

TIDSSKRIFT FOR SØVÆSEN.

1915.

86. AARGANG.

UDGIVET AF

SØLIEUTENANT-SELSKABET.

REDAKTØR: KAPTAJN H. EWALD.



KJØBENHAVN.

HOVEDKOMMISSIONÆR VILHELM TRYDE.

H. H. THIELES BOGTRYKKERI.

1915.

THE NEW YORK PUBLIC LIBRARY

ASTEN LENOX TILDEN FOUNDATION

500 FIFTH AVENUE, NEW YORK

1897

1897

INDHOLD.

	Side
Officielle Beretninger om Kampen ved Helgoland den 28. August 1914. Ved <i>W. L.</i>	17
Kampen i Helgolandsbugten den 28. August 1914. Af <i>A. V. J.</i>	120
Officielle Rapporter om Krydserne »Aboukir», »Hogue» og »Cressy»'s Undergang den 22. September 1914. Ved <i>M. B.</i>	43
Slaget ved Santa Maria. Ved <i>A. V. J.</i>	131
Kampene ved den chilenske Kyst den 1. November 1914. Ved <i>W. L.</i>	203
Kampen ved Falklandsøerne. Ved <i>A. V. J.</i>	244
Kampen i Nordsøen den 24. Januar 1915. Ved <i>W. L.</i>	255
Dardanellerne. Ved <i>A. V. J.</i>	317
Beretning om Operationerne ved Belgiens Kyst i Oktober og November 1914. Ved <i>W. L.</i>	331
Den tyske Krydser »Dresden»s Ødelæggelse i neutralt Farvand. Ved <i>W. L.</i>	341
Luftfartøjers Anvendelse i Søkrigen. Af Værftsingeniør <i>H. P. Christensen</i>	1
Moderne Flyvemaskiner og Hovedprincipperne for deres Konstruktion. Af Værftsingeniør <i>H. P. Christensen</i>	273, 221
Om Minevæsenets Standpunkt før og Søminernes Anvendelse under Verdenskrigen 1914. Af Kaptain <i>S. V. Hansen</i>	49
Tyrkiets Flaade. Ved <i>Ew.</i>	107
Søkrigslovene belyste ved Eksempler fra den nuværende Krig. Ved Premierlieutenant <i>P. Holck</i>	383
Spejdere til Søs. Ved Premierlieutenant <i>Bjørn Andersen</i>	415
Haand- og Geværgranater. Af Premierlieutenant <i>H. Hertz</i>	435
Det røde Kors. Af Reservelæge <i>Poul Iversen</i>	459
Tshushima. Ved Premierlieutenant <i>Augsburg</i>	187, 137
De japanske Granaters Virkning ombord i Krydseren »Aurora». Ved Premierlieutenant <i>Augsburg</i>	361
»Sandheden» om Trafalgar. Af Kaptain Baron <i>Schaffalitzky de Muckadell</i>	471
Danmark og Marokko. Af <i>Kay Larsen</i>	161
To gamle Breve om Tordenskjolds sidste Hvilested. Ved Fuldmægtig <i>S. From</i>	407
Bespisningen i vore Orlogsskibe før og nu. Af Intendant <i>Tycho Ibsen</i>	347

	Side
Et Par Bemærkninger i Anledning af Folketingsmand, Dr. phil. Eduard Larsens Udtalelser paa Tinge angaaende Konsta- belelevskolen. Af Kommandør <i>H. F. Kiær</i>	496
Nekrologer ved <i>F. F.</i>	307
Fra Patentkommissionen. Ved Ingeniør, cand. polyt. <i>H. Chr. Bursche</i>	
Indretning til Styring af selvbevægende Torpedoer i be- stemte Kurver	370
Apparat til Overskæring af Minestrygningstrosser	411
Apparat til Udlægning af undersøiske Miner	467
Nye Patenter ved Undervandsbaades Konstruktion	506
Litteratur	507, 470, 433, 374, 336, 310, 214, 157
 Bilag:	
Indledning og Oplysninger til Søkartet 1568. Af cand. mag. <i>Johannes Knudsen</i> . Med Kortbilag. Udarbejdet med Un- derstøttelse af det grevelige Hjemstjerne-Rosencroneske Fond	I—XXIX og 201—280

Luftfartøjers Anvendelse i Søkrigen.

Ved Værftsingeniør H. P. Christensen.

Nedenstaaende er et Uddrag af en længere Artikelrække: »*Aircraft in Warfare: The Dawn of the Fourth Arm*«, af den berømte engelske Videnskabsmand F. W. Lanchester, der mere end nogen anden har bidraget til Udviklingen af den engelske Flyveteknik.

Paa Grund af Forfatterens omfattende Viden paa dette Omraade, vil man med stort Udbytte kunne studere Artiklerne, selv om man paa enkelte Punkter ikke kan tiltræde de af Forfatteren fremsatte Anskuelser, — tildels fordi de er fremsatte med engelske Forhold for Øje. Artiklerne er offentliggjorte i November- og December-Hefterne af Tidsskriftet »Engineering«. Efter at have behandlet Luftfartøjernes Anvendelse i Landkrigen skriver Forfatteren i Hovedtrækkene følgende om Luftfartøjers Anvendelse til Søs:

Luftfartøjernes Anvendelse i Søkrigen kræver et særligt Studium, da Forholdene paa Søen paa flere Punkter er forskellige fra de Forhold, under hvilke Luftfartøjerne optræder paa Landjorden. Det er saaledes, nødvendigt at have særlige Flyvemaskintyper til Anvendelse paa Søen, og deres Armering maa være af en anden Art end den i Landmaskinerne anvendte. Artilleri har ikke nogen nævneværdig Betydning uden til Angreb mod fjendtlige Luftfartøjer, da de Kanoner, der kan opstilles i de nuværende Luftskibe og Flyvemaskiner, ikke vil have nogen videre Virkning selv overfor de mindste Krigsskibe.

Luftfartøjernes Anvendelse til Rekognoscering er afhængig af deres Aktionsradius. Man kan regne, at en Flyvemaskine, der er bunden til en Basis paa eller i

Nærheden af Kysten, i yderste Tilfælde kan foretage Rekognoscering til et Punkt, der ligger 150—200 Sømil fra Kysten. Dette er i flere Tilfælde utilstrækkeligt, da man maa kunne foretage Rekognoscering til Grænsen for Fjendens Søterritorium. For de store Luftskibe, særlig af den stive Type (Zeppelin-Typen), regner man med en betydelig større Aktionsradius; i Almindelighed sætter man 500 Sømil som den største Afstand, et Luftskib kan fjerne sig fra sin Basis. Men selv om man regner med denne Afstand og forudsætter en betydelig større Driftssikkerhed, end Luftskibene hidtil har vist sig i Besiddelse af, kommer man dog til det Resultat, at et saadant Luftfartøj ikke kan operere med Sikkerhed i Nærheden af eller indenfor den Zone, der bevogtes af fjendtlige Flyvemaskiner.

Den bedste Løsning af Spørgsmaalet i Øjeblikket bliver Indretningen af en flydende Aeroplan-Basis, der er i Stand til at virke i Forbindelse med den søgaaende Eskadre, eller som kan virke selvstændigt, hvis dette er nødvendigt. Der har i denne Retning været stillet forskellige Forslag, som gaar ud paa enten at anvende et Moder-Skib, der er indrettet til at tage det nødvendige Antal Vandflyvemaskiner om Bord og er forsynet med Magasiner, Værksteder o. lign., eller ogsaa at konstruere et Specialskib med saa stor og fri en Dæksplads, at Maskiner af Landtypen kan lette fra og lande paa Dækket. Ved den første Løsning vil den normale Fremgangsmaade være, at Maskinen sættes i Vandet fra Skibet og selv foretager Start fra og Landing paa Vandet. Ved den sidste Løsning vil Maskinerne kun i Tilfælde af Havari komme i Berøring med Vandet, men bør paa Grund af denne Mulighed forsynes med Flydere foruden med det almindelige Landingsstel.

For at man skal kunne drage fuld Nytte af et saadant Skib, maa det være af en særlig Konstruktion med et fuldstændig plant og frit øverste Dæk, der kan afgive

den nødvendige Landingsflade; Skibet bør derfor have et lignende Deplacement som de største moderne »Dread-nought-Krydsere» og have en særlig stor Bredde.

Armeringen i Flyvemaskiner af Marine-Typen.

Som ovenfor anført, vil hverken Maskinkanoner eller 37 mm P. K., som undertiden anvendes i Landmaskiner, være af nogen væsentlig Betydning for Flyvemaskiner af Marine-Typen, der skal anvendes imod Krigsskibe.

Man maa derfor søge at anvende andre Vaaben til Angreb mod Fjendens Skibe. Der er talt meget om Bombekastning som et virksomt Angrebsmiddel mod pansrede Skibe; men det er ikke tilstrækkelig bekendt, hvor forholdsvis ringe Virkningen af en Bombe, ladet med Sprængstof, kan være, naar den benyttes imod et pansret Skib. Ganske vist vil en stor Bombe, der træffer Dækket paa et Panserskib eller en Krydser, forårsage en ret stor Skade, og Virkningen vilde naturligvis blive betydelig større, hvis det var en Torpedojager eller et mindre Fartøj, der blev truffet. Virkningen vilde imidlertid paa ingen Maade kunne sammenlignes med Virkningen af en Torpedo, ved hvis Sprængning den omgivende Vandmasses Inerti spiller en betydelig Rolle. Der vilde fordres et uhyre stort Antal Træffere for at gøre et moderne Panserskib ukampdygtig. Dertil kommer, at Vanskelighederne ved at træffe er store, og det vil ikke være muligt for en Flyvemaskine ustraffet at nærme sig et moderne Panserskib, der er forsynet med Ballonskyts.

Vanskeligheden ved at opnaa god Træfning med Bomber eller andre lignende Projektiler, der først opnaar Hastigheden nedefter under Indvirkning af Tyngdekraften, er til en vis Grad af samme Art som Vanskeligheden ved at træffe en Flyvemaskine, der flyver højt oppe i Luften. Den Periode, under hvilken Projektilet befinder sig i Toppunktet af sin Bane (ved

Bombekastning i Begyndelsen af Faldet), og under hvilken Hastigheden kun er ringe, giver let Anledning til en Afvigelse i Projektilets Retning. Ved at give Bomben en vis Begyndelseshastighed, f. Eks. ved at udskyde den med Luft, kunde man forhindre denne Afvigelse.

Sigteretningen er afhængig af Maskinens egen Hastighed, som kendes af Flyveren, samt af Maskinens Højde, Maalets Fart og Vindens Hastighed og Retning, der tildels er ubekendte. Bestemmelsen af den lodrette Retning, som er af Betydning for Sigtingen, er langt vanskeligere for Flyveren, end man i første Øjeblik skulde antage, idet Brugen af Pendul eller Lodline er umulig, fordi disse foruden af Tyngdekraften paavirkes af de Accelerationsvirkninger, der skyldes Maskinens Hastigheds- og Kursforandringer. Kun naar Maskinen flyver med jævn Hastighed, i rolig Luft uden Vindstød, et Forhold, som næsten aldrig indtræffer, er Pendulets og Loddets Retning sammenfaldende med den lodrette Retning.

Bombekastning fra et Luftskib er forbundet med noget mindre Vanskelighed, og der kan anvendes langt større og virksommere Bomber; men Forfatteren er af den Mening, at et Luftskib ikke i Fremtiden vil være i Stand til at nærme sig et Krigsskib om Dagen uden at være sikker paa Ødelæggelse, og det vil næppe være stort bedre stillet om Natten.

Der kom for kort Tid siden Beretning om nogle Forsøg, afholdte i Tyskland, som viser, hvorledes Luftfartøjer muligvis kan blive til en virkelig Fare, selv for de største Kampskibe. Man fortalte, at et Zeppelin-Luftskib var blevet forsynet med Apparater til Udskydning af en Whitehead-Torpedo, og at Forsøgene var faldne heldigt ud.

Antagelig bringes Luftskibet ned i Nærheden af Vandoverfladen, og Torpedoen affyres derefter paa lignende Maade som fra et Dæksapparat i en Torpedobaad.

Med den moderne Torpedos store Rækkevidde (over 4000 m) har denne Angrebsmaade en ikke ringe Betydning.

Det er øjensynligt, at hvad, der paa dette Punkt er muligt for et Luftskib, ogsaa vil være muligt for en Flyvemaskine, forudsat at den har tilstrækkelig Bæreevne; og medens det vil være vanskeligt for et Luftskib at nærme sig til et Kampskib paa 4000 m's Afstand uden at blive opdaget og ødelagt, vil dette sjældent være vanskeligt eller farligt for en Flyvemaskine, naar den vælger den rette Tid og Retning for Angrebet. I Disen om Morgenens eller lige efter Solnedgang er en Flyvemaskine ikke til at se i den nævnte Afstand, og det vil ligeledes hyppigt være muligt for den at nærme sig ved fuldt Dagslys uden at blive opdaget, hvis den er forsynet med en Farve, som falder sammen med Baggrunden. Natangreb vilde ogsaa i mange Tilfælde være muligt, selv om Mørket kan være til større Vanskelighed end Hjælp for Flyveren, da der er en ikke ringe Fare for at blive opdaget ved Lyset fra Fjendens Projektører.

En Flyvemaskine til det nævnte Formaal maatte have en noget større Bæreevne end de Maskiner, der for Tiden anvendes. Vægten af den moderne 53 cm Torpedo er ca. 1 Ton, og der vilde kræves en Maskine med en samlet Bæreevne paa ca. 4 Tons (Maskinens samlede Vægt) for at bære denne Armering. En 45 cm Torpedo vejer ca. 0,6 Ton, og den tilsvarende Flyvemaskine maatte have en Bæreevne paa ca. $2\frac{1}{2}$ Tons, hvilket ikke er meget mere end Bæreevnen af de største Maskiner, der allerede er i Tjeneste.

Ved en overfladisk Betragtning vil man anse det for et farligt Foretagende under Flyvningen at udkaste en Vægt, som udgør en Fjerdedel af Maskinens samlede Vægt. Men en nærmere Overvejelse viser, at dette ikke er Tilfældet. Forstyrrelsen i Maskinens Ligevægtstilstand vil ikke blive større, end at den forholdsvis let kan ophæves af Flyveren.

I en moderne Maskine, hvis Flyvelinie er stabil, og som efter Sigende skal kunne flyve uden Styring, vil den Forstyrrelse, der indtræder ved Udskydningen af Torpedoen, ligge indenfor den tilladelige Grænse. Den eneste Betingelse, som maa opfyldes, er at Maskinens Tyngdepunkt hverken rykker frem eller tilbage ved Udskydningen eller med andre Ord, at Torpedoens Tyngdepunkt maa ligge i samme lodrette Linie som Maskinens Tyngdepunkt. Hvis denne Betingelse er opfyldt, og Torpedoens Vægt udgør en Fjerdedel af Maskinens samlede Vægt, bliver Forholdene som skematisk vist i Fig. 1.



Fig. 1.

Torpedoen udskydes i Punktet A, Flyvelinien A-B bliver derefter bølgeformet; men Bølgerne dør efterhaanden ud paa Grund af Maskinens dynamiske Stabilitet. Den Forstyrrelse, der indtræder ved Udkastningen af Torpedoen er ikke større, end den der vil indtræde, naar en Maskine med en Flyvehastighed paa 110 km i 1 Time træffes af et Vindstød med en Hastighed paa 5 m. i Sek., et Tilfælde, der næsten daglig indtræffer. Torpedoens Bane er i Figuren angivet ved den punkterede Linie A-C. Det vilde være muligt at formindske Forstyrrelsen i Maskinens Bane, hvis Torpedoen blev anbragt agtenfor Maskinens Tyngdepunkt, saa at dette Punkt rykkede frem ved Udskydningen af Torpedoen; men en saadan Foranstaltning kan dog ikke anbefales, da Maskinens Stabilitetsegenskaber derved vilde blive forringede.

Flyvemaskine og Undervandsbaad.

Det er almindelig bekendt, at en neddykket Undervandsbaad, der ikke kan opdages fra Dækket af et Krigsskib, vil kunne opdages fra en Flyvemaskine, som befinder sig i tilstrækkelig stor Højde. Dette skyldes de samme Forhold, der bevirker, at man oppe fra en høj Bro kan se Fiskene nede i en Flod, medens man ikke kan se dem fra Flodbredden.

En Torpedobaad eller en Jager, der opererer imod en neddykket Undervandsbaad, har Vanskelighed ved at finde denne, da kun Periskopet røber Baadens Plads. Man maa derfor antage, at Flyvemaskiner vil blive anvendte ved fremtidige Angreb imod Undervandsbaade, i det mindste for at finde disse. Det har i denne Forbindelse stor Betydning, at Undervandsbaaden ikke har megen Sandsynlighed for at kunne anvende noget Vaaben overfor Luftfartøjerne; hvorfor Luftskebet ligesaa vel kan anvendes som Flyvemaskinen. Moderne Undervandsbaade forsynes ganske vist med lette Kanoner, men disse kan først bruges, efter at Undervandsbaaden er uddykket; og da man maa antage, at en eller flere Torpedojagere eller Krydsere ledsager Flyvemaskinerne, vil Undervandsbaaden blive skudt ned, saa snart den viser sig paa Overfladen.

Det er paa ingen Maade sandsynligt, at Luftfartøjernes Anvendelse overfor Undervandsbaade vil være begrænset til Rekognoscering. Efter Forfatterens Mening vil Luftfartøjer, hvad enten det er Luftskebe eller Flyvemaskiner, vise sig at være Undervandsbaadernes værste Fjende, idet de ved Bombekastning vil kunne angribe dem, medens de er neddykkede. Da der ikke er nogen Fare for Modangreb, kan Flyvemaskinen flyve saa lavt, som den ønsker for at opnaa tilstrækkelig nøjagtigt Sigte, og noget af den Vanskelighed, som ellers er forbundet med Bombekastning, vil derved forsvinde.

Et saadant Angreb er fremstillet i Fig. 2, hvor Maskinen er vist flyvende i ringe Højde, c. 20 m. I Punktet A udkastes en Bombe, som paa Grund af Maskinens Hastighed beskriver Buen AB, medens Maskinen samtidig bevæger sig til Punktet C; Undervandsbaadens Be-

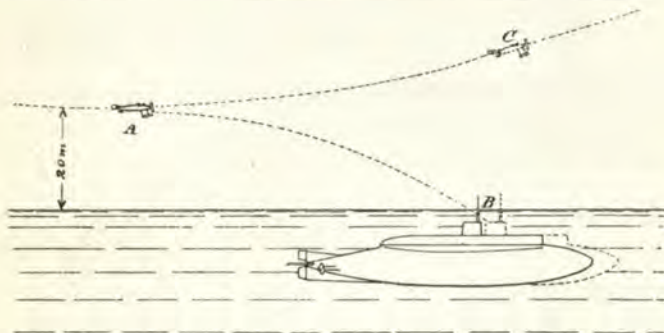


Fig. 2.

vægelse i den samme Tid er angivet ved den punkterede Linie, der viser Baadens Kontur. I Praksis vil det sandsynligvis neppe vise sig nødvendigt at gaa saa lavt ned for at opnaa tilstrækkelig Træffesikkerhed.

Den Bombetype, der skal anvendes til dette Formaal, maa være af en særlig Konstruktion, selv om den i Hovedtrækkene kan være af en lignende Type som den, der benyttes af Hærens Flyvevæsen. Da det Hul, der skal sprænges i Undervandsbaadens Skrog, ikke behøver at være særlig stort, kan Sprængladningen være forholdsvis ringe; sandsynligvis vil 5—7 kg Skydebomuld være tilstrækkelig.

En Bombe af Torpedo-Form, ca. 15 cm i Diameter, forsynet med en korsformet Hale af tynd Metalplade (se Fig. 3) og med Anslagsbrandrør i Spidsen, vilde sikkert vise sig praktisk.

Den rigtige Maade at kaste en saadan Bombe paa er tværskibs ud med Spidsen i Flyveretningen; Aksen vil

derved blive Tangent til Banen under hele Faldet, idet Halen virker paa samme Maade som Fjerene paa en Pil.

Under Vandet vil Bomben bevæge sig med en betydelig Hastighed under Indflydelse af Tyngdekraften.



Fig. 3.

Antager man, at Bombens Vægt i Vandet er ca. 25 kg, vil dens Hastighed under Vandet blive ca. 15 m i Sek., hvilket er tilstrækkeligt til at sikre Virkningen af Anslagsbrandrøret. Det vil derfor blive umuligt for en Undervandsbaad at undslippe, selv om den dykker ned til stor Dybde, under Forudsætning af at den er synlig for Angriberen.

Man maa kort sagt vente, at Flyvemaskiner og til en vis Grad ogsaa andre Luftfartøjer med en passende Armering vil vise sig at være en virksom Hindring for Undervandsbaadenes ødelæggende Virksomhed. Findes der et veludrustet Flyvevæsen, understøttet af let armerede, hurtiggaaende Krydsere, vil Fjendens Undervandsbaade ikke være i Stand til at sejle frit omkring eller til at foretage uventede Angreb paa de patrouillerende Krydsere. De vil blive nødsagede til at operere under Beskyttelse af en større Styrke, og løber stor Risiko for Ødelæggelse, hvis de forlader denne Beskyttelse. Eller ogsaa maa de indskrænke sig til at virke om Natten, under hvilke Forhold de ikke har megen Udsigt til Held, særlig paa Grund af deres begrænsede Aktionsradius. Man maa imidlertid ikke tro, at det vil være nogen let Sag at organisere den Tjeneste, der er nødvendig til en effektiv Patrouillering paa Søen. Indretningen af den nødvendige Basis paa Kysten eller ombord i et Skib vil alene være en vanskelig Sag, og efterhaanden som Undervandsbaadenes Aktionsradius forøges, og Operationsfeltet

derved udvides, bliver Opgaven mere og mere vanskelig. Man maa ligeledes regne med Fjendens Luftfartøjer. Selv om man anser Luftfartøjerne for at være et effektivt Middel mod Undervandsbaadenes Virksomhed, maa man derfor paa ingen Maade vente, at disse af den Grund vil blive uanvendelige. Forfatteren synes paa dette Punkt at overvurdere Luftfartøjernes Værdi; thi selv om de har stor Betydning overfor Undervandsbaadene, foreligger der endnu ikke Meddelelse om et eneste Tilfælde, hvor et Luftfartøj har tilføjet en Undervandsbaad Skade, og man har fra flere Sider Erfaring for, at det i Almindelighed er meget vanskeligt eller næsten umuligt at opdage en neddykket Undervandsbaad fra en Flyvemaskine.

Flyvemaskintyper. A »Flyvebaaden».

Rekognoscering vil utvivlsomt være den første og vigtigste Opgave for Flyvemaskiner i Marinens Tjeneste. Hvad enten det er i Forbindelse med Kystforsvaret for at give Meddelelse om fjendtlige Krigsskibes Nærhed, eller det er for at udfinde Opholdsstedet for Fjendens Slagskibseskadre og Krydsere eller til at lede Ilden under et Bombardement, vil Luftfartøjer være af den største Betydning. Med Hensyn til Kysttjenesten synes der ikke for Tiden at være nogen Vanskelighed ved en effektiv Patrouillering paa Søterritoriet indtil en Afstand af ca. 200 Sømil fra Kysten udover Mangelen paa det tilstrækkelige Antal Maskiner og den nødvendige Organisation af Tjenesten; det vil sige, der er ingen teknisk Vanskelighed ved Opgavens Løsning. Luftfartøjer anvendes allerede i nogen Udstrækning til denne Tjeneste, og en yderligere Anvendelse er kun et Spørgsmaal om Forøgelse af Materiel og Personel.

Uheldigvis stilles der Fordringer om Udvidelse indenfor alle Grene af Flyvevæsenet, og det maa nødvendigvis tage nogen Tid at bygge Maskinerne og at faa

Personel indøvet samt at faa Erfaringer for, hvilke Maskintyper og Foranstaltninger, der virkelig er nødvendige.

For Rekognosceringstjenesten i de hjemlige Farvande, hvor Basis er en Station paa eller i Nærheden af Kysten, spiller Kystliniens Udstrækning en stor Rolle. Hvis Basis f. Eks. er beliggende paa en lille Ø eller en Pynt i Nærheden af fjendtligt eller neutralt Land, vil et Luftskib eller et andet Luftfartøj med ringe Hastighed være ubrugeligt.

I Tilfælde af stærk Vind vilde det ofte være ude af Stand til at vende tilbage til sin Basis, idet det ligefrem vilde blive blæst bort.

Hvis Basis derimod er beliggende paa en lang Kyststrækning, med flere velbeliggende Stationer f. Eks. paa Englands Østkyst, er Risikoen forholdsvis ringe, naar der da ikke er Fralandsvind, idet Maskinen kan søge tilbage til en anden »Havn« end den, hvorfra den gik ud.

For Flyvemaskiner, der skal operere længere borte fra Hjemmet, end det er muligt for de Maskiner, der opererer fra en Kyststation eller fra venligsindet Territorium, opstaar der betydelige Vanskeligheder.

Som tidligere nævnt, kan man tænke sig Vanskeligheden ophævet paa to Maader: Enten maa Flyvemaskinen være i Stand til at lande paa eller lette fra Vandet og maa kunne ligge paa Havets Overflade under almindelige Vejrforhold og saaledes virke sammen med Krigsskibe, eller ogsaa maa man konstruere et særligt Skib, paa hvis Dæk Maskinerne kan starte og lande. Begge Løsninger er øjensynlig gennemførlige, og hver har sine Fordele og Mangler.

Den mest passende Flyvemaskintype vil i første Tilfælde rimeligvis være »Flyvebaaden«, som har et baadformet Skrog, der giver Maskinen Flydeevne og Sødygtighed, naar den ligger paa Vandet. Baadens Bund forsynes med Trin ligesom i Glidebaade, for at Maskinen kan løfte sig paa Vandet og glide hen over Vandover-

fladen, indtil den opnaar den Hastighed, der er nødvendig til Flyvningen.

Det er ikke sikkert, at saadanne Maskiner med et enkelt baadformet Skrog vil fortrænge Maskinerne med to Hovedflydere, der for Tiden er mest i Brug (Fig. 4), men til større Marine-Flyvemaskiner paa over 2 Tons

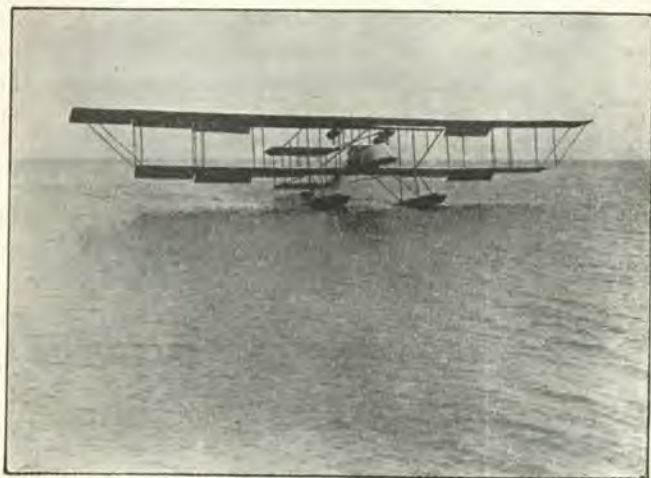


Fig. 4.

vil et enkelt baadformet Skrog rimeligvis vise sig mere sødygtig, særlig i haardt Vejr. Man kunde tænke sig at indrette en saadan søgaaende Flyvemaskine saaledes, at Bæreplanerne let kunde fjernes, og forsyne Baaden med en Skibsskrue, for at Maskinen i Havaritilfælde kunde navigeres paa Vandet som en almindelig Motorbaad.

»Flyvebaaden« maa af nævnte Grund antages at være den bedst egnede Type til at virke i Forbindelse med Krydsere eller Kampskibe som søgaaende Rekognosceringsfartøj. Det er en Type, som kan konstrueres saaledes, at Bæreplanerne, naar det er nødvendigt, let kan demonteres og Baaden derefter hejses op under

Daider. En Flyvebaad, der kunde anbringes paa denne Maade, vilde være af den største Betydning for Hjelpekrydsere, Krydsere eller Krydsereskadrer, der er bestemte til Ødelæggelse af Fjendens lette Krydsere.

I haardt Vejr vilde man ikke kunne sætte en Maskine af denne Type i Vandet; men efter de Erfaringer, man for Tiden har, er det næsten umuligt under saadanne Forhold at flyve med nogensomhelst Maskine, som skal lette fra Vandet.

Hvis det blot skulde vise sig muligt at flyve paa det halve Antal Dage af Aaret, vilde den store Synskreds, der opnaas meget ofte være af en afgørende Betydning¹⁾. Forfølgelsen af »Emden» og »Königsberg» vilde f. Eks. langt hurtigere have ført til et Resultat, hvis Krydserne havde været i Stand til at gennemsege et Bælte paa 200—300 Kvartmil i Bredden i Stedet for som nu kun $\frac{1}{10}$ af denne Afstand.

En Krydser, der understøttes af sine Flyvebaade, vil, efter at den har opdaget Fjenden, kunne advare Handelsskibe mod den Fare, der truer dem, og tilkalde Forstærkning, hvis den ikke selv er hurtig nok eller stærk nok til at optage Kampen. Det vilde heller ikke længe være muligt for en Krydser at skjule sig mellem Smaaøer, i en Flodmunding eller i en Bugt.

Flyvemaskiner med to Hovedflydere.

Til Bombekastning og Torpedoudskydning vil »Flydebaaden» være mindre heldig, og man vil hertil med Fordel kunne anvende Maskiner med to Hovedflydere (se Fig. 4).

¹⁾ Lt. Hoeck har i de sidste 9 Maaneder af Aaret 1914 fløjet ca. 160 Dage med Marinens Flyvebaade, og det har kun i ganske enkelte Tilfælde været Vejrforholdene, der har hindret Flyvningen. Maskinerne har i længere Tid været under Eftersyn og Reparation, og kun i den sidste Tid er der foretaget Flyvninger paa Søn- og Helligdage.

Denne Type muliggør Anbringelsen af Bombemagasin eller Torpedoapparat midt under Fusilagen, hvorfra man let kan lade Torpedoen eller Bomben falde ved et passende Udløsningsapparat. Det er til Gengæld tvivlsomt, om denne Type vil vise sig praktisk, naar den skal anbringes om Bord i et Skib, som ikke er særligt indrettet hertil, og det er endnu mere tvivlsomt, om den vil vise sig sødygtig, naar den er overladt til at klare sig selv.

Der er imidlertid Autoriteter, som endogsaa er tilbøjelige til at anse den for at være Flydebaaden overlegen i Sødygtighed, og for de smaa Maskiners Vedkommende er der ganske vist ogsaa den Fordel, at de er synkefri saa længe Hovedflyderne er ubeskadigede; de kan ikke fyldes med Vand, saaledes som det er Tilfældet med Flydebaadene.

Den flydende Flyvemaskines Basis.

Naar man gaar til den anden Løsning af Spørgsmaalet, Indretningen af en flydende Basis for Flyvemaskinerne, opstaar der helt andre Muligheder. Man er ikke længere bundet af de Vanskeligheder, der opstaar ved, at Maskinerne skal kunne lette fra og lande paa Vandet, idet Skibet tilpasses efter de Krav, der stilles af Flyvemaskinerne, i Modsætning til tidligere, hvor Flyvemaskinerne skulde tilpasse sig efter Skibet. Enhver Landmaskine vil kunne anvendes fra en saadan Basis, men det vilde være fordelagtigt at anbringe Flydere og saa vidt muligt gøre Maskinerne anvendelige baade paa Land og paa Vandet.

Medens man maa anse det for ønskeligt, at alle Maskiner, der anvendes i Marinens Tjeneste, kan lette fra Vandet, er Forholdene selvfølgelig anderledes, naar en Landing paa Vandet maa betragtes som et Uheld, end naar Start fra og Landing paa Vandet er et Led i Maskinens daglige Tjeneste.

Til Løsningen af Flyvemaskinens Hovedopgaver, hvad enten det er Rekognoscering, Angreb paa Undervandsbaade eller Torpedoudskydning, er der ingen særlig Fordel ved at anvende Maskinerne divisionsvis. Ved Udførelsen af den sidstnævnte Opgave, (naar der engang er konstrueret en Maskine til dette Formaal), vil det muligvis vise sig mere ønskeligt at angribe i Divisioner end med enkelte Maskiner. Men selv dette er tvivlsomt, da den Fordel, der opnaas ved at Angrebet udføres fra forskellige Retninger, og som hindrer Fjenden i at koncentrere sin Ild paa en enkelt Maskine, vil blive mere end opvejet ved den større Sandsynlighed for at Angrebet opdages og rapporteres af Fjendens Luftfartøjer og Torpedobaade.

Af Hensyn til det sekundære Formaal, Angreb paa Fjendens Luftfartøjer, der helst bør udføres divisionsvis, er det øjensynligt, at man maa være i Stand til at transportere og betjene et stort Antal Maskiner. For at kunne udføre dette, selv om Vejret er daarligt og uden at være afhængig af nogen Station eller Basis paa Landjorden, er det ønskeligt, at Marinen har et Specialskib indrettet som Aeroplan-Basis til sin Raadighed.

Fraset saadanne Enkeltheder som Landingsstel, Benzinbeholdning etc., maa man forudsætte, at de Fordringer, der stilles til Marinens og Hærens Flyvemaskiner om Ødelæggelse af Fjendens Luftfartøjer, ikke vil være meget forskellige. Begge vil være henviste til en eller anden let Kanontype som Angrebsvaaben og maa være overlegen i Hastighed for at kunne tvinge Fjenden til Kamp. Begge Typer vil blive sendte i Kamp i det størst mulige Antal eller i saa stort Antal, som kan manøvrere uden Fare for sig selv, for at bringe Fjenden under den kraftigst mulige Ild. Af denne Grund maa Eskadre-flyvning studeres omhyggeligt og stadig indøves saavel i Freds- som i Krigstid.

Forfatteren undersøger dernæst, hvilke Betingelser

man maa stille til det Specialskib, der skal anvendes som flydende Aeroplan-Basis, og opstiller følgende Hovedfordringer:

Skibet skal kunne rumme 3 Delinger paa tilsammen 50—60 Flyvemaskiner med det nødvendige Personel samt Reparationsværksteder og Magasiner for Olie, Benzin m. m. Det skal have en Hastighed paa 20 Knob, for at det kan ledsage Kampskibseskadren og flygte for fjendtlige Kampskibe. Hvis dette Formaal skal opfyldes, vil denne Hastighed dog langt fra være tilstrækkelig, da de moderne »Dreadnought-Krydsere«, som udgør en Del af Kampskibseskadren, løber ca. 28 Knob. Armeringen skal være stærk nok til at beskytte det mod Angreb fra Fjendens hurtiggaaende, lette Krydsere, og Dybgaaendet bør være saa ringe, at Skibet kan sejle ind paa lægt Vand i Flodmundinger og mellem Smaaøer.

For at en normal dygtig Flyver skal kunne foretage Landing paa og Start fra Dækket, maa dette have en Længde af ca. 150 m, en Bredde paa 25—30 m og være fuldstændig frit, uden Skorstene, Master og Luftrør.

Et saa stort og svagt armeret Skib vil naturligvis være meget udsat for at blive skudt ned af fjendtlige Skibe, og de Flyvemaskiner af Landtypen, der tænkes anvendte, vil under de fleste Forhold have Vanskelighed ved at klare sig paa Søen; det er derfor tvivlsomt, om et saadant Skib vil faa den Betydning, som Forfatteren tillægger det. Angrebet paa Cuxhaven i forrige Maa-ned viser i ethvert Tilfælde, hvorledes de almindelige, hurtiggaaende Krydsere meget godt er i Stand til at virke i Forbindelse med moderne Vandflyvemaskiner ved Angreb paa Punkter langt fra egne Kyststrækninger, saaledes at et Specialskib af ovennævnte Art er unødvendigt.

Kampen ved Helgoland den 28. August 1914.

Efter »Times« 23. og 24 Oktober 1914 ved F. L.

Admiralitetets officielle Beretninger om Kampen ved Helgoland den 28. August var ikke ganske klare, og det er først, efter at Rapporterne fra de forskellige Chefer er fremkomne, at man kan faa den fulde Forstaaelse af hele Affæren.

Man ved nu, at det hovedsagelig var fra Undervandsbaadene, man fik de Oplysninger, der gjorde det muligt at lægge Planerne til Kampen, og man maa yde Cheferne for disse den allerstørste Anerkendelse.

Kampen blev ført af en forenet Styrke af Panserkrydsere, smaa Krydsere, Destroyere og Undervandsbaade, og det er først nu, at man kan dømme om den virkelig alvorlige og haarde Karakter, den havde. Mod, Beslut-somhed og Initiativ karakteriserer ethvert Moment af Affæren, og alvorlig Risiko blev løbet uden nogen som helst Tøven.

Destroyerne blev meget haardt pressede, og Situationen blev kritisk, indtil de smaa Krydsere kom dem til Hjælp. Panserkrydserne havde ligeledes mere Andel i Resultatet, end hidtil troet, og man ved nu, at de fjendtlige Undervandsbaade ligeledes deltog i Kampen, men at de engelske Skibe undgik disse ved deres Manøvrer og ved at benytte stor Fart.

Med Rette har Commodore Tyrwhitt tiltrukket sig Opmærksomhed som Chef for »Arethusa«, som kun havde været under Kommando i 48 Timer, da den indtog en ledende Stilling i Kampen.

Mange Officerer er nævnte i Rapporten, og af disse maa særlig fremhæves Lieut.-Commander Leir fra E 4, som dækkede de engelske Destroyeres Tilbagetog. Hvad

der ydermere vil paakalde Opmærksomhed er, at hele Aktionen blev dirigeret fra Admiralitetet og ikke af den kommanderende Admiral.

Sir David Beatty's Rapport viser ikke de Ordre, han har modtaget, men baade Kontre-Admiral Christian og Commodore Tyrwhitt angiver, at de modtog specielle Ordre fra Admiralitetet.

Det er bemærkelsesværdigt, at den eneste Gang den kommanderende Admiral er nævnt i Sir David Beatty's Rapport, er hvor han skriver, at efter Kampen trak de engelske Skibe sig tilbage efter den Kommanderendes Ordre.

Admiralitetet 21. Oktbr. 1914.

Følgende Rapporter er blevne modtagne fra Vice-Admiral Sir David Beatty (H. M. S. Lion), Rear-Admiral A. H. Christian (H. M. S. Euryalus), Commodore R. Y. Tyrwhitt (H. M. S. Arethusa), Commodore R. J. B. Keyes og Commodore S. om Kampen ved Helgoland den 28. August 1914.

H. M. S. «Lion» 1. Sept. 1914.

Sir — Jeg har den Ære at indberette, at den 27. August Kl. 5 Fm. afgik jeg med 1ste Panserkrydser-Eskadre og 1ste Eskadre af smaa Krydsere til et fastsat Mødested for at træffe Kontreadmiralen i «Invincible».

Kl. 4 Fm. den 28. August begyndte Flotillens Bevægelser efter de givne Dispositioner, idet Panserkrydser-Eskadren og Eskadren af de smaa Krydsere skulde understøtte Flotillen. Efter at Kontreadmiralen med «Invincible» og «New Zealand» samt 4 Destroyere havde sluttet sig til mig, afgik den samlede Eskadre til det forud bestemte Mødested.

Kl. 8¹⁰ Fm. modtog jeg fra Commodore (T) et Telegram, der meddelte mig, at Flotillen var i Kamp med Fjenden. Dette var sandsynligvis i Nærheden af det forud bestemte Mødested. Fra dette Tidspunkt indtil Kl. 11 Fm. holdt

jeg mig i Nærheden, klar til at understøtte om nødvendigt, idet jeg opsnappede forskellige Telegrammer, som dog ikke indeholdt saadanne Meddelelser, at jeg kunde gribe ind.

Kl. 11 Fm. blev Eskadren angrebet af 3 Undervandsbaade. Angrebet blev afværget ved hurtige Manøvrer, og de 4 Destroyere fik Ordre til at angribe dem. Lidt over 11 Fm. blev der modtaget forskellige Telegrammer fra Commodore T og Commodore S, som meddelte, at de begge trængte til Assistance, hvorfor jeg beordrede den af de smaa Krydsere bestaaende Eskadre til at understøtte Torpedobaads-Flotillen.

Lidt senere modtog jeg et Telegram fra Commodore T, der sagde, at han var blevet angrebet af en stor Krydser, og endvidere endnu et Telegram, som sagde, at han blev haardt trængt og bad om Hjælp. Captain D., 1ste Flotille, telegraferede ligeledes efter Hjælp.

Efter dette syntes Situationen at være kritisk. Flotillen var kun avanceret 8 miles siden Kl. 8 Fm. og var kun c. 25 miles fra de to fjendtlige Baser, som var i Flanken paa dem, og Flotillen trak sig tilbage.

Commodore Goodenough havde tidligere paa Dagen for at understøtte nogle Destroyere detacheret to af sine smaa Krydsere, og disse var endnu ikke vendte tilbage. De kom tilbage Kl. 2 $\frac{1}{2}$ Em. Da Meldingerne angav Nærværelsen af mange fjendtlige Skibe, — et af dem var en stor Krydser, — stod det mig klart, at hans Styrke ikke kunde være stærk nok til at afgøre Situationen tilstrækkelig hurtigt, hvorfor Panserkrydserne Kl. 11 $\frac{1}{2}$ Fm. drejede af til ØSØ med Maksimumsfart. Det var øjensynligt, at skulde Hjælpen være af nogen Værdi, maatte den komme overvældende og blive ført med stor Fart.

Jeg havde ikke tabt Faren ved Undervandsbaadsangreb af Syne og heller ikke en mulig Fremtrængen af en Styrke fra den fjendtlige Basis, i Særdeleshed i Betragtning af Taagen i SØ.

Vor høje Fart gjorde imidlertid Undervandsbaads-

angreb vanskelige, og da det var smult Vande, vilde det være forholdsvis let at opdage dem. Det stod mig endvidere klart, at vi var stærke nok til at tage Kampen op med enhver Styrke undtagen en Kampskibseskadre, hvilken sandsynligvis ikke vilde kunne komme ud i rette Tid, saafremt vort Fremstød blev ført tilstrækkelig hurtigt.

Kl. 12^{1/4} Em. observeredes, at »Fearless» og 1ste Flotille trak sig tilbage i vestlig Retning. Samtidig blev Eskadren af smaa Krydsere observeret i Engagement med et fjendtligt Skib forude. De viste sig at være det overlegne. Jeg styrede da NØ hen, da der blev hørt Skydning i den Retning, og observerede paa vor B. B. Bov Kl. 12^{1/2} »Arethusa» og 3die Flotille trækende sig tilbage i vestlig Retning i Kamp med en Krydser af Kolberg-Klassen. Jeg ændrede Kurs for at afskære den fra Helgoland og aabnede Ilden paa den Kl. 12³⁷ Em. Kl. 12⁴² Em. ændrede Fjenden Kurs til NØ, hvorpaa vi jagede med 27 Knob.

Fik Kl. 12⁵⁶ Em. en Krydser med 2 Skorstene i Sigte forude og engagerede. »Lion» affyrede 2 Salver, som havde stor Virkning paa den, og den forsvandt i Taagen i voldsom Brand og i synkefærdig Tilstand. I Betragtning af Taagen, og af at den med stor Fart styrede en Kurs, der var vinkelret paa »Lion»s, som selv løb 28 Knob, var »Lion»s Skydning meget ærefuld. Da vore Destroyere havde indberettet Nærværelsen af Miner øster paa, ansaa jeg det for uklogt at forfølge den. Det var endvidere af væsentlig Betydning, at Eskadrerne forblev samlede, hvorfor jeg følgelig gav Ordre til at gaa tilbage. Panserkrydserne drejede igennem Nord og videre rundt Bagbord over for at gaa tilbage og fuldende Ødelæggelsen af det først engagerede Skib. Dette kom atter i Sigte Kl. 1²⁵ Em. dampende SØ paa med Flaget vajende. »Lion» aabnede Ilden paa det med 2 Taarne, og Kl. 1³⁵ Em. efter at have faaet 2 Salver sank det. De 4 atta-

cherede Destroyere blev sendte ud for at opsamle Overlevende, men jeg beklager dybt, at de senere meldte, at de havde søgt overalt uden at finde en eneste.

Kl. 1⁴⁰ Em. drejede Panserkrydserne Nord paa, og »Queen Mary« blev igen angrebet af en Undervandsbaad. Angrebet blev undgaaet ved at dreje af. »Lowestoft« blev ligeledes angrebet uden Held. Panserkrydserne dækkede Retræten, indtil Natten brød frem. Kl. 6 Em., da Retræten var udført, og alle Destroyerne havde meldt sig tilbage, ændrede jeg Kurs, spredte de smaa Krydsere og holdt Nord paa ifølge den Kommanderendes Ordre. Kl. 7⁴⁵ Em. detacherede jeg »Liverpool« til Rosyth med tyske Fanger, 7 Officerer og 79 Mand, overlevende fra »Mainz«.

I øvrigt forekom intet yderligere.

I have the honour to be Sir your obedient Servant

(Signed)

David Beatty,
Vice Admiral.

H. M. S. »Euryalus«, 28. Sept. 1914.

Sir — Jeg har den Ære at meddele, at ifølge Deres Ordre blev der den 28. August foretaget en kraftig Rekognoscering i Helgoland-Bugten med den Hensigt at angribe Fjendens lette Krydsere og Destroyere. Styrken under min Kommando (viz. Krydser-Styrken under Kontre-Admiral Campbell, C. V. O. »Euryalus«, »Amethyst«, 1ste og 3die Destroyer-Flotille og Undervandsbaadene) indtog de Pladser, der var bestemte for dem om Aftenen den 27. August, og gik derpaa ifølge de givne Direktiver frem i Løbet af Natten for at nærme sig Helgoland-Bugten.

Krydser-Styrken under Kontre-Admiral Campbell med »Euryalus« (mit Flagskib) og »Amethyst« blev stationeret for at opsnappe ethvert fjendtligt Fartøj, der blev jaget vest paa. Kl. 4^{1/2} Em. den 28de August mødte disse Krydsere, der var gaaede frem østpaa, »Lurcher« og 3 andre Destroyere, og de Saarede og Fangerne i disse

Skibe blev i Baade satte om Bord i »Bacchante« og »Cressy«, som sejlede af til »the Nore«. »Amethyst« tog »Lamel« paa Slæb, og Kl. 9¹/₂ Em. blev »Hogue« detacheret for at tage »Arethusa« paa Slæb. Dette sidste er anført i Commodore R. Y. Tyrwhitt's Rapport, og jeg slutter mig ganske til hans Bemærkninger m. H. t. den Dygtighed og Hurtighed, med hvilken dette blev gjort i Mørke, da intet Lys var tilladt.

Commodore Reginald Y. Tyrwhitt var Chef for Destroyer-Flotillerne, og hans Rapport følger vedlagt. Hans Angreb blev udført med stor Dygtighed og Tapperhed, og han blev paa den bedste Maade støttet af Captain William F. Blunt paa »Fearless« og af Cheferne paa Destroyerne, som førte deres Baade paa en for den engelske Marines Traditioner værdig Maade.

Commodore Roger J. B. Keyes i »Lurcher« havde den 27. August eskorteret nogle Undervandsbaade til Stillinger, der var udpegede til dem i den umiddelbare Nærhed af Fjendens Kyst. Om Morgenen den 28. August afsøgte han sammen med »Firedrake« Farvandet sønden for Panserkrydserne for Undervandsbaade og var siden, efter at være blevet detacheret, nærværende, da den tyske Krydser »Mainz« gik til Bunds, hvor han tappert gik frem til den og bjærgede 220 Mand af dens Besætning, af hvilke mange var saarede. Siden eskorterede han »Laurel« og »Liberty« ud af Kampen og blev ved dem til Kontre-Admiral Campbells Krydsere kom i Sigte.

M. H. t. Undervandsbaadsofficererne vil jeg specielt nævne:

- a) Lieut.-Commander Ernst W. Leir. Hans Koldblodighed og Snarraadighed under Bjærgningen af Besætningerne fra »Goshawk's« og »Defenders« Baade paa et kritisk Tidspunkt under Kampen var beundringsværdige.
- b) Lieut.-Commander Cecil P. Talbot.

Efter min Mening er den Snarraadighed, som siden Krigens Begyndelse er udvist af Cheferne for U.-Baadene, den højeste Anbefaling værd.

I have the honour to be Sir your obedient Servant

(Signed) A. H. Christian,
Rear Admiral.

H. M. S. «Lowestoft» 26. Sept. 1914.

Sir. — Jeg har den Ære at indberette, at jeg Torsdag den 27. August Kl. 5 Fm. ifølge Ordre fra Dem afsejlede i «Arethusa» sammen med 1ste og 3die Flotille undtagen «Howet», «Tigress», «Hydra» og «Loyal» for at udføre de forudbestemte Operationer. H. M. S. «Fearless» stødte til Flotillerne om Em.

Kl. 6⁵⁸ Fm. Fredagen den 28. August kom en fjendtlig Destroyer i Sigte, som blev jaget af 3die Flotilles 4de Division.

Fra 7²⁰—7⁵⁷ Fm. var «Arethusa» og 3die Flotille i Engagement med adskillige Destroyere og Torpedobaade, som søgte at naa Helgoland. Vor Kurs blev ændret B. B. over for at afskære dem.

To Krydsere henholdsvis med 4 og 2 Skorstene blev opdagede paa Bagbords Bov Kl. 7⁵⁷ Fm., og af disse blev den nærmeste angrebet. «Arethusa» blev kraftig beskudt af begge Krydserne og adskillige Destroyere lige indtil Kl. 8¹⁵, da Krydseren med 4 Skorstene koncentrerede Ilden paa «Fearless». Nærkampen blev fortsat med Krydseren med 2 Skorstene paa konvergerende Kurser indtil 8²⁵ Fm., da et 6 Tommers Projektil fra «Arethusa» ødelagde Fjendens forreste Bro, hvorpaa den straks drejede af mod Helgoland, som netop var kommen i Sigte paa Stb. Bov. Alle Skibene blev straks beordrede at dreje Vest paa, og kort efter blev Farten sat ned til 20 Knob.

Under denne Kamp var «Arethusa» blevet ramt mange Gange og havde lidt betydelig Skade; kun en

6 Tommers Kanon var endnu brugelig; alle andre Kanoner og Udskydningsrør havde lidt mere eller mindre Skade.

Lieutenant Eric W. P. Westmacott (Signalofficer) blev dræbt ved min Side under Kampen. Jeg kan ikke lade være med at fremføre, at han gjorde sin Pligt roligt og omhyggeligt og var til stor Hjælp for mig.

Der udbrød Ild lige udfor Kanon Nr. 2 om B. B., frembragt ved at en Granat antændte nogen Ammunition, Dækket kom herved i Brand, men denne blev hurtigt bekæmpet og slukket af Chief Petty Officer F. W. Wrench O. N. 158630.

Flotillerne blev formerede i Divisioner og fortsatte med 20 Knob. Samtidig blev det observeret, at »Arthusas« Fart var gaaet ned.

»Fearless« rapporterede, at 1ste Flotilles 3die og 5te Division havde bragt den tyske Destroyer-Flotillechefs Skib til at synke, og at to Baadsbesætninger fra »Defender« var efterladt, da der var blevet skudt paa vore Destroyere, medens de var i Gang med at redde de Overlevende fra den tyske Destroyer.

Da jeg Kl. 10 Fm. fik at vide, at Commodore (S) paa »Lurcher« og »Firedrake« blev jaget af smaa Krydsere, gik jeg frem med »Fearless« og 1ste Flotille indtil Kl. 10³⁷ Fm. for at assistere ham, paa hvilket Tidspunkt jeg endnu ikke havde set noget, og da jeg var i Nærheden af Helgoland, gav jeg derpaa de Skibe, der var i Følge med mig Ordre om at dreje Vest paa.

Alle Kanoner undtagen to 4 Tommers var igen i skydefærdig Stand, og Ammunitionsbeholdningen i Forhaandsmagasinerne var blevet fornyet.

Kl. 10⁵⁵ Fm. kom en tysk Krydser med 4 Skorstene i Sigte og aabnede en kraftig Ild paa os c. Kl. 11 Fm. Da Situationen syntes noget kritisk, beordrede jeg »Fearless« og 1ste Destroyerflotille til at angribe med Torpedoer, hvilket de udførte med den største Iver.

Krydseren drejede straks af, forsvandt i det disede Vejr og undgik Angrebet.

Omtrent 10 Min. efter viste den samme Krydser sig paa vor Stb. Side. Jeg aabnede straks Ilden paa den med begge 6 Tommers Kanoner. »Fearless« angreb ligeledes og en Division af Destroyerne blev sendt i Angreb med Torpedoor, dog uden Held.

Sagernes Stilling og vor Position blev derpaa meldt til Admiralen, der førte Panserkrydser-Eskadren.

Der blev aabnet en meget alvorlig og nøjagtig Ild fra denne Krydser; Salve efter Salve faldt mellem 10 til 30 yards fra os, men ingen Projektiler ramte; to Torpedoor blev ligeledes afskudt paa os med godt Sigte, men for korte. Krydseren blev stærkt beskadiget af »Arethusa«s 6 Tommers Kanoner og en udmærket rettet Ild fra »Fearless«, og kort Tid efter drejede den af i Retning af Helgoland. Fortsatte paa Kursen og fik 4 Min. efter Krydseren »Mainz« (3 Skorstene) i Sigte. Den udholdt en heftig Beskydning fra »Arethusa« og »Fearless« og mange Destroyere. Efter en Kamp, der paa det nærmeste varede 25 Min., saaes den synkende med Stævnen, idet den stoppede Maskinerne; samtidig var der Ild i den. Paa dette Tidspunkt kom Eskadren af de smaa Krydsere op, og de gjorde det meget hurtig af med »Mainz«.

Jeg gav derpaa »Fearless« og Destroyerne Ordre til at opføre med Skydningen.

Vi vekslede derpaa Bredsideild med en stor Krydser (4 Skorstene) paa vor Stb. Side paa lang Afstand, saa Skydningen var uden synlig Virkning. Panserkrydser-eskadren kom nu op, og jeg udpegede denne Krydser til Admiralen, og fik kort efter Melding fra ham om, at denne Krydser var skudt i Sænk og en anden skudt i Brand. Vejret var i Løbet af Dagen fint, Søen rolig, men Synsvidden ringe, ikke mere end 3 miles paa de Tidspunkter, hvor de forskellige Aktioner fandt Sted; og

derfor blev Afstandsmaaling og Nedslagsobservation gjort meget vanskelig.

Efter dette fortsatte jeg med 14 Destroyere af 3die Flotille og 9 af 1ste Flotille.

»Arethusa»s Fart var omkring 6 Knob indtil Kl. 7 Em., da det blev umuligt at holde Maskinerne i Gang, Fyrene blev slukkede under alle Kedlerne undtagen 2 samtidig med, at der blev bedt om Assistance.

Kl. 9 $\frac{1}{2}$ Em. tog Captain Willmot S. Nicholson med »Hogue» mit Skib paa Slæb paa en glimrende sømandsmæssig Maade; og i Betragtning af, at Natten var bælgmørk, og de eneste Lys, der blev viste, var 2 smaa Haandlanterner, anser jeg hans Arbejde for at fortjene speciel Anerkendelse fra Admiralitetet. Jeg vil ogsaa specielt fremhæve Lieut.-Commander Arthur P. N. Thoroughgood fra »Arethusa» for den dygtige Maade, paa hvilken han i Mørke gjorde Skibet klart til at blive slæbt.

Hans Majestæts Skib under min Kommando blev derpaa slæbt til »the Nore», hvor det ankom Kl. 5 Em. den 29. August. Det var da muligt at faa Damp op til langsom Fart, og Skibet var i Stand til ved egen Hjælp at gaa op til Chatham.

Jeg tillader mig derpaa at gøre Dem opmærksom paa »Fearless»'s Chef Captain W. F. Blunt, og Cheferne for Destroyerne i 1ste og 3die Flotille, hvis glimrende Angreb paa de tyske Krydsere i et kritisk Øjeblik uden Tvivl frelste »Arethusa» fra at lide mere Skade og sandsynligvis ogsaa fra at blive taget.

Jeg kan ikke noksom udtrykke min Tilfredshed og Stolthed over Officerer og Mandskab om Bord i mit Skib; thi alle udførte de dem givne Ordre med den største Hurtighed under de vanskeligste Forhold, særlig i Betragtning af, at Skibet, der nylig er bygget, endnu ikke havde været 48 Timer uden for Værftet, før det kom i Kamp.

Det er vanskeligt specielt at udpege de enkelte, men følgende observerede jeg selv:

H. M. S. »Arethusa«.

Lient.-Commander A. P. N. Thorowgood, Næstkommanderende, havde Tilsyn agter.

Lieut.-Commander E. K. Arbuthnot, som havde Tilsyn forude.

Secondlieutenant C. A. Robinson, som var ved Afstandsmaaleren og udførte dette Hverv med overordentlig Koldblodighed.

Intendant K. E. Badcock, der som Sekretær under hele Kampen understøttede mig paa Broen.

James D. Godfrey (Gunner T), som havde Kommandoen ved Torpedoudskydningsrørene.

Følgende af Mandskabet blev der specielt lagt Mærke til:

A. F. Hayes O. N. 342026 (Ch).

2den Sygepasser G. Tralley O. N. M. 296 (Ch).

1ste Signalunderofficer A. Fox O. N. 194656 (Po).
Paa forreste Bro under hele Kampen.

Chief Petty Officer F. W. Wrench O. N. 158630 (Ch) for hurtig Hjælp ved Slukning af Brand forårsaget ved Eksplosion af Cordite.

Thomas Millington R. M. L. I. No. Ch. 17417.

W. J. Beirne R. M. L. I. No. Ch. 13540.

1ste Skriver A. W. Stone O. N. 346080 (Po).

Jeg beder endvidere om, at følgende Officerer og Mandskab paa de mig underlagte Skibe maa blive erindrede:

H. M. S. »Fearless«.

R. M. Taylor (Gunner) for Koldblodighed i Kampen under heftig Beskydning.

Følgende Officerer udviste ligeledes stor Snarraadighed og Energi ved Reparationen af »Fearless« efter dens Tilbagekomst, og de blev udmærket assisterede af hele deres Personel.

Engineer Lieut.-Commander Charles de F. Messervy.
Tømmermand William Morrissey.

H. M. S. »Goshawk«.

Commander the Hon. Herbert Meade, som førte sin Division med stor Koldblodighed og Mod, og var Aarsag til at den tyske Destroyer »V. 189« sank, og som derpaa med Fartøjer fra sin Division paa den mest chevalereske Maade frelste de Overlevende.

H. M. S. »Ferret«.

Commander G. Mackworth, som med sin Division paa den mest glimrende Maade sekunderede Commander Meade paa »Goshawk«.

H. M. S. »Laertes«.

Lieut.-Commander M. L. Goldschmidt, hvis Skib blev alvorlig beskadiget, taget paa Slæb og slæbt bort fra Kampen af »Fearless«.

Engineer Lieut.-Commander A. Hill for at reparere Styregrejerne og Maskinen under Kampen.

Secondlieut. G. H. Faulkner, som blev ved sin Kanon efter at være bleven saaret.

Charles Powell, Baadsmand O. N. 209388, som var Sigter ved den midterste Kanon, der havde mange Træffere. Han optraadte meget koldblodig og gav et godt Eksempel, da Skibet skulde slæbes, ved at klare væk paa det havarerende efter Kampen.

E. Naylor (»Torpedo Gunners Mate«) O. N. 189136, der affyrede en Torpedo, om hvilken Chefen for »Laertes« siger, at den utvivlsomt ramte »Mainz«; han var saaledes personlig behjælpelig med at gøre den ukampdygtig.

Stephen Pritchard, Stoker Petty Officer O. N. 285152, som sprang ned i Kahytten, hvor en Granat var sprungen, og bekæmpede Ilden med en Sprøjteslange.

Frederik Pierce, Stoker Petty Officer, der var paa Vagt i Maskinen og optraadte med iøjnefaldende Kold-

blodighed og Snarraadighed, da en Granat sprang i Kedel Nr. 2.

H. M. S. »Laurel«.

Commander F. F. Rose, som paa en dygtig Maade førte sit Skib under Kampens første Del og efter at være bleven saaret i begge Ben blev paa Broen indtil Kl. 6 Em., hvilket udviser stor Opofrelse for Tjenesten.

Lieutenant C. R. Peploe, Næstkommanderende, som overtog Kommandoen efter den saarede Commander Rose og fuldendte Kampen, hvorpaa han førte Jageren tilbage paa en dygtig og ærefuld Maade under de haardeste Betingelser.

Engineer Lieut.-Commander E. H. T. Meeson, som optraadte med stor Koldblodighed under Kampen og forstod at holde Dampen i Jageren, skønt denne var bleven alvorlig beskadiget ved en Eksplosion af dens egen Lydit, hvorved den agterste Skorsten blev omtrent ødelagt. Siden assisterede han ved Reparationen af Skibet.

Sam Palmer (Leading Seaman G. L. 2) O. N. 179529, som vedblev at skyde med sin Kanon, til Trods for at han var alvorlig saaret i det ene Ben.

A. E. Sellens (Able Seaman L. T. O) O. N. 217245, som havde sin Post ved de forreste Torpedoudskydningsrør; han forblev paa sin Post under hele Kampen til Trods for, at han var saaret i Armen, og ventede senere med at blive forbundet, for at lade andre komme til først.

G. H. Sturdy, Chief Stoker O. N. 285547 og A. Britton Stoker, Petty Officer O. N. 289893, som begge viste stor Koldblodighed under Slukning af Ilden ved den midterste Kanon, hvor en Eksplosion havde fundet Sted; flere Lydit-Granater laa i den umiddelbare Nærhed af Brandstedet.

W. R. Boiston, Engine Room Artificer 3rd class. O. N. M. 1369, som viste stor Duelighed og Koldblodighed paa sin Post paa agterste Fyrplads, hvor under Kampen en Eksplosion beskadigede den agterste Skorsten, og en

Granat bortrev forskellige Dampledninger og samtidig beskadigede Hoveddampprøret betydeligt.

Stoker Petty Officer: W. H. Gorst O. N. 305616 og E. Crane O. N. 307275.

Stoker, 1st class: H. W. Hawkes O. N. K. 12086 og J. W. Bateman O. N. K. 12100.

Disse Folk havde ligeledes deres Post paa agttertse Fyrplads og optraadte med stor Koldblodighed under Eksplosionen og ved Granatsprængningen.

H. M. S. «Liberty».

Afdøde Lieut.-Commander N. K. W. Barttelat førte «Liberty» med stor Dygtighed og Tapperhed under hele Kampen. Han var en meget lovende og duelig Officer, og jeg betragter hans Død som et stort Tab for Marinen.

Enginer Lieut.-Commander F. A. Butler, som udviste stor Opfindsomhed ved Reparationer under Kampen.

Lieut. H. E. Horan, som overtog Kommandoen efter Chefens Død og efter Kampen førte Jageren ud paa en ualmindelig dygtig og ærefuld Maade under de haardeste Betingelser.

H. Morgan (Gunner T.), som med eksceptionel Koldblodighed udfyldte sin Post under Kampen.

J. S. Beadle, Chief Petty Officer O. N. 171735, som blev paa sin Post som Rørgænger over en Time efter at være bleven saaret i Nyrene.

J. Galvin, Stoker Petty Officer O. N. 279946, der under 1ste Maskinists Ledelse var 1ste Mand blandt de Folk, som stoppede Lækager, og gjorde dette Arbejde udmærket til Trods for, at han arbejdede i Vand til Brystet.

H. M. S. «Laforey».

Ernest Roper, Chief Gunner, som med eksceptionel Koldblodighed udfyldte sin Post under Kampen.

I have the honour to be, Sir, Your obedient Servant

(Signed)

R. Y. Tyrwhitt,
Commodore (T).

Rapporten fra Undervandsbaadene.

H. M. S. »Maidstone» 17. Oktober 1914.

Sir. I Følge »Their Lordships» Ordre har jeg den Ære at indberette følgende angaaende Undervandsbaadenes Tjeneste siden Fjendtlighedernes Begyndelse.

3 Timer efter Krigens Udbrud gik Undervandsbaadene: E. 6 (Lieut.-Commander C. P. Talbot) og E. 8 (Lieut.-Commander F. H. H. Gowdhart) frem til Helgoland-Bugten uden Ledsagelse for at rekognoscere. Disse to Fartøjer vendte tilbage med værdifulde Oplysninger og havde Æren af at være Pionerer i en Tjeneste, som man ikke kendte noget til, og med hvilken der var forbunden stor Risiko.

Under Transporten af »The Expeditionary Force» indtog »Lurcher» og »Firedrake» og alle Undervandsbaadene i 8de Undervandsbaadsflotille Positioner, fra hvilke de kunde have angrebet »The High Sea Fleet» (Hochseeflotte), dersom den var kommen ud for at angribe Transporten under Overførelsen. Denne Patrouille blev opretholdt Dag og Nat uden Afløsning, indtil vor Hærs Personel var overført, og al Chance for effektiv Indgriben i Overførelsen var forsvundet.

Disse Undervandsbaade har siden uophørlig været i Aktivitet langs Fjendens Kyst, ved Helgoland-Bugten og andre Steder og har erholdt meget værdifulde Oplysninger med Hensyn til de fjendtlige Patrouillers Bevægelser og Sammensætning. De har okkuperet Fjendens Farvande og rekognosceret hans Ankerpladser; og medens de har været beskæftigede med dette Arbejde, er de blevne tvungne til at trække sig tilbage, hvilket er udført paa en dygtig Maade; en Gang er de blevne jagede i flere Timer og beskudte af Artilleri og Torpedoer.

Ved Midnat den 26. August afsejlede jeg med »Lurcher» sammen med »Firedrake» og U.-Baadene »D 2», »D 8», »E 4», »E 5», »E 6», »E 7», »E 8» og

»E 9« af 8de Undervandsbaadsflotille for at tage Del i de Operationer, som var planlagt at skulle finde Sted i Helgoland-Bugten den 28. August.

Destroyerne udførte Rekognosceringstjeneste for U.-Baadene, indtil Natten brød frem den 27de, da de sidste gik alene frem for at indtage forskellige Positioner, fra hvilke de kunde operere sammen med Destroyer-Flotillerne den følgende Morgen.

Ved Daggry den 28. August afsøgte »Lurcher« og »Firedrake« det Farvand, som Panserkrydserne skulde passere, for fjendtlige U.-Baade, gik derpaa ind mod Helgoland i Kølvet paa Undervandsbaadene »E 6«, »E 7« og »E 8«, som skulde udsætte sig selv med det Formaal at faa Fjenden til at jage vestefter.

Da jeg nærmede mig Helgoland, gik Sigtbarheden, som havde været udmærket ude til Søs, ned til 5000—6000 yards, og dette forøgede i høj Grad Spændingen og Ansvarsfølelsen hos U.-Baadenes Chefer, som navigerede deres Baade med Koldblodighed og god Beregning i et Farvand, som var opfyldt saavel af Venner som af Fjender.

Lille Synsvidde og rolig Sø er de mest ufordelagtige Betingelser, under hvilke U.-Baadene kan operere, og der frembød sig ingen Lejlighed for dem til at nærme sig de fjendtlige Krydsere paa Torpedoskuds Afstand.

Lient.-Commander E. W. Leir, Chef for »E 4«, var gennem sit Periskop Vidne til den tyske Destroyer »V. 187«s Undergang og observerede endvidere en Krydser af Stettin-Klassen, som kom op og aabnede Ilden paa de engelske Destroyere, der havde Fartøjer i Vandet for at opsamle de Overlevende fra »V. 187«. »E. 4« forsøgte at komme paa Skudvidde af Krydseren, men denne ændrede Kurs, inden det var lykkedes ham. Efter at have dækket Tilbage-toget for vore Destroyere, som havde maattet efterlade deres Fartøjer, vendte han tilbage til de sidste og tog en Løjtnant og 9 Mand fra »Defender« om Bord,

hvilke var efterladte i Baadene. I disse befandt sig endvidere 2 Officerer og 8 Mand fra »V. 187«, der var usaarede, og 18 Mand, som var haardt saarede. Da Lieut.-Commander Leir ikke kunde tage disse sidste om Bord, efterlod han 1 Officer og 6 usaarede Mand for at navigere de engelske Baade med de Saarede til Helgoland. Før han forlod dem, sørgede han for, at de var forsynede med Vand, Brød og Kompas. En tysk Officer og 2 Mand blev gjorte til Krigsfanger.

Lieut.-Commander Leir's Bedrift ved at forblive uddykket i Nærheden af Fjenden og saaledes synlig, med Chance for at komme inden for Artilleriilds Rækkevidde, hvis Fjenden kom frem af Taagen, var i høj Grad beundringsværdig.

Denne foretagsomme og tapre Officer tog Del i den Rekognoscering, som frembragte en Del af de Oplysninger, paa hvilke disse Operationer blev baserede, og jeg tillader mig at anmode om at erindre hans Navn, saavelsom Lieut.-Commander Talbot, Chef for »E 6«, som i en farlig Position udviste Taalmodighed, god Dømmekraft og Dygtighed.

Den 13. September bragte »E 9« (Lieut.-Commander M. K. Horton) den lille tyske Krydser »Hela« til at synke ved Torpedoskud 6 miles syd for Helgoland. Et Antal Destroyere blev øjeblikkelig sendt frem, efter at »E 9« havde udført sit Angreb, og disse jagede den i flere Timer.

Den 14. September afsøgte Lieut.-Commander Horton ifølge sin Ordre den ydre Ankerplads ved Helgoland, en Opgave, til hvilken der var forbunden stor Risiko.

Den 25. September fiskede »E 6« (Lieut.-Commander C. P. Talbot) under Dykning Ankergrejerne fra en fjendtlig Mine. Da Baaden gik til Overfladen, tog den Minen og Ankeret med op; den første var gjort godt fast mellem Ballonen og Dybdereguleringsmekanismen, men heldigvis viste Stødhornene bort fra Baaden. Ankerets Vægt

gjorde det vanskeligt og farligt at faa Minen løftet klar uden at eksplodere. Efter en halv Times taalmodigt Arbejde udført af Lieutenant F. A. P. Williams-Freemann og Able-seamann E. R. Crander O. N. 214235 kom Minen fri og gik atter ned til sin indstillede Dybde.

Den 6. Oktober bragte »E 9« (Lieut.-Commander Horton) den fjendtlige Destroyer »S 126« til at synke ud for Ems.

De fjendtlige Torpedofartøjers Taktik, naar de følger, sammenholdt med deres ringe Dybgaaende gør det vanskeligt at træffe dem med en Torpedo, og Lieut.-Commander Horton's gode Resultat skyldes hans Taalmodighed og store Nidkærhed i Tjenesten. Han er en meget fremragende Undervandsbaadsofficer, og jeg beder om at erindre hans Navn.

Lieutnant Ch. M. S. Chapman, Næstkommanderende i »E 9«, fortjener ogsaa at blive nævnt.

Lejligheden til at udføre Undervandsbaadsangreb mod en Fjende, hvis store Skibe aldrig og smaa Krydsere kun sjældent kommer ud af de beskyttede Havne, har saaledes været faa, og kun een Gang, den 13. Sept., har en af vore Undervandsbaade om Dagen været inden for Torpedoskudvidde af en Krydser.

Under de eksceptionnelle haarde vestlige Vinde, som holdt sig fra 14.—21. Sept., var Tjenesten med den Position, som vore Undervandsbaade indtog med Land klods i Læ, ubehagelig at udføre.

Den korte krappe Sø, som med vestlig Vind fremkommer i Helgolands-Bugten, gjorde det vanskeligt at holde Taarnlugerne aabne. Der var ingen Hvile at faa, og endogsaa naar de gik neddykkede paa 60 Fod, var Rulningen betydelig, og Baadene pumpede, d. v. s. bevægede sig i vertikal Retning c. 20 Fod op og ned.

Jeg tillader mig at fremhæve, at det tjener til Chernes Ros, at de har kunnet opretholde deres Positioner under saadanne Betingelser.

Tjenesten i Bugten ved Helgoland bliver med Iver søgt af Cheferne i 8de Undervandsbaadsflotille, og de har alle udvist Mod og Foretagsomhed i Udførelsen af deres Tjeneste. Disse Officerer har alle som en til mig udtrykt deres Beundring for deres Besætningers koldblodige og tapre Optræden. De er imidlertid af den Mening, at det er umuligt at udpege de enkelte, naar enhver har gjort sin Pligt fuldt ud, til hvilket Synspunkt jeg slutter mig.

Følgende Undervandsbaade har under disse Operationer haft Føling med Fjenden:

»D 1«	Lieut.-Commander	A. D. Cochrane.
»D 2«	—	A. G. Jameson.
»D 3«	—	E. C. Boyle.
»D 5«	—	G. Herbert.
»E 4«	—	E. W. Leir.
»E 5«	—	C. S. Benning.
»E 6«	—	C. P. Talbot.
»E 7«	—	F. E. B. Feilmann.
»E 9«	—	M. K. Horton.

I have the honour to be, Sir, Your obedient Servant

(Signed) **Roger Keyes,**
Commodore (S).

Oversigt fra Chefen for Flyevæsenet.

Commander C. R. Samson, R. N., var Chef for Aero-plan- og Panserautomobil-Afdelingen — Underafdeling af »The Royal Naval Air Service (Naval Wing) — i Dun-kerque fra 1. September til 5. Oktober.

I dette Tidsrum er der blevet foretaget anerkendelsesværdige Luftrekognosceringer, og ligeledes har der fundet mindre Angreb Sted. Af disse maa særlig nævnes Aeroplan-Angrebet den 4. Septb. paa 4 fjendtlige Vogne og 40 Mand, paa hvilke der blev kastet adskillige Bomber,

og de heldige Angreb paa Cassel den 4. Septb., Savy den 12. Septb., Aniche den 22. Septb. og Orchies den 23. Septb.

Den 22. Septb. foretog Løjtenant fra »the Royal Naval Air Service« C. H. Collet med et Sopwith tractor Biplan en lang Flyvning ind til Düsseldorf og angreb de derværende tyske Luftskibshangarer. Løjtnant Collets Flyvning er Opmærksomhed værd, idet han kom ned i Gliedflugt fra 6000 Fod, de sidste 1500 i Taage, og fik i 400 Fods Højde Luftskibshangaren i Sigte, kun c. 500 Meter borte.

Løjtnant i Flyvekorpsen Marix, som gjorde Tjeneste under Esquadrillechef Spencer Grey, udførte om Eftermiddagen den 8. Oktbr. et vellykket Angreb paa Düsseldorfs Luftskibshangarer. Fra 600 Fods Højde kastede han 2 Bomber paa Hangaren, hvorefter han saa Flammer derfra i c. $\frac{1}{2}$ Minut, ligesom det blev observeret, at Taget styrtede sammen.

Løjtnant Marix' Maskine blev heftig beskudt af Mitrailluser og Geværild og blev 5 Gange truffet under Angrebet.

Esquadrillechef Spencer Grey foretog den 8. Oktbr., medens han gjorde Tjeneste i Antwerpen med sin Esquadrille, bestaaende af Aeroplaner hørende til Marinen, en $3\frac{1}{2}$ Times Flyvning ind i Fjendens Land og naaede saa langt som til Köln. Han fløj rundt om Byen i 600 Fods Højde og kastede under heftig Beskydning sine Bomber paa Jernbanestationen, som led betydelig Skade.

»The Times« Betragtninger til de officielle Rapporter om Slaget ved Helgoland.

