; men om Aarsagen til den vigtigste af dem alle gives en fuldstændig afvigende Forklaring. Det siges nemlig, at Aarsagen, hvorfor Admiral Baird hævede Blocaden for Bantry Bay, var, at Rowley telegrapherede til ham, at han ikke længer kunde holde Blocaden for Lough Swilly, fordi »Iris« var undsluppen derfra, »Inconstant« sat ud af Spillet ved et heldigt Torpedoskud, en Torpedobaad bleven taget af »Calypso«, og endelig »Mohawk« og »Tartar« utjenstydgtige. Admiral Bairds Svar var, at Blocaden af Bantry Bay var hævet, fordi Tryon var undsluppen med de fleste af sine Skibe. Det siges endvidere, at om Natten den 5te August vare de to engelske Escadrer forenede under Admiral Baird, der stod Syd i ad Canalen til, hvor han vilde være forud for Fjenden. Da han var kommen paa Høiden af Bardsey, bragte »Mercury« ham Melding om, at de to fjendtlige Escadrer havde forenet sig. Han gav da Admiral Rowley Ordre til at krydse i Liverpool Bugten, medens han opgav sine Torpedobaade Pentland som Samlingsplads. »Spider« gik ind i Clyden og bombarderede Campbeltown, Rothesay, Gourock og Greenock, hvorefter den udførte samme Bedrift mod Ardrossan. Clyden vilde vel under en Krig have været bedre forsvaret; men man havde da ogsaa anvendt kraftigere Skibe til en saadan Expedition. Det er rimeligviis »Severn« og »Iris«, der sammen med »Sandfly« have taget transatlantiske Dampere. Admiral Tryon og Fitz Roy have i det Hele taget gjort Alt for at incitere den offentlige Mening i England og for at søge at bevise de engelske Skatteydere Nødvendigheden af nye Offre til den engelske Flaades Forøgelse. Admiral Fitz Roy bombarderede nemlig Aberdeen

med 4 Skibe og viste sig derpaa, efterat have taget Inchkeith, i Edinburgh Bugten paa sin Vei Syd efter. Tryon angreb Liverpool og tog der »Belleisle«. Spørgsmaalet om, hvorvidt Liverpool skal betragtes som tagen eller ei, maa staae fuldkommen uafgjort, idet de forskjellige Correspondenters Mening i saa Henseende ikke lade Haab tilbage om at naae til en fælles Opfattelse. Revuen slutter med at henvise til en Tale, som den første Admiralitetslord holdt ved en Banquet i Mansion House strax efter Øvelsernes Begyndelse, og i hvilken han forud fremsatte sin Mening om den Lære, som England vilde faae af dem, saaledes: »De have allerede godtgjort, hvad nogle af mine Colleger have paastaaet for mig, at de gamle Methoder, som vore Forfædre fandt tilstrækkelige til Nationens og dens Handels Beskyttelse, ikke længer paa Søfartens og Søkrigens nuværende Standpunct kunne indgyde Tillid. Den udviklede Anvendelse af Dampen og den telegraphiske Forbindelse have fremkaldt gennemgribende Omvæltninger paa alle Omraader, som de have berørt, og Søtaktik og Strategi have ikke kunnet gaae fri for den almindelige Lov. Jeg vil derfor haabe, at disse Øvelser ville blive en aarlig gjentagen Institution. De ere ikke alene en Fordeel for Tjenesten, men for hele Landet. De ere uimodsigelig en Forbedring i Officerers og Besætningers Underviisning, og de blotte de svage Puncter ved Flaadens Organisation og Udrustning, endelig bringe de Videnskab og Erfaring sammen og give derved Leilighed til, at Fremtidens store maritime Forhold kunne blive opklarede. Men de ere ogsaa værdifulde for den Lære, de give Nationen i Almindelighed, idet de fremstille Nødvendigheden af, at Flaaden og Udgiften til den bestandig maa holdes paa et høit Standpunct, hvis Landet i Fremtiden vil besidde en ligesaa stor Sikkerhed, som det i Fortiden har havt.«

I »St. James Gazette« fremstilles Øvelserne under dramatisk Form i fem Acter omtrent saaledes: 1ste Act. Mobilisering og Sammendragning af Flaaderne. 2den Act. Blocaden og Blocadebrydningen. 3die Act. Røvertoget langs Skotlands og Englands Østkyst. Blocadens Hævning. Admiral Bairds Bevægelser og fuldstændige Mangel paa Anelse om Fjendens Opholdssted eller Foretagender. 4de Act. Admiral Rowleys Tilbagetog, Liverpools Erobring og Flaadernes Gjenforening i Lough Swilly. 5te Act. Den engelske Flaade løber ind i Themsen og overlader hele det øvrige England til Plyndring.

Blandt de mange forskjelligartede Spørgsmaal, som de vidtløftige Øvelser have givet Anledning til, skulle vi endnu nævne følgende: Det synes, som om begge Parter efter kort Tids Forløb have kjendt hinandens Signalsystemer, uagtet de selvfølgelig bleve holdte saa hemmelige som muligt; ja, det synes endog, at et Chiffersystem, som benyttedes af A Escadren, er blevet udtydet i B. Det siges, at »Inconstant« ikke kunde holde sin Fart ogsaa af den Grund, at den var stærkt begroet i Bunden, som Følge af at den ikke i Maaneder, ja i Aar, var bleven rensat. Der anvendes ikke Tid nok paa Skiveskydning i det Hele taget, og ganske særligt ikke paa Skydning om Natten med Maskin- og Revolverkanoner. Der fulgtes i Anvendelsen af Dampskibslanterner og Positionslantefner ingen fast Regel, undertiden førtes de ifølge Søveisreglerne reglementerede Lanterner, undertiden flere og i mange Tilfælde slet ingen. Det formenes, at dette Sidste ikke medfører nogen Fare, idet vedkommende Skib i saa Fald kun altid skal gaae afveien uden Hensyn til Søveisreglerne. Herimod kan dog indvendes, at to Skibe, der begge ere uden Lanterner, kunne blive meget farlige for hinanden, og at et fremmed Skib, der indhentes af Skibet uden Lanterner, ikke vil kunne see,

at det bliver indhentet, og altsaa ikke have Udsigt til i Tide at vise et Lys agter, hvorved en Collision kunde undgaaes. Bommene til Torpedonettene bør være af Staal og indrettes saaledes, at de som et Kikkertrør kunne skydes sammen.

Af andre Udtalelser, der paa forskjellig Maade have Hensyn til Manøvrerne, skulle vi endnu efter »Times« anføre: »Det er ikke for meget at paastaae, at Admiral Bairds Planer og Dispositioner havde kunnet været anderledes, dersom han havde havt endog kun een Krydser, der havde kunnet holde 18 Knobs Fart, saalænge dens Kulbeholdning strakte til. Krydsere, der kun kunne gjøre 16 Knob, hvilken Fart mange moderne Kampskibe kunne holde, ere næsten unyttige, og de ere endnu slettere, naar de blive utjenstdygtige, fordi de i et Par Timer have holdt den Fart. Ikke destomindre bygges der endnu Skibe til 16 $\frac{1}{2}$  Miils Fart paa den maalte Miil, hvilket vil sige, at de i det Høieste i Sænen kunne holde 15. Til almindelig Brug i Fred behøves en saadan Fart ikke, men til Krigsbrug er den fuldstændig utilstrækkelig.

Det er ikke de commanderende Admirals Feil, at de ikke have formaaet at beskytte de nordlige Havne og Kyster paa begge Sider af Landet; thi et saadant Forsøg vilde have blottet Canalen og Veien til London. Flaadens Mangel paa Kul følte haardt, medens Fjenden har kunnet benytte de forskjellige Pladser, han havde taget, deriblandt Liverpool, til sin Forsyning. Admiral Tryons Stilling som »Admiral Superintendent of Naval Reserves« bevirkede, at ikke alene Irlands Coastguard, men ogsaa Englands forsynede ham med Efterretninger, hvorved han fik en afgjort Fordeel over de engelske Admiraler, der aldeles ikke vidste det Mindste om Fjenden. Selvfølgelig vilde dette ikke have været Tilfælde under en Krig; men det vilde dog være nødvendigt for Flaaden, saasnart Fjenden havde brudt Blocaden,

at søge til Canalen for at dække den og derved lade alle de nordligere Havne med deres store Handelsinteresser ubeskyttede, medmindre den engelske Flaade havde været stærk nok til samtidig at søge Fjenden. Da »Rattlesnake« en Morgen kom ind til Sheerness for at fylde Kul, blev den først beordret paa Siden af en Lægter, der viste sig at være tom, og derfra til en anden, der kun laa i 11 Fod Vand, saa det for ikke at komme paa Grund tog Tid at komme til den. Herved forløb Tiden, som var den tilstaaet, og den maatte afgaae uden at have faaet fyldt Kul. Det er et stort Misgreb at have enkelte store Kuldepotskibe; der bør være mange og mindre, saa at de bekvemt kunne ligge paa Siden af Skibene, der skulle forsynes, for at saa mange som muligt kunne forsynes samtidig. Dernæst bør ethvert Skib, som skal benyttes til Flaadens Kulforsyning, have tilstrækkelig store Luger og Dampspil nok. Under en virkelig Blocade maae Kampskibene holde sig tilsøes, saa de saavidt muligt ikke ere udsatte for Torpedobaadsangreb, og de bør kun træde til, naar Fjenden viser sig med nogen større Styrke. Medmindre Kampskibe paa en effectiv Maade kunne dækkes mod Torpedobaade og samtidig ikke indskrænkes i Farten og Manøvreedygtigheden, synes det umuligt i Længden at vedligeholde en streng Blocade. Torpedobaadene ere uvurdeerlige som Speidere og til Angreb; men deres Antal har været aldeles utilstrækkeligt. Under en virkelig Krig vilde det have været nødvendigt, at der ombord i de Kampskibe, under hvilke de sorterede, havde været fuldstændige Besætninger til Afløsning, baade af Officerer og Mandskab; thi ikke alene er det et Helvede at være ombord i en saadan Baad, men det Arbejde, der fordres af Alle derombord, er saa anstrengende, at en hyppig Afløsning er en ligefrem Nødvendighed.



Uden at indlade os paa en Oversigt over den voldsomme Polemik, der er ført angaaende selve Manøvrerne og mange Spørgsmaal, som de have affødt for England, skulle vi gjengive Admiral Bairds Dagsbefaling ved Manøvrernes Slutning:

«Northumberland», udfor Deal. Aug. 20.

Escadre A. Ordre Nr. 15.

1. Operationerne afsluttes Dags Middag, og jeg ønsker derfor at meddele Contre-Admiralen, Commodoren, Skibschefer, Officerer og Mandskaberne i den engelske Flaade, at de have opnaaet det Formaal, jeg ønskede, (det Eneste, som jeg under de vedtagne Betingelser ansaae for muligt) nemlig at bevare Canalflaaden og haandhæve Themsens og Londons Forsvar.

2. Efterat Escadren B 1 var bleven blokeret i Bearhaven fra den 24de Juli til den 4de August under ualmindelig ugunstige og anstrengende Omstændigheder, (forarsagede ved slet Veir) undslap flere af Fjendens Skibe uden at blive opdagede af den indre blokerende Escadre. Det var i en mørk, skytung Nat med Regnbyger og forbidrivende Taagebanker, som til sine Tider formørkede Alt, hvilket selvfølgelig var særlig gunstigt for de Blokerede. Dog antog jeg ikke, at de vilde kunne undslippe useete, da jeg gennem Speidere, som havde været hos Fjenden hele Dagen, vidste, at han havde isinde at gjøre et Forsøg den Nat. Jeg er overtydet om, at der blev holdt omhyggeligt og skarpt Udkig, hvilket kun beviser, at der for en virkelig Fjende ikke vilde være nogen Vanskelighed ved at bryde en Blocade, naar han for Alvor vilde det. Der var i den første Uge Nætter, hvor Fjenden let kunde være undkommen fra Bearhaven, og i hvilke hans Skibe, selv om de vare blevne seete af vore Krydsere, ikke kunde være blevne jagede eller fulgte paa Grund af det tykke Veir.

3. Da det den 4de, Kl. 4 Fm. blev meldt, at «Hercules», «Warspite», «Severn», «Iris» og «Cossack» vare undslupne, blev «Mersey» i største Hast afsendt for at bringe Contre-Admiral Rowley Underretning og Varsel om, at han strax maatte hæve Blocaden for Lough Swilly og møde Escadren A 1 for at undgaae at blive overmandet af de forenede Dele af B Flaaden.

4. Blocaden af Bearhaven blev hævet af følgende Grunde:

a) Det var nødvendigt væsentlig at styrke Admiral Rowley for at sikre ham.

b) Torpedobaadene vare ved uafledigt Arbeide i 10 Døgn begyndte at blive upaalidelige, Officerer og Mandskab vare nær ved at blive udmattede, og man kunde see, at der kun kunde være Spørgsmaal om inden kort Tids Forløb at trække Baadene tilbage; deres Officerer og Mandskab, som havde været i uophørligt Arbeide hele Tiden og aldrig havde faaet nogensomhelst Nattero, begyndte at vise sig opslidte. Det var øiensynligt, at Anspændelsen var altfor stor, og uagtet de ikke vilde give efter eller høre Tale om Afløsning, er der ingen Tvivl om, at et Par Nætter endnu vilde have gjort det af med dem — og uden dem er det sikkert, at Blocaden ikke kunde holdes.

c) Admiral Rowley havde rapporteret Tabet af «Inconstant» (truffen af en Torpedo), af «Mohawk» (Maskinen utjenstedygtig) og af en fra ham tagen Torpedobaad, hvilket formindskede hans Styrke, saa at han ikke meget længer kunde holde Blocaden.

Endnu en Grund var det, at Blocaden var bleven holdt i 10 Døgn i alt Veir, hvilket var tilstrækkeligt for det Formaal, som Ordren for Manøvrerne angav.

5. Da Blocaden blev hævet, gik Escadre A 1 Nord paa og efterlod «Arethusa» og «Rattlesnake» for at holde Øie med Fjenden.

»Benbow«, Collingwood« og »Rover« blev sendte forud, for det Tilfælde at Contre-Admiralen behøvede Forstærkning, for Escadrens Hovedstyrke kunde forene sig med ham.

6. Da Escadrerne forenede sig udfor Mull of Galloway, blev det bekjendt, at to Skibe af Escadren B 2 vare undslupne efter at have været jagede af »Mercury« til Vest for Tory Island, hvor den havde tabt dem af Sigte. »Calypso« og »Spider« havde brudt Blocaden en eller to Nætter tidligere, saa at der var ialt fire Skibe fra Lough Swilly og tre, muligviis endog fire, fra Bearhaven, der vare undslupne. Der fandtes ingen Krydser med Fart nok til at vedligeholde Berøring med Fjenden, hvorfor den Beslutning toges at falde tilbage paa Canalen, opretholde Flaaden uskadt eller i hvert Fald tilstrækkelig stærk til at møde et Angreb af Fjendens samlede Styrke og sikre Themsens og London mod Erobring. Først senere fik man Vished for, at de tre Skibe, der Natten den 3die undslap fra Bearhaven, vare »Warspite«, »Iris« og »Severn«, og at »Rodney« og »Amphion« vare komne bort fra Lough Swilly den 4de om Natten. »Calypso« og »Spider« vare allerede tidligere undkomne derfra.

7. Clyden og Liverpool kunde ikke forsvares; de særegne Midler, som B Flaaden besad til at forskaffe sig Underretninger, vare af den Natur, at dens Admiral altid kunde gjøre sig bekjendt med den Styrke, som A Flaaden afsendte til en Havns Forsvar, og han behøvede kun at gjøre sin Styrke numerisk et Skib stærkere for efter de vedtagne Bestemmelser at sikre sig, at vore Skibe bleve tagne.

8. Fra hvilket Synspunct man end betragtede Sagen, opløstes den til en aritmetisk Sum, eftersom alle Panderskibene vare lige, »Hotspur« og »Collingwood«, »Belleisle« og »Benbow«, og numerisk Overlegenhed alene afgjorde Spørgsmaalet om Betvingelse.

9. Canalen blev naaet, efterat Flaaden i to Døgn var bleven opholdt af Taage, og der var dengang Skibe, som i høi Grad manglede Kul. Uagtet et tilstrækkeligt Antal Kulskibe blev bragt tilveie, var det ugjærligt at benytte dem, dengang det var mest paatrængende.

I Portland blev der taget Kul nok ind til dermed at naae Themsens, hvor Escadren skyndte sig at fylde Kul i Sheerness.

10. Escadren A 2, som var vendt tilbage til Holyhead i Haab om at fange Fjenden ved Liverpool, før han kunde erfare noget om dens Styrke, fulgte to Dage senere til Downs.

Da A Flaaden sammenlignet med B Flaaden kun havde en Overvægt af tre Skibe, var det nødvendigt at holde alle Skibene i nær Forbindelse med hverandre, hvilket udelukkede ethvert Foretagende, der gik ud paa enten at jage eller overmande Fjendens Krydsere. Vare Skibe først afsendte i særlig Tjeneste, eller havde de mistet Berøring med Flaaden, var der en Mulighed for, at de bleve tagne, og dette betød Tabet af den numeriske Overlegenhed, hvilket vilde medføre ikke alene Tabet af Flaaden, men endog af Themsens og London, som det nu glæder mig at kunne sige ere uberørte.

11. Før end Skibene spredes for at gaae til deres forskellige Havne, finder jeg Trang til for Officererne i A Flaaden at udtrykke min ubetingede Paaskjønnelse af den Nidkjerhed og Dygtighed, hvormed de have udført den dem betroede Tjeneste. Mandskaberne fortjene min høieste Roes for den Maade, paa hvilken de have staaet deres Officerer bi i disses Bestræbelser for at udføre Operationerne, der, om de end manglede den virkelige Krigs pirrende Hændelser, dog omfattede mange besværlige Pligter af særegen Art.

Torpedoflottillens Tjenester have været uvurdeerlige. Med Hensyn til denne Deel af Flaaden kan jeg kun bemærke, at den Dygtighed, utrættelige Energi og muntre

Standhaftighed ligeoverfor den yderligstgaaende Uhygge og de største Savn, som Officerer og Mandskab i lige høi Grad udviste, har vakt Beundring hos Alle, der have overværet Flaadens Operationer.

J. K. E. Baird. Vice-Admiral.  
Høistcommanderende for A Flaaden.

Den Roes, der i saa varme Ord udtaltes af Admiral Baird over Officerer og Mandskab paa den engelske Flaade, var sikkert velfortjent, og, havde han kunnet dømme om Forholdene ombord paa de Skibe, der havde været hans Modstandere, maatte den med lige Berettigelse have omfattet dem alle. Naar Hensyn tages til det meget store Antal Skibe, der var samlet, og til de vanskelige Omstændigheder, under hvilke de virkede, er det berettiget at see bort fra de Smaauheld, som indtraf, og at yde den Dygtighed, som maa have været udfoldet for at undgaae alvorlige Ulykker, fuld Anerkjendelse. I saa Henseende kan England sikkert med berettiget Stolthed see tilbage paa Øvelserne, og de Angreb, som i den Retning undtagelsesviis ere fremkomne i Pressen, ere ikke alene ubeføiede, men Begivenhederne selv modbevise deres Berettigelse. Man behøver virkelig kun overfladisk at have fulgt Manøvrernes Gang for at have faaet et klart Begreb om de overordentlige Krav, som i mange forskellige Retninger ere blevne stillede til Personnellet, og for at nære Beundring for den Sømandsdygtighed, som har formaaget at staae paa Høide med dem.

Heelt anderledes stiller Forholdet sig med Materiellet. Der er ingen Grund til at antage, at den lange Række af Feil og Havarier, som vi have haft Leilighed til at gjengive, ikke i det Væsentlige skulde være rigtig, og det kan endda tilføies, at Listen kunde forlænges saa betydeligt, at, selv om nogle af Klagerne have været overdrevne, vilde dog den hele Sum af dem blive be-

tænkelig stor. Den korte Maade, paa hvilken Admiral Baird omtaler Materiellet, og hvori der ikke findes et anerkjendende Ord, staaer da ogsaa i skarp Modsætning til den rosende Omtale af Personnellet, og det kan næppe have været med nogen stor Tilfredsstillelse, at Admiralitetslorderne have læst denne tause Anklage, der vel har bragt dem til at tænke tilbage paa deres glade Skrivelse om Værfternes Præstationer.

Ligesaa let kunne vi ikke glide over Fremstillingen af Flaadernes Bevægelser og de Grunde, der ere anførte for dem, idet der flere Steder er anvendt en Beviisførelse, der i sig selv indeholder Modsigelser og ikke kan bringes i Samklang med de stillede Opgaver. Det siges saaledes strax, at det eneste Maal, som Admiralen under de forhaanden værende Omstændigheder ønskede naaet, var Canalflaadens Bevaring og derved Sikkringen af Themsens og Londons Forsvar. Men dette kunde efter de gjældende Regler med Sikkerhed have været opnaaet ved at holde de to A Escadrer samlede og med dem tage Station paa Downs eller i Themsens Munding. Var det nødvendigt først at forsøge en Blocade udenfor de to Havne, saaledes som det efter Admiralitetets Ordre maa antages, da synes det, at de to Escadrers Sammenslutning uopholdelig burde have været udført, saasnart Blocaden engang var hævet, og under ingen Omstændigheder burde A 2 have været sendt tilbage Nord paa. Især forekommer denne Taktik ubegribelig, naar man sammenholder Udtalelserne i Punct 7 og 8; thi naar A ikke havde nogen fuldstændig og paalidelig Underretning om B, medens det formeentes, at B vidste fuldkommen Besked om A, og naar Clyden og Liverpool ikke kunde forsvares, hvorfor sendtes da »Belleisle«, som et sikkert Bytte for Fjenden, til Liverpool, og hvorfor sendtes A 2 tilbage op i Liverpool Bugten, efterat de to Escadrer A 1 og A 2 engang lykkelig og uden Tab vare forenede? A 2 udsattes dog netop derved

ganske overordentlig for at blive numerisk underlegen ligeoverfor B, om hvem Admiralen selv siger, at han Intet veed. Man fristes næsten til at antage, at der har foreligget en høiere Ordre for den Handlemaade, som Admiralen i saa Henseende fulgte; thi af hans eget i Dagsbefalingen førte Raisonement er det umuligt at forstaae Aarsagen til den almindelige Opløsning af den engang lykkelig samlede og saaledes af den numerisk svagere B aldeles uantastelige A Flaade. I Punct 9 siges, at Escadren A 1 manglede Kul, eller rettere, at Skibene manglede Kul, hvilket nødvendiggjorde, at de fleste af dem maatte sendes ind i de forskjellige Havne for at fylde. Den Kulmangel, der altsaa fuldstændig har lammet Escadren, skulde have været undgaaet, og saa omfattende og energiske Forholdsregler burde itide have været tagne, at Escadrens Skibe ikke havde savnet Kul. Havde Admiral Tryon havt den sikke Underretning om A Flaadens hele Adsplittelse, som Admiral Baird formener, at han havde, da vilde han sikkert have benyttet en saa gunstig Leilighed til at falde over og tilintetgjøre hver enkelt Deel af A Flaaden for sig. Jo mere Dagsbefalingen gaaer ud paa at vise Nødvendigheden af, at den numeriske Overvægt maatte oprettholdes, jo vanskeligere bliver det at forstaae, at A 2 sendtes Nord paa, og at A 1 stykkedes ud, for at Skibene kunde faae Kul nok til at naae Sheerness.

I hvilket Lys man nu end seer dette Forhold, staaer det dog uimodsagt, at det lykkedes Skibe af begge B Escadrer at bryde Blocaden ved begge Havne, og det blev paa mange Maader beviist, at der kunde have været tilføiet den engelske Handel ganske umaadelige Tab.

Men vigtigst af alle de Resultater, der gennem Øvelserne ere vundne, er dog det, som Admiral Baird paa den mest afgjørende Maade udtaler som sin Opfattelse, nemlig, at Øvelserne have beviist, at der ikke vilde have været nogen Vanskelighed for en virkelig

Fjende, der var bestemt derpaa, i at komme ud fra de blokerede Havne. Hertil knytter sig de bestemte Udtalelser om, at Torpedobaadene paa den ene Side ikke i Længden kunde udholde Tjenesten paa en Blocade, og at paa den anden Side Blocaden uden Torpedobaadene ikke kunde holdes.

Den Lære, som den første Admiralitetslord ved Øvelsernes Begyndelse udtalte, at de vilde give Landet, foreligger allerede i et Forslag fra Lord Charles Beresford om en Forøgelse af Flaaden med fem første Classe Panderskibe og tyve overordentlig hurtige Krydsere. England synes saaledes til Trods for, eller maaskee snarere begrundet paa de indvundne Erfaringer — hvis alvorlige Forhold skulde kræve det — at ville gjøre endnu et Forsøg paa ved en Blocade af Fjendens Havne at paatvinge hans Flaade Uvirksomhed for derved at sikre sine egne Kyster og sin Verdenshandel.

### Anskuelse om Marinemateriellet.

De bekjendte Udtalelser af Gabriel Charmes, som have været gjengivne her i Tidsskriftet, gik jo ud paa intet Mindre end at foreslaae en fuldstændig Omstøbning af den franske Marine. Den Betydning, der tillagdes dem, skyldtes først og fremmest, at han var bekjendt som Talsmand for de Anskuelse, som næredes af Admiral Aube, der betragtedes som den vordende Marineminister og virkelig ogsaa i en kort Tid kom til at beklæde denne Stilling. »Marinens Reform» blev derfor et Emne, der fremkaldte lidenskabelige Debatter om den franske Marines Udvikling, og de omstridte Spørgsmaal fik ny Næring ved, at Admiral Aube som Minister lod foretage større Escadreøvelser, hvis Formaal nærmest var at constatere Torpedobaadenes Anvendelighed paa et større Omraade end det skarpt begrændsede Kystforsvars, medens Resultatet nærmest blev en Skuffelse for hans Tilhængere. Spørgsmaalet staaer, som man veed, fremdeles paa Dagsordenen: Bøger og Piecer afveksle med Artikler i Bladene, og Stoffet er efterhaanden blevet saa omfangsrigt, at Tidsskriftet har maattet indskrænke sig til ikkun at gjengive de Udtalelser, der kunde ansees for at have Interesse for andre Mariner end den franske. Nogle

saadanne Udtalelser findes i »*Journal de la Marine*», og, om end deres Forfatter, der skriver under Mærket K, aabenbart er en Tilhænger af Admiral Aube og benytter Argumenter, der ofte have været anvendte, bedømmer han i enkelte Henseender Forholdene paa en saa sund og praktisk Maade, at det kan lønne sig at høre hans Beviisførelse. Hvad angaaer hans Opfattelse af kraftige Kampskibes Betydning, vil Enhver af Tidsskriftets Læsere let indsee, at vi ingenlunde kunne slutte os til den, og at vi derfor betragte det som overflødigt at fremkomme med Commentarer. Hans Artikel lyder i sine Hovedtræk saaledes:

Hvis der imorgen udbrød Krig med en hvilken-somhelst Magt, vilde vi da være rede? Nogle paastaae tillidsfuldt, at vi kunne kæmpe med en hvilken-somhelst Modstander, Andre derimod sige, at vort Materiel ikke svarer til den Art Søkrig, som nutildags vil blive ført, og at mange af vore oplagte Skibe først efter lang-sommelige Ophold ville være kampberedte.

Sagen er, at det her dreier sig om en saa compliceret Opgave, at man let vil indsee, at modstridende Meninger fremkomme blandt Officererne og endog i selve Admiralitetsraadet. Opgaven er indviklet; de maritime Operationer have næsten Intet tilfælles med Hærens. — Man maa see ind i Fremtiden; thi endnu er ingen Theori fastslaaet ad Erfaringens Vei. Fra hvilken Søkrig skulde vi kunne hente Belæringens Kjendsgjerninger? Slaget ved Lissa ligger allerede for langt tilbage i Tiden; China, som vi nys have overvundet, kan i ingen Retning sammenlignes med England, Tydskland eller Italien; Krigen mellem Rusland og Tyrkiet frembyder heller ikke paa Søen nogen syn-derlig Belæring, og det er heller ikke i Kampen mellem Chili og Peru, at man skal søge Opfattelser, der kunne komme til Nytte i en europæisk Conflict. Det er

altsaa naturligt, at flere modsatte Theorier have lige trofaste Tilhængere.

Vi nære uheldigviis den Mening, at vort Materiel ikke svarer til Fremtidens Krig, og at vi desuden til Stadighed have et altfor ringe Antal kraftige Skibe, som med en Dags Varsel kunne indlade sig i Kamp. Netop paa Grund af vore Pandserskibes omfattende Beskaffenhed indtræder der altid i Udrustningsøieblikket Noget, der ikke er forudseet, som fremkalder Forsinkelser, og man kan desuden dristig paastaae, at slige Skibe først ere rede til Kamp, naar de have været udrustede i nogen Tid.

Men det Beklagelige er, at der ikke lægges mere Vind paa at bryde nye Baner. Det er netop, fordi Mange ikke kunne frigjøre sig for Tvivlen om, hvilke Skibstyper man bør vælge, at man ved gjentagne Forsøg burde prøve paa at løse Opgaven. Hvilke Kampmidler raade vi over for Øieblikket? Pandserskibe? Italien har bygget nogle kæmpestore og ligeledes England. Vi have været lidt fornuftigere og have ikke fulgt de to Magter paa denne opadgaaende Vei; men ikke destomindre have vi umaadelige Skibe, overlæssede med alle de nymodens Mechanismer og Fuldkommenheder. Have da disse overordentlig store Skibe saa mangfoldige Fortrin at støtte sig til? De ere meer eller mindre uigjennemtrængelige i Vandgangen; men kunne de ikke ligesaa godt som den ringeste Krydser rammes af en Spore eller Torpedo, og vil ikke ofte en og samme Art Beskadigelse sende to Skibe tilbunds, hvoraf det ene har ti Gange mere Værdi og Betydning end det andet? Disse Skibe, der ere byggede til at knuse den fjendtlige Flaade, ville være udsatte for en forfærdelig Kamp. Vil ikke dette eneste Stød af en Spore eller en Torpedo, der er nok til at ødelægge dem, være hyppigt i en Kamp, uden at det er muligt at undgaae det? Ja, vil det ikke ofte beroe paa en

Tilfældighed, om et saadant Dødsstød ikke kan undgaaes? Vil ikke det Uforudseete spille ind i Kampen mellem to Flaader, og vil ikke den sørgelige Tilfældighed, som fører til en af disse mægtige Kampeenheders Undergang, kunne blive Aarsag til et uopretteligt Nederlag?

Naar to fjendtlige Flaader, der have besluttet at kæmpe, møde hinanden, vil som oftest Kampen ikke blive paa langt Hold, men tæt paa Livet. De nyeste Skibe have i Almindelighed en kraftig Stævnebevæbning, de have Fordeel af at vende Forstævnen imod Fjenden, ikke blot fordi de derved frembyde et mindre Maal, men tillige forringe Virkningen af de Projektiler, der ramme Vandgangen. Altsaa ville to Escadrer, der ere komne hinanden paa Skudvidde, være tilbøielige til at stævne mod hinanden, det vil sige: løbe ind paa hinanden med den Fart, der nutildags i Almindelighed benyttes, nemlig 12 Miil. Det vil være et spændende Øieblik, og, hvis den ene af Escadrerne vil undgaa Sammenstødet, hvad skal den saa gribe til? Vil den, medens det endnu er Tid, dreie om til modsat Cours? Sikkert ikke! Det vil jo være at vende Bredsiden til Fjenden i en for denne bekvem Afstand, derefter at udsætte Skruen og Roret for hans Skud og endelig for at komme bort fra denne Stilling, der er den værste af alle, atter vende Siden til. Vælger den en Cours, der ligger tværs paa den tidligere, giver den ligeledes Modstanderen gunstige Betingelser, og, dreier den blot nogle Streger ud til Siden, svækker den ogsaa sin Modstandskraft, da den frembyder større Skive og lettere kan rammes af Sporestød, saafremt Modstanderen vedbliver at staae ned paa den.

Ingen af de to Escadrecefer vil altsaa vige syndeligt ud fra sin Cours, og umiddelbart før Sammenstødet vil hver Skibschef fæste sin Opmærksomhed paa det Skib, der stævner ham imøde, for saa nøie som

muligt at sætte Stævnen paa ham. Skibene ville derfor staae ind paa hinanden med stor Hurtighed; ikke eet iblandt dem vil tage en Giir til den ene eller anden Side, da det derved vil blotte sig overfor Modstanderen. Skib vil gaae mod Skib som Tyre, der fare løs paa hinanden — som oftest vil Sporen ikke kunne trænge ind i det skarpe Forskib; der vil kun fremkaldes en Forskydning af Pladerne, en større eller mindre Læk, og de to svære Modstandere ville skure benad hinanden og bortfeie alt det Udstaaende, saasom fremspringende Kanoner, ja, endog Halvtaarnene, ikke at tale om Bulliwants Net, der, hvis de ere ude, sandsynligviis ville komme ind i Skruen.

Naar de to Modstandere have gjenembrudt hindandens Linie, vil det gjælde om, hvem af dem der hurtigst kan komme rundt og angribe Modparten, før dennes Dreining er tilende, og der vil da udfolde sig en Række Tvekampe, under hvilke Sporen, Skytset, Torpederne og Torpedobaadene ville samvirke. Efter kort Tids Forløb vil al Orden være forsvunden fra Kamppladsen: mange af Skibene ville have faaet alvorlige Beskadigelser, og en Række af Tilfældigheder vil have forringet deres Fart. De ville derfor ikke længer kunne holdes samlede, medens de ubeskadigede Skibe vedblivende ville gjøre Brug af deres Hurtighed og hvert Øieblik møde en Ven eller en Fjende. Hvilket sikkert Blik maae ikke Skibscheferne besidde under slige truende Forhold, hvor der ikke maa være et Øiebliks Tvivl eller Vakløn! Hvor mangt et Skud, hvor mangan en Torpedo vil ikke kunne forfeile sit Maal og ramme en af sine Egne!

Det vil sikkert blive en forfærdelig Kamp; men den vil være kortvarig, og hvad vil der, efter maaskee knap en Times Forløb, være tilbage af disse sammenhobede Millioner, af disse Hundreder af tappre Mænd?

Og hvilken af de to Escadrer vil komme seierrig ud af Kampen? Vil det være den, som har de bedste Førere, de bedste Besætninger, de bedste Skibe? Den har utvivlsomt mange Chancer for sig; men hvor stærkt vil ikke Tilfældigheden gjøre sig gjældende! Hist er et Pandserskib, som har faaet sin Maskine ødelagt af en Torpedo, udskudt af dens Sidemand, her et andet Skib, der i Modsætning hertil har været saa heldigt i Skjul af Krudtrøgen at rende sin Spore ind i en Modstander, der dog var en dygtig Manøvrer, men havde været nødt til at dreie af for at undgaae en Angriber. Hist er Styreapparatet blevet fornaglet, netop som Roret var blevet lagt haardt iborde, og Skibet er ligesaameget udsat for at løbe ind paa en Ven som for at blive løbet isænk af en Fjende, og atter her er et Skib, hvor Chefen og hans Manøvre-Officer dræbes af det samme Skud, og hvor ubodelige Feilgreb kunne gjøres, før Næstcommanderende eller den nærmest ved Haanden værende Officer har overtaget Commandoen.

Det er uheldsvangert for et Skib i blot et Øieblik ikke at være Herre over sine Bevægelser, og hvor ofte indtræder det dog ikke, naar man gaer fuld Fart med en Escadre, især naar den bestaaer af nyudrustede Skibe, skjøndt man under Øvelser har mere Ro i Sindet end under en Kamp. Den Tilfældighed, at en Rorgænger eller Maskinist har misforstaaet en Ordre, at en Kugle af den mindste Kaliber har fremkaldt et Brud paa en Mechanisme eller revet en Mand bort fra en betroet Post; den Tilfældighed, at nogle Skibe i et givet Øieblik have befundet sig i en Stilling, som var umulig at forudsee eller at undgaae, fordi en Torpedo har taget feil Retning — disse og lignende Tilfældigheder ville kunne medføre, at en middelmaadig Escadre beseirer en Modstander, som staaer over den i forskjellige Retninger.

Er det ikke muligt at give Tilfældighederne mindre Spillerum, at vælge Kampeenheder, som ere mindre stærke, og som, udsatte for de samme Angreb, selvfølgelig ligeledes ville være udsatte for at bukke under, men som kun ville drage faa Mennesker og ringe Summer med sig i deres Undergang, istedenfor at gaae tilbunds med fem og tyve Millioner, otte hundrede Mand og en Snees Officerer? Er det ikke uomstrideligt, at man, naar Tilfældet kræver sin Ret, bør gjøre denne Ret saa lille som muligt? Naar man ikke kan forhindre disse skjæbnesvangre Tilfældigheder, som hænge i en Traad, og naar den menneskelige Evne ikke kan rydde dem afveien, maa det da ikke synes naturligt, at man søger at forringe dem, og er det ikke dette Maal, man naaer ved Fleerdelingen? Naar man betænker, at vor Flaades prægtigste Pandserskibe, »l'Amiral-Duperré«, »le Courbet«, »la Dévastation« kunde gaae i Løbet ved et Tærningkast, eftersom Tilfældet spiller en saa stor Rolle, kan man med Rette opkaste det Spørgsmaal, om det ikke vilde være heldigt at tilegne sig andre Kampredskaber, som idetmindste tildeels kunde bøde paa slige umaadelige Tab.