Den første Del af Marinens Rapporter, som skulde have været fremme før, blev offentliggjort igaar og er en saa fuldstændig Rekord m. H. t. forbavsende Begivenheder og tapper Optræden, at den i fuldt Maal opvejer den forsinkede Offentliggørelse.

Folk kan nu selv efter Rapporterne i Sømandens ligefremme og friske Sprog bedømme den raske lille Aktion ved Helgoland den 28. August og fra disse autentiske Beretninger rekonstruere hele Foretagendet. Som Supplement til de kommanderende Officerers Rapporter angaaende denne Affære fremkommer en Rapport om Undervandsbaadenes Operationer af Commodore R. Keyes samt en Beretning om, hvad Flyverne har udrettet, denne sidste antagelig fremsat af Captain Murray Sueter, Chefen for Flyvevæsenet. Her er Vidnesbyrd om Dygtighed, Koldblodighed og Mod, udvist under Aktionen i Helgoland Bugten, og om Uforfærdethed, Udholdenhed og Tapperhed, hvilket kendetegner de Mænd, som gør Tjeneste i Luften og under Vandet. Alt, hvad der er nedskrevet i disse Dokumenter, vil tjene til at forøge Nationens Beundring og Stolthed for dets Søfolk og styrke Tilliden til Marinen.

Sir David Beatty's Rapport:

Af de 3 Rapporter, som refererer direkte til Affæren i Helgolandsbugten, er Viceadmiral Sir David Beatty's, som var Chef for 1. Panserkrydsereskadre og 1. Eskadre af smaa Krydsere, den mest udførlige og nøjagtige.

Den er en aaben og overbevisende Optegnelse af Begivenhederne, som de skred frem, tagne fra, hvor han befandt sig med sin Styrke, hvis Opgave det var at afvente og passe paa og være klar til i det vigtige Øjeblik, at gribe ind og lægge sin Afgørelse i Vægtsskaalen.

Han opnoterer enhver Fase i Operationerne og angiver i stor Udstrækning de Steder, hvor Engagementerne finder Sted, samt de forskellige Eskadrers og Flostillers Bevægelser.

Ved at supplere hans Beretning med de Detailler, som Commodore Tyrwhitt fremkommer med, faar man et ganske godt Billede af, hvad Kontreadmiral Christian kalder en *«Reconnaissance in force»*.

Det er værd at lægge Mærke til, at Viceadmiral Beatty adresserer sin Rapport til »the Secretary of the Admiralty«, og det maa derfor antages, at hans Styrke var detacheret fra Flaadechefens, for om nødvendigt at understøtte den Afdeling, der skulde foretage Operationen. Kontreadmiral A. H. Cbristian, hvis Rapport er dateret en Maaned efter, at Kampen fandt Sted, adresserer ogsaa sin direkte til »the Secretary of Admiralty«. Hans Flag-skib synes ikke at have taget nogen aktiv Del i Kampen, men med hans Rapport følger som Bilag Rapporten fra Commodore Tyrwhitt, som med sin Vimpel hejst i »Arethusa« førte Kommandoen over den ubeskyttede Krydser »Fearless« og 2 Destroyerflotiller, 1ste og 3die. Denne Rapport, dateret 26. Septb. om Bord i »Lowestoft«, er ligeledes en meget beskeden og klar Fremstilling af Begivenhederne og viser tydeligt, hvor kritisk Situationen var paa et Tidspunkt, hvor dygtigt de mindre engelske Fartøjer blev førte og kæmpede, hvorledes disse fastholdt Fjendens Krydsere og hvor akkurat og ødelæggende Skydningen var paa begge Sider.

Brittish Gunnery.

Operationen begyndte Nordvest for Helgoland Kl. 6³⁵ Fm. om Fredagen 28. August, da en tysk Destroyer blev opdaget og jaget af 3die Flotille. En halv Time senere kom »Arethusa« og dens Flotille i Kamp med en Del af Fjendens Destroyere og Torpedobaade, som trak sig tilbage i Retning af Helgoland. To tyske Krydsere, henholdsvis med 4 og 2 Skorstene, kom med i Kampen Kl. 7⁵⁷ Fm. 4-Skorstens Krydseren var sandsynligvis en af Magdeburg-Klassen og den med 2 Skorstene »Ariadne«, den første med 12 og den sidste med 10-4 Tommers Kanoner. »Arethusa«, som har 2-6 Tommers og 6-4 Tommers Kanoner, engagerede begge Krydserne paa en Afstand af 3000 yards, men efter at »Ariadne«s forreste Bro var bleven ramt af et 6 Tommers Projektil,

drejede den af og engagerede »Fearless«, som fører 10-4 Tommers Kanoner. Under denne Fase af Kampen fik »Arethusa« alle sine Kanoner, med Undtagelse af een, for-naglede og led anden Skade. Løjtnant E. Westmacatt, Signal-Officer, blev dræbt ved Chefens Side. Commo-dore Tyrwhitt yder denne lovende unge Officer sin Anerkendelse m. H. t. den Ro, hvormed han udførte sin Tjeneste.

Det var ogsaa paa dette Tidspunkt, at 1ste Flotille vendte tilbage efter at have været engageret i en sær-skilt Kamp, under hvilken Flotillens 3die og 5te Divi-sion havde bragt den tyske Flotillechefs Destroyer »V187« til at synke, og var bleven beskudt af en tysk Krydser, medens de var beskæftigede med at bjærge de Overle-vende. Der synes at have været en Standsning i Opera-tionerne paa dette Tidspunkt, thi Flotillerne formerede Divisioner med 20 Knobs Fart.

Flotillechefen bemærker nu, at det blev opdaget, at »Arethusa«s Fart var gaaet ned til 10 Knob. Øjen-synlig var »Arethusa«s Kampværdi blevet betydelig for-mindsket, men da Commodore Tyrwhitt hørte, at De-destroyerne, som var iFølge med Undervandsbaadene, blev jagede af ubeskyttede Krydsere, gik han frem for at under-støtte dem, og var undervejs i Stand til at faa sine Ka-noner i skydefærdig Stand igen og faa sine Beholdninger fornyede.

Kl. var nu 11 Fm., da en stor tysk Krydser med 4 Skorstene viste sig og aabnede en meget kraftig Ild paa den. Skønt det ikke er nævnt i Rapporten, siges der, at dette Skib var »Yorck«, en af de tyske Panserkrydsere med 4-8,2 Tommers og 10-5,9 Tommers Kanoner. Paa den mest ærefulde Maade kom »Fearless« og Destroyerne deres Chef til Undsætning og angreb Krydseren med Torpedoer. Commodore Tyrwhitt roser det tapre Angreb, som blev ført mod den tyske Krydser af »Fearless« og Destroyerne fra 1ste og 3die Flotille og siger, at dette

var Skyld i, at »Arethusa» undgik at lide yderligere Skade eller eventuelt at blive erobret.

Samtidig var det, at Admiral Beatty angiver Modtagelsen af Telegrammer fra Commodore Tyrwhitt og Commodore Keyes, hvori de begge bad om Assistance, og han gav derfor Eskadren, bestaaende af ubeskyttede Krydsere, Ordre til at understøtte Torpedobaadsflotillerne. Øjensynlig var »Arethusa» i en meget vanskelig Stilling, men hjulpet af »Fearless» og Destroyerne blev den tyske Krydser jaget væk og dampede bort i Retning af Helgoland. Nogle faa Minutter senere viste »Mainz» sig og fortsatte Angrebet. Den blev imidlertid slemt tilredt og sandsynligvis ramt af Torpedoer, for 25 Min. senere saas den synkende med Stævnen, og foruden var der Ild i den. Klokken var omtrent 11^{1/2}, da en Eskadre af ubeskyttede Krydsere kom med i Kampen og hurtig gjorde det af med »Mainz». Situationen var dog stadig kritisk, idet adskillige store Krydsere nu viste sig.

Admiral Beatty sluttede da, at nu var Øjeblikket kommet til at udføre den Manøvre, som forud var bleven planlagt. Som han selv siger: »Det var øjensynligt, at skulde Hjælpen have nogen Værdi, maatte den komme overraskende og blive ført med den størst mulige Fart».

Han havde allerede ved hurtige Manøvrer afværget et Undervandsbaadsangreb paa sin Eskadre, og han troede, at hans Krydsers høje Fart og den rolige Sø vilde vanskeliggøre yderligere Angreb af denne Slags. Kl. 11³⁰ slog han derfor »Fuld Kraft» og gik frem til det Sted, hvor Lyden angav, at der fandt en Kæmp Sted. En Time senere aabnede han Ilden mod en Krydser af Kolberg-Klassen, hvilken han forsøgte at afskære. Tyve Minutter senere kom »Ariadne» i Sigte, mod hvilken »Lion» afgav to Salver, hvorpaa den forsvandt i Taagen, i Brand og i synkefærdig Tilstand. Senere da »Köln» endnu flydende kom til Syne med Flaget vajende, staaende SØ paa, aabnede »Lion» Ilden paa den fra 2 Taarne, og

efter 2 Salver sank den, medens Resten af de tyske Skibe flygtede. Der kan ikke være Tvivl om, at Admiral Beattys hurtige Indgriben, og »Lion«s Artilleristers nøjagtige Skydning frelste »Arethusa« og afgjorde Kampen.

Hele Operationen var i Sandhed godt planlagt og blev udmærket udført. Den gav Lejlighed til at demonstrere alle de Deltagendes udmærkede Egenskaber, og den Ros, som baade Admiral Beatty og Commodore Tyrwhitt giver deres Officerer og Besætninger, har aldrig været bedre fortjent. Affærens vigtigste Moment ligger i dens moralske Virkning, thi den Afbankning (sound drubbing), som der var blevet Lejlighed til at give paa dette tidlige Tidspunkt af Krigen, maatte nødvendigvis faa Indflydelse paa de tyske Søfolk. I al Fald har disse ikke siden vovet sig i Kamp med større Styrker.

Undervandsbaade og Aeroplaner.

Rapporterne fra Commodore Keyes og Captain Suetter er begge interessante i den klare Maade, hvorved de illustrerer Oplevelserne og den store Dristighed, som de Officerer og Folk har udvist, der arbejder under Vandet og i Luften. Næppe var Krigen erklæret, før Undervandsbaadene var i Helgolandsbugten, og siden har de stadig været anvendte langs Fjendens Kyster. Commodore Keyes beskriver den Andel, som Undervandsbaadene havde i Affæren den 28. August, hvor han selv var ombord i »Lurcher«, og fremhæver den Koldblodighed, med hvilken Cheferne førte deres Baade i et Farvand, som var opfyldt af saavel Venner som Fjender. Han aabenbarer Lieutenant-Commander E. W. Leir som den Officer, der løslod de saarede Folk fra »V 187« og frelste Besætningen fra »Defenders« Baad.

Hans Beretning om, hvorledes Lieut. F. A. P. Williams Freemann og Able-seaman Crander fik Undervandsbaaden »E 9« klar af den Mine, den havde fisket, lyder som en Fantasidigtning.

Beretningen fra Chefen for Flyvevæsenet, dateret 11. Oktober, er tilsyneladende indrykket i »London Gazette« sammen med Rapporterne for at knytte Flyvevæsenets Tjeneste til Marinens øvrige Tjenestegrene. Indholdet af den forholdsvis korte Liste over Folk, der har udmærket sig, er en vel fortjent Anerkendelse af dem, som har været heldige nok til at faa en Chance.

Det er umuligt, naar man læser disse Rapporter, at lade være med at beundre Modet, Uforfærdetheden og Opofrelsen hos alle de vedkommende.

Marinen har med stor Taalmodighed ventet paa Offentliggørelsen af disse Rapporter, som er den eneste Maade, hvorpaa den kan danne sig en Mening om Førerne.

Det maa derfor haabes, at de andre Rapporter, af hvilke nogle maa være af tidligere Dato end disse, snart maa komme frem. Blandt disse navnlig dem, der angaar »Königin Louise«s Undergang, »Birmingham«s Kamp med Undervandsbaade, under hvilken »U 15« sank, »Gloucester«s Aktion med »Goeben«, »Highflyer«s Ødelæggelse af »Kaiser Wilhelm der Grosse«, og alle de sammensatte Operationer, der er foregaaede i Kolonierne, navnlig Vice-Admiral Sir George Pateys Operationer.

Officielle Rapporter om Krydserne Aboukir, Hogue og Cressy's Undergang den 22. September 1914.

Commander Nortons Rapport.

Rapport fra Commander Reginald A. Norton, R. N. tidligere H. M. S.
«Hogue», den 23. September 1914.

Sir.

Jeg har herved den Ære at indberette følgende vedrørende H. M. S. «Hogue», «Cressy» og «Aboukir»s Forlis.

Mellem 6^t 15 og 6^t 30 FM. blev H. M. S. «Aboukir» ramt af en Torpedo. «Hogue» nærmede sig «Aboukir», og jeg modtog Ordre til at sætte Dampbarkassen ud — svinge Fartøjerne ud og gøre alle Fartøjerne klar — samt til at gøre alt Træværk los paa øverste Dæk. De to Redningsbaade blev sendt til «Aboukir», men forinden Dampbarkassen kunde sætte af, blev «Hogue» ramt om Styrbord midtskibs af 2 Torpedoer, mellem hvis Eksplosion der var et Tidsinterval paa 10 à 20 sec. Skibet krængede straks over til Styrbord.

Efter at have givet Folkene Ordre til at forsyne sig med Træværk, Køjer etc. samt til at gaa i Fartøjerne ved Bommene og tage Klæderne af, gik jeg efter Captain Nicholsons Ordre ned i Maskinrummet for at undersøge den lidte Skade. En Maskinist af 1. Klasse meldte mig, at Vandet stod op over Maskindørken.

Da jeg var paa Vejen tilbage til Broen sprængte Vandet de styrbords Porte, og Skibet krængede hurtig over.

Jeg sagde til Folkene paa Bagbords Batteri, at de skulde springe over Bord, da Dampbarkassen var tæt paa Siden af os; kort efter rullede Skibet over til Styr-bord. Jeg klamrede mig i nogen Tid til en Øjebolt, men faldt derfra ned — rimeligvis paa Dækket, — hvorfra en Sø skyllede mig bort. Jeg klatrede op ad Skibssiden, men blev atter skyllet væk. Efter at have svømmet rundt i nogen Tid fra det ene overbelastede Stykke Vraggoods til det andet, blev jeg samlet op af en Travaille fra »Hogue«, — Fartøjsunderofficer L. S. Marks, — som i nogle Timer roede rundt og samlede Folk op, fordelende dem til vor Dampbarkas og Vedetbaad, samt til de hollandske Dampere »Titan« og »Flora«; paa denne Maade reddedes Commander Sells, Engineer Commander Stokes — med begge Ben brækkede, Intendant Eldred og ca. 120 andre. Da vi Kl. 11 FM. ikke kunde finde flere i Vandet, blev vi samlede op af H. M. S. »Lucifer«, som derefter anløb »Titan« og tog alle vore Folk ombord med Undtagelse af ca. 20, som var for daarlige til at flyttes.

En Lowestoft Trawler og to hollandske Skibe »Titan« og »Flora« var ualmindelig venlige til at paaklæde og passe vore Folk. Min Baads Besætning, som hovedsagelig bestod af R. N. R. Folk, roede godt og optraadte særdeles flinkt. Jeg ønsker særlig at nævne Petty Officer Halton, som ved at opmuntre Folk i Vandet i Nærheden af mig utvivtsomt reddede manges Liv.

Lt. Commander Phillips-Wolley spurgte mig — efter at have sat Dampbarkassen ud, om han skulde forsøge at sætte et Fartøj yderligere ud, hvilket derpaa lykkedes for ham; sidst jeg saa ham var paa agterste Bro, hvor han var allright. Lt. Tillard blev bjerget af Damparkassen, fik samlet en Travaillebesætning sammen og reddede mange, hvilket Kadet Cazalet ogsaa gjorde med »Cressy's« Gig. Lt. Chichester satte Halvbaaden meget hurtigt i Vandet.

En hollandsk Fisker sejlede tæt forbi, men drejede af uden at komme til Hjælp, endskønt vi fra »Hogue« — efter at være blevet ramte — signalerede om Assistance til den.

Det forekommer mig, at »Aboukir« brugte 35^m til at synke, idet den laa med Bunden i Vejret i ca. 5^m.

»Hogue« vendte Bunden i Vejret i Løbet af 5^m og flød i denne Stilling i nogle Minutter. En tyk sort Røg blev set i Styrbords Batteri, men om den stammede fra Kulbunkerne eller fra Torpedosprængladningerne, kan jeg ikke afgøre. Det øverste Dæk blev ikke flaaet op, og kun en enkelt lille Eksplosion fandt Sted, da Skibet krængede over.

Fra Travaillen saa jeg »Cressy« krænge langsomt over til Styrbord, og en tyk sort Røg vælte ud, da den naaede en Vinkel paa 90°. Fra denne Stilling, og indtil den laa med Bunden i Vejret med Styrbords Skrue lidt ude af Vandet, hengik der temmelig lang Tid. Jeg antager, at der gik ca. 35 à 45^m fra den blev ramt, indtil den laa med Bunden i Vejret.

»Hogue«s Folk opførte sig udmærket, adlydende Ordre, selv medens de laa og svømmede i Vandet, og jeg blev Vidne til mange Scener af Selvopofrelse. Farmstone, Fuldbefaren, H. M. S. »Hogue«, sprang overbord fra Dampbarkassen for at give Plads til andre og vilde ikke selv lade sig hjælpe, førend alle i Nærheden var bjergete. Han var i Vandet ca. 1/2 Time. Der var ingen Panik af nogen Art; Folkene tog deres Tøj af som befalet og klyngede sig til Køjer eller Træværk. Captain Nicholson i vor anden Travaille var som sædvanlig meget koldblodig og reddede et stort Antal Folk. Jeg saa ham sidst paa Siden af »Flora«. Eng. Lt. Stokes tror jeg forblev i Maskinen til det sidste, og Eng. Lt. Fendick fik stukket Fyr og sat Dampen op i Dampbarkassen paa 5^m.

Jeg har den Ære at anmode om at maatte blive udkommanderet med et andet Skib »as soon as I can get a kit.«

Jeg har den Ære

Reginald A. Norton.

Commander, tidligere H. M. S. »Hogue«.

Uddrag af Naval and Military Record. ved *M. B.*

Commander Nicholson's Rapport.

Rapport fra Commander Bertram W. L. Nicholson, R. N. tidligere H. M. S. »Cressy«, den 23. September 1914.

Sir.

Jeg har herved den Ære at fremsende følgende Rapport angaaende Forliset den 22de September om Morgenen af H. M. S. »Cressy« i Følge med H. M. S. »Aboukir« og »Hogue«:

Medens »Aboukir« udførte Patrouilletjeneste, blev den Kl. 6⁴ 25^m Fm. ramt tværs om Styrbord. »Hogue« og »Cressy« nærmede sig straks og lagde sig henholdsvis foran for og tværs om Bagbord af denne i ca. 400 Yards Afstand. Saa snart som man var klar over, at »Aboukir« stod i Fare for at synke, blev alle »Cressy«s Baade satte i Vandet. Da Baadene, fyldte med Folk fra »Aboukir«, var i Færd med at ro tilbage til »Cressy«, blev »Hogue« ramt — tilsyneladende under agterste 9,2 Magasin, hvor en meget stærk Eksplosion fandt Sted umiddelbart efter den første Eksplosion.

Lige efter, at »Hogue« var bleven ramt, observeredes et Periskop paa Bagbords Bov i ca. 300 Yards Afstand. Ilden blev øjeblikkelig aabnet, og Telegrafens sattes paa »Fuld Kraft frem« i den Hensigt eventuelt at løbe Undervandsbaaden i Sænk.

Vor Kanoner Mr. Dogherty forsikrer, at han ramte Periskopet, og at Undervandsbaaden derpaa viste sit

Kommandotaarn; da det ogsaa lykkedes at ramme dette, sank Undervandsbaaden.

En Officer, som stod ved Siden af Kanoneren, mener, at Granaterne kun ramte flydende Tømmer, af hvilket der fandtes en hel Del; men det var indlysende, at Besætningen paa Dækket mente, at Undervandsbaaden var bleven ramt, idet de brød ud i Cheers og klappede ivrigt.

Denne Undervandsbaad angreb ikke »Cressy».

Captain Johnson (»Cressy») manøvrerede nu sit Skib for at hjælpe Besætningerne fra »Hogue» og »Aboukir».

Omtrent 5 Minutter senere, Kl. 7¹/₄, observeredes et andet Periskop paa Styrbords Laaring, mod hvilket Ilden aabnedes. Torpedoen affyredes paa 5—600 Yards Afstand, og man saa ganske tydeligt Torpedoen's Bane i Vandet. Torpedoen ramte os paa Styrbords Side lige foran for agterste Bro. Skibet krængede ca. 10 Grader over til Styrbord og forblev liggende i denne Stilling. Forinden Torpedoen ramte, var alle vandtætte Døre og Luger blevne lukkede, og for at frelse Besætningerne var alt Messeinventar og disponibelt Tømmer efter at være samlet sammen paa Dækket blevet kastet over Bord. En ny Torpedo, affyret af samme Undervandsbaad, gik 20 Yards agten om Skibet.

Omtrent 1 Kvarter efter, at den første Torpedo havde ramt, rantes vi i Kedelrum Nr. 5 af en 3die Torpedo, affyret af en Undervandsbaad lige foran for tværs om Styrbord. Klokken var da 7¹/₂ 30 Fm.

Skibet begyndte nu hurtigt at krænge over og vendte til sidst Kølen i Vejret, i hvilken Stilling det forblev i ca. 20^m, indtil det Kl. 7¹/₂ 55^m gik til Bunds.

En Mængde Folk blev reddede paa en Skydeskive, som kastedes overbord inden Skibet sank. En Dampbarkas flød ud af sine Klamper, men fyldtes og sank.

Den anden Torpedo, som ramte »Cressy», passerede hen over »Aboukir»s Skrog og undgik lige at ramme dette.

Det er muligt, at den samme Undervandsbaad affyrede alle 3 Torpedoer paa »Cressy«.

Besætningens Optræden var udmærket i enhver Henseende. Jeg har allerede nævnt den udmærkede Tjeneste, som blev ydet af Captain Phillips, Skipper paa Trawleren »L. T. Coriander«, og dennes Besætning, som bjergede 156 Officerer og Folk.

Jeg har den Ære o. s. v.

B. W. L. Nicholson.

Commander, tidligere H. M. S. »Cressy«.

Uddrag af Naval and Military Record, ved M. B.

Om Minevæsnets Standpunkt før og Søminens Anvendelse under Verdenskrigen 1914.

Af Kaptajn S. V. Hansen.

Ligesom den første store Minekrig, som fandt Sted i Vesten under den amerikanske Borgerkrig 1862—65, i hvilken 20 Krigsskibe totalt ødelagdes af Miner, i sin Tid gav Stødet til, at Minen indførtes overalt, og siden da har været et almindelig anerkendt Vaaben og en fast Bestanddel af alle Staters Søkrigsmateriel, saaledes medførte den anden store Minekrig, som fandt Sted i Østen 1904—05 mellem Rusland og Japan, og i hvilken 18 Krigsskibe totalt ødelagdes af Miner, at Søminemateriellet gennemgik en overordentlig stor Udvikling i den efter denne Tid følgende Periode, lige til Verdenskrigen udbrod i Evropa i 1914, hvorved den tredje store Minekrig blev indledet. Minens Udviklingshistorie før 1904 og dens Anvendelse i tidligere Krige, under hvilke den aldrig har spillet tilnærmelsesvis saa stor en Rolle som i de ovennævnte 3 store Minekrige, har ofte været Genstand for Behandling tidligere her i Tidsskriftet og andre Steder, og Begivenhederne paa Minevæsnets Omraade i 1904 og de nærmest efter Krigen følgende Aar har forholdsvis nylig været behandlede her i Tidsskriftet (se T. f. S. 1908 S. 357 og 1912 S. 1), hvorfor der skal henvises til disse Artikler.

A. Om Minevæsnets Standpunkt før Verdenskrigen.

Inden Omtalen af Minekrigens Begivenheder i 1914 skal der paa Grundlag af de i forskellige Tidsskrifter fremkomne Oplysninger gives en Fremstilling af den

store Udvikling af hele Minemateriellet, som fandt Sted paa Basis af Erfaringerne fra Minekrigen i 1904 og under Forberedelse til den europæiske Krig, som maatte komme en Gang før eller senere.

Denne Udvikling paa Minevæsnets forskellige Omraader er i sine Hovedtræk foregaaet paa følgende Omraader:

1. Minekrigens Folkeret.
2. Sprængvirkningens Forøgelse.
3. Undervandsbeskyttelsen mod Minesprængninger.
4. Minemateriellets Udvikling.
5. Forankringsmateriellets Forbedring.
6. Midler til Uskadeliggørelse af Miner.
7. Mineudlægning og Mineskibe.

1. Minekrigens Folkeret.

Skønt Minen allerede havde været anvendt under alle Søkrige i det halve Aarhundrede, som var forløbet fra den Dag, da den for første Gang sprængtes under fjendtlige Krigsskibe, nemlig mod de 2 engelske Fregatter »Firefly» og »Merlin», der blev stærkt havarerede ved Minesprængninger paa Kronstadts Minespærringer under Krimkrigen, til Krigen i 1904 udbrød, havde der saavidt vides aldrig fundet nogen folkeretlig Behandling Sted angaaende Minens Anvendelse i Søkrigen, og der fandtes derfor paa dette Tidspunkt ingen saadanne internationale, folkeretlige Regler. Grunden hertil var vel nærmest den, at Minernes Anvendelse hidtil havde indskrænket sig til Forsvar af befæstede Pladser, Havne og Flodmundinger, medens Angrebsminer saa godt som ikke havde været i Brug, og den neutrale Skibsfart var derfor aldrig før blevet berørt af Minekrigen. Kendskab til Miner i Almindelighed var derfor meget ringe, og selv de, som direkte havde med Minevæsen at gøre, havde ingen Erfaring for, hvilken Rolle Angrebsminen vilde komme til at spille i Fremtidens Krige.

Under Krigen i Østen anvendtes der saa godt som udelukkende Angrebsminer (selvvirkende Stødminer) fra begge de krigsførende Magters Side, og Tabene paa begge Sider skyldtes ikke alene fjendtlige, men ogsaa egne Miner, og gik ogsaa ud over neutrale Handelsskibe, idet mange Miner rev sig løs fra deres Forankringer og drev om i det gule Hav til stor Fare for Skibene i lange Tider efter Krigen; endvidere var en Mængde Miner under Krigen bleven udlagt fra begge Parter uden Pladsbestemmelse og uden Kontrol, især af Japanerne saavel udfor Port Arthur som udfor Wladiwostock.

Efter Krigen beskæftigede derfor Magterne sig paa Fredskongressen i Haag 1907 indgaaende med forskellige Spørgsmaal vedrørende Minekrigen, og Resultatet af Diskussionen, som aabenbarede stor Meningsforskel paa Grund af Magternes forskellige Interesser, blev den bekendte »Konvention om Udlægning af undersøiske, selvvirkende Miner« (se T. f. S. 1912 S. 42).

Medens England saaledes søgte at faa Anvendelsen af Søminer forbudt udenfor 10 Sømil fra Kysten, satte Tyskland og Frankrig sig absolut mod enhver Udelukkelse af Søminer fra det aabne Hav, og begge disse Magter forbeholdt sig deres Stilling overfor Konventionens Art. 2, der forbyder at udlægge selvvirkende Miner udfor Modstanderens Kyst og Havne kun i det Øjemed at afbryde Handelsskibsfarten.

At de neutrale Magter har Ret til at udlægge Miner ved deres Kyster, fremgaar af Art. 4, der paalægger dem at iagttage samme Forsigtighedsregler som de krigsførende Magter og tillige forinden at give de Søfarende Underretning om de Farvande, hvori Miner udlægges, en Pligt, som ogsaa paahviler de krigsførende Magter, men ganske vist først, naar Kontrollen over Minerne ophører, og først saasnart de militære Hensyn tillader det, hvilket jo er en betydelig Udvidelse af Bestemmelsen, thi hvornaar hører de militære Hensyn op under en Krig?

Holland — støttet af Tyskland og Brasilien — søgte paa Kongressen at gennemføre et Forbud mod at udlægge Miner i Gennemsejlingsfarvande mellem to aabne Have, men dette Forslag strandede paa Flertallets Modstand.

Disse Spørgsmaal har senere været Genstand for Drøftelser paa de Møder, som Institutet for international Ret har afholdt i Paris 1910 og i Madrid 1911, paa hvilke de neutrale Magters Ret til at udlægge Miner paa deres eget Søterritorium til Værn for deres Neutralitet udtrykkelig blev anerkendt.

I Forbindelse hermed skal bemærkes, at de neutrale Middelhavs-Magter i Løbet af Efteraaret 1914 har uddvidet deres Søterritorium til 6 og Sverrig til 4 Sømil fra Land, en Forholdsregel Norge allerede ved en tidligere Lejlighed har taget.

Haager-Konventionen angaaende Miner udløber 7 Aar efter dens Ratifikation, som fandt Sted i December 1909, og skal fornyes i Løbet af 1916, ved hvilken Lejlighed den sikkert vil blive grundig revideret, hvis man da i det hele taget naar saa vidt at kunne afholde internationale Folkeretsmøder eller Fredskongresser til den Tid.

2. Sprængvirkningens Forøgelse.

Det, der betinger en Mines direkte Sprængvirkning, er dels Sprængladningens Størrelse og Art samt dens Afstand fra Maalet og dels Minekassens Styrke og Skibsmodstanden. Minens indirekte Sprængvirkning er afhængig af Skibets indvendige Konstruktioner og af saadanne tilfældige Aarsager som f. Eks., hvorvidt Minen springer under en Kulkasse eller under et Sprængstofmagasin.

Sprængladningens Størrelse er af stor Betydning, og man har overalt bestræbt sig for at forøge den saa meget, som Hensyn til Minens Opdrift, Størrelse og Styrke tillader.

Der sættes imidlertid en Grænse i denne Henseende ved Hensynet til en Nabomines Sprængvirkning, der ikke maa være saa stor, at Minen slaar sine Nabominer i Stykker, thi saa vil hele Rækken af Miner i en Minespærring ødelægges; ej heller maa en enkelt Mines Sprængning kunne paavirke en Nabomines Antændelsesmekanisme, thi saa vil hele Rækken af Miner sprænges. Alle disse Forhold som Sprængladningens Størrelse, Minekassens Styrke, Antændelsesmekanismens Paavirkelighed og Minernes indbyrdes Afstand maa nøjagtig afvejes mod hinanden, og det fremgaar af forskellige udenlandske Tidsskriftsartikler, at Afvejningen af disse Forhold mod hinanden er et meget vanskeligt Spørgsmaal, saaledes at en stor Sprængladning baade har sine Fordele og sine Mangler, idet den betinger store Mineafstande, der vil gøre Minespærringerne mindre effektive eller meget store i Udstrækning.

Mineladningerne angives i 1904 til gennemgaaende at have været 35—60 kg, medens der nu almindeligvis angives Ladningsvægte paa 80—120 kg. Afstandene mellem Nabominer opgives gennemgaaende at være fra 60 til 80 m. Bundminer, der paa Grund af deres store Afstand fra Skibsbunden maatte have langt større Ladningsvægte, anvendes næppe mere nogetsteds.

Hvad Sprængstoffet angaar, er stadig den vaade eller gennemparaffinerede Skydebomuld det mest anvendte Minesprængstof. I Tyskland, Rusland, Tyrkiet og Nordamerika anvendes ogsaa Trinitrotoluol (Trotyl eller Trinol), der har den Fordel, at det let lader sig forme efter Minen, hvorved en god Udnyttelse af det til Ladningen disponible Rum i Minen opnaas; det er ganske ufarligt overfor Slag og Stød, har stor Bestandighed, og det har noget større Sprængvirkning end Skydebomuld.

Sprængstoftekniken er som al anden Teknik undergaaet en stor Udvikling i de senere Aar, hvorfor man

sikkert maa regne med, at der findes sprængstofkraftige Stoffer, som ikke er komne til Offentlighedens Kendskab.

Sprængstofteknikens Udvikling er iøvrigt forholdsvis nylig behandlet her i Tidsskriftet, hvorfor der skal henvises til Artiklerne herom (se T. f. S. 1910 S. 261 og 305).

Forinden Beskrivelsen af Undervandsbeskyttelse mod Minesprængning skal kortelig omtales, hvorledes Sprængningen tænkes at foregaa.

Ved Eksplosionen udvikles der to enormt høje og hurtig paa hinanden følgende Maksimumstryk, hvoraf det første skyldes Sprængladningens momentane Detonation, idet den foregaaer med en Hastighed af 6—7000 m pr. Sekund, og det andet, der følger 0,05 Sek. efter, skyldes Gasarternes pludselige Udvidelse; det første fremkalder en Gennemrystelse af hele den omgivende Vandmasse, det andet et Stød, der fra Sprængcentret forplanter sig i alle Retninger, og begge disse Tryk vil paa Grund af Vandets Usammentrykkelighed ytre sig som en Række hurtig paa hinanden følgende Impulser i alle Retninger, hvis Virkning dog aftager med Kubus paa Afstanden fra Sprængcentret. Da Vandet ikke kan give efter til Siderne, vil den over Minen liggende Vandmasse blive slynget højt til Vejrs, afhængigt af Minens Dybde under Overfladen, Havdybden og Ladningens Art og Størrelse. Opkastet vil tiltage med Minens Dybde til en vis Størrelse og derefter atter aftage, naar Minen kommer dybere. Idet Vandet slynkes til Vejrs, efterlader det et af Gasarter fyldt Rum i Vandet, indtil Vandets Tryk fra Siderne holder Ligevægt med Gasarternes Tryk, derefter strømmer Vandet til med stor Hastighed. En Skibsside, der paa den ene Side har Atmosfærens Lufttryk, paa den anden Side dette enormt høje, momentane Tryk, vil trykkes ind, sønderflænges, og Rummene indenfor fyldes med Gasarter, hvis Tryk virker videre sønderbrydende og trykker Dæk, Skodder, Luger, Døre o. s. v. ind, me-

dens Nitnagler, sønderbrudte Jerndelev m. m. som en indirekte Virkning fremkalder en Art Granatvirkning i Skibets Indre.

Saadanne Minesprængninger træffer nu ikke altid paa det gunstigste Sted paa Skibssiden. Saaledes vil den pansrede Del af Skibssiden paa det moderne Kampskib have betydelig større Modstandskraft end den under Panseret værende Del og selve Skibsbunden, og atter vil et f. Eks. af Kul opfyldt Rum optage Sprængvirkningen i sig, hvorimod Virkningen forøges betydeligt, naar Eksplosionens indirekte Virkninger, mulig ved de stærke Rystelser, Skibet underkastes, fremkalder indre Eksplosioner. I Almindelighed synes en Handelsdamper at være gunstigere stillet end et Krigsskib, thi vel slaas den svagere Skibsside eller Bund lettere saa læk, at Skibet efter nogen Tids Forløb sandsynligvis synker, men der levnes dog oftest tilstrækkelig Tid til at bjerge Mandskabet, thi de af den indirekte Virkning fremkaldte Havvarier er sjældent saa alvorlige som i Krigsskibene, der oftest synker saa hurtigt paa Grund af indre Eksplosioner, at der ikke levnes Tid til at bjerge de store Besætninger; desuden optages ofte en stor Del af Skibslængden i Handelsskibe af Lastrummene, hvis Ladning vil optage en Del af Sprængvirkningen.

3. Undervandsbeskyttelsen mod Minesprængninger.

Medens Artilleri og Panser stadig har fulgtes ad i Udviklingen mod hinanden, har dette ikke været Tilfældet med Søminen og Skibssiden, idet der ikke før 1904 har været gjort synderlig meget for at beskytte Skibssiden mod Søminer, fraregnet Torpedonet, som vel kan yde Beskyttelse til Ankers mod Torpedoer — og derfor nu atter er genindført i alle større Mariner undtagen de Forenede Staters, — men som næppe har nogen synderlig Betydning overfor Miner, da Nettlede under Sejlads

selv ved ganske langsom Fart ikke vil holde sig i de rette Dybder. Kun til Ankers i Strømfarvand kan de have Betydning overfor eventuelle drivende Miner. De nyeste franske Torpedonet holder Eksplosionen ude paa 9 m Afstand fra Skibssiden, hvilket svarer til den direkte Virkning af en 100 kg Mine.

Vel var der afholdt adskillige Sprængforsøg mod Skibe, men man havde ingen Erfaring for den Rolle, Minerne vilde komme til at spille, og derfor ikke lagt tilstrækkelig Vægt paa Spørgsmaalet. Efter 1905 blev dette imidlertid taget op overalt til grundig Behandling, og det fik ogsaa en saa meget større Betydning, som man nu samtidig gik over til at bygge »Dreadnoughts» og senere »Super-Dreadnoughts», hvorved hver enkelt Kampenhed blev af langt større Værdi — militært som finansielt.

Man forsøgte flere Steder at fremstille Miners Sprængvirkning ved smaa Sprængladninger, anvendte mod tilsvarende Modeller af Skibe, for derved at kunne opstille teoretiske Betragtninger og Formler over Sprængvirkningen, men Forholdene kunde ad den Vej ikke bringes til at svare til de virkelige Forhold, og det lykkedes ikke at opstille nogensomhelst Beregningsformler over den Styrke, Skibsbunden eller Skibets Forbindelser maatte have for at kunne modstaa Paavirkningen; i det hele taget er man sikkert snart overalt kommen til Erkendelse af Vanskeligheden ved at undgaa, at selve Skibssiden slaas læk, og har indset, at Beskyttelsen maatte gaa i andre Retninger.

Rundt omkring i de større Mariner afholdtes da talrige Sprængforsøg dels mod udrangerede, ældre Panzerskibe, i hvis Skibsside der indsattes moderne Konstruktioner, dels mod Skiver, der nøje forestiller Dele af Nybygningers Skibsside og indre Forbindelser. Resultaterne holdtes naturligvis strængt hemmelige, og kun nogle faa Enkeltheder er bekendte gennem Tidsskrifter.

Saaledes spængtes i 1907 i Frankrig en 100 kg Skydebomuldsladning mod en Skive forestillende et 45 mm tykt Skod, som det findes i »Danton» Klassen; dette fik et Hul paa 2 m² Størrelse. I de Forenede Stater sprængtes i 1910 en Sprængladning paa 100 kg Sprænggelatine, der er det kraftigste Sprængstof, som kendes, mod en 203 mm tyk Taarn- og mod en 305 mm tyk Vandlinie-Panserplade paa den ældre Monitor »Puritan». Taarnpladen blev trykket ind og indbulet, Vandliniepladen blev indbulet og revet løs fra Forbindelsen med de andre Plader, hvorved Skibet blev saa læk, at det sank.

I Italien afholdtes omfattende Sprængforsøg mod det 11,000 Tons store, ældre Panserskib »Morosini», i hvis Skibsside var indbygget forskellige moderne Konstruktioner. Sprængpaavirkningen maa ogsaa her have været stor, da Skibet kæntrede under Forsøgene, men da det laa paa lavt Vand, sank det ikke.

I Portsmouth afholdtes i 1911 et Minesprængforsøg mod en Undervandsbaad under Gang, men Resultatet hemmeligholdtes.

De Resultater, man kom til ved de afholdte Forsøg, skulde give sig tilkende ved den Konstruktion, man gav de moderne Slagskibe under Vandet, men medens man tidligere fik Oplysning herom lige saavel som om Panserbeskyttelsen, indeholder de offentliggjorte Oplysninger om fremmede Skibe nu saa godt som intet om Undervandskonstruktionerne. Saa meget ses dog af, hvad der er fremkommet, at man saavel i England som i Frankrig har indført et pansret, langskibs Inderskod i nogen Afstand fra Yderklædningen. I den franske »Danton»-Klasse (1909) er dette Skod af 45 mm Tykkelse; det bøjer foroven ud mod Sidepansrets Underkant og slutter sig forneden til Inderbunden omtrent indenfor Slingrekølen. »Courbet»-Klassen (1911) har 28 mm tykke Undervands-Yderklædninger. I »Normandie»-Klassen (1914) er den dobbelte Bund ført op til Panserdækket, og der

findes et meget udviklet Undervands-Cellesystem samt 3 Panserdæk.

I den amerikanske »Delaware«-Klasse (1909) findes flere langskibs Inderskodder af almindelig Tykkelse og desuden betydelig Kulbeskyttelse mellem disse Skodder. I de nyeste Slagskibe af »Oklahoma«-Klassen (1914) skal et af disse Inderskodder i 2,4 m Afstand fra Yderklædningen være pansret, men da man her gaar over til udelukkende at anvende Olie som Brændsel, gaar man glip af den gode Beskyttelse, som Kulkasserne afgiver. I den brasilianske »Minas Geraes«-Klasse (1908) findes et Inderskod paa 38 mm Tykkelse i et Par Meters Afstand fra Yderklædningen. I de argentinske Slagskibe »Moreno« og »Rivadavia« (1911) skal Inderskoddet være af 51 mm Tykkelse og afsluttes med et 38 mm tykt Panserdæk 4 m over Yderbunden. Den tyske Panserkrydser »Seydlitz« har lignende Konstruktioner. Den tyske »Kaiser«-Klasse (1912) har dobbelte, langskibs Skodder, de ydre i 2,8 m Afstand fra Yderklædningen og 65 mm tykke, de indre 40 mm tykke, medens »Koenig«-Klassen (1913) har en 78 mm tyk Yderklædning paa $\frac{2}{3}$ af Skibslængden.

Medens de ældre russiske Slagskibe »Tseczarewitch« og »Borodino«-Klassen (1901) havde et 40 mm tykt Inderskod, findes der i de nyere Skibe af »Gangoot«-Klassen (1911) et 76—101 mm pansret Inderskod.

Kulbeskyttelse anvendes iøvrigt i stor Maalestok og er en meget virksom Beskyttelse, som man foruden de nyeste amerikanske ogsaa har maattet unddrage de ny engelske Slagskibe af »Queen Elisabeth«-Klassen (1913) ved at overgaa til udelukkende Oliefyring, men i de nyeste engelske Slagskibe af »Renown«-Klassen (1914) har man atter indført Kulbeskyttelsen. Paa en gennemført vandtæt Inddeling lægges der sikkert betydelig forøget Vægt for at undgaa den stærke Krængning, hvis for mange eller for store Rum fyldes. Har Skibet stor

Stabilitet, vil man kunne anbringe Beskyttelsesskoddet længere inde, og stor Stabilitet giver i det hele taget Skibet større Sikkerhed mod at kæntré ved Krængningen, hvis Skibssiden og Inderskoddet skulde sønderbrydes. I den amerikanske »Florida«-Klasse (1910) findes der mægtige Pumpesystemer med dette Tilfælde for Øje.

Skibsbunden anses i Almindelighed ikke for at være saa udsat som Skibssiden, da den i Almindelighed ikke vil rammes i disse dybtgaaende Slagskibe, muligvis kun i høj Søgang, eller kun hvor der er Tale om særlig dybtliggende Miner.

Trods alle Overvejelser og Forsøg synes man endnu ikke at være naaet saa langt, at en virkelig effektiv Beskyttelse mod Minesprængninger er opnaaet.

4. Minemateriellets Udvikling.

Minen er et Søkrigsvaaben, der har den Særegen-skab, at den let lader sig skaffe tilveje ved improviserede Midler, saaledes at man ved ret primitive Midler kan opnaa og har opnaaet store Resultater, og ved den moderne Teknik, hvorfra der nu om Stunder staar saa store Hjælpekilder til Raadighed, vil man i kort Tid kunne tilvejebringe improviserede Miner til Komplettering af det i Fredstid forberedte, fuldkomne Minemateriel. De i 1904 anvendte Miner synes at have staaet paa et ret primitivt Standpunkt, men jo mere primitiv eller improviseret Minen er, desto mere fremtrædende bliver en anden af Minens Særegenskaber, nemlig dens Tveæggethed, der let kan gøre den til et ligesaa farligt Vaaben for Ven som Fjende, hvorpaa talrige Eksempler haves fra alle de Krige, hvori Miner har været anvendte, og ikke mindst fra 1904.

Bestræbelserne er da ogsaa gaaet ud paa at udvikle Minemateriellet saaledes, at man har en stor Beholdning af saa teknisk fuldkomne Miner som muligt.

Da de Fordringer, der stilles til Minen, er af saa modstridende Natur, maa det imidlertid betegnes som en Umulighed at naa den fuldkomne, ideelle Mine.

Minen skal saaledes forbinde stor Styrke af Hensyn til Manipulation, Vandtrykket, Nabominesprængninger m. m. med saa ringe Styrke som mulig af Hensyn til Sprængvirkning, ringe Vægt, let og bekvem Udlægning m. m.; dens Antændingsmekanisme skal være meget følsom for Stød ved Paasejling, men ganske ufølsom for alle andre Paavirkninger; dens Forankringsmateriel skal samtidig forene stor Lethed med stor Styrke, dens Opdrift skal af nogle Grunde være stor, af andre ringe. Minen maa og skal derfor blive et Kompromis mellem de forskellige, modstridende Fordringer.

De Miner, der i de fleste Henseender maa siges at være de mest fuldkomne, er de ikke selvvirkende, ikke alene paa Grund af deres Konstruktion, hvorved de efter Behag kan armeres eller desarmeres, men ogsaa paa Grund af deres Anvendelse som Forsvarsminer i Minespærringer paa nøjagtig forudbestemte Pladser, hvor de er stadig og stræng Kontrol underkastede.

Den oprindelige Form for disse Miner var Sigteminerne, hvis Fordele var ret store, idet man dels undgik Forankringsmateriel paa Grund af deres Anvendelse som Bundminer og dels opnaaede, at egne Skibe til enhver Tid uhindret kunde passere Minespærringen, hvorfor man i god Tid, endog allerede i Fredstid, kunde etablere denne, og endelig kunde man anvende store Sprængladninger; men de egnede sig kun til smaa Vanddybder, da en stor Del af Sprængvirkningen gik tabt ved Trykket af den over Minen liggende Vandmasse. Man forlod dem imidlertid mere og mere paa Grund af Vanskeligheden ved at bestemme Antændingsøjeblikket nøjagtigt, særlig i Mørke og al Slags usigtbart Vejr. I Frankrig holdt de sig dog længe i Brug, idet alt Sigteminemateriellet der først blev afskaffet i 1913, hvorimod

Sigteminer saavidt vides endnu anvendes ved Kystforter i de Forenede Stater, hvor den Del af Minevæsnet, der vedrører Kystforsvaret, er underlagt Hæren. Ved disse amerikanske Sigteminer anvendes endnu Colts Princip, at Antændingsøjeblikket angives ved Paasejlingen af en Strømslutterbøje, der er i Forbindelse med Bundminen, hvorved man kan anvende Sigteminer i usigtbart Vejr og Mørke.

Den nu anvendte Form for den ikke selvvirkende Mine er den elektriske Stødmine (Kontaktmine), der ved Kabler er i Forbindelse med den Station i Land, hvorfra den betjenes. Da det fjendtlige Skib ved Paasejlingen skal slutte Strømløbet, maa der i Minen være anbragt en Strømslutter, der enten kan være af elektrisk eller mekanisk Art eller en Kombination af begge Dele. I Følge Sagens Natur maa disse Miner i Modsætning til Sigteminerne være flydende — d. v. s. opankrede Miner.

Der maa tillægges disse Minespærringer i Forbindelse med de Befæstningsanlæg, der beskytter dem, den allerstørste Betydning som Midler til Forsvar af Havne, strategisk vigtige Punkter, Tilholdssteder for Flaader, Gennemsejlingsfarvande m. m., men da der ikke fandt Angreb Sted paa saadanne Minespærringer i 1904, ja overhovedet endnu aldrig har fundet saadanne Sted, haves ingen Krigserfaringer paa dette Omraade, idet Minespærringerne ved Port Arthur og Dalny bestod af selvvirkende Miner, og der synes derfor ej heller at have fundet nogen særlig Udvikling Sted udover den, som Elektroteknikens Udvikling i Almindelighed har medført. I England gik man endog saa vidt, at man i 1905, samtidig med Minevæsnets Overgang fra Hæren til Flaaden, afskaffede alle defensive Minespærringer udfor de britiske Havne, idet man mente, at Undervandsbaade kunde overtage Havneforsvaret alene, men Anskuelserne herom har senere ændret sig, saaledes at de defensive

Minespærringer atter blev genindførte, hvor de havde været afskaffede.

Medens Udviklingen for de ikke selvvirkende Miners Vedkommende tilsyneladende har været ret stillestaaende eller er foregaaet ganske i det skjulte, har der derimod fundet en rivende Udvikling Sted for de selvvirkende Miners Vedkommende, ikke alene indenfor de forskellige Mariner, men af de talrige Patenter, der er udtagne paa forskellige Minekonstruktioner, ses det, at ogsaa den private Industri med Iver har kastet sig over saadanne Miner, og mange af disse er blevne indførte rundt omkring, hvorved Hemmelighedsfuldheden til Dels er gaaet tabt.

De selvvirkende Miner er alle Stødminer (Kontaktminer) og kan have mekanisk Antænding (Perkussions-tænding), ved hvilken en Slagstift paavirket af en Slagfjeder ved Paasejlingen frigøres og slaar an mod en Fænghætte, eller elektrisk Antænding ved Hjælp af Tørellementer eller andre Elektricitetskilder samt en Strøm-slutter, der paavirkes ved Stød eller Krængning ved Paasejling, eller de kan have elektro-mekanisk Antænding som ved de nu saa hyppigt anvendte Blyhornsminer, hvor Elementet først dannes i Paasejlingsøjeblikket. Endelig hører hertil de kemiske Miner, der tidligere anvendtes meget, men nu ikke mere synes at være i Brug.

Da disse Miner, naar de en Gang er armerede, ikke kan desarmeres, egner de sig ikke til Brug som Forsvarsminer i defensive Minespærringer, men da de ingen Kabler har og derfor hurtig og let kan udlægges overalt, egner de sig fortrinsvis til Brug som Angrebsminer, særlig i de fjendtlige Farvande. De er enten forankrede Miner eller Strømminer.

Under og en vis Tid efter Udlægningen maa Minerne være desarmerede, hvilket gøres paa forskellig Vis. Enten benyttes hertil Virkningen af Vandtrykket i Minens

Dybde paa en hydrostatisk Ventil eller Smeltning af et i Havvand opløseligt Stykke, der er indskudt paa Ledningen. I Følge Haagerkonventionens Bestemmelser skal disse Miner ogsaa være desarmerede, naar de river sig løs fra deres Forankring, hvilket i Miner med hydrostatisk Ventil sker ved, at Vandtrykkets Paavirkning ophører, idet Minen stiger op i Overfladen, eller ogsaa benytter man hertil den Omstændighed, at Trækket i Ankertovet paa Grund af Minens Opdrift ophører, naar Minen river sig løs.

Paa Fiat San Giorgio Minen (Fig. 1), der har mekanisk Antænding, er dette udført paa den sindrige Maade, at Stemplet *a*, der bevæges ind af Vandtrykket, er omgivet af en udevendig Glaskuppel, der sønderbrydes ved Paasejlingen, saa at Minen

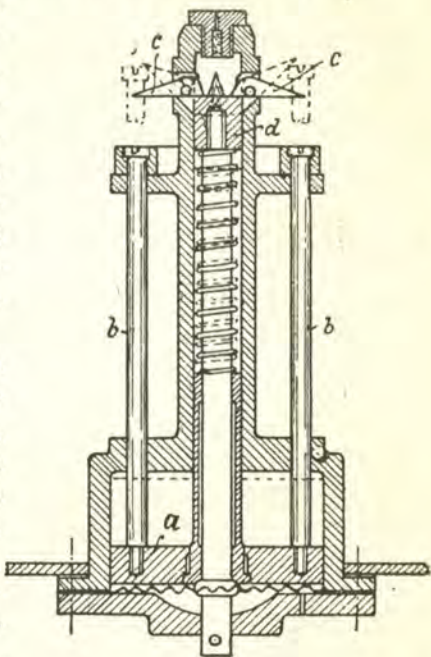


Fig. 1.

først armeres i selve Paasejlingsøjeblikket. Stemplets Bevægelse overføres gennem Trækstængerne *b* til Stoparmene *c*, saaledes at de, naar de drejes af Trækstængerne, spænder og udløser Slagstiften, som farer ind i Fænghætten, hvilket dog kun kan ske, naar Minen staar i den rette Dybde eller dybere. Staar den højere, forbliver den desarmeret.

Bestræbelserne er de senere Aar navnlig gaaet ud paa at overvinde den store Mangel, der er ved de selv-

virkende Miner, at de en Gang udlagte Miner ikke kan desarmeres og derfor ikke optages. Nogle Eksempler paa, at det er lykkedes at fremstille optagelige, selvvir-

kende Miner skal anføres.



Fig. 2.

Den bl. a. i Tyrkiet anvendte Carbonit-Mine af tysk Konstruktion (Fig. 2) bestaar af en Minebøje forbundet med en Ladningskasse samt et Fodanker med Minestol, hvori er anbragt en under Ladningskassen hængende Ankertovstromle. Tændstrømmen, der tilvejebringes ved Hjælp af de almindelig anvendte Blyhorn med Syre og Elementplader, og som ledes gennem tildels udvendige Ledninger og en Glødningspatron, er ved en Fjederkontakt afbrudt, saalænge Ladningskassen og Ankertovstromlen er trykket klos sammen, hvilket sker ved en Trækstangsforbindelse, hvori

er indsat et i Havvand opløseligt Stykke. En bestemt Tid efter Udlægningen opløses dette, Trækstangsforbindelsen udløses, og Minen stiger til Vejrs under Afrulning af Ankeretovet til en forud bestemt Dybde under Overfladen, hvori den holdes nøjagtig ved Hjælp af en hydrostatisk Ventil. I denne Stilling armeres Minen, hvilket sker ved, at Lad-

ningskassen paa Grund af Minebøjens Opdrift fjernes lidt fra Ankertovstromlen, der bliver hængende frit under den i sine stærke Spiralfjedre, og i denne Stilling sluttes den ovennævnte Fjederkontakt paa Ledningen.

I Fodankret findes en anden Tromle, hvorpaa er oprullet en Staaltraadslinje, der forbinder det ene Anker med det andet, og som strækkes under Udlægningen.

Et Træk i denne Line vil udløse Minens Ankertov fra en Tovklemme ved Hjælp af en Slippeindretning i Fodankret; Minen vil da stige op til Overfladen, og da Trækket i Ankertovet ophører, trækker Spiralfjedrene atter Ladningskasse og Tovtromle sammen, hvorved Fjederkontakten paa Ledningen afbrydes, og Minen er desarmeret og kan optages.

Disse Miner blev anvendte i Minespærringerne udfor Saloniki under Balkankrigen i 1912 og i Dardanelerne, hvor det vides, at Skibe har paasejlet løsrevne Miner, og i begge de 2 forefaldne Tilfælde var Blyhornene til Tændelementet bøjede, uden at Minerne var eksploderede. Det opgives, at Minerne havde klareret sig tilfredsstillende i de 8 Maaneder, de havde ligget ude under Krigen, men det synes at være tvivlsomt, om de kan klare sig i længere Tid, særlig i mere aabne Farvande.

I Frankrig tog man først fra 1911 for Alvor fat paa Udviklingen af Minemateriellet, da man kasserede den hidtil brugte Mine, Model c/06, da den paa Grund af sin meget ringe Opdrift (10 kg) var uanvendelig i Strømfarvand, og man overgik til Sautter-Harlé-Minen, der anvendes i 3 forskellige Typer, saavel defensiv med ca. 100 kg og offensiv med ca. 60 kg Skydebomuld og har en Vægt af 450 kg. Ialt har Frankrig 9 forskellige Typer af moderne, selvvirkende Miner fra den private Industri, deriblandt den sfæriske Schneider-Mine og Vickers-Bréguet-Minen, men Tyskland skal have 11 Minetyper af forskellig Konstruktion.

Holland og Italien anvender ligeledes Harlé-Minen, og i Italien anvendes desuden Elias' Mine og Bollos Mine. Da hver forskellig Minetype fordrer forskellige

Slags Udlægningsgrejer samt forskelligt Værktøj og Reservemateriel, maa det siges at være en betydelig Fordel kun at have en enkelt Minetype, selv om denne ene Type ikke kan forene alle Fortrin i sig.

Vickers-Bréguet-Minen af den italienske Kaptajn Elias' Konstruktion (Fig. 3 og 4) har mekanisk Antænding ved Hjælp af en Kontaktstang F paa Minens Underkant. Inden Udlægningen fastholdes Stangen af en Sikkerhedsskrue og efter Udlægningen af en Salmiakprop, der efterhaanden opløses. Minen er da

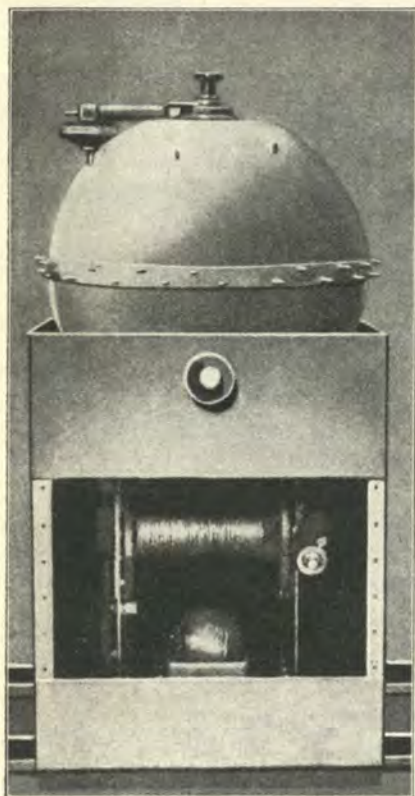


Fig. 3.

armeret, og naar Stangen ved Paasejling paavirkes, drejes Slaaen B tilside. Paa Grund af Opdriften trækkes da Slagstiften A tilbage, til Bulben C er ført ud i det større Rum D, hvor den slipper Slagstiften, der slaar mod Tændhætten under Paavirkning af Slagfjederen. Vandtæthed tilvejebringes ved Kautsjukhætten E.

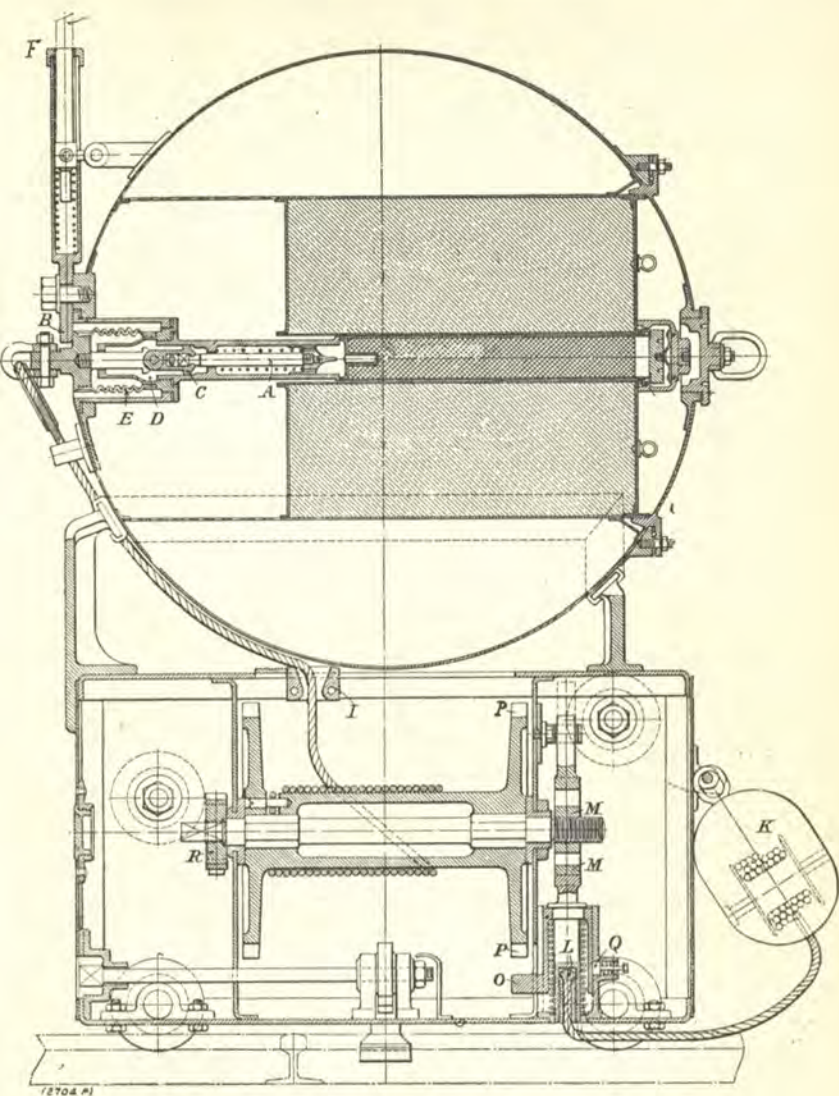
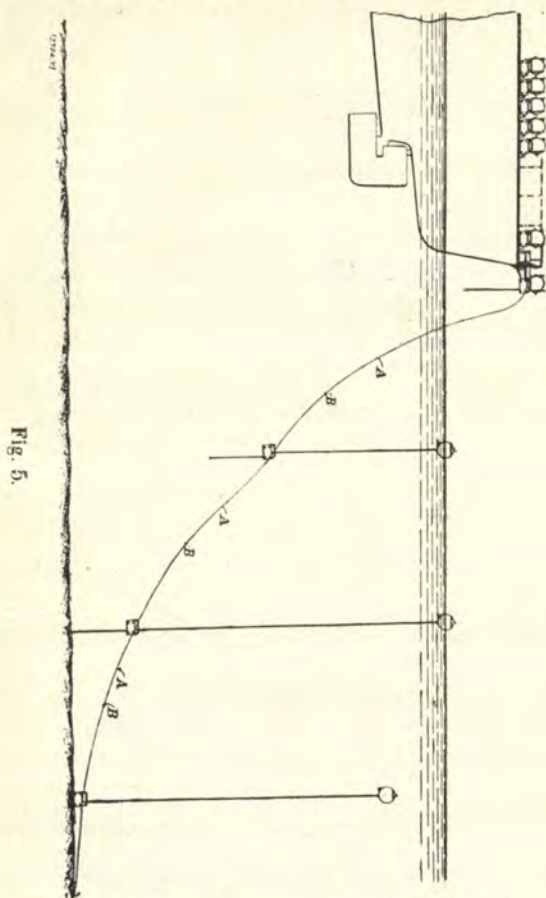


Fig. 4.

Optagningen (Fig. 5) sker ved Hjælp af en Staaltraadsline, hvis Tamp opankres med Bøje. Linen er vist gennem Øjebolte paa Fodankrene, og mellem hvert Anker



er anbragt en Ters, der under Optagningen tager paa Øjebolten, hvorved Fodankret løftes, Minen stiger til Vejrs og er — da Trækket i Ankertovet ophører — desarmeret.

Ved Strømminer forstaas Miner udlagte uden Forankring, medens der ved drivende Miner efter nu gæl-

dende Sprogbrug maa forstaas de fra deres Forankring løsrevne, flydende Miner.

Strømminer vides ikke at have været anvendte siden den amerikanske Borgerkrigs Tid, idet det ikke har bekræftet sig, at saadanne Miner er blevne anvendte i Østen. De er lige saa farlige for Ven som for Fjende, og kun den Krigsmagt, der ikke færdes paa Havet, vil bringe dem i Anvendelse. I den senere Tid er der dog fremkommet enkelte Konstruktioner af saadanne Miner. Da der ingen Forankring findes, er de nemlig særlig fordelagtige at anvende, hvor det gælder stor Lethed og Hurtighed under Udlægningen, som f. Eks. ved en eventuel taktisk Anvendelse af Miner under en Kamp og navnlig under en Forfølgelse, og de kan anvendes paa en hvilkensomhelst Havdybde. I Følge Haagerkonventionens Bestemmelser maa de kun være i Virksomhed en Time efter, at den, der har udlagt dem, har mistet Kontrollen over dem, og de maa derfor have en eller anden Tidsindretning; men dels har dog ikke alle Magter tiltraadt disse Bestemmelser, og dels er der ingen Sikkerhed for eller Kontrol med, at Konstruktionerne i denne Henseende er paalidelige, ligesom der ogsaa i fremmede Tidsskrifter ytres Tvivl om, hvorvidt krigsførende Magter vil overholde Bestemmelsen aldeles bogstaveligt, da en Time maa anses for ganske utilstrækkelig.

For at anføre et Eksempel paa en moderne, sindrig Minetype af denne Slags skal omtales Siemens-Schuckerts Torpedomine af Leons Konstruktion (Fig. 6). Den kan let kastes over Bord selv fra en Sejl- eller Robaad, eller kan skydes ud gennem et Torpedoudskydningsapparat, f. Eks. fra en Undervandsbaad.

Torpedominen er ganske lidt tungere end Vand, og naar den er sunket under f. Eks. 3 m Dybde, vil en hydrostatisk Ventil sætte en lille Motor i Gang, der driver en Propeller, og Minen bevæger sig da under en Vinkel paa ca. 20° mod Vertikalen op til en Dybde af

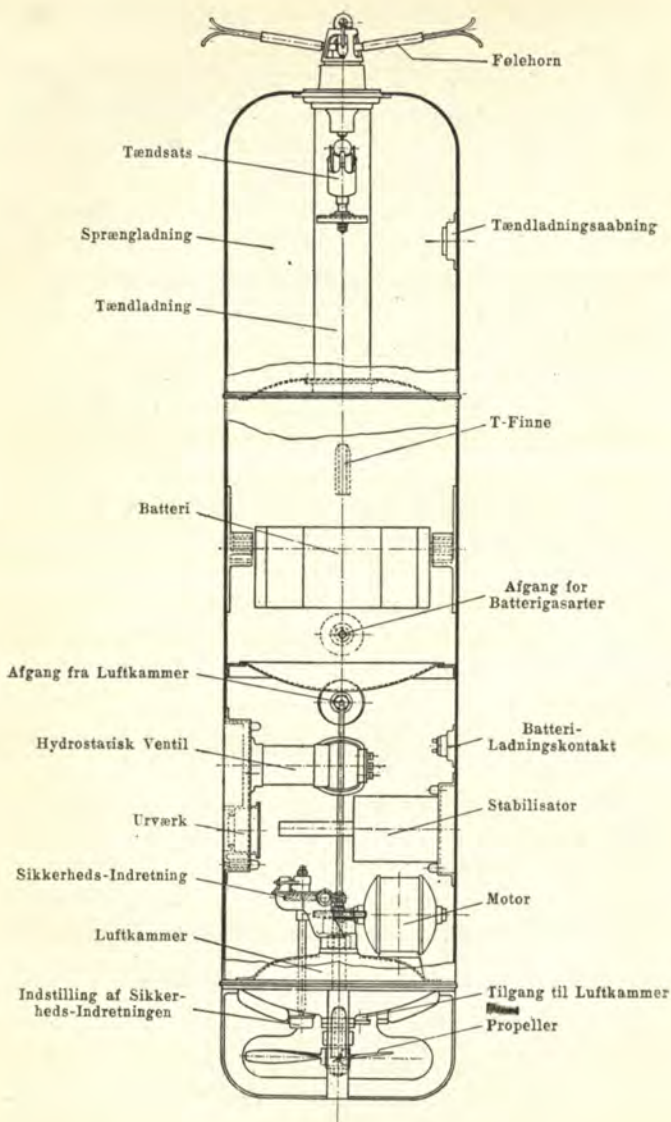


Fig. 6.

2 m under Overfladen. Her overvinder Fjedrene i den hydrostatiske Ventil Vandtrykket, standser Motoren, og Minen synker atter ganske langsomt til 3 m Dybde. Batteriet er Edison-Celler, ophængt balanceret paa Tapper, og naar dets E. K. er udtømt, synker Minen til Bunds og er derved uskadeliggjort.

Ved et Urværk kan man efter Behag bestemme Tidspunktet, da Minen skal armeres. Et Luftkammer, der efterhaanden fyldes med Vand, forårsager, at Minen har nogen Opdrift, medens den er desarmeret straks efter Kastningen. Ellers vilde den synke meget dybt straks og det meste af Batteriets E. K. gaa med til at bringe den op i sin Dybde, naar den bliver armeret af Urværket. En Stabilisator tjener til at udligne Forskellen i Vægt, eftersom Minen anvendes i saltene eller ferskere Vand, ved at et Stempel skydes ind eller ud og forøger eller formindsker Minens Volumen. Sprængningen tilvejebringes mekanisk af en Støddorn og et Par lange Følehorn.

I de Forenede Stater skal der nylig være indført en Strømmine, der indeholder en Sænkeventil, som ved Urværk aabnes 1 Time efter Udlægningen. Den skal være saare simpel i sin Konstruktion, kun koste ca. 300 Kr., og den kan tilvejebringes i saa kort Tid, at en større Beholdning i Fredstid er unødvendig.

At man iøvrigt ligger inde med store Beholdninger af Miner, fremgaar af en Oplysning om, at Frankrigs Beholdning af selvvirkende Miner i 1912 tilnærmelsesvis udgjorde ca. 2000, Englands derimod ca. 20,000 Stk.

5. Forankringsmateriellets Forbedring.

Der stilles paa en Maade langt strængere Fordringer til Minen end til de andre Søkrigsvaaben, Torpedoen og Granaten, thi disse skal kun i det korte Tidsrum, hvori de gennemløber deres Bane, være kampdygtige

uden Tilsyn, hvorimod Minen skal holde sig kampdygtig maanedes-, ja aarevis uden Tilsyn, og den er endda udsat for de stærke Paavirkninger, der foraarsages af Strøm, Bølgeslag, Havvandets galvaniske Indvirkning, Tang- og Muslingebevoksning o. s. v. For at holde Minen paa Plads maa Forankringen være stærk og solid, men den skal samtidig være let og handig af Hensyn til en hurtig Udlægning. De mange løsrevne Miner i 1904 viste da ogsaa Umuligheden af at tilfredsstille disse Fordringer, og at Fremskridtet i denne Henseende (d. v. s. Forankringstovenes Styrke) ikke var særlig stort, fik man Erfaring for under Balkankrigen 1912, om end de løsrevne Miner syntes at være ufarligere end i 1904, mulig paa Grund af Haagerkonventionens Bestemmelser, men der var da heller ikke udlagt tilnærmelsesvis saa stort et Antal Miner som i 1904.

Paa Grund af de nu benyttede Udlægningsmaader anvendes almindeligvis Fodankre, hvori Minen hviler under Udlægningen. For de fleste nyere Miners Vedkommende opgives der en Ankertovlængde paa 100 m, hvorfor 100 m Kurven i Søkortene sikkert kan sættes som Ydergrænsen for de forankrede Miners Anvendelse.

En nødvendig Betingelse for en hurtig Mineudlægning og nøjagtig Mineindstilling er den mellem Mine og Anker nu overalt anbragte Forankringsmekanisme, som uanset Havdybden indstiller Minen i en bestemt Dybde under Overfladen. Den Maade, hvorpaa dette opnaas, er enten ved Hjælp af et Lod fra Havbunden, en Flyder fra Overfladen, der virker paa omvendt Maade af den nedenfor beskrevne Lod-Regulering, eller en hydrostatisk Ventil, saaledes som allerede omtalt under den foran beskrevne Carbonit-Mine. Lod-Regulering fra Havbunden er nu almindeligst anvendt, og den er paa den ovenfor omtalte Vickers-Bréguet-Mine udført paa følgende Maade (se Fig. 4).

Ankertovet er som tidligere omtalt hekset i Forbindelsesleddet med Slagstiften og vist gennem en Vejviser I i Fodankret til Tromlen, hvorom det er rullet. Under Kastet vil Loddet K holde Fjederspindelen L spændt, Minen forbliver i Overfladen under Tovets Afrulning, hvorved samtidig Møtrikken M afskrues. Naar Loddet tager Bund, vil Fjederspindelen L bevæge sig opæfter og føre Palen O op i Indgreb med en af Tænderne P; derved fastholdes Tromlen, og Minen trækkes ned i en Dybde under Overfladen, der svarer til Lodlinens Længde. Stopperen Q presses ind under Fjederspindelen L og fastholder den. Tromlens Omdrejningshastighed bremses ved Bremseskruen R. Skal Minen staa i en Dybde af 3 m, vil Fejlen i Indstillingen efter de afholdte Forsøg ikke overstige 2 dm.

I Farvande med stærk Strøm vil Minen trykkes ned, og i Farvande med stor Forskel mellem Høj- og Lavvande vil den ved Ebbetid muligvis ligge i slæk Fortøjning i Overfladen og ved Flodtid ligge saa dybt, at fjendtlige Skibe uden Skade kan passere over den; der maa derfor træffes særlige Foranstaltninger for at holde Minen i sin rette Dybde, ligesom ogsaa en stor Opdrift er nødvendig.

Ved Hildebrandts Regulatorankre gøres dette ved Hjælp af en Opdriftsbøje paa et hydrostatisk Stempel, der staar i Midtstilling ved et til en bestemt Dybde svarende Vandtryk, hvorved Bøjen gennem en Tandhjulsforsindelse holder Ligevægt med Minens Opdrift, saaledes at Minen vil stige eller synke ved vekslende Vandtryk.

Et nyere Apparat er Østrigeren Lernets Regulator (Fig. 7), som skal have virket tilfredsstillende under længere Tids Forsøg. Her holder Strømmen 3 Skrue a i Omdrejning, og disse spænder den stærke Fjeder b. Staar Minen for højt, trykkes det hydrostatiske Stempel t ud, hvorved Stopstangen v drejes fri af Spærhjulet y;

derved vil Fjedren b gennem Tandhjulsforbindelsen dreje Ankertovstromlen, saa der rulles Tov paa, og Minen trækkes ned i sin Dybde, i hvilken Stemplet t atter lukkes. Staar Minen for dybt, vil det hydrostatiske

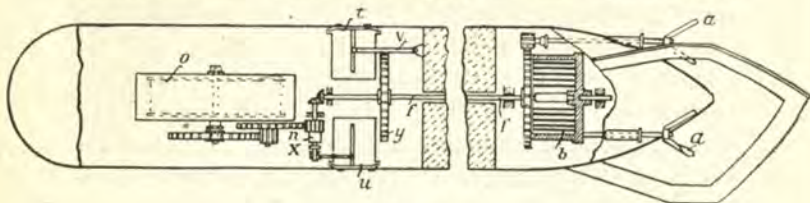


Fig. 7.

Stempel u udrykke Koblingen x, afbryde Tandhjulsforbindelsen, hvorved Ankertov vil rulles af paa Grund af Minens Opdrift. Forsøg med saadanne eller lignende Regulatorer skal finde Sted i de Forenede Stater.

Ved de ny franske Harlé-Miner opankres ikke hver enkelt Mine for sig, men en Gruppe paa 10 Miner har fælles Ankertov, der tillader 60 m Afstand mellem Minerne, og hvorved en stor Udlægningshastighed (14 Knob) er opnaaet.

6. Midler til Angreb paa Miner.

Da Minerne indtil 1904 kun havde været anvendte rent defensivt, havde man før dette Tidspunkt kun overvejet de Midler, hvormed man kunde angribe saadanne defensive Minespærringer udfor Fjendens Havne og Tilholdssteder, hvilke Angreb hovedsagelig gik ud paa at danne en Gennemsejlingsaabning gennem Spærringen. Som saadanne Angrebsmidler ansaas almindelige Dræg eller Eksplosionsdræg til Kapning af Kabler eller Ankertove samt Kontraminer udlagte og sprængte i den ønskede Gennemsejlingsaabning som særlig formaalstjenlige. Om disse Midler er anvendelige og formaalstjenlige under Krigsforhold, har man ingen Krigserfaringer for; Kontraminingen er en kostbar, omstændelig og langvarig

Metode, da den maa forberedes ved omfattende Rekognosceringer af Spærringens nøjagtige Beliggenhed, og Drægning er kun til nogen Nytte, hvis Angriberen virkelig uantastet kan faa Lov til at drægge i Spærringens Kabelfelt, og selv da har man ingen Sikkerhed for, at der dannes Gennemsejlinger.

Til at rydde et Farvand, hvorudover er strøet talrige Angrebsminer, navnlig i det aabne Hav, hvor disse nu anvendes, egner disse Midler sig ikke. Krigen 1904 traf da ogsaa begge de krigsførende Parter ret uforberedte paa dette Punkt, og først i Krigens Løb kom man ind paa at anvende minestrygende Fartøjer som Dampbarkasser, Vedet- eller Slæbebaade foran hvert enkelt Skib eller hver Flaade under Gang. Minestrygningen blev ganske primitivt udført ved, at Baadene parvis slæbte Trosser eller Kæder mellem og efter sig. For ikke at slæbe i Bunden maatte disse Mellemhalere holdes oppe af Bøjer, og ved for stærk Fart gik de i Overfladen, hvorfor de maatte belastes med Vægt, ligesom det ogsaa var umuligt at holde Mellemhaleren tot udstrakt. Ved en saadan Minestrygning er det Hensigten at slæbe Minen til Side eller rive den los fra sin Fortøjning, saa den flyder op og kan ødelægges ved Beskydning, eller bringe den til Eksplosion, hvilket lettere lader sig gøre ved Miner, der tændes ad elektrisk Vej ved Overkrængning end ved Miner med mekaniske Antændelsesmidler.

Allerede under Krigen forbedrede Russerne deres Minestrygegrejer, idet de bragte følgende Apparat (Fig. 8) i Anvendelse. Hvert Fartøj slæber en Flyder a, der skærer ud til Siden, og Flyderne holder en øverste Mellemhaler tot i Overfladen. I en vis Dybde under hver Flyder hænger en Vægt, og disse forbindes med en underste Mellemhaler, der er besat med Smaadræg. Mellemhalerne er indbyrdes forbundne ved lodrette Liner og fra Slæbebaadene findes Ophalerliner til Vægtene. Denne

Minestryger kan højst gøres 100 m bred og kan slæbes med 6 Knobs Fart.

Minestrygningen er ogsaa en brydsom og besværlig Metode, men kan dog foregaa ret hurtig, naar man har tilstrækkeligt med Fartøjer, dels til at opnaa en tilstrækkelig bred Gennemsejlingsaabning i det bestrøgne Far-

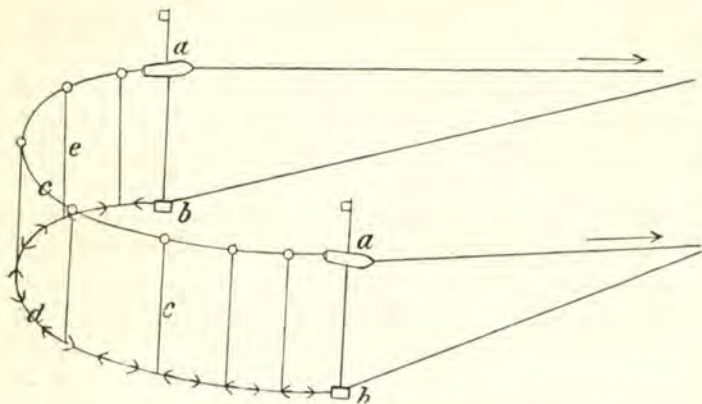


Fig. 8.

vand, dels til Erstatning for de Fartøjer, der midlertidig maa søge ud for at slæbe Miner til Side eller klargøre Minestrygerne paany.

Minestrygning har i de senere Aar været Genstand for Forsøg og Øvelser overalt. I saa godt som alle Mariner synes man at have bragt den af Svenskeren Sjöström patenterede undersøiske Skildvagt i Anvendelse. Denne holder sig ved en bestemt Fart i en vis Dybde, og ved at anbringes i Hanefod skærer den ud til Siden, og derved kan en Mellemhale mellem et Par af disse Skovle holdes tot. De franske Fartøjer, der anvender disse Apparater, har paa Masterne anbragt 10 m brede Ræer, fra hvis Nok Slæbelinerne udgaar, og et enkelt Fartøj stryger da i en Bredde af 50 m. Hvis en strøget Mine ikke kan bringes til Eksplosion, frigøres ved det forøgede Træk i Mellemhaleren et mindre Eksplosions-

dræg, der langs denne vil glide ned mod Ankertovet og ved at sprænges gennem en Ledning fra Slæbefartøjet overkapper dette.

Bohn og Kählers patenterede Minestrygerapparat (Fig. 9) bestaar for den ene Slæbebaads Vedkommende af en Flyder A, der ved Linen K bærer en hul Vægt D, hvortil Mellemhaleren H er fastgjort ved en Slippetang F, som samtidig fastholder Griberen G, der ved Stroppen J er fastgjort til Mellemhaleren. Naar Mellemhaleren trækkes mod et Mineankertov og derved totner, vil Mellemhaleren og Griberen slippe Vægten D, dog under Afrulning af en smækker Line P, hvis Tamp er fastgjort til Griberen, og som er rullet op paa en Tromle i Vægtens Hulrum. Griberen holdes oppe af Bærebøjen C, der ligeledes ved en Slipper er fastgjort til Flyderen A, som den slipper, naar Trækket gennem Linen O bliver stærkt nok. Herved slutes en Fjederkontakt S i Flyderen, hvorved en Glødelampe B tændes som Signal for, at Mellemhaleren har fisket et Mineankertov.

Paa det andet Minestrygerapparat findes kun en Flyder og en Vægt, hvortil Mellemhalerens anden Tamp er fastgjort, saaledes at den anden Slæbedamper ved sin fortsatte Sejlads vil trække Griberens Flige ind mod Ankertovet. Trækket vil udløse en Tændmekanisme og sprænge en lille Mine i Griberen, hvorved Ankertovet slaas over.

Paa et andet Minestrygerapparat findes et Sakseapparat til Overklipping af Ankertovet, bestaaende af et fast og et bevægeligt Blad, hvilket sidste er i Forbindelse med et Siempel, som bevæges ved Gastrykket fra en Patron, der bringes til Eksplosion ved Trækket mod Ankertovet.

I England skal Minestrygerapparatene være af følgende Form: De anvendte Skovle er meget større og stærkere, og der anvendes svære Staaltraadsliner til Slæbningen, medens en smækker Søgeline fører fra det ene

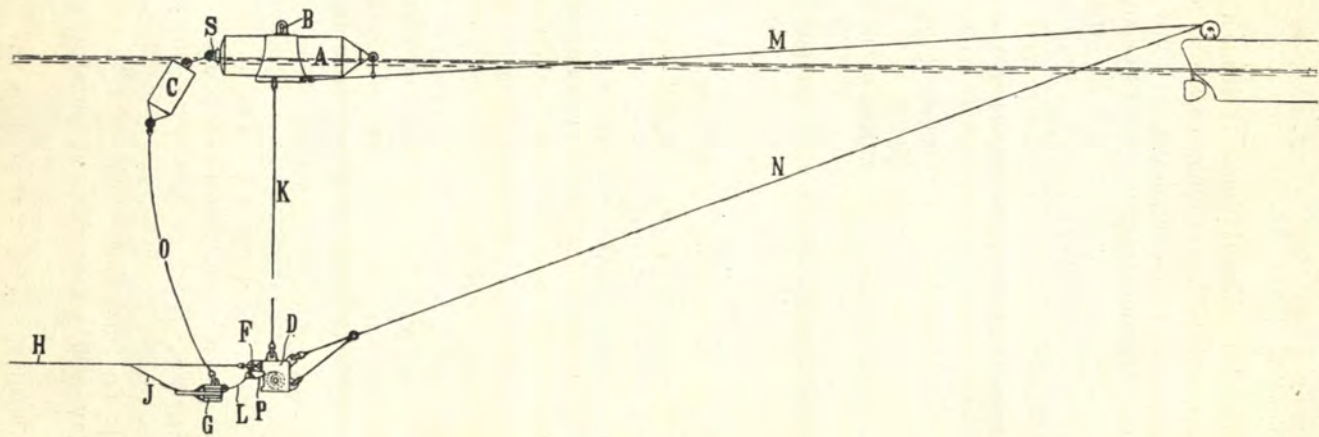


Fig. 9.

Slæbefartøj gennem en Ring paa Skovlen, derfra gennem en Ring paa den anden Skovl og op til dennes Slæbefartøj, hvor Linen passerer et Dynamometer, hvorpaa Linens Spænding aflæses. Paa Søgelinens Midte er anbragt Bøjer, ligesom ogsaa Skovlene holdes oppe af Flydere for at holdes klar af Bunden.

Uskadeliggørelse af usynlige Strømminer er et vanskeligere Problem, da der intet Ankertov er at stryge, og endnu kendes der intet brugbart Middel mod saadanne Miner, om der end er foreslaaet forskellige Fremgangsmaader som Anvendelsen af Net, der skulde holdes udspændt mellem 2 Fartøjer. For Strømminer i Overfladen gælder det at holde skarpt Udkig og, naar de faas i Sigte, at ødelægge dem ved Beskydning med Granater af mindre Kaliber. Det bedste Udkig tilvejebringes sikkert fra Flyvebaade, som maa sendes foran en Flaade under Gang. Paa Fjendens Ankerpladser i Strømfarvand maa passive Spærringsmidler anvendes.

Minestrygning er en ganske ny Del af Søkrigstjenesten og er først organiseret de senere Aar i alle Mariner.

I England anvendes »Mine-Sweepers» af »Spider»-Klassen, hvoraf 6 byggedes 1911, og »Surveying-Trawlers» »Daisy» og »Esther» (1912) — alle ret dybtgaaende, 600 Tons store Fartøjer af Trawlertype, hvis Udrustning er ganske som almindelige Trawleres; saadanne har da ogsaa været anvendte i udstrakt Maalestok ved de aarlige store Flaademanøvrer, og Minestrygningstjenesten udføres for en stor Del af Trawler-Besætninger henhørende til »special trawler section of R. N. R.», et Korps paa 100 Førere og ca. 1200 Mand. Minestrygning udføres ogsaa af de ældre Torpedo-Kanonbaade af »Circe»- og »Gossamer»-Klasserne, der omfatter 12 Skibe. Disse skal stryge Miner med Net foran Kampskibene, og Minestrygningen skal foregaa med en Fart, der svarer til Kampskibenes Halvkraft.

I Tyskland sorterer Minestrygningstjenesten under Mineafdelingen i Cuxhaven, der oprettedes i 1905. Ogsaa her anvendes saavel ældre Torpedobaade som Trawlere.

I Frankrig er der fra 1911—13 til hver sin Krigshavn bygget et Minestrygningsfartøj, som ogsaa er af Trawlertypen og har en Fart af 20 Knob, samt omdannet 10 Trawlere.

Rusland har med Krigserfaringerne fra Port Arthur i frisk Erindring reorganiseret denne Tjenestegren grundigt og fra 1911 anskaffet 12 Minestrygningsfartøjer til Østersøflaaden af »Plamja«-Klassen, af samme Type og Størrelse som de engelske »Mine-Sweepers«, og 3 af samme Slags til Sortehavsflaaden.

I Østrig indgaar de ældre Torpedobaade i Minestrygnings-Divisioner.

En stor Mangel ved de moderne Minestrygningsfartøjer, der skal anvendes i rum Sø, er deres ret store Dybgaaende, der gør denne Tjeneste til et særdeles farefuldt Hverv saavel for Personel som Materiel.

7. Mineudlægning og Mineskibe.

Før 1904 fandtes af større Mineskibe kun de 2, som Russerne mistede under Krigen, nemlig »Jenissei« og »Amur« samt et ældre, tysk Mineskib »Pelikan«. Under Krigen fik Japan indrettet sit første Mineskib »Haikoku-Maru«, men efter 1905 har Mineskibene holdt deres Indtog i alle Mariner, saaledes at der ikke alene er bygget større Mineskibe, udelukkende bestemte til Mineudlægning, men ogsaa saaledes, at efterhaanden alle Slags Skibstyper, lige fra Slagskibet til Undervandsbaaden, og fra Passagerskibet som Hjælpekrydser til Trawleren som Minestryger, er bleven indrettede til Mineudlægning.

Mineudlægningen foregaar nu i Reglen paa den Maade, at Minerne, hvilende i deres Fodankre, der forsynes med Ruller, kører langs Jernbaneskiner paa Dæk-

ket agter ud til en drejelig Platform, hvorfra de kastes, undertiden ved Hjælp af et Vippeapparat. Paa Vickers-Bréguet-Minen (se Fig. 4) findes et Bremsehjul til Fastholdelse af Minen. Kastningen foregaar her fra en særlig Ramme (Fig. 10) agterude, hvorpaa der findes to højere liggende Jernskinner; paa disse glider de to Overhjul C, der slipper samtidig, saa Minen falder lige lodret ned

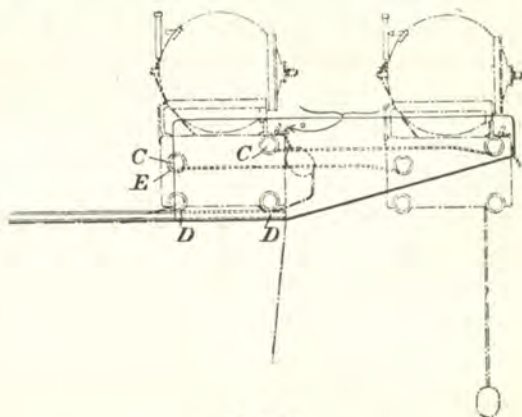


Fig. 10.

med Loddet hængende frit under Ankeret, idet der ved den ene Skinne findes en Knast, der automatisk løfter Loddet af den Hage, hvorpaa det er ophængt.

Af det moderne Mineskib eller Minekrydser, der udlægger offensive Miner, fordres der stor Fart, bekvem og hurtig Udlægningsmetode, saaledes at Minerne kan udlægges med betydelig Fart (der opgives op til 20 Knob), Plads til en stor Beholdning af Miner (100—400 Stk.), passende Beskyttelse og Armering, stor Aktionsradius og selvfølgelig Radiotelegraf.

I England har man indrettet de 7 ældre Krydsere af »Iphigenia-Klassen» (ca. 3500 Tons) til Mineskibe (Beholdning 100 Miner), ligesom ogsaa de tidligere omtalte 12 Torpedokanonbaade af »Circe» og »Gossamer»-Klas-

serne er indrettede til Mineudlægninger. Som Mine-depotskibe anvendes Hjelpekrydsere.

I Frankrig er den ældre, langsomme Krydser »Foudre« indrettet til Minedepotskib (6000 Tons, 300 Miner). Først efter 1911 har Frankrig faaet egentlige Mineskibe, bestaaende af de omdannede mindre Krydsere »Cassini«, »Casabianca« og »D'Iberville« (1000 Tons, 97 Miner), samt de 2 i 1912—13 byggede specielle Mineskibe »Pluton« og »Cerbère« af Trawlertype (600 Tons, 140 Miner), og endvidere er 1 Mineskib af samme Type under Bygning. Endelig er alle Torpedojagere indrettede til Mineudlægning (10 Miner i hver) og det er oplyst, at hvert Slagskib medfører en Beholdning af 30 Blokademiner til Udlægning eller til Brug for Torpedojagerne. Disse maa under Mineudlægning aftage de agterste Dæks-Udskydningsapparater.

I Tyskland er der i 1906—07 bygget 2 specielle større Mineskibe »Albatros« og »Nautilus« (2000 Tons, hver 400 Miner) og et skal være under Bygning. Desuden oplyses det, at de 4 Slagskibe af »Westfalen«-Klassen (1908) saavel som de fleste Krydsere medfører et stort Antal Miner, ligesom ogsaa Torpedojagerne er indrettede til Mineudlægning.

Rusland har ganske særlig lagt sig efter Bygning og Indretning af Mineskibe efter 1905 og har nu 3 større, ny Mineskibe i Østersøen, »Amur«, »Jenissei«, »Wolga«, byggede 1904—06 (ca. 2000 Tons, 360 Miner), og endvidere er de ældre Skibe »Bogatyr«, »Ladoga«, »Narowa« og »Onega« omdannede til Mineskibe. Den ældre Monitor »Jedinorog« er indrettet til Minedepotskib, og et saadant paa 2000 Tons er under Bygning. Flere ældre Skibe er omdannede til Mineskoleskibe, og endelig er alle Jagere indrettede til Udlægning af 6 Miner hver.

I Sortehavet har Rusland 4 Mineskibe.

Rusland er den første Marine, der har bygget Un-

dervands-Mineskibe, idet Undervandsbaaden »Krab« (500 Tons) løb af Stabelen 1913 i Sortehavet. Den medfører 60 Miner, der udlægges ved Hjælp af en Kæde uden Ende, som betjenes indvendig fra Baaden. Ogsaa i Frankrig og de Forenede Stater skal Bygningen af Undervands-Minebaade være under Overvejelse. Angaaende Spørgsmaalet om Undervandsbaades Indretning til Mineudlægning skal henvises til et Forslag, der er fremkommet her i Tidsskriftet (se T. f. S. 1912, S. 434).

I de Forenede Stater medfører Slagskibene Miner til Ankerplads-Beskyttelse for Eskadrer og til Udlægning fra Eskadrens Fartøjer. Som Minekrydsere er de 4 Krydsere »Baltimore«, »Salem«, »Chester« og »Birmingham« (1907, 4000 Tons) indrettede, samt de to Eskadre-Kuldampere »Vestal« og »Prometheus« (12,000 Tons).

Italien har i 1912 bygget 3 beskyttede Minekrydsere »Quarto«, »Marsala« og »Nino Bixio« (3300 Tons, 200 Miner), der er de første hurtigløbende Minekrydsere (28 Knob). Endvidere anvendes alle Torpedokanonbaade, Jagere og Torpedobaade til Mineudlægning. De 3 ny Torpedokrydsere (1500 Tons), der er under Bygning, indrettes ligeledes til Mineudlægning.

De øvrige Mariner har ogsaa bygget Mineskibe de seneste Aar, saaledes Turbine-Minekrydseren »Camäleon« (1000 Tons) i Østrig 1913, Mineskibene »Natshushima Maru« (500 Tons, 1909) og »Sokuten Maru« (1914) i Japan. Til Tyrkiet var Mineskibet »Nusra« under Bygning 1914 ved Germania-Værftet i Kiel, og Sverrig havde ligeledes et Mineskib »Claes Fleming« (1500 Tons, 20 Knob) under Bygning i 1914.

Det fremgaar af denne Oversigt, at alle Mariner efter 1905 og navnlig i de seneste Aar før Verdenskrigens Udbrud har ofret Minemateriellet den største Opmærksomhed og Interesse, ikke alene ved Bygning og Indretning af de store Flotiller af Mineskibe, som nu indgaar i Flaadelisterne, samt ved Udviklingen og For-

bedringen af Konstruktionerne, men ogsaa ved den større og større Rolle, som Mineøvelser og Minestrygningsøvelser har spillet under de senere Aars store Flaademanøvrer. Det var hermed givet, at i den forestaaende Søkrig vilde Minen straks lade høre fra sig og optræde i stort Antal og paa alle Steder af Søkrigsskuepladsen.

Benyttede Tidsskrifter.

Nauticus 1912—14.

Mittheilungen a. d. Gebiete des Seewesens.

Zeitschrift für das gesamte Schiess- und Sprengstoffwesen.

Le Yacht.

Engineering.

Dansk Patenttidende.

B. Om Søminens Anvendelse under Verdenskrigen.

(Fra den 1. August 1914 til den 1. Februar 1915).

Da de officielle Beretninger om alle de mange større eller mindre Begivenheder, som har fundet Sted paa Minekrigens Omraade, er meget sparsomme, og særlig da Mineoperationerne i de fleste Tilfælde er dækkede af mystiske Taageslør, er efterfølgende Oversigt udelukkende baseret paa Grundlag af de i de officielle Efterretninger for Søfarende og i Dagspressen fremkomne Meddelelser, og da mange af disse sidste er mangelfulde eller modstridende og ikke officielt bekræftede, er det umuligt endnu at give en fuldt paalidelig og korrekt, ej heller nogen udtømmende Fremstilling, men kun en Oversigt, ligesom omstaaende Kort ej heller kan gøre Krav paa Nøjagtighed, men kun er orienterende Skizzer, som er tegnet paa Grundlag af Pressemeddelelserne.

Beskrivelsen af Krigsbegivenhederne skal inddeles i følgende 4 Afsnit:

1. Minekrigen i Østersøen.
2. Minekrigen i Nordsøen.

3. Minekrigen i andre Farvande.

4. Neutrale Staters Mineudlægninger.

Straks ved Krigens Udbrud udlagde saa godt som alle europæiske Magter, og da særlig de krigsførende, Minespærringer i alle Farvande til Beskyttelse af strategisk vigtige Dele af deres Søterritorium, og der har da nu siden $\frac{1}{8}$ 1914 næsten overalt været spærret med Miner i en Udstrækning, som sikkert ingen nogensinde har tænkt sig Muligheden af.

1. Minekrigen i Østersøen.

Allerede under Mobiliserings-Forberedelserne før Krigens Udbrud udlagde Rusland d. $\frac{27}{7}$ og følgende Dage defensive Minespærringer udfor Kronstadt, Reval og Dünamünde. Straks efter Krigens Udbrud blev den russiske Østersøflaade blokeret af den overlegne tyske Østersøflaade, hvorfor Rusland yderligere spærrede Adgangene til sine indre Farvande ved store Mineudlægninger. D. $\frac{22}{8}$ oplyses det, at der har fundet saadanne Sted udfor Dagø samt i Munden af Finske Bugt indtil Kokskärs Meridian. Handelstrafikken henvises derfor til de finske Havne Raumo, Mäntyluoto og Kemi ved den botniske Bugt. D. $\frac{5}{9}$ berettes det, at Windau er fuldstændig spærret med passive Spærringsmidler, hvorimod der ved Libau hverken skal findes særlige eller farlige Hindringer. Som Følge af Krydseren »Palladas« Forlis ved Angreb af en tysk Undervandsbaad d. $\frac{11}{10}$ bliver de russiske Minespærringer d. $\frac{17}{10}$ betydelig udvidede, saa at de omfatter hele Indsejlingsfarvandet til Riga Bugten, Mundingerne af Finske og Botniske Bugter samt Ålandsøernes Kystfarvand (de skraverede Felter paa Kortet).

I disse Farvande skal allerede d. $\frac{22}{8}$ 2 hollandske Dampere have stødt paa Miner og være sunkne, men derefter fandt ingen Minesprængninger Sted før pludselig i Dagene fra 5.—7. Dec. 3 svenske Dampere stødte paa

Miner og sank udfor Mäntyluoto, hvorfor Skibsfarten foreløbig standsedes paa Russernes eneste tilgængelige Østersøhavne. Tilstedeværelsen af Miner paa dette Sted kom som en Overraskelse for alle Parter, og det meddeltes fra Finland, at der paa Ulykkesstedet var fundet flere Rækker faste (hvormed antagelig menes forankrede) tyske Miner. Tyskland erklærede imidlertid, at det maatte være russiske Miner, da der ikke er foretaget nogen Udlægning af tyske Miner paa Tidspunktet for Ulykkens Indtræden. Hvorvidt der er foretaget en saadan Udlægning forinden dette Tidspunkt, er der ikke faldet nogen Udtalelse om, og i Tyskland blev der senere ad privat Vej indsamlet en større Erstatningssum til de Omkomnes Efterladte med den Motivering, at den Mulighed ikke var udelukket, at det har været tyske Miner. Sejladsen paa disse Havne blev imidlertid atter genoptaget, og d. ²¹/₁ stødte paany en svensk Dampers paa en Mine udfor Raumo, og det oplystes, at 2 Dampere rimeligvis havde lidt samme Skæbne, da de savnedes.

I Løbet af Efteraaret blev der observeret mange Miner i Drift i Østersøen, hvilket er en naturlig Følge af, at Forankringstovene, som der gaar megen Kraft og Slitage paa, kun kan holde en vis Tid. Særlig Øst for Gotland observeredes mange drivende Miner, hvorfor det d. ¹¹/₁₁ blev nødvendigt at stationere et Fartøj her med den Opgave at ødelægge de drivende Miner. D. ²⁹/₁₂ eksploderede en saadan Mine ved Bergkvara Syd for Kalmar, hvor den var drevet i Land med stærke, sydlige Vinde. Der drev ogsaa talrige løsrevne Miner i Land paa Skaanes, Lollands og Mecklenborgs Kyster, hvor Minedriften allerede begyndte omkring d. ¹/₁₀.

Ved den tyske Kyst Vest for Memel observeredes der d. ²⁵/₁₁ Miner af ubekendt Herkomst, saaledes at Sejladsen til Memel maatte foregaa tæt langs Land fra Brūsterort.

Om de tyske Mineudlægninger vides kun, at Tysk-

land kort og godt har meddelt, at der kan finde Mineudlægninger Sted paa saadanne Steder, fra hvilke krigsførende Flaader kan tænkes at ville foretage Angreb, samt paa Havn og Red, hvor Troppetransporter kan tænkes ind- eller udskibet.

Imidlertid er det d. ³¹/₁₀ meddelt, at Femerbælt med Anduvningsfarvande kun kan besejles om Dagen med Lods, hvilket tyder paa, at der findes Minespærringer i disse Farvande, og i den vestlige Del af Østersøen skal der ogsaa være forefaldet enkelte Minesprængninger i Løbet af Efteraaret. Fra russisk Side meddeles det, at den tyske Panserkrydser »Friedrich Karl» medio December skal være sunket, mulig som Følge af en Minesprængning, og d. ¹⁶/₁₂ bekendtgøres det, at et større Vrag ligger sunket i 17 m Vand med Dele af Vraget over Vandet 12 Sml. NNO. for Warnemünde. Endelig blev d. ²⁶/₁ den lille Krydser »Gazelle» stærkt havareret ud for Sassnitz ved en Sprængning; men det vides ikke, om denne skyldes en Mine eller et Torpedoskud fra en Undervandsbaad.

2. Minekrigen i Nordsoen.

Om Beliggenheden af de fremskudte, tyske Minespærringer i Helgolandsbugten er der intet bekendt udover den Omstændighed, at Skibe skal søge Lods 10 Sml. NV. for Helgoland. Søkampen ved Helgoland d. ²⁸/₈ fandt Sted SV. for Helgoland i ca. 10 Sml. Afstand, medens den tyske lille Krydser »Hela» blev ødelagt af en engelsk Undervandsbaad i kun 6 Sml. Afstand fra Helgoland. Under Slaget i Nordsøen d. ²⁰/₁ afbrød de engelske Krydsere Slaget i 70 Sml. VNV. for Helgoland af Frygt for de tyske Minespærringer og Undervandsbaade.

Paa sine indre Minespærringer har Tyskland mistet 2 af sine egne Krigsskibe, nemlig en Torpedobaad d. ¹²/₈ og Panserkrydseren »Yorck», som d. ⁴/₁₁ stødte

paa en Mine i Jadebugten udfor Wilhelmshafen i stærk Taage. Sprængningen maa have været meget alvorlig, da det kun lykkedes at redde omtrent Halvdelen af Besætningen. Chefen for »Yorck« idømtes senere 2 Aars Fæstningsarrest for Manddrab ved Uagtsomhed og Ulydighed, Næstkommanderende 1 Aar.

Om de engelske Minespærringer meddeles d. 12/8, at der kan være udlagt Miner i Nordsøen paa Steder, som ikke i Forvejen kan opgives, hvorfor hele Nordsøen maa betragtes som farlig at besejle.

Ved de engelske Havne indtraadte straks den særlige Undersøgelsestjeneste, og defensive Minespærringer udlagdes flere Steder, hvilke Spærringer senere udvidedes og deres Beliggenhed offentliggjordes. Saadanne Spærringer fandtes d. 28/10 ved Inch Garvie i den indre Del af Firth of Forth, d. 21/11 udfor Indløbet til Medway Floden ved Sheerness, altsaa et Par Dage før Slagskibet »Bulwark« sank efter en Eksplosion her i Nærheden, d. 27/11 i Humber- og Tyne-Flodernes Munding, i Firth of Forth Vest for Isle of May, udfor Cromarty i Moray Firth og i alle Indløbene til den engelske Flaades store Flaadebasis i Scapa Flow. D. 20/1 meddeles det dog, at Humber og Tyne nu atter kan besejles uden særlig Lods. Om alle disse Spærringer oplyses det, at de kan besejles af Skibe under 2,5 m Dybde.

Udenfor Søterritoriet etablerede England d. 7/10, omtrent samtidig med Antwerpens Fald, den store Minespærring ved Indgangen til Kanalen og Themsen, omtrent mellem Ostendes og Kentish Knock Fyrskibets Længde- og Breddegrader. Hensigten hermed var dels at lede Sejladsen fra og til Kanalen og Themsen tæt langs den engelske Kyst, hvorved Undersøgelses- og Patrouilletjenesten lettedes, og dels at hindre tyske Undervandsbaade i at trænge ind i Kanalen, hvad det dog ikke lykkedes at forhindre.

Paa de defensive Spærringer er der ikke indtruffet

noget af Vigtighed, men saa meget desto større Begivenheder er der forefaldet under den kraftige, offensive Minekrig, som Tyskland har ført ved Englands Kyster lige fra Krigens Begyndelse. Englands Krigserklæring afleveredes i Tyskland d. $\frac{4}{8}$ Kl. 7 EM., og samme Aften maa det til Mineskib omdannede Passagerskib »Königin Luise« være afgaaet fra Cuxhafen, thi efter at den havde udlagt en offensiv Minespærring udfør Themsmundingen, fuldendt Arbejdet og sat Kursen mod Øst, blev den d. $\frac{5}{8}$ om Aftenen indhentet og skudt i Sænk af den engelske lette Krydser »Amphion«. Denne tog en stor Del af den tyske Besætning om Bord og satte Kursen rigelig nordlig, men stødte dog d. $\frac{6}{8}$ om Morgenen paa en af Minerne og sank straks med sin Besætning og sine Krigsfanger.

Denne Mineudlægning gav straks Anledning til Polemik, idet England beskyldte Tyskland for at have udlagt Miner paa de internationale Sejlruiter i Nordsøen. Tyskland svarede d. $\frac{13}{8}$, at der intet Steds i Nordsøen var udlagt tyske Kontaktminer, der kunde være til Fare for den neutrale Handel, men kun i umiddelbar Nærhed af Englands Kyster. De engelske Minestrygere rensede imidlertid Farvandet, og Vagtskibene anviste Handelskibe, der kom op fra Kanalen, hvad Kurs de skulde styre N. efter fra Galloperne. Til Trods for alt stødte dog 14 Dage senere de 2 danske Dampere »Maryland« og »Chr. Broberg« paa Miner og sank i Nærheden af »Amphion«.

Der fandt nu en ny, tysk Mineudlægning Sted, uvidt fra hvilket Skib, og de neutrale Handelsskibe fandt snart, at Minespærringen var beliggende udfør Newcastle, Sunderland og Shields, og i Dagene fra $\frac{26}{8}$ til $\frac{2}{9}$ stødte ialt 7 neutrale Skibe, deraf 4 danske, samt mindst 5 engelske Trawlere paa Miner; de 11 sank, og ca. 30 Mand omkom. Endnu i Slutningen af September sank den norske Damp

»Hesvik« og flere engelske Travlere efter Minesprængninger her.

D. $10/9$ bekendtgør den kommanderende Søofficer ved Humberen, at det er rapporteret, at der findes Minespærringer udfor Southwold mellem 52° og $52\frac{1}{2}^{\circ}$ NBr., i Buer NØ. til SØ. dels for Tynemouth og dels for Flamborough i ca. 8—30 Sml. Afstand fra Land samt NØ. for Outer Dowsing Fyrskib (de skraverede Felter paa Kortet). D. $11/11$ blev det endvidere bekendtgjort, at Minespærringen udfor Southwold paa Grund af drivende Miner maatte betragtes som sluttende sig til Nordgrænsen af den før-omtalte store, engelske Kanalspærring.

England protesterede selvfølgelig mod disse Mineudlægninger som stridende mod Haagerkonventionen og paastod d. $8/9$ at have indbragt en af Tyskerne opbragt, tidligere engelsk Trawler med Miner og et Hospitalsskib med Mineudlægningsmateriel om Bord, men Tyskland svarer d. $11/11$, at der ikke er udlagt Miner fra Handels- eller Hospitalsskibe, og Sagen gav Anledning til lange Erklæringer fra begge Parter og Protest fra de skandinaviske Lande, hvis Skibe særlig havde lidt ved disse Minesprængninger.

At de engelske Travlere var stærkt optagne af Minestrygning langs den engelske Kyst, fremgaar af det store Antal Travlere, der stødte paa Miner i denne Periode, et Bevis paa, at deres Dybgaaende er for stort til dette Arbejde. Ligeledes stødte en af Torpedokanonbaadene af »Circe«-Klassen, nemlig »Speedy«, sandsynligvis under Minestrygning, d. $8/9$ paa en Mine og sank ca. 30 Sml. fra Land, udfor hvilket Sted paa Kysten vides dog ikke. I den engelske Marine skal ca. 500 Travlere og mindre private Dampere være i Virksomhed, hovedsagelig ved Minestrygning. Besætningerne paa Minestrygningsflaaden bestaar af ca. 6000 Mand, men er foreslaaet forøget til 10,000 Mand.

I disse Farvande sank i denne Periode et andet

engelsk Krigsskib, nemlig den lette Krydser »Pathfinder«, om hvilken der findes en mærkelig Uoverensstemmelse mellem de fremkomne Oplysninger, idet den baade opgives at være stødt paa en Mine paa Tynefloden ved Newcastle d. 7/9 og at være skudt i Sænk af den tyske Undervandsbaad U. 21 d. 5/9 udfør Firth of Forth.

Under Tyskernes første Krydsertogt til Englands Kyst ved Lowestoft d. 3/11 fandt en ny, tysk Mineudlægning Sted, denne Gang i hvert Fald fra tyske Torpedobaade og Krydsere under Forfølgelsen. Den engelske Undervandsbaad D. 5 samt en svensk og en norsk Damper stødte paa disse Miner og sank.

Under Tyskernes andet Krydsertogt til Scarborough, Whitby og Hartlepool d. 16/12 udlagdes atter Miner tæt langs den engelske Kyst; talrige neutrale og engelske Handelsskibe samt Trawlere stødte paa Minerne, da disse var udlagt netop i den af England d. 11/11 anviste »sikre« Sejladsrute, der fra Dover-Strædet følger den engelske Østkyst op til Farn Islands og derfra i en Linie mod Lindesnæs. Ruten angives dog kun sikker, for saa vidt England angaar.

Under det tredje Krydsertogt d. 24/1 skal de tyske Krydsere atter have udlagt Miner under Forfølgelsen. —

Hvad der er sagt om Uholdbarheden af Østersøminernes Forankringstove gælder i endnu højere Grad om Nordsøminerne, hvad der er naturligt nok paa Grund af de langt stærkere Strømforhold og Bølgeslag. Alleerede d. 26/8 berettes om de første, drivende Miner, og senere i Løbet af Efteraaret observeres der flere og flere Miner i Drift af forbipasserende Dampere; ikke alene paa Hollands og Belgiens Kyst driver der talrige Miner i Land, men i December og Januar meddeles det, at der har været en større Drift af Miner, som er ført i Land paa Jyllands Vestkyst og Norges Sydkyst, ja helt op i Kristiania Fjord.

Om de paa Hollands Kyst ilanddrevne og indbjer-

gede Miner er det officielt oplyst, at de fordeler sig saaledes langs Kysten:

Fra Belgiens Grænse til Hoek	175	Miner
- Hoek til Helder	13	—
- Helder til Tysklands Grænse..	46	—

Ialt... 234 Miner,

hvis Nationalitet, forsaavidt den har kunnet konstateres, fordeler sig saaledes:

Engelske Miner	111
Franske —	46
Tyske —	3

At de engelske Miner er langt i Overtal, skyldes ganske naturligt den Omstændighed, at den engelske Kanalspærring, der sikkert maa bestaa af et meget stort Antal Miner, er beliggende lige SV. for Hollands Kyster. Hvad de franske Miner angaar, er det den eneste Gang under Krigen, man har hørt dem omtalt.

Det vides ikke, om der i det hele taget har været anvendt Strømminer, men det er dog rimeligst at antage, at de af de tyske Krigsskibe under Forfølgelse kastede Miner har været saadanne. Langt de fleste af disse observerede, drivende Miner har dog sikkert været flydende Miner, som har revet sig løs fra deres Forankring. Iøvrigt synes de gennemgaaende at opfylde Haagerkonventionens Bestemmelser at skulle blive ufarlige, naar de river sig løs, thi alle de Pladser for Minesprængninger, der er opgivet, findes paa Steder, hvor man maa antage, at Minerne har været stationære, hvad Kortet vil udvise. Af de ovennævnte 234 Miner paa Hollands Kyst vides kun 4 at være eksploderede i Strandkanten. Føreren af Dampskibet »Margrethe» meddeler saaledes ogsaa, at han har gjort sig alle mulige Anstrængelser for at faa to løsrevne Miner bragt til Eksplosion, baade ved Beskydning og ved under Bugsering fra en Baad at

trække i en Kontaktarm paa Minen, men hans Bestræbelser kronedes ikke med Held, thi Kontaktarmen faldt af.

Flere Dampere har ogsaa ganske ubekymret opflasket og ilandbragt saadanne Miner, og en til Mineskibet »Edda» i Elfsborgs Skærgaard ved Gøteborg ilandbragt Mine var det trods ihærdige Forsøg heller ikke muligt at bringe til Eksplosion. Først da den var bleven bragt i Land paa et Skær, hvor Antændingsmekanismen og Tændladningen blev udtaget og anbragt udenfor Minen, eksploderede Tændladningen og dermed Minen, da en Mand trods givne Paalæg undersøgte denne nærmere. Ved Eksplosionen dræbtes 2 og saaredes 10 Mand af Mineskibets Besætning.

De Steder, hvor Dampere opgiver at have passeret drivende Miner, er indlagte paa Kortet. At disse mest grupperer sig om Ruten til Skagerrak, skyldes naturligvis den Omstændighed, at Dampskibstrafikken udelukkende foregaar her, medens der ingen Sejlads er i den sydlige Del af Nordsøen, og dels at den overvejende Strømretning i Nordsøen maa føre dem denne Vej. Fra de skandinaviske Lande er der jævnlig udsendt Skibe til Ødelæggelse af de drivende Miner ved deres Kyster og i Skagerrak.

3. Minekrigen i andre Farvande.

Ogsaa i Atlanterhavet udlagde Tyskland offensive Minespærringer, thi d. ³¹/₁₀ meddelte England, at der var fundet et Minefelt af ukendt Udstrækning fra 20 til 60 Sml. Nord for Tory Island, der ligger paa Nordkysten af Irland.

Denne Minespærring blev opdaget ved, at den engelske Dampers »Manchester Commerce» kommende fra Amerika d. ²⁷/₁₀ stødte paa en Mine og sank her, og det forlyder, at den moderne Super-Dreadnought »Audacious» Morgenen efter blev ramt af en Mine under Agterskibet, største Delen af Mandskabet skal være bjerget, og man

skulde have forsøgt at slæbe den ind, skøndt den laa med Agterskibet i Vand, men om Aftenenen indtraf en indre Eksplosion, hvorefter Skibet sank øjeblikkelig. Denne Begivenhed er imidlertid ikke bleven bekræftet.

Mineudlægningen skulde have fundet Sted fra en Sejlskonnert og fra et Par skandinaviske Trawlere, der indbragtes til Liverpool, men efter en nøje Undersøgelse blev de frikendte og atter frigivne.

Hvor vanskeligt det er at rense Farvandet for Miner i det aabne Hav, ses af, at der endnu d. ¹⁹/₁₂ sprænges en engelsk Trawler og d. ²⁷/₁ en engelsk Dampers i disse Farvande.

Af defensive Havnespærringer i Atlanterhavet kendes kun en, nemlig Minespærringen udfor Halifax i Canada, der udlagdes d. ¹⁶/₉.

I Kanalen sank Passagerdamperen »Amiral Gan-teaume« d. ²⁶/₁₀ udfor Boulogne med Flygtninge fra Belgien om Bord, sandsynligvis paa Grund af en Minesprængning, men maaske skyldtes Forliset en Torpedo fra en Undervandsbaad.

I Adriaterhavet meddeler Østrig d. ¹²/₈, at der kan træffes Minespærringer overalt paa Søterritoriet, og d. ²⁴/₁₀, at der er udlagt franske, offensive Miner mellem de dalmatiske Øer, hvor en østrigsk Torpedobaad allerede d. ¹⁸/₈ var sunket efter en Minesprængning. Den ⁴/₁₁ meddeles det, at Castelli Bugten ved Spalato er spærret. I Adriaterhavet fandt der fra Begyndelsen af Oktober en stærk Minedrift Sted, og et italiensk Fiskerfartøj sank efter en Minesprængning. Italien har maattet etablere en særlig Minestrygertjeneste og oplyser d. ⁶/₁, at der ikke findes Miner Syd for 44° NBr. Den italienske Dampers »Varus«, der var paa Rejse til Venedig, kom d. ¹⁸/₁ i Taage ind paa Polas Minespærringer, hvor den stødte paa Miner og sank.

Paa Minespærringen i Dardanellerne skete der d. ¹⁴/₁₂ den epokegørende Begivenhed, at den engelske

Undervandsbaad B 11 sejlede under 5 Rækker Miner og skød Vagtskibet ved Minespærringen, Panserskibet »Mes-sudji« i Sænk. Det er tidligere oplyst, at Tyrkerne i Dardanellerne har anvendt Carbonitminer, og da dette sandsynligvis ogsaa er Tilfældet nu under denne Krig, er det tildels forstaaeligt, at Undervandsbaaden kan passere under dem, da de kun kunne bringes til Eksplosion ved, at Blyhornene paa Overdelen af Minen berøres. At undgaa at blive uklar af Ankertovene maa imidlertid være vanskeligt nok, og det gik da ogsaa uheldigt for en fransk Undervandsbaad »Saphir«, der d. 14/1 vilde udføre samme Bedrift, thi den sank; om dette skyldes en Minesprængning, eller om den er skudt i Sænk, vides dog ikke.

I Sorte Havet blev der allerede d. 9/9 udlagt Minespærringer udfor Sevastopol og langs SV.-Kysten af Krim, og d. 30/12 meddeler Rusland, at der kan være udlagt Minespærringer udfor alle russiske og tyrkiske Havne. Om stedfundne Minesprængninger meldes kun, at den tyrkiske Krydser »Hamidje« muligvis har været udsat for en saadan i Begyndelsen af December, og bleven stærkt havareret.

I Østasien fandtes der et tysk Mineudlægningsskib i Kiautschou, hvor Spærringer udlagdes ved Begyndelsen af Krigen med Japan. Her sank den tyske Torpedojager »Taku« d. 30/9 og den japanesiske Krydser »Takachiho« som Følge af Minesprængninger d. 17/10 med Størstedelen af sin Besætning, og efter at Kiautschou var faldet d. 7/11, og Minerydningen var paabegyndt, blev en japanesisk Torpedobaad under dette Arbejde ramt af en Mine d. 10/11.

4. *Neutrale Staters Mineudlægninger.*

De fleste neutrale Stater udlagde straks efter Krigens Udbrud defensive Minespærringer til Sikring af deres Søterritorium.

I Dagene fra 3.—9. Aug. fandt de bekendte Mine-

udlægninger Sted i Danmark til Spærring af den gennemgaaende Trafik paa Søterritoriet og til Sikring af Forbindelsen mellem Landsdelene. De spærrede Farvande var Adgangene til Kongedybet, Hollænderdybet og Drogden, Køge Bugt indenfor Køges Breddeparallel og Aflandshages Meridian, Store Bælt mellem $55^{\circ} 10'$ og $55^{\circ} 21'$ NBr. samt paa Søterritoriet i Lille Bælt, ligesom det meddeltes, at jyske Fjorde kan være spærrede for Sejlds ved udlagte Miner.

I Sverrig udlagdes der d. $9/8$ Minespærringer flere Steder i Skærgaardene, nemlig i Indløbene til Karlskrona, Fårösund paa Gotland og paa Vestkysten i Kungsbäck Fjord, samt i Indløbene til Göteborg og Udevalla, d. $15/8$ endvidere ved Sødertelje og ved Fæstningerne Vaxholm og Oscar Frederiksborg i Stockholms Skærgaard samt muligvis i Indløbet til Norrköping, og endelig d. $5/9$ i Farvandet omkring Älfsborg Fæstning i Göteborg Skærgaard.

I Norge udlagdes Minespærringer d. $9/8$ i Tønsberg Fjord og Drøbaksund, d. $15/8$ i Svelvik ved Indløbet til Drammen, udfor Fæstningen Oscarsborg samt udfor Befæstningerne ved Kristianssand og Bergen.

Fra Holland bekendtgjordes det d. $15/9$, at de nordlige Indløb fra Nordsøen samt Zeegat van Goree var blevne spærrede med Miner. I disse Farvande skal den norske Damp *«Tisla»* allerede d. $6/8$ være sunket efter en Minesprængning, og 4 Skibe skal være sunkne udfor Ymuiden muligvis paa Grund af engelske eller tyske, drivende Miner. D. $27/1$ stødte en hollandsk Orlogs-Motorslup paa en Mine ved Nieuwesluis, og 1 Officer og 4 Mand omkom. Til Uskadeliggørelse af drivende Miner udfor den hollandske Kyst har Holland udrustet et særligt Krigsskib fra d. $1/11$.

I Italien var der d. $19/8$ udlagt Minespærringer udfor Maddalena paa Sardinien, og udfor Spezzia, Tarranto og Venedig.

Medens Tyrkiet endnu var neutral Stat, blev Dardanellerne og Bosporus spærrede for Sejlads d. $\frac{5}{8}$ og Minespærringerne udlagt. Ved Indløbet til Smyrna blev Minespærringerne allerede udlagt før Krigen, nemlig i Slutningen af Juni.

Endelig udlagde Bulgarien d. $\frac{25}{11}$ en Minespærring udfor Varna, hvis Havneindløb endnu ikke var helt rensat for Miner fra Balkankrigen.

Minen, der hidtil kun har været anvendt under Krig til Forsvar eller Angreb, har med disse omfattende, neutrale Mineforanstaltninger fundet en ny Anvendelse som et virksomt Sikringsmiddel til Værn for Neutraliteten paa Søterritoriet.

Paa efterfølgende Oversigtslister er angivet de Skibsforslis, som har fundet Sted paa Grund af Minesprængninger: 1) i Østersøen, 2) i Nordsøen og Kanalen samt 3) andre Steder fra Krigens Begyndelse til d. $\frac{1}{2}$ 1915. De paa Oversigt 1) og 2) anførte Skibe er, forsaavidt en nøjagtig eller blot omtrentlig Plads er bekendt, afsatte paa Kortene over Østersøen og Nordsøen med tilsvarende Numre og, da der for Fuldstændighedens Skyld paa disse Kort tillige er afsat de omtrentlige Pladser for de under Krigen indtrufne Skibsforslis af andre Aarsager, nemlig de under Artillerikampe eller af Undervandsbaade ved Torpedoskud ødelagte Skibe m. m., er disse Skibe ogsaa medtagne paa Oversigt 1) og 2) med Nummer. Oversigt 3) indeholder kun de ved Minesprængninger anførte Skibe, da det vilde føre for vidt at medtage bl. a. alle de af de tyske Krydsere, særlig af »Emden«, i andre Have ødelagte Handelsskibe.

Det skal bemærkes, at der sikkert er langt flere udenlandske Skibe end paa Oversigterne anført, som er ødelagte af Miner, men dels foreligger der endnu hverken officielle eller private Opgørelser herover, dels savnes

mange Skibe, hvorfor man ikke erfarer deres Forlis, Aarsagen til dette eller Stedet derfor.

Ved en Optælling af de paa Oversigterne anførte, af Miner ødelagte Skibe faas det i Oversigt 4) anførte Resultat, som altsaa er et Minimum for Handelsskibenes Vedkommende; hvad Krigsskibene angaar er ogsaa de ikke officielt bekræftede Forlis medtagne.

1. Oversigt over Havarier og Skibsforlis i Østersøen.

Nr.	Dato	Nationalitet	Type	Navn	Sted	Omkomme	Aarsag
1	4. Aug.	Tysk	Torpedobaad	?	Ved Gedser Fyrskib	c. 30	Indre Eksplosion
	22. —	Hollandsk	Dampskib	?	Finske Bugt		Mine
	22. —	—	—	?	—		—
2	26. —	Tysk	Krydser	Magdeburg	Ved Odensholm	123	Artilleriild
	c. 6. Okt.	—	Fiskerkvase		Østersøens vestlige Del	1	Mine
3	11. —	Russisk	Krydser	Pallada	Finske Bugt	560	Torpedoskud
	3. Nov.	Tysk	Trawler	?	Østersøens vestlige Del	?	Mine
	4. —	—	Dampskib	?	—	?	—
4	5. Dec.	Svensk	—	Luna	Udfor Mäntyluoto	0	—
5	5. —	—	—	Everilda	—	17	—
6	6. —	—	—	Norra Sverige	—	20	—
	c. 15. Dec.	Tysk	Panserkrydser	Friedrich Karl	?	c. 400	Torpedo eller Mine
	c. 15. —	?	?	Et større Vrag	12 Sml. NNO. f. Warnemünde		Ubekendt
7*	c. 20. Jan.	Svensk	Dampskib	Åhus	Udfor Raumo	?	Savnet
	c. 20. —	—	—	Hammar	—	?	—
	21. —	—	—	Drott	—	5	Mine
8	c. 24. —	Norsk	Dampskib	Nordkyn	Østersøens vestlige Del	11	Savnet
9	25. —	Tysk	Luftskib	Nr. 19	Udfor Bernaten	0	Artilleriild
10	26. —	—	Krydser	Gazelle	Udfor Sassnitz	0	Havareret ved Torpedo eller Mine?

2. Oversigt over Havarier og Skibsforslis i Nordseen og Kanalen.

Nr.	Dato	Nationalitet	Type	Navn	Sted	Omkomne	Aarsag
1	5. Aug.	Tysk	Mineskib	Königin Luise	52° 23' NBr. 3° 4' OLgd.	c. 100	Artilleriild
2	6. —	Engelsk	Krydser	Amphion	c. 30 Sml. O. for Lowestoft	c. 130	Mine
	6. —	Norsk	Dampskib	Tisla	Ved Hollands Kyst	3	—
	12. —	Tysk	Torpedobaad	?	?	?	—
3	21. —	Dansk	Dampskib	Maryland	35 Sml. NO 1/4 O. for Gallopernes Fyrskib	0	—
4	22. —	—	—	Chr. Broberg	—	1	—
5	26. —	Islandsk	Trawler	Skúli Fogeli	c. 30 Sml. O. for Tyne	4	—
6	27. —	Norsk	Dampskib	Gottfried	ca. 25 Sml. O 1/2 N. for Tyne	8	—
7	27. —	Dansk	Skonnert	Gæa	30 Sml. ONO. f. Sunderland	3	—
8	27. —	Engelsk	Trawler	?	—	} 5	—
9	27. —	—	—	?	—		—
	28. —	Dansk	Dampskib	Bretland	25 Sml. O t N. for Tyne	0	Mine. Ubeskadiget
10	28. —	Tysk	Krydser	Köln	c. 10 Sml. SV. for Helgoland	} ca. 300	Artilleriild
11	28. —	—	—	Mainz	—		—
12	28. —	—	—	Ariadne	—		—
13	28. —	—	Torpedobaad	V 187	—		—
14	2. Sept.	Dansk	Dampskib	Kamma	ca. 40 Sml. NO. for Tyne	0	Mine
15	2. —	Svensk	—	St. Paul	Udfor Sunderland	6	—
	2. —	Engelsk	Trawler	Pearl	?	—	—
	3. —	—	Torpedokanonb.	Speedy	30 Sml. af Land	0	—

Nr.	Dato	Nationalitet	Type	Navn	Sted	Omkomne	Aarsag
	3. Sept.	Engelsk	Dampskib	Linsdell	30 Sml. af Land	0	Mine
	7. —	—	Trawler	Imperialist	?	2	—
	7. —	—	—	Revigo	?	—	—
	7. —	—	Dampskib	Runo	?	—	—
	5. ell. 7. Sept.	—	Krydser	Pathfinder	Udfor Newcastle eller ud- for Firth of Forth	260	Mine eller Torpedo
16	13. Sept.	Tysk	—	Hela	6 Sml. S. for Helgoland	?	Torpedo
	14. —	Engelsk	Trawler	California	?	c. 20	Mine
17	21. —	—	Panserkrydser	Cressy	20 Sml. NV. for Hoek van Holland	1520	Torpedo
18	21. —	—	—	Aboukir	—		—
19	21. —	—	—	Hogue	—		—
	c. 22. Sept.	Hollandsk	Dampskib	Automat	?	15	Mine
	23. —	Engelsk	Trawler	Rosella	?	1	—
20	23. —	Norsk	Dampskib	Hesvik	Udfor S. Shields	2	—
21	c. 30. —	Engelsk	—	Ardmound	c. 10 Sml. N. for Ostende	0	—
22	30. —	—	—	Selby	Udfor Lowestoft	0	—
23	3. Okt.	Norsk	—	Tromø	Udfor N. Shields	2	—
	3. —	Engelsk	—	Dawson	?	9	—
24	3. —	Hollandsk	—	Nieuwland	Udfor Ymuiden	0	—
25	6. —	Tysk	Torpedojager	S 116	Udfor Ems	80	Torpedo
	7. —	Engelsk	Trawler	Lily	?	7	Mine
	13. —	—	Undervandsbaad	E 3	Helgolandsbugt	c. 20	Artilleriild

Nr.	Dato	Nationalitet	Type	Navn	Sted	Omkomne	Aarsag
26	16. Okt.	Engelsk	Panserkrydser	Hawke	c. 30 Sml. fra Peterhead	c. 350	Torpedo
27	17. —	Tysk	Torpedojager	S 115	N. for Hollands Kyst	c. 250	Artilleriild
28	17. —	—	—	S 117	—		—
29	17. —	—	—	S 118	—		—
30	17. —	—	—	S 119	—		—
	20. —	Engelsk	Dampskib	Glitre	9 Sml. SO. for Skudesnæs	0	Sænket af Under- vandsbaad
	21. —	—	—	Cormorant	?	?	Mine
31	26. —	Fransk	Passagerdamper	Amiral Ganteaume	Udfor Boulogne	30	Mine eller Torpedo
32	28. —	Hollandsk	Fiskerfartøj	?	c. 40 Sml. NNV. for Ymuiden	c. 20	Mine
33	30. —	Engelsk	Krydser	Hermes	Udfor Dover	3	Torpedo
34	3. Nov.	—	Undervandsbaad	D 5	c. 10 Sml. af Land udfor Lowestoft	c. 20	Mine
35	4. —	Tysk	Panserkrydser	Yorck	Jadebugten	380	—
36	8. —	Svensk	Dampskib	Atle	Udfor Lowestoft	6	—
37	8. —	Norsk	—	Pluton	c. 8 Sml. af Land udfor Lowestoft	0	—
38	11. —	Engelsk	Kanonbaad	Niger	Udfor Deal	0	Torpedo
	15. —	Svensk	Dampskib	Andrea	?	?	Mine
	23. —	Engelsk	—	Malachite	Udfor Havre	0	Sænket af Under- vandsbaad
	26. —	—	—	Primo	—	0	—
39	26. —	—	Panserskib	Bulwark	3 Sml. fra Chatham	c. 700	Indre Eksplosion

Nr.	Dato	Nationalitet	Type	Navn	Sted	Omkomne	Aarsag
+ 40	26. Nov.	Engelsk	Dampskib	Khartorn	?	0	Mine
	29. —	Dansk	—	Mary	Udfor Blyth	6	—
	12. Dec.	Engelsk	Trawler	Cygnus	?	9	—
41	16. —	—	Dampskib	Elterwater	Udfor S. Shields	0	—
	16. —	—	—	?	—	?	—
	16. —	—	—	?	—	?	—
42	16. —	Norsk	—	Vaaren	Udfor Scarborough	13	—
43	18. —	Engelsk	Trawler	?	5 Sml. SO. for Scarborough	?	—
44	18. —	—	Dampskib	?	—	?	—
45	18. —	—	—	?	—	?	—
46	20. —	Norsk	—	Boston	Udfor Filey ved Flam- borough	0	—
47	25. —	—	—	Eli	Udfor Scarborough	0	—
	25. —	Engelsk	Dampskib	Gem	?	c. 18	—
48	30. —	Svensk	—	Irma	Udfor Ymuiden	8	—
49	31. —	Dansk	—	M. C. Holm	1 Sml. O. for Flamborough	0	—
	1. Jan.	Engelsk	Panserskib	Formidable	Udfor Dartmouth	600	Torpedo
50	?	Dansk	Dampskib	Ingolf	?	16	Savnet
	6. Jan.	Engelsk	—	Elfrida	Udfor Scarborough	13	Mine
	12. —	Norsk	—	Castor	?	?	—
	12. —	Tysk	Krydser	Bremen	?	0	Havareret
51	16. —	Engelsk	Dampskib	George Royle	Udfor Sheringham	22	Mine?
52	16. —	—	—	Penarth	—	20	—

Nr.	Dato	Nationalitet	Type	Navn	Sted	Omkomne	Aarsag
53	18. Jan.	Hollandsk	Trawler	Huberta Petronella	Udfor Ymuiden	0	Havareret
54	20. —	—	Motorslup		Ved Nieuwesluis	5	—
	20. —	Engelsk	Dampskib	Durward	13 Sml. udfor Maas Fyrskib	0	Sænket af Under- vandsbaad
55	24. —	Tysk	Panserkrydser	Blücher	c. 70 Sml. VNV. for Helgo- land	762	Artilleriild
56	c. 28. Jan.	Fransk	Torpedobaad	Nr. 219	Udfor Nieuwport	5	Mine eller Eks- plosion
	c. 28. —	Japanesisk	Dampskib	Tokumaru	Udfor Havre	0	Torpedo
	c. 31. —	Engelsk	Trawler	Windsor	?	?	Mine
	c. 31. —	—	Dampskib	Oriole	Udfor Havre	21	Sænket af Under- vandsbaad
	c. 31. —	—	—	Ikaria	—	0	—



▲ Skib sænket ved Torpedoskud.

X " " " " Artillerikamp.

● " " " " Mine.

■ Skib sænket ved Explosion (ubekendt Aarsag)

♂ observeret formentlig Mine.

♂ ilanddrevet Mine.

▨ Minefelt.

3. Oversigt over Havarier og Skibsforlis paa Grund af Minesprængninger i andre Farvande.

Dato	Nationalitet	Type	Navn	Sted	Omkomne	Aarsag
18. Aug.	Østrigsk	Torpedobaad	Nr. 19	Ved Dalmatiens Kyst	?	Mine
30. Sept.	Tysk	—	Taku	Tsingtau	?	—
1. Okt.	Italiensk	Fiskerfartøj	Michel Morosini	Adriaterhavet	10	—
17. —	Japanesisk	Krydser	Takachiho	Udfor Kiautschou	264	—
27. —	Engelsk	Dampskib	Manchester Commerce	20 Sml. N. for Tory Island (Irland)	14	—
28. —	—	Panserskib	Audacious	—	?	Uvis?
10. Nov.	Japanesisk	Torpedobaad	Nr. 33	Udfor Kiautschou	?	Mine
c. 6. Dec.	Tyrkisk	Krydser	Hamidje	Sortehavet	0	Havareret?
19. —	Engelsk	Dampskib	Tritonia	N. for Irland	?	Mine
c. 14. Jan.	Fransk	Undervandsbaad	Saphire	Dardanellerne	?	Artilleriild eller Mine
18. —	Italiensk	Dampskib	Varus	Pola	c. 20	—
27. —	Engelsk	—	Viknor	N. for Irland	?	Mine eller Søulykke

4. Samlet Antal Minesprængninger.

Skibsklasse	Nationalitet	Østersø	Nordø	Andre Have	Ialt
Krigsskibe	Engelske		3	1	4
	Tyske	2	2		4
	Franske		1	1	2
	Tyrkiske			1	1
	Japanesiske			2	2
Trawlere	Engelske		11		11
	Tyske	1			1
Handelsskibe . .	Engelske		16	3	19
	Tyske	2		1	3
	Østrigske			1	1
	Danske		8		8
	Svenske	4	4		8
	Norske		7		7
	Hollandske	2	5		7
	Italienske			2	2
Ialt		11	57	12	80



- | | |
|--------------------------------|--|
| ▲ Skib sænket ved Torpedoskud. | ■ Skib sænket ved Explosion (ubekendt Aarsag). |
| X " " " " " Artillerikamp. | ♂ observeret formentlig Mine. |
| ● " " " " " Mine. | ♂ ilanddrevet Mine. |
| | ▨ Minefelt. |

Fig. 11.

Tyrkiets Flaade.

Efter at Tyrkiet har faaet sin Rolle i Verdenskrigens store Drama, har det Interesse at se lidt nøjere paa den osmaniske Flaade for bedre at kunne bedømme Tyrkernes Indsats i Krigen.

Under Abdul Hamids Regering havde Tyrkiets Flaade mistet al Betydning. Denne Sultan interesserede sig nu engang ikke for sit Lands Søværn, og mens Skibene efterhaanden forældedes og blev mere og mere usødygtige, voksede den store Skare af ubeskæftigede Søofficerer — ikke mindst Admiraler og Kommandører, — som for Størstedelen havde meget lidt Begreb om det, en moderne Flaades Officører bør vide. Tyrkiets Flaade blev Anekdoternes Flaade; — ethvert Barn i Tyrkiet kender saaledes Krøniken om den tyrkiske Krydser, der for endelig en Gang at vise Halvmaanens Banner udenfor Dardanellernes skærmende Værker, fik Ordre til at sejle til Malta, men som efter nogle Ugers resultatløse Omflakken paa Middelhavets Vover vendte hjem igen til det gyldne Horn, hvor Chefen meldte sig i Marineministeriet i Kassim Pacha med den lakoniske Rapport: »Malta yoc« — Malta eksisterer ikke!

Og dog har den tyrkiske Flaade en stor og stolt Fortid. Fra det 14. Aarhundrede er der Minderne om Kampene med græske Krigsflaader, fra det 16. Aarhundrede behøver man kun at tænke paa Søslaget ved Preveza (1547) og de andre heldige Kampe med Vene-tianerne. Blev Tyrkiets Flaade end slaaet ved Lepanto 1571, var det ikke dermed ude med dens Saga. I Sortehavet havde den i senere Aarhundreder en Række ærefulde Kampe. Endnu i Krigen 1877—78 var det den tyrkiske Flaade, der her havde Overtaget.

Men saa kom Degenerationens Tid — en hel Menneskealder varede den.

Den ungtyrkiske Regering bestræbte sig for at genrejse Flaaden. Man købte de to gamle — men dog endnu brugelige — tyske Slagskibe: »Kurfürst Friedrich Wilhelm» og »Weissenburg«, og man begyndte at holde Flaadeøvelser; det blev ikke mere en Begivenhed at se et tyrkisk Krigsskib gaa ud af det Gyldne Horns rolige Vande!

Trods alt spillede den tyrkiske Flaade kun en ringe Rolle i de nylig afsluttede Balkankrige. Kun Rauf Beys dristige Krydstogt med »Hamidje« viste, at der endnu var Søofficerer, der forstod at hævde den gamle ottomanske Marines Traditioner.

Man forstod i ungtyrkiske Kredse, at man maatte tagc Arbejdet op fra Grunden. Man begyndte først og fremmest med Personellet; — man afskedigede saaledes paa en Gang 3 Admiraler og 53 andre Søofficerer. Den engelske Marinemission med den anerkendt dygtige Sir Limpus Pacha som Chef tog Reorganisationen i sin Haand, og langsomt begyndte der at blive indblæst nyt Liv i Flaadens Rammer.

Med usvækket Interesse fulgte Marineministeren, General Djemal Pacha, Genrejsningsarbejdet. Djemal Pacha, der havde været Pladskommandant i Konstantinopel, da den ungtyrkiske Regering med haard Haand rensede ud imellem sine Modstandere, Nazum Pachas Tilhængere, havde med, man kan næsten sige Begejstring kastet sig over sin nye Opgave. I flammende Proklamationer opfordrede han det tyrkiske Folk til at sysle med al maritim Idræt, til at foreholde sig Forfædrenes Søkampe og til at hjælpe de ledende med deres Arbejde for Flaaden. I nær Tilknytning til Marineministeren virkede den tyrkiske Flaadeforening, som paa alle mulige Maader skaffede sig mere eller mindre »frivillige« Bidrag fra hele Riget til de tre Dreadnoughter,

Tyrkiet vilde anskaffe, »Rechadié«, Sultan Osman« (den sidste ex Rio de Janeiro, under Bygning i England for brasiliansk Regning) og »Fatih«.

Djemal Pacha havde som en stor Del af Medlemmerne af den ungtyrkiske Kreds nærmest franske Sympatier. Disse Sympatier krydsedes imidlertid af den voksende tyske Indflydelse i Tyrkiet, særlig repræsenteret af den tyske Militærmissions Leder, Marskalk Liman v. Sanders Pacha.

I Foraaret skete en Begivenhed, der indirekte skulde faa uanet store Følger for Tyrkiet: den tyske Panserkrydser »Goeben«s Besøg i Konstantinopel. Den store Krydsers Besøg gjordes af den tyske Koloni i Konstantinopel til en stor Begivenhed, og den lokale Presse blev ikke træt af at beundre det smukke Skib og skildre dets fortrinlige Egenskaber. Skibet blev for den tyrkiske Befolkning ikke alene Symbolet paa det tyske Riges verdensomspændende Magt, men tillige det Forbillede, Tyrkiet skulde stræbe henimod.

Modtrækket mod den voksende Interesse for den tyske Flaade var den franske Indbydelse til Djemal Pacha til at overvære de franske Flaademanøvrer i Middelhavet; — dette Besøg gav Anledning til en Række Taler, der fremhævede det gode Forhold mellem Frankrig og Tyrkiet.

Men alle andre Omstændigheder pegede den modsatte Vej. Fra tysk Side arbejdedes der med større og større Selvsikkerhed, og da Verdenskrigen udbrød, var man ganske klar over, at Djemal Pachas franskvenlige Sympatier var traadt i Skyggen for den voksende tyske Indflydelse.

»Goeben«s og »Breslau«s Tilsynekomst i Dardanellerne og den paafølgende Overdragelse til Tyrkiet blev den afgørende Besegling af den faktiske Germanisering af Tyrkiets Flaade. Under Admiral Suchons Kommando, med for en meget stor Del tysk Personel,

bestaaende af 4 ex-tyske Skibe (de to ovenfor nævnte Slagskibe + Goeben og Breslau) som Flaadens Kærne, blev den engelske Marinemissions Arbejde umuligt, og Dagen før en (i Midten af September) med stor Pomp gennemført Flaaderevue ved Halki, en af de smaa Prinseøer i Marmarahavet, forlod Sir Limpus Pacha Konstantinopel.

Som Eksempel paa den tyrkiske Presses Udtalelser i Anledning af Halki-Revuen hidsættes følgende Artikel fra det indflydelsesrige tyrkiske Dagblad: »Ikdam«:

»Dagen idag er en historisk Dag for vor Marine. Det er sandt, at vor Flaade har en gloriøs Fortid. Men i omtrent et halvt Aarhundrede har den staaet i Stampe, ja en Tid var det, som om den slet ikke eksisterede. Men efter den frie Forfatnings Genindførelse er det blevet anderledes. Begivenhederne i Krigene viste os Nødvendigheden af at have en brugbar Flaade. Og der er taget fat. Vi ser Vidnesbyrdet derom i Dannelsen af Flaadekomitéen og i de Ofre, Befolkningen har ydet til vor Flaade.

Tyrkiet besidder nu med Javouz (Goeben) og Midilli (Breslau) en Flaade, man maa betragte som betydelig. Vi har en udmærket Officersskole, som vil yde os de nødvendige Officerer. Vi kan med Stolthed sige, at det maritime Liv — selv om det endnu ikke er naaet til Fuldkommenhed — dog er begyndt paa en glimrende Maade. Vi har Evner og Midler til med Kraft at naa til Fuldkommenheden»

Trods al højstemt Tale er der dog mange Vanskeligheder for Tyrkiet at overvinde, naar det vil skabe sig en Flaade. Den største er vel nok den økonomiske.

Da den nu afgaaede Finansminister, Djavid Bey, i Slutningen af Juni i Aar holdt sin store Finanstale i Deputeretkamret, omtalte han særlig Marinens Budget

og meddelte, at det Beløb, Staten det Aar skulde betale til »Rechadié«, var 490.000 livres turques (à 16 Kr. 40 Øre). Paa »Sultan Osman« skyldte Staten endnu 890.000 Pund Sterling. Pengene til »Fatih«, den 3. Dreadnought, Tyrkiet paa det Tidspunkt havde under Bygning, kommer næsten udelukkende fra Flaadekomitéen. Ialt har Komitéen i de 3 første Virkeaar indsamlet 3 Millioner livres turques.

Flaadens Budget 1914—15 ser saaledes ud (1 Kr. = 6.2 Piastre):

Personellet:

Minister og Understatssekretær.....	.252.000 Piastre.	
Sektionschefer og Officerer.....	44.895.000	—
Civile Funktionærer osv.....	2.339.000	—
Fremmede Officerer (Marinemiss. osv.)	2.994.000	—
Andre Lønninger	1.745.000	—
Udgifter til Forplejning	18.298.000	—
— — Beklædning	5.267.000	—
Forskellige Udgifter (deriblandt 500.000 P. til hemmelige Udgifter)	3.647.000	—
Skibsmateriel, Værftsarbejdere etc.....	23.765.000	—
Kul-, Olie- og Vandforsyning	10.000.000	—
Instrumenter, Materiel m.m....	7.154.000	—
Artillerimateriel.....	2.261.000	—
Installation af Radiotelegraf- stationer.....	1.744.000	—
Forskellige andre Anskaffelser	1.823.000	—
Sømærker, Bøjer, Slæbedam- pere osv.....	2.844.000	—
Fyrvæsenet	2.849.000	—

Tilsammen 131.877.000 Piastre.

Budgettet er ikke nærmere specificeret, saa det er ganske umuligt at komme til Bunds i de enkelte Udgiftsposters Betydning. En Ting er imidlertid givet, at de økonomiske Vanskeligheder for Tyrkiet paa Grund af Mobiliseringen og Krigen er stegne betydeligt; og har man end sikkert visse Løfter fra tysk Side om Tilførsel af Guld, maa man paa den anden Side ikke underkende Betydningen af, at en Mand som Djavid Bey nu har fratraadt Ledelsen af Landets Finanser.

En ligesaa stor Vanskelighed for Flaadevennerne ligger i tyrkisk Administrationstræghed og i Manglen paa teknisk uddannet Personale.

Hvad angaar Marinens Administration har Djemal Pacha med utvivlsom Dygtighed taget fat paa at rydde op og simplificere, — saa meget som man nu en Gang kan simplificere en Administration i Tyrkiet.

Marineministeriet er efter den nye Organisationslov — som man vel nu maa kalde den som kejserlig Irade for nylig udstedte Organisationsanordning — delt i 3 Departementer, 4 Afdelinger, 1 Sanitetsstyrelse, 1 Ad-miniralitetsret og 1 juridisk Bureau.

1. Departement er Sekretariatet. Chefen er en højere Søofficer (normalt en Kommandør). Foruden Chefen findes det nødvendige Antal civile Embedsmænd og Funktionærer. Sekretariatet modtager al Ministeriets Korrespondance, og det forbereder de Sager, der skal forhandles i Statsraadet og i Kamrene. Under Sekretariatet sorterer et Oversættelseskontor og et Chifferkontor.

2. Departement er Ministeriets Arkivkontorer. 3. Departement har alt Regnskabs- og Kassevæsenet under sig. I det forberedes Marineministeriets Budget for det kommende Aar.

De 4 Afdelinger sorterer under hver sin Chef, der er Søofficer. Til deres Raadighed har Chefene baade civilt og militært Personale.

1. Afdeling er Marinestaben. Alle andre Marinekontorer er forpligtigede til at give Marinestaben de af den ønskede Oplysninger. Under 1. Afdeling sorterer 8 Kontorer. I 1. Kontor forberedes Krigsoperationer, planlægges Togter og Manøvrer, i 2. Kontor følges fremmede Mariners Forhold, i 3. Kontor (Arkivkontoret) skrives Flaadens Historie, udgives Marineaarbogen og Marinemeddelelserne, i 4. Kontor udarbejdes Søkortene samt forestaas Opmaalinger, Signal-, Fyr- og Vagervæsenet og uddeles Eksamensbeviser for Koffardiflaadens Navigatører, i 5. Kontor følges international Søret, under 6. Kontor sorterer Havnene, under 7. Kontor Kystforsvaret og under 8. Kontor Bibliotek, Mødelsamlinger og Monumenter.

2. Afdeling er Personeladministrationen. Her behandles alle Sager vedrørende Officerer og Mandskab, deres Udnævnelser, Orlov og Uniformer osv.

3. Afdeling har under sig alle tekniske Forhold. Sager af større Betydning kan paa Forslag af 3. Afdelings enkelte Kontorer behandles af sagkyndige Kommissioner. I betydelige Sager skal 3. Afdelings Chef forhandle med Marinestabens Chef. Under 3. Afdeling sorterer 1) Værfter, Dokker og Modeller, 2) Bygninger og Kajer, 3) Maskinvæsenet (Chefen her er Marinechefsingeniør og tillige Marinens Konsulent i Maskinsager), 4) Skibsbygningsvæsenet (Chefen her er Konsulent i Skibsbygningssager), 5) Artillerivæsenet (Chefen er Konsulent i Artillerisager), 6) Torpedo-, Mine- og Flyvevæsenet (hvis Chef dog i Sager vedrørende Telegraf og vedrørende elektriske Installationer skal konferere med Cheferne for Maskin- og Skibsbygningsvæsenet), 7) Transportvæsenet og 8) de tekniske Afdelingers Regnskabs- og Pensionsvæsen.

Gennem 4. Afdeling gaar alle merkantile Sager, Leverancer af Kul, Ammunition, Proviant, Panser osv., delvis under Samarbejde med Lederne af de tilsvarende tekniske Underafdelinger.

Under Sanitetsstyrelsen ledes (i Forbindelse med 2. Afdeling) Flaadens Lægevæsen, Hospitaler osv. Det juridiske Kontor endelig fører Ministeriets Processer og drøfter den juridiske Side af Ministeriets Love og Bestemmelser.

— Under denne ny Administration er det altsaa Tyrkiets Marine for Øjeblikket lever. Endnu er de forskellige Ændringer dog ikke helt gennemførte, og der forestaar endnu gradvise Reduktioner af Marinens Officerspersonel, der fra de tidligere ca. 5000 skal bringes ned til ca. 3000 (hvad man ogsaa skulde synes tilstrækkeligt i Forhold til Flaadens Størrelse!).

Naar Flaadens Officersantal er saa stort, skyldes det ikke alene den tyrkiske Tendens til Funktionarisme, men ogsaa, at Flaaden til den allersidste Tid ganske har manglet Underofficerer. De Opgaver, der i de europæiske Mariner er tildelt Underofficererne, bestrides derfor i den tyrkiske Marine af Løjtnanterne i de forskellige Korps. Først nu er man ved at uddanne de første Hold Underofficerer.