Det, jeg fremsætter, er ikke noget Tankefoster: Enhver, som har deeltaget i en nogenlunde talrig Escadres Manøvrer, veed, hvilken anspændt Opmærksomhed der udkræves. Et Havari i Maskinen eller i Styreapparaterne, Misforstaaelsen af et Signal kan i stille Veir og med ringe Hurtighed let medføre Tabet af to Skibe. Man betænke da, hvormange flere Vanskeligheder man vil have at gjøre med, naar det gjælder om at vinde Seier paa Havet. Den tætte Røg, som frembringes af hvert Skud fra en stor Kanon, og Artilleriets øredøvende Larm vil uophørlig lamme Hørelsen og Synet; hvormange af Signalgasterne ville ikke blive bortrevne; hvormange Andre ville ikke under den

Kugleregn fra Geværer og Revolverkanoner, som pidsker hen over Dækkene, blive forvirrede og begaae Feil, som Officererne ikke altid kunne bøde paa — og Beviset for, at to Escadrers gjensidige Gjennembrydning er saare farlig, selv om den foretages af Venner i det smukkeste Veir af Verden og med en forøget Afstand imellem Skibene, ligger i, at denne Øvelse, som dog vilde være en af de bedste til at udvikle Skibschefernes Blik, kun meget sjelden foretages af vore Escadrer, ja, det kan anføres som en Undtagelse, at Admiral Thomasson, da han i 1882 førte Canal-Escadren, lod denne Manøvre udføre af sine to Divisioner.

Hvad vil der da finde Sted, naar det ikke længer er sex Pandserskibe, men tyve til tredive, som mødes for at kæmpe uden Standsning eller Skaansel? Hvilken fuldstændig Forskjel imellem de forsigtige Evolutioner, man udfører i Fredstid, og de ligesaa dristige som afgjørende Manøvrer, man Slag i Slag udfører under Kampen! Jeg taler ikke om, og jeg vil ikke omtale et Sammenstød om Natten; thi her vilde Tilfældighederne ikke blot være en vigtig, men en overveiende Factor, og om Natten vilde man næppe kunne tænke paa at føre Kampen paa nært Hold.

Det kan ikke negtes, at det, jeg har fremført, særlig gjælder Kampen tæt paa Livet, to gjennembrudte Escadrers regelløse Kamp. Hvis man kæmpede paa Afstand, udelukkende med Artilleriet, vilde det Uforudseete blive overordentlig forringet. Men, jeg gjentager det, vil Fremtidens Kampmaade bestaae i at vende Bredsidene til, naar det er Bredsidene, som er saarbar, naar en eneste heldig Træffer kan lamslaae Maskinen, og naar man byder Fjenden en langt større Skive? Jeg troer det ikke, og jeg staaer sikkert ikke ene med denne Opfattelse. Hvorfor skulde man ellers have givet Pandserskibene Sporer, hvorfor skulde man have anvendt saamegen Opfindsomhed paa at give dem saa



mægtige Stævnvaaben, hvorfor skulde man endelig have forsynet dem med Udskydningsrør til Whiteheads Torpedoer, som ikke bør udskydes paa over fire hundrede Meters Afstand? For at kunne kæmpe paa langt Hold som Fortidens Seilskibe, men i Modsætning til Nutidens Begreber, maae ialfald de to Modstandere være af samme Mening; thi, hvis den ene af dem stævner ned paa den anden, maa denne gjøre det Samme, medmindre han har en afgjort Overlegenhed i Fart og af ganske særlige Hensyn, saasom en ubestridelig Overvægt i Artilleristyrken, bevæges til ikke at udsætte sig for Nærkampens Tilfældigheder. Men man maa altid betragte Kampen paa Livet som sandsynlig, da man aldrig er sikker paa at have en Escadre, der gjør bedre Fart end Fjendens, og allermindst under Kampf forhold, hvor Havarier paa et enkelt Skib selvfølgelig meget hyppig ville indtræde og medføre Forsinkelse for hele Styrken. Hvormange Skibe er der desuden ikke, hvis Ror og Skruer kun ere svagt dækkede eller heelt ubeskyttede under heftige Duvningsbevægelser, og det er derfor nogle af de mest vitale Dele, som man fuldstændig beskytter, naar man vender Forstævnen mod Fjenden. Endelig kan der tilføies, at, naar man efter at have vendt Siden til skulde beslutte sig til at stævne op imod Modstanderen, vil man altid efter den udførte Dreining være i mindre god Orden end han — og det er ikke i det Øieblik, man gaaer hinanden paa Livet, at man giver sig til at rette paa Skibenes Plads i Linien.

Vi nære altsaa den Anskuelse, at Nærkampen vil være den allerhyppigste, og at som Følge deraf Tilfældighederne ville spille en langt betydeligere Rolle tilsøes end tillands. Men efter vort Skjøn er Udstykningsen et fortsinligt Middel til at formindske de Ulykker, som udelukkende skyldes Tilfældigheder.

Enhver har i frisk Minde de Forsøg, som Admiral Aube lod foretage i den korte Tid, han var i Ministeriet. Torpedobaadene ere med ham blevene berømte. Man kan ikke negte, at hans Forsøg mislykkedes; men hans Modstandere have benyttet sig formeget deraf til paa det Heftigste at bekæmpe hans Anskuelser. Fordi en 35-Meters Torpedobaad var for ringe til at holde Søen i hvilket som helst Veir, maatte man ikke drage den Slutning, at den søgaaende Torpedobaad var dødsdømt. Der er ganske vist en stor Afstand imellem et Kanonfartøi og et Panderskib som »Courbet«; men uden at gjøre Kanonfartøiet fuldt saa lille, kunde man nok gjøre Panderskibet betydelig mindre.

De nævnte Forsøg have forøvrigt Intet beviist til Gunst for Pandseret, og vi tilstaae oprigtig, at vi ved at overveie disse Spørgsmaal ere blevene Modstandere af Pandseringen i Vandgangen. De maritime Vaaben ere jo Kanonen, Torpedoen og Sporen. De to sidstnævnte ramme altid under Vandgangen, og det første gjør det undertiden. Hvad vilde man tænke om en Muur, der var udsat for forskelligartede Angreb, og som man kun forstærkede den øverste Deel af? Sammenligningen halter noget, men den peger dog hen paa Virkeligheden. Lad os beskytte Kanonerne og Casematterne med Pandser, lad os endog stille hver Kanon i sit Taarn for yderligere at beskytte den, ja lad os give Alt, hvad der ikkun kan rammes af Kanonen, Beskyttelse mod Kanonen, — Intet kan være bedre. Jeg finder endog, at vort svære Artilleri ikke er tilstrækkelig beskyttet, og at det System, som kun gaaer ud paa at beskytte Affutagen og ikkun at give Kanonen en tynd Plade til Dækning, let kan volde os Skuffelse overfor Fjendens lettere Skyts; men pandsre Vandgangen, naar Torpedoen en Meter længere nede kan bryde et Hul, der er fire til fem Gange større end Projectilets, og derfor overbebyrde Skibet med en umaadelig

Vægt, det er et Skinmiddel, som ikke slaar til og desuden er overmaade kostbart.

Men Admiral Aube har givet sine Modstandere altfor gode Kaart paa Haanden. Han var altfor sikker paa at seire og overlod dem derfor altfor mange Trumfer. De to Flaadedelinger, som stilledes overfor hinanden under Manøvrerne i 1887, stode i et overvættets Misforhold til hinanden. Anslaaes de to Delinger i Mandtal og Penge, da var Admiral Peyron's Styrke ti Gange mere værd end Admiral Brown's. Naar man vil sammenligne to Fremgangsmaader, er det dog vel rigtigt at give dem de samme Hjælpemidler. Desuden havde de Krydsere, som vare knyttede til Torpedobaadene, en altfor ringe Fart, og endelig vare de 35-Meters Torpedobaade af en altfor ringe Størrelse, og de havde ligeledes for ringe Fart. Imidlertid var det af de nye Theorier erkjendt, at Torpedobaadens Virkeevne skyldtes først og fremmest dens store Overlegenhed i Fart. Kampen var altfor ulige, og man fjernede sig altfor meget fra de Betingelser, der knyttede sig til Problemet — Forsøget maatte mislykkes!

Man har gjort det mest Mulige ud af Ministerens Nederlag; men man har ikke været retfærdig; thi trods det uheldige Resultat staaer den oprindelige Tanke, Tanken om Fleerdelingen, fremdeles ved Magt, og den Opgave, som det fremdeles gjælder om at løse, er at tilveiebringe et Skib, der netop er stort nok til i al Slags Veir at holde Søen og til i den haardeste Søgang at udskyde sine Torpedoer. Baade de nuværende 35-Meters Torpedobaade og de søgaaende Baade som »Doudart de Lagrée«, »Balney« og »Deroulède« ere efter næsten eenstemmig Dom altfor svage. Men, hvorfor skal man ikke gjøre de samme Forsøg med en Række større Typer? Hvorfor standser man efter det første Uheld? Man har unegtelig hos et privat Firma bestilt et noget større Fartøj, »l'Ouragan«; men efter

vor Mening vil det blive for svagt og sandsynligviis ligesom sine Forgængere ikke kunne klare sig i Søen. Lad os efterhaanden prøve os frem med større og større Typer, da vil sikkert det Maal, man stræber efter, blive naaet, og der er ingen Tvivl om, at man staaer ved Maalet, inden man er kommen op til et Deplacement af 1,500 Tons. Lad os see, hvad vi for Øieblikket raade over i Retning af Fartøier, som staae over »l'Ouragan«. Først have vi Torpedojagerne i Smag med »Couleuvrine«, »Bombe«, »Lance« og »Dragonne«, hvis Deplacement er omtrent 350 Tons. Disse Fartøier have endnu kun Udskydningsrør i Bougen og ere altsaa ikke skikkede til at udskyde deres Torpedoer i forskellige Retninger; det vilde være meget ønskeligt, om de ligesom »l'Ouragan« forsynedes med Rør til tværskibs Udskydning, og at der gjordes talrige Udskydnings-Forsøg med dem i al Slags Veir. Allerede disse Fartøier have en, omend ikke ualmindelig, saa dog tilstrækkelig Sødygtighed. »Couleuvrine« har i længere Tid været i Escadre og har til Stadighed fulgt den, — naar den engang imellem har ligget over, er det kun skeet for at spare det medtagne Mandskab unyttig Anstrengelse og ikke for at værne om selve Skibets Sikkerhed, hvormed der aldrig har været Tvivl. Denne Type lider dog af en uophørlig Slingren, der sikkert vilde volde Ulempe under tværskibs Udskydninger; men desuagtet troe vi, at man kunde bringe noget Godt ud af den. Endvidere have vi i Retning af hurtige Skibe, førende Torpedoer og med et større Deplacement end »Couleuvrine« og »Bombe«, Torpedo-Krydserne »Condor«, »Faucon«, »Epervier« og »Vautour«, blandt hvilke den første alt i et Aar har været i Escadre og er bleven prøvet i Søen under alle mulige Forhold; den har været ude i haardt Veir og har altid klaret sig meget godt. Med Hensyn til disse Fartøier er der ikke længer nogen Tvivl; de

ville sikkert med Udskydningsrør, anbragte i tilstrækkelig Høide, hvilket med Lethed lader sig gjøre, kunne udsende deres Torpedoer paa en heldig Maade; men her ere vi allerede naaede op til et Deplacement af 1,300 Tons og til en Udgift af over to Millioner, medens »Coulouvrière» har kostet omtrent tolv hundrede tusinde Francs. Fra dennes Deplacement paa 350 Tons og til de nysnævnte 1,300 Tons er der et langt Spring.

Vi troe imidlertid, at det er imellem disse to Grændser, det Skib, vi søge, vil kunne findes, altsaa et Skib, som er istand til at holde Søen, til at udskyde sine Torpedoer trods Kuling og Sø og tillige fuldkommen beboeligt for Besætningen. Forøvrigt vilde der i Krigstid Intet være til Hinder for at have to fuldstændige Besætninger saavel af Officerer som af Mandskab, som med korte Mellemlum afløste hinanden saaledes, at den ene Besætning hvilede ud iland, medens den anden holdt for tilsøes.

Det er for at faae tilveiebragt en middelstor Type, at man burde gjøre alvorlige Forsøg, og det vilde derfor være overordentlig ønskeligt, om man byggede tre eller fire meget hurtige Skibe med et Deplacement af 600 til 1,100 Tons; thi, sige vi atter og atter, hvor Torpedobaadene paa 35, ja selv paa 45 Meter ikke have gjort Fyldest, vilde Baade paa 55, paa 60 eller paa 65, hvis man skal gaae saa langt, staae deres Prøve. Udgiften vil dog ikke være saa umaadelig, at man ikke tør vove at gjøre det. Mon ikke Forsøget dennegang vilde blive afgjørende, og mon man ikke vilde faae ti-fold Erstatning for de Millioner, der uheldigviis ere anvendte paa Fartøier, man ingen Glæde har af? Fire Fartøier paa halvanden Million Stykket koste tilsammen sex Millioner, og hvad er denne Sum overfor de Udgifter, som Kamrene daglig bevilge?

Forøvrigt vilde Indførelsen af denne nye Type Torpedobaade medføre en ubestridelig Fordeel. Enhver

veed, at det Vaaben, som er bestemt til at ødelægge de smaa Torpedobaade, der betegnes som Havets Mikrober, er Hotchkiss' Revolverkanon, som med Sikkerhed kan gjøre tyve Skud i Minutet. Disse Kanoners ringe Størrelse og Vægt gjør, at man kan anbringe dem overalt ombord, og i ethvert Mær paa Panderskibene er der to til fire af dem. Men Hotchkiss-Kanonens Granater have en temmelig ringe Gjennembrydningsevne, og et Pandser af meget ringe Tykkelse kan stoppe dem. Man har rigtignok fornylig konstrueret en Omdrejningskanon, hvis Styrke er betydelig større; men selve Constructionen medfører, at der for Størrelsen er en Grændse, som ikke kan overskrides, og man er derfor ifærd med at gaae over til de saakaldte hurtigskydende Kanoner med et enkelt Løb. Dette Skyts tilsteder vel en Skydning, der er meget hurtig, men langtfra kan maale sig med Hotchkiss', og, vil man forøge disse Kanoners Dimensioner, staaer man atter ved en Grændse, der fremkaldes af den Fordring, at Kanonerne ingen Recul maae have. Af denne Grund ville de forskellige Arter af hurtigskydende Kanoner have en ringe Kaliber. Rigetignok gjør man i England Forsøg med Armstrongske 12 Ctm. Kanoner, der gjøre ti til tolv Skud i Minutet og ved en automatisk Mechanisme sættes iborde efter Reculen. Det er imidlertid indlysende, at Reculen ikke blot medfører Tids-spilde, men tillige optager Plads, og Anbringelsen i Mærsene af Piecer med en vis Vægt og med Recul er meget vanskelig, for ikke at sige umulig.

Då det store Skibs Beskyttelse mod Torpedobaadene næsten udelukkende bestaaer i de smaa hurtigskydende Kanoner, vil denne Beskyttelse tabe sin Magt, naar man skaber en Type Torpedobaade, der er endeel stærkere end de nuværende. Dette Hensyn fortjener vel nogen Overveelse.

Den Torpedobaads-Type, som vi ovenfor have anbefalet, vilde sikkert være stor nok til at føre et let Pandser, der kunde standse de hurtigskydende Kanoners Granater. Et pansret Dæk lidt under Vandgangen vilde i Forbindelse med et gennemført Cellesystem og beskyttende Kulkasser yde fuldstændig Sikkerhed. Baade »Faucon» og »Condor» have fra For til Agter et Staldæk paa 4 Ctm., der betragtes som tilstrækkelig Beskyttelse mod 14 Ctm. Projectiler, der ramme med en skarp Anslagsvinkel, og under dette Pandserdæk er der endog en Skjerm af Jernplader, der skal forhindre Granatstumper i at trænge ind i Maskinen. Det er imidlertid for Øieblikket ikke nødvendigt at gaae saa vidt, og vi troe, at man kunde lade sig nøie med en noget ringere Pandsertykkelse paa de mindre Fartøier, som vi bringe i Forslag. Forøvrigt maatte Udskydningsrørene til Torpedoerne — i et Antal af mindst fire, hvoraf mindst to til tværskibs Udskydning — være beskyttede med Skjerme af tilstrækkelig Førlighed.

Man vil maaskee bebreide os, at vi rive ned paa vore store Skibe for ad en Omvei at naae hen til at faae Smaaskibene pansrede. Det vil hedde: »De gaaer løs paa Panserskibene, og De pansrer Torpedobaadene; men vi, der ere Tilhængere af de store Escadre-Eenheder, vi møde deres Pandser med bestandig sværere hurtigskydende Kanoner, og derved føre vi Dem Skridt for Skridt tilbage til de Panserskibe, hvis Nødvendighed, ja hvis Nytte De benægter!» — Dette er en Misforstaaelse! Til at bekæmpe Torpedobaadene har man ikke Brug for svære Kanoner, som skyde langsomt, og hvis Røg afskærer Udsigten, naar der ikke er frisk Brise; nei! man bruger lette, hurtigskydende Piecer, hvor Sigtet ikke kræver Tid, da det rettes under selve Skydningen. For at gennemtrænge et 4 Ctm. Dæk af hærdet Staal maa man endyderligere forøge Dimensionerne paa det nuværende

lettere Skyts, og, hvormange Forbedringer man end kan vente sig af Nutidens Opfindsomhed, vil det dog altid skorte paa den Plads, der udkræves til Anbringelsen af et tilstrækkeligt Antal af disse beskyttende Kanoner. Der, hvor man nu kan opstille femten Hotchkiss, det være sig i Mærserne eller paa det Opstaaende, vil man kun have Plads til tre eller fire af den nyere Slags; vil man have flere, maa man tage Pladsen fra de store Kanoner, der ere den eneste Grund til de store Skibes Tilværelse.

Hidtil har man under Sammenligningen paa den ene Side opstillet de sværeste Panserskibe, armerede med Piecer af alle Kalibere foruden med tyve til fem og tyve Revolverkanoner, der med et eneste Projectil kunne lamslaae en Torpedobaad. Fra disse Panserskibe kan der skydes med den samme Sikkerhed som iland, da de ligge fuldstændig støt i urolig Sø. Paa den anden Side har man opstillet altfor smaa Torpedobaade, som ryste forfærdelig, som Søen gaaer henover, og hvis lavtliggende Udskydningsrør bestandig sættes under Vand. Udfaldet har været ugunstigt; men forøvrigt have Forholdene, som alt berørt, ogsaa været uheldige. Men tør man ikke nok antage, at det vilde see anderledes ud, hvis man overfor de samme Panserskibe stillede Fartøier, der klarede sig meget godt i Søen, der i al Slags Veir udskød deres Torpedoer og ikke brød sig det Ringeste om de hurtigskydende Kanoner, som hidtil have været deres forfærdeligste Modstandere? Forsynede med fire til sex Udskydningsrør, vilde disse Fartøier være truende for det stærkeste Panserskib. Da de ikkun kunde standses af det middelstore Artilleri, vilde de dristig løbe ind paa Fjenden, som de kunde angribe baade med deres Stævn- og Sidetorpedoer. Jeg lægger Vægt paa disse Udskydninger fra Siden, da de ofte medføre, at Torpedobaaden ikke behøver at forandre Cours i Angrebs-

øieblikket, og at den under en løbende Ild kan udsende sine Torpedoer, medens den med fuld Fart paa modsat Cours løber forbi Fjenden, som den derpaa kan løbe bort fra. Da desuden Escadrerne ofte seile i Colonner eller dermed beslægtede Opstillinger, kunde det jo godt hændes, at en Torpedobaad ved paa modsat Cours at staae midt ind imellem to Modstandere samtidig kunde sende hver af dem en Torpedo, og herved vilde Udsigten til en Træffer fordobles.

Mon det er med de 10 Ctm., med de 14, eller med de 16 Ctm. Kanoner, at man skulde kunne sende disse nye Modstandere tilbunds? Jeg troer ikke, at det er muligt, og at den fremherskende Mening blandt Søofficererne er, at Skydningen med de almindelige Kanoner ikke vil være livlig nok til at standse en Escadrille Torpedobaade under dens hurtige Anfald. Frembyder i alt Fald ikke denne nye Type tilstrækkelige Fortrin til, at man anstiller et Forsøg med dem? Selv under den Forudsætning, at Resultaterne ikkun lidt skulde overgaae, hvad der er præsteret af de nuværende Torpedobaade — en Forudsætning, som vi paa vor Side ingenlunde tiltræde — vilde det ikke gjøre Ondt værre. Vi vilde faae tre til fire større Torpedobaade, der i Nødsfald kunde bruges som Torpedojagere eller Blænkere i vor Escadre; de vilde have kostet lidt mere, men kunde i hvert Fald gjøre Gavn og være til Nytte. Forsøget er paatrængende nødvendigt; det paatvinges os af den tekniske Udvikling, af de Fordringer, den nyere Tids Krigsførelse stiller. Søfolkenes Opfattelse har ikke tilstrækkelig fæstnet sig, mange af Torpedobaadernes Tilhængere, især iblandt de unge, ere endnu overbeviste om deres Anskuelsers Fortrinlighed: der maa gjøres en Ende derpaa ved at byde baade den ene og den anden Part afgjørende Kjendsgjæringer. Hvis dette sidste Forsøg er dømt til at strande, da vil, naar en Række Prøver med Skibe af voxende Størrelse

er bleven gjort, Torpedobaadernes Virkekreds bestemt blive begrænset til Kysternes Forsvar, og de ville kun kunne optræde paa aabent Hav i stille Veir; men paa den anden Side maa man betænke, hvilke betydelige Resultater man vilde naae, hvis man endelig fandt den saa meget efterspurgte Type, som fyldestgjorde de stillede Betingelser, og hvilken Lettelse det vilde være for Skibbygningen at have nogle ganske faa Typer at holde sig til.

Medens hvert enkelt Panderskib er næsten det eneste i sin Slags og kræver mange lange Aar for at blive færdigt, vilde man i nogle Maaneder kunne bygge disse smaa Fartøier, som alle ere eens, og som den private Industri under en Krig hurtig kunde forsyne os med. Man maa nemlig ikke glemme, at vore store Kampeenheder, naar man ikke gemmer dem i Havnene, hurtig ville blive ødelagte eller beskadigede af Fjendens Panderskibe, som paa deres Side forøvrigt ville faae samme Medfart. Det vilde være umuligt at erstatte de Skibe, som gik tabt, medmindre Krigen varede en Evighed, og efter en kort Tids Forløb vilde vi ikke længere have nogen Escadre til at holde Søen. Man maa derfor beslutte sig til at gjøre et sidste Forsøg, der ubetinget maa kaste Lys over Spørgsmaalet.

Vi have ikke villet ved disse Udtalelser foreslaae en Type, der udelukker alle andre. Vi ere Tilhængere af den søgaaende Torpedobaad, hvis Størrelse langt overgaaer alle de Baades, som hidtil have været forsøgte; men vi bestride ingenlunde Nyttén af endnu større Fartøier, der føre et Artilleri, som paa Afstand kan gjøre en mordenisk Viñkning. Det, vi have sagt om Torpedoen, ville vi længere hen sige om Kanonen og Sporen. Men, ligesom vi til at bruge de undersøiske Vaaben ønske Fartøier, som netop have den dertil fornødne Størrelse, saaledes ønske vi ogsaa, at de Skibe, der skulle føre de Kanoner, der betragtes som nødvendige — det være sig 24ctm. eller 34ctm. — maae blive

en heel Deel mindre end de Skibe, man for Øieblikket finder Behag i. Vi have især villet paavise, at man staaer sig bedre ved at mangfoldiggjøre Kampeenhederne end ved paa et enkelt overvættets dyrt Skib at sammenhobe alle Slags Kampredskaber. Uden i Enkeltheder at gaae ind paa alle de Fordele, man vil kunne drage af den nye Type, have vi bestræbt os for at fremhæve dens Betydning. Den, der tilsidst opfinder det Modelskib, som uden Betænkning lægges til Grund for vore Nybygninger, vil gjøre sit Land en fremragende Tjeneste, idet vi i Løbet af maaskee kun et Aar med ringe Anstregelser vilde blive de Eneste i Europa, som vare rede til Krig, og idet vi vilde bevare denne Overvægt indtil den Dag, da en af de vidunderligste Opgaver, det menneskelige Snille har stillet sig, fandt sin Løsning ved Bygningen af undersøiske Baade.

Vi have nu anbefalet en Type for Torpedobaade, der i al Slags Veir kunne holde Søen og udskyde deres Torpedoer; men, skal der sikkert en Sømagt Overvægten paa Havet, maa den være istand til at anvende alle Kampredskaber, altsaa ogsaa Sporen, som i Hænderne paa en dygtig Fører kan være meget ødelæggende, og Artilleriet, der baade kan anvendes mod fjendtlige Skibe, mod Kyststeder og Forter.

I Almindelighed følges disse to Vaaben ad, da ethvert Skib, som fører svært Artilleri, har en tilstrækkelig Drægtighed til at bruge Sporen med ødelæggende Virkning. Men Sporestødet har sine Ulemper; som oftest vil det Skib, der rammes tværs paa Livet, have Fart, Sporen vil derved faae et umaadeligt Stød i tværskibs Retning, hvor den forholdsviis er svagest forstøttet, og den vil derfor være meget udsat for at blive meer eller mindre ødelagt. Man kan ikke som

Modbeviis anføre, at »*Ferdinand Max*« i Slaget ved Lissa ikkun fik ringe Skade ved at løbe »*Re d'Italia*« isænk; thi det italienske Skib havde kun en ringe Fart, og dengang havde Orlogsskibene langt fra en saadan Vægt som de Skibe, der nutildags ville støde sammen. Vi troe derfor, at meer end eet af de Skibe, der bruge Sporen, nu vil lide saamegen Skade, at det vil tage i Betænkning endnu en Gang at løbe paa. Men, har man ikke i de i Stævnen anbragte Udskydningsrør en Slags bevægelig Spore, der fornyes og har den meget store Fordeel ingen Fare at medføre for Angriberen, medens den gjør samme Virkning som et Sporestød paa Modstanderen? Sikkert er det, at en Skibschef langt maa foretrække, naar han stævner ind paa Fjenden, at sende ham en eller to Torpedoer paa en Afstand af henved 50 Meter, hvor de ikke kunne gaae feil af Maalet, for derefter pludselig at vige tilside. Hvis hans Udskydningsrør ere i Orden, kan han gjentage denne Manøvre, saalænge han har Torpedoer til sin Raadighed. Det kan i Forbindelse hermed bemærkes, at Torpedobaadene, der paa Grund af deres Lidenhed skulde synes uskikkede til at deeltage i en Stævnekamp, ikke med dette for Øie lide af nogen virkelig Underlegenhed. Paa den anden Side maa det indrømmes, at Intet er til Hinder for at anvende Torpedoer fra Stævnen af et Skib, der har Spore, medens en Torpedobaad jo ikke kan tænke paa at bruge selve Stævnen mod større Modstandere, og det er indlysende, at man staaer sig bedst ved at have to Strenges paa sin Bue.

Den næste Skibstype, vi ønske, maa altsaa have en saa solid Spore som muligt og i Stævnen være forsynet med to Udskydningsrør, der fortrinsviis skulle anvendes mod langt større Modstandere. Dette, antage vi, vil blive indrømmet uden Modsigelse.

Vi gaae nu over til Artilleriet og begynde med at opstille et Princip. Naar Sødygtigheden først er sikkert,

bør Skibet netop have tilstrækkelig Størrelse til at føre to Kanoner, men hellerikke mere. Dette Krav paa tvinger sig, naar man vil naae til den størst mulige Fleerdeling, som der maa stræbes hen til af de Grunde, vi have anført. Skibet bliver kun en flydende Rapert, construeret til Kanonen, og dets Størrelse vil afhænge af de Piecer, det skal føre.

Vi have i det tidligere Afsnit søgt at fremhæve, at et givet Skib, af hvad Størrelse og Styrke det end er, kan ødelægges ved blot een Gang at rammes enten af Torpedoen, af Sporen eller af Kanonen, og at man netop derfor maa gjøre Skibene saa smaa som muligt i Forhold til den Opgave, de skulle løse.

Men Fleerdelingen har adskillige andre Fordele end den at begrænde den Ødelæggelse, Fjenden volder. Først og fremmest Fordelen ved det Antal Sporer, hvormed man optræder i Kampen, hvilket kan medføre en betydelig Overlegenhed. Da Sporestødet vil have en, om ikke afgjørende, saa dog særdeles stor Betydning, ere vi overbeviste om, at man under en Kamp paa nært Hold vil staa sig bedre ved at have et stort Antal mindre Skibe, da et Skib, som samtidig angribes af tre til fire Modstandere, vil have den største Vanskelighed ved at undslippe. Vi vilde til en saadan Kamp visselig foretrække fem Skibe som »Bayard», hvis Drægtighed knap er sex tusend Tons, for to Kæmpeskibe som »Italia», der har næsten fjorten tusend Tons Drægtighed. Overvægten i Antal vilde i en spredt Nærkamp være af en overveiende, ja afgjørende Betydning. Det er for Sporekampens Skyld, at man maa søge at sikre sig den størst mulige Manøvreevne, hvilket — det maa erkjendes — altid er blevet strengt fastholdt i Frankrig.

Naar to Escadrer have gjennembrudt hinanden, gjælder det om, hvilken af dem der først kan fornye Angrebet; dette afhænger af Dreiningsevnen, og Skibe som »Italia» ere langtfra at besidde den. Fleerdelingen omfatter

tillige Evnen til at vaage over en langt større Udstrækning af Havet, hvilket i en Søkrig har en væsentlig Betydning. Man bør erindre, at det er ved Opbringelsen, vi under vore Kampe med England mest have forulempet det. Jo flere Smaaskibe vi raade over, jo flere Færvande kunne vi bevogte, og jo tættere bliver det Net, vi kunne sprede over Havene.

Da disse Skibe kun skulle føre høist to Kanoner, vil man let finde Plads til indtil otte Udskydningsrør, og Typens ringere Dybgaende vil ofte sætte den istand til at unddrage sig en overlegen Modstander og til at indtage gunstigere Stillinger under Angreb paa Kysterne eller ved deres Forsvar. I Retning af Personnellets Uddannelse ville de have den Fordeel, at det større Antal Chefsposter vil give Officererne Leilighed til at udvikle deres Blik og gjøre sig fortrolig med Chefsstillingens Vanskeligheder.

Endnu en Fordeel ligger i den hurtige Tilveiebringelse. I den Tid, der medgaaer til Færdigbygningen af et Pandserskib, hvis Størrelse i Materiel og Personnel svarer til fire af disse Fartøier, vil man paa samme Beding kunne bygge fire saadanne Fartøier, og, har man det fornødne Antal Bedinger til sin Raadighed, vil man paa en Fjerdedeel af den Tid, Pandserskibets Tilveiebringelse kræver, kunne tilveiebringe den tilsvarende Forøgelse i Styrken.

Det er alle disse Hensyn, der bør tvinge os hen til Fleerdelingen.

Spørgsmaalet bliver nu, hvilke Kalibere vi skulle vælge. Under Krigen med China er det godtgjort, at 14ctm. er for ringe; man maa mindst gaae til 24ctm. for at opnaae en ødelæggende Virkning, og i visse Tilfælde er det nødvendigt at gaae til 27ctm. Vi ere ingenlunde nogen Modstander af en større Kaliber; ja, havde vi flere hurtige Skibe, armerede med de fortræffelige 34ctm. Kanoner, som alt ere i Anvendelse, vilde

man utvivlsomt faae Nytte af dem. Men baade hos os og vore Naboer findes der kun faa Pandserskibe, hvis Plader kunne modstaae den 27ctm. Kanon paa kort Afstand; ofte er kun en enkelt Deel af Skibet dækket, medens andre vigtige Dele ere mindre godt beskyttede, og ikkun Casematten kan modstaae dette Skyts. Taarnene, der i Almindelighed ere bedre pandsrede og vanskeligere at gjenembryde, lade ofte Kanonens Bagstykke og bestandig dens Forstykke være blottet, saa at det er tilladt at troe, at de svære Piecer kunne blive haardt beskadigede af Projectiler fra den 27ctm. Kanon. Da de Pandserskibe, som man maa bruge 34cmt. imod, kun ere faa, er det logisk ikke at have for mange af dem; men, selv om den Slags Skibe vare talrigere, vilde vi slutte os til et større Antal Kanoner af mindre Kaliber. Man har Sporen og Torpedoen til at gjenembryde Underskibet, naar Artilleriet ikke gjør tilstrækkelig Virkning, og efter vort Skjøn maa man hellere tye til disse Vaaben end komme hen til uforholdsmæssig store Kanoner, der skyde langsomt, og hvis Virkeevne langt fra staaer i Forhold til Prisen paa de Skibe, de udkræve. Vi slutte os derfor til tre Skibstyper, førende henholdsvis 24ctm., 27ctm. og 34ctm. Den sidstnævnte Type i forholdsviis ringere Antal.

Da det Artilleri, som skal føres, mindst maa være 24ctm., tvinges man hen til en Drægtighed, der er temmelig betydelig og langt overgaaer Torpedobaadenes. For at bestemme denne Drægtigheds Størrelse maa man imidlertid først undersøge de Hovedfordringer, der stilles med Hensyn til Skrogets eller Kanonernes Beskyttelse, til Kulforraad og Lignende.

I Overeensstemmelse med, hvad vi hidtil have foresat, burde der kun være een Kanon paa hvert Skib; men, da Skorstenen i alt Fald vil begrænde Skudfriheden og fremkalde en død Vinkel paa omtrent 90°, gaae vi ind paa, at hvert Skib faaer to Piecer, anbragte som i

»Terrible» eller som i Taarnene paa »Dutilio» og »Dandolo». Til disse to svære Kanoner vilde vi ikke føie nogen Kanon af mindre Kaliber, men derimod det størst mulige Antal af Hotchkiss' og hurtigskydende Kanoner. Dette lette Artilleri er bestemt til at gjøre Gavn overfor svage Torpedobaade som de nuværende, der trods deres Lidenhed kunne være farlige Modstandere, det skal sende en Kugleregn udover Dækkene paa de større Skibe, og det vil kunne bringe Forstyrrelse i de forskellige Ledninger, der ofte aldeles ikke ere beskyttede.

Da det Maal, der skal tilstræbes, er at have et bestemt Antal Kanoner til sin Raadighed, er det fordeeltigt at gjøre dem fuldstændig uafhængige af hverandre, saaledes at den ene Kanons Ødelæggelse ikke paavirker den anden. Dernæst maa Skudfriheden være saa stor som muligt, og i begge disse Retninger har Taarnet et stort Fortrin for Casematten, hvor Skudfriheden er langt mere begrændset, hvor flere Kanoner kunne rammes paa engang, og hvor Sprængningen af en Granat virker lammende paa samtlige Kanonbesætninger, ikke blot ved de Jernstumper, der spredes, men ogsaa ved den overvættede Hede, Explosionen frembringer. I forskellige andre Retninger have ogsaa Taarnene store Fordele.

Taarnsystemet bør derfor anvendes, og vi vilde gjerne see Taarnet pandsret med 40ctm. Staal. For næsten fuldstændig at dække Kanonen bør der anvendes Dreietaarne; men for at sikre sig imod Følgerne af Taarnets Fornagling, bør Kanonen anbringes paa en Dreieskive, der kan sættes ud af Forbindelse med Taarnet og ved hydraulisk Kraft hæves tilstrækkelig til at tilstede Skydning over Bænk.

Dækket bør være aldeles ryddeligt med Undtagelse af den ringe Deel deraf, som ligger imellem Mast og Skorsteen. Halvanden Meter under Vandgangen skal Skibet have et let hvælvet Pandserdæk af Staal, paa



høist 10ctm.'s Tykkelse og derunder en Pladeskjerm. Over dette Pandserdæk skal Skibet omfattes af et bredt i Celler inddeelt Bælte efter Cofferdam-Systemet, der skal mindst naae op til en halv Meter over Vandgangen, og i denne Høide anbringes der et meget let Jerndæk. Mellemrummet imellem Pandserdækket og det sidstnævnte Dæk, der altsaa omfattes af Cofferdams-Siden, skal overalt, hvor ikke de nødvendige Forbindelsesgange hindre det, inddeles i vandtætte Rum, der hvert for sig danne en lille Kulkasse. Ved en saadan Construction vil Skibets Stabilitet og Armering ikke synderlig lide ved, at Projectiler trænge igjennem i Vandgangen, da de fyldte Kulkasser ikke ville kunne optage synderlig meget Vand, og, da de, som ere tømte, omtrent ville faae den Vægt, hvortil de ere beregnede. Den eneste Ulempe er, at man foreløbig ikke kan bruge det vandtrukne Kul. Det pandsrede Dæk sættes i Forbindelse med Taarnene ved pandsrede Ledninger til Krudt- og Skarplangning. De vigtigste Virkemidler, saasom Roret, de elektriske Ledninger, Talerørene og Signalapparaterne til Maskinen, skulle fuldstændig beskyttes, og det pandsrede Commandotaarn bør have en gunstig Plads, hvilket ingenlunde er Tilfældet med Størstedelen af Nutidens Commandohuse, hvorfra man intetsomslst Overblik har. Her anbringes Rattet og de forskjellige Apparater til Udstedelse af Befalinger. Sigteredskaberne til Torpedoerne kunne enten anbringes her eller i et særligt Taarn, der er godt beskyttet. Alle Forbindelser imellem Commandotaarnet og Rummet under det pandsrede Dæk maae indrettes saaledes, at Faren ved at benytte dem bringes ned til det mindst Mulige.

Man kan ikke være omhyggelig nok for paa den mest betryggende Maade at sikre Forbindelsen imellem Chefen og Skibets to vitale Dele, Maskinen og Roret. Det sikkneste Middel til at naae det vilde maaskee være

overalt at anvende Elektricitet med flere Ledninger. Dette Spørgsmaal kan i Krigstid have stor Betydning.

Det tidligere omtalte lette Dæk over Cofferdammen, altsaa Banjerdækket, benyttes til Udskydningsrørene, der anbringes mindst to Meter over Vandgangen, for at Søen ikke skal forulempe Skydningen. Det erkjendes nemlig, at man i vore nyere Skibe ikke har givet Udskydningsrørene tilstrækkelig Høide over Vandet. Naar man gjør Banjerne eller Batteriet halvtredie Meter høit og anbringer Kanonerne to Meter over øverste Dæk, ville de komme omtrent fem Meter over Vandet, hvilket er en saa rigelig Høide, at man godt kunde forringe den endeel, hvis det maatte være hensigtsmæssigt for Skibets Stabilitet.

Det havde været ønskeligt at beskytte Udskydningsrørene mod de hurtigskydende Kanoner; men paa den anden Side maa man undgaae at overlæsse Skibet og derfor lade sig nøie med kun at anbringe Skjerme. Et Kulbælte paa halvtredie Meters Høide og med saa stor en Brede som muligt rundt om hele Skibet giver en vis Beskyttelse; desuden vil Batteriet med de tværskibs Udskydningsrør yderligere blive beskyttet af en tværskibs Kulkasse, der anbringes tæt agtenfor Udskydningsrørene i Stævnen, og hvis Kul man kun i Nøds-tilfælde maa bruge.

Det vil sees, at der er overordentlig megen Plads til Kul; men til Gjengjæld maa man begrænde Beholdningen af Proviant og Varegods — det er ikke meget logisk at have tre Maaneders Proviant ombord og kun otte Dages Kul; men det er dog Tilfældet med mangfoldige Skibe, skjøndt det vilde være langt fordeelagtigere, om de to Beholdninger svarede til samme Tid. Besparelsen af Vægt bør drives til det Yderste, og Alt, hvad der ikke er nødvendigt, skal hensynsløst afskaffes. Til Skibet skal kun reglementeres saa faa Fartøier som muligt; i Fredstid vil man altid kunne forøge Antallet og bøde

paa deres Vægt ved at formindske Kulbeholdningen. Der skal kun have to Ankere, og de to Master skulle være meget lave og forfærdigede af Pladestaal. Endelig bør Staalet næsten udelukkende anvendes baade for at give Vægtbesparelse og Sikkring mod Ildsvaade. Efter vor Mening bør overhovedet Anvendelsen af Træ forbydes ombord, endog i Officerernes Lukafer, da Intet volder saamegen Meen under Kamp som Ild i Skibet.

Det er indlysende, at man først og fremmest bør have Omsorg for Bevægkraften. Maskinen, som paa Grund af Pandserdækkets lave Beliggenhed bør konstrueres saa sammentrængt som muligt, vil paa den anden Side kunne drage Nytte af al den Vægt, der spares ved ikke at pandsre Vandgangen. Vi behøve ikke at dvæle ved de Fordele, der knytte sig til Farten: dens Betydning er nutildags mere end beviist. Alene Evnen til efter eget Tykke at kunne paatvinge Kampen eller unddrage sig den, kan vistnok betragtes som en halv Seier.

Af Hensyn til Dreiningsevnen bør der være to Skruer, hver med sin særlige Maskine. Det er en Selvfølge, at de vandtætte Skodder skulle være saa talrige som muligt.

Naar Alt ordnes som anført, vil den overveiende Deel af Besætningen være fuldstændig beskyttet. Saaledes vil under Pandserdækket, i Maskinen og Fyrrummet ikkun Sporen og Torpedoen kunne bryde igjennem; men i denne Retning er det umuligt at sikre sig. Kanonerne selv ville være godt dækkede, medens deres Raperter, Besætninger og Tilførslen af Ammunition ville være fuldstændig beskyttede. Udskydningsrørene paa Batteriet ville idetmindste være i Ly for Hotchkiss' Kanoner.

Masterne foreslaaes omringede med en Spiraltrappe, der er besat med Revolver- eller hurtigskydende Kanoner, skjermede mod Musketteriets Ild. Forøvrigt afskaffes alt Musketteri, da de tre Mand, som betjene en Revolver-

kanon, kunne gjøre langt mere Virkning med en saadan end med tre Rifler.

Spørgsmaalet er nu, hvilken Drægtighed denne Type maa have, og hvorvidt man i den Grad kan forringe vore svære Skibes Størrelse, samtidig med at bevare det Maal af Virkeevne, vi ansee for tilstrækkeligt. Først og fremmest maa Sødygtigheden sikkes. Lad os da til Veiledning see paa vor Flaadeliste! Efter vore største Pandserkibe, som have et Deplacement af indtil ti og elleve tusend Tons, komme Pandserkibene af anden Rang, saasom »Bayard« og »Turenne«, der endnu naae op til sex tusend Tons. Derefter følger »Triomphante« og dens Søsterskibe med rigelig fire tusend Tons og endelig de gamle Pandserkibe »Montcalm«, »Reine-Blanche« og »Thétis« med omtrent tre tusend sex hundred Tons. At disse sidste ere store nok til at holde Søen i alle mulige Farvande, er beviist ved, at de bruges til Stationskibe i fjerne Lande. Forøvrigt anføres de kun som Exempler paa Sødygtigheden, da de i andre Retninger ere ganske forældede.

Med den Vægtbesparelse, som opnaaes ved Anvendelsen af Staal istedenfor Træ, ved Afskaffelsen af Pandser i Vandlinien og af Casematsystemet, ere vi overbeviste om, at man med et Deplacement af imellem 3,000 og 3,500 Tons vil kunne komme til den Type, som vi anbefale. Vil man nu ogsaa kunne gaae til en mindre Drægtighed end denne? Lad os see paa de store Krydsere: vi have »Iphigénie«, som kun er paa 3,200 Tons, »Duguay-Trouin« paa 3,300 Tons, »Lapérouse«, »Magon«, »Primaugust«, »Nielly« og »Roland« paa 2,200 Tons. Alle disse ere temmelig hurtige Skibe, hvis Fart naaer op til henved 15, og som meget godt holde Søen. De føre 15 Stkr. 14 ctm. Kanoner. Et Skib paa 2,500 Tons vilde kunne føre to Stkr. 27 ctm. Kanoner, og endelig vilde en Type paa omtrent 2,000 Tons kunne føre 2 Stkr. 24 ctm. Kanoner. Det maa erindres, at

»Fusée», som fører en 24 ctm., deplacerer 1,035 Tons, og at »Achéron», der fører en 27 ctm., deplacerer 1,639 Tons.

Det er unegtelig noget Meget at komme op til 2,000 og især til 3,000 Tons, og det er beklageligt, at Størrelsen ikke kan begrænses mere; men et Skib, der skal føre svært Skyts og holde ud i al Slags Veir, kan kun gjøres lille i relativ Forstand.

Lad os nu sammenligne en Escadre af disse nye Kampskibe med vor Evolutions-Escadre i Middelhavet, hvis Kampskibe ere:

|   | Ialt 4 Stk. Depl. 10,500 Tons. |         |
|---|--------------------------------|---------|
| Amiral - Duperré 4 Stk. 34 ctm. K.          |                                |         |
| Courbet . . . . . 4 " 34 " " 4 Stk. 27 ctm. | 8 " "                          | 9,600 " |
| Dévastation . . . . 4 " 34 " " 4 " 27 "     | 8 " "                          | 9,600 " |
| Colbert . . . . . 8 " 27 " "                | 8 " "                          | 8,500 " |
| Redoutable . . . . 8 " 27 " "               | 8 " "                          | 8,800 " |
| Terrible . . . . . 2 " 42 " "               | 2 " "                          | 7,200 " |
| Indomptable . . . 2 " 42 " "                | 2 " "                          | 7,200 " |

Tilsammen 40 Stk. Depl. 61,400 Tons.

Naar man tager 15 Millioner Francs som Gjennemsnitsprisen paa hvert af disse Skibe, have vi altsaa anvendt 105 Millioner paa at skabe 61,400 Tons flydende Materiel, der fører 40 store Kanoner. Det samme Deplacement repræsenterer 20 Skibe paa 3,000 Tons, der ligeledes føre 40 store Kanoner og omtrent løbe op til samme Priis. Vi vilde altsaa opnaae alle de tidligere nævnte Fordele uden forøget Udgift, og man maa sikkert have en langt større Tillid til disse tyve Vædderskibe, end til de syv Pandserskibe i Escadren. »Courbet» er unegtelig et prægtigt Skib; men, naar en 34 ctm. Granat springer i dens Casemat, vil en stor Deel af dens Artilleri ved dette enkelte Skud kunne blive ukampdygtigt, og dette gjælder i endnu høiere Grad for »Colbert» og »Redoutable». Hvad angaaer »Terrible», »Indomptable» og »Amiral - Duperré», da ere deres umaadelige Kanoner

enten heelt eller tildeels ubeskyttede, idet ikkun Rapperten er dækket, og der er derfor al Sandsynlighed for, at et Projectil af Mellemstørrelse vil kunne gjøre Kanonen utjenstdygtig — men det, som har været til Hinder for fuldstændig at dække Kanonerne, er det svære Pandsers i Vandgangen. Det er dette og udelukkende dette Pandsers, som man maa tilskrive alle vore Kampskibes øvrige Ufuldkommenheder, deres Mangel paa Hurtighed, deres utilstrækkelige Kulbeholdning. De Skibe, vi foreslaae, ville med deres Bevægelighed og Hurtighed kunne unddrage sig en overlegen Modstander; men, naaf de ere samlede i et tilstrækkeligt Antal, ville de freidig gaae til Angreb i Forening med deres mindre Kampfæller, Torpedobaadene.

Vi have foreslaaet tre forskellige Typer med beholdsviis 34, 27 og 24 ctm. Kanoner; men Meningen dermed er ikke ganske at kaste Vrag paa vort lettere Artilleri. Krigen i China har lært os, at vi til Kamp imod større Skibe og faste Puncter iland ikke bør bruge en mindre Kaliber end 24 ctm.; men overfor Koffardiskibe er 14 ctm. sikkert tilstrækkelig, saa at de mellem-liggende Kalibere, der ere for smaa i den ene Retning og for store i den anden, kunne afskaffes. Det gjælder altsaa om at søge en Type, der, armeret med 14 ctm. Kanoner, skal anvendes overfor Koffardiskibene. Et Skib, som ikke kunde føre to slige Kanoner, vilde være for lille, da Hovedfordringen er Sødygtighed. Under vore Overveielser vedrørende Torpedobaadene kom vi til en Drægtighed af imellem 400 og 1,100 Tons, altsaa gjennemsnitlig omtrent 700 Tons, og, da det Skib, der skal føre de nævnte Kanoner, maa være noget kraftigere end Torpedobaadene, kan man anslaae dets Drægtighed til allerhøist 1,000 Tons. Ligesom Torpedobaadene skulle de have et pandsret Dæk, og de ville kun afvige fra disse ved, at de føre tre til fire 14 ctm. Kanoner, anbragte i Taarne saaledes, at de saameget som muligt

kunne anvendes til Skydning forefter. Taarnenes Pandser skulde kun være beregnet paa at modstaae de hurtigskydende Kanoner og de 14 ctm. Piecer, som mangfoldige større Dampere kunne armeres med i Krigstid. At disse Skibe skulle være indrettede til Torpedoudskydning aldeles som deres noget mindre Kammerater, er en Selvfølge, og, da de ere beregnede paa at optræde selvstændig i fjerne Farvande og saaledes ere udsatte for at staae ene overfor kraftige Modstandere, er det aldeles nødvendigt, at de raade over den størst mulige Fart.

Seer man nu tilbage paa vort Forslag i dets Heelhed, viser det sig, at vi holde os til et ringe Antal Typer. Disse ere:

Skibe paa 3,000 til 3,500 Tons med Pandserdæk og førende to 34 ctm. Kanoner i pandsrede Taarne;

Skibe paa 2,500 Tons med Pandserdæk og to 27 ctm. Kanoner i pandsrede Taarne;

Skibe paa 2,000 Tons med Pandserdæk og to 24 ctm. Kanoner i pandsrede Taarne;

Skibe paa omtrent 800 Tons med Pandserdæk og førende tre til fire 14 ctm. Kanoner i let pandsrede Taarne;

Torpedobaade paa 500 til 700 Tons med Pandserdæk.

Alle disse Skibe ere byggede med det samme Formaal. De iblandt dem, som føre svære Kanoner og særlig ere bestemte til Kamp med Escadrer og faste Pladser, kunne tillige gjøre al anden Tjeneste, da deres Hurtighed er meget stor, og de altsaa ogsaa egne sig til at opjage de hurtige Paketter. De to næste Typer kunne baade gjøre Krydsertjeneste og deeltage i Escadrekampe som Torpedobaade. En fyrretyve af disse tre Slags Skibe — for Exempel sex af de største, sytten af de næststørste og sytten af de mindste — altsaa af dem med 24 ctm. Kanoner — vilde med Fordeel og Besparelse af Udgifter kunne

træde istedenfor de nogle og tyve Pandser-skibe, som vilde kunne være kampberedte i Løbet af den første Maaned efter en Krigserklæring, saafremt man medtog Alt, hvad vi have af gamle Skuder, og arbeidede Nat og Dag paa vore Værfter. Af disse fyrretyve Skibe kunde der dannes to virkelig kraftige Escadrer, der beherskede Canalen, Atlanterhavet og Middelhavet. Hvad angaaer de tvende sidst anførte Typer, da burde deres Antal ikkun begrænses af finansielle Hensyn; i alt Fald maatte man have mere end hundrede af dem, og med et Par hundrede vilde man kunne møde alle Tilfældigheder.

Man kan naturligviis ikke lige med eet naae det Maal, der bør tilstræbes, da man ikke raader over de uhyre Summer, som udfordres til en saadan Omstøbning af hele Sømateriellet; men lad os idetmindste ved vore Nybygninger banlyse ethvert Skib, som ikke nøie slutter sig til de angivne Typer, og lad os fremfor Alt skynde os. Vi have vort svære Artilleri, der føres af Pandser-skibene; men vi savne de hurtige og lette Skibe, Krydserne med de 14 ctm. Kanoner og især Torpedobaadene. Deri ligger vor Svaghed; fjernes den, da ville vi hurtig arbeide os op; i modsat Fald gaae vi tilgrunde. Det er især i en Krig med England, at vi have Brug for disse lettere Skibe, og det er England, man først og fremmest maa have for Øie, naar man behandler maritime Spørgsmaal. Overfor Tydskland vil vor Flaade ikke kunne faae nogen afgjørende Betydning: det er ved Rhinen, at Afgjørelsen træffes, et ødelagt Skib meer eller mindre vil kun være en Draabe i Havet. Selv overfor Italien er det muligt, at Flaaden ikke faaer nogen afgjørende Betydning; men England kan faae Dødstødet igjennem sin Handel, og det er derfor, at vi maae have et større Antal mindre Skibe.

Inden vi slutte, maae vi tage et Forbehold med

Hensyn til Artilleriet. Videnskaben gjør hver Dag nye Fremskridt, og det er jo muligt, at de største Kalibere, vi have foreslaaet, i en nærmere eller fjernere Fremtid ville blive afløste af en mindre Kaliber, som til Gjengjæld har en langt større Begyndelseshastighed. Den Ting er jo ikke umulig: man har jo seet en saadan tilbagegaaende Bevægelse gjøre sig gjældende overfor Geværerne. Dette vil imidlertid ikke, saavidt vi kunne skjønne, paavirke de foreslaaede Typer, da Kanonernes Vægt næppe vil undergaae væsentlig Forandring. Der vil saaledes Intet være til Hinder for at ombytte de 14 ctm. Kanoner med de hurtigskydende Piecer af næsten samme Kaliber, som Armstrong fornylig har konstrueret.

Vi bede ligeledes om nogen Overbærenhed fra Fagmændenes Side overfor Spørgsmaalet om Drægtigheden. Selv om de skulde finde, at Drægtigheden er ansat for lavt, ville de vistnok indrømme, at man betydelig kan forringe de nuværende Dimensioner ved Fleerdelingen, og det er det, som uophørlig maa tilstræbes.

Endelig ville vi imødegaae en Indvending, som man ikke vil undlade at fremkomme med. Man vil bebreide os, at vi til de fjerne Have ville udsende Skibe, der ikke kunne staa sig overfor Modstandere af Middelsørrelse. Hertil skulle vi bemærke, at vore smaa Krydsere med deres Pandserdæk, deres vandtætte Celler o. s. v. ingenlunde vilde staae tilbage for mangfoldige større Krydsere, der savne disse Forbedringer. Det, som træster os, naar vi i fjerne Farvande træffe vore forældede Pandserkibe, er, at vi ogsaa træffe adskillige Skibe af samme Slags, som føre engelsk Flag. Vore Krydseres Virksomhed skal bestaae i at ødelægge den fjendtlige Handel, de skulle angribe de Svage og undgaae de Stærke; det er ikke ridderligt, men det gjør Virkning, og det er det, man bør have for Øie. Overfor en overlegen Modstander er Hurtigheden deres Styrke.

For vort Vedkommende ere vi overbeviste om, at den Sømagt, som først bestemmer sig til at slaae ind paa Fleerdelingens frugtbringende Vei, vil i Løbet af kort Tid blive eneherkende paa Havet. Vort eneste Ønske er, at Frankrig ikke maa komme til bittert at fortryde, at det har nølet saa længe med at beslutte sig dertil.

## Efterretninger for Søfarende.

Efter officielle inden- og udenlandske Bekjendtgørelser.

Mai—September 1888.

Alle Retninger ere misvisende, naar ikke (retv.) er tilføjet; Længden er fra Greenwich Meridian. Anvendte Forkortelser: Kbl. Kabel-længder, Qvm. Qvartmill, o. V. over Vandet, LVST Lavvande Springtid.

### Nordlige Ishav.

219. **Rusland.** I Kolafloeden er paa Anna Rev udlagt en rød og hvid Tønde paa N. Br. 68° 59', Ø. Lgd. 33° 1',4, paa Abramov Revets Nordside en hvid Tønde, N. Br. 68° 57', Ø. Lgd. 33° 1',6, og paa samme Revs Vestside en rød og hvid Tønde, N. Br. 68° 57',4, Ø. Lgd. 33° 1'.

Grunden ved den forreste Karabelni Klippe er paa Sydsiden afmærket med en rød Tønde, N. Br. 68° 54', Ø. Lgd. 33° 1',8.

220. — En pyramideformet, 30 Fod høj, sort- og hvidstribet Baake med Stage og Ballon er opstillet paa en Holm ved Vladimir Havn, N. Br. 69° 25',7, Ø. Lgd. 33° 14',3.

### Nordhavet.

221. **Norge.** Gasoliefyr tændes i Efteraaret 1888 ved Hasvig . . . . . N. Br. 70° 28',7 Ø. Lgd. 22° 10'
- |                                  |             |             |
|----------------------------------|-------------|-------------|
| Sundersø . . . . .               | — 68° 50'   | — 14° 44'   |
| Ramsø Sund . . . . .             | — 64° 19',8 | — 10° 27',4 |
| Valsøeren . . . . .              | — 63° 51',5 | — 9° 46'    |
| Haurraaskær . . . . .            | — 63° 49',2 | — 9° 37'    |
| Valholmsskær . . . . .           | — 63° 48',6 | — 9° 36',3  |
| Ærsten paa SØ Sandholm . . . . . | — 62° 48',3 | — 6° 36',3  |
| Rommelidnæs . . . . .            | — 60° 1',3  | — 5° 20',8  |
| Skaar . . . . .                  | — 59° 54',4 | — 5° 32'    |

222. **Norge.** Villa Fyr, N. Br. 64° 32',7, Ø. Lgd. 10° 41',5, bliver nedlagt i 1890 og istedenfor tændes et Fyr af samme Art (Blink hvert 4de Minut) paa Nordøen. N. Br. 64° 47',9, Ø. Lgd. 10° 33',4.
223. — Røde Fyr er nu et Fyr af 2den Orden med fast rødt Lys over Buholmene, hvide Glimt over Bargrunden, fast rødt Lys over Estensgrund, Djupfaldene, Bremsflea og omliggende Grunde, men med fast hvidt Lys over Farvandet. N. Br. 64° 22',4, Ø. Lgd. 10° 27',2. Paa Søndre Røde N. Br. 64° 21',7, Ø. Lgd. 10° 24',5 tændes 2 Gasoliefyr, som holdte overet skulle lede gennem Buholmraasen.
224. — Gasoliefyret paa Besaker lyser nu kun fra S 51° V til S 63° V (retv.) eller fra fri N. om Terningen til fri S. om Vestmobaen. N. Br. 64° 15', Ø. Lgd. 10° 18'.
225. — Hvidingsø Fyr, hidtil med Blus hvert 4de Minut, viser nu Fyr med 2 korte Formærkelser hvert  $\frac{1}{4}$  Minut, hvidt over Farvandet mod Havet og indad i Fjorden, men rødt Lys over Vester Bukn fra N 7° V til N 19° Ø og mod Kvidsøfjord fra N 51° Ø til S 78° Ø. (alt retv.) N. Br. 59° 3',7, Ø. Lgd. 5° 24',4.
226. — Udsire 2 Fyr skulle i 1890 nedlægges, og istedenfor vil der fra det vestre Taarn blive vliet et Blinkfyr af 1ste Orden med 3 Blink hvert Minut. N. Br. 59° 18',3, Ø. Lgd. 4° 52',5.

### Skagerrak.

227. **Norge.** Gasoliefyr tændes i Efteraaret 1888 ved Ullersø Sund . . . . . N. Br. 58° 2',5 Ø. Lgd. 6° 57',3
- |                                |            |            |
|--------------------------------|------------|------------|
| Kleven . . . . .               | — 58 1',2  | — 7° 28',5 |
| Varholm . . . . .              | — 58 2',5  | — 7 47',5  |
| NyHellesund (Tødden) . . . . . | — 58 3',2  | — 7 50',2  |
| Flekkesøgab . . . . .          | — 58 4',8  | — 7 57',4  |
| Kilsund . . . . .              | — 58 33',2 | — 9 0'     |
| Oxfjord (Haneholm) . . . . .   | — 58 33',7 | — 9 0',8   |
228. **Sverrig.** Vageren ved Bredbåden SV for Hönö, N. Br. 57° 40',4, Ø. Lgd. 11° 38',2, er inddragen.

### Kattegatet.

229. **Danmark.** Fra Hirsholm Fyr vil der blive givet Taage-signal med Taagehorn, 3 korte Stød hvert Minut.

230. **Danmark.** Paa Nordre Rønner ersom Ledefyr for Fiskerne, der søge Havnen »Dammen», tændt 2 grønne Lygter 11 og 22 Fod o. V., der staae N 18° Ø retv. 200 Alen fra hinanden paa Træpæle, det bageste S 20° Ø retv. 175 Alen fra Nordre Rønner Fyrtaarn; de holdes tændte i Febr.—Marts og i Septbr.—November.

### Storebælt.

231. **Danmark.** Paa de 2 Stenpuller ved Seirø Vestside, nemlig 7½ Fods Pullen, N. Br. 55° 53',5, Ø. Lgd. 11° 6',1, og 10 Fods Pullen, N. Br. 55° 53',3, Ø. Lgd. 11° 6',8 er nu sat Prikker med Kost paa Toppen istedenfor Flagprikker.
232. — En Stengrund med 18 Fod er funden 1600 Alen S 62° V retv. fra Vageren for Asnæs Flak, N. Br. 55° 39',2, Ø. Lgd. 10° 52',9; mellem denne Grund og Vageren er der over 7 Favne Vand. Endvidere er funden en Grund med 20 Fod 670 Alen S 30° V retv. og en anden Grund med 4 Favne 1½ Qvm. S 57° V retv. fra Vageren for Asnæs Flak.
233. — En Stengrund med 19 Fod er funden 5500 Alen N 47° Ø retv. for Elefantgrundens Vager.
234. — Vageren ved 9 Fods Pullen i det nordre Indløb til Guldborgsund er flyttet 1 Kbl. i N 9° V retv. til udfor en 13 Fods Pulle. N. Br. 54° 56',2, Ø. Lgd. 11° 39'.

### Sundet.

235. **Sverrig.** Paa det nordre Brohoved ved Borstahusene, 500 Alen fra Kysten, er i et lille hvidt Fyrtaarn tændt et fast Fyr med hvidt Lys fra retv. N 5° V til S 55° V og med rødt Lys mod N. og S. samt mod Land, 13 Fod o. V.; Lysvidde af det hvide Fyr 5, af det røde 2 à 3 Qvm. N. Br. 55° 53',7, Ø. Lgd. 12° 48',2.
236. **Danmark.** Dybden i Helsingørs Havn er 22 Fod i Indløbet, inde i Havnen er der 20 til 22 Fod.
237. — Dragør Havnefyrr er flyttet fra den nordre til Yderenden af den søndre Havnearm; ved Enden af den nordre Havnearm er sat en Skærm ¼ Kbl. ud i ØNØ for at hindre Tangsamling; Pælene paa denne Skærm ere 6 Fod over Heivande, paa 2 af dem er der stillet 6 Fod høje Trekranter.

### Østersøen.

238. **Danmark.** Baaken paa Østre Mærker, Lollands Sydside, er ombygget; den er 32 Fod høj og viser en hvid Trekant over en sort Firkant; naar disse staae lige over hinanden, er man midt i Løbet.
239. — Fra Hammerens Fyr paa Bornholm vil der foruden det nuværende Taagesignal midlertidig blive givet Knaldsignal hvert 10de Minut til Forsøg.
240. — Ruth Kirketaarn paa Bornholm er gjenopført og har Granitfarve ligesom Knud og Vester Mariæ Kirker, der hidtil vare hvide.
241. **Tydskland.** Ved Bülk Fyr gives, foruden det gamle Taagesignal, fra et nyt Taagehorn 2 Stød, et med dyb, et med høj Tone af 2 Sec. Varighed og med 2 Sec. Mellemløb hvert 3die Minut; det gamle Taagehorn, med Stød af høj Tone i 5 Secunder hvert 40de Secund, vil lyde en Timestid senere.
242. — Det smalle Løb SV for Middelgrunden i Femersund er nu afmærket med 3 sorte Spidstønder med Stage og Kost paa Nordsiden og med 3 røde Vagere med Stage og Fløj paa Sydsiden.
243. — Ved den vestlige Indgang til Femersund ligger paa Sydsiden en rød Baaketønde med Ballon, N. Br. 54° 23',3, Ø. Lgd. 11° 3',6, og ved den østlige Indgang en rød- og sortstribet Baaketønde med Ballon, begge med Navn »Femern Sund» i hvide Bogstaver.
244. — Istedenfor de 2 Vagere ved Præsener Grund paa Femerns NØ Side er der udlagt en større hvid Tøndevager med Stage, hvorpaa 2 Trekranter med Spidserne fra hinanden, Ø for Grunden.
245. — Grunden Mätenhemd med 12 Fod Vand, i Wismar Bugt, er paa Vestsiden afmærket med en rød Stage med opadbunden Kost, 4 Kbl. NV t. V for Baaken paa »Wallfisch».
246. — Den vestlige Havnearm ved Warnemünde er nu fuldført; paa Enden af den, 800 Alen N ¼ Ø retv. fra det store Fyr, er opført et rundt Fyrtaarn, hvis øverste Trediedeel er hvidt, Resten rødt; herfra vises et blaagrønt fast Fyr 42 Fod o. V., Lysv. 4 Qvm.
247. — Fra Klinten paa Hiddensø affyres Skud i Taage, naar Dampskibet fra Malmø ventes, mellem Kl. 1 og 4 EM.
248. — Udfor Granitz paa Rygen er sat en sort Vager i 27 Fod Vand for en Stengrund, N. Br. 54° 23',5, Ø. Lgd. 13° 43'.

249. **Tydskland.** Paa Øen Ruden, N for Wolgast, vises Ledefyr med fast hvidt Lys fra de 2 Baaker paa Øens Nordende, til Advarsel for Fresendorf Hage.
250. — Ved Leba Havn i Pommern staaer 3 Landmærker, nemlig en trekantet Baake paa N. Br.  $54^{\circ} 46'$ , Ø. Lgd.  $17^{\circ} 32',9$ , en Strandpavillon med Taarn paa N. Br.  $54^{\circ} 46',2$ , Ø. Lgd.  $17^{\circ} 34',1$ , og en Vindmølle paa N. Br.  $54^{\circ} 45',9$ , Ø. Lgd.  $17^{\circ} 33',7$ ; Dybden i Havneindløbet er 4 Fod ved laveste Middelvandstand.
251. — Den hvide Spidstønde ved Østenden af Pillau Rende er ombyttet med en Lystønde med hvidt Lys.
252. — SV for Pillau er paa Frische Nehrung opstillet 2 Par DistancemaalingsBaaker, som hvert Par overreet angive 1 Qvm.; de 2 ydre ere 36 Fod høje med en Trekant med Spidsen opad, de 2 indre ere 40 Fod høje og betegnede med Trekant med Spidsen nedad, paa Toppen. Retningen af Seillinien er at holde Baaken paa Pillau Havns Sydmoie til Fyrtaarnet.
253. — I alle tydske Farvande, undtagen i Nedre Weser, skulle Damp-Muddermaskiner paa den Side, hvor Skibe skulle passere dem, vise rød Ballon om Dagen og en rød Lygte over en hvid om Natten.
254. **Sverrig.** Ledefyrene ved Kivik i Hanøbugt staae nu SV  $\frac{1}{2}$  S —NØ  $\frac{1}{2}$  N retv. 185 Alen fra hinanden, det forreste er 36, det bageste 56 Fod o. V.
255. — Paa Grimskallen udenfor Oscarshamn er tændt et Fyr med korte Glimt, hvidt over Farvandet, rødt til Siderne, i et hvidt Skur, 23 Fod o. V., Lysvidde resp. 10 og 7 Qvm., N. Br.  $57^{\circ} 16',4$ , Ø. Lgd.  $16^{\circ} 29',1$ ; et lignende Fyr vises paa Qvædersudden, Lysvidde  $6\frac{1}{2}$  og 3 Qvm., N. Br.  $57^{\circ} 15',7$ , Ø. Lgd.  $16^{\circ} 28',7$ .
256. — Ved Ekenæs i Kalmarsund, 11 Qvm. SV for Kalmar, er oprettet en midlertidig Lodsstation.
257. — I Løbet fra Gåsfjord til Blankaholm Savværk er udlagt en rød Stage med Kost ved Hamskærgrund paa Løbets Nordside, N. Br.  $57^{\circ} 35',3$ , Ø. Lgd.  $16^{\circ} 32',5$ , og en Stage ved Sægværksgrund, N. Br.  $57^{\circ} 35',2$ , Ø. Lgd.  $16^{\circ} 32',1$ .
258. — Løbet i Brandalssund fra Havet til Södertelge er uddybet til 19 Fod, Bundbrede 100 Fod.
259. — Kopparstenarnes Fyrskib, N for Gotska Sandø, er nu et Dampskib med 2 Master; Fyret vises fra Fokkemasten 35 Fod o. V., Lysv.  $10\frac{1}{2}$  Qvm. N. Br.  $58^{\circ} 35'$ , Ø. Lgd.  $19^{\circ} 8'$ .

260. **Sverrig.** Liugarns Fyr paa Gotland, som før ikke belyste Ankerpladsen, viser nu røde Glimt over denne fra S  $10^{\circ}$  Ø til S  $8^{\circ}$  V.

### Botniske Bugt.

261. — Fyrskibet ved Østre Finngrund har et Taarn og 2 Master, Fyret vises fra Taarnet, et Taagehorn giver derfra et kort og et langt Stød hvert Minut. N. Br.  $61^{\circ} 2'$ , Ø. Lgd.  $18^{\circ} 31'$ .
262. **Finland.** Paa Storskær (Walseskærene) er tændt et fast hvidt Fyr med 2 røde Blink hvert  $\frac{1}{2}$  Minut, 123 Fod o. V., Lysvidde 17 Qvm., i et rundt, rødt, 108 Fod højt Taarn. N. Br.  $63^{\circ} 28',4$ , Ø. Lgd.  $28^{\circ} 7',2$ .
263. — Storkallegrundens Fyrskib er flyttet c. 8 Qvm. i S t. V og ligger nu paa 10 Favne Vand  $1\frac{1}{2}$  Qvm. V for den nylig fundne 12 Fods Grund »Judassenarne«, paa N. Br.  $62^{\circ} 40',2$ , Ø. Lgd.  $20^{\circ} 43',5$ .
264. — Afmærkningen, 8 Prikker med rød og hvid Stage, Ø om Klippen Sianselka ved Löko Lodsplads, er inddragen og flyttet til et Løb Vest om samme Klippe, N. Br.  $60^{\circ} 47',3$  til N. Br.  $60^{\circ} 51'$ , Ø. Lgd.  $21^{\circ} 10',4$  til Ø. Lgd.  $21^{\circ} 11',3$ .
265. — Afmærkningen, 10 Prikker med rød og hvid Stage, i Løbet til Raumo, er forlagt til N om Skæret »Trekant«. N. Br.  $60^{\circ} 52'$  til N. Br.  $60^{\circ} 53',5$ , Ø. Lgd.  $21^{\circ} 9'$  til Ø. Lgd.  $21^{\circ} 10'$ .
266. — Svartgrund ved Bergø Lodsplads er istedenfor den ældre Flagprik afmærket med en Stage med nedadbunden Kost under et Flag. N. Br.  $60^{\circ} 42',1$ , Ø. Lgd.  $20^{\circ} 58',3$ .
267. — Paa Østsiden af Gullkrona Holm er opført et rødt Lodshus, 72 Fod o. V., N. Br.  $60^{\circ} 5',2$ , Ø. Lgd.  $22^{\circ} 5',4$ .
268. — Gasolie Fyret paa Store Båtskær ved Nyhamn er flyttet sydpaa til Lille Båtskær; det viser som før veksende hvidt og grønt Blink, 29 Fod o. V., N. Br.  $59^{\circ} 57',6$ , Ø. Lgd.  $19^{\circ} 57',2$ .
269. — Paa Klippen Flötjan  $4\frac{1}{2}$  Qvm. S  $65^{\circ}$  V retv. fra Lågskær Fyr er opstillet en rød Baake med Kegel over en Tønde paa Toppen, 44 Fod o. V., N. Br.  $59^{\circ} 48',6$ , Ø. Lgd.  $19^{\circ} 47'$ .

### Finske Bugt.

270. **Finland.** En hvid, 5 Fod høj Stenvarde er opsat paa Tapholm i Barøund, N. Br.  $59^{\circ} 57',7$ , Ø. Lgd.  $23^{\circ} 52',2$ .
271. — I Løbet Ø for Kotka er ved 3 Fods Grunden »Elisabeth«



- sat en foroven hvid, forneden rød Stage paa 5 Favne, N. Br. 60° 26',9, Ø. Lgd. 26° 58',2, og ved 4 Fods Grunden »Norsken» en foroven rød forneden hvid Stage med nedadbunden Kost ogsaa paa 5 Favne Vand, N. Br. 60° 27',6, Ø. Lgd. 26° 59'.
272. **Finland.** Et nyt Løb med 24 Fod Vand, der fører til Ankerpladsen V for Nordenden af Kotka, er afmærket med 9 Prikker i 21 til 30 Fod Vand og med 2 hvide Varder, der staae paa Holmene Norssari og Hovinsari.
273. — En nylig funden 13 Fods Grund »Kantola» ved Kuorsala, er paa Sydsiden afmærket med en rød Stage med opadbunden Kost paa 5 Favne Vand, N. Br. 60° 26',6, Ø. Lgd. 27° 30',9.
274. — En hvid Stage er udlagt paa 5 Favne Vand ved Grunden Rankkivikari, N. Br. 60° 21',2, Ø. Lgd. 26° 58',5.
275. — Paa Holmen Pisisari er opstillet en 18 Fod høj Baake (hvid 4 kantet Tavle), N. Br. 60° 26',9, Ø. Lgd. 27° 39',2, og paa Holmen Pukionsari et lignende, 30 Fod høit Sømærke, men hvidt med sort Rand, N. Br. 60° 26',5, Ø. Lgd. 27° 48',8.
276. — Baaken paa Dalskær er fornyet, den er rød med hvidt Bælte, 64 Fod o. V., N. Br. 60° 28',8, Ø. Lgd. 27° 56',9.
277. — Ved Stenrevet med 10 Fod V., 1 Kbl. fra Holmen Pitkaloutos Sydende er paa 5 Favne Vand sat en rød Stage med opadbunden Kost, N. Br. 60° 28', Ø. Lgd. 27° 51', og ØSØ for Skæret Pihlaluoto et lignende Sømærke paa N. Br. 60° 28',3, Ø. Lgd. 27° 59',6.
278. — I Løbet til Viborg er sat en rød og hvid Stage med nedadbunden Kost paa 20 Fod, NV for ½ Fods Grunden Kuponensari, N. Br. 60° 41',6, Ø. Lgd. 28° 43',6.
279. — En rød Stage med opadbunden Kost er udsat ved Sten-grunden Rivi, 1½ Kbl. ØSØ for Ravansari, paa 18 Fod, N. Br. 60° 38',4, Ø. Lgd. 28° 36',2, og en rød og hvid Stage med nedadbunden Kost paa 30 Fod Vand ved Grunden Tuppara, N. Br. 60° 33',7, Ø. Lgd. 28° 26',7.
280. **Rusland.** Kosten for Sydlige Diamantgrund, Ø for Seeskær, er flyttet 3½ Kbl. i SØ og staaer nu paa 7 Favne Vand.
281. — Grunden Sgibneva med 12 Fod Vand, S for Odensholm, er afmærket paa NV Siden med nedadbunden sort Kost over hvid Stage, paa S Siden med opadbunden rød Kost over rød Stage og paa Ø Siden med 2 røde Koste paa rød og hvid Stage.