Flaadens eneste Skole har hidtil været den kejserlige Marineskole paa Halki. Denne Marineskole er ikke alene smukt beliggende, men tillige efter tyrkiske Forhold godt indrettet, og bliver derfor ogsaa ofte fremvist med megen Stolthed. De unge Kadetter optages paa Skolen i Alderen fra 13 til 14 Aar; de skal være ottomanske Undersaatte, men det kræves ikke, at de er Muhamedanere. Efter en Prøve i Tyrkisk (Oplæsning, Diktat, Genfortælling og en let Fristil), Historie, Geografi, Aritmetikens og Geometriens Grundregler (f. Eks. Brøkers Addition og Subtraktion, Ligninger af 1. Grad med 1 ubekendt, Beregning af Rumindholdet af en Tærning o. l.) og enkelte til Forstaaelse af det tyrkiske Sprog nødvendige Grundregler af arabisk og persisk, optages de Aspiranter, der ogsaa har bestaaet Lægeundersøgelsen, paa Skolen. Kadetternes Uddannelse varer ialt 8 Aar

og foregaar dels paa Skolen, dels paa Øvelsesskibe. Der er dog — efter tyrkisk Skik — forholdsvis lange Ferier!

Halkiskolen er fælles for de forskellige Arter Sø-officerer. Det er Marineministeriet, der bestemmer, om Kadetten senere skal overgaa til det egentlige Søofficerskorps, til Maskinkorpset eller til Skibsbygningsafdelingens Officerscharger.

Marineministeriet giver de nærmere Regler for Elevernes Undervisning og bestemmer deres Antal. Der er for Øjeblikket saa faa Kadetter, at der ikke er Tilgang nok til at dække Officerskorpsets Afgang — men det er jo ogsaa Meningen at indskrænke Officersantallet.

Flaaden har følgende Officerscharger (Benævnelserne i Hær og Flaade er ens): Marskal (= Storadmiral, Distinktion: 1 dobbelt, 4 enkelte Guldsnore), General (= Admiral, 1 dobbelt, 3 enkelte Guldsnore), Generalløjtnant (= Viceadmiral, 1 dobbelt, 2 enkelte Guldsnore), Generalmajor (= Kontreadmiral, 1 dobbelt og 1 enkelt Guldsnor) Oberst (= Kommandør, capitaine de vaisseau, 4 enkelte Guldsnore), Oberstløjtnant (= capitaine de frégate, $3\frac{1}{2}$ Guldsnore), Major (= capitaine de corvette, 3 Guldsnore), Kaptajn (= lieutenant de vaisseau, $2\frac{1}{2}$ Guldsnore), Premierløjtnant (= lieutenant de frégate, 2 Guldsnore) og endelig Løjtnant (1 Guldsnor). Navigations-, Torpedo- og Artilleriofficerer bærer Øje over Guldsnorene, Maskinofficererne har intet Øje, men mellem Guldsnorene er der røde Lidser, Lægerne har violetrøde Lidser, Værftsingeniører og Konstruktører af Skibsbygningsafdelingen blaa Lidser og Intendanten (Sekretærer) hvide Lidser. Den højeste Charge i Maskinkorpset, Chefsingeniørens, svarer til Kontreadmiral. Samme Charge har Skibsbygningsvæsenets Chef. Generallægen har Viceadmirals Rang, mens Chefsintendanten kun har Rang som capitaine de vaisseau (4 enkelte Snore).

»Commodores« kendetegnes ved en dobbelt Snor (men ingen smalle).

For Tiden er der dog — naar bortses fra den tyske Admiral — ingen Officerer, der har højere Charge end capitaine de vaisseau. Alle de gamle Admiraler er afskedigede!

Det er meget vanskeligt at faa Oplysninger om Antallet af Officerer af de forskellige Charger. Kun kan det siges, at der er forholdsvis overordentlig mange Maskinofficerer (da al Maskinisttjeneste besørges af Løjtnanter) og Intendanten (paa Grund af det meget »Skriveri«).

De Officersaspiranter, der er udgaaede fra Skolen paa Halki (hvilket nu er en Betingelse for at blive Officer) skal i ca. $\frac{1}{2}$ Aar deltage i Flaadens Øvelser, inden de bliver Officerer (Løjtnanter). De bærer i denne Tid den mærkelige Titel: »Ingeniører« og indtager en Stilling, der nærmest maa svare til vore Kornetter i Hæren.

De tyrkiske Søofficerers Stilling er meget vanskelig. Deres Lønninger er ikke alene smaa, men de betales ogsaa højst uregelmæssigt. De er holdt skarpt i Tømme — maa f. Eks. ikke nyde Spiritus paa offentlige Steder. Ogsaa med deres Udtalelser maa de være meget forsigtige. Det er kun et Par Maaneder siden, man i den officielle Kundgørelse kunde læse omtrent følgende: »Kaptajnløjtnant N, der er overbevist om at have udtalt sig paa uheldig Maade om Flaadens Ledelse, afskediges; jeg (Marineministeren) anbefaler alle Officerer at være forsigtige med deres Udtalelser«. Ofte bekendtgøres det, at den og den Officer afskediges paa Grund af »Udygtighed« eller for »Sløseri«. Slige Afskedigelser benyttes af Marineministeren som Anledning til smaa moraliserende Proklamationer, der virker højst ejendommeligt paa en »Europæer«.

Omend de unge Officerer, der er udgaaede fra

Halkis Kadetskole, har begyndt at indtage de ledende Pladser i Marinen, er der dog endnu mange af den gamle Tids Søofficerer, som ikke kan udfylde deres Plads. Man maa for rigtigt at vurdere Forholdene huske paa, at der var enkelte af de for nylig afskedigede Søofficerer, der hverken kunde skrive eller læse, endmindre kendte noget som helst til moderne Teknik!

Naar den tyrkiske Flaade skal bedømmes i den nuværende Situation, maa man jo imidlertid huske paa, at der for Tiden er ca. 1800 Tyskere om Bord i Flaaden. Det er for Øjeblikket mere en Flaade bemannet af Tyskere end af Tyrkere. Da Tyrkerne overtog »Goeben« og »Breslau«, sendte de saaledes kun 4—5 Officerer (vistnok 2 Søofficerer, 2 Marineingeniører og 1 Intendant) og nogle Matroser ombord paa hvert af Skibene. Til Gengæld afgav Goeben og Breslau baade Officerer, Underofficerer og Menige til de andre tyrkiske Fartøjer.

Tilsidst skal endelig siges et Par Ord om Flaadens Materiel. De forskellige Skibes Data kan ses i enhver Marinehaandbog. Her skal kun nævnes, at den tyrkiske Flaade bestaar af følgende Skibe: Slagskibene: »Barbarousse Hairedin« (Navnet paa en tyrkisk Søhelt) = ex Kurfürst Friederich Wilhelm, »Torgud Reïss« (ligeledes en gammel Søhelt) = ex Weissenburg og »Mesudje« (betyder »Held«) fra 1874, som er ganske uden Kampværdi. Ved Verdenskrigens Begyndelse laa alle disse 3 Skibe i det gyldne Horn ved Arsenalet i Kassim Pacha og var Genstand for omfattende Reparationer. I Løbet af August Maaned blev Skibene imidlertid gjort færdige, og i September holdt de Øvelser i Marmarahavet. Af Slagskibe under Bygning har Tyrkiet, efter »Rechadie«s og »Sultan Osman«s Beslaglæggelse og Indlemmelse i den engelske Flaade, kun Dreadnoughten »Fatih«.

Af Panserkrydsere har Tyrkiet kun »Sultan Javouz Selim« (ex Goeben), af Krydsere »Midilli« (= My-

tilene, ex Breslau), »Hamidije« (en Sultans Navn) og »Medjidije« (ligeledes). Ogsaa de to sidstnævnte Krydsere laa under Reparation i det gyldne Horn, da Krigen udbrød i August, og de blev først gjort sejlklaare i Slutningen af September Maaned — efter et forceret Arbejde.

Foruden en Del forældede Kanonbaade og lignende Fartøjer besidder Flaaden imidlertid en Række ganske gode Torpedofartøjer, nemlig Torpedojagerne: Muavenet-i-Mililje (»Nationens Hjælper«), Jadighian-i-Mililje (»Nationens Minde«), Nemoune-i-Hamie (»Opofrelsens Mønster«) og Gai-ret-i-Watanije (»Fædrelandsfølelse«) — alle 4 oprindeligt byggede for Tyskland. Taschos, Basra, Samsun og Jai-Hissar (geografiske Navne), Berk-i-Satvet (»det mægtige Lyn«), Peik-i-Shewket (»Myndighedens Hjælper«) og Pelenghi-Doria (»Havets Søn«) samt endelig henved 30 Torpedobaade af forskellige Størrelser og for en Del forældede.

Tyrkiet har endnu ikke besiddet Undervandsbaade, men det paastaas nu, at Østrig eller Tyskland vil sende en eller flere Baade over Land med Jernbanen til Konstantinopel. En saadan Forsendelse er vel imidlertid kun lidet sandsynlig — snarere stammer Rygterne fra en Meddelelse i tyrkiske Blade, der gaar ud paa, at man vil undersøge Muligheden for Anvendelse af to i 80'erne af Nordenfeldt konstruerede saakaldte Undervandsbaade. Disse Fartøjer blev i sin Tid bestilt af Abdul Hamid, men det siger sig selv, at de aldrig har været andet end rene Eksperimenter. I omtrent en Menneskealder har de to mærkelige Vidundermaskiners Skrog nu ligget og rustet i et Par Smaaskure oppe ved det gyldne Horn.

— Nægtes kan det jo ikke, at der er Forskel paa Abdul Hamids mærkelige Flaade, med de maleriske gamle Taarnskibe — og med de frygtindgydende »Undervandsbaade« i Skurene — og saa paa det Unge

Tyrkis moderne Flaade. Men paa den anden Side maa man ogsaa erindre, at denne Tyrkiets Stolthed mere er tysk end egentlig ottomansk, og at den Indsats, Flaaden eventuelt maatte gøre i Krigen med Ententemagterne, gøres af Skibe med tysk Udrustning, under tysk Kommando og med overvejende tysk Besætning.

Kampen i Helgolandsbugten den 28. August 1914.

Udarbejdet paa Grundlag af officielle engelske Rapporter,
offentliggjorte i «Times» af 23. Oktober 1914.

I Affæren deltog:

1. Kampkrydsereskadre.

	Tons	cm	cm	Knob
Lion	30 000	8×34,3	16×10,2	28,3
Princess Royal ..	26 800	—	—	28,5
Queen-Mary.....	30 000	—	—	28,5
New-Zealand	19 100	8×30,5	16×10,2	26,4
Invincible.....	20 000	—	—	26,6

Panserkrydsereskadre.

	Tons	cm	cm	Knob
Bacchante	12 200	2×23,4	12×15	21,7
Cressy	—	—	—	22,5
Euryalus.....	—	—	—	22,0
Hogue.....	—	—	—	22,1
Aboukir	—	—	—	21,8
Amethyst	3 050		12×10,2	23,6

1. Lette Krydsereskadre.

	Tons	cm	Knob
Southampton	5 500	8×15,2	25,5
Birmingham	5 530	9×15,2	26,0
Nottingham	—	—	26,3
Lowestoft	—	—	25,5
Liverpool	4 900	2×15,2 og 10×10,2	26,2

1. Jagerflotille.

	Tons	cm	Knob
Fearless	3 500	10×10,2	26,0
17 Jager.			

3. Jagerflotille.

	Tons	cm	cm	Knob
Arethusa	3560	2×15,2	6×10,2	29
14 Jagere.				

Undervandsbaadsflotille.

	Tons	cm	cm	Knob
Lurcher	770	2×10,2	2×7,6	32
Firedrake	—	—	—	—
8 Undervandsbaade.				

Hensigten med Angrebet fremgaar af Panser-krydsereskadrechefens Rapport »a reconnaissance in force was carried out in the Heligoland Bight on the 28th August, with the object of attacking the enemy's Light Cruisers and Destroyers«.

Grundlaget for Planlæggelsen var Undervandsbaadenes Observationer: »These Submarines have since (Troppetransporterne til Kontinentet) been incessantly employed on the Enemy's Coast in the Heligoland Bight and elsewhere, and have obtained much valuable informations regarding the composition and movement of his patrols«.

Udførelsen.

Den strategiske Opmarch. Midnat den 26. August afgik *Undervandsbaadsflotillen* til Helgolandsbugten. »Lurcher« og »Firedrake« ledsagede Undervandsbaadene indtil om Aftenen den 27., »when the latter proceeded independently to take up various positions from which they could co-operate with the Destroyer Flotillas on the following morning.« De øvrige deltagende Styrker samledes i Løbet af den 27. paa forud opgivne Rendez-vous og nærmede sig Natten mellem den 27. og 28. til Helgolandsbugten. *Jagerflotillerne* gik frem »to carry out the prearranged operations« med *Kampkrydsereskadren*

og *Lette Krydsereskadre* som Støtte. *Pansekrydsereskadren* indtog Stilling for at angribe fjendtlige Skibe, der maatte blive jagede Vest paa.

Angrebet. Ved Daggry den 28. August blev det Felt, hvorover Kampkrydserne skulde passere, gennemsøgt for fjendtlige Undervandsbaade af »Lurcher« og »Fire-drake«; disse gik derefter frem mod Helgoland i Køl-vandet paa 3 Undervandsbaade, der udsatte sig selv med det Formaal at faa Fjenden til at jage sig Vest paa. Jagerflotillerne nærmede sig ligeledes Helgoland, hver Flotille følgende sin Rute, men mod et fælles Punkt. Kampkrydserne og de lettere Krydsere forholdt sig afventende. Under Helgoland var det diset, man saa kun c. 5000 m.

1. Kamp.

Fra 3. Jagerflotille observeredes Kl. 6.53 Fm. den 28. August en fjendtlig Jager; en Jagerdivision sendtes i Angreb.

Skydningen har aabenbart hidkaldt andre tyske Forpostfartøjer, for fra Kl. 7.20—7.57 var 3. engelske Jagerflotille i Kamp med talrige Jagere og Torpedobaade, der stod ind mod Helgoland; det forsøgt at af-skære dem.

Kl. 7.57 kom 2 tyske Krydsere med henh. 4 og 2 Skorstene til Syne paa »Arethusa«s Bgh.s Bov. Begge disse koncentrerede deres Ild mod »Arethusa« indtil 8.15, paa hvilket Tidspunkt den 4-skorstenede Krydser skiftede til »Fearless« (1. engelske Jagerflotille maa alt-saa være stødt til). »Arethusa« fortsatte Nærkamp med den 2-skorstenede Krydser paa konvergerende Kurser indtil 8.25, da en af dens 15 cm's Granater ødelagde Broen paa den tyske Krydser; denne drejede af i Ret-ning af Helgoland, der samtidig observeredes noget for om Stb.

Om Kampen mellem »Fearless« og den 4-skor-

stenede Krydser meddeles intet; derimod berettes det, at 2 engelske Jagerdivisioner bragte en tysk Jager til at synke.

»Arethusa» var efter Kampen ret stærkt medtaget, kun en 15 cm's Kanon kunde skyde, alle andre Kanoner tilligemed Torpedoudskydningsapparaterne var midlertidigt gjort ubrugelige, og Farten var gaaet ned.

Kl. 10 hørte Jagerflotillechefen (paa »Arethusa»), at »Lurcher» og »Firedrake» jagedes af lette Krydsere; han gik derfor frem for at hjælpe. Da der til Kl. 10.37 intet var observeret, og man var Helgoland ret nær, vendte Flotillerne og stod Vest paa.

Imidlertid var alle »Arethusa»s Kanoner, paa 2 10 cm's nær, atter blevne kampklare, og Forhaandsammunitionen paa øverste Dæk var kompletteret.

2. Kamp.

Kl. 10.55 observeredes fra »Arethusa» en 4-skorstenet tysk Krydser. Kl. 11 aabnedes en hæftig Ild. Stillingen skønnedes noget kritisk, hvorfor »Fearless» beordredes til at angribe tillige med 1. Flotille, Jagerne med Torpedoer. Den tyske Krydser drejede af, undgik Angrebet og forsvandt. Omtrent 10 Minutter senere kom den samme Krydser til Syne paa »Arethusa»s Stb.s Laaring. »Arethusa» og »Fearless» beskød den, mens 1 Jagerdivision angreb med Torpedoer, dog uden Resultat.

Der sendtes Melding til den kommanderende (Kampkrydsereskadren) om Sagernes Tilstand og om Stedet. Denne havde Kl. 8.10 faaet Melding om, at Flotillerne var i Kamp med Fjenden, og havde fra det Tidspunkt ligget klar til at gaa frem. Kl. 11 angrebes Kampkrydserne af 3 Undervandsbaade. Angrebet blev undgaaet ved hurtig Manøvrering, og 4 Jagere, der var Kampkrydserne attachederede, fik Ordre til at angribe Undervandsbaadene. Lidt over 11 modtoges Melding om, at baade Jagerflotillerne og Undervandsbaadene

trængte til Hjælp; »Lette Krydsereskadre» sendtes frem. (2 af denne Eskadres Krydsere var tidligere paa Dagen detacherede for at hjælpe nogle Jagere; hvor, angives ikke). Senere modtog Kampkrydserne Melding om, at 3. Jagerflotille blev angrebet af en stor Krydser, og derefter, at den trængtes haardt og bad om Hjælp; ligeledes fra 1. Jagerflotille modtoges Melding om, at Hjælp var nødvendig. Kampkrydserne gik frem med størst mulig Fart.

Imidlertid fortsattes Kampen mellem den 4-skorstenede tyske Krydser og Jagerflotillerne; den tyske Krydsers Ild var »almost accurate», Salve efter Salve faldt mellem 10 og 30 yards for kort, men ikke en eneste Granat traf; den affyrede ligeledes 2 Torpedoer, der var vel rettede, men korte. Ilden fra »Arethusa» og »Fearless» gjorde megen Skade, og kort efter drejede den tyske Krydser af i Retning af Helgoland.

3. Kamp.

Jagerflotillerne gik frem og mødte 4 Minutter senere den tyske Krydser »Mainz», der maatte udholde en kraftig Ild fra »Arethusa», »Fearless» og mange Jagere. Efter henimod 25 Minutters Kamp saas »Mainz» hel-dende forover, dens Maskiner var stoppede, og den brændte.

I dette Øjeblik kom »Lette Krydsereskadre» til og ødelagde hurtigt »Mainz» ved Beskydning.

4. Kamp.

Jagerflotillerne vekslede derefter Bredsider med en stor 4-skorstenet tysk Krydser paa lang Afstand uden synlig Virkning.

Nu var imidlertid Kampkrydserne komne frem. De observerede Kl. 12.15 »Lette Krydsereskadre» i Kamp med et fjendtlig Skib, som den syntes at have slaaet; de drejede derefter til NØ. efter Lyden af Skud forude.

Kl. 12.30 saas »Arethusa» og 3. Flotille trækkende sig tilbage Vest paa i Kamp med en Krydser af »Kolberg»-Klassen; der styredes for at afskære denne fra Helgoland, og Kl. 12.37 aabnedes Ilden. Kl. 12.42 drejede den tyske Krydser til NØ, og der jagedes med 27 Knob. — Kl. 12.56 observeredes og beskødes en 2-skorstenet Krydser forude. »Lion» affyrede 2 Salver mod den, og den forsvandt i Taagen i brændende og synkefærdig Tilstand.

Jagerne havde rapporteret flydende Miner i Øst, saa det ansaas for uklogt at forfølge. Kampkrydserne drejede derfor til Nord og videre Bagbord over for at fuldende Ødelæggelsen af den først angrebne Krydser. Denne saas igen Kl. 1.25 styrende SØ. »Lion» aabnede Ilden med 2 Taarne, og Kl. 1.35 sank den tyske Krydser efter at have faaet 2 Salver.

Kl. 1.40 drejede Kampkrydserne til Nord, »Queen Mary» blev angrebet af Undervandsbaade, hvilket afværgedes ved Hjælp af Roret. Ligeledes »Lowestoft» blev angrebet uden Resultat.

Tilbage-marschen. Efter Undervandsbaadsangrebet paa Kampkrydserne saa tyske og engelske Skibe og Baade ikke mere til hinanden.

Tilbage-marschen dækkedes af Kampkrydserne, indtil det blev mørkt; disse stod da for fuld Kraft Nord paa, og de lette Krydsere spredtes. »Arethusa» og en Jager, der var stærkt medtagne af Kampen, blev tagne paa Slæb af 2 Panserkrydsere.

Bemærkninger.

Trods Rapporternes Kortfattethed maa denne »Reconnaissance in force» i Helgolandsbugten den 28. August 1914 uvilkaarligt vække Opmærksomhed, dels fordi her for første Gang optræder næsten alle de nu moderne Søkrigsvaaben, og dels fordi det engelske Angreb saa

vel i sin Planlæggelse som i sin Udførelse er rigt paa interessante Enkeltheder. Jeg skal i det efterfølgende søge at fremdrage nogle af disse.

De engelske Undervandsbaade har aabenbart gjort god Nytte under Eclaireringstjenesten; de har uset af Tyskerne kunnet bestemme disses Patrouillelinier og deres Forpostkrydseres sædvanlige Pladser, og det er paa Grundlag af disse Observationer, at den engelske Marineledelse har planlagt Foretagendet.

Under selve Angrebet havde Undervandsbaadene faaet tildelt 2 Opgaver. En mindre Del skulde i Forbindelse med 2 Jagere søge at lokke tyske Jagere og Forpostkrydsere Vest paa mod Krydsereskadrerne, og Resten var bleven fordelt til Samarbejde med Jagerflotillerne; hvori dette Samarbejde skulde bestaa, meldes ikke, men antageligt har Undervandsbaadene været fordelt til bestemte, af Jagerne kendte, Positioner, hen imod hvilke det for Jagerne gjaldt at trække angribende tyske Krydsere. Ingen af de to Opgaver lykkedes paa Grund af det disede Vejr; det var Kampen mellem Jagerne, der fik de tyske Krydsere frem; og Sammenspillet mellem Jagere og Undervandsbaade førte ikke til noget Resultat, idet intet tysk Skib blev Offer for de engelske Undervandsbaades Torpedoer. Havde Vejret været klart, vilde denne Del af Angrebet vel nok have faaet et andet Udfald; i hvert Tilfælde havde det været yderst interessant at se Resultatet af en saadan Taktik.

De engelske Jageres Roller var mangfoldige. De optraadte som Støtte for Undervandsbaadene; de gennemsøgte Kampkrydsernes formodede Operationsfelt lige ved Daggry, paa et Tidspunkt, hvor man rimeligvis havde ventet at træffe eventuelle tyske Undervandsbaade »awash«; de fulgte Kampkrydserne for at beskytte dem mod Undervandsbaadsangreb og for at advare dem mod Miner; de brugte deres Kanoner i Artillerikamp med tyske Torpedofartøjer og mindre Krydsere; og de blev

under en for »Arethusa» farlig Kamp med en tysk Krydser sendte i Angreb mod denne med deres Torpeder, hvorved de, skønt Torpedoangrebet var uden Resultat, opnaaede dette, at den tyske Krydser drejede af, og »Arathusa» saaledes klarede Situationen.

Artilleristisk kan man af det foreliggende Materiale næppe uddrage meget. At det større Kaliber vilde vise sig det mindre overlegent, og at begge Parter vilde anvende Salveskydning, var man klar over i Forvejen. Det eneste, der maaske kan være af Interesse, er det, at Englænderne havde rigeligt med Forhaandsammunition, hvilket viser, at de mindre frygter en Granatsprængning i denne med den deraf følgende Ødelæggelse, end det, ikke at kunne beskyde Modstanderen paa Grund af Ammunitions-mangel, hvis der skulde komme Havarier paa Ammunitionstransporten; et sikkert rigtigt Ræsonnement, da man uden Tvivl maa gøre sig klart, at det i en Kamp gælder om at tænke mere paa at ødelægge Modstanderen end paa egen Sikkerhed.

Set fra taktiske og strategiske Standpunkter er Affæren af den største Interesse.

Grundtanken ved Planlægningen har været den at benytte sig af Overraskelsen til paa et givet Sted at skaffe sig den materielle Overlegenhed, der nødvendigvis maa ende med Fjendens Nederlag uden synderlige Tab for en selv. De til Foretagendet bestemte Styrker er først blevne samlede paa forskellige Steder saa betids, at de netop kunde indtræffe i Helgolandsbugten paa den til Angrebet bestemte Morgen; og i mindre Afdelinger har de marcheret spredt for at slaa samlet.

Valget af de i Angrebet deltagende Styrker og disses Placering synes overordentlig vel begrundet, selv om det maaske ved en overfladisk Betragtning kunde forekomme noget underligt, at Englænderne vilde udsætte deres nyeste og bedste Skibe ved et Foretagende af saa sekundær Betydning som et Angreb paa tyske

Forpostkrydsere og Jagerne. Jagerne sendtes frem for at ødelægge tyske Torpedofartøjer, hvilke de var overlegne saavel i Fart som i Artilleri; de til Jagerflotillerne hørende Krydsere var hurtige og nye, »Arethusa» havde saaledes kun faa Dage forinden fuldendt sin Komplettering, men den var sikkert valgt, fordi den havde 15 cm Kanoner, hvilket ingen af de selv større tyske beskyttede Krydsere havde, og den havde saaledes al mulig Udsigt til med Held at tage Kampen op med en enkelt Forpostkrydser, der maatte angribe Jagerflotillerne. Skulde disse blive angrebne af flere tyske Krydsere, var den lette Krydsereskadre, ligeledes nyere Skibe med høj Fart og 15 cm's Kanoner, klar til at komme til Undsætning; og hvis pansrede tyske Krydsere kom til, var de hurtige, kraftige Kampkrydsere ved Haanden. Den engelske Kommanderende var saaledes med de forhaandenværende Styrker i Stand til hurtigt at imødegaa ethvert tysk Modangreb med endnu stærkere Skibe end de, hvormed Modangrebet kunde føres. De ældre, engelske Panserkrydsere blev anbragte udenfor disse Eskadrer, klare til at ødelægge tyske Skibe og Fartøjer, der vilde søge at undkomme.

Som Sagerne nu udviklede sig, kom de engelske Jagerflotiller i Kamp med tyske Krydsere, i hvilken de ikke havde den ønskede Overlegenhed, og der telegraferedes til Krydsereskadrerne efter Hjælp. Ved Modtagelsen af den første Anmodning om Hjælp sendtes 1. lette Krydsereskadre frem; men da der derefter yderligere kom Meddelelse om, at en stor fjendtlig Krydser angreb, besluttede den Kommanderende at gribe ind med Kampkrydserne. Den engelske Rapport om dette Afsnit er saa interessant, at den bør gengives in extenso: »From the foregoing the situation appeared to me critical. The flotillas had advanced only ten miles since 8. a. m., and were only about twenty-five miles from two enemy bases on their flank and rear respectively. Com-

modore Goodenough (1. lette Krydsereskadre) had detached two of his light cruisers to assist some destroyers earlier in the day, and these had not yet rejoined. As the reports indicated the presence of many enemy ships — one a large cruiser — I considered that his force might not be strong enough to deal with the situation sufficiently rapidly, so at 11.30 a.m. the battle cruisers turned to E. S. E., and worked up to full speed. It was evident that to be of any value the support must be overwhelming and carried out at the highest speed possible.

I had not lost sight of the risk of submarines, and possible sortie in force from the enemy's base, especially in view of the mist to the south-east.

Our high speed, however, made submarine attack difficult, and the smoothness of the sea made their detection comparatively easy. I considered that we were powerful enough to deal with any sortie except by a battle squadron, which was unlikely to come out in time, provided our stroke was sufficiently rapid.

Yderligere Kommentar hertil turde være overflødig.

Af taktiske Smaatræk skal fremhæves den paa-tænkte kombinerede Optræden af Jagere og Undervandsbaade, og den Episode af Kampen mellem Jagerflotillerne og den tyske Krydser, hvor Jagerne blev sendte i Torpedoangreb mod denne og saaledes, selv om Torpedoangrebet mislykkedes, hjalp »Arethusa» ud af en artilleristisk ugunstig Position.

Fra tysk Side foreligger der endnu ingen nærmere Oplysninger om Slaget ved Helgoland den 28. August 1914. Man kan saaledes ikke nøjagtig vide, hvilke tyske Skibe, der har deltaget; men dette er for øvrigt ogsaa mindre væsentligt, da man gennem de engelske Rapporter bliver ganske klar over, at Englænderne har opnaaet, hvad de vilde, nemlig den artilleristiske Overmagt, der

sikrede dem et gunstigt Resultat. Kun tiltrænges en nærmere Redegørelse af, hvorfor Tyskerne ikke satte større Kræfter i Bevægelse for at imødegaa Angrebet; c. Kl. 7 Fm. faldt det første Skud, og først Kl. 12.15 Em. kom de engelske Kampkrydsere til.

Resultatet af Angrebet blev som bekendt Tilintetgørelsen af de tyske Krydsere »Mainz«, »Cøln« og »Ariadne« tilligemed Torpedobaad Nr. 187. Men ganske uden Tab kom den engelske Flaadeafdeling ikke fra Affæren: »Aretusa« og 2 Jagere maatte slæbes bort, »Fearless« og flere Jagere havde faaet ret alvorlige Havarier, og Jagerflotillerne havde en Del døde og saarede.

A. V. J.

Slaget ved Santa Maria.

Forkortede Uddrag af chilenske Aviser.

Den 31. Oktober Kl. 5^{1/2} Em. passerede 5 Krigsskibe Valparaiso for Sydgaende. Man kunde ikke afgøre, af hvilken Nationalitet de var; men de formodedes at være tyske, da tyske Handelsskibe, der de foregaaende Dage var staaede til Søs fra Valparaiso, havde været i konstant radiotelegrafisk Forbindelse med Krigsskibe af samme Nationalitet.

Den 3. November om Formiddagen ankrede en tysk Eskadre, bestaaende af »Scharnhorst«, »Gneisenau« og »Nürnberg« ved Valparaiso. Eskadrechefen, Viceadmiral von Spee, aflagde officielt Besøg hos den chilenske kommanderende Admiral, og følgende Beretning om den ndstaaede Kamp gaves til Bladenes Repræsentanter:

»Fire tyske Krydsere, deriblandt de store Krydsere »Scharnhorst« og »Gneisenau« har Søndag Eftermiddag kort før Solnedgang været i Kamp med de engelske Krydsere »Good Hope«, »Monmouth«, »Glasgow« og »Otranto«. Kampen varede omtrent en Time; den afbrødes ved Nattens Frembrud. Englænderne maatte trække sig tilbage.

»Good Hope« var i en saadan Tilstand, at den ikke mere kunde yde nogen Modstand, og kun paa Grund af Mørket kunde den flygte. Kort forinden observeredes en Eksplosion mellem dens Skorstene. Den skød til Slut ikke mere.

»Monmouth« søgte i en lignende Tilstand at flygte, men blev forfulgt af en lille tysk Krydser, der ved Skydning bragte den til at synke. Redningsarbejde var desværre ikke muligt, da Søen gik meget højt, og da den lille Krydser, der var klar til Kamp, ingen Baade havde.

»Glasgow« og »Otranto« er sandsynligvis kun let

beskadigede; de benyttede sig af deres store Hastighed til i Mørket at unddrage sig Forfølgelse.

De tyske Skibe er meget lidt beskadigede, og kun paa »Gneisenau« er 2 let saarede».

En chilensk Journalist giver følgende Beskrivelse af de tyske Skibe, hvilken gengives i forkortet Oversættelse:

»I en Baad nærmede vi os Skibene til c. 10 m og begyndte vor Undersøgelse med Admiralskibet »Scharnhorst«. Fra det første Øjeblik bemærkede vi saavel hos Officererne som hos Mandskabet den Glæde, der kendetegner Sømanden, naar han efter en længere Sejladss kommer i Havn, i Stedet for den indegluttede Alvor hos den, der hvert Øjeblik kan miste Livet i Kamp med en Fjende, han ikke kender. Efter en let Undersøgelse saa vi, at Skibets Skrog bar Mærker af at have været i Kamp. For om Stb. 2 m over Vandlinien havde det en Aabning paa c. 1 m² frembragt ved et Projektil af stort Kaliber, hvilken nogle af Skibets Besætning var i Færd med at dække med en Staalplade. Helt agter var Skibet ligeledes blevet truffet, rimeligvis af et Projektil af mindre Kaliber; den frembragte Aabning var allerede dækket.

Derefter begav vi os til »Gneisenau«. Dette Skib havde et Havari forude tæt ved Vandlinien, frembragt af et Projektil, der var gaaet tværs gennem Skibet fra Stb. til Bgb.; Projektilet havde paa Skibets Staalplader haft en Virkning, som om det havde været en Kugle, der var gaaet gennem Glas. Dette Havari var endnu ikke repareret. Agter om Bgb. umiddelbart under Skanse-dækket bemærkedes et større Havari, der allerede var repareret. Dette Havari, der omfattede en hel Plade i Skibssiden, var øjensynlig frembragt af en Granat af stort Kaliber.

Endelig begav vi os til »Nürnberg«. Denne Kryd-

ser bar ikke noget som helst Spor af at have været i Kamp.»

Officererne i »Gneisenau« fortalte en Journalist følgende om Kampen:

»Søndag Eftermiddag kort efter Kl. 6^{1/2} traf den tyske Eskadre uden at have anet det c. 60 Mil fra Coronel en engelsk Eskadre, bestaaende af »Good Hope«, »Monmouth«, »Glasgow« og Transportdamperen »Otranto«, der var for Sydgaaende. Kort efter begyndte Kampen.

Denne tog sin Begyndelse Kl. 6.34, idet Tyskerne da aabnede Ilden med deres svære Skyts paa 9000 m's Afstand. Paa dette Tidspunkt blæste det en Storm, og det var ikke helt klart.

Englænderne besvarede Ilden, da Afstanden var bleven 7000 m. »Monmouth« sank 20 Minutter efter Kampens Begyndelse; den forsvandt fra Overfladen i mindre end 5 Minutter.

Efter 30 Minutters Kamp skete der en Eksplosion i »Good Hope«s Kedelrum, og kort efter saas Skibet brændende fra for til agter, medens det trak sig ud af Kampen i Retning af Land.

»Otranto«, der var stærkt medtaget, flygtede mod Syd. »Glasgow«, hvor om Bord det brændte, trak sig ud af Kampen; den kunde ikke forfølges paa Grund af Stormen og Mørket.

Kampen varede i 55 Minutter.»

En af »Gneisenau«s Besætning berettede følgende:

»Vi havde i længere Tid haft Station ved Kina, da vi hen mod Slutningen af Juli fik radiotelegrafisk Sejlordre. Vi gik til Marshalløerne, der siden 1895 hører til Tyskland, for at proviantere.

Ved disse Øer tog vi Proviant i Overflødighed, og i det hele taget forsynede vi os for et længere Togt.

Da vi forlod de kinesiske Farvande, var vi over-

beviste om, at vi aldrig mere skulde sætte Fødderne paa Landjorden.

Vi afgik fra Marshalløerne og sejlede af Sted uden nogen Begivenhed af Interesse. Vi mødte paa vor Overfart nogle franske Koffardiskibe, og da vi allerede vidste Besked om Krigen med Frankrig, sænkede vi dem.

Vandmangel tvang os til at anløbe Tahiti, hvor vi blev modtagne med Kanonkugler. I Havnen befandt der sig en lille fransk Krydser, der blev skudt i Sænk i Løbet af faa Minutter.

Uden større Modstand ankrede vi derefter og forsynede os med alt, hvad der behøvedes for at kunne fortsætte Rejsen.

Efter at have opholdt os nogle Dage ved Tahiti, sejlede vi direkte til Sydamerikas Kyst. Overfarten til Chiles Kyst frembød ikke noget af Interesse udover det, at vi mødte nogle Handelsskibe af fjendtlig Nationalitet, »hvilke vi gav den reglementerede Salut«.

Vi kom til Chile uden at vide noget om, hvor mange Skibe Englænderne havde her paa Kysten. Efter nogle Dages Forløb lykkedes det os at blive forenede med Krydserne »Leipzig« og »Dresden«, og i Fællesskab med dem paabegyndte vi Operationerne.

Vi løb ned langs Chiles Nordkyst for at søge efter engelske Krigsskibe, men uden Resultat. En Eftermiddag syntes det, at vore Chefer havde faaet Underretning om de engelske Skibes Opholdssted, og vi stod Syd paa.

Først efter Slaget har vi faaet at vide, at man havde faaet Meddelelse om, at Englænderne fyldte Kul i Coronel.

Vi holdt gaaende uden at møde noget af Betydning, indtil sent Søndag Eftermiddag. Kort før Kl. 6 varskoede Udkiggen i Flagskibet: en fjendtlig Eskadre for modgaaende.

Vi var da tæt ved »Punta Lavapié« og paa Højden af Øen »Santa Maria«.

Det syntes, som om Englænderne, straks da de observerede os, forsøgte at komme ind i Læ af Øen, men vore Skibes Manøvre forhindrede det, og vi kom til at ligge mellem Fjenden og Øen.

Vi var paa en Afstand af c. 9000 m fra Fjenden, da Admiralskibet aabnede Ilden med alle sine Kanoner.

Ilden koncentreredes under den første Del af Kampen mod »Monmouth«, der i ganske kort Tid fik svære Havarier.

Det blæste en Storm under Kampen, hvilket gav vore Artillerister en stor Fordel fremfor de engelske. De engelske Skibe var meget lave, saaledes at det med høj Sø var vanskeligt for dem at sigte. Ligeledes havde de engelske Krydsere Søen ind paa Siden, hvilket bevirkede stærk Slingerage og vanskeliggjorde yderligere Skydningen.

Efter en Salve fra de tyske Skibe saas »Monmouth« hælde til den ene Side og kort derefter forsvinde fra Havets Overflade.

»Good Hope« var ligeledes stærkt beskadiget og søgte at naa Kysten, men vore Skibe afskar den Tilbagetoget og tvang den til at fortsætte Kampen.

Det var allerede meget sent, næsten Nat, da »Good Hope« begyndte at brænde fra for til agter; kort efter saas en mægtig Flamme, der hævede sig mere end 50 m i Vejret, og derefter hørtes en stærk Eksplosion.

Mere ved vi ikke om »Good Hope«; vi søgte den hele Natten, lige til Daggry, men vi fandt den ikke. Vi gik derfor sikkert ud fra, at den var sunken, hvis ikke den havde faaet Tid til at løbe paa Land i en eller anden nærliggende Havbugt.

»Glasgow« havde benyttet sig af sin overlegne Fart til at undslippe meget medtaget. »Otranto« undslap uden Kamp efter at være bleven klar over, at det var tyske Skibe, den saa.

Mødet med Englænderne var næsten tilfældigt, for

selv om vi søgte dem, var der ingen, der ventede, at vi skulde træffe dem saa hurtigt.»

Andre Spørgsmaal med Hensyn til Kampen, blev ikke besvarede; der var givet Ordre til ikke at give yderligere Oplysninger.

I den tyske Koloni i Valparaiso var Jubelen enorm. Besætningerne paa de tyske Krydsere modtog utallige Beviser paa deres Landsmænds Hengivenhed; blandt andet blev der i Løbet af nogle Timer samlet 50000 Pesos sammen, for hvilken Sum der købtes Tobak, Vin, Frugt o. s. v.

At den tyske Eskadre, efter at have provianteret i Valparaiso, skulde Syd paa, var man ikke i Tvivl om; et sikkert Tegn herpaa var, at alle Landlovsfolkene forsynede sig med varme Klædningsstykker.

Den 13. November ankom de tyske Krydsere »Leipzig« og »Dresden« til Valparaiso. De havde begge overværet Kampen ved Santa Maria, men ikke deltaget i denne. Alle om Bord nægtede at give Oplysninger om Kampen, om hvorfra de kom, og om hvorhen de skulde. Den 14. om Morgenen forlod de atter Valparaiso.

Nogen nøjagtig Beretning om Kampen findes ikke i de chilenske Aviser, og en saadan vil rimeligvis ikke fremkomme fra tysk Side før efter Krigens Afslutning. De anførte Oplysninger maa vel saaledes være de nøjagtigste, der for Øjeblikket kan opdrives, og kan derfor maaske være af Interesse.

A. V. J.

Tshushima.

Oversat fra russisk af Premierlieutenant Augsburg.

Brudestykke af en Dagbog, skrevet af W. Krawtschenko, Læge ombord i Krydseren
»Aurora» under Slaget.

(Dagbogen udkom 1910 i Petrograd under Titlen »Over 3 Oceaner«.)

14de Maj.

De fjendtlige Krydsere.

I Morges vækkede Ordonnansen mig med Raabet:
»Deres Højvelbaarenhed! Deres Højvelbaarenhed! Staa
op! En japansk Krydser i Sigte!»

Hurtig sprang jeg ud og løb op paa Dækket.

Klokken var mellem 6 og 7. Himlen var skyfri.
Kun i Horisonten viste sig en mælkevid Taage. Fra
Sydost blæste Vinden frisk. Langt paa den anden Side
af vor Styrbords Kolonne agten for Krydseren »Admiral
Nachimow» bemærkede jeg lidt efter lidt, næppe træ-
dende frem af Taagen, det ubestemte Omrids af en fjendt-
lig Krydser, med 2 Master og 2 Skorstene, overstrøget
med en lysegraa Farve, som fuldstændig faldt sammen
med Taagen.

Det var et Forpostskib, Krydser af 3die Klasse,
Idzumi, som iagttog vore Bevægelser paa en Afstand af
50—60 Kabellængder, styrende en Kurs, parallel med vor.

Cirka Klokken 7 viste der sig tværs om Bagbord en
Afdeling paa 5 Krydsere, ogsaa styrende parallelt med os.
40 Minutter senere dækkede Taagen den for vore Blikke.

Eskadren gik med en Fart af 9 Knob paa Kursen
N. 60. Ø., en Kurs som fører mellem Øerne Tshushima
og Iki.

Eklæreringsafdelingen tog Post agten for Eskadren
og dannede en Kølvandsorden paa den anden Side af
Transportskibene.

Klokken 8 om Morgenen blev Andreasflagene hejste paa Topperne i Eskadren i Anledning af Aarsdagen for Hans Majestæts hellige Kroning. Vi erfarede senere, at det samme Dag var den japanske Kejserindes Fødselsdag.

Efter at være forsamlede i Officersmessen til Morgenstunden debatterede Officererne i opløftet Stemning Navnene paa de observerede Krydsere og beundrede disses Farve, der faldt saaledes sammen med Himmel og Hav, at vore Afstandsmaalere næppe kunde bestemme Afstanden.

Der ytrede sig Tvivl om, hvorvidt et af vore Skibe, Oleg eller Aurora, burde være sendt ud for at jage den paatrængende og uforskammede »Idzumi« bort.

Vi forundrede os ikke lidt over, at Fjenden ved Hjælp af den traadløse Telegraf fuldstændig ubindret vedblev at modtage Efterretninger om os fra sine Forpostskibe.

Det var alle bekendt, at paa »Ural« fandtes et Apparat af meget stor Kraft. Dets største Gnist var rent ud sagt i Stand til at opbrænde de fjendtlige Apparater.

I Forbigaaende fortalte Løjtnant J. K. Stark en Drøm, han havde haft. Jeg anfører den, fordi den viste sig profetisk — — — »Vi sejler forbi Tshushima, men her er der en Havn, og ud af den, i velholdt Orden (ikke saaledes som vor) løber den japanske Eskadre.

De forreste Skibe, som er nærmest os, har allerede aabnet Ilden. Forbierne springer ved Anslaget mod Vandoverfladen og slaar Vandsøjler i Vejret, og Granatstumper flyver ind i Kommandotaarnet og synger og summer »en lille Gave til Chefen«.

Han vaagnede. — — — Vi hørte, at der blev prajet: »japanske Krydsere.«

Samtidig traadte Chefen ind i Officersmessen.

Vi tav stille.

Eugen Romanowitsch, som havde tilbragt hele Natten i Kommandotaarnet uden Søvn, saa temmelig udmattet ud.

Klokken 8t. 50m. blev der blæst »Klart Skib«.

Om Bagbord fik vi 5 fjendtlige Krydsere i Sigte.

Denne Gang kom de os nærmere, og vi kunde skelne Matschuschima, Itsukuschima, Haschidate, Suma og Naniwa (Admiral Urius Flagskib).

Da Krydserne var kommet ind paa en Afstand af 60 Kabellængder fra os, forcerede de frem forbi vor Eskadre paa en parallel Kurs, og omkring Klokken 9t. 30m. forsvandt de igen i Taagen.

Vi var allerede staaet ind i Tsushimastrædet, og cirka Klokken 2 maatte vi passere dettes smalleste Sted.

Klokken 9t. 50m. kom en Afdeling paa 4 Krydsere, Tschitose, Kasagi, Nitaka og Otawa (Admiral Dewas Flagskib) til Syne agterfra. Senere gik de over paa vor Bagbords Side.

Disse Skibe nærmede sig lidt efter lidt til os paa en Kurs, som omtrent var parallel med vor.

Klokken 10t. 30m. blev der paa Signal fra Panserskibet Knjas Suvarow givet Vagtsmandskabet ved Skytset Middagsmad.

Paa Aurora blev denne Dag Snapsen inddraget ifølge Chefens Befaling.

I Officersmessen forløb Frokosten, som var arrangeret i en Fart, livligt. Hos alle var der en glad, opløftet Stemning, og man saa hverken et mørkt Ansigt eller hørte sørgmodige Anelser og Klager over Tab af Appetit.

En af de tilstedeværende mente, at vi i Dag ganske sikkert hver især vilde fortjene 18 Togter (til St. Wladimirordenen), og at det vilde gaa anderledes end i Hull. Til dette svarede den ældste Navigationsofficer med sit Slagord »Mine Herrer! Vort Liv — — — ganske som Bobler paa Vandet«.

Vi blev ikke færdige med Frokosten. Der blev slaaet »Klart Skib«, og alle styrtede af Sted til deres Pladser.

Jeg løb hen til min Post paa Forbindingsstedet. Her var alt allerede for længe siden gjort klart og alt

opstillet overensstemmende med Reglementet. Sanitær-afdelingen var omklædt i fuldstændig rent Tøj med det røde Kors Bind paa venstre Ærme.

Om Morgenen var Mandskabet ogsaa blevet omklædt.

Jeg befalede i Tilfælde af Ildebrand at gøre Køjerne vaade med Vand fra Slangerne til Beskyttelse af Forbindingssagerne.

Paa Dækkene gik Præsten omkring med Korset og stænkede med Vievand.

Den første Kamp.

De fjendtlige Krydseres Opførsel blev udfordrende. De nærmede sig allerede til en Afstand af 49 Kabel-længder, og bestandig afsendte de den ene Depeche efter den anden ved Hjælp af den traadløse Telegraf.

»Ural« anmodede Admiralen om Tilladelse til at sætte sit Apparat i Gang. Anmodningen blev afslaaet. Taalmodighed paa passende Steder er god, men denne Uvirk-somhed, som tilmed var saa farlig for os, begyndte at pine os stærkt.

Kun med Besvær kunde man holde Ophidselsen tilbage hos Kanonerne's Betjeningsmandskab. En Kanon-kommandør ved en 75 mm Kanon i Løjtnant A. B. Terentjews Gruppe ligefrem græd »Deres Højvelbaarenhed! Deres Højvelbaarenhed! Ved Gud jeg vil ramme, Deres Højvelbaarenhed«!

Tilslidst var der en paa Panserskibet Utschakow, som ikke holdt Uvirk-somheden ud længere. Derfra lød det første Skud, som blev optaget som et Signal og straks blev fulgt af de øvrige.

De svære 15 cm Kanoner tordnede over Hovedet paa mig.

Fra Suvarow blev der signaleret »Ikke ødsle med Ammunitionen«.

Skydningen fortsattes lidt endnu, omtrent et Kvarter.

Efter at de japanske Krydsere havde besvaret et To-flagssignal fra deres Admiral, drejede de otte Streger »alle paa een Gang«, og i Frontorden, skydende med deres Agterskyts, sejlede de skyndsomst bort og dækkedes hurtigt af Taagen.

Samtidigt skød Oleg, Aurora og i Særdeleshed Wladimir Monomach, som var nærmest Idzumi, paa denne med de Styrbords Kanoner.

Paa Dækket hørtes livlige Samtaler, man talte om Konstabelsmaten Borisow, hvis heldige Skud med en 15 cms Kanon ødelagde Agterenden paa Flagskibet Chitose. Man talte om Beskadigelse af Styreapparatet paa Chitose, som tvang den til at drive omkring og trække sig ud af Linien. For øvrigt blev den hurtigt repareret og traadte paany ind i Linien.

En fjendtlig Granat faldt ganske nær ved vor Hæk, en anden slog ned mellem Oleg og Aurora. Alle rettede Opmærksomheden paa Granaterne, som rejste uhyre Vandsøjler ved deres Nedslag.

Hviletime.

Der blev kommanderet Hvil.

Selvfølge! blev Ammunitionen ikke bragt af Vejen, men vedblev at ligge ved Kanonerne.

Besætningerne lagde sig ned ved Skytset.

Jeg gik ned i den agterste Maskine, hvor jeg under Kampen havde skjult en 2 Maaneders gammel Fugl — — — en grøn Papegøje, fanget i Kamran. Det var nødvendigt at made dette Kælebarn, hvilket den kun til-lod sin Herre.

Det var stille paa Dækkene.

Men der var næppe nogen, som sov. Tilsynekomsten af de fjendtlige Hovedstyrker maatte ventes hvert Øjeblik.

Jo længere vi kom ind i Strædet, desto tættere og tættere blev Taagen.

Fra Tid til anden, naar det klarede lidt op, var det muligt at skelne de utydelige Omrids af de fire Krydsere, som vedblev at holde Føling med os paa c. 70—80 Kabellængders Afstand.

De fjendtlige Depecher blev ligesom tidligere ikke umuliggjorte

Ved Middagstid, paa Signal fra Suvarow, drejede alle Skibene, som allerede gik i Kampkølvandsorden, til Kursen N. 23 Ø., som førte til Udgangen af Tsushimastrædet og til Wladiswotock.

Selve det smalle Sted i Strædet var passeret.

Den ubegribelige Forandring af Eskadrens Formation.

Klokken 12t. 25m., Dag, observeredes en japansk Sejlbaad, som sejlede fra Øen Tsushima til den japanske Kyst, styrende en Kurs, der skar vor.

Om denne Sejlbaad er der intet Steds blevet talt i de trykte Beretninger, og mig forekommer det, at den spillede en ikke ringe Rolle. Man maa erindre, at Admiral Roshestwenski i sine Befalinger og Forordninger allerede i Kronstadt antydede den Fare, at et hvilket-somhelst almindeligt Fiskerfartøj kunde udkaste Drivminer. Mon ikke vor Eskadrechef mente, at denne dristige Baad netop med den Hensigt gik paa en Kurs, som skar vor?

Hvis denne Forudsætning er rigtig, saa maa det vel ved Eskadrens Manøvrer have været Hensigten at skaffe sig en eller anden Oplysning — — — ellers er det svært at forstaa, hvorledes Admiralen kunde forandre Formationen, da han hvert Øjeblik ventede et Møde med de fjendtlige Hovedstyrker.

Der blev hejst Signalet »1ste Panserskibsdivision (Suvarow, Aleksander den 3die, Borodino og Orel (udt. Arjol)) drej alle paa een Gang otte Streger til Styrbord

»2den Panserskibsddivision (Osljabja, Sisoj Weliki, Navarin og Admiral Nachimow) — — — Tilbagekaldelsessignal.« Ordren om at mindske Fart blev ikke givet til 2den Panserskibsddivision.

I Virkeligheden drejede 1ste Panserskibsddivision alle paa een Gang til Styrbord, ladende den ulyksalige Baad passere nær forbi Orels Hæk. Efter at have fjernet sig 5—7 Kabellængder fra den første Kurs, drejede derpaa 1ste Panserskibsddivision paa ny otte Streger til Bagbord, d. v. s. den styrede den første Kurs.

Saaledes dannedes der to Kølvandskolonner af Panserskibene.

2den Panserskibsddivision, der, som tidligere omtalt, ikke havde modtaget Befaling til at mindske Farten, vedblev at gaa frem, men mindskede allerede paa eget Initiativ Farten til »ganske langsomt«, for at Osljabja kunde komme tværs af Suwarow.

Paa dette Tidspunkt forøgede 1ste Panserskibsddivision Farten, og Suwarow fulgt af de tre øvrige Panserskibe gik frem og drejede til Bagbord for at indtage den tidligere Plads og danne een Kølvandslinie.

Det var allerede lykkedes Suwarow at komme forrest, og Aleksander den 3die var naaet til tværs af Osljabja, da pludselig de fjendtlige Hovedstyrker kom ud af Taagen om Bagbord, og Kampen begyndte.

De første fjendtlige Skibe styrtede sig saaledes over Osljabja, paa hvilket Admiral Følkersams Flag vajede, over Sisoj Weliki, som fulgte lige bag efter, og over Suwarow, som var kommet forrest.

Disse Panserskibe tiltrak sig saaledes hele Kraften af den fjendtlige koncentrerede Ild.

Befindende sig i to Kølvandskolonner kunde ikke alle vore Panserskibe besvare Ilden og mistede derved en kostbar Tid, idet de satte overordentlig meget til i cirka 15—20 Minutter.

Den anden Kamp.

Klokken 1 t. 30 m. henledte Løjtnant Dorn, som havde Vagt, Opmærksomheden paa et bestemt Sted i den særlig tætte Taage, der forude om Bagbord formede sig som en mørkere Linie, og han ytrede Mistanke om, at det var fjendtlige Skibe. I samme Øjeblik modtoges paa alle Skibene fra Flagskibet Suwarow Signalet: »Alarmering! Krydserne og Transportskibene mere til Styrbord».

I Løbet af nogle faa Minutter stod alle roligt paa deres Poster, klar til at modtage Fjenden.

Ud af Taagemuren dukkede det øverste af Skorsteneene paa de to førende Skibe, og senere desuden Silhouetterne af de fire første fjendtlige Skibe.

Vi nærmede os hinanden med stor Hurtighed.

Kanonerne begyndte at tordne.

De japanske Skibe gik paa modsat Kurs, og efter at de havde nærmet sig Aurora paa en Afstand af omtrent 66 Kabellængder, drejede de og lagde sig paa en Kurs parallel med vor.

Det var let for os paa dette Tidspunkt, dog kun efter en Afbildning, at kende Flagskibet Mikasa, paa hvilket Admiral Togos Flag vajede, samt Panserskibene Schikischima, Fuji, Asahi og Panserkrydserne Nischin og Kasuga, og agten for dem en Division paa seks Panserkrydsere under Admiral Kamimuras Flag: Idzumo, Iwate, Asama, Tokiwa og Jakumo.

Efter at være drejet og løbende større Fart end vi, kom den japanske Eskadre hurtig op paa Siden af 1ste Panserskibsddivision, hvilken det imidlertid var lykkedes at rykke ind i Téten af vor Kølvandelinie (foran for Osljabja), og den rettede en koncentreret Ild udelukkende paa vore to Flagskibe: Suwarow og Osljabja.

En tæt Mur af store Vandøjler, sort Røg og Ild skjulte fuldstændig disse Panserskibe for os. Paa Grund

af Granaternes Nedslag og Sprængning syntes det, som om Havet kogte.

Paa Suwarow blev hurtigt Fortoppen, Stortoppen og begge Skorstenene skudt sønder og sammen. I Omkredsen af Kommandotaarnet bølgede sorte Røgskyer, — det brændte et eller andet Sted!

Kort efter slog en Flammesøjle højt op i Vejret ikke langt fra agterste Bro, øjensynlig frembragt ved en Eksplosion. (Ved denne Eksplosion blev Taget paa agterste 30 cms. Taarn afrevet.) Flammen forsvandt straks, men i Kommandotaarnet blev det bestandigt mere og mere varmt.

Panserskibet, som allerede havde Bagbords Slagside, frembød et uheldvarslende Syn. Røgen fra Ildebranden i den pansrede Overbygning forenede sig med Røgen, som styrtede ud af de ødelagte Skorstene, og bredte sig under Farten over hele Skibet, fra Tid til anden fuldstændig indhyllende det i en sort Sky.

Endnu værre gik det det andet Flagskib, Osljabja.

Ogsaa paa dette brændte det i Nærheden af den pansrede Overbygning, Stormasten var styrtet omkuld, og Skibet havde en meget stærk Krængning til Bagbord, som allerede naaede 15 Grader.

Det var tydeligt, at Skibet vilde gaa under.

Men ikke desto mindre vilde det heltemodige Skib ikke forlade Linien og fortsatte under en dræbende Ild haardnakket Kampen i Panserskibet Orels Kølvand, uafbrudt sendende Skud paa Skud.

Den japanske Beskydning havde ogsaa andre Resultater, idet Borodino skar ud af Linien. Efter at den temmelig hurtig var blevet færdig med at reparere sin Beskadigelse, vendte den atter tilbage til Linien og indtog sin Plads i Kølvandet paa Panserskibet Aleksander den 3die.

Ilden blussede ogsaa op paa de andre Skibe. Tætte

sorte Røgskyer væltede frem paa Aleksander den 3dje mellem agterste Bro og agterste Taarn.

Paa Panserskibet Sisoi Weliki flammede bestandigt Ilden mere og mere op fra den forreste Nedgang til Batteriet.

Vore Panserskibsdivisioner, gik i en meget langstrakt Kølvaandsorden med 12 Knohs Fart. Særlig langt tilbage var den ulykkelige Uschakow, som forgæves anstrengte sig for at holde Afstanden.

Ved sin Overlegenhed i Fart fik den japanske Ekadre en farlig Position, og idet den skød langskibs ind paa vore Skibes Kølvaandslinie, trængte den vor Eskadre mod Øst.

I Sammenligning med Japanernes energiske Skydning syntes vor kun ringe. Til Dels foraarsagedes dette af de ganske forskellige Indtryk, som Sprængvirkningen af vore og de japanske Granater gjorde ved deres Anslag mod Vandet.

Da en Granat faldt ned midt imellem Fjenden og Uschakow, udbød man paa Aurora: »Se, det er Uschakows Skudvidde,« (dens Skyts udmærker sig ikke ved at kunne række langt).

Hidtil havde Krydserne befundet sig i Sikkerhed paa Styrbords Side af Panserskibene, udenfor Forbiernes Gebet. (Aurora tværs af Navarino). Torpedobaadene og Transportskibene var endnu længere ude om Styrbord.

Saa vel Krydserne som Transportskibene bøjede af mod Øst parallelt med Panserskibene.

Krydserkampen.

Klokken 2t. 20m. dukkede den irriterende Idzumi frem om Styrbord, paa den anden Side af den lille, bjærgfulde Ø Kotsusima og begyndte at skyde paa Transportskibene.

Olez, Aurora og Monomach aabnede Ilden paa den. Anadyr generede Aurora stærkt, og denne kunde kun sende Idzumi nogle faa Granater med sin 15 cm Stævn-

kanon henover Anadyr; 75 mm Skytset maatte være fuldstændig uvirksomt.

Idzumi forsvandt hurtigt i Taagen, denne Gang brændende.

Klokken 21.25 m. blev der paa Donskoi hejst Signalet »Fjendtlige Krydsere angriber Transportskibene».

Agterude i Syd dukkede den samme Krydserdivision, som havde vist sig om Morgenens, frem af Taagen, nemlig de fire Krydsere Chitose, Kasagi, Nitaka og Otawa, og Transportskibene havde nu Udsigt til at blive af-skaarne.

Sættende Farten op drejede Oleg og Aurora straks til Styrbord og styrtede sig mod de fire fjendtlige Skibe, med hvilke de optog Kampen efter at have nærmet sig til en Afstand af 42 Kabellængder. Ilden aabnedes med de Bagbords Batterier, men senere skiftedes der om til de Styrbords.

Der udspandt sig en regulær Kamp paa modgaaende Kurser. Vi selv anstrengte os for, at Afstanden ikke skulde blive større end 50 Kabellængder, da vore 15 cm Granater ellers ikke alle vilde naa Maalene, medens vi stadig blev trufne paa de større Afstande af de japanske 21 cm Granater (ja senere endog af 30 cm Granater, da Thin-Jen kom til). Svetlana, Monomach og Donskoi blev hos Transportskibene.

De japanske Krydseres Manøvrer gik ud paa at trække os bort fra Transportskibene eller at presse os over mod den Side, hvor deres egne Panserskibe var, og saaledes bringe os under dobbelt Ild.

Paa Grund af Olegs og Auroras Fartoverlegenhed lykkedes dette dem ikke i den første Tid.

Senere naaede vi at være Vidne til den frygtelige Katastrofe med Osljabja.

Osljabjas Ødelæggelse.

Dette heltemodige Skib var det første, som gik under.

Det var allerede skaaret ud af Linien, Sisoi Weliki og de andre Skibe sejlede forbi det.

Indhyllet i Røg, med en kolossal Slagside til Bagbord, med saa stærkt synkende Stævn, at Havet naaede op til Klydsene, med agterste Skorsten sønderskudt og uden Agtertaarn laa Osljabja paa modsat Kurs, og, efter at det var kommet paa Højde med Aurora, tværs om Styrbord i en Afstand af 10 Kabellængder, ustandseligt overøst af Fjendens Granater, begyndte det nu at udkæmpe Dødskampen. Borende Stævnen ned, lagde det sig over paa Bagbords Side; Vandet steg, naaede Skorstensaabningerne, og den Styrbords Skrue kom til Syne, hjælpeløst drejende sig i Luften. Mange af Besætningen sprang over Bord og en Del faldt ned fra forskellige Steder af Dækket og ud af Lugerne. Uden at vende Kølen i Vejret gik Skibet ganske kort Tid efter til Bunds.

Folkene kæmpede i Vandhvirvlerne; krampagtigt greb de efter de overbordskyllede Genstande.

Til Resterne af en Rochalup klamrede sig 15 Mand, der blev reddede af et Fartøj fra Slæbedamperen Russi.

I dette Virvar af svømmende og kæmpende Mennesker trængte Torpedobaadene Buiny, Bravy og Bustry sig ind og reddede mange.

Men overalt vedblev der at drysse en Regn af japanske Granater.

Optaget af vor egen Kamp, ude af Stand til at hjælpe vore druknende 900 Kammerater, saa vi paa alt dette og — vi mistede ikke Forstanden!

Hvad der foregik i Sindet hos enhver i dette Øjeblik, kan ingen sige med Ord.

Men vore Folk holdt ud til det yderste. Ingen rystede, ingen tabte Modet eller forlod sin Gerning.

Og vedvarende rasede Kampen over hele Linien.

Fra det Øjeblik, Kampen begyndte, indtil da syntes os en Evighed, men i det højeste var der forløbet 50 Minutter.

Vi havde allerede mistet et Skib, vore Panserskibe var stærkt medtagne, Linien meget udstrakt, i Særdeleshed i Nebogatows Division (til Trods for at Farten ikke var mere end 10 Knob), og vor Modstander syntes ganske usaarlig. De japanske Skibe holdt udmærket Retning og Afstand.

Krydserne under Dobbeltild.

De japanske Krydsere havde endnu ikke indskudt sig paa Aurora. Paa forskellige Melodier summede og sang de fjendtlige Granater over vore Hoveder. Mange af dem faldt foran Stævnen og mellem Oleg og Aurora. Senere begyndte de at lægge sig, den ene efter den anden, ganske nær ved vor Styrbords Side.

Ved denne Tid (3 t. 20 m.) dukkede 2den Krydsdivision — Matsuschima, Itsukuschima, Haschidate, Naniwa og Suma (eller Tschin-jen) — frem af Taagen om Bagbord.

Inden man vidste et Ord af det, kom ogsaa Idzumi, der hurtigt var blevet Herre over sin Ildebrand.

Os bragte de hurtigt i dobbelt Ild.

Krak, Krak! Et Par Granater slog ned i forreste Del af Skibet, paa forreste Bro, og alt indhylledes i Røg. Da den drev bort, hørtes samtidig fra forskellige Steder Stønnen fra saarede og Raabet: »Baaren herhen, hurtigt frem med Baaren!«

Krydserne havde nærmet sig Fjenden endog paa 25 Kabellængder.

En eller anden svær Genstand fløj forbi, ganske lidt over Halvbakken, gørende en Kolbøtte.

Men nu vore Granater! Hvordan traf de?

Som Hagl faldt de ned i Massevis og gik i Stykker.

I det Styrbords Finkenet blussede Ilden op — Brandpatrouillen styrtede derhen.

Hurtigt kom Sanitærkolonnens Folk dem til Hjælp.

Over hele Skibet løb som en Hvisken fra Mand til Mand de sørgelige Ord: »Gud skænke vor Chef den evige Salighed! Chefen er død!»

Paa den endnu ubeskadigede Trappe, som førte op til Halvbakken, viste sig en Baare, forsigtigt baaret af Sygepassere. Den derpaa liggende Person var tildækket med en Uniformsjakke med Løjtnantsdistinktioner, men den var gledet ned og afdækkede Chefens dødblege Ansigtstræk.

En lille Blodstraale, som løb ned fra Hovedet, forraadte det Sted, hvor han var truffet.

Folkene veg hurtigt til Siden, tog Huerne af og korsede sig stiltiende.

Efter nogle Minutters Forløb gik Næstkommanderende A. K. Nelbolsin stærkt haltende, uden Jakke og med forbundet Hoved, ledsaget af sin Ordonnants op i Kommandotaarnet og overtog Kommandoen over Krydseren. Næstkommanderende var blevet saaret under Slukningen af Ilden.

Rundtomkring vedblev de fjendtlige Granater at springe. Se! om Styrbord, ganske som naar en Mine eksploderer, hævede en uhyre Vandsøjle sig — Aurora rystede. En anden, nøjagtig af samme Slags, faldt ved Siden af Oleg, ganske tæt ved Siden af den. Oleg indhylledes fuldstændigt i Røg. »Oleg er forsvunden,« raabte en.

Nej, den er ikke! Nej! Den er hel, den synker ikke, den lægger sig ikke paa Siden. Lige saa stolt som før og i uskadt Tilstand staar den fremad, ikke engang ændrende Kursen, og ligesaa energisk som før forsvarer den sig ved Skydning. Men op fra den strømmer Røg — et eller andet om Bord er kommet i Brand!

Om Bagbord trængte Transportskibene, Torpedo-

baadene og Almas sig hjælpeløst sammen i en Klynge. Af Hensyn til dem maatte Ilden indstilles om Bagbord.

Vi kæmpede med 10 Krydsere.

I Auroras Kølvand traadte midlertidig Wladimir Monomach ind.

Admiralskibet Knajs Suwarows Udtrædelse af Linien.

Omtrent Klokken 3 t. 35 m. skar vort Admiralskab Knajs Suwarow ud af Linien.

Fuldstændig indhyldet i Flammer og Røg, uden Master, uden Skorstene, ikke i Stand til at blive færdig med sin Reparation af Roret, beskrev det en Cirkel til Bagbord over mod Fjenden, men vedblev Skydningen.

Aleksander den 3die, Borodino og vore resterende Panserskibe fortsatte Ilden, og bøjende af mod Nord rev de sig løs fra Fjenden.

Ogsaa vore Krydsere drejede mod Nord og fortsatte Kampen paa en Afstand af 45 Kabellængder.

De fjendtlige Krydsere dannede en Kølvandslinie med et lille Mellemrum mellem første og anden Division.

Vore Konstabelmater skød koldblodigt, de forivrede sig ikke. Afstanden blev foreløbig endnu angivet fra Kommandotaarnet. Omridsene af de fjendtlige Skibe var paa Grund af Taagen meget utydelige, og Træfningen var det som Følge af vore Granaters Sprængning mod Vandoverfladen fuldstændig umuligt at observere.

Af Fjendens Panserskibe trak to — Nischin og Kasuga — sig ud af Kampen. De blev tilbage for fuldstændigt at tilintetgøre Suwarow.

Bemærkende deres Admiralskibs ulykkelige Stilling, da de resterende Panserskibe fjernede sig mod Nord, drejede Oleg og Aurora til modsat Kurs, gik fuld Kraft frem og ilede det til Undsætning. De fjendtlige Krydsere gjorde omkring og satte efter os, fortsættende en energisk Ild.

Vi passerede forbi Hjælpekrydseren Ural. Den stak Næsen stærkt i og dens Besætning var travlt beskæftiget med at sætte Robaadene i Vandet. Fra den vajede Signalet »Jeg er læk, kan ikke udbedre med egen Hjælp. Jeg redder Besætningen».

Oleg satte Signal til Anadyr, som befandt sig i Nærheden af Ural, og som energisk forsvarede sig ved Skydning med sine hurtigskydende 12 cms. Kanoner, om at sætte Fartøjerne i Vandet.

Samtidig ilede den lille Slæbedamper Swir, efter at have endt sin Reparation, dristigt til for at redde Folkene.

Alt dette gik for sig under en stærk Beskydning. Rundt omkring kastedes Vandet ganske som Fontainer op i Vejret. Det var som om Havet kogte.

Vi genkendte ikke Suwarow. Det var ikke et Skib, men en eller anden stor Ildebrand, indhyllet i Røg, med Ildtunger springende frem af Kanonportene og de af Granaterne frembragte Huller.

Masterne, begge Skorstene, hele agterste Bro, Overbygningen — alt var allerede revet bort. Ud af Pansertaarnet slikkede Ildtungerne.

Saaledes saa dét ud, som kaldtes Panserskibet Knajs Suwarow. Det laa stille paa Stedet, uden at røre sig, og — forsvarede sig ved Skydning mod Nischin og Kasuga, senere i en anden Retning (sandsynligvis mod Torpedobaade), og endelig mod et Skib af Typen Tschin-Jen.

Vore Torpedobaade løb hen til Suwarow. (Saaledes observerede vi senere Buiny, som tog den haardtsaarede Admiral Roshestwensky og en Del af hans Stab ombord).

Observerende Oleg og Aurora skiftede Nischin og Kasuga Ilden over paa dem.

Fjendtlige Krydsere, som nærmede sig i Ryggen paa os, bragte Oleg og Aurora i dobbelt Ild.

Og her vilde to beskyttede Krydsere, som anstrengte sig af alle Kræfter, have kæmpet en ærefuld Dødskamp, saafremt ikke vore Panserskibe, som ligeledes var drejet til modsat Kurs, var kommet til.

Deres Bevægelse tvang Nischin og Kasuga til at trække sig tilbage og forsvinde i Taagen.

Og se! selv tilredte i en frygtelig Grad, dækkede vore Panserskibe heltmodigt Suwarow og beskrev en Kreds omkring den.

Krydserne og Transportskibene paany under Krydsild.

Medens alt dette foregik, led de ulykkelige Transportskibe meget af Krydsernes Ild. Irtusch laa allerede med Stævnen dybt i Søen, Kamschatka var stærkt medtaget, og paa dens Bak var Besætningen og Haandværkere travlt beskæftigede; paa Anadyr gabede et Hul i Stævnen ovenover Vandlinien, Ural var endnu ikke fuldstændig sunket og Swir gjordes Anstrengelser for at tage den paa Slæb. Kun Korea gik som om den var ubeskadiget.

Det blev nødvendigt at trække de fjendtlige Krydseres Opmærksomhed hen paa os selv og give Transportskibene en Mulighed for at komme af Vejen. Paa Signal fra Oleg fik Wladimir Monomach og Dimitri Donskoi Ordre til at slutte sig til os, og derpaa gik vi ind paa Livet af de ti Japanere.

Schemtschug og Izumrud, hvis Tilstedeværelse hos Panserskibene viste sig at være fuldstændig værdiløs, sluttede sig paa eget Initiativ til os.

Om Bagbord passerede vi den brændende Sisoi Weliki, som var skaaret ud af Linien. Hele Forskibet paa den indtil forreste Bro var indhyllet i Røg, og mellem Taarnet i Stævnen og forreste Skorsten viste sig uhyre Ildtunger. Ikke desto mindre vedblev dette Taarn, indhyllet i Røg og næsten glødende, at udsende den ene Granat efter den anden. Dette gjorde et overordentligt

stærkt Indtryk paa Besætningen ombord i Aurora. Man hørte Udraabene: »Se Sisoi! Sisoi! Se dog, hvilken brav Fyr!«

Den sidste Drejning var meget uheldig for vore Krydsere. De befandt sig pludselig i Queuen af vore egne Panserskibe, som, beskrivende en Bue udenom Suwarow i en overordentlig langstrakt Linie, næsten dannede en Ring omkring den.

Krydserne maatte mindske Farten.

Transportskibene og Torpedobaadene, som samtidig trykkede sig sammen i en Klump indenfor Cirklen, var i Vejen for Manøvreringen.

Krydserne kunde ikke gaa fuld Kraft frem og slippe ud af Krydsildens Omraade, i hvilken de paa ny befandt sig. Paa den ene Side spærrede de fjendtlige Krydsere af for dem, paa den anden Nischin og Kasuga, som agterude dukkede frem af Taagen, paa den tredie Panserskibene, som skød paa os med svære Kanoner, hvilket vi havde Bevis for af de 30 cms. »Rejsekofferter«, som faldt ganske nær.

Til Fjenden var der kun 24 Kabellængder.

Ilden koncentreredes hovedsagelig paa Oleg og Aurora, som her led mere Skade end i den øvrige Del af Slaget.

Nischin og Kasuga, som holdt sig agten for os, beskadigede os i særlig Grad.

Men ogsaa vi beskadigede Nischin, paa hvilken Aurora særlig heldigt indskød sig.

Den havde det største Tab af Folk, og Chefen dræbtes. Aurora hævnede saaledes sin Chefs Død.

Det samme hændte ogsaa den paatrængende Idzumi. Da den paa ny pludselig indfandt sig, koncentrerede Aurora med Forsæt hele sin Ild paa den.

I Følge Togos Beretning havde den 26 dræbte.

Torpedoen.

Cirka Klokken 4 nærmede Slæbedamperen Russ sig til Aurora og signalerede et eller andet med Haandflag, hvilket det ikke lykkedes os at forstaa, da man samtidig fra Oleg prajede i Raaber og signalerede med Semafor »Torpedo, Torpedo».

Forude, om Bagbord af vor Kurs, drev en Torpedo.

Det lykkedes Oleg at give Ror, derimod ikke Aurora. Alle stivnede paa deres Pladser, stirrende paa den i Vandoverfladen sig nærmende Torpedo.

Os reddede den høje Fart.

Stævnbølgen kastede Torpedoen tilbage, og alle saa, hvorledes den passerede vor Bagbords Skibsside i 2 Favnes Afstand.

Løjtnant Terentjew skyndte sig at rette en 75 mm. Kanon mod den for at skyde den i Stykker, men det lykkedes ikke.

Tæt i Kølvandet paa Aurora, gik Monomach lige paa Torpedoen. — — —

Advarslerne fra Aurora kom for sent. — — —

Se! Den stødte til den med Forstævnen, og Torpedoen, skaaret midt igennem, gik til Bunds uden at springe.

Et Lettelsens Suk undslap vort Bryst.

Torpedoen var kort og havde Bronceladningsrum med røde Streger paa Overfladen.

Hvorfra den kom, er forblevet uoplyst. Har en eller anden affyret den særlig paa os, eller var den udskudt af Torpedobaadene mod Suwarow? Eller er den muligvis skudt ud af en af disse mistænkelige Dschunker, som drev omkring paa det Sted, hvor Slaget stod?

Slagets Fortsættelse.

Slæbedamperen Russ havde øjensynlig givet Signalet »Jeg er i Nød». Kort Tid derefter saa vi, hvorledes dens

Besætning gik i Baadene efter først at have strøget Flaget. En af Baadene blev straks knust af en Granat, men Mandskabet, som forblev uskadt, holdt sig fast til dens Køl og blev opsamlet af Anadyr.

Da Russ ikke vilde synke af sig selv, blev den vædre af Anadyr, Ural og Monomach og sank.

I Vandet flød en Mængde udkastede tomme 75 mm.s Patronhylstre. De bevægede sig som Siv.

Ved Tretiden begyndte Vejret at klare af, og der rejste sig en svær Sø. Paa Bakken slog Søen over. Folkene blev vaade og rystede af Kulde.

Batteridækkets Skyts blev ligeledes oversprøjtet af Søen, og Størstedelen maatte sættes ud af Virksomhed, da Kampen var paa sit højeste. For at Vandet ikke skulde komme ind paa Batteridækket, maatte Portene trækkes fast til. Men ikke overalt lod det sig gøre. Fire Porte var stærkt bøjede og ødelagte og kunde ikke lukkes. Gennem disse styrtede uhindret Kaskader af Vand.

Hvad maa der ikke dengang være foregaaet paa vore ulykkelige Panserskibe med deres lave Batterier, liggende usædvanlig lavt allerede paa Tegningen, men nu, paa Grund af Overlæsselsen med Kul, endnu lavere?

Til Trods for Vinden blev Taagen ikke jaget bort, og Omridsene af de japanske Skibe var som tidligere halvt skjulte for os. Beskadigelserne kunde man saaledes ikke se, og heller ikke var der nogen Ildebrand i den Tid, da vore Skibe flammede som Baal. Japanerne holdt sig i Linien, ganske som forhen. Hos os skar snart det ene, snart det andet Skib ud af Linien, fik repareret Beskadigelsen og traadte paa ny ind.

(Fortsættes.)

Litteratur.

Svensk Kustartilleritidskrift. I mange Henseender er Marine og Søbefæstning knyttede nært til hinanden. Opgaverne er ofte fælles; i hvert Fald i et lille Land, hvor Flaadens Virksomhed hovedsagelig indskrænker sig til Forsvar af egne Kyster, er Modstanderen den samme, ligesom flere af Vaabnene, hvormed han tænkes bekæmpet, er ensartede.

Et Tidsskrift, der behandler Spørgsmaal af Betydning for Søbefæstningen, vil saaledes kunne gøre Regning paa at møde Interesse ogsaa i Marinekredse.

At en saadan Interesse vil blive det nylig paabegyndte »Svensk Kustartilleritidskrift« til Del, er der ingen Grund til at tvivle om efter at have gennemlæst de to første Hæfter. I disse fremkommer der nemlig en Række Artikler af et meget righoldigt og forskelligartet Indhold. Jeg skal nævne: »Kustfæstningars betydelse för den maritima strategien. Av Lieut.-Colonel N. R. W. James, R. A. Översättning av löjtnant Hjalmar Åström,« hvilken fortsættes; »Befälsförhållandena i Port Arthur under rysk-japanska kriget 1904—1905. Av löjtnant R. Götherström«, hvori det paapeges, hvilken skæbnesvanger Indflydelse det har paa en Fæstnings Forsvar, at Kommandoforholdene ikke er ordnede skarpt og klart; »Minörernas gamla lag. Av löjtnant Waloddi Weibull,« der beviser, at Resultaterne af Forsøg med smaa Ladninger umiddelbart kan lægges til Grund for Beregningen af normale Miners Virkning; »Nyanläggningar inom fasta kustförsvaret i utlandet under senare År. Av löjtnant R. Wallgren,« der giver en interessant og overskuelig Oversigt over de i de senere Aar foretagne Kystbefæstningsanlæg Verden over; »Anteckningar om nuvarande svenska kustfästningars historia. Av löjtnant Åke Kaijser«;

»Refraktionen och dess inflytande vid den automatiska riktmetoden. Av löjtnant Ivar Leufvén«; »Svagströmskablar. Av kapten Nils Wallenius« og flere andre.

I Fortalen anfører Redaktionen, at Tidsskriftet skal behandle »aktuelle frågor rörande organisation, utbildning, strategi, taktik, teknik m. m.« Den nuværende Krig vil sikkert bringe rigeligt Stof til Behandling inden for disse forskellige Grene, ogsaa for Kystartilleriets Vedkommende, saa at man vil kunne vente sig et særdeles interessant Indhold i den kommende Tid.

»Svensk Kustartilleritidskrift« redigeres af Kapten N. Wallenius, Karlskrona. Det vil udkomme aarligt med 4 Hefter, og Abonnementsprisen er 6 Kr. pr Aar uden for Sverige, men tilbydes dog »Tidsskrift for Søvæsen«s Abonnenter for 4 Kr. (incl. Porto).

A. V. J.

Anteckningar om våra äldre och nyare exercisreglementen för armén och marinen, af Allan Cyrus, underlöjtnant vid Kungl. kustartilleriet. Af dette Arbejde, det svenske »Marinlitteraturföreningen«s 13de, maa den sidste Del »Marinens artilleriexercisreglementen« anbefales Søofficerer, der interesserer sig for Historie.

Det begynder med at omtale det ældste svenske Artilleriekersersreglement, der menes at stamme fra omkring Aar 1700. Kanonens Betjening foregik efter dette Reglement i 66 Haandgreb; man forundres over Tallet, men man forstaar det, naar man læser, at der til Kanonens Ladning blandt andre hørte følgende Haandgreb: »Fatter Kruuthornet!« — »Kruuthornet I Högden!« — »Öpnat medh Tänderne!« — Gnugga Sönder Kruuthet!« o. s. v.

I de følgende Reglementer i det 18de Aarhundrede simplificeredes Eksercitsen i betydelig Grad, Haandgrebenes Antal reduceredes efterhaanden til 11. Man fortsatte i Begyndelsen af det 19de Aarhundrede i samme

Spor; efter et i 1823 udkommet Reglement eksercerede man saaledes »på enklaste sätt». Men derefter ændrede man Kurs; disse »omilitäriska reglementen» medførte efter hin Tids Mening daarlig Eksercits, og man indførte i 1841 en fra England hentet, betydelig mere indviklet Eksercits, hvor hvert Haandgreb deltes i flere, op til 11, Tempi. Allerede i 1861 kom Reaktionen; gennem et i dette Aar udgivet »Artilleri Exercis-Reglemente för Kongl. Maj:ts Flottas seglande och Ångfartyg» gjordes Eksercitsen atter enkel og ukonstlet.

Sammen med Beskrivelsen af Artillerieksercitsens Udvikling i Orlogsflaaden følger en tilsvarende for Skär-gaardsflaaden. I 1836 udkom et »Exercis-Reglemente för Kongl. Maj:ts Flotta,» af hvis 2den Del »För Kanon-slupar, Kanonjollar och Mörsare-fartyg» Forfatteren frem-draget interessante Enkeltheder. Jeg skal nævne følgende om »Bombkanonens» Betjening: »Själftva exercisen vid pjäsen omfatter 11 handgrepp. Sidriktningen verkställes å skärgårdsfartygen genom dessas eget läggande i viss kurs i förhållande till målet på kommandoordet »Rikta och skjuta!» Då spänner vid första tempo nr. 2 hanen, kommandören insätter slagröret i fängbålet — »ifall röret är för tjockt, afbrytes detsamma och kastas utombords» — och ropar »Kanon klar!», hvarvid befälhafvaren lägger sig på knä på däckets bakom vattenpasset. Andra tempo består uti, att nr. 2 räcker fyrsträngen till den riktande och att fartyget lägges horisontellt efter vattenpass ge-nom förflyttning af besättningen. Så vid tredje tempo kommenderar den riktande årorna för fartygets vridning; då riktarens öga, siktet, förlikningsspetsarna och målet bli ens, affyras skottet.»

Men Skär-gaardsflaadens Eksercits var i sin Udvik-ling mere retlinet end Orlogsflaadens; dette »har tydligen haft sin grund uti, att dess författare hyst mera fram-skridna åsikter om exercismetoderna än mästaren till den afdelning de seglande fartygen fått på sin lott.»

Efter Omtalen af Reglementet af 1861 standser Forfatteren desværre; alle de senere udkomne Reglementer for Eksercits med modernere Skyts nævnes blot, og den, der gerne vilde have fulgt den interessante Udvikling helt op til vore Dage, maa lade sig nøje med Numre og Aarstal.

A. V. J.

Dansk Artilleri-Tidsskrift. 2den Aargang af «Dansk Artilleri-Tidsskrift» er paabegyndt. Med Tilfredshed kan Tidsskriftets Redaktør, Kaptajn C. H. Rye, og Redaktionsudvalget, Oberst J. P. F. D. Dahl, Oberstløjtnant N. E. Lomholt og Kaptajnerne C. J. N. Nieuwenhuis, V. A. Wilkenschildt og C. J. B. Lehrbach, se tilbage paa Resultatet af det første Aars Virksomhed, idet de udkomne Hefter indeholder en Række udmærkede Artikler over afvekslende Emner.

Tidsskriftet vil sikkert blive læst med Interesse i Marinekredse. Dels har nemlig Landartilleri og Søartilleri saa mange Berøringspunkter, at Interessesfællesskab mellem de til de to Vaaben hørende Officerer er en Nødvendighed, hvilket forøvrigt de senere Aars lærerige Fællesmøder mellem Artilleriofficersforeningens og Søløjtnant-Selskabets Medlemmer udviser, og dels kommer Tidsskriftet ved Behandling af kystartilleristiske Emner ind paa Forhold, der er af direkte Betydning for Marinen.

Dansk Artilleri-Tidsskrift, der udkommer med 6 Hefter aarlig, tilbydes Abonnenter paa «Tidsskrift for Søvæsen» til halv Pris.

A. V. J.

Danmark og Marokko.

Af Kay Larsen.

Det er mærkeligt saa faa, der kender blot det allermindeste til Danmarks Forbindelse med Marokko i gamle Dage. Ganske vist faldt vore Foretagender i det urolige Land uheldigt ud, men hele Sagen er dog saa omfattende og interessant i sig selv, at en lille Opfriskning deraf kunde synes at være berettiget.

I Midten af det attende Aarhundrede blev der fra Regeringens Side gjort meget for Danmarks Handel paa fjerne Egne, og under Christian VI og Frederik V oprettedes flere privilegerede Handelsselskaber, »Kompagnier«, som skulde søge at give vort Fædreland Del i Storhandelen. Opmærksomheden paa Marokko blev vakt af en marokkansk Jøde, Joseph Buzaglo de Paz, som 1749 kom til København fra Frankrig. Hans Planer om dansk Handel paa Marokko vandt Bifald, og nogle private Købmænd sendte saa et Skib til dette »terra nova« for dansk Foretagsomhed. Skibet kom tilbage med godt Udbytte, og i Begyndelsen af 1751 gik Regeringen ind paa Jødens Forslag om at afslutte en Traktat med Sultanen og oprette Faktorier i hans Land. Regeringen antog, at Jøden var — som han udgav sig for — i Kontakt med Styrelsen i sit Fædreland, og besluttede at sende en Ekspedition til Marokko. Der skulde hentes Elfenben, fin Uld, Voks, Olivenolie, Strudsfer, arabisk Gummi, Mandler o. a. afrikanske Varer hjem — og udføres europæiske Handelsartikler i saa stor Udstrækning som muligt.

Orlogsfregatterne »Falster« og »Dokken« udrustedes til »Middelhavstogt«, men man holdt Ekspeditionens

egentlige Øjemed hemmeligt. Oberstløjtnant Johan Baptist Longueville blev udnævnt til Leder, og der gaves ham Ret til at give indtil 4000 Dukater ud til »Presenter«, et nødvendigt Onde, naar der skulde afsluttes Traktat med en af Korsarstaterne. Kong Frederik V gav ham Brev med til den marokkanske Sultan, og Buzaglo de Paz rejste med som Underhandler. Fregatterne samledes i Helsingør med tre Handelsskibe, hvoraf de to, »Nep-tunus« og »Ebenezer« var udrustede af Regeringen, og den 24. April 1751 afsejlede de fem Skibe.

Den 5. Juni ankrede Flaaden paa den marokkanske Havnestad Saffys Rhed, og man fik da straks at mærke, hvor uklogt man havde handlet ved at tage Buzaglo de Paz i Regeringens Tjeneste. Han havde ikke den ringeste Indflydelse, og var tilmed — som næsten alle Jøder baade dengang og nu — saare slet anskrevet i Marokko. En fransk Købmand, Stephan Rey, blev saa Mellemand imellem Longueville og de indfødte Myndigheder, men han viste sig at være ligesaa uvederhæftig som Jøden. Longueville rejste til Hovedstaden Marokko, hvor han modtoges med megen Udmærkelse, og allerede 1. Juli 1751 afsluttede han en Traktat med Sultanens Søn, Abdallah ben Ismael. De Danske forpagtede Tolden paa alle ud- og indgaaende Varer i Havnene Saffy og St. Crux (Agadir) paa fem Aar for en aarlig Sum af 50 000 marokkanske Dukater. Ingen fremmede Skibe maatte løbe ind i de paagældende Havne; kun de Danske maatte drive Handel der. Longueville fik Tilladelse til at oprette et Faktori paa den dengang ubeboede Ø Mogador. Prinsen fik tillagt 3 000 Dukater aarligt foruden »Presenterne«; til Gengæld forærede han Kongen 4 unge Strudse, som dog døde straks, og en Tiger, som omkom, da Fregatten »Falster« brændte.

Den 5. Juli kom Longueville tilbage til Saffy. Dagen efter hejstes det danske Flag i Byen, og Varer blev bragt i Land og oplagt hos Rey, der fik Titel af Dansk

Generalkonsul. Alle fremmede Købmænd skulde inden den 1. September forlade Byen. De intrigerede naturligvis mod de Danske, og ved Hoffet i Marokko kom der snart et Omslag i Stemningen. Longueville sejlede den 13. Juli med de fire Skibe til St. Crux; men da han der lod opslaa Telte, lod sine Folk bevæbne og endda satte nogle Kanoner og Soldater, som under Obljnt. D. A. Diethard var ombord paa Fregatterne, i Land, ophidsedes Maurerne og stimlede sammen med deres Vaaben. Soldaterne blev igen sendt om Bord, og Fregatterne sendtes bort for at berolige Sindene, men det var for sent.

Longueville blev kaldt til Saffy, hvor Prinsen da opholdt sig, og arresteredes under Paaskud af at han havde villet anlægge Fæstninger i Landet, og samtidig toges i Agadir Søjnt. Kaas og 40 Mand, som var gaaet i Land efter Vand, til Fange. Alle de Danske blev sendt til Marokko, hvor de indkvarteredes i Jødernes Bydel og endda sattes paa Arbejde. Alle de ilandbragte Penge og Varer beslaglagdes ogsaa og det var for henved 200 000 Pjastre. Buzaglo de Paz blev dømt til at brændes, men slap dog. De fremmede Købmænd fik Lov til at handle i de to Havnebyer igen, saa at alt, hvad der var vundet, blev tabt og meget mere til.

Prinsen sendte straks en af sine Favoriter, Jøden Samuel Sumbel, med Brev til København for at retfærdiggøre sig, og han kom over Land i Marts 1752 hertil. Da var allerede de to Handelsskibe vendt tilbage, medførende Størstedelen af de udsendte Soldater. Den 15. November 1751 var der imidlertid sendt Ordre til Kapt. Simon Hogland, den Øverstkommanderende paa Fregatterne, til at gaa til Saffy og gøre alt for at faa Fangerne fri og i Forening med Obljnt. Diethard handle efter Konduite, dog saa vidt muligt under fredelige Former. Hogland, der i Mellemtiden havde udrettet forskellige Hverv i Tunis, kom den 22. April til Saffy, men opnaaede intet.

Sumpel, en lille uanselig afrikansk Jødetype, boede under Opholdet i København i Gæstgivergaarden »Den gyldne Fortuna« ved Gl. Strand. Han fik den 9. Maj Audiens hos Kongen paa Fredensborg, men man vilde ikke indlade sig i Underhandlinger med ham. Der var straks blevet udrustet en ny Fregat til Middelhavstogt, »Kristiansborg«, og dens Chef, Kaptj. K. Holst, fik Ordre og Fuldmagt til at afslutte en ny Traktat med det marokkanske Hof. Fregatten afgik den 22. Maj, medførende for flere Tusind Rigsdaler »Presenter«, bl. a. en med »Guldgaloner garneret Karriole«, og Sumpel fulgte med Skibet tilbage. Holst døde paa Rejsen, og da ogsaa Fregatten »Den blaa Hejre« skulde til Marokko, sendtes den 2. Juli Kommandørkapt. A. F. Lüttau med denne Orlogsmand for at overtage Gesandtskabsposten. Han skulde dog nu optræde i det projekterede afrikanske Kompagnis Navn, da man ikke vilde »udsætte det danske Kongehus for ny Krænkelser«.

Hogland havde forgæves givet Løfter om gode »Presenter« og ligesaa forgæves truet Saffy med Bombarde-ment. Da alle fire Fregatter, samt et Handelsskib, »Neptunus«, ladet med Vaaben for Etatsraad Fabritius Regning, samledes paa Saffys Rhed, fik de danske Forlangender mere Vægt. Den 12. Maj 1753 kom dertil Fregatten »Frederik og Lovise« med Proviant og andre Fornødenheder til Eskadren. Med det Skib fulgte Købmanden Andreas Ærebo, der med Titel af Konsul skulde forestaa den marokkanske Handel, og der udnævntes en Faktor for hver af Havnebyerne. Kristi Himmelfartsdag løslodes endelig alle Fangerne, der den 2. Juni 1753 velbeholdne naaede Saffy.

Dagen efter hejstes Dannebrog atter i denne By, men det blev en trist Dag! Der blev i Anledning af »Fredsslutningen« holdt stort Gæstebud om Bord i Fregatten »Falster«, men under dette opstod der Ild i Skibet og henad Aften sprang det i Luften. Der omkom 132 Mand,

nemlig Obljnt. Diethard, 1 Kaptajn, 1 Fændrik og 42 Soldater samt 3 Søløjtnanter, 1 Kadet og 83 Matroser. Den 11. Juni hjemgik saa »Frederik og Lovise« og »Dokken« med de bjærgede Folk fra »Falster« og de løsladte Fanger, og disse Skibe kom i Juli tilbage til København.

Lützau, der med de to andre Fregatter blev ved Saffy, sluttede den 18. Juni 1753 en ny Traktat med Prinsen og fik Frihandel for de Danske fra Floden Om Arbe ved Byen Azamur til Floden Nun, Marokkos yderste Grænse mod Syd. Der skulde bo en Konsul i Saffy og en Faktor der og i Agadir. Ærebo indsattes som Konsul, og Lützau rejste saa hjem med »Kristiansborg« og »Den blaa Hejre«, der den 18. Aug. 1753 kom til København. Traktaten ratificeredes af Frederik V den 18. Marts 1754.

Faktorerne havde snart to gode Ladninger færdige, men der kom i 1753 slet ingen Skibe fra Danmark. Prinsen tog dette ilde op, og den afsatte Generalkonsul Rey gjorde alt for at gøre Arbejdet svært for de Danske. Prinsen krævede store Mængder Vaaben og Ammunition til Købs, men man turde ikke indføre dem af Hensyn til de kristne Nabostater: Spanien og Frankrig. Ærebo klarede dog Skærene ved en Del »Presenter«, og Faktorerne opnaaede, at Prinsen laante dem Penge til Indkøb af Varer, men alt gik trægt. Det var endda nær kommet til Krig mellem Spanien og Danmark paa Grund af vor Foretagsomhed, — og en Tid lang forbødes ligefrem Handelen paa Spanien.

Ærebo opnaaede 1754, at Byerne Saleé og Rabat »indbefattedes under Freden«, saa at de berygtede Korsarer fra disse Byer maatte respektere det danske Flag. Han var selv i Hovedstaden Marokko med en Tolk og 7 »Domestiquer«, og Indrømmelsen blev ret dyr. Ny Presenter, store Rejseomkostninger maatte til, og Ærebo fik endda

efter den Tid 500 Rdlr. mere Løn aarligt. I Begyndelsen af 1754 sendtes Kapt. Fr. Chr. Kaas til Saffy med to Handelsskibe, »Fredericus Qvintus« og »Lovise«; han var vel kendt med Forholdene fra sit første Togt til Marokko som Løjtnant, hvor han jo havde gennemgaaet Slaveriet



i Prinsens Hovedstad og ved et Træf af Skæbnen var kommet i Yndest hos den strænge Slaveherre.

I Slutningen af Juni kom Skibene til Saffy, og den 30. Juni rejste Kaas med et stort Følge til Marokko, hvor han blev meget venligt modtaget og endda fik den Kaarde tilbage, som var blevet ham frataget, da han i sin Tid toges tilfange. Kaas tilbagebetalte 20 000 Pjastre, som Prinsen efterhaanden havde forstrakt Faktorerne med, og nogle danske Slaver i Fez blev straks løskøbte. Der var stor Afskedsaudiens den 6. Juli, og Kaas vendte

saa tilbage til Saffy, hvorfra han kort efter fortsatte Rejsen hjemad. Allerede den 9. Oktbr. naaede han Helsingørs Rhed. Ogsaa »Lovise« fik Ladning i Saffy og Agadir, og samme Aar »ekspederedes« endnu et tredie Handels-skib, saa at der i 1754 hjemkom tre meget værdifulde Ladninger fra Marokko til København.

»Det afrikanske Kompagni«, som jo allerede havde eksisteret flere Aar, fik endelig sin Oktroy (paa 40 Aar) 31. Marts 1755, og Aaret efter havde det en Kapital paa 250 000 Rdlr., fordelt paa 500 Aktier. Præses blev Gehejmeraad J. H. Desmercières, og der ansattes fire Direktører, Kapt. Kaas og 3 Etatsraader, Kongen havde skænket Kompagniet Skibet »Kronprinds Kristian«, og dette blev sendt til Marokko. Slavekassen tilskød 10 000 Speciedukater engang for alle og desuden 500 aarlig til de Presenter, den ivrige Ærebo fandt det nødvendigt at sprede om sig. Det hele blev saaledes lagt stort an.

Da Byen Salee, som hidtil havde været ret uafhængig, endelig blev besat af Prinsen, lod denne Ærebo flytte til Byen Rabat i Nærheden af Salee, og udstrakte de Danskes Handelsprivilegier til begge disse Byer. Alle engelske Købmænd blev samtidig jagede ud af Landet, og det danske Kompagni oprettede et Faktori i Rabat. Den Dag, det danske Flag blev hejst, blev der saluteret fem Skud fra hvert af de to Kasteller ved Byen, og Ærebo, der havde faaet to Huse som Gave af Prinsen, et til sig som Konsulat og et til Faktori, holdt en stor Fest for Egnens Kadier og Embedsmænd. Prinsen skrev selv til Kongen af Danmark 1. Oktbr. 1755 og tilsagde ham sin Støtte for de danske Foretagender i hans Land og anmodede om Udsendelse af en Overkøbmænd.

I 1755 og 56 sendtes hvert Aar tre Skibe til Marokko, og Kompagniet gav da omkring 10 % i Udbytte. I 1756 var Ærebo igen i Hovedstaden og opnaaede Fred for Korsarerne i Tetuan, Tanger, Larrache o. a. Byer, som havde givet sig ind under Prinsens Overherredømme. Ved

Traktat af 24. Maj 1756 fik det danske Kompagni Tilladelse til at oprette Faktorier i de tre nævnte Byer, og Danmark skulde begunstiges mere end andre Lande, fordi det var »det første, som sluttede Fred med Sultanen».

Samme Aar sendtes Kaas igen til Marokko som Kommissarius, særligt for at ordne nogle Uoverensstemmelser mellem Konsulen og Faktorierne og indsætte en ny Konsul, Kancelliraad Denis Lucas, i Ærebos Sted. Krigen imellem Frankrig og England var da netop udbrudt, og de Danske burde nu høste gyldent Udbytte af Skibsfarten og Handelen paa disse Egne under det neutrale Flag, det eneste der respekteredes af Korsarerne. Kaas blev hilst med 50 Kanonskud fra Kastellet i Saffy, og han, Ærebo og Lucas kaldtes til Hoffet før en engelsk Ambassade, som samtidig med det danske Orlogsskib »Slesvig« var ankommen paa Rheden. Alt forløb godt, og i Slutningen af August 1756 kom »Slesvig« med Kaas og Ærebo tilbage til København.

Allerede i Marts Aaret efter laa tre danske Skibe paa Saffys Rhed. Paa Prinsens Ønske var der sendt ham en »kgl. Gartner«, der skulde anlægge Haver i Hovedstaden. Nu begyndte imidlertid atter Kævlet. Faktoren i Saffy, Butler, blev anklaget for at have røvet 30 000 Pjastre fra et spansk Skib, der sank i Havnen, hvorfor Butler fik Stokkeprygl og de Danske gjordes ansvarlige for Summen. Lucas viste sig at være langsom, næsten sløv, og formaaede ikke at udrette synderligt. D. 13. Novbr. 1757 udraabtes Prinsen efter Faderens Død til Sultan, hvilket kostede Kompagniet en god Hoben Presenter til »Gratulation».

I 1758 bestemte Sultanen pludselig, at de Danske igen skulde forpagte Tolden i Saffy og St. Crux og betale 20 000 Dukater om Aaret derfor. Kaas kom dette Aar igen til Marokko og havde 12 000 Pjastre med til Rejseomkostninger og Presenter. Det lykkedes ham at faa Toldforpagtningen udsat, men Pengene smuldrede hen,

og der opnaaedes saare lidt for dem. Faktorerne begyndte at se mest paa deres egen Fordel og tage ulovlige Afgifter til sig selv, — og Kompagniet fik et Tab paa 8 800 Rdlr. ved, at et Handelsskib forliste. Der forefaldt desuden saa mange Chikanerier og Uregelmæssigheder fra Embedsmændenes og Konkurrenternes Side, at det ikke rigtig vilde make ret for de danske Foretagender i »Mogreb-ul-Aksa«, Muhamedanernes »yderste Vesten«, som jo med Rette altid har haft daarligt Ry paa sig.

Da Orlogsskibet »Fyen« skulde gaa hjem fra Marokko, sendte Sultanen en Ambassade med det til Danmark. Gesandten, Elhadsch Muhammed Ben Ali Embak, og hans Følge kom den 23. Oktbr. 1759 til København og slog sig ned i »Gieslers Gaard ved Stranden«, det senere »Hotel Royal«, hvor nu Nationaltidende har til Huse. Kongen betalte for hans Ophold og gav ham endda 30 Rdlr. daglig til Underhold. Ærebo var attachet ham. I Slutningen af November fik han sin første Audiens hos Kongen paa Kristiansborg Slot. Gesandten anmodede om at faa lavet 1 500 Geværer her i København. Dette afslog Kongen af Hensyn til Spanien, men lovede at betale 20 000 Rdlr., saa at Sultanen kunde faa dem købt et andet Sted. Ogsaa Toldforpagtningen ordnedes, idet Kompagniet overtog den for 20 000, skønt den kun indbragte 10 000, men Kongen gik ind paa at refundere Kompagniet Uunderskudet saalænge Forpagtningen varede. Det var saaledes Majestæten en dyr Dag!

Gesandten blev i København hele Vinteren, besaa Byen og Omegnen og deltog i Hoffets Selskabeligheder. Først den 20. Maj 1760 havde han Afskedsaudiens og i Juni afsejlede han med sit Følge med Orlogsskibet »Sejeren«, som daværende Kommandørkapt. Kaas skulde føre til Marokko.

— Faktorerne havde imidlertid paa egen Haand sluttet en Forpagtningskontrakt med Sultanen om Tolden i Saffy og Salee og var gaaet ind paa at betale 50 000 Pjastre

aarligt; ved fejle Dispositioner havde de desuden skaffet Kompagniet et Tab paa 11 000 Rdlr. ved Handelen paa Mogador.

Kaas tog sig ikke synderligt af deres Affærer. Han delte for over 10 000 Rdlr. Presenter ud, og der vistes saaledes fra dansk Side en Rundhaandethed, som aldeles ikke blev gengældt. Med »Sejeren« fulgte en Overkøbmand, Leonhard Passavant, tre »Commisser«, deriblandt den senere saa berømte Georg Høst, der har udgivet flere udmærkede Skrifter om Marokko, og en Bygmester, en Gartner, en Malermester og en Stenhugger. Disse Haandværksmestre, der skulde arbejde for Sultanen, lønnedes af den danske Regering. Kaas havde intet særligt at udrette og kom velbeholden tilbage til Danmark i Oktober.

Der havde været 50 000 Rdlr. Omkostninger paa denne Rejse, og Udbyttet stod jo aldeles ikke i Forhold dertil. Der burde have været ofret mere paa Handels-skibene. Noget i den Retning indhentedes i 1760, da der var syv store Fragtskibe for Kompagniets Regning i Marokko. Samme Aar sluttede Sultanen Fred med Englænderne, og der væltede da Presenter af den kostbareste Art ind i Landet, saa at de Danske ikke let kunde holde Trit. Den langsommelige Lucas blev afløst af en ny Konsul, Kancelliraad J. F. Barisien, der overførtes til Afrika af Fregatten »Møen«. Da han kom, havde Sultanen gjort nogle Forandringer i Kompagniets Handels-territorium, som var til betydelig Skade for de Danske, og det opdagedes nu, at Faktor Butler havde Underslæb og ikke kunde aflægge Regnskab for henved 50 000 Rdlr. Butler tog Livet af sig, men de samlede Kalamiteter havde nær taget Livet af selve det »højlovlige« Kompagni.

Kongen skænkede imidlertid Kompagniet 150 000 Rdlr. for at holde det oppe, hvorved jo Freden med »Sørøverstaten« kunde bevares, saa at der maaske dog spares Staten Tab paa anden Maade. Danmark havde jo paa den Tid en meget anselig Fragthandel i Middel-

havet, og under de nuværende Forhold respekteredes Dannebrog af de marokkanske Korsarer, (hvoraf alene Sultanen havde tretten), hvilket fristede Befragterne til at sende Gods med de neutrals danske Skibe. Det viste sig dog saa godt som umuligt at drive regulær Handel i dette urolige Himmelstrøg. Et dansk Skib, som var fragtet af marokkanske Købmænd, blev opbragt af Spanierne, og Sultanen gjorde straks det danske Kompagni ansvarlig for Tabet. De tre Købmænd drog til København, hvor de fik mere end de kunde forlange i Erstatning, hvorover Sultanen senere udtrykte sin Tilfredshed. Der var i dette Decennium flere Marokkanere i vor Hovedstad. Men hvormange har der været i det sidste Aarhundrede?

Da den redelige og stræbsomme Passavant døde 1761 i Saffy, blev lidt efter lidt Pengesagerne i de danske Faktorier slemt forkvaklede, og det hjalp ikke synderligt, at Kongen, da Havnetolden igen blev paatvungen for tre Aar, tog Underskudet paa sin Kappe. Faktorerne udfoldede kun ringe Virksomhed i det Store, men arbejdede ivrigt i det Smaa for at mele deres egen Kage. Der udrustedes hvert Aar kun 4—6 Skibe, og Omsætningen blev ikke stor nok til at bære Vægten af de mange Administrationsomkostninger, Repræsentationsudgifter og Presenter: ikke alene Sultanen, men hans griske Yndlinge maatte tilfredsstilles. Ofte gik en Tredjedel af de udsendte Penge med til saadanne Formaal, og der manglede ikke sjældent Midler til Indkøb af Varer. Adskillige Gange maatte den danske Konsul sørge for Kreditiverne til Sultanens Gesandter i London og Konstantinopel. I 1762 forliste et af Kompagniets Skibe ved Marseille, hvorved der tabtes 40 000 Rdlr. Samme Aar sinkedes Forsendelsen af Pengene for Toldafgiften. Sultanen blev meget fortørnet, og det saa længe ret sort ud. Freden mellem Frankrig, Spanien og England foraarsagede des-

uden, at disse Lande i fuldt Maal kunde tage Konkurrencen op i Marokko med de Danske.

Det store Kompagniskib »Fredericus Quintus» forliste 1763 ved Pikardiet, men dette Aar slap Kompagniet til Gengæld for Toldforpagtningen, som havde bragt et Tab paa 130 000 Rdlr. ialt. Da man nu skulde gøre fuld Afregning med Sultanen, blev der en Gæld til ham paa 63 000 Pjastre, og de Danske tabte da i den Grad i Anseelse, at Konsulen under Opholdet i Hovedstaden maatte nøjes med en Afskedsaudiens paa aaben Mark, hvor Sultanen blev siddende til Hest. Det stod saa sløjt til med Pengene, at et Skib maatte gaa tilbage til København uden Ladning, og først hen paa Sommeren kom to Skibe med Gods og Pengemidler til de betrængte Faktorer. Den danske Regering sendte da en Ambassadør til Sultanen for at gøre klart Bord med ham. Det blev F. K. Kaas, en Fætter til den tidligere Gesandt, som havde været i saa høj Yndest hos Sultanen.

Kaas kom den 1. Septbr. 1763 til Salee og rejste straks med Barisien til Fez, hvor han betalte de 60 000 Pjastre og gav en Present til 1 000 Rdlrs. Værdi: Han fik ogsaa Generalkvittering, skønt der manglede 3 000 Pjastre, som Barisien senere maatte betale! Bedst tilfreds var Sultanen med nogle Jagtfalke, Kaas bragte med. Lucas rejste hjem med »Havfruen» og udnævntes til Meddirektør i Kompagniet og Kommitteret i Kommercekollegiet! Handelen gik nu en Tid ret godt, og der kom i 1764 en Del Kompagniskibe til Faktorierne. Af og til blev et dansk eller norsk Skib taget af Korsarerne, men her gjorde endelig Kompagniet og Konsulen Nytte, og i hele dette Tidsrum blev alle danske og norske Skibe givne fri. Da Kompagniet igen manglede Midler, bevilgede Kongen den 28. Febr. 1765 en Udbetaling af 174 866 Rdlr. een Gang for alle — og for sidste Gang, — samt 12 000 Rdlr. aarlig til Lønning af Konsulen, til Presenter o. l.

Paa dette Tidspunkt fik Sultanen Lyst til at anlægge en Hovedstation for sine Kapere i Mogador, og det blev Dødsstødet for det danske Kompagni. I 1765 befalede han, at de Danske skulde flytte til Mogador ligesom alle andre kristne Købmænd i Landet; der blev anlagt Havn og bygget et Kastel, og de danske Haandværksmestre maatte opføre Magasiner i ret stor Stil. Det er alt ialt ikke faa Bygninger, der blev opført i Marokko af vore Landsmænd!

Der blev nu et slemt Virvar for Kompagniets Folk, der maatte lystre Parolen, men trak Tiden ud til der igen kunde komme en Gesandt fra Danmark. Barisien var forgæves i Fez, han maatte rejse til Mogador og der kampere i et Telt indtil Bygmester Schrøder fik »det danske Hus« opført. Sultanen gik frem med udpræget afrikansk Hensynsløshed, og det faldt svært at skaffe Tilladelse til at udføre Varerne fra de gamle danske Faktorier. En fransk Eskadre bombarderede 1765 Salee, og dette opbragte yderligere Sultanen mod de Kristne.

Kaas blev atter sendt til Marokko for at klare Sagerne. Alt forværredes imidlertid ved, at et dansk Skib, som Sultanen havde presset til at hente Ammunition i Konstantinopel, blev taget af Franskmændene og ført til Brest; Ladningen konfiskeredes, men Skibet sendtes tilbage til København. Kompagniet blev gjort ansvarlig for Tabet, og de Danske fik Ordre til at foretage Flytningen til Mogador inden 15 Dage. Et Par danske Skibe blev ekspederede fra Mogador, og en af Faktorerne opnaaede ved Bestikkelser, at Konsulathuset i Salee blev givet tilbage, men alt var i Forvirring. Faktorerne tilsidesatte Barisien. De andre europæiske Nationer var fortørnede over Ammunitionsaffæren, og Kaas blev undervejs til Salee opbragt til Toulon af en fransk Fregat. Først i Novbr. 1765 fik han sit Skib og dets Ladning frigivet og kom endelig den 18. Januar 1766 til Salee. Kaas, Barisien, Faktor Schaldenbrand og Høst rejste saa

til Sultanen i Mequinez, men maatte ud med store Presenter for at faa Sultanen i Tale. Den afrikanske Majestæt manglede nu Penge og krævede, at de Danske skulde overtage Toldforpagtningen igen for 50 000 Pjastre aarligt, og Kaas gik mærkeligt nok ind derpaa uden Fuld-magt dertil — og uden at faa Erstatning for de ved al Uroen foranledigede Tab. Høst blev Vicekonsul i Mogador, og Faktorerne i Salee og Saffy blev givne tilbage. Sultanen forlangte af Kaas, at der skulde sendes 19 Haandværksmestre fra Danmark til ham, og Kaas vendte saa tilbage over Marseille efter at have forsynet Faktorerne med Penge og tømt sin Kasse til Bunden.

Direktionen for Kompagniet fandt paa dette Tids-punkt Grund til at standse Foretagenderne i Marokko. Paa Generalforsamlingen den 18. Septbr. 1766 toges Beslutning om at ophæve Kompagniet, da »Participanterne ikke kunde indlade sig paa Toldforpagtningen«, og redde saameget som muligt af den indskudte Kapital. Statsmændene fik nu nok at gøre med at klare, hvorledes Freden med Marokko skulde bevares, og der opstod en Strid mellem Bernstorff, der havde været Fortaler for Kompagniet, og den mandhaftige Danneskjold, der nu hoverede og foreslog en Blokade af marokkanske Havne, saa at man hellere tiltvang end ved de store Pengebeløb tilsjakrede sig Ro for den hedenske, griske Potentat: »Regeringen burde aldrig have deltaget i Kompagniets Foretagender. Den burde ene og alene beskytte de handlende og Handelen«.

Kongen bifaldt den 1. Decbr. 1766 Bernstorffs Forslag om Ophævelsen af Handelen og om en aarlig Tribut til Sultanen forat bevare Freden, og der sendtes en ny Konsul til Marokko for at afslutte en ny Traktat og føre Tilsyn med Likvidationen. Til den vanskelige Post valgtes den tidligere Konsul i Stockholm, Kommerceraad Jens Koustrup, der i Marts 1767 forlod København og over Land tog til Marokko. Snart efter sendtes Fregatten

»Havfruen« dertil under J. K. Krieger; han skulde støtte Konsulen i Forhandlingerne og føre alle de Danske hjem med sit Skib.

Den ulykkelige, tilsidesatte Barisien døde imidlertid i Salee den 9. Maj efterat have rægtet sin Gerning til det sidste, pligtopfyldende, men upaaagtet og ret ilde set. Sultanen, der ikke kunde lide ham, var netop blevet formildet overfor de Danske, fordi en dansk Konsul i Cadix havde sendt ham alt, hvad der var indbjærget fra to marokkanske Kapere, der var strandet paa den spanske Kyst. Koustrup kom den 19. Maj til Tetuan og rejste videre til Salee under Bedækning af 4 af Guvernørens Ryttere. Den 27. Maj holdt han sit Indtog i Salee, ledsaget af den svenske Konsul Wulff, Faktor Schaldenbrand og de øvrige Kristne i Byen, samt Stadsguvernøren og en Mængde Arabere, alle til Hest, som var kommet ham i Møde 2 Mil fra Staden. Ved hans Ankomst til Salee blev der saluteret og gjort megen Stads af ham. »Havfruen« var da ankommet Dagen før, medbringende 40 000 Pjastre; men der manglede da endnu 23 000, og Sultanen forbød alle Danske at rejse og Skibene at sejle, før alt var betalt.

Koustrup maatte selv til Hovedstaden, hvor han ankom den 27 Juni, men først den følgende Uge fik han Audiens, og det kneb da for ham med at faa Sagerne i Orden uden at lade sig binde til de tre Aars Toldforpagtning. Korsarførererne intrigerede for at Sultanen skulde bryde Freden, og Koustrup maatte sprede Presenter til mange Sider, — saaledes fik Jøden Sumbel 1 000 og Yndlingen Mulei Edri 5 000 Pjastre. Endelig 22. Juli 1767 blev Sagen afgjort med, at Toldforpagtningen hævedes ved Maanedens Udgang, saaledes at Sultanen kun fik 12 500 Pjastre tilgode. Ved Afskedsaudiensen maatte der gives en Mængde Gaver, som bares af 11 Jøder, og Koustrup medtog blot selv nogle Guldstænger, som jo ogsaa var sikrere i hans Lomme. Det danske Hus

i Mogador skænkedes til Sultanen. Udfærdigelsen af Traktaten, Udstedelsen af Pas, Ordre til Guvernørerne om Inddrivelsen af Kompagniets Tilgodehavende, o. s. v., skete med mærkelig Ilsomhed. Allerede den 26. Juli var alt klart.

I Traktaten, som er dateret den 25. Juli 1767, lagdes der ikke de Danske noget i Vejen for at drive Handel i Marokko senere. Det danske Flag skulde respekteres af Korsarerne »efterdi de Danske havde været de første af alle Kristne, som havde sluttet Fred med Kejseren«. Konsulen skulde blive boende i Konsulathuset i Salee. Kongen af Danmark skulde aarlig give Sultanen 12 fireogtyvepundige og 13 attenpundige Jernkanoner, 10 svære Ankertove, 2 000 Egeplanker og 6 500 Pjastre i Stedet for Sejl o. l. Kongen kunde, om han ønskede det, betale 25 000 Pjastre aarlig i Stedet for alt Godset. Alt i alt var det en meget »billig« Fredsslutning i Forhold til hvad andre Nationer, særlig Svenskerne, maatte yde. Dog maatte Koustrup ogsaa sørge for, at der fra dansk Side ydedes Erstatning for det Gods, der med det danske Skib var opbragt til Frankrig. Koustrup maatte ud med endnu 18 100 Pjastre forat faa Generalkvitteringen.

Efter saaledes heldigt at have udført sit Ærinde, rejste Koustrup den 27. Juli fra Salee medbringende Brev fra Sultanen til den danske Konge. Den 10. Septbr. indskibede han og Kompagniets Folk sig i »Havfruen« (Schaldenbrand under Opsigt, anklaget for Underslæb), og Fregatten kom i Begyndelsen af November velbeholden tilbage til København. Direktionen for Kompagniet lod straks Faktorerne gøre Regnskabet op, og da dette var sket, deltes Kapitalen, hvorefter Kompagniet ved Proklama af den 20. Maj 1768 opløstes — og Handelen paa Marokko gaves fri for alle Kongens Undersaatter.

Denne »Frihed« er som bekendt ikke blevet udnyttet synderligt, og da den danske Skibsfart paa Mittel-

havet ved Krigen med England ophørte, tabte den »ven-skabelige« Forbindelse med Marokko al Værd. I adskillige Aar vedblev Regeringen dog at yde »Tributten« til Marokko, og først i 1844 efter Marokkos uheldige Krig med Frankrig tog man Beslutning om at ophøre med Udbetalingen. Der sendtes en Eskadre paa to Fre-gatter, »Gefion« og »Thetis,« en Brig, »Mercurius«, og Dampskibet »Hekla« under Kommandørkapt. H. G. Garde til Marokko, og vore nordlige Naboer fulgte Eksemplet. Nogle svenske og norske Orlogsskibe sendtes til Tanger, hvor desuden franske, engelske og spanske Krigsskibe samledes. Tributten blev endelig opsagt, og den 5. April 1845 blev den strøget. Korsartiden var da forbi, og Marokko havde ikke længer nogen Betydning — hverken som Ven eller Fjende for vort Land.

Tshushima.

Oversat fra russisk af Premierlieutenant Augsburg.

Brudestykke af en Dagbog, skrevet af W. Krawtschenko, Læge ombord i Krydseren «Aurora» under Slaget.

(Dagbogen udkom 1910 i Petrograd under Titlen «Over 3 Oceaners».)

(Fortsat.)

Vor eneste Afstandsmaaler, Barr and Stroud, blev i Begyndelsen af Slaget slaaet i Stykker i Mærset. Senere blev ogsaa de Ledninger ødelagte, ved Hjælp af hvilke Befalingerne overgaves fra Kommandotaarnet til Afstandsindikatorerne. Enhver af Gruppeofficererne maatte bestemme Afstandene ved Hjælp af Øjet og skyde efter eget Forgødtbefindende. Men Beskydningen blev slet. Det var ikke muligt at se vore Nedslag i Vandet. Den store Afstand samt undertiden Taagen og de fjendtlige Skibes Maling, som gjorde det vanskeligt at rette Kanonerne ind, var til stor Gene for vor Skydning. Synsfeltet formærkedes ikke lidt af store Fontainer, fremkaldte ved de japanske, med et stærkt eksplosivt Stof fyldte Granaters Nedslag i Vandet.

Hele denne Tid drev vi omkring paa samme Sted. Bestandig var Kotsusima i Sigte, mod hvilken Ø iøvrigt Japanerne anstrengte sig for at trykke os — over til Miner eller ind under Kystforternes Kanoner.

Da vore Krydsere for største Delen maatte kæmpe paa modsatte Kurser, fik vi ogsaa nogle Minutters Pusterum, i hvilke vi kunde komme til Kræfter igen og trække Vejret mere frit. Panserskibene kæmpede næsten bestandigt paa parallelle Kurser.

Og, som var førende Flagskib, blev mere beskudt end Aurora, men Størstedelen af dets Skyts var beskyttet af pansrede Kasematter og Pansertaarne, medens alt paa Aurora var ubeskyttet og synligt.

Suwarow vedblev, ompændt af Flammer og Røg, at holde sig paa samme Sted. Pludselig gik den frem, udsendende gennem Siden en tæt, sort Røgsky. Ved en senere Vending af Aurora observeredes den atter indtraadt i Linien og gaaende i Uschakows Kølvand. Hvilken tapper Fyr!

Paa Torpedobaaden Buiny, der nærmede sig Klokken 4 t. 22 m., aflæstes Signalet: »Admiralen er paa Torpedobaaden».

Cirka Klokken 5 laa vor Eskadre atter Kursen Nord, og foruden Suwarow sluttede nu ogsaa Aleksander den 3die, som havde en kolossal Slagside, sig til Eskadren.

Det var klart, at Minutterne kunde tælles for dette Skib.

Ikke desto mindre forsvarede det sig dygtigt med sit Artilleri.

Oleg og Aurora, som befandt sig langt fra Panserskibene, forøgede Farten og gik nærmere til dem, idet de vedblev at føre Kampen med Fjendens Krydsere, som gik paa parallel Kurs.

Sikker i deres Taktik gik Japanerne, efter at de havde observeret Panserskibenes Svingning til Nord, paa ny frem forbi dem, styrtede sig over den førende Borodino og tvang Eskadren til at bøje af til Styrbord og styre Øst.

Paa Grund af den sidste Bevægelse befandt de fjendtlige Krydsere, som kæmpede med os paa parallelle Kurser, sig pludselig lige for Stævnen af vore Panserskibe, for hvilke de ogsaa skyndte sig at gaa af Vejen.

De japanske Panserskibe drejede ligeledes til Øst, men var nu ret langt borte.

Ilden stilnede af for en Tid.

Oleg og Aurora skar ind i Panserskibenes Kølvand, og Torpedobaadene, som hørte til Opsøgelisesafdelingen, Transportskibene og Krydserne Donskoi, Monomach, Schemtschug og Idzumrud viste sig pludselig indenfor den Cirkellinie, som vor Eskadre dannede.

Paa ny kom Japanerne til Syne i Flanken, paa ny maatte vore Panserskibe bøje af til Styrbord og styrede den modsatte Kurs.

Knajs Suwarows Undergang.

Suwarow, der sluttede Linien efter Uschakow, forsvandt, og paa Grund af Røg og Taage lykkedes det slet ikke at faa Øje paa den igen. Paa Aurora raabte alle mellem hinanden: Hvor er Suwarow? Hvad er der blevet af den? Mange kom til det Resultat, at den var blevet tilbage et eller andet Sted i hjælpeløs Tilstand.

Kampens Fortsættelse.

Aleksander den 3die, som nu var førende, skar atter ud af Linien. Lige forinden havde den rettet sin Krængning noget, men nu var den atter meget stor. Mellem Skorstenen og Stormasten flammede Branden. Paa Panserskibet vajede et eller andet Signal.

Klokken 5 t. 10 m. drejede vi til Kursen N 50 Ø.

Klokken 5 t. 35 m. Signal paa den førende Borodino: «Transportskibenes Kurs N 28 Ø, otte Knobs Fart».

Klokken 5 t. 40 m. skar Aleksander den 3die igen ind i Linien efter Orel.

Under den sidste Manøvre indhylledes hele Horisonten i Taage og Røg, og de japanske Krydsere tabte for en Tid vor Eskadre af Sigte.

Cirka Klokken 5 t. 30 m. nærmede de fjendtlige Krydsere sig til Transportskibene og aabnede en kraftig Ild.

Oleg og Aurora forlod deres Plads agter i Panserskibenes Linie, og kastende sig mod Krydserne gav de Transportskibene Mulighed for at vige mere Styrbord over.

Oleg og Aurora, paa hvem Fjenden denne Gang straks indskød sig, led meget.

Ombord i Oleg faldt Granat paa Granat, og den gik midt mellem Masser af Sprøjt, og paa Aurora ventede vi, for hver Granat der faldt, at den skulde sænke vor ulykkelige Oleg.

Den højste Signalet: »Donskoi og Monomach tag Plads i Kølvandet«, og straks kom disse Skibe os til Hjælp.

Begge disse gamle Skibe opførte sig heltemodigt.

Men hvad kunde vore fire Krydsere udrette mod en Modstander paa 9—10 Skibe med Skyts af 21 cms. Kaliber?

Det var en Opgave, som gik over deres Kræfter.

Tappert og dristigt førte vort førende Skib Oleg. Den veg ikke tilbage for Panserskibene, undgik ikke Skydningen, men skyndte sig at være den første til at begynde den.

Efter at den havde bemærket, at Krydserne nærmede sig, gik den dem straks i Møde, selvanden med Aurora mod de 10, og kom i Kamp med dem paa modsatte Kurser.

Henimod Slutningen af Skydningen fjernede Oleg sig ogsaa fra Aurora ved hurtige og hyppige Fartforandringer. Vi forvirrede derved Fjenden og gav ham ikke straks Lejlighed til at indskyde sig.

Under hele den egentlige Kamp veg Aurora ikke fra sit Flagskib. — En Gang, da Oleg pludselig stoppede sine Maskiner, gik Aurora frem paa den Side, som vendte mod Fjenden, og dækkede tappert Oleg. I Manila erindrede de alvidende Japanere Aurora om dette Øjeblik.

Drejningsøjeblikkene var frygtelige. Naar Fjenden vel havde indskudt sig og med Virkning koncentreret Ilden paa Oleg, saaledes at sidstnævnte syntes fuldstændig indhyllet i Sprøjt, i hvidt Skum, som kastedes i Vejret, i sort Røg med flimrende Ild, saa at det for os ofte syntes, som om det ulykkelige Skib ikke skulde kunne udholde denne Ild, lagde det Roret haardt i Borde, drejede otte

Streger, og trak sig hermed ud af Ildens Omraade, saa at Nedslagene faldt agterude. Aurora fulgte straks dens Eksempel og gav Ror, men idet den hurtigt for videre paa Grund af Inertien, maatte den træde ind i den frygtelige Rayon, hvor Støbejernshagl kastedes i vore Øjne.

Da Aurora lystre Ror meget langsomt, drejer den ikke som Søfolk siger »paa Hælen«, hvorfor den hver Gang maatte dukke ind i denne Regn.

Forøvrigt undgik Aurora lykkeligt mange ubehagelige Øjeblikke i Kampen og holdt sin Plads i Linien.

Fortsatte vi paa denne Maade, vilde de fjendtlige Krydsere sandsynligvis afskære Oleg og Aurora.

Da drejede Panserskibene (dog uden Suwarow, som laa og brændte isoleret) til Styrbord, for at dække os.

Vi maatte, efter at vi havde ladet den brændende Sisoi Weliki, som skar ud af Linien, blive tilbage om Bagbord, skære ind i Panserkrydseren Admiral Nachimows Kølvand og som Følge deraf dreje 12 Streger.

I dette Øjeblik maatte vi gaa foran om alle Transportskibene, og til sidst lykkedes det Aurora med Nød og næppe at jage forbi Stævnen af Kamtschatka, Anadyr og Almas, som trængte sig sammen i en Klump og laa dybt i Søen med Stævnene.

For at følge efter i Olegs Kølvand fordredes en omhyggelig Agtpaagivenhed. Den mere hurtiggaaende Oleg, som chikanerede 9—10 japanske Krydsere, der plagede vore Transportskibe, snurrede rundt som en Top og forandrede stadig Farten fra Fuld Kraft til Stop og omvendt.

Det var ikke muligt et Sekund at tage Blikket fra Oleg, og der maatte ikke sjældent 2—3 Gange i Minuttet gives Befalingerne: Fuld Kraft! Endnu mere Fart! 130 Omdrejninger, 100 Omdrejninger! Styrbord! Bagbord! Stop! Bak! o. s. v.

Kommandoens Overgivelse.

Cirka Klokken 6 endte Krydserkampen, og Japanernes Krydsere forsvandt i Taagen i Horisonten. Deres Panserskibe indhentede snart vor Eskadre, og Kampen mellem Panserskibene begyndte med samme Kraft som før.

Paa dette Tidspunkt løb en af Torpedobaadene langs vore Skibes Linie med Signalet »Admiralen overgiver Kommandoen til Admiral Nebogatow».

Admiral Følkersam var død paa Osljabja. (Hans Død, som var Følge af en svær Sygdom, indtraf 48 Timer inden Kampen, og var holdt hemmelig for Eskadren). Øjensynlig var nu ogsaa Roshestwenski død.

Hele denne Tid var Eskadren uden Kommando og strejfede omkring uden at have nogen bestemt Plan.

Men næppe kunde en nok saa klog, tapper og erfarende Flaadefører have gjort det bedre i dette Øjeblik, under disse Omstændigheder.

Japanerne gjorde med os alt, hvad de vilde. De legede Katten efter Musen.

Der stod kun tilbage at beundre dette ene — de russiske Skibes Standhaftighed og Heltemod.

Eskadrens Tilstand.

Det nærmede sig Aften.

Panserskibene med Borodino i Spidsen styrede atter Kursen N 23 O, som fører til Udgangen af Tsushimastrædet. I kort Afstand fra Borodino gik Orel, dernæst Nikolaj den 1ste, Apraksin, Senjavin, Alexander den 3die, Uschakow, Sisoï Weliki, Navarin og Nachimow, som alle var blevne langt tilbage. Afstanden mellem Skibene var ogsaa meget uregelmæssig. Om Bagbord af Panserskibene befandt Oleg og Aurora sig, og endnu længere ude om Bagbord de resterende Krydsere, Transportskibe og Torpedobaade, dannende en uformelig Høb.

Af Panserskibene manglede Suwarow og Osljabja, af Krydserne Ural og af Transportskibene Kamtschatka og Russ.

Torpedobaadene var alle i Sigte. Buiny, paa hvilken befandt sig den haardtsaarede, eller som vi troede, af sine Saar døde, Admiral Roshestwenski og en Del (175 Mand) af Osljabjas Besætning, var synlig langt agten for Eskadren.

Om Bagbord passerede Aurora Almas i en halv Kabellængdes Afstand. Vi kunde se, at der var Huller i dens Stævn og Hæk, at Lønningen var sønderskudt, og at Fokkemasten var skudt over. To Treflagssignaler udfoldede sig allerede, bestemte for os. Almas Officerer kom til Syne paa forreste Bro og paa Spardækket, hilste paa os og svingede med Huerne.

Efter Almas kom Swellana, der gik stærkt paa Næsen. Søen skyllede over dens øverste Dæk.

Hospitalsskibene havde ingen set siden om Morgen. Man glemte endog at tænke paa dem.

Shemtschug og Idzumrud var ogsaa til Stede. Under hele Slaget manøvrerede og styrtede de af Sted under Ilden for at redde Folk, men det var forgæves. Disse Skibes Bestemmelse i Slaget viste sig saaledes ogsaa uforstaaelig.

Panserskibet Aleksander den 3dies Undergang.

Alle Skibene, med Undtagelse af Nebogatows, var stærkt beskadigede. Det sørgeligste Syn frembød Aleksander den 3die, Gardeekvipagens Panserskib. Dens Krængning til Styrbord var meget stor, og tog stadig til. Det Signal, som vajede, betød »Jeg er i Nød«.

Dets Adfærd var ikke ganske klar. En halv Time tidligere var den gaaet ud af Linien, havde passeret langs hele Eskadren paa Kursen Syd og var derpaa vendt tilbage, hele Tiden som om den søgte efter et

eller andet. Om Bord i Aurora troede man, den søgte Suwarow for at blive hos den og dele dens Skæbne.

Atter skar den ud af Linien, men traadte til sidst ind igen. Omtrent Klokken 7 forsvandt den pludselig paa en eller anden ubegribelig Maade.

Ingen vilde tro paa dens pludselige Undergang.

Chefen, Nebolsin, fordrede haardnakket af Signalgasterne, at de nøje skulde holde Øje med dette Skib, men hine gentog enstemmigt »Se! der var den! se der! Men nu er den ikke til at faa Øje paa! Hvorledes det er sket, ved vi ikke«.

Og Afstanden til Skibet var ikke meget stor: 30 Kabellængder.

Det Øjeblik, i hvilket det heltmodige Panserskib drejede Kølen opad, var der saaledes ingen paa Aurora, der bemærkede.

Borodinos Undergang.

Imidlertid indhentede de japanske Panserskibe, som paa Grund af Røg og Taage i nogen Tid havde tabt vor Eskadre af Syne, atter denne agter fra, og efter at de var komne paa Højde med de forreste Skibe koncentrerede de ligesom tidligere deres Ild paa Téten, hvor Borodino befandt sig. Allerede efter en halv Times Forløb brændte det i Agterskibet paa dette; der kom ikke megen Røg, men Ilden glødede og lyste ganske som en Bunke gloende Kul.

Da Borodino efter et Kvarters Forløb havde været Maal for Granaterne, som en efter en bed sig fast i dens Sider, kastende kolossale Søjler af sort Røg (af Melinit, men det er muligt, at den ogsaa kom fra Kul-kasserne) i Vejret, bævede vore Hjærter. Vi følte, at en saadan Ild kunde intet Panserskib udholde.

Det heltemodige Borodino vilde ikke skære ud af Linien eller dreje til Bagbord. Det førte standhaftig og bestemt Eskadren paa Kursen N 23 Ø.

I purpurrøde, næsten blodige Straaler gik Solen ned. — Se, nu er den ved at gaa ned i Horisonten! Vinden stilnede af og Søen lagde sig.

Der var dog endnu mindst 5 Minutter til Solnedgang. Alle længtes i høj Grad efter den sig nærmende Nat og haabede paa, at den skulde redde det ulykkelige Skib ved sin velgørende Beskyttelse.

Hvert Øjeblik var saa kostbart!

Men de 5 Minutter forløb. Det syntes som en hel Evighed!

Paa Borodinos agterste Bro ved Stormasten viste sig Ildebrand. Den temmelig smalle Ildtunge slikkede højt op ad Masten, (højere end Skorstenene). Der var ingen Røg og Ilden bredte sig ikke til Siderne.

Hvad kunde det være der brændte? Brændte Krudtet i Masteelevatoren eller i den almindelige Elevator?

Sædvanligvis vilde en saadan Ildebrand være forbi i Løbet af nogle Minutter, hvis da det røgfri Krudt i Patronerne ikke forpuffede; men denne Ildebrand vedblev i den Grad haardnakket og flammede bestandig hæftigt.

Fjenden bemærkede dette og forstærkede Ilden endnu mere.

15 Minutter endnu kæmpede Borodino med Ildebranden, energisk besvarende Fjendens Ild.

Pludselig (Klokken 7 t. 15 m.) fulgte en Eksplosion i dens Forskib; en hel Sky af sort Røg hævede sig og umiddelbart derefter, givende en sidste Dødssalve med 30 cm Kanonerne i Agtertaarnet, lagde Borodino sig paa Styrbords Side, blottede den under Vandet værende Del af Kølen, som i den nedgaaende Sols Straaler funkled som Skællene paa en uhyre stor Fisk, og forsvandt i Havet endnu hurtigere end Osljabja, i Løbet af et halvt Minut.

Fra Havet over det i den ærefulde Kamp sunkne Skib kom et Par smaa hvide Skyer til Syne, som hævede sig bestandig hurtigere og hurtigere mod Himlen.

Det forekom mig, at med disse smaa Skyer fløj Skibets Sjæl bort.

Solen gik ned i dette Øjeblik. Klokken var 7 t. 20 m.

Panserskibet Orel, som fulgte efter i Kølvandet, gik hen over sin Krigskammerats friske, endnu urolige Grav. I nogle og tyve Kabellængders Afstand var vi paa Aurora stiltiende Vidner til denne Tragedie.

Afslutning paa den syv Timers Eskadrekamp.

Efter at vore tre bedste Panserskibe var gaaet under, forstod alle klart og tydeligt, at Slaget var tabt i Ordets fulde Betydning, og at vi ikke kunde gøre os noget som helst Haab. De resterende Skibe var de sletteste og de svageste. Den japanske Eskadre var ubeskadiget.

Borodinos Undergang endte egentlig Slaget.

Det som skete derefter (Torpedobaadsangrebene) — det var kun Træfninger: Den successive, fuldstændige Tilintetgørelse af den allerede sønderskudte Modstander, Tilintetgørelsen af Skib paa Skib.

Panserskibenes Drejning til Syd uden Signal og Anden Stillehavseskadres Opløsning.

Kort før Solnedgang, c. Klokken 7, i den nedgaaende Sols Straaler, kom forude i Horisonten, fra Nord til Nordvest, de første fjendtlige Torpedobaade til Syne i Afdelinger paa 4—5 Stykker, spærrende Vejen mod Nord. De gik i Kølvandsorden og holdt Afstanden godt.

Beredende sig til at angribe vore Skibe, rørte de sig foreløbig endnu ikke af Stedet, idet de ventede den endelige Indtræden af Mørket.

Det førende Skib, Orel, forsøgte at aabne Ilden paa dem, men uden Resultat. Granaterne rakte ikke saa langt.

Paa Aurora talte vi forude til at begynde med 10 Torpedobaade, derpaa 17; senere, efter at vi havde ob-

serveret, at Torpedobaadene begyndte at krybe frem baade om Bagbord og agterude, tabte vi Regnskabet med dem. (Senere erfarede vi, at i Kampen deltog der c. 105 fjendtlige Torpedobaade. Af dem var 25 Jagere, 12 Torpedobaade af 1ste Klasse, 55 af 2den og 13 af 3die Klasse). Vi havde i alt 9 Jagere.

Øjensynligt søgte de at danne en Ring for at omslutte Eskadren. Til de nærmeste af dem i Nord havde vi kun en Afstand af 50 Kabellængder.

Et Øjeblik — og de vilde gaa i Angreb.

Endnu før Borodinos Undergang, efter den sidste Drejning, var det synligt, hvor slet det stod til med de ulykkelige Panserskibe.

Nogle af dem: Navarin, Senjavin og Apraksin, brød allerede ud af Linien, idet de drejede mere til vor Side, som om de anstrengte sig for at præsentere Fjenden et bredere Agterskib.

I Katastrofemomentet med Borodino satte Orel Farten ned, og efter at den som Følge af Inertien var gaaet hen over det Sted, hvor Undergangen skete, drejede den straks uden nogetsomhelst Signal otte Streger til Bagbord og gik over mod vore Krydsere med Kursen omtrent Vest.

Samtidig med Orel drejede ogsaa de resterende Panserskibe bort fra Fjenden, men ikke mere i en successiv Orden, d. v. s. ikke den ene efter den anden, saaledes som det var sket med dem i Løbet af hele Dagen, men alle paa een Gang uden nogetsomhelst Signal fra Admiralskibet, som nu var Nikolai den 1ste.

Fra Aurora, som befandt sig i en Afstand af omtrent 20 Kabellængder fra Panserskibene, var det tydeligt at se, at disse anstrengte sig for at gaa fuld Kraft, og at de gik i en uordentlig Hob, idet de ikke holdt de rigtige Afstande mellem Skibene og ikke rettede sig ind i Frontordenen. Nikolai den 1ste var forrest af dem alle, og den drejede endnu mere mod Syd.

Da Krydserne, Transportskibene og Torpedobaadene ikke forstod denne Manøvre og ikke havde observeret Signalet, stoppede de deres Maskiner...

Men fra Panserskibenes Side var dette ingen maaltbevidst Manøvre.

Det var kun en utilbørlig Vigen til den Side, der var modsat Fjenden.

Der forløb 5 Minutter.

For at skaffe Plads til den sig hurtigt nærmende Panserskibsafdeling maatte Krydserne, Transportskibene og Torpedobaadene, følgende de førstes Eksempel, dreje og gøre Fart til den samme Side (til den sydlige Kvadrant) og sætte Farten op, og de befandt sig saaledes pludseligt, som Følge af Drejningen paa otte Streger, nu foran, d. v. s. sydligere end deres egne Panserskibe.

Særlig denne Bevægelse af Panserskibene ødelagde Eskadrens tidligere Sammenhold, tilbørlige Orden og Organisation. Et utilladeligt Virvar opstod, og enhver Disposition var tilintetgjort.

Fjenden vedblev endnu at beskyde Panserskibene, og de lange »Forbiere« slog ned nær Auroras Agterende; (dette viser Afstanden, paa hvilken Aurora befandt sig fra Panserskibene).

Transportskibene, som spredte sig uordentligt, forhindrede ogsaa vore Krydsere i at opretholde Ordenen.

Da højste Admiral Enkwist Signalet »Kølvandsorden« til sin Division, og efter at Aurora havde forøget Farten, passerede den umiddelbart efter Oleg Transportskibenes og Torpedobaadenes forvirrede Hob og placerede sig i Kølvandslinien. Monomach gjorde det samme, men Donskoi ikke.

Om Bagbord af Oleg kom Shemtschug til Syne.

De resterende Skibe (Rekognosceringsdivisionen, Transportskibene og Torpedobaadene og mellem disse Buiny) viste sig i Begyndelsen om Bagbord af os, men

senere agterude, holdende til Styrbord og til Bagbord i en uordentlig Hob.

Dæmringen nærmede sig hurtigt.

Fra alle Kompasstreger styrtede de japanske Torpedobaade sig i Angreb.

Man kunde se, hvorledes de Torpedobaade, som nu befandt sig foran os og allerede var i en Afstand af 30 Kabellængder, drejede Stævnen mod os og med fuld Kraft gik frem i Angreb. Under deres Stævn kogte og skummede Bovbølgerne.

Da lagde Oleg og efter den Aurora og de øvrige Skibe Roret i Borde, for at modtage Angrebet med Agterenden, drejede endnu mere til Bagbord til SV og satte Farten op til fuld Kraft. (Med stor Fart kastedes Torpedoerne tilbage fra Skibssiden). Den langsomtgaaende Monomach sakkede agter ud.

Ved Mørkets Indtræden saa vi, at Panserskibene vedblev at styre den tidligere Kurs S V, og at de skød agterud.

Det hurtigt indtrædende Mørke, den vedvarende Agterkamp, vor større Fart og Torpedobaadsangrebene, som ogsaa straks begyndte paa Krydserafdelingen, skilte fuldkomment Krydserne fra Resterne af Eskadrens Panserskibe.

Krydserafdelingen maatte operere selvstændigt og adskilt, da Krydserne (ligesom de øvrige Skibe) paa Grund af blandede Lanterner og Forskellen i Farterne, men hovedsagelig som Følge af Torpedobaadsangrebene og de hyppigt vekslende Kurser tabte Følingen med hinanden; kun Aurora, som Shemtschug paa eget Initiativ sluttede sig til, opretholdt ved et eller andet Under sin Plads i Nærheden af Admiralen.

I Forventning om Torpedobaadsangreb.

Endnu ved Dagslys, før Borodinos Undergang, og efter at de fjendtlige Krydsere var sejlede bort, blev det

nødvendigt før Indtrædelsen af Torpedobaadsangrebene at optælle sine Tab og udfylde Afgangen ved Skytset. Den saarede A. K. Nebolsin anordnede alt dette.

Løjtnant Stark opstillede paa Halvbakken de af Konstabelsmaterne og af Skytsets Betjeningsmandskab, som var forblevet usaarede.

Det viste sig, at der var 10 døde og 89 saarede, af hvilke 57 var Konstabelsmater og Folk, hørende til Skytsets Betjeningsmandskab. 50 Mand var ukampdygtige.

Hvad angaar Antallet af Kanoner til Afværgelse af Torpedobaadsangreb, oplystes det, at om Styrbord var 1-15 cm., 5-75 mm. og 1-37 mm. Kanon fuldstændig ødelagte og 1-15 cm. og 1 Maskinkanon let beskadigede. Om Bagbord var 2-75 mm. Kanoner fuldstændigt ødelagte.

Ved Firetiden om Eftermiddagen maatte Skytset paa Batteridækket holde inde med Skydningen, da Vandet styrtede ind gennem Portene, og disse maatte lukkes tæt til. Derved mistede vi paa én Gang 12 af Batteridækkets 75 mm's Kanoner.

Til at afværge et Angreb havde Aurora saaledes om Styrbord kun 8 Kanoner (i Tallet medregnet baade Stævn- og Agterkanonen) og om Bagbord 2.

Konstabelsmaterne og Kanonerne's Betjeningsmandskab kompletteredes med Folk fra det ødelagte Skyts og fra Centralkommandopladsen.

Klokken 7 t. 25 m. blev det befalet at klæde sig varmere paa og spise til Aften ved Skytset. Kabyssen var ødelagt, og Konserves blev i Blikdaaser udleveret direkte til hver især.

Besætningen var meget udmattet efter Dagen og var gennemblødt til Skindet. Men hvad var de fysiske Lidelser i Sammenligning med de sjælelige, vi havde udstaaet ved at se det ene Skib gaa under efter det andet, ved at se dette Billede paa fuldstændig Ødelæggelse!

Det var allerede mørkt. Alle skyndte sig af Sted til deres Poster. Snart ventedes det første Torpedobaadsangreb.

Efter Aurora fulgte nogle af vore egne Torpedobaade.

For at undgaa en skæbnesvanger Misforstaaelse udstedtes Befalingen: »Ikke aabne Ilden uden Ordre fra forreste Bro».

Som det senere viste sig, var dette under alle Forhold en klog Foranstaltning.

Der fordredes en overordentlig Udholdenhed og Koldblodighed af de Officerer, som ledede Grupperne.

Søminørerne monterede i Hast Projektørerne. Af vore seks funktionerede een ikke, allerede inden Slaget begyndte; en anden, paa Fokkemasten, blev slaaet i Stykker af en Granat, og de resterende fire var beskadigede af Granatstumper, men kun let. Disse sidste lykkedes det delvis at udbedre. De vigtigste Dele (Lamperne, de forreste Glas og Reflektørerne) var endnu inden Slaget betænksomt blevne skjulte paa et sikkert Sted af ældste Torpedoofticer Løjtnant J. K. Stark.

Det blev fuldstændig mørkt.

Det regnede fint.

Vi afdækkede ikke vore Lanterner.

Om Bagbord af Auroras Agterende var Swjetlana synlig. Den gik med god Fart. Man kunde se det paa det kolossale Bovvand. Agten for Swjetlana, men nærmere os, gik Blestjaschtschi og om Styrbord af vor Agterende Bodry.

Vi kunde ikke dy os, men lyste med Projektøren paa en af vore egne Torpedobaade.

Donskoi og Monomach sakkede allerede ved denne Tid agter ud, og i Mørket kunde de ikke finde os.

Kort efter drejede Swjetlana krapt af til Styrbord. Agterude tordnede Kanonerne. Affyringen af Skudene viste sig i Form af røde Glimt i regelmæssige

Rækker, i Tunger af Ild. Paa Himlen tegnedes Ildtrajektorier af Granaternes Baner, og Projektørerne lyste.

Panserskibene var de første, som tilbageslog et Torpedobaadsangreb.

Dette Billede og Følelsen af at være ude af Stand til at hjælpe Kammeraterne gjorde et deprimerende Indtryk paa Auroras Besætning.

Det første Torpedobaadsangreb.

Kort efter Klokken otte, paa Kursen S V, styrtede de første fjendtlige Torpedobaade i Mørket løs paa os. Deres Silhouetter viste sig i en Afstand af 1—2 Kabel-længder. Vi hørte sælsomme, korte Lyde følge efter hinanden og en tør Knitren, der kunde ligne Sønder-rivningen af en Petarde, et enkelt Skud af en Maskinkanon eller en Geværssalve.

Det var Affyringen af Torpedoapparaterne.

Oleg og efter den Aurora styrtede straks til Siden, visende Agterenden mod de sig nærmende Torpedoer og satte Farten op til »Fuld Kraft«. — 130 Omdrejninger paa 3 Maskiner.

Oleg aabnede Ilden med Kanonerne.

Der forløb nogle Minutter i meget pinefuld Forventning.

Men de Torpedoer, der var slupne løs i Mørket, blev Forbiere.

Paa dette Tidspunkt vedblev kun 2 af vore Torpedobaade og Shemtschug at følge efter os om Bagbord. Vore Torpedobaade viste deres Natkendetegn rigtigt.

Det var Blestjaschtschi og Bodry.

Kort efter Mødet med de fjendtlige Torpedobaade sakkede den ene af dem lidt efter lidt og forsvandt, og 3 Minutter derefter forsvandt den anden pludseligt. Som det senere viste sig, kom Bodry sin Kammerat Blestjaschtschi, som havde lidt Havari, til Hjælp, og med-

tagende dens Besætning lagde den sig paa sin tidligere Kurs Syd, idet den gjorde Regning paa at indhente os.

Drejningen til Nord.

Imidlertid begyndte Oleg Klokken 8 t. 15 m. lidt efter lidt at dreje til Nord med den øjensynlige Hensigt at bryde igennem til Wladiwostok.

Mødet med Swjettlana.

Paa denne Kurs kom en lille Silhouet til Syne. Vi antog den for en Torpedobaad. Konstabelsmaterne blev ivrige og rettede allerede Kanonerne, da der fra forreste Bro blev prajet i en Raaber: »Det er Swjettlana! Ikke skyde! Det er Swjettlana!

Silhouetten blev hurtigt større...

Ganske rigtigt, det var Swjettlana, som alene begav sig mod Nord.

Vi overhalede den straks, og den skar ind i Auroras Kølvand og fulgte sammen med den i nogen Tid, men senere sakkede den atter agterud i Mørket.

Efter Konference om, hvorvidt man i saadanne Tilfælde skulde afdække Projektørerne eller ikke, blev det besluttet, ikke at afdække.

Det første Forsøg paa at bryde igennem mod Nord.

Krydserne havde allerede i 20 Minutter gaaet med god Fart paa N V-lig Kurs, og det var lykkedes dem at gennemløbe en stor Distance.

Om Styrbord og forude observeredes enkelte Glimt fra Kanoner, som fortalte om Skydning.

At forene sig med vore egne Panserskibe, som trak sig tilbage i en uordentlig Frontlinie paa Kursen Syd, forfulgte, som vi antog, af de japanske Panserskibe, var nu slet ikke muligt.

Saa vel vore egne som de fremmede vilde skyde paa os.

Vor Nærværelse hos egne Panserskibe vilde ikke være dem til nogen særlig Nytte. Vi trak desuden nu en Del af Torpedobaadene paa os og reddede os kun fra dem ved god Fart, ved hyppig Kursforandring, ved ikke at lyse med Projektørerne og ved ikke at skyde. Krydseren Auroras Ild vilde under alle Omstændigheder være af ringe Virkning, efter at Batteridækkets Skyts (plus de ødelagte Kanoner om Styrbord paa Hoveddækket) var sat ud af Virksomhed. Den allerbedste Taktik i Krydsernes Stilling vilde være selvstændigt at bryde igennem til Wladiwostok, hvad Admiralen øjensynligt ogsaa havde til Hensigt at gøre, idet han ønskede at løbe forbi Panserskibene mod Vest.