282. **Rusland.** I Bugten ved Kertel paa Dage Nordside er istedenfor Møllen opført en taarnformet Baake med røde og sorte Bælter, 40 Fod o. V., som Ledemærke.

### Riga Bugt.

283. — Det ydre Ledefyr ved Dynamünde viser nu fast rødt Lys. N. Br. 57° 3', Ø. Lgd. 24° 2'.

### Nordsgøen.

284. **Danmark.** Dybden i Thyborøn Kanal var i Juli—September ved Høivande 8½ à 9 Fod paa Havrevlen, 6½ à 6¾ Fod paa Fjordgrunden.
285. — Paa den lille Kabe ved Thyborøn Kanal bliver helst rødt Flag, naar Strømmen løber ind vestfra.
286. — Paa den store Kabes Top vises blaa Flag, naar Skibe ikke kunne løbe ind paa Grund af Storm, eller naar der er under 4 Fod Vand paa Barren; paa Raen vises 1 Brædt, naar der er 5 Fod, 2 naar der er 6 Fod, og et Brædt mere for hver Fod større Dybde; halve Fod betegnes ved, at Brættet heises halvt op.
287. — Fyrskibet for Vyl ved Sydsiden af Horns Rev er udlagt S 45° V retr. fra Vyl Tønde; det er rødt med hvidt Kors og har 2 Master; Fyret vises fra forreste Mast, der paa Toppen har et rødt Timeglas, og giver hvide Dobbeltblink hvert ½ Minut, 30 Fod o. V.; et Taagehorn lyder ved uklart Veir med 2 korte Stød hvert 2det Minut. N. Br. 55° 23',6, Ø. Lgd. 7° 45'.
288. — Paa Horns Rev Fyrskib er Taagesignalet forandret; der gives nu 1 Stød i Taagehornet hvert 2det Minut (før 3 Stød).
289. — Paa Blaavandshuk er istedenfor det midlertidige røde Fyr tændt et hvidt Fyr 91 Fod o. V., som fra S 50° Ø til S 34° Ø, fra S 21° V til S 45° V, fra S 66° V til N 85° V og fra N 7° Ø til N 18° Ø lyser i 3½ Sec. efter 1 Seconds Formærkelse, dog hver 6te Gang med 5 Sec. Formærkelse, medens det fra S 34° Ø til S 21° V, fra S 45° V til S 66° V og fra N 85° V til N 7° Ø formærkes i 5 Sec. hvert ¼ Minut; Retningerne ere angivne retvisende fra Fyret. Lysvidde 15 Qvm. N. Br. 55° 33',5, Ø. Lgd. 8° 5',2.
290. — Nordby Havnefyrrer paa Fanø brænder fremtidig fra 15de August til 15de Mai.

291. **Tydskland.** Middelgrunden ved Cuxhaven er paa Nordvest Enden afmærket med en rød og sort Baaketønde med Stage og sort Kors i 22 Fod Vand, N. Br.  $53^{\circ} 56',5$ , Ø. Lgd.  $8^{\circ} 36',3$ , og paa Sydøst Enden med et lignende Sømærke, N. Br.  $53^{\circ} 55',9$ , Ø. Lgd.  $8^{\circ} 38',6$ . Tønderne K og L samt de hvide og røde Tønder Nr. 1 og 2 ere inddragne.
292. — Baaken paa Schwarztönnen Sand ved Kolmar er borttagen.
293. — I Störflodens Munding ligge 4 sorte og 3 hvide Tønder, de 2 midterste sorte og de 2 yderste hvide ere spidse, de andre stumpe.
294. — Weserens Anduvningstønde er nu en rød Baaketønde med oval Ballon og forgyldt Nøgle paa Toppen. Istedenfor den røde Mellum Tønde, den røde Vager ved Wremen og den røde Tønde i Fedderwarder Løbet er der udlagt rød- og sortstribede Baaketønder paa nævnte Steder; mellem Bremerhaven og Blexen ere de 4 sorte Spidstønder ombyttede med Tøndevagere.
295. — Ved det nye Løb til Wilhelmshaven i Jadefloden er tændt et fast rødt Fyr paa søndre Molehoved 22 Fod o. V., Lysvidde 3 Qvm., og et fast grønt Fyr paa nordre Moles Bøining, med samme Høide og Lysvidde; begge vises fra graae Fyrpæle.
296. — Fyrtønden S for Jade Flak, N. Br.  $53^{\circ} 49'$ , Ø. Lgd.  $7^{\circ} 56',7$ , viser nu fast hvidt Lys.
297. — I Otzumer Westbalg er den sorte Tønde flyttet 1 Kbl. i S t. Ø.
298. — Ballontønden i Dukegat i Emsfloden er flyttet  $2\frac{1}{2}$  Kbl. i Vest til 13 Fod Vand, N. Br.  $53^{\circ} 25',3$ , Ø. Lgd.  $6^{\circ} 54',9$ .
299. **Nederlandene.** Paa Bosch Plate, V for Rottum, er opstillet en 53 Fod høj Baake med Ballon, N. Br.  $53^{\circ} 31',7$ , Ø. Lgd.  $6^{\circ} 26',9$ .
300. — Baakerne paa Rottumeroog staae nu  $N 46^{\circ} V - S 46^{\circ} Ø$  1050 Alen fra hinanden, den lille Baake paa N. Br.  $53^{\circ} 32',8$ , Ø. Lgd.  $6^{\circ} 32',4$ , den store Baake paa N. Br.  $53^{\circ} 32',5$ , Ø. Lgd.  $6^{\circ} 32',8$ .
301. — I Westgat ved Ameland er Anduvningstønden flyttet  $\frac{1}{2}$  Qvm. i NV  $\frac{1}{2}$  N og er nu en Spidstønde, der ligger paa 8 Favne Vand i Retning „Ness“ til Ballum Baake; mellem denne Tønde og den sorte stumpe Tønde Nr. 1 er udlagt en ny sort Spidstønde paa  $4\frac{1}{2}$  Favne Vand.

302. **Nederlandene.** Fra Kystfyrene i Holland gives Signal med en Raket, naar Skibe om Natten vides i Nød; vises 2 Raketter med mindre end et Minuts Mellemlum, betyder det, at der mulig skaffes Hjælp.
303. — Fyret paa det vestlige Dige ved Terschelling viser nu kun hvidt Lys.
304. — Paa Helder Dige ved Kijkduin vises et fast hvidt Fyr 45 Fod over Høivande, NV t. N, 200 Alen fra det store Fyr og leder holdt til dette gennem „Molengatje“, et ubetændt Løb V for Onrust, N. Br.  $52^{\circ} 57',4$ , Ø. Lgd.  $4^{\circ} 43',5$ .
305. — Den sort- og hvidstribede Spidstønde med Trekant NV for Steille Hoek paa Ooster Sand i Brouwershaven Gat er ombyttet med en sort- og hvidstribet Baaketønde af 1ste Størrelse, med Stage og Trekant.
306. — I Goeree Seegat er den sorte stumpe Tønde Nr. 1 ombyttet med en Spidstønde med sort Ballon; den hvide stumpe Tønde med rødt Kors Nr. 1, med en Spidstønde med hvid Ballon; de hvide stumpe Tønder Nr. 4 og 6 med Spidstønder med hvide Balloner og den sorte stumpe Tønde Nr. 8 med Spidstønde med sort Ballon.
307. — Ved Eendracht Polder i Vester Schelde er foruden de 3 ældre Fyr tændt et 4de Fyr i et Træstillads paa Diget, som holdt til det sydligste af de gamle Fyr angiver Midtfarvandet opad Floden.
308. — Paa Vestmolen af den nye Jernbanehavn ved Vliessingen gives Taagesignal ved Taagehorn, der lyder i 8 Secunder hvert 40de Secund; N. Br.  $51^{\circ} 26',4$ , Ø. Lgd.  $3^{\circ} 36'$ .
309. — En hvid Tønde er udlagt ved Yderenden af den vestlige Dæmning ved Veere, Øen Walchern; den holdes om Styrbord ved Indseiling.
310. **Frankrig.** Dijk Fyrskib, der hidtil viste 2 faste Fyr, er flyttet mod Øst til Retning Gravelines til Ruytingen Fyrskib og viser nu 1 Fyr med hvidt Blink hvert 20de Secund, N. Br.  $51^{\circ} 38'$ , Ø. Lgd.  $2^{\circ} 7',9$ .
311. **England.** En stump rød- og hvidstribet Tønde er udlagt ved en Grund NØ for West Girdler i Sydsiden af Alexandra Channel paa 23 Fod Vand, 4 Qvm. NV t. V.  $\frac{1}{2}$  V for Shingles Baake; Tønden for East Redsand er flyttet 370 Alen i NØ og ligger nu paa 21 Fod Vand,  $1\frac{1}{2}$  Qvm. N  $68^{\circ} V$  retv. fra Girdler Fyrskib. I Alexandra Channel er knapt 22 Fod V. ved LVST, og Løbet er kun 2 Kbl. bredt paa enkelte Steder.

312. **England.** Princes Channel Fyrskib flyttes i Septbr.  $\frac{3}{4}$  Kbl. i S. og Girdler Fyrskib  $\frac{3}{4}$  Kbl. i V t. N  $\frac{1}{2}$  N.
313. — NØ for Yder Gabbard Sand er udlagt et rødt Fyrskib med hvidt Navn »Outer Gabbard» paa 15 Favne Vand LVST.; det viser 4 hvide Blink hurtig efter hinanden hvert  $\frac{1}{2}$  Minut. N. Br.  $51^{\circ} 59', 8$ , Ø. Lgd.  $2^{\circ} 4', 2$ .
- En ny rød Spidstønde »North Outer Gabbard» er udlagt Ø for  $4\frac{1}{2}$  Favne Pullen paa Ydre Gabbard Sand i 10 Favne, N. Br.  $51^{\circ} 59', 3$ , Ø. Lgd.  $2^{\circ} 3', 8$ . Fløitetønden er flyttet 2 Qvm. i SV t. S., den ligger nu paa 12 Favne SØ for 5 Favne Pullen og benævnes »South Outer Gabbard», N. Br.  $51^{\circ} 56', 5$ , Ø. Lgd.  $2^{\circ} 2', 2$ ; en ny stump, rød- og hvidtærnet Tønde »North Inner Gabbard» er lagt paa 10 Favne Vand V for 5 Favne Pullen paa N. Br.  $51^{\circ} 58', 0$ , Ø. Lgd.  $1^{\circ} 55', 5$ , og en lignende Tønde »South Inner Gabbard» er udlagt paa 10 Favne ved Sydenden af Indre Gabbard Sand paa N. Br.  $51^{\circ} 53', 2$ , Ø. Lgd.  $1^{\circ} 53', 3$ .
314. — Orfordness lave Fyr er slukket (se Nr. 56); det høje Fyr bliver hvert 40de Secund pludselig formærket i 3 Secunder, det viser hvidt Lys mod Havet, rødt fra Kysten til NØ og fra SV  $\frac{3}{4}$  V til SV t. V  $\frac{3}{4}$  V, grønt fra SV t. V  $\frac{3}{4}$  V og til Kysten; et hvidt Bifyr vises 60 Fod lavere, det lyser i en Vinkel af  $25^{\circ}$  over Aldborough Ridge.
315. — Paa Stranden S for Southwold er tændt et Fyr i en midlertidig opført Bygning; det formærkes 2 Gange hurtigt efter hinanden hvert 20de Secund, viser hvidt Lys over Havet, rødt Lys fra Kysten til NØ t. Ø 2 Kbl. udenfor S Barnard Tønde og ligeledes rødt Lys fra Kysten mod Syd til S t. V  $\frac{1}{2}$  V eller 2 Kbl. udenfor Sizewell Bankens Tønde. N. Br.  $52^{\circ} 19'$ , Ø. Lgd.  $1^{\circ} 40', 5$ .
316. — Ved Nordsiden af Humberfloden 1 Kbl. SV  $\frac{1}{2}$  V fra N Holme Tønde (Nr. 10) er der dannet en Banke med 13 Fod LVST., NNØ  $1\frac{7}{10}$  Qvm. fra Killingholme høje Fyr, N. Br.  $53^{\circ} 40', 4$ , V. Lgd.  $0^{\circ} 12', 9$ .
317. — Skittersand Elbow Tønde Nr. 8 i Humberfloden er flyttet 3 Kbl. i NNV  $\frac{1}{2}$  V til NØ Kanten af Sandet, NNV  $\frac{1}{2}$  V  $1\frac{1}{2}$  Qvm. fra Thorngumbald høje Fyr og V  $\frac{5}{8}$  S for Hedon Kirke til Salt End lave Fyr. Thorngumbald lave Fyr er flyttet og staaer nu lidt NØ for tidligere Plads.
318. — Longscar Klokketønde, ved Hartlepool, er flyttet  $1\frac{1}{2}$  Kbl. i SØ, til dybere Vand.
319. — Fyret paa Sunderland NØ Mole (s. Nr. 62) er tændt den 13de August 1888; det viser 2 Formærkelser i 1 Sec.,

- med 1 og 7 Secunders Mølletrum, hvert 10de Secund, med hvidt Lys  $34\frac{1}{2}^{\circ}$  N for Hendon Rock, rødt,  $19\frac{1}{2}^{\circ}$  over Hendon Rock, hvidt  $15^{\circ}$  S om Hendon Rock, rødt  $15\frac{1}{2}^{\circ}$  over White Stones, hvidt igjen  $11\frac{1}{2}^{\circ}$  S for White Stones og endelig rødt over  $35^{\circ}$  mod Landgrunden sydfør; det er 43 Fod høit over Høivande. N. Br.  $54^{\circ} 54', 3$ , V. Lgd.  $1^{\circ} 21'$ .
320. **England.** For Byggearbejder ved Roker Pier ved Sunderland er tændt 3 faste Fyr over hinanden, det øverste rødt, det mellemste hvidt, det underste grønt: N. Br.  $54^{\circ} 55', 3$ , V. Lgd.  $1^{\circ} 21', 5$ . Endvidere ere 2 sorte Tønder, der flyttes, eftersom Arbejdet skrider frem, udlagte for Underbygningen.
321. — I Blyth Havn er Fyret paa Østmolen (før rødt og hvidt) nu hvidt og Fyret paa Vestmolen rødt. De to Baaker med rudeformet Toptegn, som staae Ø og V for hinanden paa Sandhøien S for Havnen og tjene til Ledemærke mellem Skærene Seaton Bush og Beacon Bushes, ere flyttede  $2\frac{1}{2}$  Kbl. mod Syd.
322. **Skotland.** Ved Østenden af Rossie Holm ved Montrose Havn er opsat 2 Baaker V t. N  $\frac{1}{2}$  N—Ø t. S  $\frac{1}{2}$  S 480 Alen fra hinanden, den forreste er 40 Fod høi med sort Ballon paa Toppen, N. Br.  $56^{\circ} 42'$ , V. Lgd.  $2^{\circ} 28'$ , den bageste er 50 Fod høi med sort Trekant paa Toppen; holdte overet lede de ind i Havnen, og, naar Skibe ventes, tændes om Natten grønne Fyr paa dem.
323. — Ved Peterhead er tændt 2 grønne Ledefyr 15 og 22 Fod over Høivande, som holdte overet i Ø t. N  $\frac{3}{4}$  N lede over det dybeste Vand til Indløbet af den søndre Havn. N. Br.  $57^{\circ} 30'$ , V. Lgd.  $1^{\circ} 46', 5$ .
324. — Fra Green Hill øst for Peterhead Nordhavn gives Taage-signal med Pibelyd i 10 Sec. og efter 3 Secunders Op-hold Stød i et Taagehorn i 10 Sec., hvert Minut.
325. **Ørkenøerne.** I Hoy Sund er »Barr Rock» Tønde nu en rød Spidstønde og »Stromness Skerries» Baake er malet sort. »Lother» Baake og »Stroma Skerries» Baake i Pentland Firth ere ogsaa sortmalede.

### Kanalen.

326. **Frankrig.** I Boulogne Havn er til Forsøg tændt et Fyr med hvide Glimt, 41 Fod over Høivande, Lysvidde 8 Qvm. N. Br.  $50^{\circ} 43', 8$ , Ø. Lgd.  $1^{\circ} 33', 9$ .

327. **Frankrig.** Ledefyrene ved Port en Bessin staae nu i S 26° V retv. fra hinanden, N. Br. 49° 21', V. Lgd. 0° 46',
328. — Fyrene paa Øen Ouessant blive forandrede til at vise elektrisk Lys; midlertidig vises fra Creach Fyrtaarn Blinkfyrt med 2 hvide Blink hvert 20de Secund, 210 Fod o. V., Lysv. 16 Qvm., og fra Stiff Pynt Fyrtaarn et fast hvidt Fyr, 260 Fod o. V., Lysv. 14 Qvm.
329. **Guernsey.** I Little Russel Lobets NØ Side er udlagt en rød spids Fløitetønde paa 30 Favne Vand, N. Br. 49° 32',7, V. Lgd. 2° 26',7.
330. **England.** Ved St. Leonards er tændt et midlertidig fast rødt Fyr for Enden af en Mole, som er under Bygning. N. Br. 50° 51', Ø. Lgd. 0° 33',7.
331. — Den røde Lysstribe fra Needles Fyr (se Nr. 70) lyser fra SØ ¼ S til SØ ¼ Ø; fra den sidste Retning til Kysten er Fyret dækket.

### Irske Hav.

332. **Øen Man.** Paa Carrick Rock ved Ramsey Havn er opstillet en rød 18 Fod høj Baake med Kurv. N. Br. 54° 18',7, V. Lgd. 4° 21',3.
333. **Irland.** Ved Belfast Lough østlige Løb er opført en 10 Fod høj, rød Baake med Kurv paa en Klippe SØ for Great Copeland, N. Br. 54° 40',2, V. Lgd. 5° 31',2, og en lignende 14 Fod høj Baake paa en Klippe SØ for Foreland Pynt, N. Br. 54° 39',2, V. Lgd. 5° 32',2.
334. — Paa Highland Rock ved NØ Enden af Maidens er sat en 10 Fod høj Baake med Bur paa Toppen, N. Br. 57° 57',3, V. Lgd. 5° 44',.

### Atlantehavet.

335. **Færøerne.** Paa det sydlige Hjørne af Thorshavn Skandse er tændt et fast hvidt Fyr 35 Fod o. V., Lysv. 3 Qvm., det holdes tændt fra 1 Septbr. til 15 April. N. Br. 62° 2',5, V. Lgd. 6° 43',8.
336. **Hebriderne.** Fyret paa Barra Head, Vestsiden af Øen Bernera, lyser nu Horisonten helt rundt. N. Br. 56° 47',1, V. Lgd. 7° 39',1.
337. **Irland.** Paa Drumkliff Barre i Sligo Bugt er udlagt en sort- og hvidstribet stump Tønde. N. Br. 54° 19',3, V. Lgd. 8° 36',3.
338. — Ved SØ Siden af Samphire Island i Tralee Bugt er tændt et fast grønt Fyr paa Østenden af Fenit Pier, 12 Fod over Høivande, N. Br. 52° 16',2, V. Lgd. 9° 51',5.

339. **Irland.** Ved Dingle Havn er paa Molehovedet tændt et fast rødt Fyr, N. Br. 52° 8',2, V. Lgd. 10° 16',4.
340. — Paa Kingsquay ved Cork er tændt et fast rødt Fyr 64 Alen V for det ældre Fyr; det leder holdt til dette gennem Renden fra Blackrock Castle til Kingsquay; N. Br. 51° 53',7, V. Lgd. 8° 25',.
341. **Frankrig.** En Klippe hvorover 10 Fod Vand er funden mellem Ile aux Moutons og Trevarac; N. Br. 47° 46',5, V. Lgd. 4° 2',2.
342. — Fyret paa Pt. des Dames ved Noirmoutier viser nu større Lysstribe end før, nemlig fra N 12° Ø til S 76° Ø.
343. — Paa Bec de l'Epois i Bugten ved Bourgneuf er tændt et Fyr, som lyser fra Marsouin Klippen i Øst til Goëland i Vest. N. Br. 46° 56',3, V. Lgd. 2° 4',.
344. — Fyrskibet «Grand Banc» i Gironde Mundingen er flyttet 4 Kbl. i NV t. V og ligger nu paa N. Br. 45° 39',8, V. Lgd. 1° 16',1.
345. **Spanien.** Paa Skæret «la Muela» ved Ferrol er udlagt en rød Tønde.

### Middelhavet.

346. **Formentera.** En 15 Favne Banke, som er angivet at ligge 12 Qvm. S for denne Ø, er forgjæves eftersøgt af britiske Opmaalingsskibe.
347. **Corsika.** Farven paa Lavezzi Klippens Baake er forandret; den er nu hvid foroven og har 3 røde og 2 sorte Bælter forned.
348. **Sardinien.** Ved C. Orso er opført 2 hvide pyramideformede Baaker som Ledemærke i Orso-Løbet N om «Secca de tri Monte»; den hvide Tønde ved denne Grund er inddragen.
349. — Klippen, som ligger 1 Kbl. N for Holmen San Stefano, S for Øen Chieso, er afmærket med en Jernstøtte med hvid Cylinder paa Toppen.
350. — Ved Cagliari er udlagt 3 hvide Spidstønder for Banken «Della Scaffa», de 2 yderste have Ballon paa Toppen.
351. **Italien.** Paa Livornos nordre Mole brænder et fast rødt, paa søndre Mole et fast grønt Fyr.
352. — En rød Spidstønde med hvidt Fyr er udlagt ved Neapels østlige Mole, der er under Bygning. N. Br. 40° 50',5, Ø. Lgd. 14° 16',7.
353. — Paa den vestre Mole ved Nordkysten af Øen Nisita er tændt et fast rødt Fyr, N. Br. 40° 48', Ø. Lgd. 14° 9',8.

354. **Italien.** Telegrafkabler ere udlagte fra Marina di Marciana paa Elbas Nordkyst til Sydsiden af Havnen paa Øen Capraja og fra Campo Bugten V for Cavoli Pynt paa Elbas Sydkyst til Cala Sn. Giovanni paa Øen Pianosa; fra Bugten St. Maria N for Havnen paa Øen Ponza til Paolo Fuora Pynt ved Occia di Bove, Monte Circello, paa Italiens Kyst og fra ovennævnte Sted paa Øen Ponza til Bugten Parata Grande paa Øen Ventodeno.
355. — Det hvide Fyr paa nordre Mole ved Molfetta viser nu røde Blink; paa Vestenden af Kaien er tændt et fast rødt Fyr, dækket over Monachelli Banken, 15 Fod o. V., Lysv. 5 Qvm. N. Br. 41° 12', 2. Ø. Lgd. 16° 36'.
356. — Paa Vestenden af San Vito Banken ved Tarent er bygget en Stenbaake med sort Ballon 13 Fod over Vandet, N. Br. 40° 25', 7. Ø. Lgd. 17° 11', 2.
357. — Ved den søndre Mole i Anconas Havn vises et grønt Fyr for Byggearbejder, 18 Fod o. V.; man skal holde N om det i 100 Alens Afstand. N. Br. 43° 37', Ø. Lgd. 13° 30', 5.
358. **Istrien.** Der er oprettet Rednings-Stationer ved Umago N. Br. 45° 26', Ø. Lgd. 13° 31'; ved Port Quieto N. Br. 45° 19', Ø. Lgd. 13° 34', og ved Rovigno N. Br. 45° 5', Ø. Lgd. 13° 38'.
359. — Paa Maria Theresia Molen ved Fiume vises nu 2 faste Fyr over hinanden, det øverste med hvidt, det underste med rødt Lys, Lysv. 10 Qvm.; de staae paa et Stativ med hvid og rød Ballon paa Toppen. Fyrskibet, som laa for Enden af Molen, er inddraget.
360. — Ved Pola er opført 2 Par Distance-Baaker S 36° V—N 36° Ø, 3 Qvm. fra hinanden; det nordlige Par staaer V for Marine Hospitalet, det sydlige Par paa Sydenden af Mt. Cope, den nordlige yderste Baake er 104 Fod høj, N. Br. 44° 51', 7. Ø. Lgd. 13° 50'.
361. — Paa Dæmningen Galera ved Capo d'Istria vises et fast Fyr med grønt Lys over Havet, hvidt over Havnen, paa en grøn Pæl, 17 Fod o. V., Lysvidde 2 Qvm.; N. Br. 45° 33', 1. Ø. Lgd. 13° 43', 7.
362. — Fyret Sansego paa Bjerget Garbe er tændt i et nyt firkantet rødt Taarn; det vises 345 Fod over Havet, men er ellers uforandret. N. Br. 44° 30', 9. Ø. Lgd. 14° 18'.
363. **Dalmatien.** Ved Narenta Munden ligger nu 2 sorte Spidstønder, der holdes om Bagbord ved Indseiling.

364. **Sicilien.** Paa Graham Shoal (Rest af Vulkanøen Ferdinanda) er nu ikke fundet under 23 Fod Vand (i 1870 16 Fod), N. Br. 37° 10', Ø. Lgd. 12° 44'.
365. **Tunis.** Paa Skerki Bankens NØ Ende er funden en Pulle «Sylvia Knoll» med 6 $\frac{3}{4}$  Favne Vand, tæt ved er 24—35 Favne. N. Br. 37° 55', Ø. Lgd. 11° 2'.
366. — Paa Øen Plane (Piane) er tændt et fast rødt Fyr af 4de Orden med grøn Lysstriben over Øen Pilaus Grunde, 64 Fod o. V., Lysv. 10 Qvm; N. Br. 37° 10', 8. Ø. Lgd. 10° 20', 2.
367. — Paa Nordenden af Øen Kuriat er tændt et fast hvidt Fyr af 3die Orden i et hvidt, 83 Fod høit Taarn, 96 Fod o. V., Lysv. 16 Qvm.; N. Br. 35° 47', 9. Ø. Lgd. 11° 2', 1.
368. — Paa Molen ved Houmt Suk ved Nordenden af Øen Djerbah er tændt et fast rødt Fyr med 6 Qvm. Lysvidde; N. Br. 33° 53', 2. Ø. Lgd. 10° 51', 2.
369. **Algier.** Paa Molen ved Mersa Beni Sof vises et fast rødt Fyr, Lysv. 5 Qvm.; N. Br. 35° 19', Ø. Lgd. 1° 23'.
370. **Grækenland.** Paa C. Koraka ved Vestsiden af Naussa Havn paa Øen Paros er i et firkantet Steentaarn tændt et Fyr af 5te Orden med hvidt fast Lys afbrudt hvert 2det Minut af et rødt Blus, 188 Fod o. V., Lysvidde 12 Qvm.; N. Br. 37° 9', 2. Ø. Lgd. 25° 14', 2.

### Sorte Hav.

371. **Krim.** Paa C. Tsauda (Chaouda) V for Strædet ved Kertsch er i et ottekantet, hvidt, 36 Fod høit Fyrtaarn tændt et fast hvidt Fyr med vaxlende rødt og hvidt Blus hvert Minut, 116 Fod o. V., Lysvidde 17 Qvm.; N. Br. 44° 59', 7. Ø. Lgd. 35° 50', 4.

### Nordamerika.

372. **Canada.** Paa den nordvestlige Perroquet-Ø er tændt et Blinkfyr med hvidt Blink hvert  $\frac{1}{2}$  Minut, 85 Fod o. V., Lysvidde 15 Qvm.; N. Br. 50° 13', 6. V. Lgd. 64° 12', 5.
373. — Ved Indløbet til Matane Bugt er udlagt en sort Tønde paa 7 Favne Vand 7 Kbl. fra Stranden; N. Br. 48° 52', V. Lgd. 67° 31', 5.
374. — Ved Wye Rock i St. Laurentsfloden er udlagt en sort stump Tønde, N. Br. 46° 59', 8. V. Lgd. 70° 37', 9.
375. — Nedre Traverse Fyrskib (hvidt) viser nu 2 faste hvide Fyr, et fra hver Mast, og et rødt Fyr over det

- hvide paa Stormasten, N. Br. 47° 22', V. Lgd. 70° 15'. Øvre Traverse Fyrskib (rødt) viser 2 faste hvide Fyr, et fra hver Mast, N. Br. 47° 20', V. Lgd. 70° 16'.
376. **Canada.** Ved Shippigan Gully er det ydre Ledefyr nedlagt, det mindre Fyr forbliver som Kystfyr, N. Br. 47° 43', V. Lgd. 64° 39'.
377. — Ved Tabisintac Gully er det ydre Ledefyr nedlagt, da Løbet er lukket; det røde Fyr paa Crab Island vedbliver at brænde. N. Br. 47° 17',7, V. Lgd. 64° 57',3.
378. — Advocate Fyr i Fundybugt er flyttet fra Nordvest- til Sydsiden af Løbet; det viser fast rødt Lys og lades om Styrbord ved Indseiling. N. Br. 45° 19',3, V. Lgd. 64° 47',5.
379. — I Shediac Bugt ere de stumpe Tønder paa Klipperne Medea og Zephyr nu sort- og rødringede; en ny Tønde er udlagt paa Grunden S for Zephyr Klippen og lades om Bagbord ved Indseiling; de 2 røde Tønder ere flyttede noget.
380. — Fyret paa det østlige Molchoved ved Fort Georg, som hidtil viste rødt Lys (se Nr 108), viser nu grønt Lys med 4 Qvm. Lysvidde, N. Br. 45° 0',4, V. Lgd. 65° 9',4.
381. — Paa Salters Head er tændt et fast rødt Fyr, 60 Fod over Høivande, Lysvidde 5 Qvm., N. Br. 45° 20',3, V. Lgd. 63° 32',2.
382. — Ved Dipper Havn paa Sydenden af Øen Campbell er tændt et fast hvidt Fyr, 30 Fod over Høivande, i et hvidt firkantet Taarn med rødt Tag, Lysvidde 6 Qvm., N. Br. 45° 5',5, V. Lgd. 66° 25'.
383. **Maine.** For Fox Island Thoroughfare er udlagt en rød- og sortringet Klokketønde paa 14 Favne Vand, istedenfor en Fløitetønde, som laa 2 Kbl. østligere. N. Br. 44° 5',3, V. Lgd. 68° 57',5.
384. — Den røde Klokketønde ved Channel Rock, Fox Øerne, er flyttet 2 Kbl. i NV og ligger nu 180 Alen SØ for Klippen.
385. — For Pond Island Barre ved Kennebec Floden er udlagt en sort Klokketønde paa 4 Favne Vand. N. Br. 43° 43',9, V. Lgd. 69° 46'.
- Foran Havnen ved Rugged Island er udlagt en Fløitetønde, N. Br. 43° 37',5, V. Lgd. 65° 1',7.
386. **Ny Skotland.** En rød Fløitetønde er udlagt ved Lockport 3½ Qvm. SØ ¼ S for Gull-rock Fyrtaarn. N. Br. 43° 37',5, V. Lgd. 65° 1',7.
387. — Paa West Head, Øen C. Sable, er tændt et fast hvidt Fyr i et 35 Fod høit Trætaarn, 41 Fod o. V., Lysv. 11 Qvm., N. Br. 43° 27',3, V. Lgd. 65° 39',2.

388. **Massachusetts.** I Indløbet til Edgartown (Marthas Vineyard) er udlagt en sribet Tønde, 640 Alen fra den røde Tønde paa Allen Rock.
389. — En Klokketønde er udlagt i det sydlige Indløb til Wood Holl, ½ Qvm. S ¼ Ø for Nobska Pynts Fyr, paa 9 Favne Vand; N. Br. 41° 30',3, V. Lgd. 70° 39',2.
390. **Ny York.** Fra Lower Cedar Pynt Fyrtaarn vises en rød Lysstribe over 60° fra SSØ ¾ Ø til Ø over Grunden Kettle Bottom, N. Br. 38° 20', V. Lgd. 76° 59',5, og fra Upper Cedar Pynt Fyr lignende røde Lysstriber fra SV ¾ S til SV t. V ¾ V, samt fra NØ ¼ Ø til Ø t. N. N. Br. 38° 24', V. Lgd. 77° 5'.
391. — Den uddybede Rende i Gedney Channel er afmærket med 3 røde stumpe Tønder mærkede G, 2, 4 og 6 om Styrbord og 3 sorte Spidstønder G, 1, 3 og 5 om Bagbord ved Indseiling. Renden i Bayside Range er afmærket med 3 røde stumpe Tønder mærkede B, 2, 4 og 6 om Styrbord, 3 sorte Spidstønder B, 1, 3 og 5 om Bagbord; Tønden B 2 er forsynet med Stage hvorpaa en Firkant. Renden i Chapel Hill Range er betegnet med 3 røde stumpe Tønder C, 2, 4 og 6 om Styrbord, 3 sorte Spidstønder C, 1, 3 og 5 om Bagbord; i de 2 første Løb er den mindste Dybde 24 Fod, i Chapel Hill Range 21 Fod.
392. — En Grund med 17 Fod er funden i Long Island Sund 1200 Alen N 39° Ø retv. fra Old Field Pynt Fyrtaarn.
393. **Maryland.** Fra Blakstone Øens Fyr vises en rød Lysstribe fra Ø til NØ over Grundene ved Heron Øen i Potomac Floden; N. Br. 38° 12',4, V. Lgd. 76° 44',7.
394. **Delaware.** Fra Mahon Flodens Fyr vises en rød Lysstribe fra Ø ¼ S til Ø t. N. N. Br. 39° 10',5, V. Lgd. 75° 24',3.
395. — Et Fyrskib med 2 faste røde Fyr, et paa hver Mast, 37 Fod o. V., Lysv. 10 Qvm., er udlagt paa 10 Favne Vand Ø for Fenwich Island Shoal; N. Br. 38° 26',8, V. Lgd. 74° 53',4.
396. — For Vestenden af Fenwich Island Shoal er udlagt en rød Fløitetønde paa 29 Fod Vand; N. Br. 38° 27',7, V. Lgd. 74° 56',5; den sribede Spidstønde og den sorte Tønde, som hidtil laae ved denne Grund (se Nr. 127), ere inddragne.
397. — Fyrskibet ved Winter Quarter Shoal viser nu fast rødt Fyr 44 Fod o. V., Lysvidde 12 Qvm.; i Tange gives Signal med Fløite 3 Gange i 5 Secunder med 10 Secunders

- Mellemrum, hvert  $1\frac{1}{2}$  Minut; N. Br.  $37^{\circ} 57'$ , V. Lgd.  $75^{\circ} 5'$ .
398. **Delaware.** En rød Fløitetønde er udlagt ved Smith's Island 8 Qvm. S  $80^{\circ} \emptyset$  fra C. Charles Fyrtaarn og  $17\frac{2}{10}$  Qvm. N  $55^{\circ} \emptyset$  for C. Henrys Fyrtaarn, N. Br.  $37^{\circ} 6', 7$  V. Lgd.  $75^{\circ} 41', 7$ ; den røde Fløitetønde, som laa 4 Qvm. SV for Smith's Island, er inddragen.
399. — Paa Harbour Islands Barre ved Core Sund er tændt et Fyr paa Skruepiller i et hvidt Taarn med brunt Tag, sort Lanterne; det giver et rødt Blus hvert 10de Secund, 38 Fod o. V., Lysv. 11 Qvm.; N. Br.  $35^{\circ} 0', 3$ , V. Lgd.  $76^{\circ} 13', 3$ ; i Taage lyder en Klokke hvert 10de Sec.
400. **N. Carolina.** I Pamlico Sund er opstillet en sort Baake  $1\frac{7}{10}$  Qvm. S  $83^{\circ} \emptyset$  fra det gamle Taarn paa Pamlico Pynt, og en sort Lystønde er udlagt  $2\frac{1}{4}$  Qvm. S  $76^{\circ} \emptyset$  fra samme Taarn.
401. — En sort Fløitetønde er udlagt paa 8 Favne Vand SV for Frying Pan Shoal; 13 Qvm. S t.  $\emptyset\frac{1}{8}$  fra Baldhead Fyrtaarn; N. Br.  $33^{\circ} 39'$ , V. Lgd.  $77^{\circ} 56', 5$ .
402. **S. Carolina.** Paa Sydsiden af Indløbet til South Channel ved Charleston er udlagt en sribet Klokketønde, istedenfor sort Tønde Nr. 1, N. Br.  $32^{\circ} 39'$ , V. Lgd.  $79^{\circ} 50', 7$ .
403. **Florida.** I St. Johns Floden vises hvide Fyr om Bagbord, røde Fyr om Styrbord, paa Baaker i Floden.
404. — En rød Tønde Nr. 2 er udlagt ved Key West, N  $18^{\circ} V$   $\frac{1}{10}$  Qvm. fra Sandkey Fyrtaarn.
405. — En rød- og sortsribet Klokketønde er udlagt 7 Kbl. SV t. V fra den sribede Tønde paa Barren ved Boca Grande i Charlotte Havn.  
En sort Fløitetønde er udlagt 1 Qvm.  $\emptyset$  for Barren ved Cumberland Sund; N. Br.  $30^{\circ} 43', 2$ , V. Lgd.  $81^{\circ} 22', 5$ .
406. — Ved Pensacola er Ydertønden nu en rød spids Fløitetønde, der ligger paa 6 Favne Vand, 1 Qvm. udenfor Barren; Tønden Nr. 6 paa 3 Favne Vand er en Klokketønde.
407. — I Mobile Bugt er Ydertønden paa 7 Favne Vand,  $2\frac{1}{2}$  Kbl. udenfor Barren, en Fløitetønde; Knoll Tønden, der ligger paa 3 Favne ved Østsiden af Løbet, er en rød Klokketønde.
408. — Paa Mobile Pynt er tændt et fast rødt Ledefyr, 32 Fod over Høivande, 350 Alen S t. V  $\frac{1}{4}$  V fra det store Fyr; N. Br.  $30^{\circ} 13', 7$ , V. Lgd.  $88^{\circ} 1', 5$ .

409. **Florida.** Fra Sand Island Fyr ved Vestsiden af Mobile Bugt gives Taagesignal med Klokkeslag hvert 20de Secund; N. Br.  $30^{\circ} 11', 3$ , V. Lgd.  $88^{\circ} 3'$ .
410. **Texas.** Fyret paa Isabel Pynt, Brazos Santjago, er slukket. N. Br.  $26^{\circ} 5'$ , V. Lgd.  $97^{\circ} 12'$ .

## Vestindien.

411. **Mexico.** NV Løbet ved Vera Cruz er ubrugeligt paa Grund af Tilsanding.
412. **Cuba.** Paa Enden af Jernbaneselskabets Dok ved Batabano er tændt et fast hvidt Fyr, 27 Fod o. V., Lysv. 6 Qvm.
413. **Haiti.** I Port au Prince er tændt et fast grønt Fyr, 45 Fod over Høivande, paa Fort Islet, Lysv. 11 Qvm., N. Br.  $18^{\circ} 33', 5$ , V. Lgd.  $72^{\circ} 21'$ .
414. — I San Domingo Havn er Fyret paa Fortet San Jose nu et Fyr med vekslede hvidt og rødt Lys hvert 5te Minut, 107 Fod o. V., Lysvidde 15 til 12 Qvm.; N. Br.  $18^{\circ} 27', 5$ , V. Lgd.  $69^{\circ} 53'$ .
415. **Portorico.** Fyret paa Caja de Muertos er fast hvidt, med Blink i 5 Sec. hvert  $2\frac{1}{2}$  Minut. Paa Æen Cardones Østende ved Porto Ponce bygges et Fyrtaarn.
416. **Guadeloupe.** Paa den lille Mole i Port St. Marie, V for den store Mole og N for Byen, er tændt et fast hvidt Fyr, 13 Fod o. V.; N. Br.  $16^{\circ} 6', 2$ , V. Lgd.  $61^{\circ} 33', 3$ .
417. **Antigua.** En Banke med 7 Favne Vand er funden  $8\frac{1}{2}$  Qvm. N  $59^{\circ} V$  fra Old Fort Pynt ved St. Johns, N. Br.  $17^{\circ} 5', 2$ , V. Lgd.  $62^{\circ} 1', 1$ , og en anden Banke med 7 Favne  $9\frac{1}{2}$  Qvm. N  $65^{\circ} V$  for Old Fort paa N. Br.  $17^{\circ} 4', 7$ , V. Lgd.  $62^{\circ} 2', 3$ .
418. **Curaçao.** Grunden ved Fort Amsterdam paa Østsiden af St. Anne Havn er afmærket med en hvid Tønde.
419. **Trinidad.** Ved Port Spain gives Tidssignal ved Fald af en Ballon til Stedets Middag, Kl. 4 T. 6 M. 2, 5 S. Greenwich Tid.
420. — Et Skib er strandet paa en hidtil ukjendt Grund, 2 Qvm. NØ  $\frac{1}{4}$  Ø for Mayaro Pynt; N. Br.  $10^{\circ} 21', 5$ , V. Lgd.  $60^{\circ} 56'$ .
421. **Venezuela.** Ved Cumana er tændt et fast rødt Fyr paa et Stativ, Lysv. 5 Qvm.; N. Br.  $10^{\circ} 28'$ , V. Lgd.  $64^{\circ} 13'$ .
422. — Fyret ved La Guayra, paa Signal Batteriet, har en Lysvidde af 7 Qvm., N. Br.  $10^{\circ} 36'$ , V. Lgd.  $66^{\circ} 57'$ ; et Fyr-

taarn af Steen, 100 Fod høit, er bygget i San Barbara Bastion, men ikke tændt; et Sødige bygges, fra hvis Ende der skal vises Fyr.

423. **Columbia.** Belliggenheden af Blinkfyret ved Galera de Zamba (se Nr. 158) er N. Br.  $10^{\circ} 40',5$ , V. Lgd.  $75^{\circ} 20'$ .

### Afrika.

424. **Canariske Øer.** Paa Maspalomas Pynt ved Sydsiden af Gran Canaria tændes den 1 Septbr. 1888 et fast hvidt Fyr af 1ste Orden, 184 Fod o. V., Lysvidde 22 Qvm.; N. Br.  $27^{\circ} 43',8$ , V. Lgd.  $15^{\circ} 33',7$ .
425. **C. Verd.** Fyrene paa Almada Pynt og paa C. Manuel ere tændte igjen og vise begge fast rødt Lys.
426. — Paa Pedro Alvares Rev (Pedralva) er opført en hvid Ssided Baake, 14 Fod over Høivande; N. Br.  $11^{\circ} 38',5$ , V. Lgd.  $15^{\circ} 43'$ .
427. **C. Palmas.** V for C. Palmas er NV for en Grund med  $3\frac{1}{4}$  Favne Vand og dybt rundt om, udlagt en rød stump Tønde.
428. **Fernando Po.** Ved Nordsiden af Isabel Bugt, paa Fernanda Pynt, vises et fast rødt Fyr, Lysvidde 6 Qvm.; N. Br.  $3^{\circ} 46'$ , Ø. Lgd.  $8^{\circ} 48'$ .
429. **Guinea.** I Lendana Bugt er tændt et fast hvidt Fyr 106 Fod o. V., Lysv. 12 Qvm., S. Br.  $5^{\circ} 11'$ , Ø. Lgd.  $12^{\circ} 8'$ .
430. — Ved Kabenda Bugtens Sydside er tændt et fast rødt Fyr paa en hvid Jernbaake, 50 Fod o. V., Lysvidde 7 Qvm., S. Br.  $5^{\circ} 32',5$ , Ø. Lgd.  $12^{\circ} 11'$ , og N for Kabenda Pynt er udlagt en rød Spidstønde paa 22 Fod Vand, 1 Qvm. N  $11^{\circ}$  Ø for Fyret.
431. **Damara.** Ved Sydsiden af Walfisch Bugt vises leilighedsvis et fast hvidt Fyr 76 Fod o. V., Lysv. 8 Qvm.; S. Br.  $22^{\circ} 57'$ , Ø. Lgd.  $14^{\circ} 30'$ .
432. **Østkyst.** Den sorte Baake ved Quilimane Floden er flyttet og staaer nu  $3\frac{1}{2}$  Kbl. SSV  $\frac{1}{4}$  V fra Tangalena Pyntens SV Ende; S. Br.  $18^{\circ} 1',3$ , Ø. Lgd.  $36^{\circ} 58',5$ .
433. — I Indløbet til Kilifi Floden mellem det sydlige og mellemste Rev er funden en Klippe med 11 Fod Vand; S. Br.  $3^{\circ} 41',3$ , Ø. Lgd.  $39^{\circ} 51'$ .
434. — Briton Shoal, S. Br.  $3^{\circ} 39',7$ , Ø. Lgd.  $39^{\circ} 50',5$ , er funden at hænge sammen med Landgrunden mod NØ.

### Røde Hav.

435. **Perim.** Paa Balfe Pynt ved Vestendon af Perim er tændt et fast Fyr, 20 Fod o. V., Lysvidde 5 Qvm.; N. Br.  $12^{\circ} 39',1$ , Ø. Lgd.  $43^{\circ} 23'$ .  
Myrmidon Banken ved Perim er nu uddybet til 20 Fod ved Lavvande. Fyrskibet med 2 røde Fyr, som laa der, er inddraget.
436. — I Asab Bugt er funden en Grund med 6 Fod Vand,  $\frac{1}{2}$  Kbl. lang i NØ—SV og  $\frac{1}{4}$  Kbl. bred; N. Br.  $12^{\circ} 58',3$ , Ø. Lgd.  $43^{\circ} 0'$ .
437. — N for Ras Buja i Asab Bugt er tændt et fast hvidt Fyr, 46 Fod o. V., Lysvidde 9 Qvm.; N. Br.  $13^{\circ} 0',3$ , Ø. Lgd.  $42^{\circ} 43'$ . Endvidere vises 2 Ledefyr til Ankerpladsen, et fast rødt paa Stenmolen og et fast hvidt ved Flagstangen nær den lille Havn.
438. **Arabien.** En Koralklippe af ringe Omfang med 15 Fod Vand over, og 26 til 30 Favne rundt om, er af Opmaalings-skibet »Stork» funden paa N. Br.  $14^{\circ} 22',1$ , Ø. Lgd.  $42^{\circ} 41',5$ , formeentlig den samme Klippe, hvorpaa Dampskibene »Avocet» og »Teddington» ere strandede (se Nr. 342 for 1887).
439. — Paa Østenden af Øen Shadwan i det sydlige Løb til Jubal Strædet tændes et Fyr med vekslede rødt og hvidt Lys; N. Br.  $27^{\circ} 27'$ , Ø. Lgd.  $34^{\circ} 2,3'$ .

### Ostindien.

440. **Persiske Bugt.** Ved Ras Bistanah,  $1\frac{1}{2}$  Qvm. S for Forbjergtet, er funden flere Puller med  $3\frac{3}{4}$  Favne Vand, N. Br.  $26^{\circ} 28',5$ , Ø. Lgd.  $54^{\circ} 37',5$ , og  $4\frac{1}{2}$  Kbl. SØ for Ras Kharzieh, nær Bassiduh, er funden en Grund med 13 Fod paa N. Br.  $26^{\circ} 30',5$ , Ø. Lgd.  $54^{\circ} 51',7$ .
441. **Indiens Vestkyst.** Fyret ved Jafrabad er forandret; det staaer paa Vestsiden af Havnen i et 48 Fod høit, hvidt Taarn og viser fast hvidt Lys, 73 Fod o. V., Lysv. 12 Qvm.; N. Br.  $20^{\circ} 51',7$ , Ø. Lgd.  $71^{\circ} 22'$ .
442. — Holmen Jali Kund (Hog Island) ligger paa N. Br.  $14^{\circ} 0',6$ , Ø. Lgd.  $74^{\circ} 28',3$ , eller 1 Qvm. nordligere end tidligere antaget. Belliggenheden af »Dart Rock» er N. Br.  $14^{\circ} 5',4$ , Ø. Lgd.  $74^{\circ} 26',3$ , og af »Hawkins Rev» N. Br.  $14^{\circ} 6',8$ , Ø. Lgd.  $74^{\circ} 27',7$ .
443. — Et fast hvidt Fyr, 88 Fod over Høivande, Lysvidde 16 Qvm., er tændt ved Pur Bunder, N. Br.  $21^{\circ} 37'$ , Ø. Lgd.  $69^{\circ} 35'$ , 800 Alen Ø for det gamle Fyr, som er



nedlagt. Ved Havnen er udlagt en rød Klokketønde med Ballon paa 13 Fod Vand paa Enden af Taku Rev og østligere en sort Tønde med Ballon paa 12 Fod V. Endvidere er ved Stranden opstillet en Baake, som holdt til den nordlige Skulder af Barda Hølene leder gennem Løbet.

444. **Indiens Vestkyst.** Ved Karil Kachal Chan er 2 Kbl. SV for „Chaldea Rock“ udlagt en rød Spidstønde; N. Br. 15° 56', 7. Ø. Lgd. 73° 27', 5.
445. — Paa Cumta Pynt er ved Nordsiden af Indløbet, paa en Mast, tændt et fast hvidt Fyr, 112 Fod o. V., Lysv. 12 Qvm., N. Br. 14° 25', Ø. Lgd. 74° 22', 5, istedenfor det gamle Fyr  $\frac{1}{2}$  Qvm. længere inde paa Land.
446. — Det røde Fyr ved Kundapur, N. Br. 13° 38', 3, Ø. Lgd. 74° 39', 7, og det hvide Fyr ved Mulphy, N. Br. 13° 20', 7, Ø. Lgd. 74° 42', ere nedlagte midlertidig fra 1 Juni 1888.
447. — Ved Calicut, N. Br. 11° 15', Ø. Lgd. 75° 46', heises et hvidt- og rødtørnet Flag, naar Landing er vanskelig, og, naar den er utilraadelig, en Vimpel over Flaget; om Natten vises 3 røde Lygter, horisontalt stillede, som Signal for Baad.
448. **Ceylon.** En Klippe (Mana Gobla) med  $3\frac{1}{2}$  Favne Vand, er funden  $\frac{3}{4}$  Qvm. N 68° V for Øen Barbaryn, N. Br. 6° 28', 2, Ø. Lgd. 79° 57'; to andre Grunde (Goda Golla og Rama Cate) med resp. 5 og 4 Favne Vand over ligge nærmere Øen Barbaryn.
449. — Paa Holmen Barbaryn ved Ceylons SV Kyst bygges et 150 Fod høit Fyrtaarn; N. Br. 6° 27', 7, Ø. Lgd. 79° 57', 7.
450. — Paa Døndra Head bygges et 150 Fod høit Fyrtaarn; N. Br. 5° 55', 5, Ø. Lgd. 80° 35', 5.
451. **Bengalske Bugt.** Paa Manapaud Pynt ved Vestsiden af Bugten ved Manar er tændt et fast rødt Fyr, 100 Fod over Helvande, Lysvidde 6 Qvm.; N. Br. 8° 22', 5, Ø. Lgd. 78° 3', 7.
452. — Ved Tirumalavasal er opstillet en 73 Fod høi Flagstang; N. Br. 11° 14', 3, Ø. Lgd. 79° 50'.
453. — Paa Short Island ved Indløbet til Floden Dhamra er tændt et Lindsefyr af 3die Orden med Blus hvert 15de Secund i et rødt, 68 Fod høit Taarn, fra hvis Vestside vises et Bifyr, 36 Fod o. V., med fast hvidt Lys over Løbet, rødt og grønt paa Siderne; N. Br. 20° 47', Ø. Lgd. 87° 4', 3.

454. **Bengalske Bugt.** Fra Kutabdia Fyrtaarn, N. Br. 21° 52', 5, Ø. Lgd. 91° 50', vises Blaalyt hver Time om Natten fra 1 August til 31 December, istedenfor som hidtil fra 15 Mai til 15 September.
455. — Den røde Baake med Cylinder paa „Dragon Shoal“ i Ramre Havn er flyttet til Sydenden af Flat Rev, en Sandbanke skilt fra Dragon Shoal ved en dyb Rende; N. Br. 18° 55', Ø. Lgd. 93° 59', 5.
456. — Det røde Fyr paa Molen ved Malacca er slukket; N. Br. 2° 11', Ø. Lgd. 102° 15'.
457. **Java.** Et Rev med  $2\frac{1}{2}$  Favne Vand er fundet 3 Qvm. SØ t. S fra Bateh-bateh Pynt paa Sydkysten af Madura. Løbet mellem dette Rev og Øen Kambing er kun 2 Qvm. bredt.
458. **Borneo.** Paa Samarang Bankens Vestende er funden en Pulle med 16 Fod Vand; N. Br. 5° 34', 5, Ø. Lgd. 114° 51'.
459. **Celebes.** Maquillere Øen, angivet at ligge paa N. Br. 2° 55', Ø. Lgd. 125° 16', er ikke gjenfunden ved nærmere Undersøgelse og desaaarsag udslettet af Kaartene.
460. **Natuna Øerne.** Et Rev med under 4 Favne Vand er fundet  $3\frac{1}{2}$  Kbl. NV t. V  $\frac{1}{2}$  V fra David Pynt ved Royalisthavn paa Øen Sirhassen; N. Br. 2° 28', 6, Ø. Lgd. 109° 1', 7.  
2 Grunde med 3 Fod Vand 3 Kbl. fra hinanden ere fundne N for Øen Burong, den østligste paa N. Br. 3° 42', 7, Ø. Lgd. 108° 2', 5.
461. — S for Kamodi er funden en Klippe over Vandet (Sungot Rev); N. Br. 3° 48', 5, Ø. Lgd. 108° 24'.
462. — Penungul Rev ligger NØ  $\frac{1}{2}$  N  $4\frac{1}{2}$  Qvm. fra Kamodi paa N. Br. 3° 52', 7, Ø. Lgd. 108° 27'.
463. **Gilolo.** En Banke med 10 Favne Vand er funden 10 Qvm. N  $\frac{1}{2}$  Ø for Øen Shanpee, paa N. Br. 0° 40', Ø. Lgd. 128° 50'.
464. **Molukkerne.** Ved SØ Enden af Øen Baba er fundet et Rev med Udstrækning af 3 Qvm. fra Land; S. Br. 8° 6', Ø. Lgd. 129° 48'.
465. — En Holm, som hidtil ikke er afsat paa Kaartene, 2 Qvm. lang i NNØ—SSV og  $\frac{3}{4}$  Qvm. bred, er funden V for Seraru ved Timorlaut paa S. Br. 8° 15', Ø. Lgd. 130° 39'.

## Australien.

466. **Nord Kyst.** En Grund tør ved LVST. er funden i Arafura Søen paa S. Br.  $12^{\circ} 35'$ , Ø. Lgd.  $123^{\circ} 16'$ .
467. — Ved Kingsund er fundet et Rev af  $2\frac{1}{2}$  Qvm. Udstrækning i N t. Ø med 3 Klipper, 6 Fod over Lavvande, dets Sydende paa S. Br.  $16^{\circ} 3',5$ , Ø. Lgd.  $123^{\circ} 11'$ .
468. — Paa Øen Jarman ved Østsiden af Port Walcott (Cossack) er tændt et fast hvidt Fyr, 94 Fod o. V., Lysv. 15 Qvm. i et rundt, foroven rødt, forneden hvidt, 50 Fod høit Jern-taarn, S. Br.  $20^{\circ} 39',1$ , Ø. Lgd.  $117^{\circ} 13',3$ . Fyret paa Reader Head ved Vestsiden af Havnen er slukket.
469. **Syd kyst.** En Klippegrund med 7 Fod Vand er funden i Lacepede Bugt, 1 Qvm. SV for Nation Rock, paa S. Br.  $36^{\circ} 41',7$ , Ø. Lgd.  $139^{\circ} 49',5$ , og 2 Grunde med 12 Fod, tæt ved hinanden, paa S. Br.  $36^{\circ} 41',7$ , Ø. Lgd.  $139^{\circ} 50',5$ .
470. — En Grund er angivet funden  $2\frac{3}{4}$  Qvm. N t. Ø  $\frac{3}{4}$  Ø for C. Jaffa Fyr paa S. Br.  $36^{\circ} 55',2$ , Ø. Lgd.  $139^{\circ} 37'$ .
471. — I War atah Bugt er udlagt en rød Varpetønde i 4 Favne Vand NØ t. Ø  $\frac{3}{4}$  Kbl. fra Molen; S. Br.  $38^{\circ} 51',5$ , Ø. Lgd.  $146^{\circ} 0',5$ .
472. — Ved Gabo Øens Vestside,  $\frac{3}{4}$  Kbl. NV for Molen ved Fyrtaarnet, er udlagt en rød Varpetønde paa 20 Fod Vand; S. Br.  $37^{\circ} 33',5$ , Ø. Lgd.  $149^{\circ} 55'$ .
473. **Østkyst.** Ved Newcastle Havn er paa Signalheien tændt 2 røde og hvide Ledefyr, der holdte i Ø  $\frac{3}{4}$  N lede gennem «Coal Channel» med mindst 15 Fod Vand; S. Br.  $32^{\circ} 56'$ , Ø. Lgd.  $151^{\circ} 48'$ .
474. — Port Stephens Fyr viser nu vekslede rødt og hvidt Lys hvert Minut; S. Br.  $32^{\circ} 45',2$ , Ø. Lgd.  $152^{\circ} 13',3$ .
475. — En Klippegrund med 5 Favne Vand er funden i Moreton Bugt  $2\frac{1}{2}$  Qvm. Ø for Øen Moreton; S. Br.  $27^{\circ} 8',1$ , Ø. Lgd.  $153^{\circ} 30'$ .
476. — En Klippegrund med  $5\frac{1}{2}$  Favne Vand, 2 Kbl. i Tværmaal, er funden 3 Qvm. NØ for Cartwright Pynt; S. Br.  $26^{\circ} 39',7$ , Ø. Lgd.  $153^{\circ} 12',5$ .
477. — En Klippegrund med 5 Favne Vand (Khandalla Shoal) er funden  $3\frac{1}{2}$  Qvm. fra Claremont Øens Fyrskib paa S. Br.  $13^{\circ} 25',7$ , Ø. Lgd.  $143^{\circ} 43'$ .
478. — Grunden Taiwan Shoal er funden at ligge Ø t. N  $1\frac{1}{2}$  Qvm. fra Baaken paa Revet ø; S. Br.  $14^{\circ} 4',5$ , Ø. Lgd.  $143^{\circ} 58',5$ .

## Stille Hav.

479. **China.** Fyret paa Øen Toatan ved Amoy er forandret og er nu et hvidt Fyr af 6te Orden med 2 Formørkelser hvert  $\frac{1}{2}$  Minut; N. Br.  $24^{\circ} 23',3$ , Ø. Lgd.  $118^{\circ} 10',2$ .
480. — Wusung Fyr viser nu hvidt Lys fra Stranden til N  $14\frac{1}{2}^{\circ}$  Ø, grønt herfra til N  $57\frac{1}{2}^{\circ}$  Ø, hvidt igjen herfra til N  $71^{\circ}$  Ø og rødt fra N  $71^{\circ}$  Ø til Flodens venstre Bred; N. Br.  $31^{\circ} 23',3$ , Ø. Lgd.  $121^{\circ} 30',2$ .
481. — En Klippegrund (Huxley Rock) med 2 Favne Vand LVST. er funden ved «Rugged Islands»,  $8\frac{3}{4}$  Kbl. S  $26^{\circ}$  Ø for Toppen af Tayung.
482. — Kiutoan Fyrskib, i Jangtsekjangflodens Munding, er flyttet og ligger nu paa Østsiden af «South Channel» i  $3\frac{1}{2}$  Favne Vand, N. Br.  $31^{\circ} 17'$ , Ø. Lgd.  $121^{\circ} 47',3$ ; SØ for Fyrskibet paa Bankens NV Kant er udlagt 2 rød- og sortstribede Tønder i 3 Favne, der holdes om Bagbord ved Indseiling.
483. — Ved Havnen Port Arthur i Pechili Strædet er tændt et fast hvidt Fyr, 100 Fod o. V., Lysv. 10 Qvm.; N. Br.  $38^{\circ} 47',8$ , Ø. Lgd.  $121^{\circ} 15',5$ .
484. **Japan.** Ved Misuni no Sete er tændt et fast rødt Fyr i et 60 Fod høit, hvidt Taarn; N. Br.  $32^{\circ} 36',3$ , Ø. Lgd.  $130^{\circ} 30',3$ .
485. — I Shimabare Bugt er tændt et fast hvidt Fyr, 52 Fod o. V., paa en Mast, Lysv. 6 Qvm.; N. Br.  $33^{\circ} 11'$ , Ø. Lgd.  $130^{\circ} 21',5$ .
486. — Den japanske Regering har som Middeleridian for Japan antaget  $135^{\circ}$  Ø for Greenwich. (9 Timer).
487. **Tartariet.** Paa Admiralitets Molen ved Vladivostok vises paa Østsiden et grønt, paa Vestsiden et rødt Fyr; N. Br.  $43^{\circ} 6',7$ , Ø. Lgd.  $131^{\circ} 52',9$ .
488. **Nord Amerika.** En rød Floitetønde er udlagt 1 Qvm. V for Barren ved Gray's Havn; N. Br.  $46^{\circ} 53',7$ , V. Lgd.  $124^{\circ} 14',2$ .
489. — Ved Indløbet til Coquille Floden i Oregon er funden en farlig Grund,  $2\frac{2}{10}$  Qvm. N  $77^{\circ}$  V for «Tupper Rock».
490. **Syd Amerika.** En rød Tønde med Ballon er udlagt for Telegrafkablet i Bugten ved Callao,  $3\frac{1}{2}$  Qvm. NØ  $\frac{1}{2}$  N for San Lorenzo Fyrtaarn; S. Br.  $12^{\circ} 2'$ , V. Lgd.  $77^{\circ} 13'$ .
491. **Sandwich Øerne.** Et fast hvidt Fyr, 150 Fod o. V., Lysv. 10 Qvm., er tændt i Hilo Bugt paa Hawaii, istedenfor det gamle Fyr dersteds; N. Br.  $19^{\circ} 45',5$ , V. Lgd.  $155^{\circ} 6',5$ .

492. **Sandwich Øerne.** Paa Laeloa (Barber) Pynt paa Oahu er tændt et fast hvidt Fyr, 42 Fod o. V., Lysv. 10 Qvm.; N. Br. 21° 17',5, V. Lgd. 158° 6'.
493. **Samoa Øerne.** Ved Apia Havn paa Opolu er tændt 2 røde Ledefyr; S. Br. 13° 47',3, V. Lgd. 171° 48'.
494. **Ellice Øerne.** En Banke med 10 Favne er funden paa S. Br. 11° 7', V. Lgd. 177° 2'.
495. **Kermadec Øerne.** En Klippe med 6 Fod Vand (Mac Donald Rock) er funden 2 $\frac{3}{4}$  Qvm. N for Øen Macauly; S. Br. 30° 12', V. Lgd. 178° 31'.

### Paaseilingsspørgsmaalet og Dampskibet „Geiser“'s Undergang.

Det skulde underligt nok falde i den danske Kofardimarines Lod at vække hele den søfarende Verdens Opmærksomhed ved Sammenstødet mellem »Geiser» og »Thingvalla» — et Sammenstød, hvis mørke Sider kun kunne mildnes ved Erkjendelsen af, hvor høit den danske Sømandsstand staaer i Alverdens Øine, og ved det Sømandsmod og den Djærvhed, som ogsaa ved denne Leilighed er bleven udfoldet.

Som man vil erindre, indløb Efterretningen om dette forfærdelige Sammenstød her til Kjøbenhavn den 17de August og spredte Sorg overalt, da det blev bekjendt, at »Geiser» ved Sammenstødet var sunket efter faa Minuters Forløb med den største Deel af de ombord værende Mennesker. Vi skulle i korte Træk gjen- give de væsentligste Omstændigheder, under hvilke Katastrophen fandt Sted, saaledes som »Standards» Correspondent i New York telegraferede den til Bladet:

»Kort før Kl. 4 Fm. den 14de August vare Thingvallaselskabets to Søsterskibe omtrent 30 Quartmiil Syd for Sable Island. »Geiser» var paa c. 1900 Tons, »Thingvalla» paa c. 1800 Tons. Den Førstnævnte var paa Reise fra New York til Kjøbenhavn, var svært ladet og havde 107 Passagerer ombord tilligemed en Besæt-

ning paa c. 50 Mand. »Thingvalla« var for Udgaende paa samme Route, den var kun let lastet, havde 61 Passagerer paa anden og 394 paa tredie Plads. Der hersker nogen Uenighed om Veirets Beskaffenhed; men det maa dog nærmest betegnes som »ubehageligt Veir«. Det blæste ikke synderlig, men det var tykt, om ikke taaget, med nogen Regn. Der var ikke svær Sø. Ved Sammenstødet traf »Thingvalla«'s Stævn »Geiser« om Styrbord lidt agtenfor Storreisningen, omtrent under en ret Vinkel, og gjennemskar saa at sige Skibet. Skibene havde ikke seet hinanden før umiddelbart forud for Sammenstødet. Indtil da havde intet af dem givet noget advarende Signal om sin Nærhed, og intet af dem kunde træffe virksomme Forholdsregler til at forhindre Ulykken. Begge Skibes Maskiner bleve kastede bak; men det var umuligt hurtigt nok at standse Farten. »Geiser« gav Styrbords Ror, saa den laa Nord over; men omtrent samtidig gav »Thingvalla« Bagbords Ror. Ved Sammenstødet blev »Thingvalla«'s Stævn bortreven, hvorved der i Skibet frembragtes et Hul paa 20 Qvadratfods Størrelse; men lykkeligviis var Collisionsskoddet ikke blevet synderlig beskadiget, og derfor bevarede Skibet sin Flydeevne. Intet kunde frelse et saa beskadiget Skib som »Geiser«. Den sank i Løbet af faa Minuter og tog noget over hundrede af de ombordværende Personer med sig tilbunds.

Førend »Geiser« sank, havde den dog faaet tre af sine Fartøier i Vandet; men af disse kæntrade det ene, det andet drev af fra Skibet, medens det tredie blev overfyldt og trukket ned med af det synkende Skib. Fartøier fra »Thingvalla« reddede de Ulykkelige, der flød omkring og holdt sig oppe ved Vragstykker og kæntrade Baade, og bragte dem ombord. Vi skulle ikke dvæle ved de Rædselsscener, som foregik i den korte Tid, der forløb, fra Sammenstødet skete, og til Alt var forbi. »Thingvalla« forblev liggende paa Stedet

og søgte at sikkre sig mod at synke. Om Formiddagen Kl. 11<sup>1</sup>/<sub>2</sub> blev den seet af den tyske Damper »Wieland«, der bar ned til den, overtog saavel dens Passagerer som de Overlevende fra »Geiser« og bragte dem til New York. »Thingvalla« søgte derpaa ind til Halifax, hvor den ankom den 17de efter en meget besværlig Reise.»

Hvor forfærdelig end Ulykken var, blev den dog kun en Brøkke af, hvad den var overhængende nær ved at blive; thi »Thingvalla«'s Stævn var bortreven lige til det forreste vandtætte Skod, og, havde Beskadigelsen strakt sig en Fod videre, vilde ogsaa det være blevet knuust, og Skibet med de fleste af de ombordværende 500 Mennesker havde da sikkert deelt Skjæbne med »Geiser«. Første Styrmand i begge Skibe havde Vagt, da Sammenstødet skeete, og Capitainerne kom først op, da Intet mere kunde forhindre Ulykken. Styrmanden i »Geiser« omkom.

Første Styrmand paa »Thingvalla« erklærer, at det ikke var Taage; men at det var diset og regnfuldt, og at det ei heller var taaget, da Morgenen brød frem. Han saa kun »Geiser« faa Minuter før Sammenstødet. Naar undtages nogle af den Slags nedsættende Udtalelser, der næsten altid fremkomme, naar en stor Ulykke hænder, udtales det fra alle Sider, at Capitainer og Officerer i Skibene udviste den største Opoffrelse og handlede med udmærket Sømandskab, idet de gjorde Alt for at formindske Ulykkens Omfang, og de have da ogsaa gjennemgaaende været Gjenstand for den mest rosende Omtale. Lignende Roes er med fuld Føie bleven Capitainen paa »Wieland« tildeel for hans dygtige og smukke Optræden ligeoverfor de Ulykkelige, der fandt Frelse ombord i hans Skib. Lovbefalet Undersøgelse vedrørende Sammenstød mellem danske Skibe vil ligesaa lidt i dette som i andre Tilfælde blive foretaget; men, naar dog i nærværende Tilfælde en Under-

søgelse finder Sted, skyldes det nærmest privat Initiativ. Der er dog ikke nogen Udsigt til, at et nok saa indgaaende Forhør kan opklare Noget om den egentlige Aarsag til Katastrophen. Den Eneste, der kunde give nogen virkelig oplysende Forklaring, nemlig første Styrmand paa »Geiser«, er død paa sin Post. Der kan tilveiebringes fuldstændig Oplysning om Alt, hvad der er seet og foretaget ombord i »Thingvalla«, og om Aarsagerne dertil; men den Mand, der har seet og handlet ombord i »Geiser«, er taus for bestandig, og, naar saaledes den ene Vagthavendes Erklæring ikke kan skaffes tilveie, blive de bedste Forklaringer om Aarsagen ikke stort Andet end Gisninger. Som den sandsynligste Aarsag til denne som til saa mangen anden lignende Ulykke kan man dog muligviis pege hen paa de gjældende Søveisreglers Ufuldkommenhed.

Hvergang der indtræffer et af disse forfærdelige Sammenstød paa Søen, som forøge den lange sørgelige Liste paa Offre, træder Spørgsmaalet om Midlerne til at forhindre slige Ulykker frem med fornyet Styrke, uden at det dog hidtil har formaaet at vække en saadan Interesse hos den offentlige Mening i England, at der endnu er synderlig Udsigt til Forbedring i de Forhold, som i saa mange Tilfælde ere Aarsag til dem. Det er Meningen i England, der maa paavirkes, fordi dets alt overveiende Skibsfart næsten giver det Almagt til at træffe Bestemmelser i den Slags internationale maritime Spørgsmaal. Det anerkjendes da ogsaa af de øvrige Stater, at Englands Samvirken er nødvendig, og man maa haabe, at det ret snart vil træde ud af sin conservative Stilling i denne Sag og gjøre en Anstrengelse for at hidføre en alvorlig og gennemgribende Forandring i alle de Bestemmelser, der for Øieblikket ere gjældende, for at sikre mod Sammenstød og de derved opstaaende Tab af Menneskeliv og Eiendom. Englands officielt tilbageholdne Stilling har dog ikke forhindret,

at der er fremkommet en heel Literatur om denne Sag, og at en stor Mængde Forhold, der komme ind under den, ere blevne grundig undersøgte saavel fra et praktisk som fra et videnskabeligt Standpunct, ligesom et Utal af Projecter have seet Lyset. Mange af disse ere discuterede og prøvede, andre ere forsvundne for aldrig mere at dukke op; men de have dog medført det Gode, at der er samlet et meget righoldigt Materiale, der, benyttet med Omhu, vil kunne bidrage til en Forbedring om end ikke til en fuldkommen Løsning af Spørgsmaalet. Den hele Sag er saa sammensat, at en udtømmende og samlet Oversigt over alle de forskellige Spørgsmaal, der ligge indenfor dens Omraade, næsten ikke er mulig og mindst i noget Tidsskrift; men iblandt dem er der nogle, som i Øieblikket synes at træde i Forgrunden. Bestræbelserne kunne gaae i to Retninger, nemlig i at søge at forebygge Sammenstød og, naar de dog forefalde, da at søge at formindske de sørgelige Følger af dem. De Forholdsregler, som i den første Retning ere trufne, ere væsentlig nedlagte i de internationale Søveisregler, og det er altsaa enten gennem en Forbedring og Udvidelse af disse eller gennem en fuldstændig Forandring af dem, at man kan gjøre sig Haab om at naae frem til Bestemmelser, der yde større Sikkerhed. Det bør erindres, at det ikke er mere end en Menneskealder siden, de nu gjældende Søveisregler første Gang traadte ud i Livet, og at det vel tør tilskrives Dampens Indflydelse, at man overhovedet kom bort fra Urtidens Forhold, under hvilke Enhver omtrent seilede, som han fandt for godt, og det kan derfor ikke forundre, at Reglerne fra først af vare meget ufuldstændige. Ved de Revisioner, som de i Aarenes Løb ere undergaaede, ere de paa forskellige Maader blevne baade tydeligere og mere fuldkomne; men den egentlige Grundtanke i

de Manøvrer, som de fordre udførte, har dog holdt sig uforandret.

Allerede i 1875 fremsatte Capitain A. Lejeune i den franske Marine følgende Anskuelse om Sammenstød: »Hovedsagelig kunne de tilskrives tre Aarsager, nemlig: Lanternernes Utilstrækkelighed, Ligeegyldighed og fremfor Alt de internationale Søveisreglers Ufuldkommenhed. At der er indtraadt nogen Forbedring i Lanterneerne kan vel ikke negtes; men den har langtfra fulgt Skridt med de Krav, som Skibenes stedse forøgede Fart stiller, og der er endnu en vid Mark for Fremskridt i alle Retninger paa dette Omraade. Disse maae komme frem deels gennem de Fordringer, som Søveisreglerne stille, og deels gennem Bestemmelser til Sikkring af Fordringernes Efterlevelse. — Aarsagen til »Geiser's Forliis bliver vel aldrig opklaret; men saa meget fremgaaer dog af de overensstemmende Vidnesbyrd, at Skibene først saae hinanden meget kort Tid før Sammenstødet, og at den betimelige Underretning, som Lanterneerne skulde have givet, manglede. Det er saaledes et af de Tilfælde, der nærmer sig de mange, i hvilke begge Skibe paastaae, at Modparten ikke havde sine Lanterner tændte. Forfatteren siger videre: »Mod Ligeegyldighed lader der sig ikke opstille betryggende Forholdsregler, og Antallet af de Ulykker, som hidrøre fra denne Aarsag, lade sig kun indskrænke ved skærpede Straffebestemmelser. Ganske anderledes forholder det sig med Reglerne for Manøvrerne, som skulle foretages for at undgaae Sammenstød; de bør være simple, tydelige og lette at anvende. Dette ere de ikke, i hvor fortrinlig skrevne de end kunne være, og Aarsagen hertil er, at man har bestræbt sig for ved de Manøvrer, som Møde mellem to Skibe nødvendigjgør, at fastholde det Princip, at kun det ene Skib skal manøvrere, medens det andet er fritaget derfor. Dette Princip kan synes rigtigt; men Følgerne

af det have i mangfoldige Tilfælde viist sig uheldsvangre, og det bør derfor foretrækkes, at der paalægges begge de mødende Skibe samme Forpligtelser, saameget mere som de dog begge løbe samme Fare og have lige stor Interesse i at undgaae den. Som Forholdene nu ere, kan det Skib, der ikke skal manøvrere, blive et Offer for Ligeegyldighed eller for et feilt Skjøn hos Modparten eller endog for dennes Mangel paa Evne til at kunne manøvrere. Det Skib, der ikke maa manøvrere, har endog med sin bedste Villie stor Vanskelighed ved i disse Tilfælde at træffe det rette Valg. Det kan ogsaa skee, at begge Skibe antage sig fritagne for at gaae afveien, og Følgerne ligge da nær. Dersom det Skib, der efter de nu-gjældende Bestemmelser skal holde sin Cours, seer det andet Skibs Lanterner, men det Modsatte ikke er Tilfælde, kunde en Collision have været undgaaet, hvis Reglerne havde været saaledes affattede, at begge Skibe skulde gaae afveien. Seilskibe bør ikke undtages fra Reglen; thi i mangfoldige Tilfælde vil et Slag med Rattet lette og sikre Udfaldet af Dampers Manøvre. De Regler, der ville være bedst skikkede til at forhindre Sammenstød, kunne sammensattes i følgende:

1) Ethvert Skib, som opdager et andet i en Stilling, der kan blive farlig for det, peiler det og vedbliver dermed. Dersom Peilingen forandrer sig kjendelig, er der ingen Sandsynlighed for at mødes; men, hvis den kun forandrer sig lidt eller slet ikke, er der Fare eller Vished for Sammenstød.