2det Torpedobaadsangreb.

Klokken 8 t. 35 m. befandt vi os pludselig i en Afstand af alt i alt een Kabellængde fra 4 fjendtlige Torpedobaade. De strøg hurtigt forbi os paa modsat Kurs i Mørket om Styrbord, udskød Torpedoer og aabnede Ilden med 75 mm. og 37 mm's Skyts. Granaterne fløj over Hovederne paa os.

Atter forøgede Krydserne Farten til »Fuld Kraft» og forandrede Kurs for at tage Angrebet med Agterenden og løbe fra Torpedoerne.

Umiddelbart herpaa aabnede en eller anden Ilden fra Stævnen. Øjensynligt antagende det for Skydning fra japanske Skibe forandrede Oleg atter Kursen og viste sig pludselig paa Kursen S V . . .

Mødet med Krydseren Wladimir Monomach.

Efter nogle Minutters Forløb traadte i Mørket om Styrbord Silhouetten af et lille Skib frem, jagende med frygtelig Hurtighed mod Aurora. Det var allerede saa nær, at man nøje kunde se den af Morild lysende Bovbølge.

Det var uden Tvivl en for fuld Kraft i Angreb jagende, japansk Torpedobaad.

De tilbageblevne 8 Kanoner om Styrbord blev øjeblikkeligt rettede imod den.

Da udfoldede Disciplinen hos Auroras Officerer og Besætning sig i sin fulde Glans. Der opstod ikke den ringeste Panik.

Man ventede paa Befaling til at skyde.

Hvert Sekund syntes en Evighed.

Den mørke Masse voksede hurtigt og 2 Skorstene og 2 Master kom til Syne...

Dette kunde ikke være en Torpedobaad.

Fra forreste Bro lyste Projektørkeglen med et kort Blink og belyste ... Monomach.

Den gik med en Fart ikke under 16 Knob efter den uhyre Bovbølge at dømme, gik lige tværs paa vor Kurs og befandt sig paa Auroras Styrbords Side i en Afstand af højst 2—3 Kabellængder.

Alle løb væk fra Agterdækket og hen midtskibs, ventende Stødet i Hækken.

Det var absolut nødvendigt at lægge Roret i Borde paa begge Skibe, men Hovedsagen var at være i Stand til at gøre det, at indse det, og ikke tabe Hovedet for at undgaa det uafvendelige Sammenstød. Som Følge af den rasende Fart maatte det føre til begge Skibes Undergang.

I det Øjeblik vi afdækkede vor Projektør, drejede Monomach til Bagbord. Radian i dens Drejningscirkel er meget lille; den drejer paa Hælen.

Vi bøjede af til Bagbord, og Faren for Sammenstød var forbi.

Umiddelbart efter dette forsvandt Monomach i Mørket, lige saa hurtigt som den var kommet til Syne, men efter nogle Minutters Forløb begyndte Projektører at finkle og Skud at tordne i den Retning, hvori den var forsvundet.

Det var Monomach, som ved Skydning forsvarede sig mod angribende Torpedobaade.

Nogle Granater fløj forbi over til os.

Ved Titiden om Aftenen faldt en fin Regn, som hindrede os i at skelne Omgivelserne.

Klokken 9 drejede Oleg til Kursen Vest.

Det viste sig, at dette fjærnedes os fra Torpedobaadernes Operationsfelt; men da vi havde mistet vor Plads i Kortet som Følge af de talrige Drejninger og Zigzagger til Siden, kunde vi nu risikere at løbe lige paa Tshushimas Klipper.

Klokken 9 t. 30 m. fandt en ærgerlig Tildragelse Sted hos os. Isolatoren til den traadløse Telegraf (der allerede om Dagen var faldet ned sammen med Stangen) greb fat i en Hampetrosse og faldt sammen med den gennem et af en Granat frembragt Hul i mellemste Skorsten. Trossen kom i Brand, smuldrede hen og gav stærke Gnister. Da den befandt sig højt til Vejrs, mislykkedes alle Anstrengelser for at slukke den. Vandet fra Pumperne kunde ikke række derop, og at klatre op ad den glødende Skorsten var umuligt. Fra Tid til anden rev en Flamme sig løs og slog højt til Vejrs.

Aurora gik med denne ærgerlige Fakkell, som blev større som Følge af Vinden, og som angav vor Vej, indtil Kl. 1 om Natten. Først da gik den ud.

Den 2den Drejning mod Nord.

Vigende regelmæssigt af mod Vest tog Oleg Kl. 9 t. 35 m. atter Kursen Nord.

Stedet, hvor vore Panserskibe kæmpede, betegnedes nu ved et rødtligt Skær paa Himlen. Larmen fra Skudene var endnu hørlig.

Det var meget svært i Mørket at følge efter Oleg, som ikke førte Kølvasdlanterne og hele Tiden forandrede Kurs og Fart. Vi maatte styre efter det hvide

Punkt paa Vandet ved dens Skruer, (Skruevandet og Morilden i Vandet). Men undertiden, naar Oleg var drejet uventet, fjærnede den sig saa langt i Mørket, at der krævedes en overordentlig Paapasselighed af ældste Navigationsofficer, Løjtnant K. W. Prockorow, for ved Hjælp af Røgen eller 2—3 Gnister, som fløj ud af Skorstenene, at finde ud af til hvilken Side, den var drejet.

Shemtschug trængte sig hele Tiden meget nær ind paa Bagbords Side af Aurora. Undertiden nærmede den sig saa tæt, at man tydeligt kunde høre Stemmer. Den nederste Del af Shemtschugs Hæk skjulte sig fuldstændig under Vandet og blev overskyttet af det Skruvand, der løftedes af de 3 Skruer.

Hvorledes Aurora under sine talløse Zigzagger bar sig ad med ikke at støde sammen med Shemtschug, ved kun Gud.

Ved en saa hurtig Fart, i et saadant Mørke maatte den ringeste Nærmelse paa den parallelle Kurs øjeblikkelig føre til et Sammenstød.

3die Torpedobaadsangreb.

Efter at vi en halv Time havde styret Kursen Nord, blev vi paa ny udsat for et Torpedobaadsangreb, men denne Gang fra begge Sider.

Atter den samme tørre Knitren.

Vi jog ogsaa denne Gang lykkeligt forbi Torpedoerne, sikker paa vor Taktik, d. v. s. i fuldstændigt Mørke, uden at afdække Projektorerne, uden at skyde, kun forøgende Farten.

Monomach og andre Skibe, som lyste med Projektorer og vilde afslaa Angrebet ved Skydning, blev alle ramte af Torpedoer.

Den fjendtlige Krydserafdeling.

Senere saa vi forude og noget om Bagbord Toplanterne paa 5 store Krigsskibe, som gik i Kølvand-

linie. Det var øjensynligt en af Krydserafdelingerne, som havde kæmpet med os om Dagen.

Atter drejende til Styrbord, lagde Oleg sig derpaa paa Kursen S 55 V.

Hurtigt var disse Lanterner tabte af Syne.

Paa Aurora kendte vi naturligvis ikke Admiralsens Operationsplan.

Mere end alle de Krydsere, som i Følge Roshestwenskis Befaling og Princippet om gensidig Understøttelse var satte i Afdeling med Oleg, og besiddende en Fart kun en Smule ringere end denne, havde Aurora naturligvis som sin særlige Opgave ikke at tabe sit Admiralskib af Syne (dette var heller ikke svært som Følge af de trufne Aftaler), men at blive ved Oleg og ikke at begynde at operere adskilt og efter modsatte Planer (erindrende Roshestwenskis Rundskrivelse at holde sig fast samlede).

Olegs Manøvre gik øjensynlig ud paa at bryde igennem mod Nord.

Vi gik nu paa ny mod S V.

Maaske vor Admiral beregnede at sejle omkring Tshushimaøen og rettidig om Natten jage forbi nordpaa gennem det vestlige Stræde.

Auroras Chef, Nebolsin, ønskede ikke at gaa mod S V, da han ikke kendte den nøjagtige Plan. Derfor spurgte han med den hemmelige Krigslanterne Oleg om, hvorhen vi gik, og derpaa om det var umuligt at sætte Farten ned for at formindske det overordentlig store Forbrug af Brændmateriale og give Fyrbøderne Hvile, for at de kunde komme til Kræfter.

Der blev ikke svaret paa vort Signal.

Aurora gentog det.

Efter en lang Tavshed fulgte det lakoniske Svar „Torpedobaade“.

3die Drejning til Nord.

Glimtene agterude hørte op, og det røde Skær paa Himlen var ikke mere synligt. Panserskibene foretrak øjensynligt ligesom vi at skjule deres Lys. Oleg lagde sig paa ny paa Kursen Nord.

I det Øjeblik, vi drejede til Styrbord, viste sig en Mængde Lanterner med regelmæssig Afstand imellem sig, ganske som en Kølvandslinie af smaa Fiskerskibe eller Fiskerbaade.

Det var en ubegribelig Krigslist af vor Modstander. Formodentlig var disse falske Lanterner efterladt af Torpedobaade. Var det mon ikke deres Bestemmelse at tvinge os af Vejen for dem hen paa en Række Drivminer?

Men vi jog lykkeligt ved en Svingning forbi denne Linie af falske Lanterner og gik paa ny mod Nord.

I det Øjeblik, vi for forbi, begyndte pludselig om Styrbord paa en temmelig kort Afstand en Projektørkegle at lyse, som med en vedvarende kredsformig Drejning viste til den samme Side, som vi gik.

Auroras Fakkell brændte stadig paa dette Tidspunkt.

Noget længere mod Nord saa vi forude om Bagbord de samme Toplanterner paa 5 store Skibe, gaaende i Kølvandsorden med regelmæssige Mellemlum.

Disse Lanterner førtes øjensynligt af de japanske Skibe for at kunne kendes fra russiske. Det var jo unødvendigt for dem at tage sig i Agt for vore faatalige Torpedobaade.

Drejningen til Syd.

Atter gik Oleg til S V.

Lysene forsvandt næsten.

Aurora signalerede til Oleg med Krigslanternen og spurgte den om Kursen.

I samme Øjeblik viste Lysene sig atter.

5 Skibe styrede øjensynlig den samme Kurs som vi. Stor var vor Misfornøjelse over vor Fakkelt, som ikke vilde gaa ud.

Efter at have observeret Lysenes Tilsynekomst, flyttede vi vor Signalering over til den modsatte (Bagbords) Side. Det samme gjorde Oleg.

De fjendtlige Krydseres Forfølgelse.

Denne Gang tabte de fjendtlige Skibe os ikke af Syne til Trods for vor gode Fart (ikke under 17 Knob) og holdende sig næsten ret agterude fulgte de efter os paa parallel Kurs uden at sakke. Senere var kun 2 Lanterner synlige, og disse fulgte os til Kl. 1 Midnat, holdende sig tværs om Styrbord.

Denne Manøvre forhindrede Oleg i at staa rundt Tshushima og gaa gennem det vestlige Stræde rettidigt, d. v. s. om Natten.

Olegs Forsøg paa at bryde igennem mod Nord førte til Nærmelse mod den fjendtlige Afdeling.

Vor Fakkelt gik ud af sig selv ved 1-Tiden om Natten. Omtrent samtidig forsvandt ogsaa disse Skibe, ligesom bøjende af til Bagbord.

Cirka Klokken 11 om Aftenen befandt Krydserne sig omtrent i Indgangen til Koreastrædet, men dette vidste vi ikke. Pladsen i Kortet var selvfølgelig for længst gaaet tabt.

Torpedobaadene foruroligede os ikke mere.

Antallet af Torpedoer, som var skudt af mod Aurora, anslog vi til 17. Vi havde lykkeligt undgaaet dem.

Cirka Klokken 11 $\frac{1}{2}$ viste sig forude om Bagbord Silhouetterne af 2 Skibe af Koffarditypen (den ene af dem saa ud til at have een Skorsten). Det lykkedes os at dreje bort fra dem til Styrbord. Senere erfarede vi at disse Koffardiskibe var Mantschshu—Maru (vor forhenværende Mantschuria af det østkinesiske Dampskibsselskab) og Sado-Maru, som observerede os. En af dem

lyste ogsaa forefter med Projektøren, visende i vor Retning. Specielt i denne Hensigt var der anbragt Projektører paa disse japanske Skibe. De japanske Torpedobaade afdækkede ikke deres Projektører om Natten.

Vi mødte endnu et andet Skib uden Lanterner og af en ringe Størrelse. Det var øjensynligt en Fiskerbaad. Den holdt sig, som det syntes, paa samme Sted. Passerende den paa Prajehold, saa vi, hvorledes en forskrækket Japaner sprang frem paa Hækken med en Lanterne af Papir, gennemtrængt med Olie.

Ved denne Omflakken, op og ned i Strædet, var megen kostbar Tid gaaet tabt.

Atter at vende tilbage til dette eller det andet Stræde var nu allerede for sent.

Det var nær Dag gry.

Klokken 2 om Natten løb Afdelingen 12 Knob.

Klokken 3 t. 30 m. bestemte vi vor Plads ved Hjælp af en Stjerne, som gav $33^{\circ} 30'$ N. Br. og $28^{\circ} 42'$ Ø. Lgd.

At vi i Løbet af Natten havde undgaaet at blive truffet af Torpedoerne, at kolliderede med andre Skibe og ikke var løbet paa Tshushima, var et Under.

Kampen ved den chilenske Kyst d. 1. Novbr. 1914.

Oversat fra »Naval & Military Record» af 11. Novbr. Ved F. L.

»The Secretary of the Admiralty» meddeler følgende
Fredag d. 6. November.

Admiralitetet har nu modtaget troværdige Meddelelser om Kampen ved den chilenske Kyst.

Søndag d. 1. Novbr. kom »Good Hope», »Monmouth» og »Glasgow» i Kamp med »Scharnhorst», »Gneisenau», »Leipzig» og »Dresden». Begge Eskadrer stod Syd over i stiv Kuling med svær Sø. Den tyske Eskadre undgik at optage Kampen indtil Solnedgang, paa hvilket Tidspunkt Belysningen gav dem en væsentlig Fordel. Kampen varede en Time. Allerede paa et tidligt Tidspunkt af denne gik der Ild i »Good Hope» og »Monmouth», men begge kæmpede dog, til Mørket næsten var brudt frem, da der skete en alvorlig Eksplosion i »Good Hope», hvorved den sank. »Monmouth» holdt bort, da Mørket brød frem, men trak meget Vand og syntes at være ude af Stand til at kunne holde Dampen. Den blev understøttet af »Glasgow», som under hele Aktionen lige til dette Tidspunkt havde kæmpet med »Leipzig» og »Dresden».

Da Fjenden derpaa atter nærmede sig den beskadigede »Monmouth», holdt »Glasgow», som ligeledes blev beskudt af en af de pansrede Krydsere, bort. Fjenden angreb paany »Monmouth», men det vides endnu ikke med hvilket Resultat.

»Glasgow» er ikke meget beskadiget og har faa dræbte og saarede.

Hverken »Otranto» eller »Canopus» var med i Kampen.

En Beretning til Udenrigsministeriet fra Valparaiso bekræfter, at en krigsførende Magts Krigsskib er sat i

Land paa Kysten af Chile, og at det sandsynligvis er »Monmouth«. Der er taget energiske Forholdsregler for at redde saa mange Overlevende som mulig.

Kampen er, efter Admiralitetets Opfattelse, blevet ført paa den værdigste Maade, men da »Canopus« manglede, var Fjendens Overmagt meget betydelig.

Chilenske Meddelelser.

Den chilenske Legation i London udstedte i Fredags et Resumé af et Telegram, modtaget fra den chilenske Regering, hvilket omhandler en Tale holdt af den chilenske Udenrigsminister i Rigsdagen for at sikre Opretholdelsen af Chiles Neutralitet.

Kampen ved den chilenske Kyst har givet Anledning til Fremkomsten af forskellige Spørgsmaal i Rigsdagen, og ved Besvarelsen af disse Spørgsmaal sagde Ministeren blandt andet følgende:

»Den ærede Formand ønsker at vide, om Kampen d. 1. Novbr. fandt Sted inden- eller udenfor vort Søterritorium. Jeg er i Stand til at svare, at de Data, der hidtil er kommen mig i Hænde, viser, at Kampen blev ført i en betydelig Afstand fra Territorialgrænsen, hvilket bevises ved, at der paa de Steder paa Kysten, der ligger i Nærheden af Kamppladsen, ikke er hørt noget Skud og iøvrigt ikke drevet Genstande i Land, der kunde tyde paa, at en Kamp har fundet Sted. Regeringen har for at gøre sin Pligt overfor begge de krigsførende Lande afsendt et Skib til Kampstedet, for at det kan yde Hjælp, om fornødent. Endvidere har Regeringen netop modtaget et Telegram fra Constitution's Guvernør, i hvilket han meddeler at have faaet at vide, at et Krigsskib er sat paa Land ved Punta Carranza, og at Skibet muligvis maa være et af dem, der har været med i Kampen, hvorfor det foreslaas at gøre de fornødne Skridt for at yde Assistance.

Tysk Beretning om Kampen.

New York Fredag d. 6. Novbr. 1914.

Den eneste Maade, paa hvilken man kan faa Oplysninger om Kampen ved Coronel, er ved Meddelelser fra Korrespondenter i Valparaiso, som har faaet deres Oplysninger af tyske Officerer.

Paa et Punkt stemmer alle Beretninger overens, nemlig, at den tyske Admiral tog fejl, da han sagde at »Glasgow« havde søgt Tilflugt i en chilensk Havn. Hverken »Glasgow«, »Otranto«, »Good Hope« eller »Canopus« er blevne observerede noget Steds paa Kysten af Chile, efter at de tyske Krydsere »Scharnhorst«, »Gneisenau« og »Nürnberg« kom ind til Valparaiso, hvor de kullede og provianterede saa hurtigt som mulig og derpaa afgik uden at vente paa at faa opklaret Rygterne om, hvor »Leipzig« og »Dresden« var; om disse Skibe er det imidlertid sikkert, at de ikke opholder sig tæt ved Kysten af Chile. Inden de tyske Skibe stak i Søen, gentog de tyske Officerer deres Paastand om, at »Good Hope« var sunken med hele Besætningen.

»New York Herald«s Korrespondent giver følgende Beretning om Kampen, baseret paa tyske Opgivelser.

Kampen fandt Sted under stiv nordlig Kuling, hvilken efterhaanden næsten antog Udseende af Orkan, saaledes at mindre Fartøjer ikke kunde vage. Krydserne »Scharnhorst«, »Gneisenau« og »Nürnberg«, der hørte til Flaaden i Østasien, havde forenet sig med »Leipzig« og »Bremen«, som havde været detacherede for at afsøge Kysten Nord for Valparaiso. Den samlede Styrke holdt derpaa Syd over, sandsynligvis vidende, at de engelske Skibe havde Mødested i Concepcion Bugt. Samtidig stod de engelske Krydsere »Monmouth« og »Glasgow« ledsaget af »Otranto« Nord paa for at møde Flagskibet »Good Hope« (Kontreadmiral Sir C. G. F. M.

Craddock). Engelskmændene var øjensynlig ikke vidende om Tyskernes Nærhed, da de mødte dem udfor Coronel.

Kl. 6 Søndag Eftermiddag fik Tyskerne de engelske Skibe i Sigte. Disse forsøgte at forandre Kurs, øjensynlig i den Hensigt at nærme sig Kysten for at naa ind paa Søterritoriet og derved undgaa den ulige Kamp. Tyskerne afskar dem imidlertid og fremtvang en Kamp. Paa det Tidspunkt, da Tyskerne havde faaet indskudt sig, kom »Good Hope« i Sigte gaaende »Fuld Kraft«, og det lykkedes den ved godt udført Sømandsskab at forene sig med de andre engelske Skibe, som havde vendt, og de to Eskadrer dampede Syd over paa parallelle Kurser med Tyskerne nærmest under Land. Lidt efter lidt nærmede de to Linier sig, og »Scharnhorst« og »Gneisenau« aabnede samtidig Ilden fra deres tolv 8 Tommers Kanoner, idet de koncentrerede denne paa »Good Hope«. Skydningen vedligeholdtes adskillige Minutter uden at gøre nogen Skade, idet Tyskerne skød for kort. De mindre Krydsere var langt uden for Skudvidde, men langsomt nærmede Skibene sig hinanden, og da de to ensartede tyske Skibe var paa c. 6000 yards Afstand, aabnede »Good Hope« Ilden med sine to 9 Tommers Kanoner. Den var endnu ude af Stand til at bruge sine otte 6 Tommers Kanoner, som stod paa Hoveddækket og saa tæt ved Vandlinien, at de ved Rulningen næsten kom under Vand. En frygtelig Bredsideild fra »Scharnhorst« og »Gneisenau« lammede det engelske Flagskib, og navnlig dets Maskine.

»Monmouth«, som observerede den Fare, »Good Hope« var i, gjorde et Fremstød for at dække den, men paa dette Tidspunkt var Afstanden mellem Eskadrerne blevet formindsket til 5000 yards, saa at Tyskerne saa sig i Stand til at aabne Ilden fra alle 5 Skibe. Denne blev først rettet mod »Monmouth«, »Glasgow« og »Otranto«. »Otranto«, der blev stærkt beskadiget, undslap i det begyndende Mørke, og blev snart efter fulgt

af »Glasgow«, som ligeledes blev sat ud af Spillet, men dog i sødygtig Stand. De 5 tyske Skibe vedblev med deres Angreb paa »Monmouth« og »Good Hope«, indtil den førstnævnte sank.

Paa dette Tidspunkt var Afstanden mellem de kæmpende Skibe kun 4500 yards. »Good Hope«, der var stærkt beskadiget, blev ved med at kæmpe, indtil der skete en Eksplosion om Bord. Den holdt derpaa Vest paa Kl. 7 $\frac{1}{2}$ Em. og var, da den trak sig tilbage, indhyllet i Flamme. Hvorvidt Mandskabet var i Stand til at standse Ilden, eller Eksplosionen bevirkede, at »Good Hope« til sidst sank, vides ikke. Flammerne døde hen, og den blev ikke set mere, til Trods for at »Nürnberg« indtil Daggrø søgte efter den, og heraf sluttede de tyske Officerer, at den var gaaet til Bunds med hele sin Besætning.

De eneste Spor af de engelske Skibe var, at »Glasgow« med sin traadløse Telegraf uden Held vedblev at kalde Flagskibet op. Det var umuligt at redde nogen af »Monmouth«s Besætning, da Tyskerne ikke kunde sætte deres Fartøjer i Vandet paa Grund af den haarde Kuling, og »Monmouth« selv kunde ikke faa sine Fartøjer ud. I Modsætning til den første Meddelelse er »Glasgow« ikke kommen ind til Coronel eller Talcolmana, og »Otranto« har heller ikke søgt chilensk Havn.

Den tyske Flaade, som har været herinde, med Undtagelse af »Leipzig« og »Bremen«, stod til Søs igen i Gaar. Saafremt Officererne vidste noget om, hvor »Leipzig« og »Bremen« befandt sig, saa sagde de det i al Fald ikke. Transportdamperen »Prinz Eitel« ankrede paa Bugten her i Gaar Aftes.

Paa den chilenske Kyst har man intet set til det engelske Kampskib »Canopus«, om hvilket der siges, at det er blevet sendt ud for at forstærke Kontreadmiral Cradock's Eskadre.

I den tyske Beretning staar der, at »Bremen« var

med i Kampen, hvorimod »Dresden« ikke er nævnt. Dette beror rimeligvis paa en Fejltagelse, da saavel det engelske Admiralitet som den tyske Admiralstab nævner »Dresden« og ikke »Bremen«.

Til yderligere Belysning af Kampen er der i »Naval & Military Record« for 18de November fremkommet følgende:

Et officielt Telegram fra Berlin meddeler, at der fra Chefen for Krydser-Eskadren er modtaget et traadløst Telegram over Nordamerika af følgende Indhold:

Den 1. November udfør Coronel mødte Krydserne »Scharnhorst«, »Gneisenau«, »Leipzig« og »Dresden« de engelske Krydsere »Good Hope«, »Monmouth« og »Glasgow« samt Hjælpekrydseren »Otranto«. Under Kampen blev »Nürnberg« detacheret.

Ilden blev aabnet paa langt Hold i svær Sø. Kanonerne i Fjendens Skibe blev bragt til Tavshed paa 52 Minutter, og Skydningen ophørte efter Solnedgang. Den tyske Ild foraarsagede en stor Eksplosion om Bord i »Good Hope«, som blev stærkt beskadiget og forsvandt i Mørket, men blev paa Flugten opdaget af »Nürnberg«, som straks aabnede Ilden paa den. »Good Hope« sank derpaa. Den svære Sø og Mangel paa Fartøjer forhindrede Tyskerne i at redde Besætningen. »Glasgow« blev sandsynligvis let beskadiget, men undslap. Hjælpekrydseren tog Flugten efter den første Træffer.

Paa vor Side var der ingen Tab, og vi led kun ringe Skade.

(signeret) von Behnke.

»The Secretary of the Admiralty« bekendtgør følgende Rapport, som er modtaget fra Chefen for H. M. S. »Glasgow«, Captain John Luce.

»Glasgow« forlod Coronel Kl. 9 Fm. den 1. November for paa et bestemt Mødested atter at forene sig med »Good Hope« (Flagskib), »Monmouth« og »Otranto«.

Kl. 2 Em. radierede Flagskibet, at der efter traadløse Kaldesignaler at dømme sandsynligvis var et fjendtlig Skib i Nord. Der blev givet Ordre til Eskadren at sprede sig i NØtØlig Retning og danne følgende Orden: »Good Hope«, »Monmouth«, »Otranto« og »Glasgow«. Farten bestemtes til 15 Knob.

4²⁰ Em. Observerede Røg. Viste sig at være Fjendens Skibe, en lille Krydser og to Panserkrydsere. »Glasgow« sendte Melding til Admiralen. Skibe i Sigte blev advarede, og alt blev sat ind paa at forene sig med »Good Hope«.

5 Em. »Good Hope« kom i Sigte.

5⁴⁷ Em. Eskadren dannede Kølvandslinie i følgende Orden: »Good Hope«, »Monmouth«, »Glasgow« og »Otranto«. Fjenden, som var drejet til sydlig Kurs, var nu paa enkelt Kølvandslinie 12 miles borte med »Scharnhorst« og »Gneisenau« forrest.

6¹⁸ Em. Farten beordret til 17 Knob og Flagskibet radierede til »Canopus«: »Jeg er nu i Færd med at angribe Fjenden.« Fjenden var nu 15 000 yards borte og opretholdt denne Afstand, idet han samtidig generede vor traadløse Telegrafering. Paa dette Tidspunkt begyndte Solen at gaa ned lige bag ved os set fra Fjendens Position, og saalænge den endnu var over Horisonten havde vi Fordel af den, men var paa for stor Afstand.

6⁵⁵ Em. Solnedgang og Belysningsforholdene forandrede sig, idet vore Skibe nu stod som Silhouetter mod Aftenrøden, medens det begyndende Mørke gjorde det vanskeligt for os at se Fjenden.

7⁰³ Em. Fjenden aabnede Ilden paa 12 000 yards, som straks besvaredes af »Good Hope«, »Monmouth« og »Glasgow«. De to Eskadrer var nu paa konvergerende Kurser og hvert Skib engagerede det tilsvarende Nummer i Fjendens Linie. Tiltagende Mørke og Skvalp gjorde Skydningen vanskelig, hovedsagelig for »Good Hope«s og »Monmouth«s Kanoner paa Hoveddækket.

Fjenden, der affyrede Salver, fik hurtig skudt sig ind, og deres tredje Salve foraarsagede, at der brød Ild ud i Forenden af begge Skibene, som blev ved at brænde til 7⁴⁵ Em.

7⁵⁰ Em. Der skete en mægtig Eksplosion midtskibs i »Good Hope«. Flammerne naaede 200 Fod til Vejrs. »Good Hope« maa være blevet fuldstændig ødelagt. Det var nu fuldstændig mørkt. Begge Linier vedblev at fyre efter Skinet fra Kanonerne over for sig. »Monmouth« laa meget dybt med Stævnen og drejede bort for at faa Agterenden op i Søen, hvilket den meldte til »Glasgow«.

8³⁰ Em. »Glasgow« radierede til »Monmouth«: »Fjenden forfølger mig«, men fik intet Svar. Ved den opkommende Maane saas det, at Fjendens Skibe nærmede sig, og da »Glasgow« ikke kunde yde nogen Assistance til »Monmouth«, satte den Farten op til »Fuld Kraft« for at undgaa Ødelæggelse.

8⁵⁰ Em. Tabte Fjenden af Sigte.

9²⁰ Em. Observerede 75 Glimt fra Kanoner, som uden Tvivl var det sidste Angreb paa »Monmouth«.

Officerernes og Mandskabets Opførsel under hele Kampen kunde ikke have været mere beundringsværdig. Til Trods for, at det var en meget haard Prøvelse at modtage et saa stort Antal Skud uden at have en Chance til at svare tilstrækkeligt igen, opretholdt alle deres Koldblodighed. Der var ikke nogensomhelst vild Skydning, og Disciplinen var den samme som under en »Klart Skib«s Øvelse. Da Maalet ophørte med at være synligt, holdt Kanonkommandørerne af sig selv op med at skyde.

Det alvorlige Nederlag, som vi har lidt, har ikke i nogen Grad nedbrudt Aanden hos Officerer og Mandskab, og det er vort enstemmige Ønske at møde Fjenden igen saa snart som muligt.

Det tyske Maanedshefte »Überall« skriver i sit December-Nummer fra 1914:

Den kejserlige tyske Flaades første Sejr.

I det tyske Rige vajede Flagene den 7. November for at tilkendegive Fædrelandets Glæde over den kejserlige tyske Flaades Sejr. Man maa gaa langt tilbage i Historien for at finde en Kamp, hvor tyske Skibe har sejret. Hansestædernes og ligeledes den store Kurfyrstes Mariner forstod at tilkæmpe sig Sejren, men det drejede sig i disse Tilfælde, lige saa lidt som ved den preussiske Kanonbaad »Meteor«s Kamp ved Habana 9de November 1870, ikke om det tyske Riges Krigsskibe. Med Rette glæder vi os derfor over »en kejserlig tysk Eskadres første sejrige Kamp«; og at denne Sejr blev vundet over en i det mindste lige saa stærk Flaadeafdeling, som hører til en Sømagt, — hvis Skibe i manges Mening gælder for uovervindelige —, kan kun gøre vor Glæde større.

I Udlandets Presse bliver der henvist til de tyske Skibes bedre Føring, deres overlegne Artilleri og den nøjagtigere Skydning. Man kan i Almenhed samstemme i dette.

Skibenes Føring og Betjeningen af Skytset var uden al Tvivl bedre paa vor Side; om vort Artilleri virkelig var det engelske saa meget overlegent, det kan Læseren selv dømme om efter nedenetaaende Opgørelse:

Tysk Side.				Engelsk Side.			
16	21 cm.	Kanon	er	2	23,4 cm.	Kanon	er
12	15	-	—	36	15,2	-	—
20	10,5	-	—	10	10,2	-	—
36	8,8	-	—	20	7,6	-	—
				10	4,7	-	—

Den amerikanske Sagkyndige tager fejl, naar han siger, at den engelske Panserkrydser »Good Hope« ikke havde nogen 23,4 cm. Kanoner. Netop dette Skib førte det i Tabellen angivne svære Kaliber, men maaske fore-

ligger her ogsaa kun en Skrivefejl. Det være sig som det vil; Kendsgerningen staar fast, at vi i den første virkelige Søkamp ikke alene besejrede Modstanderen, men endog ødelagde ham. Betydningen af dette Faktum vokser endnu mere, naar man husker paa, at Kampen fandt Sted i urolig Sø; den har endvidere ikke alene bevist, at vore Søfolk i det mindste er de engelske jævnbyrdige, men ogsaa at vore Skibe er det, en Omstændighed, der i lang Tid ikke har været nogen Hemmelighed for alle Fagfolk, og som taler for det tyske Skibsbyggeris Godhed.

Man kan danne sig et omtrentlig Billede af Kampen efter Pressemeddelelserne. Med stor Dygtighed havde Viceadmiral Grev Spee forstaaet at trække sine Skibe sammen i Nærheden af Øen »Santa Maria«. Om Aftenen den 1. November, da en svær Storm var i Anmarch og Søen allerede ret urolig, traf de tyske Skibe den fjendtlige Eskadre, bestaaende af »Good Hope«, »Monmouth«, begge Panserkrydsere, »Glasgow« mindre Krydser og »Otranto« Hjelpekrydser. Paa vor Side var »Scharnhorst«, »Gneisenau«, »Dresden« og »Leipzig«. De tyske Skibe holdt sig vesten for Englænderne og begge Eskadrer styrede omtrent samme Kurs, som saaledes langsomt førte Skibene nærmere til hinanden. Ilden blev aabnet paa c. 6000 Meter og blev skæbnesvanger for Englænderne. Da 15 cm. Kanonerne ikke kunde faa den fulde Virkning paa denne Afstand, skulde den engelske Admiral være gaaet frem mod den tyske Eskadre for at kunne lade dette mindre Kaliber gribe ind, saa meget mere som han i høj Grad var overlegen i Antallet af dette Kaliber. Da der ikke foreligger nærmere Oplysninger, maa man renoncere paa en udførligere Behandling. I alt Fald har vi sejret i denne første Søkamp, og denne Sejr berettiger os til at nære de skønneste Forhaabninger for vor højtelskede Flaades Fremtid.

Det officielle Telegram lød:

Officielt. Berlin 6te November.

Efter Melding fra det officielle engelske Pressebureau er den engelske Panserkrydser »Monmouth» sunken og Panserkrydseren »Good Hope» blevet svært beskadiget efter en Kamp med vor Krydsereskadre den 1. November i Nærheden af den chilenske Kyst. Den lille Krydser »Glasgow» er undsluppet i beskadiget Tilstand. Paa tysk Side deltog de store Krydsere »Scharnhorst» og »Gneisenau» og de smaa Krydsere »Nürnberg», »Leipzig» og »Dresden». Vore Skibe har næsten intet lidt.

(Signeret) Chefen for Admiralstabens Stedfortræder
Béncke.

Efter de hidtil indløbne Telegrammer fremgaar det med stor Sandsynlighed, at alle de engelske Skibe er sunkne. Den lille Krydser »Nürnberg» deltog ikke i Fægtningen, og vort Tab beløber sig kun til 6 Saarede.

I England har Efterretningen om vor Sejr gjort et meget stort Indtryk. Man begriber ikke, hvor Slagskibet »Canopus» er blevet af; det var afsendt til Forstærkning af Admiral Cradock's Eskadre i det Store Ocean. Vi vil haabe, at Englænderne, som til Dato endnu ikke har forstaaet det, snart vil være fuldstændig klar over, at man ikke ustraffet skal og kan begynde en formastelig Krig.

Litteratur.

Dansk Søulykkestatistik for Aaret 1913. Statistisk Oversigt over de i Aaret 1913 for danske Skibe i danske og fremmede Farvande samt fremmede Skibe i danske Farvande indtrufne Søulykker blev for nogle Maaneder siden udgivet af Handelsministeriet; Registrerings- og Skibsmaalingsbureauet i København, hvor Statistiken er udarbejdet, har dermed forøget Danmarks statistiske Opførelser for 1913 med et omhyggeligt og klart tilrettelagt Værk. Det er inddelt i fire Afdelinger, hvoraf de to første henholdsvis omhandler Søulykker af større og af mindre Betydning for danske Skibe, 3die Afdeling Søulykker for fremmede Skibe i danske Farvande, og endelig indeholder 4de Afdeling Tabeller med forskellige statistiske Oplysninger.

I de tre første Afdelinger er Søulykkerne ordnede i alfabetisk Orden efter Skibenes Navne, hvilket muliggør en let Oversigt. Ved hvert Skib er de vigtigste Data angaaende dette anførte og desuden en kortfattet Beskrivelse af Søulykken og dennes Aarsag, samt, hvor der er gaaet Dom i Sagen, et Uddrag af denne. — — —

Antallet af Ulykker i 1913 i Forhold til tidligere Aars fremgaar af en Oversigt paa sidste Side. Der er sket 330 Søulykker i Aaret 1913, hvilket er lidt færre end i 1912 og 1911, og Søulykkernes Antal i danske Farvande (137) er lidt mindre end i 1912, men lidt større end i 1911. Af danske Skibe er der i 1913 forlist 3 Dampskibe (alle under 1900 Tons Brutto) og af Sejlskibe (over 200 Tons Brutto) 6; 3 Sejlskibe er borteblevne. Der foreligger for Dampskibes Vedkommende 2 Tilfælde af Ildsvaade (begge hidrørende fra Kakkellovne i Folketrummet) og for Sejlskibe ligeledes 2. — I 1913 er der paa danske Kyststrækninger og i Inderfarvande forlist

eller strandet 137 Skibe (deraf er de 46 danske). De fleste Strandinger (19) er skete paa Jyllands Østkyst, medens der paa Jyllands Vest- og Nordvestkyst tilsammen kun er forefaldet 12. Hvad angaar Tab af Menneskeliv har Antallet af Overbordsfaldne (21) været større end de tidligere Aar. Ved de bortblevne Skibe er der savnet 12 Mennesker mod 42 i 1912 og 38 i 1911. Alt i alt er der i 1913 ved de indtrufne Søulykker og Søkader af danske Skibe omkommet 52 Personer, der alle var Søfolk.

Værditabet af Dampskibe viser en Nedgang for 1913, nemlig 363 000 Kr. (3 Skibe) i dette Aar mod 1 003 000 Kr. (4 Skibe) i 1912 og 470 000 Kr. (5 Skibe) i 1911.

Af de ved Sørætter undersøgte Søulykker for danske Skibe (188) har kun ca. 12 pCt. givet Anledning til søretslig Kendelse. — Fremmede Sørætters Kendelser over Søulykker, overgaaede danske Skibe, er i 5 Tilfælde afgivne ved engelske og tyske Sørætter.

Blandt de Søulykker i 1913, der har vakt mest Opmærksomhed, kan nævnes Dampskibet Kong Helges Havari i Atlanterhavet den 17. Novbr., hvor Kaptajnen og 1. Styrmand og en Matros skylledes over Bord af en voldsom Braadsø, der samtidig raserede Broen og anrettede en Del Skade paa Skibet. — Da Redningsforsøg var ugørlige, førte 2. Styrmand under de største Vanskeligheder og med stor Dygtighed Skibet til Kristianssand, hvorfor han af H. M. Kongen belønnedes med Fortjenestemedailen i Sølv.

Et andet Tilfælde, der vakte stor Opmærksomhed, var Sammenstødet i Kielerfjord mellem D. F. D. S. Damper Christian IX og den tyske Krydser Strassburg den 6. Januar. Christian IX's Stævn tørnede mod Strassburgs Styrbords Bov, hvorved begge Skibe led betydelig Skade. Omstændighederne ved dette Sammenstød er bemærkelsesværdige, idet den tyske Krydser, der havde Vigepligt, ikke var i Stand til at vige paa Grund af et Fyrtaarn paa den ene og en Damper paa den anden Side, medens

den danske Skibsfører ikke havde hørt Krydserens Signal — 1 lang Tone (for at tilkendegive, at den trods sin Vigepligt holdt sin Kurs). Ved et af Søretten i Hamborg den 10. Januar 1913 afgivet »Spruck« blev der ikke bebrejdet den danske Skibsfører noget angaaende selve Sammenstødet, men derimod at han ikke havde været tilstrækkelig kendt med Politiforordningen angaaende Navigeringen i Kielerfjord. (Efter Passagen af Slusen ved Holtenau blev Kursen sat godt fri af Friederichsort Fyr, i hvis Nærhed Ulykken skete.)

Det fremgaar iøvrigt af Dansk Sønlykkestatistik for Aaret 1913, at det er forholdsvis faa Tilfælde, hvor Ulykken skyldes Forsømmelse fra Kaptajnens eller Styrmændenes Side.

A. G.

Om Isforholdene i de danske Farvande i ældre og nyere Tid. Aarene 690—1860. Af *C. I. H. Speerschneider*.

Vort meteorologiske Institut har, som det vil være de fleste af Tidsskriftets Læsere bekendt, i den sidste halve Snes Aar etableret »Istjeneste«, hvergang det trækker op til Isdannelser af Betydning i danske og tilgrænsende Farvande. Institutet er herved blevet i Stand til at give Offentligheden baade interessante og nyttige daglige Oplysninger om de skiftende Isforhold og til hvert Aar at udsende en Oversigt over den forløbne Vinters Foreteelser paa dette Omraade.

Naar Institutet forholdsvis sent har taget denne Opgave op, medens det i en længere Aarrække har beskæftiget sig med Isforholdene i de fjernere arktiske Farvande, da kan dette beklages, men Skylden maa ikke lægges paa Institutet, som altid med Ihærdighed har taget nye Opgaver op, naar blot de fornødne Pengemidler kunde skaffes til Veje, men derimod paa det Publikum, som ynder at trække paa Skuldrene og smile overbærende af meteorologisk Instituts Virksomhed, og som

derved bidrager til at svække vore bevillgende Myndigheders Tro til Institutets Betydning, saa at de fæste mere Lid til de Vejrspaadomme, der udgaar fra den gamle Kone i Tapernøje end af det kongelige danske meteorologiske Institut, og som Følge deraf sparer paa Bevillingerne.

Af den nye Isvirksomheds store Betydning faar man et klart Indtryk ved at gennemlæse den Afhandling om Isforholdene i danske Farvande i ældre og nyere Tid, som Direktør Ryder har ladet Chefen for Institutets nautiske Afdeling, Kaptajn Speerschnider, udarbejde og publicere. Kaptajnen kunde ikke paa bedre Maade reklamere for sin Afdelings Istjeneste; thi enhver, som læser hans Værk for at stifte Bekendtskab med Isforholdene i de gode gamle Dage, hvor ikke alene Pigerne men ogsaa Isen naturligvis formodes at have været meget bedre end nu, maa uvilkaarligt beklage, at der ikke foreligger systematiske Isoptegnelser fra disse Tider.

Det vilde være Uret at beskyldte Kaptajn Speerschnider for ikke at have gjort sit bedste for at afhjælpe Manglen. Skøndt det at lede efter Isoptegnelser er — for at bruge hans egne Ord — som at lede efter en Naal i et Hølæs, er det virkelig efter 10 Aars Virksomhed lykkedes ham at tilvejebringe en lang Række interessante Data, der gaar helt tilbage til 200 Aar før Gorm den gamles Tid, — hvilket dog turde være en ganske god Præstation. At Kaptajnen tilføjer, at han dog ikke vil staa inde for de ældste Beretningers fulde Paalidelighed, vidner om Klogskab.

Men hvor lidet vejer dog selv de bedste lejligheds-vise Meddelelser op imod virkelige systematiske Optegnelser? Imidlertid vil denne Mangel jo nu fremtidig blive afhjulpen.

Hvor fristende det end kunde være at gaa lidt ind paa Afhandlingens mange interessante Beskrivelser af tidligere Aars Isvintre, vilde dette dog føre for vidt i

en kort Anmeldelse! Enhver, der ønsker nærmere Oplysning om disse Forhold, bør gennemlæse Kaptajn Speerschneiders interessante Værk, som paa overbevisende Maade forekommer mig at ramme en Pæl igennem den Overtro, at den historiske Fortids Isvintre var langt haardere og hyppigere end Nutidens. Man vil da ikke alene faa at vide, at man i 1635 og 1838 spadserede over Isen fra Sverrig til Bornholm og derfra igen til Rügen, men ogsaa, hvad der forekommer nok saa interessant, at Isvinteren 1893 efter alt virkelig foreliggende synes at have været nok saa haard som de værst udskregne af de rigtige gammeldags Isvintre. Man kan saa meget tryggere henvise til selve Afhandlingen, som denne er skrevet i et saa velgørende let Sprog, at selv de, der plejer at flygte for Tal og Formler, kan have Glæde af den.

Kaptajnen kommer gennem sine Studier af nye og gamle Kilder til den Anskuelse:

- 1) at de ældre Beretninger er ret sparsomme og upaalidelige, fordi de forskellige Forfattere ofte har citeret deres Kilde fejl og tidt har lagt mere i Meddelelsen, end de har været berettiget til at gøre;
- 2) at Farvandenens Navne har haft forskellig Betydning til de forskellige Tider, saa at man faar et fejlt Billede af Isforholdene, hvis man kritikløst lader de ældre Farvandsnavne gælde for de samme Omraader som nu,^{*)} og
- 3) at den store Dampskibstrafik har gjort sit til at svække Isen, saa den ikke kan danne sig saa hurtigt eller ikke faa Tid til at naa nogen nævneværdig

^{*)} Forfatteren gør f. Eks. opmærksom paa, at man i gamle Dage var tilbøjelig til under eet at kalde Farvandene Nord for Kronborg for Nordseen og Syd derfor for Østersøen, og at derved de mærkelige Beretninger om en frossen Nordse og en dito Østersø kunde fremkomme.

Styrke, inden en Tøperiode indfinder sig, hvori Dampskibene nu kan ødelægge Isen, men hvor Tøvejret alene i tidligere Dage ikke svækkede Isen nævneværdigt.

Hans Konklusion er følgende:

»Tager man alle de fremdragne Forhold i Betragtning, synes det af det foran anførte at fremgaa, at der ikke er nogen Sandsynlighed for, at Islaget i tidligere Vintre har været væsentlig forskelligt fra vore Dages Isforhold.«

Som det vil ses, benytter Kaptajnen sig af ret forsigtige Udtryk! Det forekommer Anmelderen, at Afhandlingens Beskrivelser af tidligere Isvintre og disses forholdsvis ligesaa ringe Antal som nu kunde friste til en nok saa ubetinget Dom.

Naar Pontoppidan kan sige i 1760 (jfr. S. 40), at de danske Vintre ofte er saa milde, at man ikke kan gaa paa Isen, og at Kattegat, Sund og Bælter sjældent dækkes af en Isbro — maaske kun 3 à 4 Gange hvert Seculo —, og naar Speerschneider for at beskrive Isvintren 1893 i Fortidens Udtryksmaade mener at maatte gøre det saaledes (jfr. S. 26): »Foraaret 1893 bragte en af de haardeste Vintre i Mands Minde. Den forfærdelige Kulde bandt Vandene. Fra Begyndelsen af Januar til midt i Marts laa Isen fast omkring de danske Øer. Kattegat var isfyldt og fra Kysterne i Skagerrak saas intet andet uden Is paa det vide Hav. Man kørte paa Slæde mellem Øerne, man gik og red over Sundets Is, Folk døde paa Isen, hvor Boder blev opslaaede. Sundet var i Uger en sammenhængende Ismark. Da Isen i Marts drev bort, skruede den de Skibe, som laa indefrosne paa Land. Østersøen var helt tillagt; endnu 13. Marts laa Isen 30 Sømil ud fra Libau. I den grimmige Kulde frøs Mennesker ihjel paa Sundets og Kattegats Is!« — ja, da kan man vist roligt henlægge alle de Tankeeksperimenter,

hvorigennem man i de senere Aar har søgt at forklare sig det mærkelige Fænomen. at Isvintrene var meget strengere i gamle Dage end nu, og slaa sig til Ro med, at det hele vistnok var ganske som nu. I al Fald bør man gøre dette, indtil meteorologisk Instituts Istjeneste har virket endnu i en lang Aarrække, saa man derigennem kan faa virkelig positive Beviser for det modsatte.

Afhandlingen slutter med en grafisk Fremstilling af Middeltemperaturen i København i Vintermaanederne, af Islaget i Sundet og af Isforholdene i de danske Farvande alt fra 1760 til 1860. Heller ikke denne Fremstilling giver nogen Støtte for Lægmands Paastand om, at vore Vintre nu er langt mildere end tidligere.

Meteorologisk Institut og Kaptajn Speerschneider fortjener Paaskønnelse for den interessante Afhandling og for det Løfte, som indeholdes i Forordet, om at der ikke alene vil komme en Oversigt over Aarene efter 1860; men ogsaa en fyldigere Bearbejdelse af det foreliggende Materiale.

V. G.

Moderne Flyvemaskiner og Hovedprincipperne for deres Konstruktion.

Af Værftsingeniør H. P. Christensen.

Man ser undertiden den Anskuelse fremsat, at den moderne Flyvemaskine er udviklet og endnu konstrueres ad rent empirisk Vej, og at den tekniske Videnskab kun i ringe Grad har bidraget til Udviklingen. Det er i Modstrid med de virkelige Forhold. Flyvemaskinkonstruktionen er lige saavel som Skibskonstruktionen eller endog i langt højere Grad baseret paa videnskabelige Undersøgelser og Beregningsmetoder.

Ved Maalinger i Forsøgslaboratorier og under Flyvninger med virkelige Maskiner har man bestemt de Love, der gælder for Maskinernes Luftmodstand, deres Bæreevne, Stabilitetsforhold og Styrkeegenskaber, og først derigennem har Flyvemaskinen naaet sin nuværende Udvikling.

Grundlaget for Konstruktionen af en Flyvemaskine er Beregningen af Luftmodstanden og Bæreevnen, hvorfor disse to Størrelser først maa bestemmes.

Til dette Formaal er der i flere Lande oprettet Forsøgsanstalter, hvor Luftmodstanden af Flyvemaskinens enkelte Dele og den samlede Luftmodstand af Modeller af Maskinen kan maales.

Forsøgsanstalterne er i Almindelighed indrettede efter det Princip, at det Legeme, der skal undersøges, anbringes stillestaaende i Forbindelse med Maaleapparaterne, medens der føres en Luftstrøm af bekendt Hastighed forbi Legemet. Det har vist sig, at Forholdene paa denne Maade bliver de samme, som om det var Legemet, der blev bevæget frem i stillestaaende Luft.

I denne Sammenhæng bør det anføres, at de danske Ingeniører *Vogt* og *Irminger* herhjemme allerede i Slut-

ningen af 80erne har foretaget Forsøg efter en lignende Metode, ved hvilke de som Luftstrøm benyttede Trækken fra den store Skorsten paa Vestre Gasværk.

Af moderne Forsøgsanstalter, hvis Undersøgelser har haft særlig Betydning for Flyvemaskinkonstruktionen, skal nævnes *Eiffel's* Laboratorium i Paris, National Physical Laboratory i England og Forsøgslaboratoriet ved Universitetet i Göttingen.

Resultaterne af Undersøgelserne er hidtil blevne offentliggjorte og findes i henholdsvis *Eiffel's*: »Resistance de l'air«, »The Technical Report of the Advisory Committee for Aeronautics« for Aarene 1910—14 samt i »Jahrbuch der Wissenschaftlichen Gesellschaft für Flugtechnik« for Aarene 1911—1914.

Hvorvidt Forsøgsresultaterne fremtidig vil blive offentliggjorte er paa Grund af Krigen noget tvivlsomt. Den bekendte engelske Videnskabsmand *F. Lanchester* foreslog saaledes for kort Tid siden, at Resultaterne af alle de engelske Forsøg skulde hemmeligholdes mindst et Aar, for at England kunde bevare sit Forspring paa Flyvæsenets Omraade.

Fig. 1 viser Ingeniør *Eiffel's* nye Laboratorium i Paris, der er det største og mest moderne Forsøgslaboratorium. Det er bygget paa Grundlag af de Erfaringer, *Eiffel* har indhøstet ved sine tidligere Forsøg, der foretoges først ved Hjælp af en Art Faldmaskine anbragt paa Eiffeltaarnet og senere ved Hjælp af en mindre Forsøgsanordning af lignende Konstruktion som den paa Billedet viste.

Anlægget bestaar af en kraftig Ventilator, som driver Luften fra det omgivende Rum igennem et konisk Rør ind i Maalerummet. Derfra suges den gennem et cylindrisk Rør i lukket Kredsløb tilbage til Ventilatoren. Diameteren af Luftstrømmen, som føres gennem Maalerummet, er 2 m og Hastigheden maksimalt 18 m/Sek. Ved Siden af Hovedkanalen findes en mindre Kanal med en

Diameter paa 1 m til Undersøgelse af mindre Genstande ved større Hastigheder.

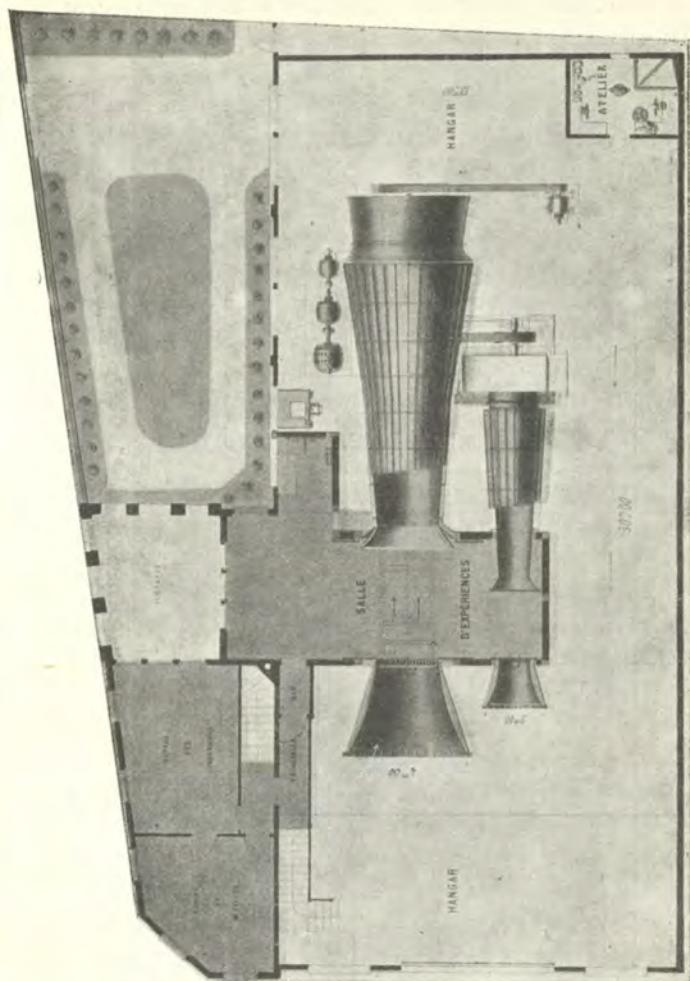


Fig. 1. Eiffel's Laboratorium (Grundplan).

Den Modstand, et Legeme møder ved at blive bevæget frem gennem Luften, bestemmes i Flyveteknikken ved Hjælp af følgende Formel:

Luftmodstanden $R = z \cdot \frac{\delta}{g} \cdot Sv^2$, hvor

z er en Koefficient, der afhænger af Legemets Form og Overfladens Beskaffenhed samt i nogen Grad af Hastigheden.

δ = Vægten i kg af 1 m³ Luft, som afhænger af Luftens Temperatur og Tryk.

g = Tyngdens Acceleration = 9,81 m.

v = Legemets Hastighed i Forhold til Luftstrømmen i m/Sek.

S = det Areal af Legemet, der udsættes for Luftstrømmen. For en Aeroplanvinge plejer man at indsætte Vingens Areal, medens man for andre Legemer indsætter Arealet af Legemets Projektion paa en Plan vinkelret paa Luftstrømmens Retning.

Man kan med ret stor Nøjagtighed benytte de Resultater, der findes i Luftforsøgsanstalterne, til Bestemmelse af Legemers Modstand i Vand, ved i ovenstaaende Formel for δ at indsætte Vægten af 1 m³ Vand.

I Almindelighed sætter man $z \cdot \frac{\delta}{g} = K$, idet alle Forsøg ved Hjælp af de bekendte Formler for Luftens Afhængighed af Tryk og Temperatur henføres til 760 mm Barometerstand og 15° C. Formelen kan derved skrives $R = K \cdot S \cdot v^2$.

K benævnes Luftmodstandskoefficienten; den er f. Eks. for en plan Flade, der bevæges normalt paa sit Plan. 0,075 og for en Kugle 0,011. Forsøgene viser dog, at K varierer noget med Hastigheden, saa at man ved Beregninger ikke kan anvende samme Værdi af K ved de lave som ved de høje Hastigheder.

Modstanden af en Flyvemaskine deles ved Beregningen i Modstanden af selve Bæreplanerne. »Planmodstanden«, og Modstanden af alle øvrige Dele, som jeg har kaldt »Restmodstanden«.

Planmodstanden er ved en given Indfaldsvinkel af-

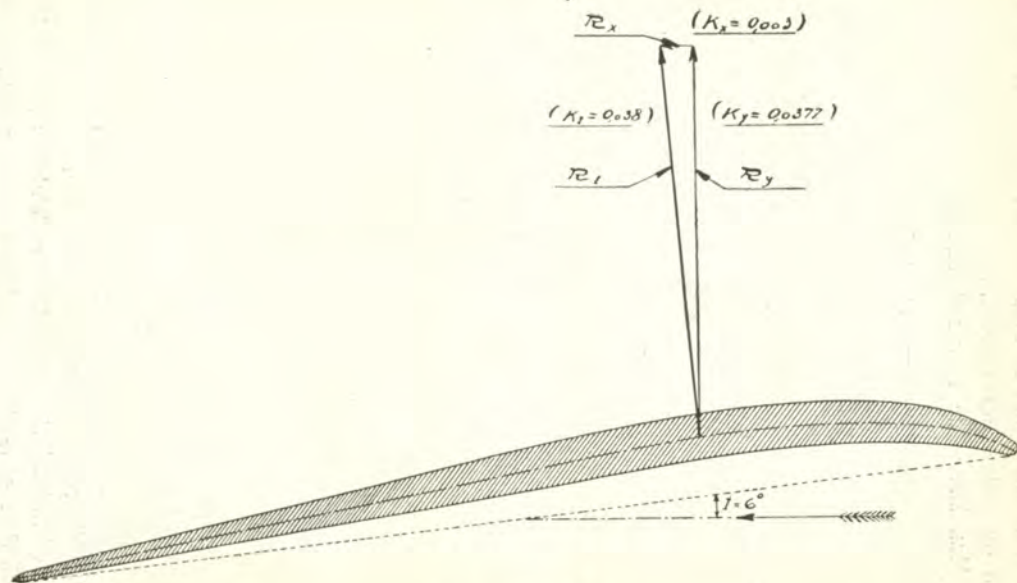


Fig. 2. Blériot-Profil.

hængig af Bæreplanernes Areal og Hastighed samt af det benyttede Vingeprofil og Planernes Overfladebeskaffenhed, Form og Anbringelsesmaade.

Man kan sætte Planmodstanden

$$R_i = K_i \cdot S \cdot v^2 \cdot \varepsilon,$$

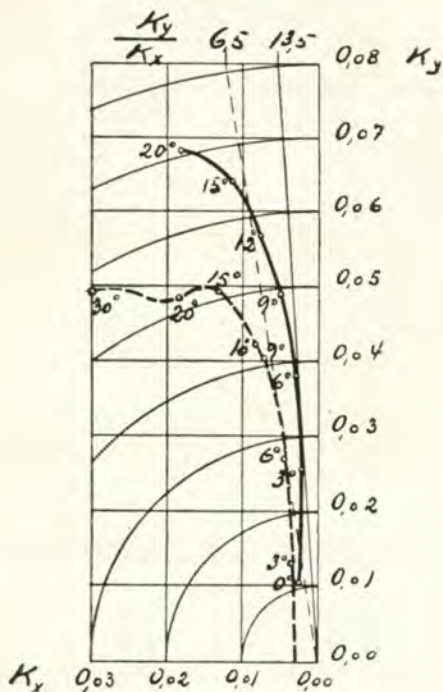


Fig. 3.

hvor ε er en Koefficient, der afhænger af Planernes absolute Størrelse og Anbringelsesmaade.

Ved Indfaldsvinkelen i forstaas Vinkelen mellem Kor- den til Profilet (se Fig. 2) og Luftstrømmens Retning, der her er forudsat at virke horisontalt.

Modstanden virker nærligt normalt paa Bæreflader og kan opløses i en vandret Komposant R_x , der virker

som Modstand mod Maskinens Bevægelse, og en lodret Komposant R_y , der virker som Opdrift og bærer Maskinens samlede Vægt.

Man har

$$R_x = K_x \cdot S \cdot v^2 \cdot \varepsilon,$$

$$R_y = K_y \cdot S \cdot v^2 \cdot \varepsilon.$$

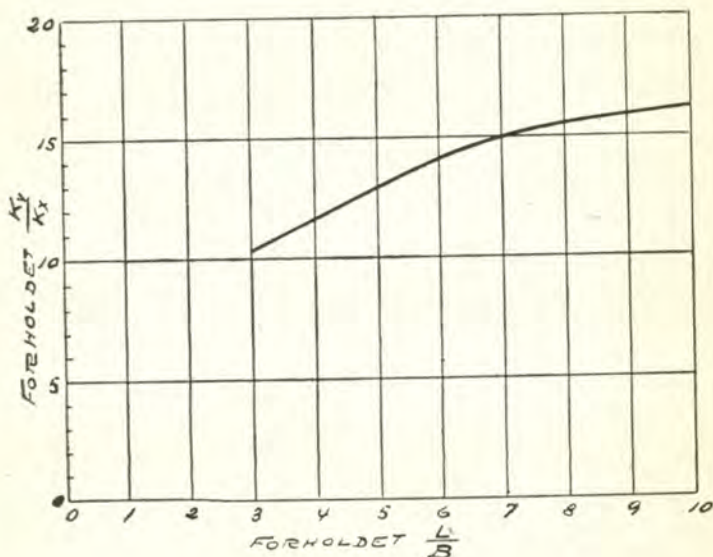


Fig. 4.

Koefficienterne K_x og K_y , der afhænger af Bæreplannens Tværsnitsprofil og Form, bestemmes ved Maalinger i Forsøgslaboratorierne.

Afsætter man de ved forskellige Indfaldsvinkler fundne Værdier af K_x og K_y i en Kurve med K_x som Abscisse og K_y som Ordinat, faas den i Fig. 3 viste Kurve, Tangenten fra Begyndelsespunktet til denne Kurve har særlig Interesse, idet den angiver den Vinkel, ved hvilken Værdien af $\frac{K_y}{K_x}$ er Maksimum, eller hvor Forholdet mellem Opdrift og Modstand er Maksimum.

Denne Vinkel ligger ved de normale Vingeprofiler mellem 3° og 8° , som ogsaa er de Vinkler, der i Praksis anvendes i Flyvemaskinkonstruktionen.

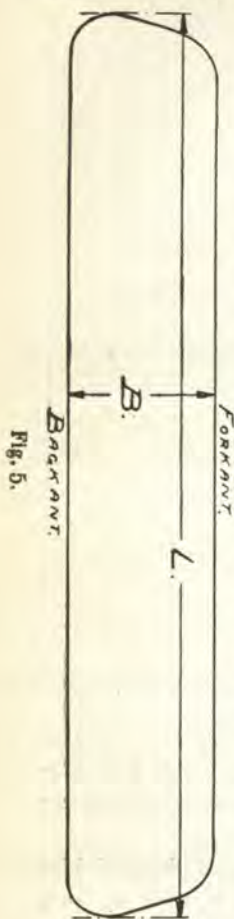


Fig. 5.

Forholdet $\frac{K_y}{K_x}$ ligger for moderne

Vingeprofiler mellem 12 og 15, medens det for en tilsvarende plan Flade kun er 6—7. I Fig. 3 er Kurven for K_y og K_x tegnet punkteret for en plan Flade og trukket for et tilsvarende Vingeprofil af Blériot's Konstruktion.

Man ser deraf det krumme Profils Overlegenhed i Virkningsgrad, idet Maks.-Værdien af $\frac{K_y}{K_x}$ kun er 6,5 for den plane Flade, medens den er 13,5 for Blériot-Profilet.

Størrelsen $\frac{K_y}{K_x}$ afhænger foruden af Profilets Form af Forholdet mellem Planets Længde og Bredde. Det har vist sig, at et langt, smalt Plan er mere effektivt end et kort, bredt Plan. Fig. 4 viser, hvorledes $\frac{K_y}{K_x}$ varierer fra 10 for $\frac{L}{B} = 3$ til 16 for $\frac{L}{B} = 9$. Der er dog ingen Fordel ved at anvende for lange og smalle Planer, da Gnidningsmodstanden derved vokser, og Konstruktionens Vægt forøges. I Almindelighed vælges Forholdet $\frac{L}{B}$ lig med 6—7, og ved et lignende

Breddeforhold har *Eiffel* foretaget sine Profilundersøgelser.

Planernes Hjørner afrundes i Regelen som vist i Fig. 5, da man derved opnaar en ringe Forbedring af Modstandsforholdene.

Koefficienten ε i Modstandsformelen angiver den Indflydelse paa Modstanden, som hidrører fra Planernes absolutte Størrelse og deres Anbringelsesmaade.

Det har nemlig vist sig ved *Eiffel's* Forsøg, der udføres med Modeller i ca. $\frac{1}{10}$ fuld Størrelse, at de fundne Værdier for K_x og K_y maa multipliceres med 1,1 for at give de tilsvarende Værdier for den virkelige Maskine. Endvidere har det vist sig, at Planernes Anbringelsesmaade influerer paa Resultaterne. Har man f. Eks. et Biplan (se Fig. 6), hvor den lodrette Afstand mellem Over- og Underplanet A er lig Planets Bredde B, vil Opdriften kun være $0,81 \times$ Opdriften af en enkelt Aeroplanvinge med samme Areal (se Tabel I). Tabellen

Tabel I.

A B	K_y			$\frac{K_y}{K_x}$		
	6°	8°	10°	6°	8°	10°
0,4	0,61	0,62	0,63	0,75	0,81	0,84
0,8	0,76	0,77	0,78	0,79	0,82	0,86
1,0	0,81	0,82	0,82	0,81	0,84	0,87
1,2	0,86	0,86	0,87	0,84	0,85	0,88
1,6	0,89	0,89	0,90	0,88	0,89	0,91

er opstillet paa Grundlag af »National Physical« Laboratories Forsøg og angiver den Faktor, hvormed man skal multiplicere Koefficienterne K_y og K_x for en enkelt Aeroplanvinge ved forskellige Indfaldsvinkler for at faa de tilsvarende Koefficienter for et Biplan. Forøges Afstanden mellem Planerne, bliver Faktoren større, og den samme Virkning opnaar man ved at rykke Overplanet et Stykke frem foran Underplanet.

Det har saaledes vist sig, at Resultatet bliver det samme, enten man anbringer Planerne over hinanden i Afstanden $1,25 A$ (se Fig. 6), eller man sætter dem i

Afstanden A , men saaledes, at Overplanet er $0,4 A$ foran Underplanet. Det sidstnævnte Arrangement er anvendt i Marinens nye Flyvemaskine.

Af Hensyn til Beregningen af Flyvemaskinens Stabilitetsforhold er det nødvendigt at kende Angrebspunktet for den resulterende Planmodstand R_1 .

Dette Punkt, der er Planets Trykcentrum, bestemmes

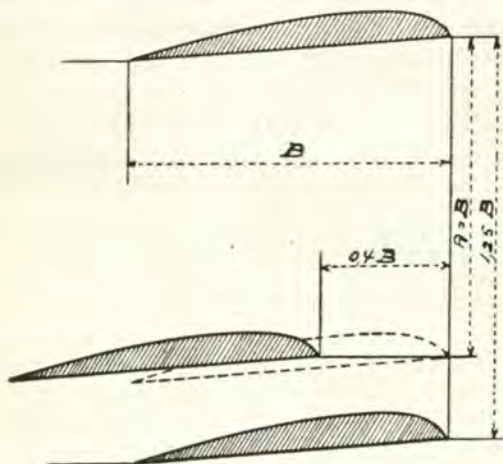


Fig. 6.

i Forsøgslaboratorierne samtidig med Maalingen af K_y og K_x .

I Fig. 7 er Trykcentrets Beliggenhed i Forhold til Planets Forkant afsat ved forskellige Indfaldsvinkler. Man ser, at Punktet ved 0° ligger omtrent i Midten af Planet og derfra ved voksende Indfaldsvinkler indtil ca. 15° bevæger sig henimod Planets Forkant. Ved denne Vinkel ligger det paa ca. $0,3$ af Planbredden, og det bevæger sig derefter ved større Indfaldsvinkler igen hen imod Planets Midte.

Trykkets Fordeling over Planets Bredde er, som vist i Fig. 8, meget varierende. Paa Oversiden af Planet findes

Undertryk, der i Nærheden af Forkanten stiger til ca. 7 mm Vandsejle, medens det ved Bagkanten kun er ca. 1 mm Vandsejle. Paa Undersiden af Planet findes

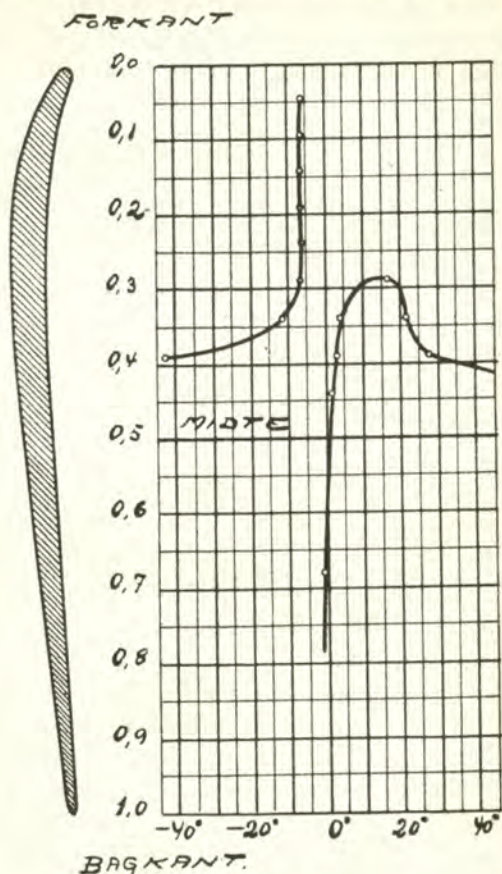


Fig. 7.

Overtryk, som ved Forkanten er ca. 2,5 mm Vandsejle. Det samlede Tryk ved Forkanten svarer saaledes til 9,5 mm Vandsejle eller $9,5 \text{ kg/m}^2$. Da Kurven i Fig. 8 gælder for et Forsøg afholdt ved en Hastighed af

10 m/Sek., vilde Trykket blive $3^2 \times 9,5 = 85,5 \text{ kg/m}^2$ for en Flyvemaskine, der flyver med en Hastighed af 30 m/Sek.

Dette store Tryk, som man maa tage Hensyn til ved Styrkeberegningen og Valget af Stoffet til Planernes Beklædning, kan dog bringes noget ned ved Anvendelse af

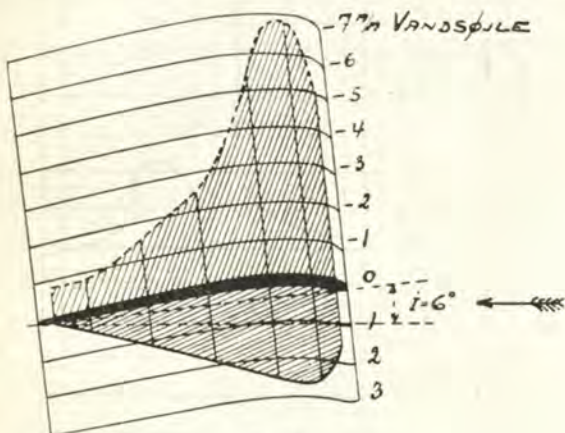


Fig. 8.

et Vingeprofil med tyndere Forkant, hvorved opnaas en jævnere Trykfordeling.

Integrerer man Kurverne for Undertryk og Overtryk og bestemmer Middeltrykkene, viser det sig, at Undertrykket er mere end dobbelt saa stort som Overtrykket, eller at Sugevirkningen paa Planets Overside er mere end dobbelt saa stor som Trykvirkningen paa Planets Underside. Det gælder derfor om særlig at give Planets Overside en hensigtsmæssig Form.

Restmodstanden er Flyvemaskinens samlede Modstand minus Modstanden af selve Bæreplanerne. Den bestaar af Modstanden af alle de enkelte Dele: Fusilage, Styregrejer, Støtter og Barduner til Planernes Afstivning, Landingsstel m. m.

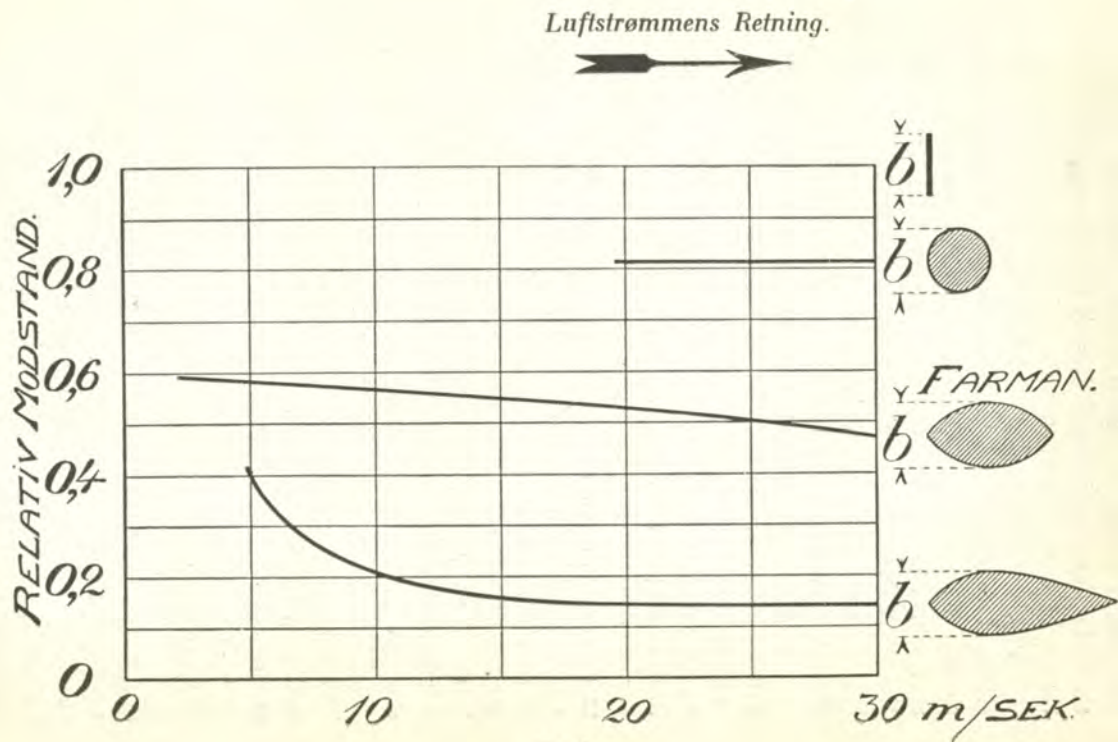


Fig. 9.

For at kunne beregne Restmodstanden efter den almindelige Modstandsformel $R = K \cdot S \cdot v^2$ maa man ved Forsøg bestemme Værdien af K for de forskellige Legemer.

Paa dette Omraade er der særlig i England i de sidste Aar udført et stort Arbejde i Forsøgslaboratorierne. Man har dels bestemt den samlede Restmodstand af Flyvemaskinen ved at bestemme Modstanden af en Model af Maskinen med aftagne Bæreplaner, og dels bestemt Modstanden af de enkelte Dele som f. Eks. Støtter og Fusilage.