2) Hvis der er Fare for Sammenstød, dreie begge Skibe Styrbord over saameget som muligt, indtil Peilingen forandrer sig tilstrækkelig; er et Sammenstød ikkedestomindre sandsynligt, mindske begge Skibe Fart, stoppe og bestræbe sig for at komme til at sakke saa meget som muligt. Maalet for, hvad der er saa meget som muligt, bestemmes ved Søens Tilstand,

Skibenes Bevægkraft, deres Stilling ligeoverfor andre omgivende Farer, der maae betragtes som overhængende.»

La Revue Maritime tilføier: »De to Regler burde mulig forøges med følgende:

3) Ethvert Skib, der er i Fare for en Collision og befinder sig i overhængende Fare, bør bestræbe sig for at tiltrække sig Modpartens Opmærksomhed ved ethvert Middel, der staaer til dets Raadighed, og særlig ved dem, der anvendes i Taage, deri indbefattet Kimen med Klokken.»

I Januar Maaned iaar skrev Lejeune i »le Yacht«: »De Grunde, som ere blevne udviklede i ovenstaaende Linier, ere endnu efter tolv Aars Forløb uforandrede; Intet er foretaget til Trods for, at Collisionernes Antal bestandig forøges. Folkene ere afmægtige, og Regjeringerne ligegyldige for disse Menneskeoffringer. Men en gammel Sømand har viet sig til det utaknemmelige Arbeide at rive dem ud af deres Dvaskhed og opfordrer alle Sømænds Familier, Rhedere og Assurance-Selskaber, hvis Interesser ere saa alvorlig truede, til at løfte deres Stemmer mod Regjeringerne. De skulle forlange, at der dannes en permanent international Comitee, til hvem Arbeidet overdrages at fuldkommengjøre Midlerne til at gjøre Collisioner mindre hyppige. Comiteens Sæde skulde være London, den kunde sammensættes af Gesandtskabs- eller Consulats-Medlemmer og understøttes af en teknisk Comitee, i hvilken Marine-Attachéer burde have Sæde. Den burde søge Oplysning hos al Intelligens og Videnskab. Bestemmelser, som den vedtog eenstemmig, skulde være bindende; men de, der kun fik to Trediedeel af Stemmerne, kunde underkastes fornyet Undersøgelse af Regjeringerne, før de vedtoges.»

Den franske Regjering har imidlertid gjentagende rettet endog meget indtrængende Opfordringer til den

engelske Regjering om at tage Initiativet til en grundig Revision af Søveisreglerne og de i Forbindelse med dem staaende Spørgsmaal, men kun faaet undvigende Svar. Paa Congressen, der til Foraaret som bekjendt træder sammen i Washington for at drøfte forskjellige internationale maritime Spørgsmaal, vil ogsaa Collisions-Sagen komme for, og det tør da haabes, at de mange og tildeels meget indgaaende Forstudier, der ere foretagne, maae bære Frugt.

Iblandt de Mange, der have beskæftiget sig med Sagen, er der sikkert Ingen, der paa en saa fyldig Maade har taget den under Behandling i sin Heelhed som M. A. Banaré, capitaine de frégate, chef du service des instructions nautiques. Igjennem flere Bind, der netop ere udkomne, og som ogsaa ere paabegyndte i la Revue Maritime, giver Forfatteren en fortrinlig Fremstilling af de mange Forhold, der staae i Forbindelse med Collisioner, forsaavidt de gaae ud paa at søge at forhindre dem, og vi skulle i det Følgende tildeels følge hans Udvikling, saavidt den giver en mere almindelig Belysning af hele Spørgsmaalet.

Alle de Forholdsregler, der i Aarenes Løb ere blevne angivne som skikkede til at formindske Antallet af Sammenstød tilsøes, kunne sammenfattes i følgende Forslag:

- 1) At anvende to forskjellige Veie, en for Udgaaende og en anden for Hjemgaaende paa hver Route.
- 2) Mindsken Fart i Taage.
- 3) Bestemmelser om og Afgivning af Lydsignaler i tykt og taaget Veir.
- 4) Belysning af Skibene om Natten.
- 5) Internationale Bestemmelser for de Manøvrer, som Skibe ved Møde paa Søen skulle udføre.

Ideen, at anvende to forskjellige Veie paa samme Route, seer meget fristende ud paa Papiret. Mellem de to Endepuncter nedlægges i Kaartet to Veie i større

eller mindre Afstand fra hinanden, og, naar alle Skibe følge den ene Vei for Udgaaende, den anden for Hjemgaaende, kan intet Sammenstød skee mellem Skibe, som befare samme Route. Det tør dog antages for saagodtsom umuligt at angive saadanne Dobbeltveie, som skulde holdes, og, selv om det var muligt, vilde Sagen derved kun komme i yderligere Forvirring, uden at Faren for Collisioner vilde blive formindsket. Dobbeltveiene kunde nemlig kun foreskrives for Dampere, der ere saa kraftige, at de aldeles intet Hensyn behøve at tage til Vind eller Sø under nogensomhelst Omstændighed; men dette er kun Tilfælde med forholdsviis overordentlig faa. Hvordan man nu end lagde Routerne, vilde det dog være umuligt at forhindre, at de bleve overskaarne af andre Routers hurtige Dampere og af andre Dampere og Seilskibes Veie, som nødvendigviis maatte skære dem i alle Retninger, da mange Skibe vedblivende vilde være Veirforholdene underkastede. Forfatteren angiver, at de Collisioner, der have medført de største Ulykker, hyppigst ere forefaldne mellem en Damper og et Seilskib, som f. Ex. fornylig mellem «Oregon» og «Hilton Castle». Uagtet dette Spørgsmaal ikke har nogen synderlig Indflydelse paa Bedømmelsen af, hvorvidt Toveis Systemet er praktisk umuligt, skal det dog bemærkes, at det mulig falder vanskeligt at føre et fuldgyldigt Beviis for Paastandens Rigtighed; men i de sidste sex Aar har Forholdet dog stillet sig saaledes for de vigtigere Collisions-Sager, der have været behandlede ved engelske Retter. Af 278 Collisioner vare 100 forbundne med Tab af Menneskeliv, heraf fandt 136 Sted mellem Dampere og Seilskibe og vare i 58 Tilfælde forbundne med Tab af Menneskeliv. For to Dampere ere Tallene henholdsviis 96 og 18, og for to Seilskibe henholdsviis 46 og 24.

Betragtes nu Forholdet, som det for Tiden er, for Paketterne mellem to Havne, da paaavirkes hyppigst

deres Veie saaledes af de meteorologiske Forhold, at de ikke følge samme Linier begge Veie undtagen i snevrere Farvand og i Nærheden af Routens Endepuncter, hvor Veiene selvfølgelig maae mødes. Det er først i den allerseneste Tid, at nogle ganske enkelte af de kraftigste Paketter have begyndt at følge den korteste Vei i begge Retninger hele Aaret igjennem. Indtil fornylig have saaledes P. & O. Co.'s Paketter mellem Aden og Bombay under Sydvest Monsoonen fulgt den saakaldte sydlige Route, der er 2,150 Qvartmil, nu holde de den korteste Linie, 1,640 Qvartmil, undtagen i Juli og August, hvor Monsoonen er haardest, da de søge den saakaldte nordlige Route, der er 1,700 Qvartmil lang. De spare til Trods for deres kraftige Maskiner flere Døgn ved at følge denne længere Route. Dette viser allerede, hvor sammensat Spørgsmaalet vilde blive endog blot for en enkelt Route. Den af alle oversøiske Router, der, med det her omhandlede Formaal for Øie, er bedst undersøgt, er Canalen — New-York. Paa Grund af Amerikas Form kunne disse to Puncter ikke forbindes med en enkelt Storcirkel, men den korteste Linie maa sammensættes af fire Storcirkelbuer, nemlig fra Scilly til et Punct Syd for Cap Race paa Newfoundland, derfra til Syd for Sable Island, videre til Syd for George Shoal og endelig derfra til Sandy Hook. Disse Linier ere tilsammen 2,862 Qml., hvorimod de rette Cours-linier mellem samme Puncter ere 2,919 Qml., altsaa 57 Qml. længere, hvilket svarer til  $3\frac{3}{4}$  Time med 15 Miils Fart. Fra Sandy Hook til New York er 18 Qml., og fra Scilly til Havre 250 Qml. Storcirkel-linien kan imidlertid ikke følges, deels paa Grund af Iisbjerger, og deels fordi uhyre Fiskerflaader ligge paa Newfoundlands Bankerne og hyppig skjules af tæt Taage, og endelig fordi Coursen fører for nær til Virgin Rocks, som maae undgaaes. Man maa altsaa vælge en sikkrere Linie, der dog nærmer sig saa meget som



muligt til den korteste. Det franske «Compagnie Transatlantique» har paa Grund af disse Forhold formaaet Regjeringen til at forlænge den contraherede Tid til Overfarten med 3 T. 40 M. Tiden var nemlig oprindelig mellem Havre og New York fastsat til 8 D. 16 T. 40 M. for de 3,130 Qml. eller til 15 Knobs Fart; men den er nu forlænget til 8 D. 20 T. 20 M. Det vil indsees, at et hvilket som helst Indgreb i Bestemmelsesretten om den Route, som Paketterne følge, vilde være til Skade for de to contraherende Parter, og at der alene derved vilde opstaae næsten uovervindelige Vanskeligheder for en praktisk Gjennemførelse af Ideen om de to Veie. Spørgsmaalet er gammelt; det gaaer tilbage til 1856, da Maury første Gang fremsatte Problemets Løsning for den sidstomtalte Route efter en grundig Undersøgelse af Cunard og Collins Dampernes Journaler. Det fremgik deraf, at mellem 15<sup>o</sup> og 65<sup>o</sup> V. Lgd. havde Veibæltet en Brede af 300 Qvartmiil for Vestgaaende og af 150 Qvartmiil for Østgaaende. Af det første Bælte antog han 20 à 25 Qml. langs den nordlige Grændse som Vei for vestgaaende Dampere, og af det andet 15 à 20 Qml. langs den sydlige Grændse som Vei for østgaaende Dampere, efterat have studeret dem omhyggelig fra Navigationens Standpunct; men i Praxis ere de aldrig blevne antagne som fyldestgørende for at undgaae Collisioner. De angivne Veie lede ogsaa af den store Mangel, at de intet Hensyn toge til Aars-tiderne, og at den vestgaaende Route altid gik over Newfoundland's Banken til Trods for Iis, Fiskere og Taage. Men Maury søgte at imødegaae alle de Indvendinger, der reistes mod Planen, uden at det dog lykkedes at formaae Capitainerne til at følge andet end deres egen Mening, begrundet paa den Erfaring, som de selv havde erhvervet. Maurys Linier samledes nærmest ved et Punct Sydvest for Irland; de toge ikke synderligt Hensyn til de Dampere, der maae betragte

Scilly som affarende Plads for Atlanterhavs-Reisen, og det er dog omtrent 75 Qml. sydligere. Hvis Dampene fra Canalen skulde holde den samme nordlige vestgaaende Route, maatte de nødvendigviis skære den sydlige østgaaende. Det samme gjælder Routen fra og til Glasgow, Nord om Irland, og endelig skæres alle disse Veie af Seilskibsrouterne fra Canada og de Forenede Stater i Nordamerika, da disse Skibe søge at drage Fordeel af Golfstrømmen. Herhjemme har afdøde Vice-Admiral Bille for endeel Aar siden i en længere Artikel søgt at paavise Fordelene ved de to forskellige Veie, men uden at formaae at bringe sine Anskuelser til Anvendelse i Praxis.

Mellem Europa og New York er der nu blandt mange andre følgende regelmæssige Dampskibsforbindelser: med Liverpool 5 Gange ugentlig, med Glasgow 2 Gange ugentlig, med Bristol 1 Gang ugentlig, med Havre 1 Gang ugentlig og 1 Gang hver 14 Dage, med Bordeaux hver 14 Dage, med Bremen og Antwerpen ugentlig og med Kjøbenhavn hver 14 Dage. Desuden er der ugentlig Forbindelse fra Liverpool til Philadelphia og Halifax og fra Antwerpen til Philadelphia. Siden Maurys Tid har den meteorologiske Videnskab gjort store Skridt fremad, og Kjendskabet til Søveiene har fulgt med, saa der sikkert ikke længer er en eneste Capitain, der antager det som mest fordeelagtigt Aaret rundt at følge samme Vei. Hvilken Grundtanke skulde nu følges, naar der skulde næres noget Haab om at opnaae Enighed endog blot i Valget af denne ene Routes to Veie, den amerikanske, franske, engelske, tyske eller hollandske.

Hydrographic Office i Washington angiver hver Maaned paa sit «Pilot Chart» den bedste Dampskibsroute mellem Amerika og Canalen under Hensyn til Isen paa Newfoundland's Banken. Da der om Sommeren næsten bestandig hviler Taage over Banken, er Faren for at

træffe paa Iis saa stor, at Skibene hyppig ikke tør holde fuld Fart, og det er da fordeelagtigere at søge en sydligere Route, ad hvilken der med uformindsket Fart og med større Sikkerhed kan indvindes i Tid, hvad der ved Veilængdens Forøgelse tabes. Der fremkommer derved efter Aarstiden en Forskjel af omtrent 200 Qml. i Veilængde.

De franske Paketter følge hyppig de Router, som Capitain Trudelle har angivet, de falde i det Hele taget nærmere hinanden for Ud- og Hjemgaaende, saa at Middeltallet af Veilængden paa 52 Reiser med Compagnie Transatlantiques Paketter i samme Aar har været 3,156 Qml. for Vestgaaende og 3,179 Qml. for Østgaaende.

De Router, som det meteorologiske Institut i Utrecht er kommet til at anbefale som de bedste, dog uden ubetinget at turde slaae dem fast, ere henholdsvis 3,136 og 3,178 Qml. mellem Havre og New York. Institutet har til sine Undersøgelser benyttet saavel engelske og tyske som hollandske Journaler.

Det fremgaaer af denne Oversigt, at der ikke vilde kunne opnaaes nogen Sandsynlighed for Enighed i Valget af to Veie endog kun paa en enkelt Route, og at, hvordan man end valgte dem, maatte de altid i Nærheden af Endepuncterne skære hinanden. Tænkte man sig for Canalens Vedkommende aflagt to Veie for hver enkelt af de Router, paa hvilke den befares, vilde man snart indsee det fuldstændig ørkesløse i Bestræbelsen for paa den Maade at formindske Antallet af Skæringer af alle Veiene. Det bør desuden erindres, at der er mange Aarsager, som forhindre Skibe i at følge en bestemt Vei, selv om de have det til Hensigt, deriblandt haardt Veir, Mangel paa Observationer og den feilagtige Gisning, som følger dermed, Strømsætning, Deviationsfeil, Nødvendigheden af at holde Skibet op mod Sø eller Vind, o. s. v. Collisions-Spørgsmaalet, der har været saa grundig discuteret i England, har da

ogsaa temmelig hurtigt ophørt at inddrage dette Forslag blandt de Midler, ved hvilke man turde gjøre sig Haab om en virkelig Forringelse af Collisionernes Antal, undtagen forsaavidt det angaaer snevre Farvande og Havneindløb. Det er rimeligviis ogsaa blevet anerkjendt, at det vilde være meget vanskeligt, om ikke umuligt, at paatvinge Capitainerne en saadan Indskrænkning i deres Skibsføring, og man har da kastet sin Opmærksomhed paa mere praktiske Midler til at forhindre Sammenstød.

De internationale Søveisreglers § 13 paabyder: »Ethvert Skib, hvad enten det er et Dampskib eller Seilskib, skal i Taage, Tykning eller Sneveir gaae med moderat Fart.» Dette kan ikke altid opfyldes; et lille Seilskib, der i stormende Veir lændser væk, er saaledes nødt til at holde Farten, om det end er nok saa tykt, og dog skal alene et mødende Dampskib, ifølge §§ 17 og 22, gaae afveien for det. Hele Spørgsmaalet om Mindsken af Fart i Taage har iøvrigt faaet en meget fyldig Behandling i den engelske Commission, som «Society of arts» nedsatte for nogle Aar siden, og hvori Admiral P. Ryder var Præsident. Der har i dette Tidsskrift været givet et udførligt Uddrag af Commissionens vidtløftige Forhandlinger, (see Tidsskrift for Søvæsen 1885, Pag. 248, o. f.) og vi skulle derfor her kun nævne de vigtigste Puncter. »Et Signalsystem for at angive Coursen, der styres, antages snarere at ville medføre større Forvirring og flere Ulykker, end det vilde yde Sikkerhed. Man burde i det Høieste gaae til at have to Signaler, der angav, om Skibet var for Ud- eller Indgaaende! Samtidig tilraades det, at Taagesignal-Apparaterne gjøres saa kraftige, som det er muligt, og at samme Form af Sirene vedtages for alle Skibe. Det er til Trods for Loven, der paabyder det Modsatte, Regel for de vigtigste Liniers Dampere at holde fuld Fart i Taage, i alt Fald i rum Sø. I engelske Escadrer er Farten befalet mindsket til 4 Knob. Da saavel

Dampskibscapitainerne som Rhederne for Commissionen konstaterede, at deres Skibe i Taage holdt fuld Fart, udtalte den, at Loven var saaledes affattet, at end ikke Udsigten til i Collisionstilfælde at blive dragen til Ansvar for Drab, afgav tilstrækkelig Sikkerhed for, at den blev overholdt. Endog i de Tilfælde, hvor Capitainen selv ansaae det for sømandsmæssig urigtigt at holde fuld Fart, tvang Omstændighedernes Magt ham dertil; Posten skulde naae frem i rette Tid, Passagererne ventede, at Fartplanen overholdtes, og Ladningseierne ønskede en hurtig Overfart. Capitainernes Stilling var afhængig af disse Ønskers Opfyldelse, og Resultatet blev, at fuld Fart maatte holdes. For Lovgivningen staae tre Veie aabne: Bibeholde den nuværende Tilstand; forøge Straffen for Overtrædelse og bestemt angive, hvad moderat Fart er; eller forandre Loven og tillade fuld Fart i rum Sø, men bibeholde Bestemmelsen om mindsket Fart for snevre Farvande. Det formeentes ikke, at fuld Fart i rum Sø medførte nogen synderlig Fare, og, naar den moderate Fart i snevert Farvand ikke overholdtes, var det lettere at controlere, og Straffen derfor vilde sandsynligviis falde haardere end nu. Bestyrelserne for Dampskibsselskaberne vide, at deres Capitainer krænke Loven, og at de saa at sige seile med Hampestrikken om Halsen; men de øieblikkelige Krav overvinde Betænkelighederne og afføde mange meere eller mindre gyldige Beviser for Nødvendigheden af at handle paa denne feile Maade. Uagtet Admiral Ryders Rapport ikke indeholder noget bestemt Forslag til en Forandring, tør man dog ansee den som et Udtryk for den Mening, der i England gjør sig gjældende i Spørgsmaalet om Farten under Taage, nemlig at fuld Fart bør tillades i rum Sø, medens en ringere og bestemt angiven Fart skal benyttes i snevert Farvand. Dette skal omtrent defineres ved alt Farvand, der ligger indenfor 50 Qml. af Land.

I Tydskland ere flere Domme i Collisionssager faldne, der have været i directe Strid med den bestaaende Anordning om Mindsken af Fart i Taage. I Frankrig vilde en saadan ny Lov staae i Strid med Statens Concessioner til Selskaberne, der f. Ex. for New York Liniens Vedkommende bestemme, at den aarlige Middelhastighed skal være mindst 15 Qml. i Timen med almindelig Gang. Iøvrigt ere de Skibe, som holde stor Fart i Taage, i Reglen mindre farlige end andre med mindre Fart, fordi de have Alt mere klart til at manøvrere, naar nødvendigt, de holde skarpere Udkig, og deres Sirener eller andre Taagesignal-Apparater ere kraftigere. Skulde det vise sig nødvendigt at fastsætte en bestemt mindsket Fart i Taage, da maa samtidig et eller andet overmaade kraftigt Signalapparat vedtages for alle Skibe. Men der maa i alle Tilfælde vises stort Maadehold ved Fastsættelsen af den moderate Fart i Taage; thi Skibene maae bibeholde Fart nok til at manøvrere med Sikkerhed og til at møde Vindens og Strømmens Indflydelse. Hvad det dog fremfor Alt kommer an paa, er, at alle Skibe forsynes med meget kraftige Lydsignal-Apparater, saa at man itide kan faae Underretning om andre Skibes Nærhed og da strax mindske Fart. Dog heller ikke i denne Retning vil England endnu indlade sig paa nogen Revision af den bestaaende Lov, og uden England lader den sig overhovedet ikke foretage. Man maa altsaa vente, indtil den bestaaende Lovs Utilstrækkelighed har fremkaldt saa sørgelige Ulykker, at de endelig tvinge den engelske Regjering til at gaae ind paa en alvorlig Revision af Collisions-Bestemmelserne.

Som Sagen nu staaer, er der kun eet Middel til at formindske Collisions-Faren, og det er ved paa enhver mulig Maade at gjøre de brugelige Lydsignal-Apparater kraftigere og mere fuldkomne. Seilskibenes Taagehorn ere ogsaa langtfra kraftige nok, og det er bydende nødvendigt at indføre et Signalapparat, der kan høres i

en Omkreds, stor nok til at sikre mod Collisioner. Dampskibenes Signaler ere som Regel langt kraftigere, saa de under gunstige Forhold kunne høres i flere Quartmils Afstand. Herved fremkommer et stort Misforhold, saameget mere som det er Damperen, der skal vige afveien for Seilskibet, hvis Tilstedeværelse det sidst hører. Naar Seilskibene anvendte Dampfløiter eller Sirener, vilde det være en stor Fordeel. For at skjelne dem fra Dampskibe vilde en simpel Convention om Maaden, hvorpaa Signalerne skulde afgives, være tilstrækkelig til, at man med fuldkommen Sikkerhed kunde skjelne dem fra hinanden, saaledes vilde Signaler af en bestemt Forskjel i Tonen være fyldestgjørende. Denne Opfattelse kunne vi dog ikke dele, og den synes ei heller at stemme med andre Udtalelser af Forfatteren. For at løse Problemet er den første Betingelse, at Lydsignalerne faae en stor Hørevidde. Men netop i saa Henseende siger Loven Intet; den siger kun, at Taagehornet skal være kraftigt, og Damppipen eller et andet Dampsignal-Apparat skal være kraftigt og saaledes anbragt, at Lyden derfra ikke opfanges af omgivende Gjenstande ombord. Ombord i Skibe anvendes baade Dampfløiter, Sirener og Trompeter; men disse ere netop Apparater, der give samme Lyd som de, der anvendes ved Taagesignalstationerne i Land. Det er ikke sjeldent, at der derved fremkommer Misforstaaelser, som kunne medføre de største Ulykker. Bestemmelserne bør affattes saaledes at et Skib, der hører et Signal, ikke kan antage det for at komme fra et andet Skib, medens det afgives fra en Station i Land, og omvendt. I længere Afstand kan en dyb Fløitetone ogsaa forvexles med Lyden af en Sirene, dette Forhold maa nøie undersøges, for at der kan raades Bod paa den Forvirring, det fremkalder. Endnu værre er det, at der til Kystsignaler anvendes Klokker og Skud, der kunne forvexles med Ankerliggere og Nødskud fra Skibe. Signalmidlerne bør derfor deles i

tre særlige Slags, nemlig for Signalstationer iland og paa Fyrskibe, for Dampskibe og for Seilskibe.

Vi skulle ikke indlade os paa den overmaade indgaaende Undersøgelse af de forskjellige Typer af Taagesignalapparater, som Forfatteren anstiller, men kun fremhæve nogle Omstændigheder ved den. Det er ikke alene Utilstrækkeligheden af de anvendte Taagesignalmidlers Kraft, men ogsaa deres uhensigtsmæssige Anbringelse, der har fremkaldt mange Collisioner. For at forstærke Lyden bør der anbringes Skjerme eller Reflectorer omkring Dampfløiten, hvorved Lyden fortrinsviis kan kastes ud i de Retninger, hvor den er mest nødvendig, nemlig forud og til Siderne, medens der uden Skjerme gaaer meget af Lyden tilspilde saavel agterefter som op og nedad. Man kan ikke stole paa, at høie og dybe Toner under alle Forhold kunne skjelnes fra hinanden. Der er ikke opnaaet Enighed om, hvorvidt de høie eller de dybe Toner høres længst, hvadenten de komme fra Fløiter eller Sirener. Naar Sirener anvendes, bør Axen gennem Munden hellere være rettet lidt under end over Horizontalen. Af Taagehorn til Seilskibe findes en stor Mængde forskellige Typer; men de lide alle af den Feil, at de ikke høres saa langt, som den nuværende Udvikling i Skibsfarten nødvendiggjør til Sikkring mod Faren for Collisioner. Der er ikke fundet nogen praktisk Form for et Apparat, ved hvis Hjælp et Skibs Fart gennem Vandet kan afgive Kraft til at drive et mekanisk Taagehorn. Dog har den engelske Admiral Cator benyttet Farten til at sætte en Fløite i Virksomhed, idet den er befæstet til en Boie, som slæbes agter. Herved kan i en Escadre Agtermanden itide varskoes om Afstanden til Formanden. I nogle Selskibe, fornemmelig svenske og norke, benyttes Vinden som Kraftgiver til Lydsignal-Apparatet. Ogsaa Elektriciteten er bleven forsøgt til at fremkalde en kraftig Lyd; men Forsøgene ere endnu ikke tilendbragte.

Stærkt comprimeret Kulsyre kunde vel anvendes til i Seilskibe at sætte Lydsignal-Apparater igang; men det er for kostbart og upraktisk, da man ikke overalt kan faae den at købe.

Der er endnu ikke opfundet noget Instrument, ved hvilket man er istand til at maale Lydens Styrke, og man er altsaa henviist til praktiske Forsøg for at bestemme, hvilket Signalapparat der høres længst. Men en Sammenligning er overmaade vanskelig, fordi mange forskellige Forhold i Luftens Tilstand have Indflydelse paa Resultaterne. Ifølge tyske Forsøg paa Elben kunne de bedste Apparater til Seilskibe høres i  $2\frac{1}{2}$  Quartmiils Afstand under gunstige Forhold og under ugunstige paa 1 Qml. Franske Forsøg give henholdsvis kun  $1\frac{1}{2}$  og  $\frac{1}{3}$  Qml. Iøvrigt stemme forskellige Forsøg sjældent overeens. Af Dampapparater staaer Sirenen utvivlsomt høiest. Allerede i 1873 høretes ved Forsøg, som Trinity-House lod foretage, Sirenen til Brug iland under gunstige Forhold paa  $7\frac{1}{2}$  Qml., under ugunstige paa  $2\frac{2}{3}$  Qml., og Apparaterne ere betydelig forbedrede siden den Tid. Amerikanske Forsøg angive Afstanden, hvori Dampskibsfloiten kan høres, til henholdsvis  $3\frac{2}{3}$  og  $1\frac{1}{5}$  Qml. Ved Forsøg, som i 1885 foretoges i Brest, stod Holmes Sirene høiest med 3 Qml., hvad enten Vinden var med eller imod, men kun med 2 Qml., naar Vinden var tværs. De transatlantiske Paketers Dampfloiter høretes ligesaa langt; men Sirenen ansaaes dog ogsaa der for det bedste Apparat. Klokker af 450 Punds Vægt med en Hammer af 10 Punds Vægt kunne høres i fra  $1\frac{1}{2}$  til  $\frac{1}{3}$  Qml. Det er gunstigt, at Lydgiveren saavel som den, der skal høre Lyden, ere anbragte høit over Vandet. Under mange Forhold kan det være vanskeligt at afgjøre, fra hvilken Retning Lyden kommer, og man har derfor til Forsøg konstrueret forskellige Apparater til at raade Bod herpaa; men de trænge alle til at gøres praktisk anvendelige.

Vanskelighederne, som et Taagesignalsystem ville have at overvinde for at yde Sikkerhed mod Collisioner, ere oftere blevne fremhævede, og det er fornemmelig Usikkerheden i at bestemme Retningen, hvorfra Lyden kommer, der har været det Afgjørende for Besvarelsen i de Commissioner, der have været nedsatte angaaende Spørgsmaalet. Ved at undersøge Aarsagerne til Collisionen mellem «Champagne» og «Ville de Rio», der fandt Sted den 7de Mai 1887 i Canalen, kommer Forfatteren til det Resultat, at den fremkaldtes ved Anomalier i Lydsignalerne, men fremfor Alt ved Utilstrækkeligheden af Bestemmelserne for Seilads i Taage. Det paavistes ogsaa, at en øieblikkelig Standsen af Farten og Bibeholdelse af Coursen vilde have bragt Skibene klare af hinanden eller i hvert Fald gjort Skaden mindre alvorlig.

Blandt de mange Forslag, der ere fremkomne til Taagesignaler, er et, ifølge hvilket de skulde indskrænkes til et eneste, der skulde betyde: «Jeg stopper, fortsæt Eders Vei saa langsomt som muligt». Det stilleliggende Skib skulde da lyde med Klokker, ifølge § 12. c. Særlige Bestemmelser maatte træffes, naar det var et Dampskib og et Seilskib eller to Seilskibe, der mødtes. Dersom begge Skibe skulde stoppe, naar de troede at høre hinanden ret for, kunde deres indbyrdes Stilling vedligeholdes længe uden Resultat. Ved at bringe et Skib i Sakning, før man har seet det Skib, hvis Signal har fremkaldt en saadan Manøvre, løber man Fare for at falde tværs for det Skib, man vil undgaae, og fremkalde en Collision, da man ikke længer er Herre over Skibets Bevægelser. Ved derimod at gaae frem saa langsomt som muligt og holde Cours, skærpe Udkigget, passe Lydsignalerne og være vel klar til at bakke om fornødent, løber man mindre Fare end ved at stoppe eller forandre Cours. Collisioner kunne ganske vist alligevel skee; men de store Katastropher ville undgaaes. Endelig bør

det fastholdes, at Manøvrerne, som i øieblikkelig Fare skulle foretages, maae afhænge af Omstændighederne og af den Commanderendes Initiativ. De bør ikke være underkastede forud bestemte Regler, der dog altid maae være meer eller mindre sammensatte, og som det i Øieblikkets Alvor og Spænding vilde være umuligt at følge; men de internationale Bestemmelser burde indeholde Forsigtighedsregler med Hensyn til Manøvrer, som i Taage skulde foretages i sidste Øieblik.

Medens Søveisreglerne indeholde bestemte Angivelser om, hvorlangt de forskjellige Lanterner skulle lyse, sige de Intet om det endnu vigtigere Spørgsmaal, hvor langt Lydsignalerne skulle kunne høres. Det maa ansees for nødvendigt, at der i saa Henseende træffes en Bestemmelse. Desværre er det næppe sandsynligt, at Grænsen kan sættes høiere end til 1 Quartmiil i stille klart Veir, uagtet den ved de bedste Damp-Lydapparater naaer langt høiere. Man har i de senere Aar foretaget mange Forsøg paa at anvende Lydens Forplantning gennem Vandet til paa praktisk Maade at benyttes istedenfor dens Forplantning gennem Luften til at give Lydsignaler. Det er muligt, at der ad denne Vei kan opnaaes gunstige Resultater; men, uagtet det er lykkedes at høre Signaler paa temmelig lang Afstand gennem Vandet, synes det meget vanskeligt, om ikke heelt umuligt, at bedømme Retningen, hvorfra de komme. Det maa da være Fremtiden forbeholdt muligviis ved sindrige Apparater at løse dette Spørgsmaal paa en for Søfarten praktisk anvendelig Maade.

Belysningen af Skibene til Sikkring mod Collisioner er et Spørgsmaal, der er ligesaa sammensat som det forrige; men man har til dets Behandling den Fordeel, at det forholdsviis er let at skaffe et tilstrækkelig stærkt Lys. Det er fornemmelig Lanterneføringen og Lanternernes Anbringelse, som det gjælder om at forbedre samtidig med, at Loven bør forlange en større Lysvidde

end den nu vedtagne. Der er i denne Henseende fremkommet saa mange Forslag, at man let kan staae tvivlraadig ved Bedømmelsen, især da det samtidig ikke maa glemmes, at det nuværende System har været prøvet gennem mange Aar, og at det har levet sig ind i Sømandens Bevidsthed. Der er derfor snarere Trang til at faae det udvidet og fuldstændiggjort end til at forandre Principet, hvorpaa det er bygget. Der findes ikke nogen anden Convention, der er saa almindelig tiltraadt som den om Søveisreglerne, og den blev da ogsaa ved den sidste Revision kun meget lidt forandret. Paa den anden Side kan Ingen betragte et System som fuldent, der medfører en bestandig Fare, og det er derfor gennem Forbedringer i det bestaaende Princip og ikke ved Indførelsen af et heelt nyt Princip, at man bør søge at forøge Sikkerheden, som det afgiver. Et godt Lanternesystem bør opfylde Fordringer om: Eensartethed for hver Classe Skibe, tilstrækkelig kraftigt Lys, det mindst mulige Antal Lanterner og den bedste Placering af dem, bekvemt Tilsyn, Anbringelse af Lysene, saa at Skibsclassen og Coursen, som Skibet styrer, let iagttages, at Lanternerne ere saa simple, at de kunne anvendes af alle Skibe. De nugjældende Love medføre den simple Regel for Skibe, hvis Courser krydse hinanden, at de ved at vende Lys af samme Farve mod hinanden ere sikkrede mod Sammenstød. Dette vilde være tilstrækkeligt, naar ikke Skibenes store Fart og deres Længde nødvendiggjorde nærmere Bestemmelser. Det er meget godt, at Dampskibenes Toplanterne strax giver Underretning om, at det er et Dampskib, man har for sig; men det er uheldigt, at Seilskibe ganske mangle det hvide Lys. Rimeligviis vilde mange Collisioner have været undgaaede, dersom ogsaa Seilskibene viste et hvidt Lys. Der findes Stillinger, i hvilke et farvet Lys ikke giver Underretning om, hvorvidt Skibet, der viser det, er et Dampskib eller et Seil-

skib. I mange Tilfælde giver Seilskibets farvede Lys i Forbindelse med Vindens Retning Underretning om dets omtrentlige Cours; men det er en stor Feil, at hele Agterskibet er ubelyst. Ganske vist skal ethvert Skib, som indhentes af et andet, vise en hvid Lanterne agter; men Dampskibenes store Fart, et mindre omhyggeligt Udkig agterefters og Muligheden for, at Seilene skjule det indhentende Skibs Lanterne for Udkiggen, medføre Collisioner, der kunde undgaaes, naar Agterskibet var belyst.

Loven burde give Sikkerhed for, at et Lys, der kan forebygge Collisioner, altid er paa Plads. De to farvede Lys paa Seilskibene belyse hver kun  $\frac{1}{8}$  af Horizonen; to Lanterne kunne sandsynligviis anvendes paa en mere hensigtsmæssig Maade. Uagtet de farvede Lys have mindre Lysvidde end det hvide Lys, ere de i Seilskibe ofte anbragte tæt ved Vandet, hvorved de udsættes for at blive endnu mindre lysende. Ved Krængning og i Sø komme Lysene endnu lavere, og Seilene kunne let ganske skjule dem. Det bør derfor undersøges, om de Grunde, hvorfor Lysene ere lavt anbragte, ere saa vægtige, at de holde Stik overfor en alvorlig Undersøgelse. Hvis det med Sikkerhed lader sig gjøre at anbringe Lysene høiere, bør det gjøres for saaledes at opnaae, at de lyse bedre, og at de kunne sees, saa langt deres Lysstyrke tillader det. Den lave Plads er valgt for at sikre et godt Tilsyn og Bekvemmelighed i Pasningen; men i mindre Skibe opnaaes dette ikke i svær Sø, og de kunne ofte ikke holdes brændende. I saa Tilfælde hviler Sikkerheden mod en Collision udelukkende hos Udkiggen i det lille Skib, hvor det hyppigst hænder, at der ikke kan holdes det bedste Udkig. Hvad Sidelanterne i Dampskibe angaaer, da var det tidligere almindeligt, at de vare anbragte paa Broen, medens de nu især i store Dampere hyppigst anbringes i Lanternetaarne, der staae forude. Herimod kan Intet ind-

vendes, da Loven ikke giver nogen Bestemmelse for det tværskibs Plan, i hvilket Sidelanterne skulle være anbragte i Forhold til Toplanteren. Men Følgen heraf er, at man for samme Stilling af et mødende Dampskib kan see det farvede Lys tilhøre for, lige under eller tilvenstre for Toplyset. Dette er i høj Grad forvirrende, hvorfor der bør træffes nøiagtige Bestemmelser for den indbyrdes Stilling mellem det hvide og det farvede Lys, ligesom Stedet, hvor de anbringes, bør være eens i alle Dampskibe. Naar de farvede Lys ere anbragt heelt forude i et langt Skib, medfører det den Fare, at  $\frac{1}{2}$  à  $\frac{3}{4}$  Kabellængde af Skibet slet ikke er belyst; ere derimod Sidelanterne anbragte meget agterlig, bliver der et smalt Bælte to Streger agten for tværs, hvor Sidelanterne kan sees, uden at Toplanteren er synlig, og Skibet kan, seet i denne Stilling, antages for et Seilskib.

Til Trods for den tilsyneladende meget omhyggelige Angivelse for Lanterneskjermenes Anbringelse kan en forskjellig Opfattelse gjøre sig gjældende, og dette fremgaaer tydelig af de minutiøse Bestemmelser, som Board of Trade har udfærdiget til sine Tilsynsmænd, uden dog derved at udelukke Tvivl. Skjermene skulle anbringes saaledes, at det røde og det grønne Lys ikke krydses for tæt foran Skibet. Det vilde være heldigt, at der var givet en bestemt Afstand foran Skibet, i hvilken Lysene skulde krydses; men der vilde dog muligviis kunne opnaaes en endnu sikkrere Bestemmelse for Skjermenes Stilling paa følgende Maade. Sidelanterne skulde lyse paa 2 Qvartmiis Afstand; man kunde da bestemme, at begge Lys paa denne Afstand skulde være synlige i en Brede af omtrent 1 eller  $1\frac{1}{2}$  Kabellængde. Ogsaa burde der være Bestemmelse for, hvorledes der skal forholdes overfor den ubestemte Lysvinkel, som fremkommer, dels ved at Flammen har en større eller mindre Brede, og dels ved at selve det oplyste Lanterneglas kan virke som selvstændig Lysgiver. Som det nu

er, opfattes Bestemmelserne i høj Grad forskjellig i de forskjellige Lande, ja i forskjellige Havne i samme Land. Medens saaledes i England de farvede Lysstraaler krydses noget foran Skibets Stævn, følges som Regel i Frankrig Bestemmelsen om, at Sidelanternerne kun skulle lyse fra ret forud, hvorved der altsaa dannes et mørkt Bælte af Skibets Brede foranfor det. I de franske Krigsskibe er snart det Ene snart det Andet Tilfælde, dog er det almindeligst, at Straalerne krydse hverandre. Der er forefaldet flere Collisioner, som utvivlsomt have været foraarsagede ved det omtalte mørke Bælte. Lampen eller Lyset i Lanterne og Speilene bør være ophængte i dobbelt Balance, saa de ikke paavirkes ved Skibets Bevægelser, og Tapperne bør være anbragte saa nær som muligt ved Flammen.

Blandt de mange Lanternesystemer, der ere fremkomne som Forslag til Forbedring i Belysningen, skulle vi lidt nærmere omtale det, som Mr. Banaré angiver: Seilskibe skulle paa Toppen af Stormasten føre en hvid Lanterne, der lyser Horizonten rundt. Den skal anbringes under en Jernarm, og der vil ingen Vanskeligheder være, hverken ved Heisningen eller Pasningen. De røde og grønne Lanterner anbringes udenfor Skibet under bevægelige Jernbomme omtrent ved Kranbjælkerne og indrettes til at lyse fra  $15^{\circ}$  fra agter, gennem tværs og forud, rundt paa den modsatte Side, til  $25^{\circ}$  agtenfor tværs. De skulle begge anbringes i samme tværskibs Plan og i samme Høide over Vandet. Høiden over Relingen skulde være mindst 10 Fod. Fordelene vilde være, at man under alle Omstændigheder tidligere saae Skibet, og at den bestemte indbyrdes Stilling af Lysene gav en god Veiledning i Bedømmelsen af Skibets Cours, selv i de Tilfælde, hvor Seil eller andre Gjenstande ombord kunde skjule Lyset fra den modsatte Side. Det hvide Lys i Forbindelse med et af de farvede Lys vilde gjøre det let at see enhver Dreining, som

Skibet foretog, medens det ene farvede Lys i det nuværende System gjør det muligt, at et Skib kan dreie indtil 10 Streger, uden at det kan sees. Dampskibe skulde paa Toppen af Stormasten føre en hvid Lanterne, der lyser Horizonten rundt, og forude en rød og en grøn Lanterne. Disse skulde anbringes under Fokkestaget, den røde underst og forligst, den grønne øverst og agterligst. Afstanden mellem de farvede Lanterner skulde være saavel i lodret som i vandret Retning mellem 6 og 12 Fod, og Toplanternens Høide skulde være mindst dobbelt saa stor over de farvede Lys, som Afstanden mellem disse. De farvede Lys skulde lyse Horizonten rundt, undtagen i en Vinkel af  $15^{\circ}$  paa begge Sider fra agterind. Det formenes, at denne Stilling af Lanterne bedre end den nuværende vilde give Veiledning til at bedømme Skibets Cours og Bevægelser. Dette turde dog for det første Puncts Vedkommende være tvivlsomt, og særlig vanskeligt vilde det være at skjelne, om Skibet styrer næsten bort fra eller næsten ind imod lagttageren. Derimod vilde enhver Coursforandring sees lettere end nu, og hele Skibet vilde være belyst. Manøvrerne for at undgaae Sammenstød vilde blive uforandrede, og det skulde kun erindres, at, naar Modpartens hvide Lys saaes mellem den Cours, man selv styrede, og hans farvede Lys, da vilde Alt gaa klart. For Dampere, der bugsere, udlægge Telegraphkabel o. s. v. vilde Systemet let tilpasses, og uden at der anvendtes flere Lanterner end nu. Bestemmelsen om, at ingen andre Lanterner end de befalede maae vises, overholdes som bekjendt ikke og er i store Passageerdampere saagodtsom umulig at overholde. Ved Benyttelsen af det angivne System vilde Lys indenbords i et Skib kun, naar de vare blændende stærke eller anbragte høiere end de to farvede Lanterner, gjøre nogen Forveksling mulig. Der kan gjøres den Indvending mod Systemet,



at Røgen ved at slaae ned forude samtidig kan skjule begge Lanterner.

Bestemmelsen om, at de kugleformede Lanterner, der vise rødt Lys, skulle have mindst 10 Tommers Diameter, er uheldig, da Lysstyrken ikke er afhængig af Lanternens Størrelse, og det alene er Lysvidden, der har Interesse. Der er ikke angivet nogen Afstand, hvori Toplanterne paa en Damper, der udlægger Telegraphkabel, skulle sees, hvorfor Bestemmelse derom burde tilføies. Da Ankerlanteren skal lyse Horizonten rundt, vilde det være heldigt, at den førtes paa Toppen af Stormasten, som det eneste Sted, hvorfra den kan opfylde sin Bestemmelse. Paragraphen om det hvide Agterlys, som et Skib, der indhentes, skal vise, er affattet i saa ubestemte Udtryk, at der er bestandig Tvivl om dens rette Forstaaelse; denne vilde falde bort, naar alle Skibe førte en hvid Lanterne paa Toppen af Stormasten. Da det er let at maale en Lanternes Lysstyrke, burde alle Bestemmelser angaaende Afstande, hvori Lanterner skulle kunne sees, bortfalde, og i deres Sted skulde Lysstyrken være angiven. Alle Bestemmelser for Lanterners Størrelse og for Skjermenes Anbringelse burde samtidig bortfalde, og i deres Sted skulde Lysstyrken og Lysvinklerne alene angives. Man kan nemlig opnaae en bestemt Begrænsning for Lyset paa andre Maader end ved ydre Skjerme, og en Lanternes Størrelse er et upaalideligt Maal for dens Lysstyrke. Denne burde være angiven saaledes, at den svarede til en Lysvidde af 6 Quartmiil for Damperes hvide Lanterner, 4 Quartmiil for Seilskibes hvide Lanterner og 3 Quartmiil for alle farvede Lys. Med den Udvikling, Lanternevæsenet har taget, vilde disse Fordringer ikke være for store.

Ved mange af de Systemer, der ere foreslaaede, og af hvilke enkelte vise stor Opfindsommelighed, vilde man blive sat istand til at lære det mødende Skibs Cours at kjende; men dette er af underordnet Interesse, naar

man blot sikkert veed, naar og hvorledes man skal undgaae Skibet. I denne Henseende lader det nu-gjældende System Intet tilbage at ønske, og de ovenfor anførte Forslag ere da ogsaa udelukkende beregnede paa at give tidligere og paalideligere Oplysninger om et mødende Skib, saa at man under alle Omstændigheder ved at anvende de nu gjældende Regler kan manøvrere sig fri af det med Sikkerhed. Noget Lignende gjælder Indførelsen af de forbedrede Taagesignal-Apparater; de skulle kun sikre, at mødende Skibe itide kunne mindske Farten til det mindst mulige; men de skulle ikke paa nogen Maade benyttes til Veiledning for Skibenes Manøvrer, førend de kunne see hinanden.

Med Hensyn til Lanternernes Construction og Anbringelse, samt Beliggenheden af deres Lysbælte, naar de ere forsynede med Lindser, og Skibet krænger, er der overordentlig mange og vigtige Hensyn at tage, som det dog vilde blive for vidtløftigt her at komme ind paa. Anvendelsen af elektrisk Lys til Skibenes udenbords Belysning synes at skulle vinde Indpas, og dette vil rimeligviis være den letteste Vei, ad hvilken mange af de tekniske Vanskeligheder, som Sagen giver Anledning til, kunne ventes løste paa den mest tilfredsstillende Maade. Samtidig er det det sikreste Middel til at naae en tilstrækkelig stor og paalidelig Lysstyrke, og sammenlignet med denne ere alle andre Forholdsregler af kun ringe Betydning.

»Nautical Magazine«s October-Hefte indeholder en Artikel, hvori der føres et Forsvar for de bestaaende Søveisregler, grundet paa en Undersøgelse af Forholdet mellem Antallet af Reiser og Antallet af Collisioner. »I Aaret 1885—86 fandt 1,090 Sammenstød Sted. Dette Tal indbefatter alle Collisioner mellem to engelske Skibe samt mellem et engelsk og et fremmed over hele Jorden, endvidere mellem to fremmede Skibe ved engelske Kyster og engelske Colonier. Ved at undersøge, hvor-

mange Skibe der i England ere ind- og udeclarerede i samme Aar, og ved at sammenholde Antallet af engelske med Antallet af fremmede Skibe mener »Nautical Magazine», at 1,700,000 Reiser er et rimeligt Tal at sammenligne de 1,090 Collisioner med. Af disse forefaldt 521 om Natten og 569 om Dagen. Af de 1,090 kunde kun 108 tilskrives tykt eller taaget Veir. Af Collisionerne mellem to Dampere fandt 120 Sted mellem to engelske, og 31 mellem en engelsk og en fremmed. Af de 120 Collisioner mellem to engelske Dampere endte kun 14 med total Forliis, og af de 31 mellem engelske og fremmede Dampere endte kun 4 med total Forliis. Med runde Tal fandt der kun 1 Collision Sted paa 1,560 Reiser med Seil- eller Dampskib. Da ialt 106 Collisioner endte med total Forliis, var der altsaa kun 1 total Forliis paa 16,000 Reiser. Der forefaldt ialt kun 1 Collision om Natten paa 3,260 Reiser, og af Collisionerne mellem to Dampere indtraf 70 om Natten, medens en af dem eller begge vare under Gang, og af disse endte kun 12 med total Forliis. Disse Tal gjælde kun Collisioner tilsøes og ikke paa Floder eller i Havne, hvor andre end de internationale Søveisregler ere gjældende. »Nautical Magazine» mener, at disse Tal, selv om de kun ere tilnærmelsesviis rigtige, kun kunne vække Forbauselse over, at der ikke forefalder flere Collisioner, naar man seer hen til det store Antal Skibe, der seiler, til deres store Fart, til Farerne, som foraarsages ved Taage, slet Udkig og ved det legemlige og aandelige Slid, som de Vagthavende maae gennemgaae, naar de mange Timer igjennem ere paa Broen. Med saadanne glimrende Resultater af Skibenes sikre Navigering maa det antages, at Publicum maa være overordentlig tilfreds, ligesom Capitainer og Styrmand have al Grund til at være stolte deraf. Det er uimodsigelig beviist, at Capitainerne paa de Skibe, som Loven byder at gaae afveien, i Almindelighed have handlet med sund Dømme-

kraft og godt Sømandskab, og den Tanke, at det fremtidig skulde forbydes dem at handle, som deres Dømmekraft tilsiger dem, er ikke alene uberettiget, men absurd. Det vilde være i høieste Grad til Skade for Sikkerheden for Liv og Eiendom.»

Selv om man maa indrømme, at det Antal Offre, som Collisionerne paa Søen aarlig kræve, er ringe i Forhold til det store Antal af Mennesker, som færdes paa Søen, er dette ikke nogen antagelig Grund til at lade Muligheden for Forbedringer upaaagtede. Tværtimod synes dette Forhold at maatte opfordre til yderligere Fremgang ad den anviste Vei for at søge den størst mulige Fuldkommenhed. I en Correspondance fra England stod der fornylig i »Journal des Débats» en Artikel, hvori indeholdtes en alvorlig Advarsel mod den overhaandtagende Forøgelse af Farten. Det er dog ganske sikkert ikke gennem Forsøg paa at indføre en mindre Fart, at man vil kunne opnaae noget gunstigt Resultat. Hele Nutidens Udvikling gaaer netop i Retning af Hast, og hvor mange Ulykker end Farten kan foraarsage, ville de Overlevende frem og det med Fart, hvadenten det er sigtbart, eller det er Taage. Stor Fart maa tages som en given Factor ind i enhver Foranstaltning, der skal medføre forøget Sikkerhed mod Collisioner. Det er ved en tidssvarende Udvikling af Lys- og Lydsignalerne, at Sikkerheden skal opnaaes.

Det fremgaaer af alle Beretninger om det ulykkelige Sammenstød, hvorved »Geiser» sank, at de to Skibe kun havde seet hinanden i to Minuter, før Ulykken skete. Ifølge Søveisreglernes § 3, a. skal Lyset fra et Dampskibs Topplanterne være synligt i en mørk Nat med klar Luft i en Afstand af mindst 5 Quartmiil. Der er ingen Grund til at antage, at de to Skibes Lanterner ikke skulde have opfyldt denne Betingelse, langt mere kan man gaae ud fra, at de have kunnet lyse endog i betydelig større Afstand. Skibene havde saa nær mod-

gaaende Courser, at de begge maae have seet hinandens Toplanternes Lys, saasnart det overhovedet under de forhaandenværende Omstændigheder har været muligt. At der ikke skulde have været faldt ud forsvarligt Udkig, er en i enhver Henseende uberettiget Antagelse, og, da Skibene have seet hinanden lige kort, tyder det netop paa, at de gjensidig have seet hinandens Lanterner saa tidligt, som det overhovedet har været muligt. Gaaer man ud fra, at begge Skibe havde omtrent 12 Miils Fart, skulde de have seet hinanden i mindst 12 Minuter, medens de kun saa hinanden 2 Minuter før Sammenstødet. Lanternernes Lys har altsaa kun i det Høieste naaet ud til en Sjettedeel af den Afstand, paa hvilken det kunde være synligt. Søveisreglernes § 12 foreskriver, at Taagesignalerne skulle anvendes ombord i Taage, Tykning eller Sneevær, hvad enten det er Dag eller Nat; men der er ingen Bestemmelse for, hvorledes det ombord kan vides, om det er Taage eller Tykning. Ved mange Taagesignalstationer iland er der truffet den Ordning, at, naar et bestemt Fyr ikke om Natten kan sees fra Stationen, skal Taageapparatet sættes i Virksomhed. Om Dagen er det forholdsviis let at bestemme, om det er saa tykt eller taaget, at Taagesignaler skulle anvendes; men om Natten mangle Midlerne ombord til at bedømme, hvor tykt det er. Paa Øen Ouessant er det saaledes vedtaget, at, naar det nye elektriske Fyr ikke lyser paa over 5 Quartmiils Afstand, begynder Taagesirenen at lyde. Hensigten hermed er altsaa at være vis paa, at enten Lys eller Lyd naaer ud til de Søfarende saa langt som muligt. Naar det er ligefrem Taage, kan det som Regel sees paa Straalebrydningen omkring Lanterne; men det kan være temmelig tykt, førend dette Phænomen træder tydelig nok frem til at minde om, at det er Tid at bruge Taagesignalerne. Der mangler i Loven en Angivelse af, at det er Hensigten, at Taagesignalerne skulle anvendes,

saasnart deres Lyd kan høres længere, end den hvide Lanternes Lys kan sees. Som Tilfældet var, da Sammenstødet med »Geiser« fandt Sted, vare de to Skibe indenfor en Quartmiils Afstand fra hinanden, før de vidste Noget om hinanden, det er ikke usandsynligt at antage, at de endog have været hinanden betydelig nærmere, og der er en Mulighed for, at, havde deres Dampfløiter lydt, vilde de tidligere have kjendt den farlige Nærhed, i hvilken de vare hinanden, og de vilde da muligviis kunne have truffet bedre Foranstaltninger til at undgaae Sammenstødet. For Teknikere vilde det næppe være vanskeligt at construere et meget simpelt og billigt Apparat til Brug ombord, der angav, at det var saa tykt, at Taagefløiten skulde holdes igang, i Lighed med Bestemmelsen paa Ouessant, hvor Taagesignalet paa Pern-Pynten skal lyde, naar Fyret Stiff gaaer af Sigte fra det Fyrtaarn, hvorfra det elektriske Fyr vises.

Midlerne til at formindske de sørgelige Følger af Sammenstød have sikkert udviklet sig hurtigere end Midlerne til at undgaae Paaseiling; men der er dog ogsaa i den Retning mange Forbedringer at foretage for at opnaae Fuldkommenhed. Det er imidlertid let at forstaae, at der paa dette Omraade har kunnet opnaaes bedre Resultater, fordi det private Initiativ har kunnet gjøre sig gjældende, og den indbyrdes Concurrence har frit kunnet virke med sin mægtige Drivkraft. At der ogsaa er hyppig Brug for disse Sikkerhedsforanstaltninger, er vist nok, og mange Sammenstød vilde have medført ganske anderledes Tab af Menneskeliv og af Eiendom, naar de ikke havde været anvendte. Uagtet saaledes vandtætte Skodder ikke afgive nogen absolut Sikkerhed for, at Flydeevnen under alle Forhold kan bevares efter et Sammenstød, skyldtes det dog kun »Thingvalla«'s vandtætte Skod, at den ikke sank efter Sammenstødet, og den største Deel af de Ombordværende kunne sikkert takke denne Sikkerhedsforanstaltning for deres Liv.

Der er Mulighed for, at man ved en Udvikling af denne Idee, der kun er en Menneskealder gammel, vil kunne naae til en forholdsviis stor Sikkerhed. I den nye Inman-Damper »City of New York« er Systemet udviklet saa vidt, at Kjedelrummet er deelt i tre Rum ved vandtætte Skodder, i hvilke der ingen Døre findes, og som gaae lige op under Hoveddækket. Maskinrummet er deelt i to Rum ved et langskibs Skod, hvis Bestemmelse er, at man efter et Sammenstød, som har beskadiget den ene Maskine, skal kunne benytte den anden. Desuden er hele Skroget bygget af et Inder- og et Yderskib, og Melleumrummet er en Mængde vandtætte Celler. Det synes, som om Skibet allerede paa sin første Reise til New York var meget nær ved at faae Leilighed til at prøve, om de nye Indretninger ombord afgave Sikkerhed, idet Faren for en Collision med »City of Chicago« var overhængende og kun blev undgaaet ved, at dette Skib stoppede og bakkede fuld Kraft. Det var i taaget Veir, at de to Skibe vare komne hinanden saa ængstende nær. Det er en Selvfølge, at to Skibe kunne støde sammen under saadanne Forhold, at ikke nok saamange vandtætte Skodder ville forhindre Skibet fra at synke; men dette forhindrer ikke, at de afgive en relativ Sikkerhed, der allerede har afværget mangen en Ulykke, eller dog, som Tilfældet var med »Thingvalla«, væsentlig formindsket den. Men, selv naar et Skib synker, ere Midlerne til at redde Menneskeliv ikke udtømte. Alle veludhalte Skibe ere forsynede med Redningsflaader og Fartøier, og til yderligere Sikkerhed have Redningsbælter til Enhver ombord. Ifølge en Beretning i »Times« blev »Geiser«'s Redningsflaade uklar af Masterne og trukket ned med Skibet. Fartøierne kængrede, og mange af Passagererne vare saa lamslaaede af Skræk, at de ikke toge Redningsbælterne paa, skjøndt de bleve givne dem i Hænderne. Uagtet der altsaa var alle Midler til

Redningstilstede, kom de ikke til at gjøre den fulde Nytte, som de tilsigte.

Ligesom intet Middel, hvorved større Sikkerhed for at undgaae Collisioner kan opnaaes, maa lades upaaagtet, saaledes kan der ikke anvendes Opmærksomhed nok paa at sikre den fulde Brug af Redningsmidlerne, der findes ombord. Men ikke nok hermed; i et Passageerskib bør der holdes Mønstring, ved hvilken Enhver skal møde forsynet med sit Redningsbælte, der er da større Udsigt til, at Panik ikke opstaaer, naar en Katastrophe indtræder. Det er kun ved at forene alle Midler, at det bedste Resultat kan ventes opnaaet.

## Blandinger.

Nybygninger i England. Den 18de Juni iaar blev Kjølen lagt til Torpedodepotskibet »Vulcan«, der for Øieblikket er under Bygning i Portsmouth. Det skal erstatte »Hecla«, men er langt større, for at det kan være i Stand til at følge med den stærke Udvikling paa Torpedovæsenets Omraade, og det vil tillige fremtræde i en langt mere forbedret Skikkelse end det nuværende Depotskib, som oprindeligt ikke blev bygget til den Tjeneste, det nu i ti Aar har været benyttet til. »Vulcan« bliver 350 Fod lang, 58 Fod bred, og Deplacementet bliver 6,600 Tons. Maskinerne, der have tredobbelt Expansion, skulle udvikle 12,000 Hestes Kraft, der vil give Skibet en Hastighed af 20 Knob paa den maalte Mil, og 18 Knob ved stadig Gang i Søen. Med 1,000 Tons Kul i Kasserne bliver det i Stand til at gaae 12,000 Qml. med 10 Knobs, og 3,000 Qml. med 18 Knobs Fart. »Vulcan« bliver endvidere forsynet med Apparater til at heise og medføre et betydeligt Antal af den største Type af 2den Classes Torpedobaade, hvilket ogsaa er særdeles nødvendigt, naar man veed, hvor skrøbelige disse smaa Fartøier ere i stormende Veir. »Vulcan« bliver tillige forsynet med et Laboratorium, et Værksted, en kraftig Torpedoarmering, et righoldigt Oplag af Torpedoer med Tilbehør, med undersøiske Miner samt elektriske Apparater.

Skibets vitale Dele beskyttes ved et Staaldæk, hvis Tykkelse varierer fra 2<sup>1</sup>/<sub>2</sub> til 5 Tommer; det skal armeres

med 8 36-pundige, og 12 3-pundige hurtigskydende Kanoner og bliver saaledes i Stand til at forsvare sig mod enhver Modstander, undtagen de større Krydsere, som det med Lethed kan undgaae ved Hjælp af den store Fart. Den egentlige Bestemmelse er at bruge det som Operationsbasis for en Torpedobaadsflottille eller for Flaadens Torpedobaade, og for at opfylde denne Betingelse har det Midler ombord til at reparere Torpedoer, Torpedobaade samt disses Maskiner, er tillige Øvelsesskib for alle Slags Torpedo- og Søminearbeider og medbringer i stor Maalestok alt Materiale, som udfordres til Operationer med undersøiske Miner.

»Re Umberto«. Der tales undertiden herhjemme om, at »Helgoland« er et stort Skib, men de, der udtale sig saaledes, have rigtignok ikke synderlig Idee om, hvad der nutildags forstaaes ved et stort Skib. Det mest slaaende Exempel afgiver det nyeste italienske Panderskib, som i October blev sat i Vandet i Castelamare i Overværelse af Keiser Wilhelm og Kong Umberto. Dette Skib, »Re Umberto«, har et Deplacement af 13,298 Tons og Maskinernes samlede ind. H. K. er 19,500. »Times« anstiller følgende interessante Sammenstilling mellem de for Tiden eksisterende største Skibe i de forskellige Stormagters Flaader:

|                               | Projectil<br>Vægt. | Levende Kraft ved<br>Mundingen. |
|-------------------------------|--------------------|---------------------------------|
| Re Umberto (italiensk) . . .  | 8,960 lbs.         | 236,896 Fodtons.                |
| Amiral Baudin (fransk) . . .  | 5,950              | 124,770 -                       |
| Victoria (engelsk) . . . . .  | 5,176              | 132,632 -                       |
| Deutschland (tydsk) . . . . . | 3,864              | 66,530 -                        |
| Tschesme (russisk) . . . . .  | 4,988              | 123,772 -                       |
| Kronprinz Rudolf (østerrigsk) | 3,000              | 57,000 -                        |

## Efterretninger for Søfarende.

Efter officielle inden- og udenlandske Bekjendtgørelser.

October—December 1888.

Alle Retninger ere misvisende, naar ikke (retv.) er tilføjet; Længden er fra Greenwich Meridian. Anvendte Forkortelser: Kbl. Kabel-længder, Qvm. Qvartmiil, o. V. over Vandet, LVST Lavvande Springtid

### Nordlige Ishav.

496. **Rusland.** Ved Østsiden af Halvøen Ribachi (Fiskerøen) har Dampskibet „Paola“ stødt paa en Grund med 11 Fod Vand,  $1\frac{1}{2}$  Qvm. NØ for Bargout Pynt; N. Br.  $69^{\circ} 40'$ , Ø. Lgd.  $33^{\circ} 10'$ .
497. — Ved Indløbet til Vladimir er paa den nordvestligste af Shurinov Holmene opstillet en 30 Fod høj, sort og hvid Baake med Stage og Ballon, 50 Fod o. V.; N. Br.  $69^{\circ} 25',7$ , Ø. Lgd.  $33^{\circ} 14',3$ .

### Hvide Hav.

498. — I Soroka Bugt er sat en rød og hvid Stage med 2 Flag paa Østsiden af en Steengrund med 2 Fod Vand, og en sort og hvid Stage paa Vestsiden af samme Grund; N. Br.  $64^{\circ} 31',7$ , Ø. Lgd.  $34^{\circ} 58',2$ ; en anden Steengrund med  $1\frac{1}{2}$  Fod Vand er paa Østsiden afmærket med en rød og hvid Stage med 2 Flag; N. Br.  $64^{\circ} 36',5$ , Ø. Lgd.  $35^{\circ} 7',1$ .

### Nordhavet.

499. **Norge.** Paa Østkanten af Skæret Lille Haaen ved Hasvig i Finmarken er tændt et Gasoliefyr med vaxlende rødt og hvidt Lys, synligt fra N  $40^{\circ}$  V over N og Ø til S  $10^{\circ}$  V retv., 80 Fod o. V., Lysvidde 5 Qvm.; N. Br.  $70^{\circ} 28',7$ , Ø. Lgd.  $22^{\circ} 10'$ .
500. — Paa Afløsklubben ved Sunderø er tændt et Gasoliefyr, 45 Fod o. V., Lysvidde 5 Qvm., der formærkes 6 à 8 Gange i Minutet og viser rødt Lys fra N  $43^{\circ}$  V til N  $35^{\circ}$  V

retv., men er ellers hvidt herfra over N, Ø og S til S  $10^{\circ}$  V retv.; N. Br.  $68^{\circ} 50'$ , Ø. Lgd.  $14^{\circ} 46'$ ; dette og ovennævnte Fyr brænde fra 1 Septbr. til 14 April.

501. **Norge.** Gasoliefyret ved Voje i Vesteraalen, N. Br.  $68^{\circ} 55',5$ , Ø. Lgd.  $14^{\circ} 52'$ , holdes fremtidig tændt fra 1 November (hidtil fra 1 December).
502. — Paa Ellingraasen, Vestenden af Bjørkø, er i Gavlen af et hvidt Skur tændt et Fyr af 3die Orden, 83 Fod o. V., Lysvidde 15 Qvm.; det viser fast hvidt Lys over Løbet fra N  $85^{\circ}$  V til S  $85^{\circ}$  V, korte Blink sydfor, til S  $64^{\circ}$  V, og fast rødt Lys nordfor, til N  $62^{\circ}$  V, alt retv.; N. Br.  $64^{\circ} 34',5$ , Ø. Lgd.  $10^{\circ} 48',7$ ; det brænder fra 1 August til 15 Mai.
503. — Paa Buholmsraasen, Søndre Røde, er tændt 2 Ledefyr med vaxlende rødt og hvidt Lys, 660 Alen N  $16^{\circ}$  Ø retv. fra hinanden; det sydlige er 166 Fod, det nordlige 41 Fod o. V., Lysvidde 8 Qvm.; det nordlige Fyrs Belligenhed N. Br.  $64^{\circ} 22',2$ , Ø. Lgd.  $10^{\circ} 25',3$ ; de brænde fra 15 August til 1 April.
504. — Ved Vandvikhammeren paa Østsiden af Ramsø Sund er tændt et Gasoliefyr med 6 à 8 Formærkelser hvert Minut, 48 Fod o. V., Lysv. 5 Qvm.; det viser en rød Lysstribe fra S  $55^{\circ}$  V retv. over Skærene ved Hepsø, men er forøvrigt hvidt; N. Br.  $64^{\circ} 19',8$ , Ø. Lgd.  $10^{\circ} 27',6$ ; det brænder fra 1 Septbr. til 14 April.
505. — Paa Valsø Øren, N. Br.  $63^{\circ} 52',5$ , Ø. Lgd.  $9^{\circ} 45',9$ , det nordligste af Skærene N for Valsø, er tændt et Gasoliefyr med 6 à 8 Formærkelser hvert Minut, 11 Fod o. V., Lysv. 5 Qvm., synligt fra S  $85^{\circ}$  V over N og Ø til S  $66^{\circ}$  Ø med en rød Lysstribe fra N  $76^{\circ}$  V til N  $47^{\circ}$  V, alt retvisende, men er ellers hvidt og brænder fra 1ste Septbr. til 14de April.
506. — Paa Valsholms Skær, N. Br.  $63^{\circ} 48',6$ , Ø. Lgd.  $9^{\circ} 36',3$ , og paa Hauraas Skær, N. Br.  $63^{\circ} 49',2$ , Ø. Lgd.  $9^{\circ} 37'$ , er tændt Ledefyr, Gasolielygter, N  $32^{\circ}$  Ø—S  $32^{\circ}$  V retv. fra hinanden; de lyse begge fra S  $26^{\circ}$  V over S, V og N til N  $38^{\circ}$  Ø retv.; Valsholms Skær har fast hvidt, Hauraas Skær vaxlende hvidt og rødt Lys; de ere begge 11 Fod o. V., have i Løbets Retning en Lysvidde af 8 Qvm. og brænde fra 1ste Septbr. til 14de April.
507. — Paa Brathaarskollen ved Grip, N. Br.  $63^{\circ} 14'$ , Ø. Lgd.  $7^{\circ} 37'$ , er tændt et Fyr af 1ste Orden i et foroven rødt, fornedet graat, 140 Fod høit Taarn, 150 Fod o. V.,

- Lysvidde 20 Qvm.; det viser fast Lys med 2 korte Formærkelser hvert  $\frac{1}{2}$  Minut, hvidt over Farvandet, rødt over Grundene mellem S 3° V og S 71° V, N 79° V og N 48° V, N 2° Ø og S 85° Ø samt S 69° Ø og S 7° Ø, alt retvisende; det brænder fra 1ste August til 15de Mai.
508. Norge. Aalesunds Fyr, nu fast rødt, bliver fra 1ste August 1889 et Gasoliefyr med vekslede rødt og hvidt Lys.
509. — Paa den sydøstligste Side af Sandholmene ved Ærstenen, N. Br. 62 48',4, Ø. Lgd. 6° 36',3, er tændt et Gasoliefyr med vekslede rødt og hvidt Lys fra N 36° Ø over Ø og S til S 32° V retv., 22 Fod o. V., Lysvidde 5 Qvm.; det brænder fra 1ste Septbr. til 14de April.
510. — Paa Rommelidnæs ved Vestsiden af Øen Reksteren er tændt et Gasoliefyr, 35 Fod o. V., Lysv. 8 Qvm., med fast hvidt Lys fra N 73° V til N 3° Ø og fra S 26° Ø til S 42° V retv., stærkest i Midten af Løbets Retning; N. Br. 60° 1',3, Ø. Lgd. 5° 20',8.
511. — Ved Gaarden Skaar paa Tysnæsøen er tændt et Gasoliefyr, 116 Fod o. V., Lysv. 8 Qvm., med vekslede rødt og hvidt Lys rundt om, stærkest i Retningen N 47° V og S 7° Ø retv., over Midten af Løbene. N. Br. 59° 54',4, Ø. Lgd. 5° 32'. — Dette og forannævnte Fyr brænde fra 15de August til 30te April.

### Skagerrak.

512. — Paa Maagetangen ved Ullerøsum er tændt et Gasoliefyr med 6 à 8 korte Formærkelser hvert Minut, 48 Fod o. V., Lysvidde 5 Qvm., med hvidt Lys fra N 20° V over N og Ø til S 80° Ø og fra S 30° Ø over S til S 12° V, rødt Lys fra S 80° Ø til S 30° Ø (fri V om Bispen og Markø Skær) alt retv.; N. Br. 58° 2',5, Ø. Lgd. 6° 56',3; det brænder fra 15de August til 30te April.
513. — Paa Sydpynten af Songvaar Hellersø er tændt et Fyr med kort Formærkelse hvert  $\frac{1}{4}$  Minut i en gul Bygning, 64 Fod o. V., Lysv. 13 Qvm., med hvidt Lys fra N 85° Ø til N 67° Ø, rødt Lys fra N 67° Ø til N 78° Ø, hvidt Lys fra N 78° Ø til S 55° V, rødt Lys fra S 55° V til S 71° V og hvidt Lys fra S 71° V til V, alt retv. Fyret brænder hele Aaret rundt; N. Br. 58° 1',0, Ø. Lgd. 7° 48',7.
514. — Paa Tostenæs, Indre Flekkerø, i Flekkerøgab er tændt et Gasoliefyr, 39 Fod o. V., Lysv. 5 Qvm., med 6 à 8 korte Formærkelser hvert Minut og hvidt Lys fra S 8° V til

- S 20° V, rødt Lys fra S 20° V til S 25° V, hvidt Lys fra S 25° V til, hvor det skjules af Landet, og hvidt Lys fra N 48° Ø over Ø til S 50° Ø, alt retv. N. Br. 58° 4',8, Ø. Lgd. 7° 57',4; det brænder fra 15de August til 30te April.
515. Norge. Paa Toødden i Ny Hellesund er tændt et Gasoliefyr med fast rødt Lys fra S 6° Ø over S og V til N 42° V retv., 23 Fod o. V., Lysv. 3 Qvm.; det brænder fra 15de August til 30te April; N. Br. 58° 3',2, Ø. Lgd. 7° 50',2.
516. — Paa Varholm er tændt et Gasoliefyr med vekslede rødt og hvidt Lys fra N 5° V over N og Ø til S 56° V retv., 33 Fod o. V., Lysv. 5 Qvm.; det brænder fra 15de Aug. til 30te April; N. Br. 58° 2',5, Ø. Lgd. 7° 47',5.
517. — Paa Gloragen Pynt ved Kleven, nær Mandal, er tændt et Gasoliefyr med fast rødt Lys fra S 30° V til S 53° V retv., 18 Fod o. V., Lysv. 3 Qvm.; det brænder fra 15de August til 30te April; N. Br. 58° 1',2, Ø. Lgd. 7° 28',5.
518. Sverrig. En rød Vager med opadbunden Kost er udsat VSV for Mærskærgrund paa 6 Favne Vand; N. Br. 58° 32',3, Ø. Lgd. 11° 13',6.
519. — Den hvide Varde paa Sørhalsudde V for Hermansø er paamalet et sort Bælte; N. Br. 58° 8',4, Ø. Lgd. 11° 24',2.
520. — Paa Eckersø ved Kråksfjorden er i et lille hvidt Skur tæt Øst for Varden tændt et Fyr med vekslede rødt og hvidt Lys, 25 Fod o. V., Lysvidde 3 til 5 Qvm.; N. Br. 58° 3',7, Ø. Lgd. 11° 29',5.