Fig. 9 viser Modstanden for Støtter af forskellige Tværsnitsformer. Hastigheden er Abscisse, og Ordinaten angiver Forholdet mellem Modstanden af den givne Støtte og af en plan Flade med samme Areal som Støttens Projektion paa Bevægelsesretningen. Man afsætter ofte Forsøgsresultaterne paa denne Maade for at kunne sammenligne Godheden af forskellige Tværsnitsformer. Modstandsberegningen udføres derefter, ved at Projektionerne af de forskellige Dele multipliceres med deres Godhedskoefficient, hvorved man finder Arealet S^1 af den plane Flade, der har samme Modstand som alle de enkelte Dele. Denne Flades Modstand findes ved at regne med en Modstandskoefficient paa 0,075.

Man ser af Fig. 9, hvor vigtigt det er at vælge Tværsnitssektioner med god Strømlinieform. For en Støtte med cirkulært Tværnit er Modstanden f. Eks. ca. 6 Gange saa stor som Modstanden for en tilsvarende Støtte med fiskeformet Tværnit, der bevæges med den tykke Ende forrest. Da en Modstandsforringelse paa 1 kg svarer til en Forøgelse af Bæreevnen paa ca. 6 kg, er det af stor Betydning ved Maskinens Konstruktion at søge at bringe Restmodstanden ned. Selv om man maa anvende en ringe Vægtforøgelse for at opnaa god Strømlinieform for de Konstruktionsdele, der er udsatte for Luftens Paavirkning, vindes dette rigeligt ind ved de forbedrede Modstandsforhold.

Hvis man f. Eks. i en almindelig Farman-Maskine overalt vilde indføre Støtter af den forneden i Fig. 9 viste Form i Stedet for de nuværende, vilde Maskinen med samme Hestekraft og Hastighed kunne bære ca. 35 kg mere.

Det er af særlig Betydning at konstruere Fusilagen med en god Strømlinieform, omtrent som et moderne Luftskib, hvor alle fremspringende Dele omhyggeligt er undgaaet. De fleste Fusilager har en Modstand, som svarer til $0,3-0,4 \text{ m}^2$ plan Flade, medens den kunde bringes ned til Modstanden for en plan Flade paa $0,1-0,2 \text{ m}^2$. I de i Fig. 10 viste Fusilager er Modstanden bragt ned til $\frac{1}{5}$ af Modstanden for en plan Flade med samme Areal som Fusilagens Projektion paa Bevægelsesretniugen.

For de almindelige Flyvemaskiner er den samlede Restmodstand efter Eiffel's Forsøg lig med Modstanden for en plan Flade paa ca. 1 m^2 , medens den efter Lanchester's Undersøgelser burde kunne bringes ned til $0,3 \text{ m}^2$ plan Flade.

Den samlede Modstand er Summen af Planmodstanden og Restmodstanden.

Fig. 11 viser Modstandsforholdene for en moderne Maskine, der kan flyve ved Hastigheder fra 68—117 km/Tim. Maskinens samlede Vægt er 750 kg. Bærepplanernes Areal er $34,5 \text{ m}^2$, og Motoren kan udvikle

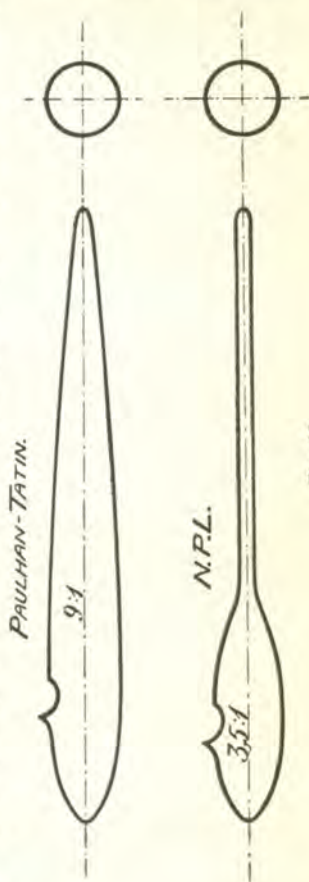


Fig. 10.

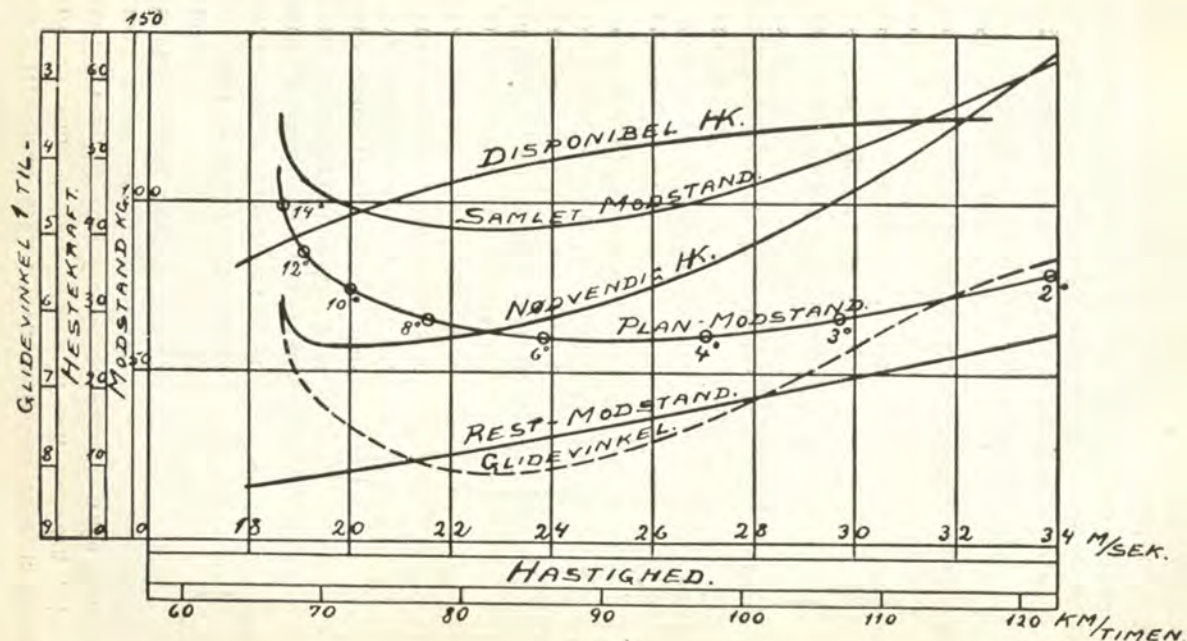


Fig. 11.

73 B. HK. Man ser af Kurverne, hvor stor en Indflydelse Restmodstanden har ved de højere Hastigheder. Det er derfor af særlig stor Betydning ved hurtiggaaende Maskiner at give alle Dele Strømlinieform og undgaa frem-springende Dele.

Den punkterede Kurve fremstiller den teoretiske Glidevinkel ved de forskellige Hastigheder. Ordinatorne til Kurven angiver Forholdet mellem den samlede Modstand og Maskinens Vægt, hvilket svarer til sinus af den teoretiske Glidevinkel. Glidevinkelen er den Vinkel med Horisontalen, under hvilken en Flyvemaskine vil glide ned, i Tilfælde af at Motoren stopper. Det er vigtigt, at denne Vinkel er saa lille som mulig, da Føreren derved bedre bliver i Stand til at vælge sin Landingsplads. Befinder han sig f. Eks. i 1000 m's Højde, og Motoren stopper, kan han vælge sin Landingsplads inden for et Omraade af ca. 6000 m, hvis Maskinens Glidevinkel er 1 til 6, medens dette Omraade vilde blive forøget til ca. 8000 m, hvis Glidevinkelen havde været 1 til 8. I Fig. 11 er den mindste teoretiske Glidevinkel 1 : 8,1, og den virkelige Glidevinkel før den til Kurverne svarende Maskine maalt ved Prøverne til at være 1 : 7. Værdierne ligger for moderne Maskiner mellem 1 : 5 og 1 : 10. De mindste Glidevinkler opnaas med Maskiner, der har en stor Bæreflade i Forhold til Vægten.

Kurven »Nødvendig H. K.» i Fig. 11 repræsenterer det Arbejde, der findes ved at multiplicere Hastigheden med den dertil svarende Modstand under horisontal Flyvning. Den tilsvarende Hestekraft for Motoren findes ved at dividere de fundne Hestekræfter med Skruevirkningsgraderne. Det er imidlertid nødvendigt, at Motoren kan udvikle en noget større Hestekraft af Hensyn til Maskinens Stigeevne. I almindelige Landmaskiner har man et Overskud af Hestekraft paa 5—6 pCt. ved den garanterede Fart, og i Maskiner til militære Formaal, særlig Rekognoscering, er Overskuddet af Hestekraft indtil ca.

10 pCt., hvorved man opnaar en Stigeevne af ca. 200 m i Minuttet for de første 500 m's Højde.

I Fig. 11 er den til Raadighed værende Hestekraft fremstillet ved Kurven »Disponibel HK.», der er fundet ved at multiplicere Motorens Hestekraft med Skruevirkningsgraderne ved de forskellige Hastigheder. Overskuddet af Hestekraft fremstilles saaledes ved Differensen mellem denne Kurve og Kurven »Nødvendig HK.«.

Ved Projekteringen af en Flyvemaskine har man følgende to Hovedformler:

$$P = R_y = K_y \cdot S \cdot v^2 \cdot \varepsilon \quad (I)$$

$$H = (K_x \cdot S \cdot v^2 \cdot \varepsilon + 0,075 \cdot S' \cdot v^2) \frac{V}{75} \quad (II)$$

hvor P er Bæreevnen eller Maskinens samlede Vægt, og H er den nødvendige Hestekraft eller Planmodstanden + Restmodstanden multipliceret med Hastigheden, medens de øvrige Bogstaver har samme Betydning som i det foregaaende.

Foreligger der f. Eks. den Opgave at konstruere en Flyvemaskine med en bestemt Hastighed og nyttig Bæreevne, beregner man først ved Sammenligning med udførte Maskiner den omtrentlige Størrelse af Vægt, Hestekraft, Bæreflade og Restmodstand for Projektet. De fundne Værdier indsættes i Ligningerne I og II, og man tegner en Kurve for K_y og K_x ved i Ligningerne at indsætte forskellige Værdier for v .

Kurven tegnes paa et Stykke gennemsigtigt Papir, for at man kan sammenligne den med de tilsvarende Kurver for K_y og K_x (se Fig. 3), der er bestemt ved Forsøg med forskellige Vingeprofiler.

Det af de til Raadighed værende Vingeprofiler, hvis Kurve skærer Projektets Kurve nærmest ved Begyndelsespunktet, giver den største Hastighed og er det gunstigste i det foreliggende Tilfælde. Naar Vingeprofilet er fastsat, bestemmer man Bærefladens nøjagtige Areal og Indfalds-

vinkel, saaledes at Maskinens Modstand bliver saa lille som muligt. Ved denne Beregning maa man tage Hensyn til, at Maskinens samlede Vægt vokser med Bæreplanernes Areal. Den gunstige Indfaldsvinkel bliver derved lidt større end den, der efter Profilets Forsøgskurve svarer til Maks.-Værdien af $\frac{K_y}{K_x}$.

Eksempel. Man skal bestemme Bæreplanernes Areal og Indfaldsvinkel for et Monoplan med en Hastighed af 90 km i Timen, hvis samlede Vægt uden Bæreplaner er beregnet til 460 kg. Ved den foreløbige Beregning og derpaa følgende Profilundersøgelse har »de Havilland's« Profil vist sig at være det gunstigste. Ved et Breddeforhold $\frac{L}{B} = 6$ har dette Profil sin Maks.-Værdi af $\frac{K_y}{K_x}$ ved en Indfaldsvinkel paa $4,5^\circ$ og K_y er ved denne Indfaldsvinkel 0,040. Af Hensyn til Bæreplanernes Vægt skal Indfaldsvinkelen vælges lidt større end den, der svarer til Maks.-Værdien af $\frac{K_y}{K_x}$, og sættes foreløbig til 5° .

K_y er ved denne Indfaldsvinkel 0,041, saa at Bæreevnen ved en Hastighed af 90 km/Tim. bliver

$$R_y = 0,041 \cdot \left(\frac{90}{3,6}\right)^2 1 = 25,6 \text{ kg/m}^2,$$

idet ϵ sættes lig 1. Resultat er afsat i Kurveform i Fig. 12, hvor Planernes Areal er Abscisse, og den dertil svarende samlede Bæreevne er Ordinater. Man beregner dernæst den samlede Vægt af Maskine og Bæreplaner for forskellige Arealer af Bæreplanerne og afsætter Resultatet i Kurveform (se Fig. 12) paa samme Maade som for Bæreevnen.

Skæringspunktet mellem de to Kurver bestemmer Bæreplanernes Areal, der bliver 23,5 m², og Maskinens samlede Vægt, der bliver 605 kg.

Man kunde ogsaa have fundet Resultatet ad analytisk

Vej ved at opstille en Ligning for Bæreplanernes Vægt udtrykt som en Funktion af Arealet, men den grafiske Metode fører hurtigere og med tilstrækkelig Nøjagtighed

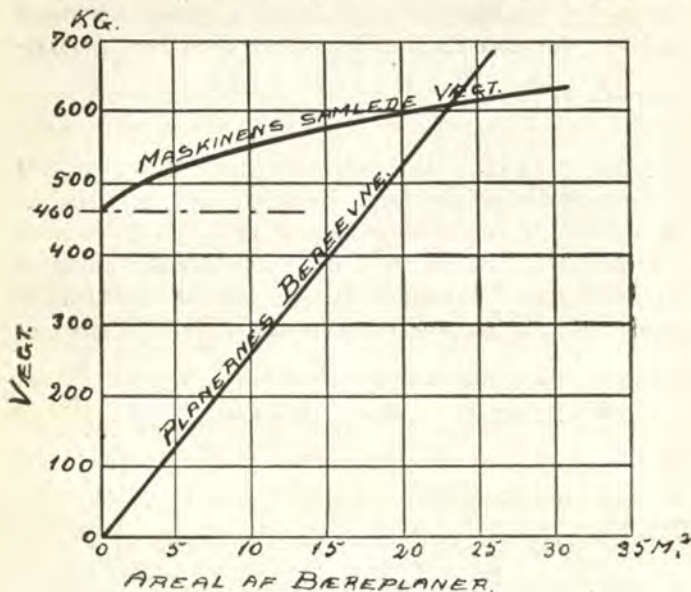


Fig. 12.

til Resultatet, og man kan bedre danne sig et Skøn over Beregningens Rigtighed.

Forholdet $\frac{K_y}{K_x}$ er efter Profilkurven ved 5° lig med 13,8, saa at Planmodstanden bliver $\frac{605}{13,8} = 43,8$ kg. I

Tabel II er Resultaterne af lignende Beregninger angivne for Indfaldsvinkler fra 4° til 9° . Man ser af Tabellen, at den valgte Indfaldsvinkel 5° er den gunstigste, idet den giver den mindste Planmodstand; men for øvrigt forøges denne kun lidt ved smaa Forandringer af Indfaldsvinkelen. Resultatet bliver saaledes: Bæreflade $23,5\text{ m}^2$, samlet Vægt 605 kg og Indfaldsvinkelen 5° .

Tabel II.

Indfalds- vinkel	K_y	Bæreevne pr. m ² ved 90 km	K_y K_x	Samlet Vægt	Plan- modstand
4°	0,036	22,5	13,8	618	44,8
5°	0,041	25,6	13,8	605	43,8
6°	0,047	29,4	13,45	596	44,3
7°	0,051	31,9	13,0	586	45,1
8°	0,057	35,6	12,6	581	46,1
9°	0,062	38,8	12,1	572	47,3

Stabilitet.

Flyvemaskinens Stabilitetsforhold er i de sidste Aar gjort til Genstand for ret omfattende Undersøgelser, af hvilke jeg dog kun skal omtale enkelte Hovedpunkter.

Man siger, at en Flyvemaskine er stabil, hvis den, efter at være bragt ud af sin normale Flyvestilling paa Grund af en eller anden ydre Paavirkning, selv søger at vende tilbage til denne Stilling uden Førerens Indgriben.

De ydre Paavirkninger, der søger at bringe Flyvemaskinen ud af Ligevægtsstillingen, kan f. Eks. være pludseligt optrædende Vindstød eller et Øjeblikks Svingen af Motoren.

En ustabil Maskine er farlig at flyve med, da den vil søge bort fra sin normale Flyvestilling, hvis Føreren ikke til Stadighed ved Hjælp af Rorene holder den i denne Stilling.

Man skelner mellem naturlig og automatisk Stabilitet.

Den naturlige Stabilitet opnaar man ved at give Bæreplaner og Stabilitetsflader en særlig Form og ved at vælge en hensigtsmæssig Beliggenhed -for Maskinens Tyngdepunkt og Trykcentrum.

Den automatiske Stabilitet opnaar man ved at anbringe særlige mekaniske Apparater, der automatisk paavirker Maskinens Styreflader i det Øjeblik, den bringes ud af sin normale Flyrestilling. Der er i den sidste Tid opfundet en Mængde saadanne automatiske Stabiliseringsapparater. De er dog alle mer eller mindre mangelfulde og kan let svigte under kritiske Forhold.

Man bør derfor efter min Mening undgaa automatiske Apparater og søge at konstruere Flyvemaskinen med naturlig Stabilitet.

De Forhold, der er bestemmende for en Flyvemaskines Stabilitetsforhold, er:

- a) Beliggenheden af Maskinens Tyngdepunkt G (se Fig. 13) i flyvefærdig Stand.
- b) Beliggenheden af Angrebspunktet for den samlede Luftmodstand, Trykcentret T.
- c) Beliggenheden af Angrebspunktet for Propellertrykket, som virker i Retning af Propellerakselen.
- d) Bæreplanernes og Stabiliseringsfladernes Form og Anbringelsesmaade.
- e) Fordelingen af de enkelte Massedele i Maskinen, eller Størrelsen af Maskinens-Gyrationsradius.

Man er ved Konstruktionen af Maskinen i Stand til at vælge disse Forhold, saaledes at Maskinen faar Stabilitet baade i Længderetningen og i Tværretningen; men det er vanskeligt at afgøre, i hvor høj Grad en Maskine skal være i Besiddelse af Stabilitet. Dog bør Stabiliteten ikke være for stor, da dette bevirker, at Maskinen vanskelig vil lystre Rorene.

Der er foretaget vidtgaaende matematiske Behandlinger af Stabilitetsspørgsmaalet, særlig af Englænderne *Lanchester* og *Bryan*, Franskmanden *Soreau* og Tyskerne *Knoller* og *Reissner*, men der indgaar i de opstillede Formler flere ubekendte Størrelser, som først kan bestemmes paa Grundlag af omfattende Forsøg. Før saa-

danne Forsøg er afholdte, kan Stabilitetsspørgsmaalet ikke faa en fuldt ud tilfredsstillende Løsning.

Tyngdepunktet ligger i moderne Maskiner i Almindelighed ca. 300 mm under Trykcentret; dette er saaledes Tilfældet i Marinens nye Hydroaeroplan. I enkelte Maskiner er Afstanden betydelig større, indtil 1 m, og i andre Maskiner rykker Tyngdepunktet helt op til Trykcentret, hvorved Afstanden bliver 0.

(Fortsættes).

Kampen ved Falklandsøerne den 8. Decbr. 1914.

Ved A. V. J.

Efter Kampen ved Santa Maria den 1. November gik den tyske Eskadre under Viceadmiral von Spee til Valparaiso, hvilken By den atter forlod inden 24 Timers Forløb. Den britiske Krydser »Glasgow« stod Syd paa og advarede Panserskibet »Canopus«, der befandt sig ca. 200 Sml. sydligere. Den fortsatte derpaa til Rio de Janeiro, hvor den fik tilstaaet 7 Dage til Reparation.

At Besætningerne paa de tyske Skibe i Valparaiso forsynede sig med varme Klæder, synes at vise, at den tyske Admiral allerede da havde sin fremtidige Operationsplan klar. Der stod ham tre Udveje aabne. Han kunde holde sin Eskadre koncentreret og med denne operere enten i det stille Hav eller i Atlanterhavet; eller han kunde lade sine Skibe skilles og hver for sig operere mod de engelske Dampskibsruter. Han valgte Atlanterhavet som Operationsfelt og vilde derfor forsøge at erobre den britiske Besiddelse, Falklandsøerne, for at bruge den som Operationsbasis. Denne Plan synes fortræffelig; men Forberedelserne til dens Udførelse har aabenbart krævet lang Tid. 5 Uger hengik der fra Kampen ved den chilenske Kyst og til den tyske Eskadres Ankomst til Falklandsøerne; og denne Tid var netop tilstrækkelig for Englænderne til at koncentrere en betydelig overlegen Styrke paa det udsatte Sted.

Selve Kampen den 8. December fremgaar af følgende officielle Rapport fra den britiske Kommanderende, Viceadmiral Sturdee:

Indledende Bevægelser.

Eskadren bestaaende af »Invincible«, Flagskib, »Inflexible«, »Carnarvon«, »Cornwall«, »Kent«, »Glasgow«, »Bristol« og »Macedonia« ankom til Port Stanley, Falk-

landsøerne, Mandag den 7. December Kl. 10⁵⁰ Fm. Kulfyldningen paabegyndtes straks, for at Skibene den 8de om Aftenen kunde være klare til at genoptage Efter søgelsen af den fjendtlige Eskadre.

Tirsdag den 8de, Kl. 8 Fm., modtoges følgende Signal fra Signalstationen i Land:

»Fra Sapper Hill ses en 4-skorstenet og en 2-skorstenet Orlogsmand styrende Nord paa.«

Eskadrens forskellige Skibe havde paa dette Tidspunkt følgende Positioner:

»Macedonia«: til Ankers som Forpostskib.

»Kent«: Vagtskib, til Ankers i Port William.

»Invincible« og »Inflexible«: i Port William.

»Carnarvon«: i Port William.

»Cornwall«: i Port William.

»Glasgow«: i Port Stanley.

»Bristol«: i Port Stanley.

»Kent« fik straks Ordre til at lette, og der blev givet almindelig Ordre til at sætte Dampen op til »Fuld Kraft«.

Kl. 8²⁰ rapporterede Signalstationen en ny Røgsøjle i Syd; Kl. 8⁴⁵ stod »Kent« ud af Havnen og tog Position ved Indløbet.

»Canopus« meldte Kl. 8⁴⁷, at de to første Skibe var 8 Sml. borte, og at den Røg, der Kl. 8²⁰ var bleven rapporteret, syntes at være Røgen fra 2 Skibe omtrent 20 Sml. borte.

Kl. 8⁵⁰ meldtes der fra Signalstationen endnu en Røgsøjle i Syd.

»Macedonia« fik Ordre til at lette og afvente Ordre.

Kl. 9²⁰ kom Fjendens to førende Skibe (»Gneisenan« og »Nürnberg«), med Kanonerne rettede mod Radiotelegrafstationen, indenfor Rækkevidde af »Canopus«, der aabnede Ilden mod dem tværs over det lave Land paa en Afstand af 11,000 Yards. Fjenden hejste straks Flag

og drejede af. Paa dette Tidspunkt blev Fjendens Røg og Master synlige fra »Invincibles» øverste Bro i omtrent 17,000 Yards Afstand over det lave Land Syd for Port William.

Faa Minutter senere drejede de to Krydsere noget til Bagbord som for at nærme sig til »Kent» ved Havneindløbet; men omtrent da maa »Invincible» og »Inflexible» være blevne sete over Land, for de fjendtlige Skibe forandrede straks Kurs og forøgede Farten for at forene sig med de efterfølgende Krydsere.

»Glasgow» lettede Kl. 9⁴⁰ og stod ud af Havnen med Ordre til, i Forening med »Kent», at observere Fjendens Bevægelser.

Kl. 9⁴⁵ lettede Eskadren, med Undtagelse af »Bristol», og stod ud af Havnen i følgende Orden: »Carnarvon», »Inflexible», »Invincible» og »Cornwall». Da Eskadren passerede Cap Pembroke, saas de fem fjendtlige Skibe tydeligt i Sydøst; deres Skrog var under Horisonten. Det var overordentlig sigtbart, Søen var rolig, Himlen klar med Solskin, og det blæste svagt fra Nordvest.

Kl. 10²⁰ blev der givet Signal til at jage Fjenden. Kampkrydserne gik hurtigt frem foran »Carnarvon» og »Kent». »Glasgow» fik Ordre til at holde sig 2 Sml. fra »Invincible», og »Inflexible» fik Post agter om Stb. for Flagskibet. Kl. 11¹⁵ mindskedes Farten for at give de øvrige Krydsere Lejlighed til at komme paa Plads.

Paa dette Tidspunkt saas Fjendens Skorstene og Broer netop over Horisonten.

Kl. 11²⁷ modtoges Meddelelse fra »Bristol» om, at tre fjendtlige Skibe var ankomne uden for Port Pleasant, sandsynligvis var det Kulskibe eller Transportdampere. »Bristol» fik derfor Ordre til sammen med »Macedonia» at ødelægge Transportdamperne.

Fjenden holdt sig stadig paa samme Afstand, og jeg besluttede Kl. 12²⁰ at angribe med de to Kampkrydsere og »Glasgow».



Kl. 12⁴⁷ gaves Signalet: »Aabn Ilden og angrib Fjenden«.

»Inflexible« aabnede Ilden Kl. 12⁵⁵ fra dens forreste Taarn mod det længst til højre værende fjendtlig Skib, en let Krydser; faa Minutter senere aabnede »Invincible« Ilden mod det samme Skib.

Den langsomme Skydning paa en Afstand af 16,500 til 15,000 Yards mod den lette Krydser, der sakkede agter ud, blev for truende; og da en Granat Kl. 1³⁰ faldt tæt ved Siden af den (»Leipzig«), drejede den tillige med »Nürnberg« og »Dresden« af til SV. I Overensstemmelse med de givne Instruktioner blev disse Krydsere straks forfulgte af »Kent«, »Glasgow« og »Cornwall«.

Selve Kampen udkæmpedes i tre forskellige Afsnit foruden Afværgelsen af den truende Landgang.

Kampen med Panserkrydserne.

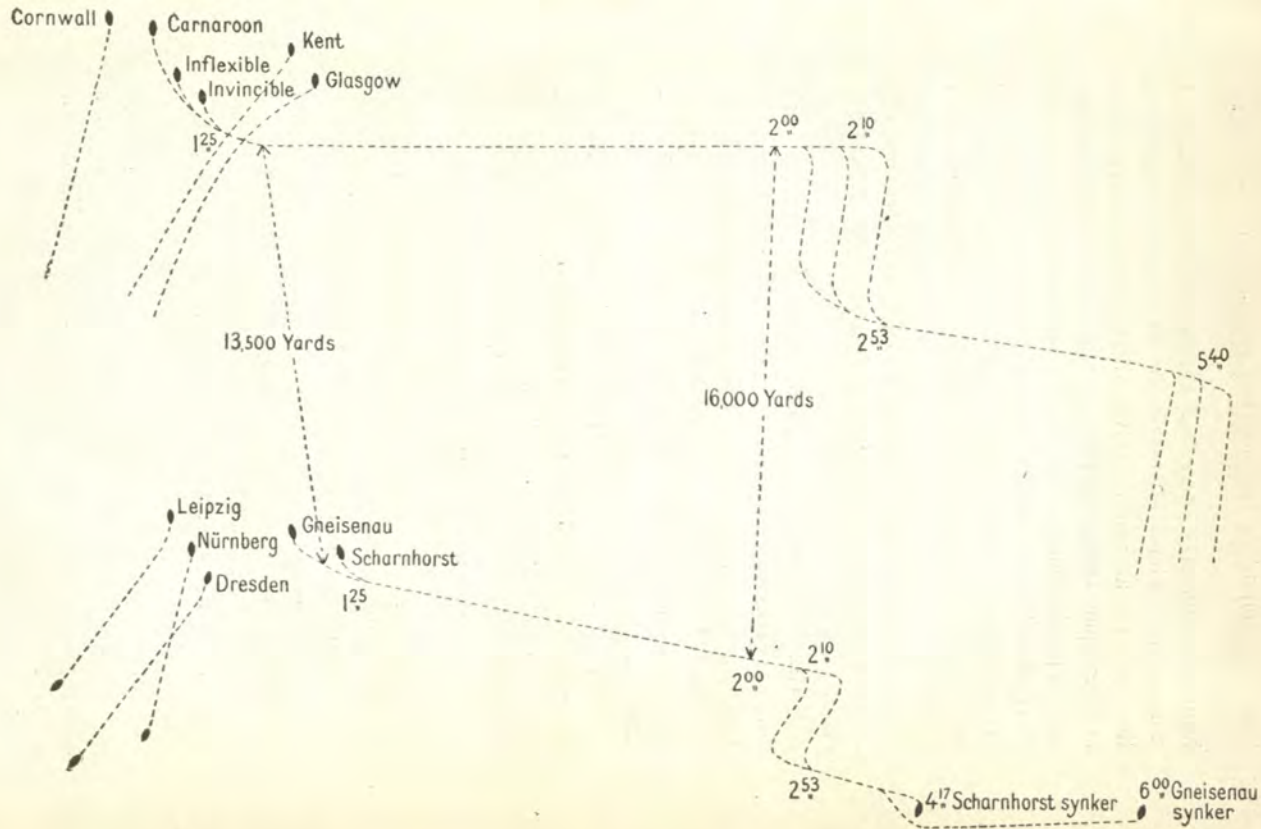
Kampkrydsernes Ild rettedes mod »Scharnhorst« og »Gneisenau«. Virkningen af denne saas hurtigt, da de tyske Krydsere med »Scharnhorst« førende Kl. 1²⁵ drejede ca. 7 Streger til Bagbord i Kølvalsorden. Kl. 1³⁰ aabnede de Ilden. Kort efter mindskedes Farten til 25 Knob, og Kampkrydserne drejede for at overgaa til Kølvalsorden med »Invincible« førende.

Afstanden var omtrent 13,500 Yards efter Drejningen, og den tiltog, indtil den Kl. 2 var naaet til 16,000 Yards.

Fjenden drejede da (Kl. 2¹⁰) ca. 10 Streger til Styrbord, og Forfølgningen paabegyndtes igen. Kl. 2⁴⁵ aabnede Kampkrydserne atter Ilden, hvilket Kl. 2⁵³ fik Fjenden til at dreje til Bgb. i Kølvalsorden og aabne Ilden Kl. 2⁵⁵.

Det begyndte at brænde forude i »Scharnhorst«, men ikke alvorligt, og dens Ild sagtnede kendeligt; »Gneisenau« blev beskudt virkningsfuldt fra »Inflexible«.

Kl. 3³⁰ drejede »Scharnhorst« ca. 10 Streger til Styrbord; netop forinden var dens Ild sagtnet kendeligt, og en Granat havde skudt dens tredie Skorsten bort. Nogle



Kanoner skød ikke mere, og det syntes, som om Drejningen var dikteret af Ønsket om at bringe de Styrbords Kanoner til at bære. Ildvirkningen blev stadig mere kendelig paa »Scharnhorst« i Form af Røg fra Ildløs og undslippende Damp. Til Tider frembragte en Granat et stort Hul i dens Sider, gennem hvilket man kunde se det mørkerøde Skin fra Flammer. »Scharnhorst«, hvis Flag vajede til det sidste, begyndte Kl. 4⁰⁴ pludseligt at hælde stærkt Bagbord over, og i Løbet af et Minut var det klart, at den var et dødsdømt Skib. Slagsiden voksede hurtigt, indtil den Kl. 4¹⁷ krængede helt over og forsvandt.

»Gneisenau« passerede paa den anden Side af dens tidligere Flagskib og fortsatte sine fortvivlede, men unyttige Anstrengelser for at bekæmpe de to Kampkrydsere.

Kl. 5⁰⁸ faldt dens forreste Skorsten og væltede over mod den næstforreste. Den var øjensynlig stærkt beskadiget, og dens Ild sagtnede meget.

Kl. 5¹⁵ ramte en af »Gneisenau«s Granater »Invincible«; det var dens sidste virkningsfulde Anstrengelse.

Kl. 5³⁰ drejede den hen mod Flagskibet med stærk Styrbords Slagside; dens Maskine syntes stoppet, Dampen stod ud af Spilledamprørene, og over det hele var der Røg fra Granater og Ildløs. Omtrent paa dette Tidspunkt beordrede jeg Signalet »Ophør Skydning« hejst, men før dette kunde ske, aabnede »Gneisenau« atter Ilden og fortsatte Beskydningen med en enkelt Kanon.

Kl. 5⁴⁰ nærmede de tre Skibe sig til »Gneisenau«, og Flaget, der havde vajet paa dens forreste Top, blev halet ned, hvorimod Flaget under Gaflen vedblev at vaje.

Kl. 5⁵⁰ blev der givet Signal til at standse Skydningen.

Kl. 6 hældede »Gneisenau« pludselig stærkt over, og man saa dens Besætning forsamlet paa Dækket og derefter kravle over paa dens Side, da den laa et Minut helt krænget over, inden den sank.

Krigsfangerne fra »Gneisenau« beretter, at paa det Tidspunkt, da Ammunitionen var opbrugt, var ca. 600 Mand dræbte og saarede. De overlevende Officerer og Mænd blev alle beordrede paa Dækket og blev opfordrede til at forsyne sig med Køjer og andet, der kunde holde dem oppe i Vandet.

Da Skibet krængede over og sank, var der sandsynligvis en 200 usaarede Mand i Vandet, men paa Grund af det kolde Vands Indvirkning druknede mange.

Enhver Anstrengelse blev gjort for at redde Liv saa hurtigt som muligt baade ved Hjælp af Baade og fra Skibene; Redningsbøjer blev kastede ud og Ender firede ned i Vandet, men kun en Del kunde reddes. »Invincible« alene reddede 108 Mand, hvoraf 14 døde, inden de kom om Bord; disse 14 Mand blev den næste Dag sænkede i Havet med fuld militær Honor.

Kampen med de lette Krydsere.

Omtrent Kl. 1, da »Scharnhorst« og »Gneisenau« drejede til Bagbord for at tage Kampen op med »Invincible« og »Inflexible«, drejede Fjendens lette Krydsere til Styrbord for at undslippe; »Dresden« førte, og »Nürnberg« og »Leipzig« fulgte paa hver sin Laaring.

I Overensstemmelse med mine Instruktioner optog »Kent«, »Cornwall« og »Glasgow« straks Forfølgningen af disse Skibe. »Carnarvon«, hvis Hastighed var utilstrækkelig til at indhente dem, sluttede sig til Kampkrydserne.

»Glasgow« gik godt frem foran »Cornwall« og »Kent«, og Kl. 3⁰⁰ vekslede den Skud med »Leipzig« paa 12 000 Yards Afstand. Det var »Glasgow«s Hensigt at beskyde »Leipzig« med sine 15 cm's Kanoner uden for dennes Kanoners Rækkevidde og derved faa den til at forandre Kurs for at give »Cornwall« og »Kent« en Lejlighed til at komme med i Kampen.

Kl. 4¹⁷ aabnede »Cornwall« Ilden ligeledes mod »Leipzig«.

Kl. 7¹⁷ brændte »Leipzig« for og agter, og »Cornwall« og »Glasgow« ophørte med Beskydningen.

Kl. 9⁰⁰ krængede »Leipzig« over til Bagbord og forsvandt. Syv Officerer og elleve Mand blev reddede.

Kl. 3³⁶ beordrede »Cornwall« »Kent« til at tage Kampen op med »Nürnberg«, der var dens nærmeste Modstander.

Takket være de fortræffelige og overordentlige Angelser fra Maskinens Side lykkedes det »Kent« Kl. 5⁰⁰ at komme ind paa Skudafstand af »Nürnberg«. Kl. 6³⁵ brændte »Nürnberg«, og dens Skydning ophørte. »Kent« holdt ligeledes inde og nærmede sig til 3 300 Yards; da det observeredes, at »Nürnberg«s Flag endnu vajede, aabnede »Kent« atter Ilden. 5 Minutter senere blev der igen holdt inde, da Flaget blev halet ned, og der blev truffet Forberedelser til at bjerge. »Nürnberg« sank Kl. 7²⁷; da den sank, stod en Gruppe af dens Besætning og viftede med det tyske Flag fastgjort til en Stang. Tolv Mand blev reddede, men kun syv overlevede det.

»Kent« havde 4 dræbte og 12 saarede, hvilket hovedsagelig hidrørte fra en enkelt Granat.

Mens de tre Krydsere var i Kamp med »Nürnberg« og »Leipzig«, lykkedes det »Dresden«, der var forud for de andre, at undslippe paa Grund af dens overlegne Fart. »Glasgow« var den eneste Krydser, der havde tilstrækkelig Fart til at kunne forfølge »Dresden« med Udsigt til Held; den var imidlertid i Kamp med »Leipzig« i over en Time, før »Cornwall« og »Kent« kunde komme op; og i den Tid var »Dresden« i Stand til at forøge sit Forspring og komme ud af Sigte.

Vejret forandrede sig efter Kl. 4 Em.; Sigtbarheden reduceredes betydeligt, og Himlen blev overtrukket, hvilket ogsaa hjalp »Dresden« til at slippe bort uobserveret.

Kampen med Fjendens Transportskibe.

Kl. 11²⁷ modtoges et Telegram fra »Bristol«, om at tre fjendtlige Skibe, sandsynligvis Transport- eller Kulskibe, var ankomne ud for Port Pleasant. »Bristol« fik Ordre til sammen med »Macedonia« at ødelægge dem.

»Macedonia« rapporterer at kun to Skibe, »Baden« og »Santa Isabel« var til Stede; begge Skibene blev sænkede, efter at Besætningen var bjerget.

Som det fremgaar af den engelske Rapport, var »Canopus« indtil den 7de December om Morgenens Falklandsøernes eneste Forsvarer. Den tyske Eskadre vilde saaledes, hvis den var kommen to Dage tidligere, have haft let Spil med at tilintetgøre denne og at erobre Port Stanley. Det er uforstaaeligt, at Forberedelserne til Ekspeditionen krævede saa lang Tid for Admiral von Spee. Fra Valparaiso gik han med sine Skibe til Juan Fernandez (Robinson Cruses Ø), hvor han havde Station i 14 Dage; dette synes en ganske unødvendig Forsinkelse, som han maatte betale for med hele sin Eskadre med Undtagelse af Krydseren »Dresden« og Hjelpekrydseren »Prinz Eitel Friederich«.

Bemærkelsesværdig ved selve Kampen er for det første den indirekte Skydning fra »Canopus«. Ilden ledes i Følge »Wireless World« fra en Observationsstation i Land og havde god Virkning. Den store Kampafstand, 13 500—16 000 Yards, og den langsomme Skydning vækker ligeledes Opmærksomhed. I henimod 4 Timer varede de britiske Kampkrydseres Beskydning af de tyske Pansekrydsere; der maa altsaa være forløbet Minutter mellem Salverne.

Som ved alle tidligere Kampe paa Søen i denne Krig viste det svære Artilleri sin Overlegenhed over det mindre svære. Man kan ikke tvivle paa de tyske Artilleristers Skydedygtighed, den havde de fuldt ud godtgjort i

Kampen ved den chilenske Kyst, det maa altsaa have været den artilleristiske Overmagt, der afgjorde Kampen. Den tyske Marineattaché i New York har i »Army and Navy Journal« offentliggjort følgende Sammenligning mellem den britiske og den tyske Eskadres Artilleri, idet Tallene angiver Vægten af Bredsiden i kg.:

Tyske Skibe		Britiske Skibe	
Scharnhorst.....	888	Invincible.....	3084
Gneisenau.....	888	Inflexible.....	3084
Leipzig.....	80	Canopus.....	1852
Nürnberg.....	80	Cornwall.....	408
Dresden.....	96	Kent.....	408
		Carnarvon.....	408
		Glasgow.....	161
		Bristol.....	161
2032		9566	

Medfølgende Skitse af Kampen er udfærdiget efter Opgivelserne i den officielle Rapport og efter nogle Tegninger i »Illustrated London News« af en britisk Officer, der deltog i Kampen. Den gør saaledes ikke Fordring paa nogen Nøjagtighed, Formaalet er kun at anskueliggøre Kampens Forløb.

Sir David Beatty's telegrafiske Rapport om Kampen i Nordsøen den 24. Jannar 1915.

Oversat fra »Naval & Military Record» 3die Februar ved W. L.

London 30te Jannar 1914.

»The Secretary of the Admiralty« fremkommer med
nedenstaaende Meddelelse:

Følgende første telegrafiske Rapport er blevet modtaget fra Viceadmiral Sir David Beatty angaaende Kampen i Nordsøen sidste Søndag.

En patrouillerende Flotille af Destroyere fik Kl. 7³⁰ Fm. Fjenden i Sigte og angreb. Fjendes Styrke bestod efter Meldinger, som jeg havde modtaget, af 4 Panserkrydsere, 6 lette Krydsere og nogle Destroyere. Deres Position var, da de kom i Sigte, paa det nærmeste 14 miles ØSØ for vor Panserkrydser-Eskadre.

Der blev givet Ordre til Destroyer-Flotillen om at jage Fjenden og at afgive Melding tilbage om hans Bevægelser, da det viste sig, at de fjendtlige Skibe straks var begyndt at trække sig tilbage i ØSØ.

Panserkrydserne fik Ordre til at styre SØ. med Udsigt til at sikre sig den læ Position og være i Stand til at afskære Fjenden, hvis det var muligt.

Situationen udviklede sig lidt efter lidt til en Jagt i Kølvandet paa Fjenden; Farten blev sat op til 28 og 29 Knob, og gradevis blev der halet ind paa ham.

Paa c. 18 000 yards' Afstand blev der aabnet en langsom og rolig Skydning, og vi begyndte at ramme paa 17 000 yards'. Vor Ild blev besvaret af Fjenden.

»Lion« og »Tiger«, som var komne forud for den

øvrige Eskadre, var i Kamp alene i nogen Tid og var følgelig underkastede Fjendens koncentrerede Ild, navnlig »Lion«, som led mest. Efterhaanden som de øvrige Skibe kom op, engagerede de Fjenden.

Den tyske Destroyer-Flotille var anbragt tværs om Styrbord af Panserkrydserne. Et Angreb, som blev foretaget af Destroyerne, blev afslaaet.

Kl. c. 11 ramte uheldigvis et for Fjenden heldigt Skud en af »Lion«s Fødebrønde, hvilket bevirkede at B. B. Maskine maatte standses. Samtidig blev Fjendens Undervandsbaade observerede paa Styrbords Bov, og der blev ændret Kurs for at undgaa dem.

»Blücher« var nu i en kritisk Stilling, idet dens Fart slækkede af, og »Indomitable«, som var kommen op, fik Ordre til at gøre det af med den. Resten af Eskadren fik Ordre til at angribe de agterste af Fjendens Skibe.

»Lion« holdt under Eskorte Nordøst hen med een Maskine, og jeg skiftede mit Flag til en af Destroyerne og derefter til »Princess Royal«.

Skaden paa »Lion«s Fødebrønd var uden Tvivl Aarsagen til, at vi blev berøvede en større Sejr.

Nærværelsen af Fjendens Undervandsbaade nødvendiggjorde senere, at Kampen blev afbrudt.

Resultatet af Kampen var, at »Blücher« sank, og to andre Panserkrydsere kom i heftig Brand og blev alvorligt beskadigede. De tyske Fanger berettede, at ogsaa »Kolberg« var bleven skudt i Sænk ved vor Eskadres Ild.

Senere maatte ogsaa »Lion«s S. B.'s Maskine standses, af samme Grund som den B. B.'s, og »Indomitable« tog den derfor paa Slæb og bragte den i Havn.

Hverken paa »Lion« eller »Tiger« er Skaden alvorlig, og Reparationen kan blive fuldendt paa kort Tid. Tabene var meget ringe.

Engineer-Capt. Taylor's Død bliver dybt beklaget, da hans Tjeneste har været ubetalelig.

Officerers og Mandskabs Opførsel var som forventet, og samtidig maa der ydes den største Anerkendelse til Maskinbesætningerne paa Grund af Eskadrens fortrinlige Fart.

Tabene, som ikke er nævnt i Rapporten, men kun anføres dør som værende meget ringe, beløber sig til 14 Døde og 29 Saarede, fordelt paa 3 Skibe.

Døde	Saarede
»Lion« . . . »	17
»Tiger« .. 10 (deraf 1 Officer)	11 (deraf 2 Officerer og 1 Kadet)
»Meteor« . 4	1

Slaget i Nordsøen d. 24. Januar 1915.

Ved W. L.

Fra sandfærdig Kilde har vi modtaget følgende Beskrivelse af Slaget:

Flaade-Afdelingen, som overfaldt Yorkshire-Kysten, havde øjensynlig i Sinde at gentage denne Præstation og maaske gaa nogle faa miles nordligere til Havnene ved Tynefloden. Eskadren bestod af 3 Slagkrydsere og den pansrede Krydser »Blücher«, understøttet af 6 mindre Krydsere og nogle faa Destroyere samt en Zeppeliner.

Ved Daggry om Søndagen blev Eskadren opdaget af Destroyer-Flotillerne, som førtes af »Arethusa« og »Aurora«. Flotillerne underrettede vor Flaade om, at Fjenden nærmede sig, og udførte endvidere særdeles godt deres Hverv: »at holde den fjendtlige Eskadre under Observation, til Trods for vedholdende Ild fra de mindre tyske Krydsere, som gjorde sig store Anstrelgelser for at jage dem bort.

Morgenen var lys og klar med smult Vande. Vore Slagkrydsere og mindre Krydsere dampede med fuld Kraft mod det Sted, hvor de ventede at kunne afskære Fjenden. Aldrig har Officerer og Mandskab udvist bedre Holdning, eller Skibene selv givet bedre Resultater end de, der blev frembragt ved denne Lejlighed. Der blev gjort klar til Kamp paa den muntreste Maade. Folkene lo, spøjte og sang, medens Maskinbesætningerne ikke sparede nogen Anstrengelse for at forcere Skibene op til den størst mulige Fart.

Der kan intet bedre Bevis gives paa deres Iver og Opofrelse for Tjenesten end dette, at de fleste Skibe slog deres egne tidligere Fartrekorder.

Kampen begyndte paa 16 000 yards Afstand, idet »Lion«, »Tiger« og »Princess Royal« blev engagerede c. 9⁴⁵ Fm. Fjenden koncentrerede Ilden paa »Lion«, Admiral Sir David Beatty's Flagskib, men vore Kanoner havde Fordelen i Kraft og Rækkevidde. »Blücher« holdt ud af Fjendens Linie, og det viste sig, at den skulde assistere ved Angrebet paa de mindre Krydsere. Den var imidlertid »hors de combat« og begyndte snart at synke. »Indomitable« og »New Zealand« kom noget senere med i Kampen.

»Lion« fik et Skud i Kondensatoren og blev nødt til at trække sig ud af Linien, da den var ude af Stand til at holde Dampen. Viceadmiral Sir David Beatty skiftede straks sit Flag ved Hjælp af en Destroyer til »Princess Royal«.

Kampen blev paa begge Sider ført med stor Kraft, og Vægten af Metal, som blev udskudt, kan kun betegnes som umaadelig. Fjendens Bestræbelser opløste sig i et Forsøg paa at skabe et strategisk Tilbagetog. Dette gjorde han for at frelse sig fra fuldstændig Ødelæggelse.

»Blücher« er skudt i Sænk, og to Slagkrydsere er blevne meget ilde tilredte. Saafermt de har Held med

sig til at naa Havn, vil de ikke være i Stand til at vise sig i de kæmpendes Rækker de første Uger.

Et af de mest ualmindelige Momenter i Kampen var en Zeppeliners Forsøg paa at bombardere vore mindre Krydsere, som observerede Nedslagene fra vore Slagkrydserses Ild. Den var ude af Stand til at gøre nogen Skade og trak sig hurtig tilbage. 128 Overlevende fra »Blücher« blev frelst af »Arethusa« og Destroyerne. Vore Tab er i Sammenligning med Tyskernes meget ringe. Den første, som efter Kampen udtrykte sin Lykønskning til det opnaaede Resultat, var H. M. Kongen.

»Seidlitz« og »Derflinger«.

»Seidlitz« og »Derflinger«s Tilstand var, da Forfølgelsen ophørte paa Grund af, at vi nærmede os det tyske Minefelt, ifølge Udsagn af Besætningerne paa de britiske Skibe, i høj Grad fortvivlende. »Derflinger« menes at være bleven ramt af en Torpedo fra en af vore Destroyere, og det er et Spørgsmaal, hvorvidt den naaede i Sikkerhed ind bag Minefeltet. Beskydningen af de tyske Skibe har været særdeles vel ledet, og det er sikkert, at to af de tyske Destroyere var saa fuldstændig ødelagte af Ilden fra de britiske Skibe, at de ikke kunde holdes længe flydende.

En Harwich-Korrespondent meddeler, at en engelsk Destroyer vendte tilbage til Harwich efter Kampen og havde en tysk Fyrbøder med om Bord, som talte godt Engelsk. Denne sagde, at en Havn paa Østkysten havde været Eskadrens Maal. »De vil ikke mere overfalde os,« sagde en af hans Redningsmænd til ham. »Nej, og det er godt for mig,« svarede Tyskeren, idet han erklærede, at han var taknemlig over at være bleven fri for at tage mere Del i Kampen.

Et Øjenvidne til Kampen siger, at, da der fra et af vore Skibe firedes et Fartøj af for at assistere ved Bjærgningen af Overlevende fra den tyske Krydser, fløj et tysk Monoplan over dem og nedkastede Bomber. Ikke en af dem faldt imidlertid nærmere end 100 yards fra os. Denne Handling, der er saa karakteristisk for Tyskerne, hindrede os i at redde mange flere.

Uddrag af »Naval & Military Record» 3. Februar 1915.

Beskrivelse af Kampen af en Officer i H. M. S. »Aurora».

Følgende Brev blev skrevet til en Ven af en Officer, som gjorde Tjeneste om Bord i H. M. S. »Aurora», »a Westcountry ship«, der tog Del i Kampen i Nordsøen forrige Søndag.

»Jeg har mange Nyheder at give Dig og kunde godt skrive en lille Bog, men jeg maa dømme mig selv til kun at komme med almindelige Bemærkninger af Hensyn til Censuren, og ikke fryde Dig med en Beretning om alle Episoderne i den Kamp, vi havde med den tyske Flaade sidste Søndag — — —.

— Kort sagt, vi deltog i en Kamp, der blev en interessant og spændende Oplevelse, baade mens vi selv kæmpede, og da vi senere var Tilskuere ved Kampen mellem de store Skibe. Søndag Morgen var noget taaget og mørk med rolig Sø og lidt Luft — umaadelig gunstig for Kamp —, og efter lidt Søvn var vi oppe Kl. 6 Fm., for den Mulighed at Dagens Frembrud skulde vise os, at et eller andet fjendtlig Skib snusede omkring.

Klokken var lige ved 7 Fm., da vi i Halvmørket saa en af Fjendens lette Krydsere »Kolberg» sammen med nogle Destroyere tværs ude om Styrbord.

Det var ikke nogen let Sag i den Belysning at dømme om, hvorvidt det var Ven eller Fjende, men vi gjorde straks »Klart Skib«, idet vi dog ikke fuldt og fast

troede, at Skibet var en Fjende eller at vor („Der Tag“) nu var kommen. Man bliver nu til Dags saa vant til falsk Allarm, og dette kunde lige saa godt have været det.

Imidlertid var al Tvivl snart borte, idet Fjenden, der kunde se os mere tydeligt mod den lysere Baggrund, aabnede Ilden paa os med stor Sikkerhed. Vi svarede og fik saa et meget net lille Engagement i Gang. Man kunde knap nok se Omridset af Skibene paa Grund af Mørket og Røgen, men Glimtene fra Kanonerne hver Gang der fyredes, lod os være udenfor al Tvivl om, hvor de var, og Vandingen af Projektilerne, der fulgte c. 10 Sekunder efter Glimtene, gav os Afstanden til den.

Det var spændende og maaske i Begyndelsen lidt forstyrrende, at se Glimtene fra Kanonerne og saa vente til Projektilerne faldt, og tænke paa hvorvidt det var os eller Søen, som skulde standse deres Flugt. De faldt noget for kort i de første Omgange og kom saa nærmere, og dette gav Stof til Overvejelse, thi idet vi saa at de sidste Nedslag var tættere ved, lad os sige c. 400 yards nærmere, end de forrige, saa kunde vi regne ud, hvor den næste Salve sandsynligvis vilde ramme.

Enkelte tog maaske mere Notits af Detaillerne i deres Skydning end i vor med Hensyn til, hvor Skuddene faldt, men jeg tvivler ikke om, at Tyskerne fik Masser at tænke paa — de tænkte vist ikke netop paa Frokost — ved vore Projektiler, for de fandt ud af, at de havde faaet alt hvad de ønskede efter 7 à 8 Minutters Skydning og holdt hurtigt bort. Paa dette Tidspunkt kom deres Slagkrydsere i Sigte, saa vi kunde ikke jage vor Modstander, ydermere da vi nu havde den Mission at skaffe vore store Skibe Føling med Fjenden, for hvilken langt vigtigere Opgave vi maatte holde inde, hvor nødigt vi end vilde. Vi var heldigvis uden Tab, skønt ramt 3 eller 4 Gange, men jeg tror ikke, at Tyskerne er i Stand til at sige det samme, da vi tydelig saa nogle af vore Projektiler ramme med betydelig Virkning.

Klokken var nu omtrent 7 $\frac{1}{2}$ Fm., og den næste Time gik med, at vore Slagkrydsere dampede af Sted for fuld Kraft for at faa Fjendens Slagkrydsere inden for Skudvidde. Vi holdt os naturligvs tilbage, indtil det Tidspunkt, da Fjendens store Skibe havde lidt saa meget, at der kunde blive en Chance for vore smaa Skibe til at komme ind til Slut og give Naadestødet ved en Torpedo; eller, dersom der ikke skulde blive nogen »lame duck» at gøre det af med, saa at engagere Fjendens smaa Skibe, naar de ikke længere blev beskyttede af de store.

Vi forblev alle paa Post efter »Klart Skib» og fik noget Frokost bragt op i smaa Portioner, og denne lod vi vederfares Retfærdighed, for at kunne være klar til hvad der maatte komme.

C. Kl. 8⁴⁵ Fm. kom vore Slagkrydsere inden for Skudvidde og aabnede Ilden, og saa paafulgte en historisk Kamp mellem de stærkeste Krigsmagter, der nogensinde er set, og som paavirkede os, som var Vidne dertil paa mærkelig Maade, idet vi baade følte os imponerede af den tekniske Dygtighed, der blev lagt for Dagen, og dybt grebne af Slagets Alvor.

Det var vidunderligt at se vore store Slagkrydsere dampe af Sted for fuld Kraft og hvert Minut udsende Straaler af Flammer og brun Røg fra Stævn og Sider — og paa lang Afstand Glimtene fra Fjendens Kanoner, naar de svarede. Man kunde, naar Projektilerne faldt i Vandet, se svære Søjler af hvidt Sprøjt. Mere uheldvarslende var det, naar vi ikke saa noget Sprøjt, hvilket vilde sige, at Skuddet var en Træffer; i saa Tilfælde viste der sig ofte sort Røg og klare Flammer fra det trufne Fartøj. Fra vor Position saas Nedslagene fra Fjendens Ild meget tydelig, vi iagttog dem selvfølgelig i stor Spænding. Naar vi saa mange Skud falde tæt ved, eller et à to af en Salve for korte og et à to for lange, overvejede vi, hvormange der mon havde ramt.

I næsten 3 Timer vedvarede dette uden noget syn-

ligt Resultat eller Forandring; men lidt efter lidt blev det os klart, at vi hævdede vor Overlegenhed med det Resultat, som Du har set i Aviserne: den fuldstændige Ødelæggelse af »Blücher« og meget alvorlig Skade paa to Slagkrydsere.

Vi her om Bord overværede ikke Slutningen af Kampen, fordi vi blev beordrede til anden Tjeneste forinden, og overværede saaledes ikke, hvad der maa have været forfærdelig at se. Vi tog heller ikke Del i Bjærgningen af de Overlevende fra »Blücher«, saa der blev ikke kastet Bomber paa os fra Zeppelininen, der med sand tysk Generøsitet valgte de Fartøjer til Skive, som gjorde sig Umage for at bjærge tyske Søfolk. Den havde kredset over og i Sigte af os i lang Tid, og ventede kun paa en Lejlighed til at udføre sin heroiske Daad. For at gøre en lang Historie kort — they got h—.

Her ender det første og eneste Kapitel om vore Oplevelser, i al Fald saa meget som er tilladt af Censuren«.

Uddrag af »Naval & Military Record« 3. Februar 1915.

Kampen ved Helgoland den 24. Januar 1915.

Efter det tyske Maanedshæfte »Überall«, Marts 1915.

Ved W. L.

Paa Grundlag af de nu efterhaanden indkomne Beretninger fra tysk Side om Kampens Forløb, kan vi meddele følgende, idet vi dog forud maa slaa fast, at de engelske Beskrivelser om Slaget fortier mangt og meget, som er egnet til at nedslaa Glæden over Sejrsmeldingen, der blev udspreidt af det engelske Admiralitet.

Den tyske Eskadre forlod Natten til den 24. Januar sin Basis og holdt paa vestlig Kurs forbi Helgoland ud i Nordsøen. Eskadren bestod af de 4 store Krydsere »Derfflinger«, »Moltke«, »Seidlitz« og »Blücher« samt flere mindre Krydsere og 2 Torpedobaadsflotiller (22 Torpedobaade).

Eskadren gik i Kølvangsorden med den sædvanlige Afstand. De 4 store Krydsere forrest, saa fulgte de smaa Krydsere; Torpedobaadene gik i Nærheden af de store Krydsere. C. 120 miles fra Helgoland fik vi de engelske Skibe i Sigte med Kurs paa den tyske Kyst. Hvilke Hensigter, den engelske Eskadre havde, er os ikke bekendt; om den kun vilde rekognoscere, eller om den vilde se sig om efter en Lejlighed til at udføre et Angreb paa den tyske Kyst. Kontreadmiral Hipper, som førte den tyske Eskadre, ændrede Kurs til SØ. mod Helgoland. Hans Hensigt hermed var at lokke Modstanderen ind til Kysten, og her med Støtte af Helgoland, Undervangsbaadene og Minespærringen at ødelægge ham. I Spidsen for Eskadren gik »Seidlitz« som Flagskib, sidste Skib var »Blücher«. Eskadrens Fart blev af Hensyn til »Blücher« sat til 25 Knob.

Den engelske Eskadre indtog Parallelkurs og og bestod af følgende Skibe:

«Lion»	26 800 ts,	8—34,8 cm.,	16—10,2 cm.,	28,5 Knob,
«Princess Royal» .	26 800 ts,	8—34,8 cm.,	16—10,2 cm.,	28,5 Knob,
«Tiger»	29 000 ts,	8—34,8 cm.,	12—15,2 cm.,	29,0 Knob,
«New Zealand» . . .	19 500 ts,	8—30,5 cm.,	16—10,2 cm.,	26,9 Knob,
«Indomitable»	17 600 ts,	8—30,5 cm.,	16—10,2 cm.,	25,5 Knob,

samt 26 Destroyere og et Antal mindre Krydsere.

Eskadren var under Kommando af Viceadmiral Beatty med Commodore Tyrwhitt som Chef for Destroyerflotillen.

Af det ovenanførte ses straks, at Englænderne med Hensyn til Panserkrydsere ikke alene i Tal, men ogsaa i Artilleri var Tyskerne betydelig overlegne. Styrkeforholdet kan sættes som 5:3¹/₂. Hvad de andre Fartøjer angaar, var Styrkeforholdet omtrent ens.

Henimod Kl. 9 Fm. var den engelske Eskadre kommen ind paa c. 20 Km. Afstand og aabnede Ilden. Til Trods for at Englænderne var mere hurtiggaaende, forsøgte de ikke at komme nærmere ind. Da Kampen blev afbrudt, var Afstanden saaledes endnu 15 Km.

Englændernes Skydning blev hovedsagelig rettet mod det sidste Skib «Blücher», saa at denne maatte udholde en morderisk Ild, medens dens egne Projektiler paa Grund af den store Afstand ikke var i Stand til at gennembryde det engelske Panser.

«Blücher» har sandsynligvis faaet Maskinhaveri ved et af Skuddene, thi den blev tilbage, medens de andre Skibe fortsatte, og den blev da udsat for Angreb fra Fjendens mindre Skibe, som forsøgte at bringe den til at synke ved Torpedoskud. Det er nu bekræftet, at «Blücher» i denne Kamp har ødelagt 2 engelske Destroyere, og at en tredie er bleven ødelagt af en tysk Undervandsbaad. Kl. 11³⁰ Fm. observeredes en svær Eks-

plosion i »Blücher«, hvorpaa den sank. De engelske smaa Krydsere og Destroyere gik derpaa hen til Stedet, hvor »Blücher« var sunken, for at samle de Overlevende op. Paa dette Tidspunkt blev Kampen afbrudt af den engelske Admiral. Hvorfor han gjorde dette, er ikke ganske klart. Maaske vilde han undgaa at komme for nær til den tyske Kyst. Men det er sandsynligt, at hans Skibes Tilstand nødvendiggjorde det. Den engelske Kamplinie var fuldstændig opreven, hvoraf man kan slutte, at der har fundet Maskinhaveri Sted. »Lion« laa med svær Slagside, og »Tiger« saas i voldsom Brand. Et Skib i den engelske Linie var blevet tilbage med stærk Slagside, det blev angrebet af en tysk Torpedobaad og fik 2 Torpedoskud. Efter det andet Skud sank Skibet. Dette blev observeret fra »Moltke« saavel som fra et Luftskeib, saa der er ingen Tvivl om Meldingens Rigtighed. De lettere Stridskræfter paa begge Sider kom ikke mere i Kamp.

En af de store tyske Krydsere fik en Fuldræffer, der dog kun foraarsagede ringe Skade. Af de mindre tyske Krydsere har ligeledes kun een lidt ubetydelig Skade ved Beskydningen. Den havde 2 Døde.

I de første Telegrammer fra det engelske Admiralitet bliver, som det kun var at vente, Træfningen fremstillet som en glimrende Sejr for Englænderne: alle Skibe er komne uskadte tilbage, kun enkelte Døde og Saarede. I en senere Meddelelse fra Admiralitetet bliver der allerede tilstaaet noget mere. »Lion«, hvis Forende til Dels var løbet fuld af Vand paa Grund af en Træffer under Vandlinien, blev taget paa Slæb af »Indomitable«, og Destroyeren »Meteor«, som ligeledes var bleven ramt, blev slæbt af Destroyeren »Liberty«. Begge Fartøjer blev bevogtet af en stærk Eskorte. Tabet af Officerer og Mandskab beløber sig til: »Lion« 17 Mand saarede, »Tiger« 1 Officer og 7 Mand dræbt, 3 Officerer og 8 Mand saarede.

Da vi ved, at vore officielle Beretninger holder sig til den rene Sandhed, ja ofte snarere bringer for lidt end for meget, medens derimod de engelske Meddelelser, hvilket vi har erfaret ved forskellige Lejligheder, meget ofte ikke er affattede sandfærdigt og med Vilje fortier vigtige Hændelser, saa er deres officielle Meddelelser kommen meget i Miskredit ikke alene hos os og de neutrale Lande, men endogsaa i selve England. Man maa ogsaa i dette Tilfælde antage, at Hemmeligholdelsen af de engelske Tab er sket for ikke at skade den engelske Flaades Anseelse i England og hos de Neutrale. I Virkeligheden fremstiller Kampen sig som »en glimrende tysk Sejr. En engelsk Panserkrydser er bragt til at synke, Krydseren »Lion« og Destroyeren »Meteor« svært beskadiget, og 3 Destroyere sunkne. Efter engelske Meddelelser skal der være reddet 275 Mand af Besætningen fra »Blücher«, deriblandt Chefen.»

For os er Tabet af vor Panserkrydser »Blücher« meget sørgeligt og føleligt. Omendskønt den ikke hørte til de nyeste og mest moderne i sin Klasse, saa havde den dog altid kunnet yde god Tjeneste. Tabet af de omtrent 500 tapre Søfolk, som har beseglet deres Troskab for Kejser og Rige ved Heltedøden, er meget at beklage. Fædrelandet vil aldrig glemme dem.

De to Steder, som er sat i Anførselstegn, er tagne direkte fra den tyske Tekst og findes ogsaa i denne med spærret Skrift.

Kampen i Nordsøen den 24. Januar 1915.

Viceadmiral Sir David Beatty's officielle Rapport.

(Af London Gazette af 3die Marts 1915. Ved W. L.)

Admiralitetet 3die Marts 1915.

Chefen for 1ste Panserkrydsereskadre Viceadmiral Sir David Beatty, K. C. B., M. V. O., D. S. O., har indsendt følgende Rapport angaaende Kampen i Nordsøen Søndag d. 24de Jannar 1915.

H. M. S. *«Princess Royal»*

2den Februar 1915.

Sir.

Jeg har den Ære at indberette, at ved Daggrý d. 24de Januar 1915 holdt følgende Skibe gaaende sammen paa Patrouille.

Panserkrydserne *«Lion»*, — i hvilken mit Flag var hejst, — Captain Alfred. E. M. Chatfield C. V. O.; *«Princess Royal»*, Captain Osmond de B. Brock, Aide-de-Champ; *«Tiger»*, Captain Henry B. Polly M. V. O.; *«New Zealand»* Captain Lionel Hasley C. M. G., Aide-de-Champ førende Kontreadmiral Sir Archibald Moore's K. C. B., C. V. O. Flag og *«Indomitable»* Captain Francis W. Kennedy.

Tværs om Bagbord af mig gik de mindre Krydsere: *«Southampton»*, førende Commodore William E. Goodenough's M. V. O., Stander, *«Nottingham»*, Captain Charles B. Miller, *«Birmingham»* Captain Arthur A. M. Duff og *«Lowestoft»*, Captain Theobald W. B. Kennedy.

Commodore (T) Reginald Y. Tyrwhitt C. B. i *«Arethusa»*, *«Aurora»*, Captain Wilmot S. Nicholson og *«Undaunted»*, Captain Francis G. St. John M. V. O., var med Destroyerflotillerne forude.

Kl. 7²⁵ Fm. blev der observeret Glimt fra Kanoner i SSØ, kort efter fik jeg Melding fra *«Aurora»*, at den var i Kamp med fjendtlige Skibe. Jeg ændrede straks Kurs til SSØ, satte Farten op til 22 Knob og beordrede de mindre Krydsere og Destroyerflotillerne til at jage i SSØ for at faa Føling med Fjenden og afgive Melding om hans Bevægelser.

Denne Ordre blev udført med stor Nøjagtighed — ganske vist havde jeg allerede forinden for de respektive kommanderende Officerer udtalt mine Ønsker i denne Retning — og der kom omtrent straks Melding fra *«Southampton»*, *«Arethusa»* og *«Aurora»* angaaende den fjendtlige Styrkes Position og Sammensætning, som var

følgende: 3 Panserkrydsere og »Blücher«, 6 mindre Krydsere og et Antal Destroyer styrende NV. Fjenden ændrede Kurs til SØ. Fra nu af vedligeholdte vore mindre Krydsere Føling med Fjenden og holdt mig fuldstændig à jour med hans Bevægelser.

Panserkrydserne satte Dampen op til »Fuld Kraft« og styrede Sydover. Vinden var paa dette Tidspunkt NØ, klart og udmærket sigtbart.

Kl. 7³⁰ Fm. observeredes Fjenden paa B. B. Bov, gaaende paa det nærmeste en SØ-lig Kurs med stor Fart, Afstand 14 miles.

Begrundet paa de hurtige Meldinger som var indkomne, havde vi faaet vor Position paa Fjendens Laaring, og ændrede saa Kurs til SØ, parallel med ham og gjorde klar til Jagt paa langt Hold agterfra, idet Farten lidt efter lidt blev sat op, indtil vi naaede 28.5 Knob. Maskinbesætningerne i »New-Zealand« og »Indomitable« fortjener megen Ros, da disse Skibe langt overskred deres almindelige Fuldkraftsfart.

Da vi var komne ind paa en Afstand af c. 20 000 yards fra det agterste Skib, formerede Panserkrydserne Kl. 8⁵² Fm. en Slags Skakorden, saaledes at Kanonerne kunne bære, og »Lion« fyrede et enkelt Skud, som gik for kort. Fjenden var paa dette Tidspunkt paa enkelt Kølvasdlinie, med de mindre Krydsere i Spidsen og et stort Antal Destroyere tværs ude om Styrbord.

Med Mellemrum blev der afgivet enkelte Skud for at skyde sig ind, og Kl. 9⁰⁹ Fm. fik »Lion« sin første Træffer i »Blücher«, der gik som Nr. 4 i Linien. »Tiger« aabnede Ilden Kl. 9²⁰ Fm. paa det agterste Skib og »Lion« skiftede saa til No. 3 i den tyske Linie, hvilket Skib var paa en Afstand af 18 000 yards. Dette Skib blev ramt af adskillige Salver. Fjenden besvarede vor Ild Kl. 9¹⁴ Fm. Saasnart »Princess Royal« kom ind paa Skudafstand, aabnede den Ilden mod »Blücher«, hvis Afstand fra det førende engelske Skib var 17 500

yards; Kl. 9³⁵ var »New Zealand« indenfor Skudvidde af »Blücher«, som var faldet noget agterud, og aabnede Ilden paa den. »Princess Royal« skiftede da til det 3die Skib i Linien og gjorde betydelig Skade paa det.

Vor Flotillekrydsere og Destroyerne var lidt efter lidt sakket agterud fra tværs om B. B. til en Position paa vor Bagbords Laaring for ikke at genere vor Afstandsbedømmelse ved deres Røg; da imidlertid Fjendens Destroyere truede med Angreb gik Captain the Hon. H. Meade D. S. O. med »Meteor« og »M« Divisionen frem foran os og førte Divisionen med iøjnefaldende Dygtighed.

Ca. Kl. 9⁴⁵ Fm. var Situationen som følger: »Blücher« det fjerde Skib i Linien, viste Tegn paa at have lidt betydeligt ved Beskydningen, endvidere var det førende Skib og Nr. 3 i Brand. »Lion« var i Kamp med Nr. 1, »Princess Royal« med Nr. 3 og »New Zealand« med Nr. 4, medens »Tiger« som var Nr. 2 i vor Linie først skød paa Nr. 1 og da den blev hindret heri af Røg, overgik til Nr. 4.

Fjendens Destroyere udsendte kolosale Masser af Røg for at skjule deres Panserkrydsere, og under Dækning af Røgen viste det sig, at disse sidste havde ændret Kurs nordover for at forøge Afstanden, og ganske rigtig trak de agterste Skibe sig ud paa Bagbords Laaring af den Førende og forøgede derved Afstanden fra vor Linie. Panserkrydserne fik derfor Ordre til at formere en ny Orden med Retningslinie NNV, og gaa frem med størst mulig Fart.

Destroyerne viste da tydelige Tegn paa at ville angribe, men »Lion« og »Tiger« aabnede Ilden paa dem og fik dem til at trække sig tilbage og fortsætte deres gamle Kurs.

Vore mindre Krydsere vedligeholdte en glimrende Position paa Bagbords Laaring af Fjendens Linie, hvilket satte dem i Stand til at observere og holde Føling, eller

angribe ethvert Skib, som vilde forsøge paa at bryde ud af Linien.

Kl. 10⁴⁸ Fm. drejede »Blücher«, som var sakket betydelig agterud i Linien, Bagbord ud og holdt Nordpaa med svær Slagside, Ild om Bord og tilsyneladende meget ødelagt. Følgelig beordrede jeg »Indomitable« til at angribe Fjenden, der brød ud nordover.

Kl. 10⁵⁴ Fm. blev der meldt Undervandsbaade paa Styrbords Bov og jeg observerede personlig Sprøjtet fra et Periskop to Streger for om Styrbord. Jeg drejede straks Bagbord over.

Kl. 11⁰⁸ Fm. blev der meldt, at »Lion« havde faaet et Havari foraarsaget ved Beskydningen, som det var umuligt at reparere straks, og jeg gav derfor »Lion« Ordre til at ændre Kurs til NV. Kl. 11²⁰ Fm. gav jeg »Attack« Ordre til at løbe langs Siden af mig og skiftede mit Flag til dette Fartøj c. Kl. 11³⁵ Fm. Farten blev sat op til det mest mulige for atter at naa Eskadren, som vi stødte til ved Middagstid, trækkende sig tilbage i NNV.

»Attack« løb langs Siden af »Princess Royal«, hvor jeg gik om Bord og højste mit Flag c. Kl. 12²⁰ Em. Captain Brock gjorde mig bekendt med, hvad der var sket siden »Lion« holdt ud af Linien, nemlig at »Blücher« var skudt i Sænk, og at de fjendtlige Panserkrydsere havde fortsat Øster paa i meget beskadiget Tilstand. Han gjorde mig ogsaa bekendt med, at en Zeppeliner og et Hydroaeroplan havde forsøgt at kaste Bomber paa de Fartøjer, som var i Færd med at redde de Overlevende fra »Blücher«.

Lieut. Commander Cyril Callaghan's gode Sømandskab, da han løb langs Siden af »Lion« med »Attack«, og bagefter langs Siden af »Princess Royal«, gjorde det muligt, at Flaget blev skiftet paa den kortest mulige Tid.

Kl. 2 Em. var jeg klos af »Lion« og modtog Melding om, at der var Uorden ved dens Stb. Maskine paa Grund

af Overkog, og jeg gav da Kl. 3³⁸ Em. »Indomitable« Ordre til at tage den paa Slæb, hvilken Ordre var udført Kl. 5 Em.

Cheferne for »Indomitable« og »Lion« fortjener den største Anerkendelse for den sømandsmæssige Maade, paa hvilken »Lion« blev taget paa Slæb under vanskelige Forhold.

Skibenes udmærkede Dampning under Kampen var et fremtrædende Moment.

Jeg vedlægger et Bilag med Navne paa de forskellige Officerer og Folk, som specielt udmærkede sig.

Hvor alle gjorde deres bedste er det svært specielt at udpege enkelte Officerer og Folk, og da »Lion« og »Tiger« var de eneste Skibe, som blev ramt af Fjenden, hører Størstedelen af dem jeg nævner til disse Skibe.

I have the honour to be, Sir, your obedient servant.

(Sign) David Beatty,
Viceadmiral.

Moderne Flyvemaskiner og Hovedprincipperne for deres Konstruktion.

Af Værftsingeniør H. P. Christensen.

(Fortsat).

En lav Beliggenhed af Tyngdepunktet giver et stort Stabilitetsmoment, men det medfører, at de Svingninger, der kan opstaa, bliver vanskelige at dæmpe.

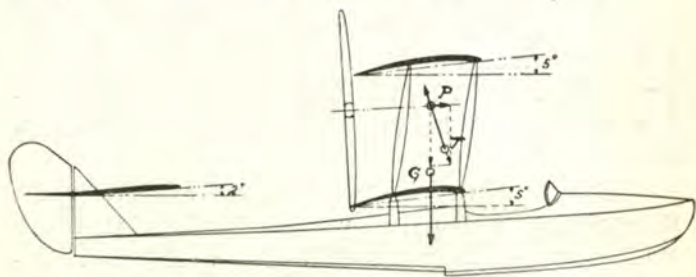


Fig. 13.

Anrebspunktet for Propellertrykket ligger hyppigt, som vist i Fig. 13, et Stykke over Trykcentret, og som Følge deraf maa Tyngdepunktet ligge agten for Trykcentret, for at Momentsummen kan blive 0 under dynamisk Ligevægt ved horisontal Flyvning.

Denne Anbringelsesmaade har den Fordel, at Skrue-trykket vil bringe Apparatet forover, naar Motorens Ydeevne stiger. Derved bliver Indfaldsvinkelen mindre, og Hastigheden stiger, saaledes at der automatisk igen opstaar dynamisk Ligevægt. Omvendt, naar Motorens Ydeevne forringes.