### Kattegatet.

521. — Et rødt Stangmærke med rundt Toptegn og Arm visende mod Vest er opstillet ved Vestsiden af Bjørke i Skarviken paa en Grund i Vandfladen; N. Br. 57° 44',1, Ø. Lgd. 11° 40',5.
522. — Paa SØ Siden af Grunden Skalbåden ved Gøteborg er sat en Stage; N. Br. 57° 40',6, Ø. Lgd. 11° 51',3.
523. — En rød Kostprik er udsat SØ for Landgrunden ved Lille Varholm i Løbet fra Gøteborg til Kalfsund.
524. — Ved Falkenberg er tændt 2 røde faste Ledefyr, 1 Kbl. S 5° V—N 5° Ø for hinanden, det nordlige 27, det sydlige 16 Fod o. V., Lysvidde 4 Qvm. Belliggenhed af det sydlige Fyr N. Br. 56° 53',7, Ø. Lgd. 12° 28',3 — og 2 faste grønne Ledefyr, det ene paa nordre Havnearm, N. Br. 56° 53',4, Ø. Lgd. 12° 28',8, 13 Fod o. V., det andet ved Lodshuset, 24 Fod o. V.; de staae i S 60° V—

N 60° Ø, 740 Alen fra hinanden, Lysvidde 2 Qvm.; de røde Fyr holdes overeet, til de grønne Fyr komme sammen, hvorefter disse følges til Havnen; de brænde fra 1ste Aug. til 15de Mai.

525. **Sverrig.** Paa Krogstadsudde i Båtefjorden er tændt 2 Fiskerfyr med fast rødt Lys, det østlige 36 Fod o. V., N. Br. 57° 14',5, Ø. Lgd. 12° 6', det vestlige 50 Alen V ½ S derfra, 25 Fod o. V., Lysvidde 4 Qvm.; de brænde fra 15de August til 14de Novbr.
526. — Ved Vestenden af Molen paa Halmstad Sødige er i et rundt hvidt Jerntaarn tændt et Glimtfyr, 28 Fod o. V., hvidt fra S 26° V til S 61° V og rødt fra S 61° V til S 76° V, forøvrigt dækket undtagen med et svagere Lys i Retningen af Molens Ende mod NV; N. Br. 56° 39',3, Ø. Lgd. 12° 50',5.
527. — En Redningstation er oprettet ved Laxvik S for Halmstad; N. Br. 56° 35',7, Ø. Lgd. 12° 56',3.
528. **Danmark.** En Steenrøse med 11 Fod Vand over er funden 1700 Alen retv. S for Fornæs Fyrtaarn, 500 Alen fra Kysten.

### Sundet.

529. — En Steen, hvorpaa 5 Fod Vand, 200 Alen NØ for Kastrup Havn, er bortsprængt, saa at der er 8 Fod Vand, hvor den laa.

### Østersøen.

530. — Ved Fiskerleiet Tein paa Bornholms NØ Kyst vises 2 Lygter, naar Fiskerne have Brug derfor, den lavere med hvidt Lys, 18 Fod høi, paa vestre Havnearm; den høiere viser hvidt Lys i Indsellingsrenden, grønt mod Vest og rødt mod Øst for denne, og er 30 Fod høi; de staae S t. Ø ¾ Ø retv. 125 Alen fra hinanden; N. Br. 55° 15', Ø. Lgd. 14° 50',5.
531. **Tydskland.** Den nordvestligste Tønde paa Stollergrundden ligger nu paa N. Br. 54° 31',7, Ø. Lgd. 10° 9',9, c. ½ Qvm. sydligere end før.
532. — Ved Holzwiek i Travelfoden er opstillet en Steensøile til Brug for Misvilsnings-Bestemmelse; N. Br. 53° 54',2, Ø. Lgd. 10° 50',9; ¾ Kbl. Ø og S for Søilen er udlagt sort- og hvidstribede Varpetønder. Misvilsningen dersteds er i 1888 12° 12' Vest.

533. **Tydskland.** Vest for Warnemünde er reist en 66 Fod høi hvid Mast med sort Rude paa Toppen; den angiver, holdt til Warnemünde Kirketaarn, Retningen af Telegraphkabelet til Gjedsør.
534. — Paa Nordenden af Hiddensö er tændt et Blinkfyr af 2den Orden med hvidt Blink hvert 10de à 12te Secund; N. Br. 54° 36',1, Ø. Lgd. 13° 7',4.
535. — Ved Göhren paa Øen Rygen er opført en 64 Fod høi Mast med Raa, hvorfra gives Stormsignaler; N. Br. 54° 20',5, Ø. Lgd. 13° 45'. Naar Land Tief ved Thiessow er spærret af Iis, heises paa Toppen af Masten en Cylinder med spidse Ender.
536. — Fra Gross Ziegenort ved Grosse Hafl, Oderen, er i NNV Retning gravet en 9½ Fod dyb Rende ud til Løbet «Kaiserfahrt». Midten af Renden angives af 2 Baaker, den forreste med rød, den bageste med hvid Flirkant paa Toppen; det nordlige Indløb til Renden er afmærket med en rød Vager paa Vest- og en sort Spidstønde paa Østsiden.
537. — Paa Gollenberg ved Cöslin bygges et Udsigtstaarn.
538. **Sverrig.** Havnellygterne ved Kalmar ere nu begge røde (før var den ene grøn), den ydre er 18, den indre 20 Fod o. V.
539. — Ved Oscarshamn er opstillet 2 røde Ledefyr, som holdte overeet i N 69° V lede fra Qvædersudden Ledefyr til Skibsbroen, det yderste paa Broen er 22 Fod, det indreste, 104 Alen derfra, 32 Fod o. V., Lysv. 2 Qvm.
540. — Fyret paa Soen viser nu korte Blink; det er hvidt fra N 31° Ø til N 47½° Ø, rødt fra N 47½° Ø til N 64° Ø, hvidt fra S 8½° Ø til S 6½° Ø, rødt fra S 6½° Ø og over S til S 18° V; i øvrige Retninger er det dækket; Lysvidde af det hvide 6½, af det røde Lys 4½ Qvm. N. Br. 57° 27',5, Ø. Lgd. 16° 44',9.
541. — Fyret paa Ekø, 6 Fod o. V., viser nu ogsaa korte Blink, er hvidt fra N 32° Ø til N 42° Ø og fra S 5° V til S 6° V, rødt fra S 6° V mod V til Skoven paa Eko; Lysvidde 5 til 3 Qvm.; N. Br. 57° 30',2, Ø. Lgd. 16° 44',5.
542. — Ved Burgsvik paa Gotland er tændt 2 Ledefyr, 350 Alen fra hinanden, c. 1 Qvm. N for Øja Kirke; det høiere viser fast hvidt Lys, det lavere korte hvide Blink; holdte overeet i N 81° Ø lede de ind til Havnen, fri af Næs Rev.
543. — Ved Valar V for Burgsvik skal der i 1889 tændes et Fyr-



## Botniske Bugt.

544. **Sverrig.** En hvid, 24 Fod høj Steenvarde er opstillet paa Sydenden af Södra Fjæderæg i Norra Kvarnen, 33 Fod o. V.; N. Br. 63° 48', 2, Ø. Lgd. 21° 1', 3; den leder, holdt til Fyrtaarnet paa Fjæderæg, fri øst om Sømærkerne ved Nordre og Søndre Storgrund.
545. **Finland.** Paa Koörsklacken ved Østsiden af Indløbet til Gamla Karleby er tændt et fast rødt Gasoliefyr, 12 Fod o. V., Lysvidde 5 Qvm.; N. Br. 63° 51', 3, Ø. Lgd. 23° 0', 7.
546. — I det sydlige Løb til Nådendal er udsat en Stage med sort nedadbunden Kost i 4 Favne Vand, V for en Klippegrund, der ligger 2½ Kbl. N 37° V retv. fra Runsalo SV Ende; N. Br. 60° 25', 2, Ø. Lgd. 22° 5', 5.
547. — Lodshuset ved Saggø paa Åland er flyttet til Holmen Hundsklubben og malet hvidt; N. Br. 60° 24', 1, Ø. Lgd. 20° 1', 5.
548. — Herra Fyr ved Ledsund paa Åland, N. Br. 59° 58', 3, Ø. Lgd. 20° 11', viser nu fast hvidt Lys fra S 75½° V over S til S 84½° Ø; det er 44 Fod o. V., Lysv. 7 Qvm.; holdt til Buskær røde og hvide Blinkfyr leder det ind i Ledsund, fri af alle Grundene.
549. — Bogskær Baake i Skiftet ved Sattunga Lodsplads og Baaken paa Nordsiden af Indløbet til Ledsund ere begge malede sorte.

## Finske Bugt.

550. — Fyret paa Gustavsværn ved Hangø er forandret; det viser nu rødt Blink hvert 4de Secund fra S 18½° Ø til S 33½° Ø, fast hvidt Lys fra S 33½° Ø til 43½° Ø, hvidt Dobbeltblink fra S 43½° Ø til S 58½° Ø og fast rødt Lys fra S 58½° Ø til N 76½° V, 58 Fod o. V., Lysv. 8 Qvm.; Fyrtaarnet er 34 Fod højt; N. Br. 59° 48', 2, Ø. Lgd. 22° 56', 6, Misviisning 4½° V.
551. — I Indenskærsløbet mellem Busø og Porkala Lodspladser er opstillet hvide kegleformede Steenbaaker
- N. Br. Ø. Lgd.
- Paa Påfskær SØ Pynt . . . 59° 56', 7, 24° 4', 5, 27 Fod o. V.
- Døftklubbb S Side . . . 59° 55', 3, 23° 58', 9, 13 - -
- Tunkklubbb N Pynt . . . 59° 55', 1, 23° 55', 8, 26 - -
- Skjutanskær Midte . . . 59° 55', 1, 23° 53' 11 - -

Nr. Br. Ø. Lgd.

- Paa Notklubb N Pynt . . . 59° 54', 5, 23° 51', 1, 18 Fod o. V.
- Långe Espskær NØ Pynt 59° 54', 6, 23° 49', 7, 8 - -
- Tor Granø NØ Pynt . . . 59° 54', 7, 23° 47', 2, 10 - -
- Den første af disse Baaker er 10, de andre 5 Fod høje.
552. **Finland.** Paa Rankø Baake, N. Br. 60° 22', Ø. Lgd. 26° 59', 2, ere de to Sider, der vende mod Ø og V, malede sorte.
553. **Rusland.** En Lystønde med fast hvidt Lys er udlagt paa Kronstads lille Rhed, N. Br. 59° 58', 0, Ø. Lgd. 29° 46', 3, S 38° V retv. ¼ Kbl. fra den mellemste Kran. Mellem Sineflag og den første sorte Tønde paa Kanten af Sineflag Grund i Nevamundingen er ligeledes udlagt en Lystønde med fast hvidt Lys.
554. — Paa den vestlige Mole i Baltisch Port vises et fast rødt Fyr, synligt fra N 46½° V over V og S til Land, og paa den østlige Mole et fast grønt Fyr, der lyser fra N 46½° V over V til S 6½° Ø; begge Fyr vises 26 Fod o. V., 17 Fod over Jorden, fra hvide Stilladser; Lysvidde 6 Qvm. I Retning N 46° V lede Fyrene holdte overret ind over 3 Favne Vand til den sorte og hvide Tønde ved Indløbet.

## Nordsøen.

555. **Nederlandene.** Ved Hals i Springer Deep, Maasfloden, er paa Ooster Polder Dige tændt et fast Fyr med hvidt Lys fra NV t. N til N ¼ V, rødt Lys fra N ¼ V over N til N ¾ Ø, og hvidt Lys igjen fra N ¾ Ø til SØ t. Ø ½ Ø, 16 Fod o. V., Lysv. 4 Qvm.; N. Br. 51° 40', 9, Ø. Lgd. 4° 3', 3.
556. — Paa Eendragt Polder, Vester Schelde, er tændt et nyt fast hvidt Fyr i et graat Skuur, Lysvidde 6 Qvm.; N. Br. 51° 21', Ø. Lgd. 3° 54'; der er nu 2 Par Ledefyr dersteds.
557. **Frankrig.** Paa Østkanten af en Banke ved Gravelines N 12° V retv. for Dijk Fyrskib og N 68° V retv. for Snow Tønde er der udlagt en sort Baaketønde.
558. **England.** I Barrow Deep, Themsmundingen, er udlagt flere grønne eller grøn- og gulstribede Tønder, ikke som Sømærker, men for at betegne, hvor Mudderpramme have at losse.

559. **England.** I Duke of Edinburgh Channel er West Middle Longsand Tønde flyttet  $1\frac{1}{2}$  Kbl. i SØ t. Ø og SW Longsand Tønde 2 Kbl. i Ø t. S.
560. — En sort Spidstønde med 2 Balloner »North-east Shipwash» er udlagt paa 10 Favne Vand 5 Kbl. Ø for Pullen paa NØ Enden af Shipwash Sand; N. Br.  $52^{\circ} 0', 8$ , Ø. Lgd.  $1^{\circ} 38', 8$ .
561. — East Redsand Tønde er flyttet 400 Alen i NØ og ligger nu i  $3\frac{1}{2}$  Favne Vand HVST, foran en 16 Fods Pulle, 9 Kbl. SV t. V fra Shivering Sands Tønde.
562. **Skotland.** Paa St. Abbs Head oprettes en Lloyds Signalstation.
563. — Fyret paa Molen ved Dysart, Firth of Forth, N. Br.  $56^{\circ} 7', 5$ , V. Lgd.  $3^{\circ} 7'$ , viser nu fast hvidt Lys.

### Kanalen.

564. **England.** Paa Calshot Castle ved Southampton er tændt et fast hvidt Fyr 38 Fod over Høivande, Lysvidde 2 Qvm., lysende over  $220^{\circ}$  fra V for Thorn Knoll i Solent til Fawley Baake paa Vestsiden af Southampton Water.
565. **Frankrig.** Ved Boulogne lyde nu 2 Taagehorn, det ene med 2 Stød, høi og dyb Tone hvert 50de Secund, det andet, noget svagere, med vedholdende Lyd.
566. — En rød Lystønde er udlagt for Skæret »Pierre Jean Rouzie» ved det østlige Indløb til Perros.

### Atlantehavet.

567. **Skotland.** I Kerrera Sund bliver Middle Bank eller N Ferry Rock Tønde omskiftet med en rød- og hvidringet Kugletønde med Stage og Trekant og S Ferry Rock Tønde med en sort- og hvidringet Kugletønde med Stage og Rude, beliggende 90 Alen østligere end hidtil; mellem disse 2 Tønder er intet sikkert Farvand.
568. **Irland.** Paa Drumkilly Barre ved Sligo er udlagt en sort- og hvidstribet Tønde; N. Br.  $54^{\circ} 19', 2$ , V. Lgd.  $8^{\circ} 36', 3$ .
569. — Paa Bull Rock, N. Br.  $51^{\circ} 35', 5$ , V. Lgd.  $10^{\circ} 18', 1$ , er atter opført et 48 Fod høit Fyrtaarn, hvorfra der 1 Januar 1889 skal vises Blinkfyrt af 1ste Orden med hvidt Blink hvert 15 Sec., 263 Fod o. V., og gives Taagesignal med 2 Knaldraketter hvert 10de Minut. Fyret paa Dursey Head bliver da nedlagt.

570. **Irland.** Signalstationerne paa Fastnet Rock og Galley Head ere nedlagte.
571. **Frankrig.** Det høie Ledefyr ved Guilvinec, som før var rødt, er nu hvidt; N. Br.  $47^{\circ} 48'$ , V. Lgd.  $4^{\circ} 16'$ .
572. — Port Haliguen Fyr er nu dækket fra S  $40\frac{1}{4}^{\circ}$  Ø til S  $25\frac{1}{4}^{\circ}$  Ø; N. Br.  $47^{\circ} 29'$ , V. Lgd.  $3^{\circ} 6'$ .
573. — Fra Penlan Pynt Fyr vises en grøn Lysstriben over Grundene »Plateau des Mâts»; det viser nu hvidt Lys fra S  $69\frac{3}{4}^{\circ}$  V til S  $77\frac{3}{4}^{\circ}$  V over Farvandet i Floden, grønt Lys fra S  $77\frac{3}{4}^{\circ}$  V til Landet mod N og rødt Lys fra S  $69\frac{3}{4}^{\circ}$  V til Landet mod Ø; N. Br.  $47^{\circ} 31'$ , V. Lgd.  $2^{\circ} 30'$ . — Misv.  $17\frac{3}{4}^{\circ}$  V i 1888.
574. — Ledefyrene ved Port Breton paa Øen Yeu vise nu grønt Lys istedenfor hvidt; N. Br.  $46^{\circ} 44'$ , V. Lgd.  $2^{\circ} 21'$ .
575. — For Nordenden af Rochebonne Grunden er udlagt en rød Lystønde med fast Lys, 6 Kbl. ØNØ for Skæret »La Congre»; N. Br.  $46^{\circ} 12', 6$ , V. Lgd.  $2^{\circ} 25', 3$ .
576. — Paa Baaken Lavardin ved La Rochelle er tændt et Gasoliefyr med hvide Blink; N. Br.  $46^{\circ} 8'$ , V. Lgd.  $1^{\circ} 14', 4$ .
577. — Klokketønden for Grunden »Petite Barge» ved Sables d'Olonne er ombyttet med en Fløitetønde.

### Middelhavet.

578. **Spanien.** Paa Molehovederne ved Malaga er der for Byggearbejder tændt 2 elektriske Fyr; det paa Østmolen lyser i 5, formørkes i 6 Secunder, og staaer 60 Alen fra Molens Ende, 680 Alen fra det store Fyr; det paa Vestmolen lyser i 20, formørkes i 40 Secunder og staaer 66 Alen fra Molens Ende; et grønt Fyr, som vistes fra Østmolen, er slukket.
579. **Marokko.** Fra det blaa Taarn (Jarro) i Melilla vises nu et fast hvidt Fyr, 127 Fod o. V., Lysv. 12 Qvm., istedenfor et mindre Fyr; N. Br.  $35^{\circ} 17', 7$ , V. Lgd.  $2^{\circ} 56', 5$ .
580. **Italien.** St. Catherina Fyr ved Gaëta er forandret og viser nu fast hvidt Lys i  $1\frac{1}{2}$  Minut, hvorefter Blink i 10 Secunder, Lysvidde 19 Qvm.; N. Br.  $41^{\circ} 12', 5$ , Ø. Lgd.  $13^{\circ} 35', 3$ .
581. — Fyrstønden paa Klippen Gajola ved Neapel, hidtil med fast Lys, viser nu veksellende Lys og Formørkelser i resp. 12 og 6 Secunder. N. Br.  $40^{\circ} 47', 1$ , Ø. Lgd.  $14^{\circ} 10', 8$ .
582. — Fyret paa Campanella Pynt, N. Br.  $40^{\circ} 34', 1$ , Ø. Lgd.  $14^{\circ} 19', 4$ , hidtil fast hvidt, er forandret; det viser nu

fast hvidt Lys i 1 Minut og formærkes derefter i  $\frac{1}{2}$  Minut; det vises fra en firkantet rød Bygning, 83 Fod o. V., Lysv. 12 Qvm.

583. **Italien.** Paa Klippen Cavallo paa Ugento Banken i Bugten ved Tarent er opstillet en Jernstang med Ballon, 16 Fod o. V.; N. Br.  $39^{\circ} 49',6$ , Ø. Lgd.  $18^{\circ} 9'$ .
584. **Sicilien.** For Østenden af den østlige Mole, der er under Bygning ved Licata, er udlagt en rød Klokketønde; paa Molen brænder et midlertidigt hvidt Fyr istedenfor et rødt som hidtil; N. Br.  $37^{\circ} 5',7$ , Ø. Lgd.  $13^{\circ} 56',2$ .  
Paa Grunden Scoglio in mezzo al mare er i 3 Fod Vand opstillet en Stage med rød Ballon; 50 Alen fra den er der 13 Fod Vand.
585. **Tunis.** Ved det sydlige Hjørne af den østlige Bastion i Fortet Kalibia er tændt et fast hvidt Fyr, 260 Fod o. V., Lysv. 14 Qvm.; N. Br.  $36^{\circ} 50',3$ , Ø. Lgd.  $11^{\circ} 7',7$ .
586. — Rundt om Kerkennah Øerne er udlagt 8 Lystønder med Lysv. af 8 Qvm:  
Nr. 1 i  $7\frac{1}{2}$  Favne Vand med hvidt Lys. N. Br.  $35^{\circ} 3'$ , Ø. Lgd.  $11^{\circ} 35',9$ .  
Nr. 2 i 8 Favne Vand med rødt Lys. N. Br.  $35^{\circ} 6',7$ , Ø. Lgd.  $11^{\circ} 31',9$ .  
Nr. 3 i  $9\frac{1}{2}$  Favne Vand med hvidt Blinkfyr. N. Br.  $34^{\circ} 51',5$ , Ø. Lgd.  $11^{\circ} 44',9$ .  
Nr. 4 i 8 Favne Vand med rødt Lys. N. Br.  $34^{\circ} 57',5$ , Ø. Lgd.  $11^{\circ} 42',1$ .  
Nr. 5 i  $9\frac{1}{2}$  Favne Vand med hvidt Lys. N. Br.  $34^{\circ} 41',3$ , Ø. Lgd.  $11^{\circ} 36',3$ .  
Nr. 6 i  $6\frac{1}{2}$  Favne Vand med rødt Lys. N. Br.  $34^{\circ} 31',2$ , Ø. Lgd.  $11^{\circ} 3',6$ .  
Nr. 7 i  $6\frac{1}{2}$  Favne Vand med hvidt Lys. N. Br.  $34^{\circ} 28'$ , Ø. Lgd.  $10^{\circ} 55',6$ .  
Nr. 8 i 5 Favne Vand med rødt Lys. N. Br.  $34^{\circ} 33',3$ , Ø. Lgd.  $10^{\circ} 52',3$ .
587. **Tripolis.** En Klippe «Le Seignelay» med 17 Fod Vand er funden  $2\frac{1}{2}$  Kbl. N  $7^{\circ}$  Ø fra Østenden af Arsenalet i Marsa Sousa. N. Br.  $32^{\circ} 54',7$ , Ø. Lgd.  $21^{\circ} 56'$ .
588. **Ægypten.** I Port Said er det røde og det grønne Fyr paa det vestlige og østlige Dige slukket, siden Kanalen er afmærket med Lystønder.

### Sorte Hav.

589. **Rusland.** Tendra Fyrtaarn er nu paamalet 2 sorte, 10 Fod brede Bælter med 14 Fods Mellemrum.
590. — Paa Nordsiden af Floden Rion ved Poti er tændt et fast rødt Fyr, 24 Fod o. V., og 240 Alen østligere et fast hvidt Fyr, 31 Fod o. V., paa N. Br.  $42^{\circ} 9',5$ , Ø. Lgd.  $41^{\circ} 37',5$ ; holdte overet lede de ind til Havnen.

### Nordamerika.

591. **Nyfundland.** Paa Toppen af Øen Little Denier i Bonavista Bugt er i et 24 Fod høit, rødt- og hvidtstribet Taarn tændt et hvidt Fyr med Blus hvert  $\frac{1}{2}$  Minut, 290 Fod over Høivande, Lysvidde 19 Qvm.; N. Br.  $48^{\circ} 41',1$ , V. Lgd.  $53^{\circ} 34',9$ .
592. — De 2 Grunde med 6 og 4 Favne, som vare angivne at ligge S for C. St. Mary paa Nyfundlandsbanken paa N. Br.  $46^{\circ} 30'$ , V. Lgd.  $54^{\circ} 5'$ , og N. Br.  $46^{\circ} 28'$ , V. Lgd.  $53^{\circ} 58'$ , ere forgjæves eftersøgte, idet der paa de angivne Steder er fundet mindst resp. 28 og 40 Favne Vand.
593. **Kanada.** Paa NV Perroquet Øen i St. Laurens Bugt er tændt et Dreiefyr med stærkest Lys hvert  $\frac{1}{2}$  Minut, 85 Fod over Høivande, Lysvidde 15 Qvm., i et hvidt, firkantet, 53 Fod høit Taarn med rød Lanterne; N. Br.  $50^{\circ} 13',9$ , V. Lgd.  $64^{\circ} 12',5$ .
594. — Et fast rødt Fyr, 24 Fod over Høivande, Lysvidde 5 Qvm., er tændt paa en Mast ved St. Anne de Beaupré, Orleans Channel, Nordsiden af St. Laurens Floden; N. Br.  $47^{\circ} 1',3$ , V. Lgd.  $70^{\circ} 56'$ .
595. **Ny Skotland.** Signalstationen paa Øen Sambro ved Halifax er inddragen. Taagehornet vedbliver at fungere.
596. — Fyret paa Vestenden af Sable-Island er flyttet  $1\frac{1}{2}$  Qvm. i SØ t. Ø  $\frac{1}{2}$  Ø; det viser som hidtil 3 hvide Blink i  $\frac{1}{2}$  Min. efter Formærkelse i  $1\frac{1}{2}$  Minut; N. Br.  $43^{\circ} 56',3$ , V. Lgd.  $60^{\circ} 6'$ .
597. **Prinds Edwards Ø.** Fyrene ved St. Peters Havn lede ikke mere gennem det dybeste Vand i Løbet, da Grundene have forskudt sig; Tønderne ere derimod rettede efter Løbet.
598. **Massachusetts.** En stor sort Fyrtønde er udlagt istedenfor den sorte stumpe Tønde Nr. 9 ved Nicks Mate Baake i Indløbet til Boston; N. Br.  $42^{\circ} 19',9$ , V. Lgd.  $70^{\circ} 56',6$ .
599. — En sort Klokketønde er udlagt for Pollock Rip Slue i Nantucket Sund; N. Br.  $41^{\circ} 33',7$ , V. Lgd.  $69^{\circ} 54',1$ .

600. **Rhode Island.** En sort- og hvidstribet Fløitetønde er udlagt i det østlige Løb til Narragansett Bugt paa 17 Favne Vand; N. Br. 41° 27',7, V. Lgd. 71° 22'.
601. **Ny York.** Fra Fyret paa Østbaaken, Nordenden af Sandy Hook, vises en rød Lysstribe over 15° fra NØ t. Ø  $\frac{1}{2}$  Ø til Ø  $\frac{1}{4}$  N over Telegrafkablet i Gedney Channel, til Varsel mod Opankring der.
602. **Ny Jersey.** Fra Cohansey faste hvide Fyr vises en rød Lysstribe over en Bue af 62° mellem SØ t. S og Ø  $\frac{1}{2}$  N; et svagere Lys vises over Cohansey-creek fra Ø  $\frac{1}{2}$  N til NNW  $\frac{1}{4}$  V.; N. Br. 39° 20',5, V. Lgd. 75° 22'.
603. **Virginia.** Cherrystone Fyr vil fremtidig vise fast rødt Lys rundt over Chesapeake Bugt, undtagen Ø for Retningen S 6° 14' Ø retv., hvor det viser fast hvidt Lys; N. Br. 37° 15',6, V. Lgd. 76° 2',1.
604. **S. Carolina.** Paa Sydenden af Øen Morris ved Charleston er paa en Mast tændt et fast hvidt Fyr, som holdt til det store Fyr leder gennem New Pumpkin Hill Kanal.
605. **Georgia.** I Savannah Floden er tændt et fast hvidt Fyr paa en Pæl, 2 $\frac{1}{2}$  Kbl. V for den vestligste Ledebaake ved Elba-Island.
606. **Florida.** En Klokketønde, der lyder hvert 20de Secund, er udlagt ved Vestsiden af Indløbet til Mobile Bugt, nær Sand-Island; N. Br. 30° 11',2, V. Lgd. 88° 3'.
607. **Mexico.** Paa en Udkigshøi NV for Barren Papaloapam ved Alvaredo er tændt et fast hvidt Fyr paa et sort, 20 Fod høit Stillads, 238 Fod o. V., Lysvidde 12 Qvm.; N. Br. 18° 51', V. Lgd. 95° 48'.

### Vestindien.

608. **Cuba.** Fyrtaarnet paa Cay Francés, N. Br. 22° 36', V. Lgd. 79° 13', er nedstyrtet i en Orkan.
609. **Bahama Øerne.** Paa Vestsiden af Øen Grand Turk er tændt et fast hvidt Fyr, 32 Fod o. V., Lysvidde 5 Qvm.; det vises fra en Mast i Byen; N. Br. 21° 28',7, V. Lgd. 71° 8',5.
610. **Jamaica.** En hvid Baake med Trekant paa Toppen, 16 Fod o. V., er opstillet paa Careening Island; N. Br. 17° 53', V. Lgd. 77° 5',5.
611. **Venezuela.** En Klippe, hvorpaa Søen bryder, er funden at ligge 180 Alen N 56 $\frac{1}{4}$ ° Ø for den lille Holm N for Tuna Øerne; N. Br. 10° 40',5, V. Lgd. 63° 59',5.

612. **Venezuela.** Fyret ved Cumana (s. Nr. 421) viser hvidt Lys mod V., rødt Lys mod N. og grønt Lys mod S.; det er 43 Fod o. V., Lysvidde 3 Qvm.; N. Br. 10° 28', V. Lgd. 64° 13'.

### Sydamerika.

613. **Brasilien.** Paa Sydsiden af Cotinguiba Floden er der, istedenfor det i 1884 nedbrændte Fyr "Arajuco", tændt et fast hvidt Fyr med Blus hvert  $\frac{1}{2}$  Min., 120 Fod o. V., Lysvidde 17 Qvm., i et rundt, hvidt, 105 Fod høit Taarn; S. Br. 10° 58',3, V. Lgd. 37° 4'.
614. **Uruguay.** Det faste røde Fyr paa Øst Molen ved La Plata Havn (Santjago), S. Br. 34° 48', V. Lgd. 57° 53',5, er forandret til at vise fast hvidt Lys.

### Afrika.

615. **C Verds Øerne.** Paa Holmen Sal Rei (Small Island) ved Nordsiden af English Road paa Bonavista er tændt et fast hvidt Fyr i et 20 Fod høit, rødt Jerntaarn, 88 Fod over Høivande, Lysv. 8 Qvm.; N. Br. 16° 9',2, V. Lgd. 22° 57',3.
616. — Ved Vestenden af Øen San Jago skal der tændes et fast hvidt Fyr for at lede ind i Tarrafal Bugt.
617. **Guinea.** En Grund med 16 til 35 Fod Vand, 7 Kbl. i NV—SØ, er funden S for Garro way Pynt; N. Br. 4° 28', V. Lgd. 7° 56'.
618. **Angola.** Et fast hvidt Fyr, 34 Fod o. V., er tændt paa en Mast ved Ambrizette; S. Br. 7° 12',5, Ø. Lgd. 12° 54',5.
619. — Paa Enden af Foreland Bluff N for Ambrizette er tændt et fast hvidt Fyr i et Jernstativ med hvidt Fodstykke, 76 Fod over Høivande, Lysvidde 12 Qvm.; S. Br. 7° 15',5, Ø. Lgd. 12° 53',5.

### Ostindien.

620. **Indiens Vestkyst.** Ved Cundapur vises et fast rødt Fyr, 27 Fod o. V., Lysv. 3 Qvm., fra 1 Octbr. til 31 Mai; N. Br. 13° 33',2, Ø. Lgd. 74° 39',7.
621. — Ved Mulpy vises et fast hvidt Fyr, 36 Fod o. V., Lysv. 5 Qvm., fra 1 Octbr. til 31 Mai; N. Br. 13° 20',7, Ø. Lgd. 74° 42'.
622. **Chagos Øerne.** Kulstationen paa Diego Garcia er nedlagt.

- 623 **Indiens Østkyst.** Ved Madras er tændt 2 Ledefyr, et fast rødt paa Jernmolen, 7 Kbl. S  $38^{\circ}$  V for det store Fyrtaarn, 30 Fod o. V., Lysv. 5 Qvm., og et fast grønt fra Taget af Havnekontoret,  $6\frac{1}{2}$  Kbl. S  $21^{\circ}$  V for det store Fyrtaarn, 58 Fod o. V., Lysv. 5 Qvm.
624. **Sumatra.** Ved Dehliifloden er tændt et fast hvidt Fyr, 45 Fod over Høivande, i et 40 Fod høit Jernstativ; Lysvidde 10 Qvm.; N. Br.  $3^{\circ} 45',5$ , Ø. Lgd.  $98^{\circ} 43'$ .
625. — En Klippegrund af 50 Alens Udstrækning, »Orion Rock», hvorpaa 16 Fod Vand, omgivet af 6 til 8 Favne, er funden i Rhio Strædet paa N. Br.  $0^{\circ} 58',9$ , Ø. Lgd.  $104^{\circ} 13',3$ , og er paa Vestsiden afmærket med en sort Tønde udlagt paa 3 Favne Vand.

### Australien.

626. **Nordkyst.** Et Rev med 16 Fod Vand er fundet N  $\frac{1}{4}$  V for Smith Pynt paa S. Br.  $10^{\circ} 51'$ , Ø. Lgd.  $132^{\circ} 8'$ .
627. — I Cambridge Bugt N for Øen Adolphus er funden en Grund med 6 Fod Vand, S  $56\frac{1}{2}^{\circ}$  V for Barnet Pynt og  $2\frac{1}{2}$  Qvm. S  $43\frac{1}{2}^{\circ}$  Ø for Islet Pynt; den fortsættes med lavt Vand mod NØ i  $1\frac{1}{2}$  Qvm., og ved dens NØ Ende er en Klippe, som er 2 Fod tør med Lavvande, paa S. Br.  $15^{\circ} 1',5$ , Ø. Lgd.  $128^{\circ} 7',5$ .
628. **Tasmanien.** Grunden Rurik Rock, angivet at ligge paa S. Br.  $44^{\circ} 0'$ , Ø. Lgd.  $147^{\circ} 44'$ , er forgjæves eftersøgt og nu udslettet af de engelske Admiralitetskaart.

### Stille Hav.

629. **China.** En 10 Alen lang og bred Klippetop, 3 Fod over Lavvande, omgivet af 8 Favne Vand (Pender Rock) er funden i Gule Hav, SV for South Watcher, paa N. Br.  $37^{\circ} 18',2$ , Ø. Lgd.  $126^{\circ} 27',8$ .
630. **Japan.** Paa C. Sirakami, Øen Jesso, ved Nordsiden af det vestlige Indløb til Tsugarustrædet, er i et 50 Fod høit, sort- og hvidringet Fyrtaarn tændt et Blinkfyr med vekslede røde og hvide Blink hvert 40de Secund, 116 Fod o. V., Lysv. 17 Qvm.; N. Br.  $41^{\circ} 24',3$ , Ø. Lgd.  $140^{\circ} 12',7$ .
631. — En Grund i Vandfladen angives funden ved Nipons Østkyst paa N. Br.  $36^{\circ} 39'$ , Ø. Lgd.  $142^{\circ} 27'$ .
632. — Paa Høien Oyama ved Nipons Sydkyst er tændt et fast rødt Fyr i et 16 Fod høit, hvidt Taarn, 78 Fod. o. V., Lysv. 8 Qvm.; N. Br.  $34^{\circ} 35',6$ , Ø. Lgd.  $137^{\circ} 9'$ .

633. **N. Amerikas Vestkyst.** En rød Fløitetønde er udlagt i Juan de Fuca Strædet ved Neeah Bugtens Indløb paa 21 Favne Vand; N. Br.  $48^{\circ} 23',3$ , V. Lgd.  $124^{\circ} 37'$ .
634. — Paa Marrowstone Pynt ved Østsiden af Indløbet til Townsend er tændt et fast rødt Fyr; N. Br.  $48^{\circ} 6'$ , V. Lgd.  $122^{\circ} 41',3$ .
635. — En sort- og hvidstribet Fløitetønde er udlagt paa 20 Favne Vand udfor Fort Bragg Havn paa N. Br.  $39^{\circ} 27'$ , V. Lgd.  $123^{\circ} 48'$ .
636. — En Fløitetønde er udlagt  $\frac{3}{4}$  Qvm. SV t. V  $\frac{1}{4}$  V for Piedras Blancas paa N. Br.  $35^{\circ} 38',5$ , V. Lgd.  $121^{\circ} 17'$ .
637. — En sort- og hvidstribet Fløitetønde er udlagt paa 20 Favne Vand ved Pinos Pynt paa N. Br.  $36^{\circ} 38',5$ , V. Lgd.  $121^{\circ} 56',5$ .
638. — En Fløitetønde er udlagt  $1\frac{1}{4}$  Qvm. Ø t. S  $\frac{1}{4}$  S for St. Cruz Pynts Fyr paa N. Br.  $36^{\circ} 56'$ , V. Lgd.  $121^{\circ} 59'$ .

*Efter i henved en Menneskealder at have været knyttet til Tidsskrift for Søværnen, dels som Medarbejder, dels som Udgiver, overlader jeg det nu til yngre Kræfter i det Haab, at det maa lykkes dem at gjenopvække Erkjendelsen af vort Søværns Betydning for Landets Forsvar og udvikle Interessen for maritime Forhold i Almindelighed.*

*Jeg kan ikke træde tilbage fra denne lange Virksomhed uden at bringe en Tak til de Mange, der have rakt mig en trofast Haand enten som Bidragydende, Medarbejdere eller Medudgivere. Flere af dem have fundet den evige Hvile, og Navnene J. Tuxen, A. B. Rothe, H. G. Garde og Christiansen leve derfor kun i vort Minde; men blandt de mange Nulevende bringer jeg min bedste Tak til Comptoirchef, Capitain Schneider*

for hans indholdsrige Artikler og for hans elsk-  
værdige Beredvillighed i Raad og Daad, til Pro-  
fessor Agerskov, hvis klare Blik for det danske  
Sprog er kommet Tidsskriftet saa meget til Nytte,  
og sidst men ikke mindst til de to Mænd, der  
trofast have staaet ved min Side som Udgivere:  
D'Hrr. Assurance-Bestyrer, Capitain N. Jacobsen  
og Commandeur V. Hansen.

Kjøbenhavn den 2den December 1888.

Wm. Carstensen.