Som Eksempel paa, hvorledes man ved Hjælp af en Stabiliseringsflade agter med ringe Indfaldsvinkel kan

opnaa naturlig Længdestabilitet, vil jeg omtale den Anordning, der findes i Marinens nye Hydroaeroplan.

Halepartiet bestaar af en Stabiliseringsflade med Indfaldsvinkel 2° , medens Hovedplanerne har Indfaldsvinkelen 5° (se Fig. 13).

Hvis Maskinen flyver i Ligevægtstilstand og pludselig paavirkes af et Vindstød, som løfter Halen og formindsker Indfaldsvinkelen 1° , vil Haleplanens Bæreevne formindskes med ca. Halvdelen, medens Hovedplanernes Bæreevne kun formindskes med ca. $\frac{1}{5}$, da man kan regne, at Bæreevnen under disse Forhold omtrent er proportional med Indfaldsvinkelen.

Idet Haleplanen saaledes faar en relativ mindre Bæreevne, vil Trykcentret rykke fremefter og Maskinen af sig selv sænke Halen, indtil den indtager den oprindelige Flyvestilling. Paa lignende Maade vilde Halen virke stabiliserende, hvis Vindstødet havde forøget Indstillingsvinkelen.

Flyvemaskinens Styreapparater tjener, foruden til Styring, til at modvirke ydre Kræfter, som vil bringe Maskinen ud af Ligevægt. De bestaar af Højderor, Sideror og Stabilitetssklapper eller Apparat til Vridning af Vingerne.

Den mest benyttede Anordning for Styreapparaterne er vist i Fig. 14, der gengiver Styringen i et Monoplan af »Taube«-Typen. Sideroret S sidder agter og drejes til højre eller venstre ved Hjælp af et Fodtrin h_2 anbragt foran Førerens Plads. Højderoret H danner den agterste Del af Stabiliseringsfladen, der i den yderste Ende er bygget meget elastisk og drejelig.

Rorets Bevægelse foregaar ved Hjælp af en lodretstaaende Arm r anbragt foran Føreren. Naar Armen bevæges fremefter, drejes Rorfladen nedefter, og Maskinen bevæger sig nedad.

Tværstabiliteten opnaaes ved en Vridning af den yderste Del af Bæreplanerne. Dette udføres ved Hjælp af et

Rat R , anbragt foroven paa Armen til Højdestyringen. Hvis Maskinen f. Eks. af et Vindstød krænges over til højre, drejes Haandhjulet til modsat Side, derved strammes Styreledningen z_3 , saa at Bagkanten af den yderste

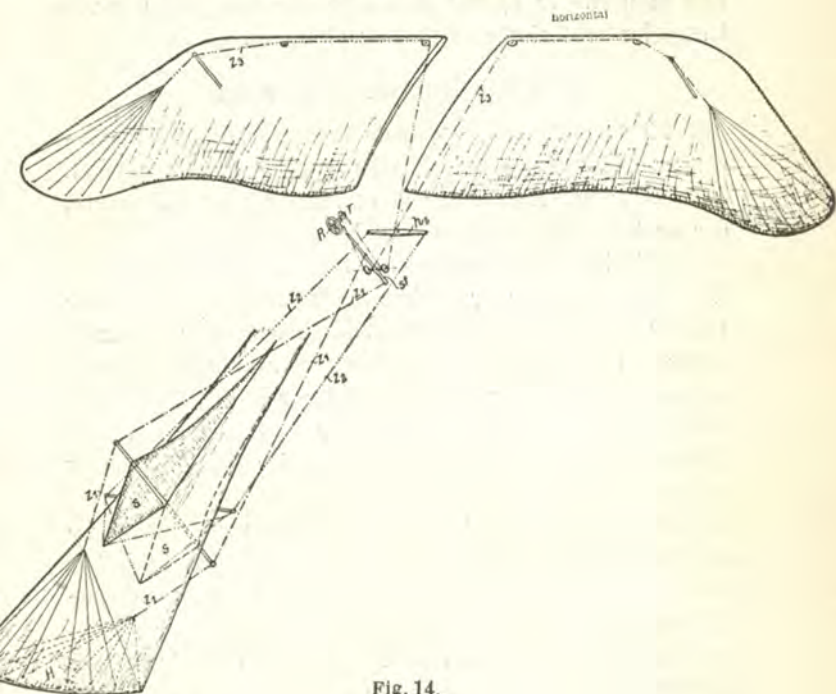


Fig. 14.

venstre Vingspids løftes, og Planet faar en mindre Indfaldsvinkel i venstre Side, medens den modsatte Virkning finder Sted i højre Side. Opdriften bliver derved forøget i højre Side og formindsket i venstre Side, saa at der opstaar et Moment, som bringer Maskinen tilbage til Ligevægtsstillingen.

Vridning af Bæreplanerne som Middel til at opnaa Tværstabilitet er første Gang anvendt af Brødrene *Wright*, hvorved de i særlig Grad har fremmet Flyveteknikken.

I Stedet for Vridning af Vingerne anvender man ofte i moderne Maskiner Stabilitetsklapper (se Fig. 20). Det er det samme Princip som for Vingevidningen, men udført paa den Maade, at den yderste og bageste Del af Bæreplanerne er bygget som drejelige Klapper, der ved Hængsler er forbundne til Bæreplanerne.

Den konstruktive Opbygning.

Flyvemaskinens Hoveddele er Bæreplanerne, Fusilagen med Motorinstallation, Halepartiet og Landingsstellet.

Bæreplanerne bestaar af et indre Skelet af Dragere, der er beklædte med Stof paa begge Sider.

I Almindelighed er Skelettet bygget af to langsløbende Hoveddragere, der er forbundne indbyrdes ved mindre Tværdragere. Den ene af Hoveddragerne danner Planets Forkant, og den anden er anbragt et Stykke fra Planets Bagkant. Som Materiale for Skelettet anvendes i de fleste Tilfælde Træ, men enkelte Firmaer, som f. Eks. A. E. G. i Tyskland, bygger Specialmaskiner, der udelukkende er udførte af Staal.

For at opnaa Lethed i Forbindelse med stor Styrke er Trædragerne ofte byggede af to udhulede Trælister, der forsynes med Noter og limes sammen, saa at de danner et Rør.

Tværdragerne kan være byggede af 3 Trælister, der danner et I-Profil, hvis Stamme er lettet ved Udboringer.

Ud for Bæreplanets Knudepunkter anbringes ekstra stærke Tværdragere, der er byggede af 4 Lister, saa at de faar en kasseformet Sektion, hvis lodrette Sider er lettet ved Udboringer. Mellem Knudepunkterne anbringes indvendig i Planerne Diagonaler af Klavertraad. De befæstes til Beslag i Knudepunkterne og passer ind gennem Letningshullerne i Tværdragerne.

Skelettet i Planerne af »Taube«-Typen, der er vist i Fig. 15, er bygget paa lignende Maade, men Tværdragerne bestaar i Bagkanten af tynde Bambusrør, hvorved man

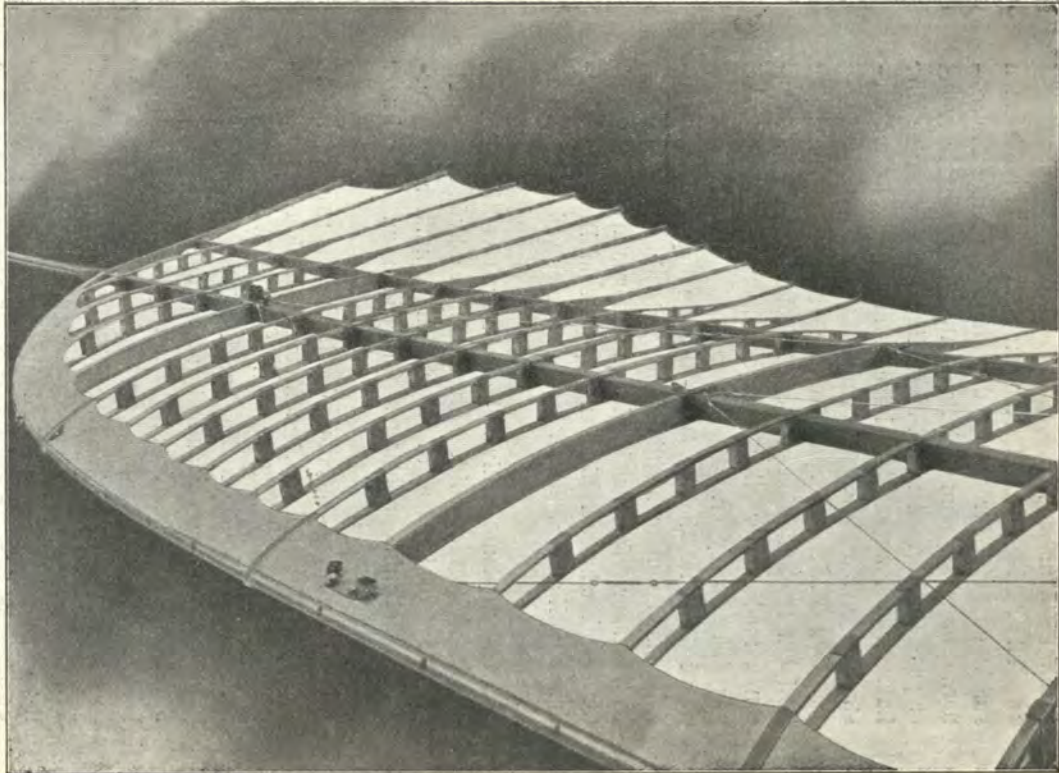


Fig. 15.

opnaar en elastisk Bagkant og som Følge deraf forbedrede Stabilitetsegenskaber.

Til Beklædning af Planerne anvendes tyndt men stærkt og tæt Lærredsstof, der sømmes til alle Tværribberne og sys sammen i Bagkanten. Efter at Lærredet er paasat, smøres det med en særlig Gummiopløsning eller Lak, for at Planerne kan blive vandtætte og faa en fuldstændig jævn og glat Overflade.

Den Maade, hvorpaa Planerne afstives, er forskellig i Biplanet («Todækkeren») og i Monoplanet («Endækkeren»), medens der ellers ikke er nogen principiel Forskel paa disse to Typer.

I Biplanet danner Over- og Underplanet i Forbindelse med den mellemliggende Afstivning en almindelig Gitterdrager. Trykpaavirkningen optages af lodrette Støtter, og Trækpaavirkningerne optages af Diagonalforbindelser af Klavertraad, der kan strammes ved Ansætnings-skruer.

I Monoplanet afstives Bæreplanerne ved Hjælp af en kraftig Opbygning midt i Maskinen, fra hvilken der udgaar Trækforbindelser til Planets Knudepunkter. Til yderligere Afstivning anbringes undertiden en Gitterdrager under Bæreplanet.

Trækforbindelser, der skal have en større Styrke end den, der svarer til Styrken af en 3 mm Klavertraad, udføres i moderne Maskiner som Regel af Wire. Man kan derved anvende en bedre Forbindelsesmaade i Knudepunkterne og er i Stand til at opdage en begyndende Svaghed i Materialet, saa at en Reparation kan udføres i Tide.

De lodrette Trykstøtter udføres i Almindelighed af Træ, hvorved man let kan give Støttens Sektion god Strømlinieform (se Fig. 9). Ved Anvendelse af cylindriske Staalstøtter bør der anbringes Skærme uden om Støtten for at formindske Luftmodstanden.

Stabiliseringsflader og Rorflader danner som Regel

Maskinens Haleparti. De er byggede paa lignende Maade som Bæreplanerne. Rorene er indrettede saaledes, at de

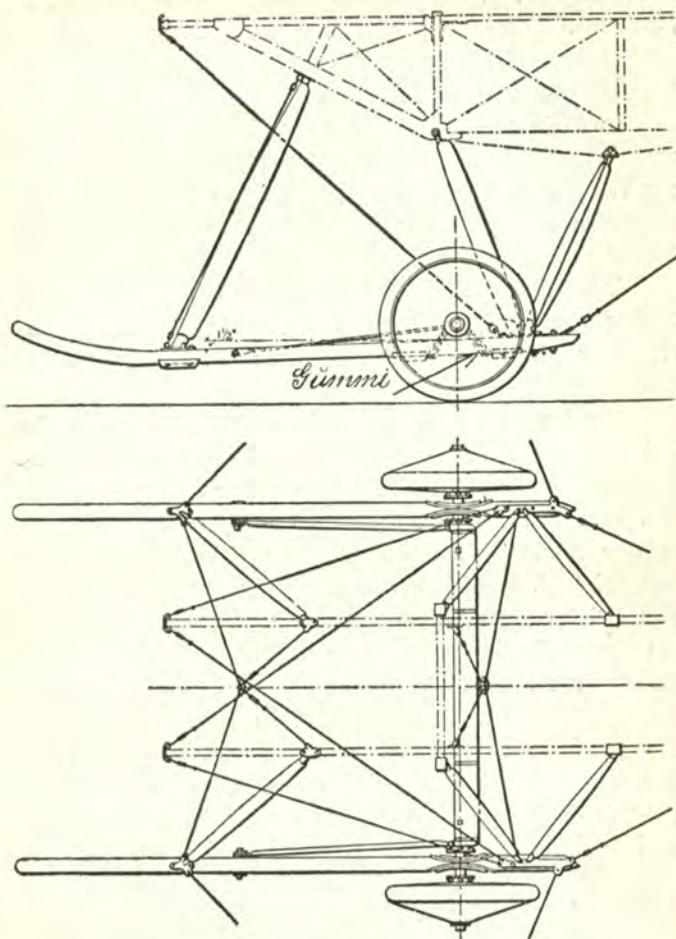


Fig. 16.

kan lægges ca. 30° , i Borde, da denne Vinkel giver den største Rorvirkning.

Fusilagen er i de almindelige Flyvemaskiner ind-

rettet til at give Plads for Fører og Passagerer og tjener samtidig til Anbringelse af Bæreplaner, Haleparti og Motorinstallation. I Flyvebaadene danner selve det baadformede Skrog samtidig Fusilage og Landingsstel.

I meget hurtiggaaende Maskiner giver man Fusilagen Torpedoform (se Fig. 10).

Landingsstellets Konstruktion er afhængig af, om Flyvemaskinen skal benyttes paa Landjorden eller paa Vandet. For de øvrige Hoveddeles Vedkommende afviger Hydroaeroplanet kun ubetydeligt fra det almindelige Aeroplan.

Landingsstellet til Landmaskinen bestaar af et eller to Par stærke Cykehjul med Gummiringe, anbragt paa en fælles Aksel et lille Stykke foran Maskinens Tyngdepunkt.

Akselen er anbragt fjedrende, se Fig. 16, for at Stødet ved Landingen ikke skal paavirke Maskinen for stærkt. Fjerdringen opnaas ved Hjælp af stærke Gummibaand, der, som vist i Fig. 16, danner en Strop omkring Akselen og den vandrette Landingsski, der ved lodrette Støtter er forbundet til Fusilagen. Gummifjedre er langt bedre i Stand til at optage Energien fra Stødet end Staal-fjedre; efter engelske Forsøg skal Gummi i Forhold til sin Vægt under disse Forhold kunne optage en 50 Gange saa stor Energi som Staal. Selv med et velkonstrueret Landingsstel kan Maskinen dog kun modstaa et forholdsvis ringe Landingsstød. Et Stød, der svarer til et frit Fald fra $1\frac{1}{2}$ m's Højde paa haard Grund, vil i de fleste Tilfælde medføre Havari, og de almindelige Landingsstel kan kun med Sikkerhed modstaa en Paavirkning der svarer til et Fald fra $\frac{1}{2}$ m's Højde.

Den lodrette Komposant af Maskinens Hastighed i Landingsøjeblikket bør derfor ikke overskride ca. 2 m/Sek. Flyveren maa passe dette ved at lande saa langsomt og saa fladt som muligt.

I de første Vandflyvemaskiner bestod Landingsstellet

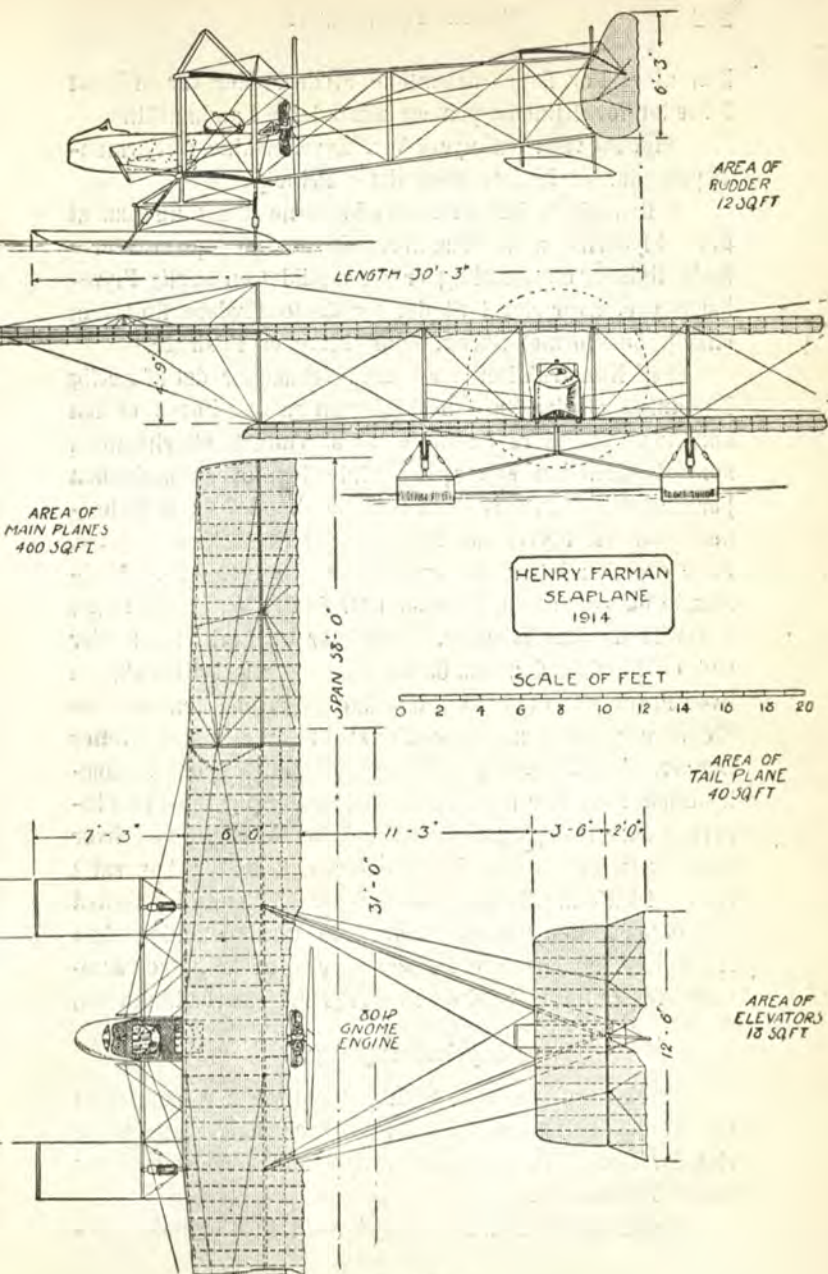


Fig. 17.

kun af et Par flade, firkantede Flydere, der var anbragt i Stedet for Hjulene paa en almindelig Landmaskine.

Fig. 17 viser en nyere Vandflyvemaskine af Farman-Typen, der er bygget efter dette Princip.

I den sidste Tid er Bestræbelserne gaaet ud paa at gøre Flyderne mere baadformede for at opnaa større Sedygtighed, og samtidig er der udviklet en særlig Flyvebaadstype, hvor der i Stedet for de to Flydere findes et enkelt, baadformet Skrog, som tillige er Fusilage.

Ved Konstruktionen af en Flyvebaad er det af særlig Betydning at give Baadens Linier en saadan Form, at den kan hæve sig mere og mere ud af Vandet, efterhaanden som Hastigheden stiger, og glide hen over Vandfladen paa lignende Maade som en Glidebaad. Modstandsforholdene for en Flyvebaad fra det Øjeblik Motoren starter, indtil Baaden letter fra Vandet, er vist i Fig. 18. Modstande og Vægte er afsatte som Ordinater, og Hastigheden i km/Tim. som Abscisse. Man ser af Figuren, at der ved en Hastighed af ca. 68 km indtræder et kritisk Punkt, hvor Propellertrykket kun lige kan overvinde den samlede Modstand; efter at dette Punkt er overskredet, løfter Baaden sig yderligere, og Vandmodstanden synker, efterhaanden som Hastigheden stiger. Samtidig forøges Vingernes Bæreevne, og ved en Hastighed af ca. 90 km, hvor Bæreevnen er lig med Maskinens Vægt, hæver Apparatet sig op i Luften. Da Propellertrykket ved denne Hastighed er større end den samlede Modstand (Luftmodstanden), kan Hastigheden yderligere forøges til ca. 102 km, hvor Kurverne for Luftmodstand og Propellertryk skærer hinanden.

Styrkeberegning.

Styrken af de enkelte Konstruktionsdele maa være saa stor, at Maskinen med Sikkerhed kan modstaa de vidt forskellige Paavirkninger, den kan blive udsat for under Flyvningen.

Under horisontal Flyvning i rolig Luft er Belastnin-

gen paa Bæreplanerne lig Maskinens samlede Vægt ÷ Egenvægten af Bæreplanerne, der optages direkte af Op-

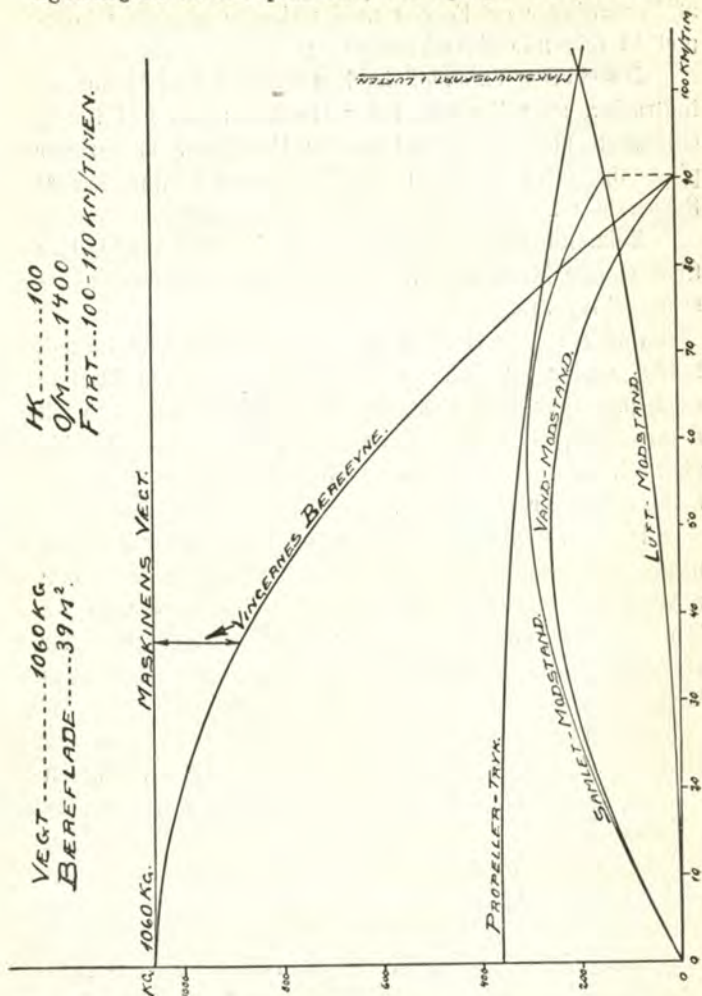


Fig. 18.

driften. Denne Belastning vil blive forøget ganske betydeligt under Manøvrer med Maskinen og paa Grund af Paavirkninger fra pludselige Vindstød.

En videnskabelig Kommission, der har været nedsat i England for at undersøge disse Forhold, er paa Grundlag af Beregninger og Forsøg med virkelige Maskiner kommet til følgende Hovedresultater:

Det værste Tilfælde, der kan opstaa under Manøvrer, indtræder, naar Føreren lader Maskinen gaa ned i stejl Glideflugt med den størst mulige Hastighed og derefter pludselig retter Maskinen op i horisontal Stilling, saa at Bevægelsesenergien delvis skal tilintetgøres.

Belastningen vil under saadanne Forhold kunne stige til 8 Gange Maskinens Vægt, men kun ved meget ufor-svarlig Flyvning.

Under stærke Drejninger udført med stor Hastighed, f. Eks. under en Spiralglideflugt, vil Maskinen krænge over paa Grund af Centrifugalkraften; Belastningen vil derved forøges til 1,4 Gange Maskinens Vægt i Tilfælde af, at Krængningsvinkelen er 45° . Et Tilfælde, som enkelte Gange er observeret.

Det kan tænkes, at Maskinens Stilling under Paavirkning af et kraftigt Vindstød pludselig forandres fra den Stilling der svarer til Maks.-Fart, til den, der svarer til Min.-Fart. Og hvis Forholdet mellem disse Hastigheder er 2, vil Paavirkningen derved stige til 4 Gange Maskinens Vægt.

Nu er det muligt at et Vindstød indtræffer samtidig med en stærk Drejning af Maskinen, og Paavirkningen forøges i saa Tilfælde til $4 \times 1,4$ eller 5,6 Gange Maskinens Vægt.

Det kan ikke godt tænkes, at Maskinen bliver rettet øjeblikkelig op fra en meget stejl Glideflugt, samtidig med at der indtræffer et pludseligt Vindstød, og man maa tage i Betragtning, at Opdriftskoefficienten paa Planerne naar sin maksimale Værdi ved en Indfaldsvinkel paa ca. 16° , saa at der allerede derigennem er sat en Grænse for den størst mulige Paavirkning.

Kommissionen kommer til det Resultat, at Paavirk-

ningen ikke kan blive større end 6 Gange Maskinens Vægt ved forsvarlig Flyvning. Dette passer ganske godt med Undersøgelser, anstillede i Tyskland af Professor *Reissner*, der kommer til en Maks.-Paavirkning paa $5\frac{1}{2}$ Gange Maskinens Vægt.

Denne Belastning skal multipliceres med en passende Sikkerhedsfaktor for at give den Belastning, der maa anvendes ved Styrkeberegningen. Men Belastningsprøver med færdige Maskiner har vist, at de almindelige Maskiner, der for Tiden er i Tjeneste, kun har en Styrke, der er 3—7 Gange Maskinens Vægt, hvilket forklarer, at der er indtruffet flere Ulykker som Følge af Vingebrud. Statsværftet i England anvender en noget større Sikkerhed, og en Belastningsprøve med en Maskine fra dette Værft viste, at Brud først intraf ved en Belastning, der svarede til 8,4 Gange Maskinens Vægt.

Kommissionen anbefalede paa Grundlag af sine Undersøgelser:

- 1) At der fremtidig ikke maa tages nogen Maskine i Brug, hvis Brudstyrke er mindre end den, der svarer til en Belastning paa 6 Gange Maskinens Vægt.
- 2) At man saa snart som muligt skal søge at faa Styrken op til en Belastning svarende til ca. 12 Gange Maskinens Vægt.

Selve Styrkeberegningen udføres efter de almindelige, fra den tekniske Mekanik kendte Beregningsmetoder.

Materiale.

Der anvendes væsentlig Træ og Staal som Materiale til Bygning af Flyvemaskiner, da disse Materialer besidder stor Styrke i Forhold til deres Vægt. Til Sammenligning mellem de forskellige Materialer kan man benytte det Tal, der fremkommer, naar Materialets Brudbelastning i kg/mm^2 divideres med Vægtfylden.

Dette Tal er:

For ekstra godt Træ	ca. 17
- almindelig blødt Staal	- 5,5
- haardt Special-Staal	- 12
- trukne Traade («Klavertraad») af Special-Staal	- 25
- Aluminium (støbt)	- 4,5
- — (valset)	- 7,5
- Duralumin (valset)	- 14

Man ser af Tallene Træets store Anvendelighed, der yderligere forøges ved, at dette Materiale let lader sig bearbejde til de ønskede Strømlinieformer. En Mangel ved Træet er dog, at det er tilbøjeligt til at slaa sig; og man har Vanskelighed ved at skaffe ensartet og stærkt Træmateriale. Af denne Grund er enkelte Fabrikker gaaet over til at bygge alle Dele af Staal, særlig naar det drejer sig om Bygning af meget store Maskiner. Ved Forbindelse af Staaldele bør man kun anvende Autogen-Svejsning paa Steder, der er udsatte for Trykpaavirkninger, da en Svejsning er uheldig for Konstruktionsdele, som er udsat for skiftende Paavirkninger. Aluminium, som man tidligere mente vilde faa stor Betydning som Materiale for Flyvemaskiner, anvendes nu næsten ikke mere paa Grund af dets ringe Holdbarhed og manglende Eyne til at modstaa skiftende Paavirkninger. Det benyttes undertiden til Skærme omkring Motoren og til Beslag, der kun er udsatte for Trykpaavirkninger; men selv til dette Brug maa man være varsom med at anvende det i Vandflyvemaskiner, da det forvitrer under Indflydelse af Søluften.

Motor-Installation.

De Betingelser, man maa stille til en Flyvemaskinmotor, er Lethed i Forbindelse med stor Driftssikkerhed. ringe Brændstofforbrug og god Afbalancering.

Motoren maa kunne arbejde, selv med stærkt hældende Akse, og Ydeevnen maa ikke paavirkes for stærkt af Forandringer i Luftens Tryk og Temperatur.

Indflydelsen af Motorens Brændsels- og Smørelie-

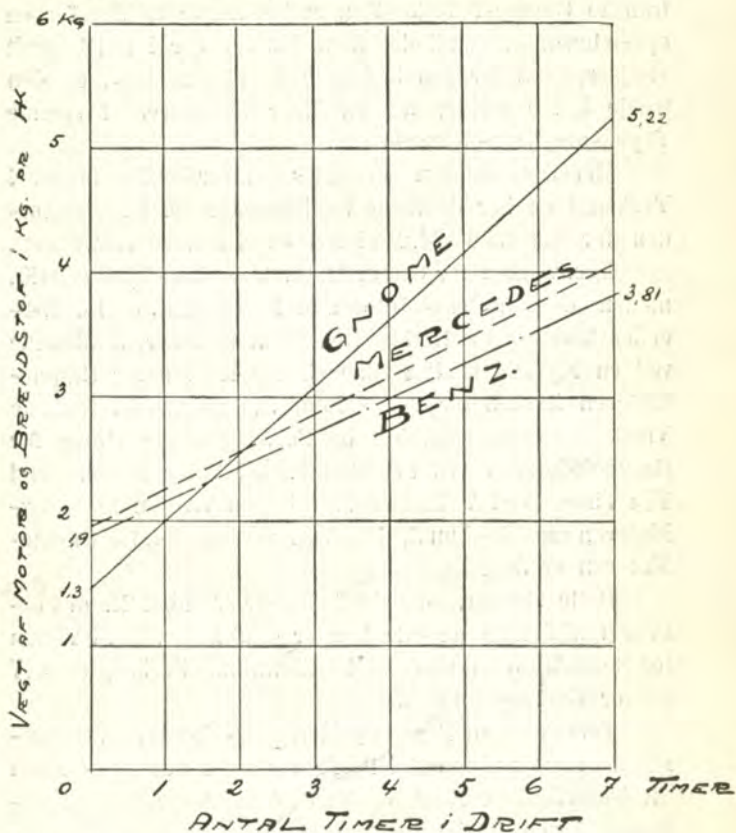


Fig. 19.

forbrug paa den samlede Vægt af Motorinstallation pr. B. H. K., fremgaar af Fig. 19.

Flyvetiden er afsat som Abscisse, og den samlede Vægt pr. B. H. K. af Motorinstallation og Forbrug af

Brændstof og Smøreolie er afsat paa de tilsvarende Ordinatorer. For Flyvetiden O fremstiller Ordinatorerne altsaa Motorvægten pr. HK. Den underste Kurve viser Forholdene for en luftkølet Rotationsmotor fra den bekendte franske Gnome-Fabrik. Den anden Kurve gælder for en opretstaaende, vandkølet Benz-Motor, der i 1913 vandt »Kejserprisen for den bedste tyske Flyvemotor«, og den tredje Kurve gælder for en Mercedes-Motor af samme Type som Benz-Motoren.

Mecedes-Motoren anvendes overordentlig meget i Tyskland og har de fleste Verdensrekorder, bl. a. Rekorden for Varighed (24,2 Timer) og Distance (1900 km).

Egenvægten for Gnom-Motoren er kun 1,31 kg/HK., medens den for Benz-Motoren er 1,88 kg/HK. og for Mercedes-Motoren er 1,96 kg/HK. Men man ser, at allerede ved en Flyvetid af $1\frac{3}{4}$ Time skærer Kurven for Gnome-Motoren Kurven for Benz-Motoren, saa at den samlede Vægt af Motorinstallation og Forbrug bliver større for Gnome-Motoren ved Flyvninger, der varer længere end $1\frac{3}{4}$ Time. Ved 7 Timers Flyvning er Vægten for Benz-Motoren saaledes kun 3,81 kg/HK., medens den for Gnome-Motoren er 5,22 kg.

Dette skyldes, som det fremgaar af Tabel III, at Forbruget af Benzin og Olie kun er 0,23 kg pr. HK. i Timen for Benz-Motoren, medens det tilsvarende Forbrug er 0,47 kg for Gnome-Motoren.

Tallene er for Benz- og Mercedes-Motorens Vedkommende taget fra de officielle Prøver ved Konkurrencen om »Kejserprisen« i 1913, og for Gnome-Motorens Vedkommende fra en officiel fransk Prøve med en 70 HK. Gnome-Motor.

Gnome-Motoren anvendes paa Grund af sin ringe Egenvægt og gode Afbalancering for Tiden overordentlig meget, navnlig i Frankrig og England, og den vil paa Grund af disse Egenskaber rimeligvis ogsaa blive anvendt i Fremtiden, særlig til mindre Maskiner, der kun skal

flyve over kortere Distancer. Til større Maskiner, der skal have en stor Aktionsradius, kan man med Fordel anvende opretstaaende vand- eller luftkølede Motorer paa Grund af deres ringere Forbrug af Olie og Benzin.

Fig. 20 viser en 4 Cylinder-, 4 Takt-, vandkølet Benz-Motor, der udvikler 102 HK. ved 1280 O/M.

Cylindrene er udførte af Støbejern og afdrejede udvendig og indvendig. Kølekappen er af Staalplade, der er autogensvejst som en Ring uden om Cylinderen. De bevægende Dele er af Specialstaal, medens Krumtaphuset er støbt af Aluminium. De finere Dele som Tændingsmekanisme og Karburator er udført dobbelte, af Hensyn til Driftssikkerheden.

I Gnome - Motoren, der anvendes i Marinens Flyvebaade, roterer Cylindrene uden om den faststaaende Krumtap-aksel og afkøles af den forbi-strømmende Luft. Denne Afkølingsmaade giver en meget enkel Motorinstallation, da hele Kølearrangementet bortfalder; men den medfører et betydeligt Energitab. Man maa saaledes regne med et Tab paa ca. 8 HK.

Tabel III.

Type	Hoved-dimensioner A D S	Om-drejn. pr. Min.	Ne (B. H. K.) Nyttedydeevne	W Motor-modstand	Middel-arbejds-tryk kg cm ²	Forbrug kg pr. B. H. K. T.		Enheds-vægt kg B. H. K.
						Benzin	Olie	
Benz	4 × 130 × 180	1288	102,7	0	7,52	0,211	0,019	1,88
Mercedes	6 × 105 × 140	1387	90,1	0	8,04	0,228	0,017	1,96
Gnome 70 HK	7 × 130 × 120	1156	63,8	7,9	5,01	0,360	0,113	1,31

S = Slaglængde.

D = Cylinder-Diameter.

A = Antal Cylindre.

for den 80 HK. Gnome-Motor, saa at der kun overføres ca. 72 HK. til Propellerakselen. Materialet er i denne Motor næsten overalt Nikkelstaal, og kun Ventiler og Stempler er udførte af Støbejern.

Propellere.

Som Fremdrivningsmiddel anvendes i Flyvemaskinerne udelukkende Skruepropelleren. De Forhold, hvorunder Skruen virker i Luften, er praktisk talt de samme som de, hvorunder Skibsskruen virker i Vandet. Dog har man ved Konstruktionen af Luftpropelleren den Fordel, at der ikke, som ved Skibsskruen, opstaar Kavitationsvirkning, som sætter en Grænse for Skruens Omdrejningstal.

Virkningsgraden for Luftpropelleren er i Almindelighed højere end for Skibsskruen; man kan sikkert regne med Virkningsgrader paa 65—70 pCt. for velkonstruerede Luftpropellere ved de normale Flyvehastigheder paa 80—100 km/Tim.

Eiffel har ved Forsøg med en Modelskrue af *Drzewiecki's* Konstruktion maalt en Virkningsgrad af 88 pCt. paa det gunstigste Sted af Skruebladet og angiver 79 pCt. som Virkningsgrad for en tilsvarende Skrue med 2,15 m Diameter, der ved 1200 O/M. kan give en Flyvemaskine en Hastighed af 120 km/Tim.

Propellere, der har et meget stort Omdrejningstal og som Følge deraf et ringe Forhold mellem Stigning og Diameter, faar en noget mindre Virkningsgrad end langsomtgaende Propellere. Forsøgene viser, at et Stigningsforhold paa omkring 1 giver den bedste Virkningsgrad; men selv om man gaar ned til 0,5—0,6 bliver Tabet i Virkningsgrad kun ringe. Et Stigningsforhold paa ca. 0,5 er almindeligt i moderne Flyvemaskiner med direkte drevne Skruer, der ved ca. 1200 O/M. giver Maskinen en Hastighed af ca. 100 km/Tim.

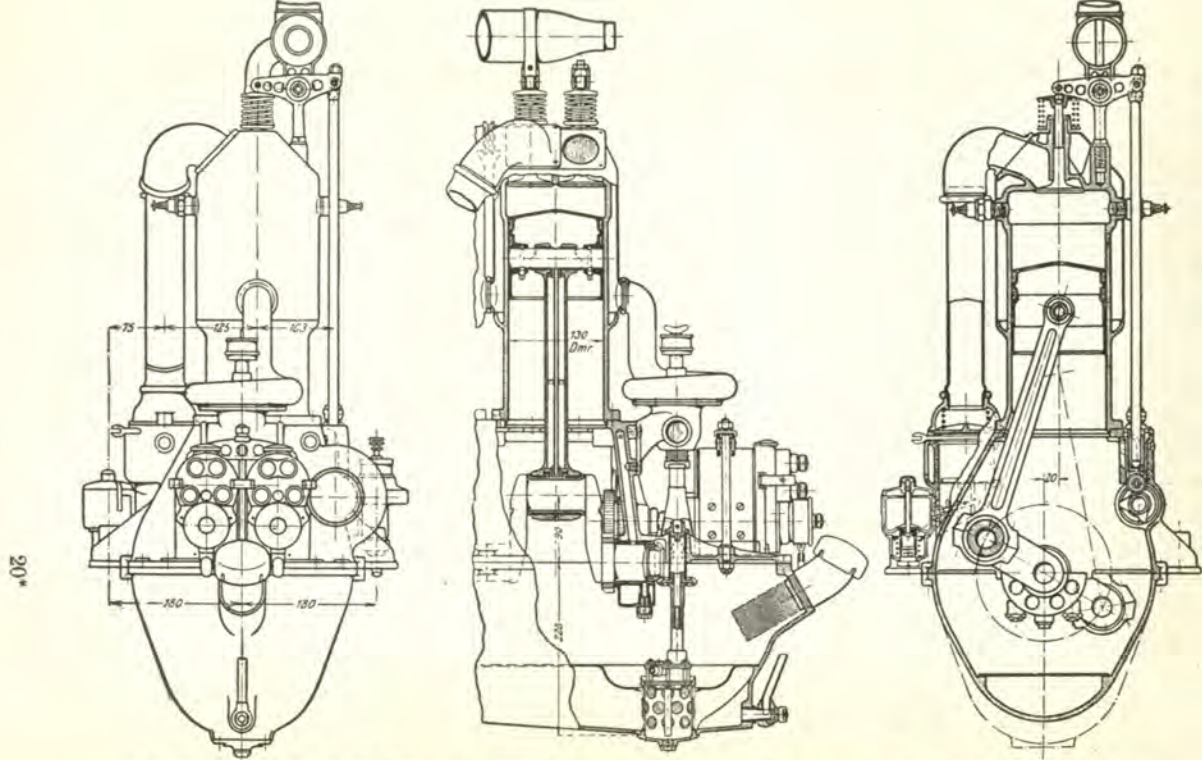


Fig. 20. 100 H. K. Benz-Motor. 4 Cylindre, Diameter = 130 mm, Slaglængde = 180 mm, O/M. = 1280.

Ved at indføre Transmission mellem Motor og Skrue kan man faa en langsomtgaaende Skrue i Forbindelse med en hurtiggaaende Motor og opnaa en forøget Skruevirkningsgrad særlig ved lavere Hastigheder. Da Tabet ved Transmissionen imidlertid vil udgøre ca. 5 pCt. af Hestekraften, er det dog i Almindelighed fordelagtigt at undgaa Transmissionen og anbringe Skruen direkte paa Motorakselen, særlig da saa vel Kraftpaavirkninger som Vægt bliver større ved Anvendelse af en langsomtgaaende Propeller.

I Renault-Motoren anvendes Tandhjulene mellem Motorens Krumtapaksel og Kamaksel som Transmission, og Propelleren anbringes paa den forstærkede Kamaksel. Der opnaas derved et Omsætningsforhold paa 2, og Omdrejningstallet nedsættes fra 1800 for Motorakselen til 900 for Propellerakselen.

Medens man ved Konstruktionen af Skibsskruen hidtil nærmest har anvendt rent empiriske Metoder, er man ved Konstruktionen af Luftpropelleren kommet ind paa mere teoretiske Metoder. Som Konstruktionsgrundlag maa særlig anbefales en Metode, der er opstillet af *Drzewiecki*. — Den bestaar i, at man tænker sig Skruebladet delt i smaa Bladelementer, der alle har en lignende Form og Virke-maade som en Aeroplanvinge. Paavirkningen paa ethvert Bladelement afhænger af dets Hastighed i Forhold til den omgivende Luft. Denne Hastighed er Resultanten af Bladelementets Hastighed i Omdrejningsretningen og Hastigheden fremefter, som er lig Maskinens Hastighed.

De enkelte Bladelementer fremkommer, som vist i Fig. 21, ved at Skruebladet inddeles ved Hjælp af koncentriske Cylindre. Snittene, der er lagt gennem de forskellige Bladelementer, viser en lignende Form som den, der anvendes for en Aeroplanvinge. Skruen i Fig. 21 er konstrueret saaledes, at hvert Snit danner en Vinkel $\alpha = 4^\circ$ med Resultanten for Hastigheden. Retningen for Hastigheden er fundet ved ud fra Centrum at afsætte Maskinens

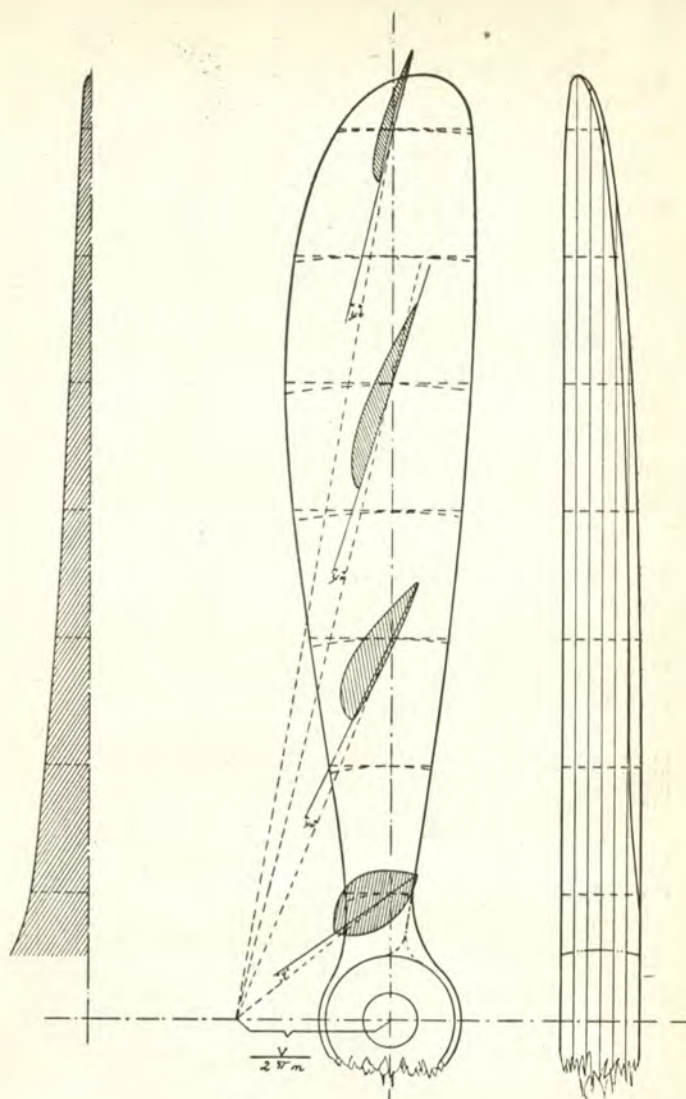


Fig. 21.

Hastighed i samme Forhold, som Radius til det betragtede Snit fremstiller Omdrejningshastigheden, og forbinde dette Punkt med Snitpunktet.

Ved Hjælp af *Eiffel's* Forsøgskurver for forskellige Vingeprofiler kan man dernæst bestemme Modstanden og Drivtrykket for de enkelte Bladelementer. De fundne Værdier afsættes i Kurveform med Skruebladets Midtlinie som Abscisseakse, og ved at integrere Kurverne faar man Propellerens samlede Modstand i Omdrejningsretningen og det dertil svarende samlede Drivtryk i Maskinens Bevægelsesretning.

Denne Konstruktionsmetode, som anvendes paa Orlogsværftet, giver i Praxis udmærkede Resultater, og den Fejl, man begaar ved ikke at tage Hensyn til de enkelte Bladelementers Indvirkning paa hinanden, viser sig at være uden væsentlig Betydning.

Skruen fremstilles af Træ, som Reglen Nøddetræ, der limes sammen i flere Lag (se Fig. 21), for at den ikke senere skal slaa sig. Hvert Lag tilskæres i Forvejen efter Skabeloner, der svarer til Snittet paa det paagældende Sted, saa at den endelige Tildannelse kan udføres med et forholdsvis ringe Arbejde.

Skruer, der skal anvendes til Hydroaeroplaner, beklædes med Metalplade paa det yderste Stykke, for at de ikke skal splintres, naar de kommer til at røre Vandet.

Af Hensyn til de store Paavirkninger, Skruen underkastes under Rotationen, er det nødvendigt at udføre en Styrkeberegning. Denne kan udføres efter den af *Taylor* for Skibsskruer opstillede Metode, idet man sætter den tilladelige Belastning til 120 kg/cm^2 for Skruer af Nøddetræ.

Typer paa moderne Flyvemaskiner.

a. Landmaskiner.

Fig. 22* viser et Monoplan af »Taube«-Typen, der anvendes overordentlig meget i den tyske Hær. Det ud-

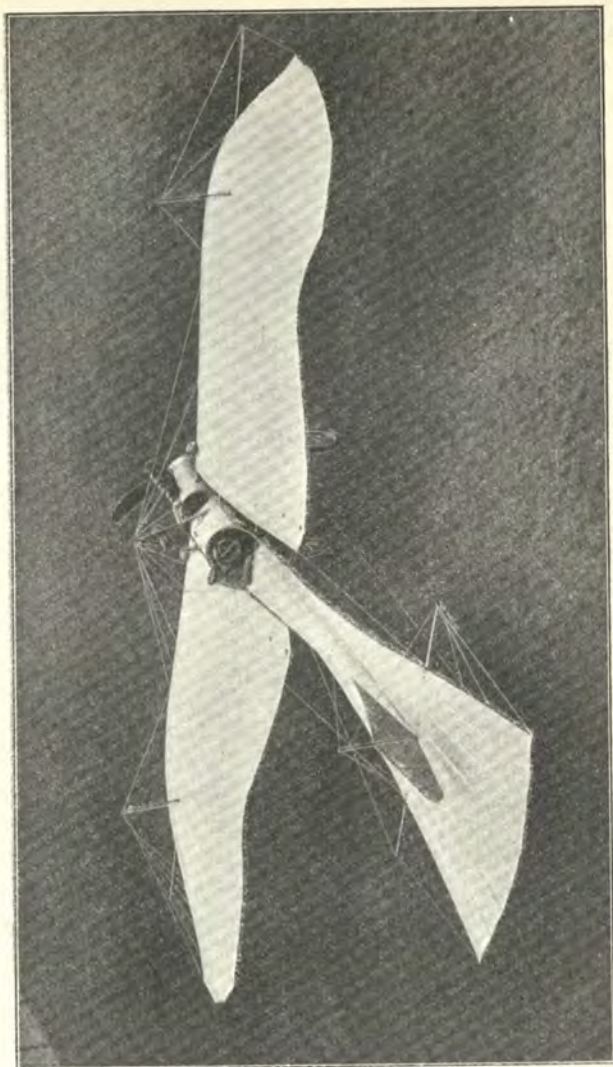


Fig. 22. *Taube*. Monoplan.

* Denne Figur samt Figur 15 offentliggøres med velvillig Tilladelse af Udgiverne af »Z. f. Flugtechnik und Motorluftschiffahrt, Organ der Wissenschaftlichen Gesellschaft für Luftfahrt« Ingenieur A. Varreiter og Forfatteren til Artiklen »Die Entwicklung der Etrich Taube« Ingenieur I. Rosendaal, Forlægger Oldenburg, München.

mærker sig særlig ved sine gode, naturlige Stabilitets-egenskaber, som skyldes Vægtfordelingen og Vingernes karakteristiske Form, der oprindelig er udført med den



Fig. 23. A. E. G.-Biplan.

paa Java hjemmehørende Zanonias-Palmes Frø som Model. Den første »Taube« blev konstrueret af den østrigske Ingeniør *Etrich*; men flere tyske Fabrikker har senere optaget Fabrikationen af »Taube«-Monoplaner. Apparatet i Fig. 22 er en moderne *Etrich-Taube*, der er forsynet

med en 100 HK. Mercedes-Motor og har en Bæreflade paa 35 m^2 . Vægten i tom Tilstand er ca. 600 kg og den største Nyttelast ca. 350 kg, eller Fører, Passager og Brændstof (Olie og Benzin) til 6—8 Timers Flyvning. Hastigheden angives til 95—100 km/Tim.

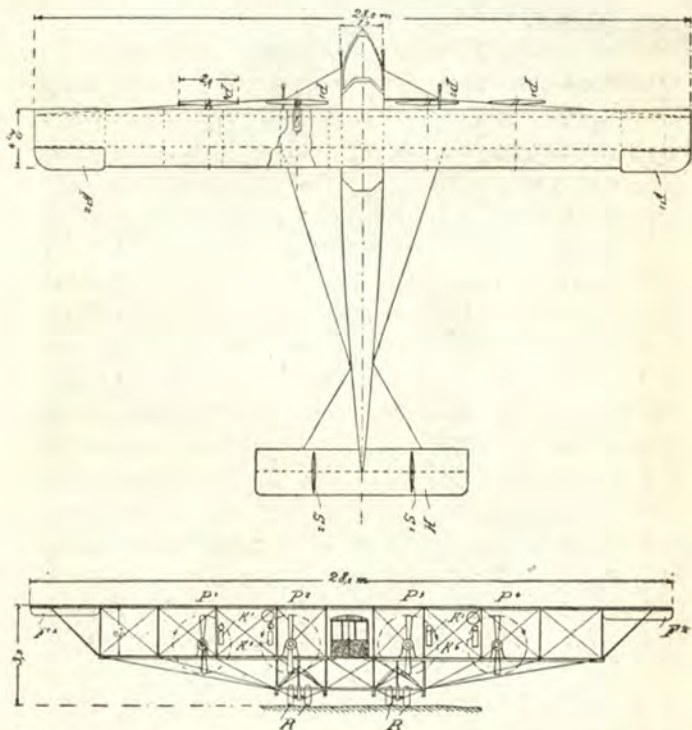


Fig. 24. Sikorsky-Biplan. P = Propeller, K = Benzinbeholder, R = Landingshjul, F = Stabilitetsklap, H = Højderor, S = Sideror.

Fig. 23 viser et tysk Biplan, der er bygget af Firmaet A. E. G. og indrettet saaledes, at det let kan transporteres paa en Landevej. Bæreplanerne bestaar af et med Fusilagen sammenbygget smalt Centralplan, til hvilket Sideplanerne er forbundne med Hængsler i Bagkant og Beslag



Fig. 25. B. E.-Maskine, bygget af Royal Aircraft Factory ved Farnborough.

i Forkant. Naar Beslagene i Forkant løsnes, kan Sideplanerne drejes tilbage langs Siderne af Fusilagen — som vist i Figuren —, saa at hele Apparatets Bredde ikke bliver større end Bredden af en almindelig Vogn.

Fig. 24 viser det af den russiske Ingeniør *Sikorsky* konstruerede Biplan, der er bekendt som Verdens største Flyvemaskine. Det har en Bæreflade paa 125 m^2 og er forsynet med en 4 Stkr. 100 HK. Argus-Motorer, der skal kunne give Apparatet en Hastighed af 85—90 km/Tim. Vægten i tom Tilstand er ca. 2700 kg og den største Nyttelast ca. 1350 kg.

Ud over ved sin Størrelse adskiller Apparatet sig ikke fra en almindelig Flyvemaskine; saavel i Opbygning som i Konstruktion ligner det en Del de bekendte franske Farman-Maskiner. Der er i 1914 sat Rekord for maksimal Bæreevne med Sikorsky-Apparatet ved en Flyvning med 16 Passagerer i 2 Timer.

Fig. 25 viser den engelske B. E.-Maskine, der er konstrueret paa Statsværftet i Farnborough, som arbejder i Forbindelse med »National Physical Laboratory». Det er en særdeles godt gennemkonstrueret Maskine, der afgiver et godt Bevis for den engelske Flyvetekniks høje Standpunkt og sikkert i væsentlig Grad har bidraget til de udmærkede Resultater, de engelske Flyvere har opnaaet under Krigen. Bærefladens Areal er 34 m^2 , og Hastigheden kan varieres fra 68 til 116 km/Tim. med en Belastning svarende til Fører, Passager og 3 Timers Brændstof. Vægten af Apparatet i tom Tilstand er ca. 480 kg, heri indbefattet Vægten af Motoren, der er en 70 HK. Renault-Motor. Den i Figuren viste Maskine er forsøgsvis forsynet med Finner B og F paa Landingsstel og Støtter, for at man kan undersøge disses Indvirkning paa Apparatets Tværstabilitet. B. E.-Maskiner med Motorer af forskellig Størrelse bygges nu efter de udmærkede Resultater, de har opnaaet i det sidste Aar, paa de fleste engelske Flyvemaskinfabriker.



Fig. 26. Vicker's Militærmaskine.

Fig. 26 viser en engelsk Militærmaskine af *Vicker's* Konstruktion, der specielt er bygget til Angreb mod fjendtlige Luftfartøjer og forsynet med en 8 mm's Maskinkanon forude. Bærefladen er 36 m², og Motoren er en 100 HK. Monosoupape-Gnome-Motor, der kan give Apparatet en Hastighed af 65—110 km/Tim. Maskinens Vægt i tom Tistand er 440 kg, men da den kan bære en Nyttelast bestaaende af Fører, Passagér, Brændstof til



Fig. 27. Henry Farman-Biplan.

4 $\frac{1}{2}$ Time og 300 Skud, bliver den samlede Vægt af Maskine med Belastning ca. 800 kg. — Medfører Maskinen noget mindre Brændstof, kan den bære en tilsvarende Vægtforøgelse af Patroner eller Bomber. De Bomber, der anvendes i Landmaskiner til Angreb mod fjendtlige Troppemasser, har i Almindelighed en Vægt af 2—3 kg, medens de Bomber, der anvendes i Hydroaeroplanerne til Angreb mod fjendtlige Skibe, er betydelig tungere og har en Vægt af 10—20 kg.

Fig. 27 viser en fransk Flyvemaskine af Henry Farman-Typen.

Denne Maskine anvendes i de fleste Lande, og Farman-Fabrikken er den største af alle private Flyvemaskin-

fabrikker. Den beskæftiger henimod 1000 Arbejdere og kan fremstille 500—600 Maskiner aarlig. Der bygges to Hovedtyper af Farman-Biplanet, som efter Grundlæggerne af Firmaet benævnes Henry- og Maurice Farman-Biplaner. Begge Typer anvendes i den danske Hær. Apparatet i Fig. 27 er den saakaldte »Militærtype 1914«; det har en Bæreflade paa ca. 35 m² og er forsynet med en 80 HK. Gnome-Motor, hvormed det skal kunne opnaa en Hastighed af 100—105 km/Tim. og stige til en Højde af 500 m i 7 Minutter. Nyttelasten angives til 275—300 kg. Prisen for en saadan Maskine er under normale Forhold ca. 24 000 Kroner.

b. Vandflyvemaskiner (Hydroaeroplaner).

Fig. 17 viser et Hydroaeroplan af Henry Farman-Typen med to Hovedflydere, der erstatter Landmaskinens Landingsstel, og en mindre Flyder under Halepartiet. Apparatet adskiller sig ud over ved Landingsstellet ikke i Konstruktion fra den almindelige Forman-Maskine. Bærefladen er 46 m² (inkl. Haleplanet), og Motoren er en 80 HK. Gnome-Motor. Hastigheden er 5—10 km lavere end for den tilsvarende Landmaskine, dels fordi Flyderne har en noget større Vægt end Landingsstellet, og dels fordi de forøger Restmodstanden ret betydeligt. Prisen er noget højere end for Landmaskinerne og andrager for den 80 HK. H. Farman-Maskine ca. 28 000 Kr.

Hydroaeroplaner af en lignende Type anvendes meget under den nuværende Krig baade i den tyske og den engelske Marine. Der anvendes saaledes af den tyske Marine et lignende Apparat med 55 m² Bæreflade og 100 HK. Motor, som kan flyve med en Hastighed af 85—90 km/Tim. og bære en Nyttelast svarende til Fører, Passagér, 5—6 Timers Brændstof og ca. 25 kg Bomber.

Fig. 28 viser den før Krigens Begyndelse meget omtalte Flyvebaad »America«, der er konstrueret af Amerikaneren Curtiss til en Flyvning over Atlanterhavet. Det

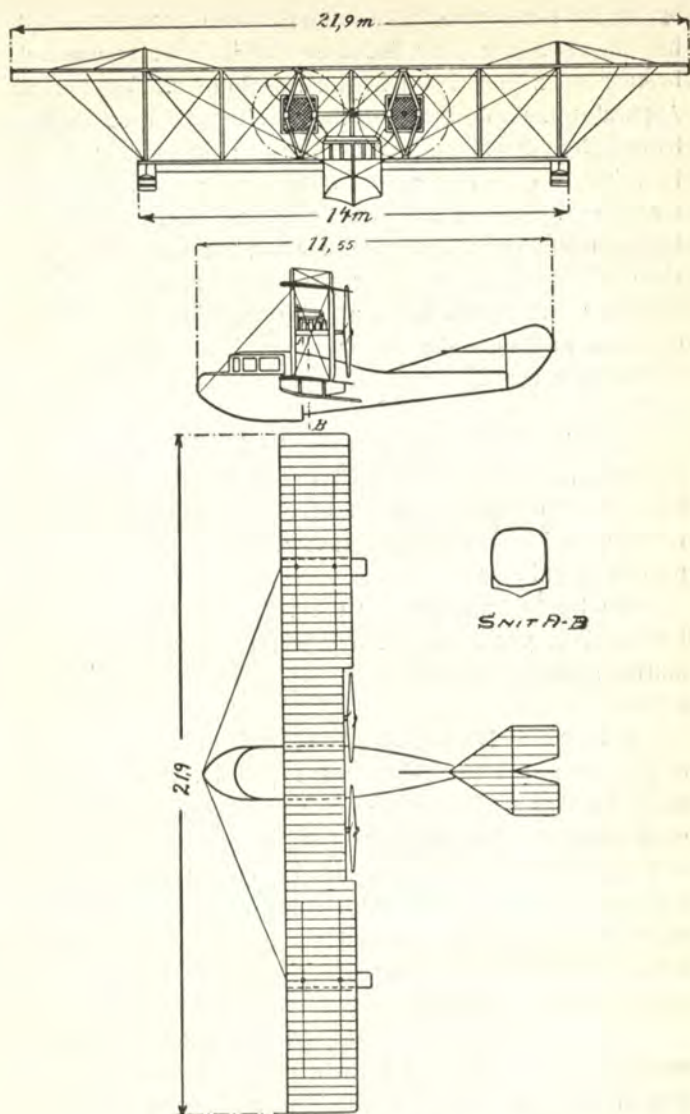


Fig. 28. Flyvebaaden «America».

er et Hydroaeroplan af Flyvebaadstypen med et enkelt baadformet Skrog. Bærefladen er 80 m², og Motoranlægget bestaar af 2 Stkr. 100 HK. Curtiss-Motorer. Vægten af Apparatet med fuld Belastning angives til ca. 2300 kg, hvoraf Brændstoffet udgør ca. 1100 kg, og svarer til en Flyvning paa 28 Timer, idet man har beregnet at kunne foretage Flyvningen fra New-Foundland til Irlands Vestkyst paa denne Tid. Prøverne, der blev afholdte i Juli 1914, viste enkelte Mangler ved Apparatet, bl. a. at Motorerne ikke var kraftige nok til at give den beregnede Fart, og man bestemte sig derfor til at indbygge en tredje Motor; men som Følge af Krigen maatte yderligere Prøver opgives.

Tegningen til den nye danske Flyvebaadstype kan ikke offentliggøres, og der vil derfor i det følgende kun blive givet en kort Oversigt over Udviklingen af Flyvemaskinbygningen ved Orlogsværftet og enkelte af de opnaaede Resultater.

De første Arbejder, der udførtes paa dette Omraade, bestod i Reparationer af de Landapparater, hvormed Marinen for ca. 3 Aar siden begyndte sine Øvelsesflyvninger.

I Foraaret 1913 anskaffede Marinen to Flyvebaade af den franske Donnet-Leveque-Type, der dengang blev anset for at være den bedste Flyvebaadstype. Men allerede efter Forløbet af et Aar, i hvilket Flyvebaadene for øvrigt kun havde været anvendt enkelte Gange, maatte der foretages en fuldstændig Ombygning af begge Apparater, da Bæreplanerne havde kastet sig saaledes, at Form og Indfaldsvinkler var forandrede som Følge af en uheldig Byggemaade og mindre godt Materiale.

Ved Ombygningen af det første Apparat blev den oprindelige Konstruktion i Hovedtrækkene bibeholdt, og kun enkelte konstruktive Forbedringer indførte. Premierløjtnant *Hoeck* udførte efter Ombygningen flere vellykkede Flyvninger med dette Apparat og foretog saaledes i For-

aaret 1914 en større Øvelsesflyvning i Forbindelse med Undervandsbaadene over Strækningen København—Præstø—Kerteminde—Aarhus og tilbage syd om Fyn. Da Apparatets Bæreevne og Glideegenskaber ikke var fuldt tilfredsstillende, blev der i Sommeren 1914 ved Orlogsværftet konstrueret og bygget et nyt Apparat, ved hvilket man kun bibeholdt Baadens Form og Motorinstallationen fra det oprindelige Apparat, medens Bæreplaner og Opbygning var af en ny Konstruktion. Bærefladens Areal var forøget fra 21 m² til 30 m², Vingeprofilen var forbedret, Konstruktionen var gjort lettere og stærkere ved Anvendelse af hule Støtter og Afstivningsribber, og Restmodstanden var reduceret saa meget som muligt.

Som Følge af disse Forandringer opnaaedes en Forøgelse af Nyttelasten fra Fører, Passagér og 1½ Times Brændstof til Fører, Passagér og 3½ Timers Brændstof, og samtidig var Apparatets Glideegenskaber forbedrede, og Hastigheden den samme som for de mindre Apparater.

Med denne Flyvebaad, »Maagen II«, foretoges sidste Efteraar daglige Rekognosceringsflyvninger under alle Væjrforhold, og der blev under Øvelserne sat danske Rekorder for saavel Højde- som Længdeflyvning. I alt blev der i de sidste 9 Maaneder af Aaret 1914 trods Helligdage og periodiske Motoreftersyn fløjet paa de 160 Dage med de to første ved Orlogsværftet byggede Flyvebaade.

Efter at der ved Prøveflyvninger med »Maagen II« var foretaget forskellige Maalinger og Undersøgelser, paa-begyndte Orlogsværftet i Efteraaret 1914 Konstruktionen af en hel ny Flyvebaadstype, hvor man ved Anvendelse af en særlig Form af Baaden og en forbedret Konstruktion af Bæreplaner og Opbygning søgte at opnaa en hurtigere Letning fra Vandet, forbedrede Stabilitetsegenskaber og en større Hastighed i Luften. Selve Apparatet med alle tilhørende Dele med Undtagelse af Motoren, der ligesom for de tidligere Apparater var en 80 HK. fransk Gnome-

Motor, blev udført ved Orlogsværftets Værksteder for en Pris, der laa langt under den, der forlanges af de udenlandske Fabrikker.

I December 1914 foretoges de første Prøveflyvninger med dette Apparat, »Maagen III«, hvorved der opnaaedes følgende Resultater: Hastigheden var i Sammenligning med »Maagen II« forøget ca. 12 km/Tim., Stigeevnen var forbedret fra 16 Minutter for 1000 m til $8\frac{3}{4}$ Minutter for 1000 m, Letningen fra Vandet kunde udføres efter en gennemløbet Afstand af 15 m, medens denne Afstand for »Maagen II« var 45—50 m. Disse Resultater skyldes i en ikke ringe Grad, at Konstruktionen er udført paa Grundlag af de omhyggelige videnskabelige Undersøgelser, der er foretaget af *Eiffel* og ved »National Physical Laboratory«, og hvis Krigen skulde føre til, at Forsøgsresultater fremtidig ikke bliver offentliggjorte, maa man haabe, at vi herhjemme bliver i Stand til at oprette et lignende Forsøgslaboratorium, der samtidig vilde kunne være til Nytte for Skibbygningsteknikken.

Nekrologer.

Kommandør, Kammerherre Frederik Ludvig Christian Magnus Voss Wulff, født 31te Oktober 1842, blev Officer i 1864, og gjorde almindelig subaltern Tjeneste i en Aarrække, idet han dog i Aarene 1867—70 havde Orlov for at forrette Officerstjeneste i den franske Marine, hvorfra han medbragte en levende Interesse for alt fransk, hvilket bl. a. satte sit Spor i hans senere Virksomhed inden for »Alliance française« i København.

I 1877—81 var W. Næstkommanderende over Krydstoldvæsenet for derefter at udtræde af Marinens Tjeneste ^{28/6} 1881 som karakteriseret Kaptajn og overgaa til Stillingen som Krydstoldinspektør. Fra denne Virksomhed er Wulff vel nok bedst kendt; han omfattede den med en ualmindelig Interesse og bidrog væsentlig til Skabelsen af en Flaade af fortrinlige Krydsfartøjer, bemandede med vel disciplinerede Besætninger. Dampskibsfartens Udvikling og andre Forhold medførte imidlertid, at Krydstoldvæsenet gled over i Rækken af utidssvarende Institutioner, og trods alle Anstrængelser fra Kommandør Wulff's Side (han havde faaet Kommandørskarakter i 1890) for at bevare det, blev det skrinlagt.

Kommandør Wulff henlevede sine sidste Aar uden væsentlig Føling med Marinen og døde den 2. Februar 1914.

F. F.

Frederik Carl Irminger fødtes den 19. Juni 1838. Han søgte ind i Faderens, den senere Admiral Irmingers, Livsstilling og blev Officer i 1859. Han var blandt dem, der med Glæde kunde se tilbage paa Deltagelsen i Kampen ved Helgoland, idet han gjorde Tjeneste som Løjtnant

om Bord i »Niels Juel«, men iøvrigt frembød hans Udkommandoer intet usædvanligt. Han delte Skæbne med saa mange andre Søofficerer, der havde faaet deres Opdragelse og gjort deres første Tjeneste i Sejlskibe, men endte med at kommandere Panserskibe uden Sejlrejsning. I Aarene 1867—70 gjorde I. Tjeneste i den franske Marine. I 1876 avancerede han til Kaptajn; i 1882—83 havde han den obligate Næstkommanderende-stilling i Fregat, nemlig i »Sjælland« til Vestindien, og i 1885 havde han den ligeledes obligate Chefsudkommando til Island (med »Diana«). Efter i 1888 at være forfremmet til Kommandør blev han Chef for Panserbatteriet »Gorm« i Eskadre i Aarene 1889 og 1892. I 1895—98 var han Chef for Søtransportvæsenet, hvorefter han i sidstnævnte Aar afskedigedes i Naade.

Imidlertid vedligeholdte Kommandør Irminger sin Interesse for Marinen og alt, hvad der vedrørte Søfart, lige til sin Død, og mange baade ældre og yngre Søofficerer vil erindre, hvorledes I. søgte Underretning om ethvert opdukkende, nyt maritimt Spørgsmaal, som han ikke yndede at gaa bort fra, før han havde sat sig ind i det.

Ogsaa andre Spørgsmaal — ikke mindst de sociale — havde hans forstaaende Interesse. I een Sum kan det siges, at det var en finttænkende og rettænkende Mand, der gik bort, da Kommandør Irminger sov hen den 22. September 1914.

F. F.

Kaptajn Georg Hannibal Napoleon Dreyer fødtes den 27. December 1838 og blev Løjtnant, da han var 21 Aar gammel. Hans egentlig militære Udkommandoer er der næppe noget væsentligt at sige om. Anderledes stiller det sig med hans Togt med Fregatten »Tordenskjold« i 1870—71. Dette Skib gik nemlig til Østasien i Anledning af »Store nordiske Telegrafselskabs« Kabelnedlægninger i de derværende Farvande. Alt det nye i dette Foretagende, de uvante Omgivelser og Forhold fangede i

høj Grad Dreyers Interesse. Han hjembragte fra Opholdet i Østen ikke blot en Samling Indtryk, men et Fond af Erfaringer, som utvivlsomt har bidraget til at præge hans senere Liv.

I de følgende Aar havde han forskellige Udkommandoer, førte Postskib i Aarene 1878—81 og havde sin Chefskommando med »Diana« paa Island i 1887; men Aaret efter traadte han ud af Tjenesten og begyndte den Virksomhed, hvorfra Nutiden kender ham bedst, nemlig Udgivelsen af »Efterretninger for Søfarende«. Denne Publikation var da endnu ret ung her hjemme, men naar den nu er kendt og anerkendt som en paalidelig og omfattende Samling af Meddelelser, skyldes det i en væsentlig Grad den Ihærdighed og Samvittighedsfuldhed, hvormed Kapt. Dreyer forestod Bearbejdelsen af Stoffet i over 20 Aar. Jævnside med »Efterretningerne« havde Kapt. Dreyer et omfattende Arbejde ved Søkort-Arkivets øvrige Publikationer, hvori hans Nøjagtighed og udstrakte Viden ogsaa satte varige Spor.

Kun et Par Aars Otium opnaaede Kapt. Dreyer efter et langt og slidsomt Arbejdsliv, idet han gik bort den 16. Oktober 1914, bevaret i Mindet som en elskværdig og retliniet Mand.

F. F.

Litteratur.

Danmarks Kapervæsen 1807—14 af Kay Larsen.
Gyldendalske Boghandel, Nordisk Forlag. 1915.

Tidsskrift for Søværnets Læsere vil sikkert mindes Forfatteren *Kay Larsen's* interessante Artikler om Kaperskibenes Virksomhed i Begyndelsen af det 18de Aarhundrede — Brudstykker af det omfattende Arbejde, hvis samlede Resultat nu foreligger, og som er udført ved et grundigt Studium af vanskeligt tilgængelige Kilder.

Efter at Englænderne i 1807 havde bortført den danske Flaade og var blevne vore Fjender, blev Danmarks Søhandel som bekendt fuldstændig ødelagt. Før den Tid havde vort Flag vajet paa næsten alle Have, men i Løbet af nogle Maaneder fejedes det bort, og ikke mindre end 1381 danske Skibe blev som Priser førte til engelske Havne og kondemnerede. De store Rederier, der havde udrustet stolte Sejlere til Langfart, knækkede sammen, mange af Skibsbesætningerne maatte vandre i »Prison«, og de Skibe, der slap hjem, blev lagt op.

Kay Larsen giver i Værkets 1ste Del: Kaperiet i Hovedtrækkene, en klar og interessant Fremstilling af den Blanding af Fædrelandskærlighed, Hævntrang og Vindingslyst, der efter denne Landsulykke blev Drivfjederen i den danske Handels- og Søfartsstands Udnyttelse af Søbytteretten, der den Dag i Dag tillader de Krigsførende at bemægtige sig fjendtlige Undersaatters private Ejendom paa Søen. Men medens det nu kun er Statens Krigsskibe, der har Ret til at gøre Priser, tillodes det den Gang desuden de saakaldte Kaperskibe at strejfe om paa Søen og gøre Bytte for egen Regning.

Tidspunktet for Værkets Fremkomst er heldigt valgt, thi der kan drages mange lærerige Sammenligninger mellem Datidens »barbariske» Krigsførelse, og hvad der nu præsteres under Paavirkning af den høje Kultur; man vil paa mange Punkter komme til det Resultat, at det, der for 100 Aar siden blev almindelig fordømt, nu vilde blive anset for en mild og særlig hensynsfuld Fremgangsmaade.

Man faar desuden et godt Indblik i Systemet for Kapervæsenet og i de Forordninger og Reglementer, hvorefter det blev ledet.

Pengemidlerne til Kaperudrustningerne skaffedes til Veje ved private Sammenskud, og der dannedes Kaperaktieselskaber. Til en almindelig Kaperbaad med 2 Svingbasser og 10—12 Mands Besætning krævedes en Kapital paa 1200 Rdlr., og Aktierne lød da gerne paa 100 Rdlr. Stykket. Det gik i Begyndelsen temmelig smaat med Købet af dem, og det var oftest velhavende Folk, der for Sagens Skyld satte Penge i Kaperne. Men da disse viste sig at kunne indbringe store Summer, begyndte man at spekulere med Aktierne, der ofte kunde stige fra 100 Rdlr. til 1000 Rdlr. i Værdi. Paa den anden Side var Risikoen stor, da Kapitalen gik tabt, hvis Kaperen blev taget af Fjenden eller forliste. Der var den Gang ikke Tale om nogen Art af Assurance.

Foruden de almindelige Kaperbaade udrustedes der ogsaa større Fartøjer med indtil 100 Mands Besætning og 24 Kanoner. Det kneb imidlertid med at skaffe Armering til Skibene og Vaaben til Kapergasterne, der hver skulde have en Huggert og en Pistol. I Begyndelsen hændte det derfor, at Baadshagen var Gasternes væsentligste Bevæbning. Det var heller ikke let at skaffe øvede Søfolk, men efterhaanden dannede der sig dog en Slags »fast Stok», som navnlig blev rekrutteret fra de store Ostindie- og Kinafareres Besætninger, der var øvede i Brugen af Kanoner og Haandvaaben. I øvrigt søgte

mange Haandværkere og fallerede Købmænd Ansættelse som Kapergast.

De Borgere, der gav sig af med at være Kaperredere, var Grosserere, Skibsførere og Urtekræmmere, og den der opnaaede det største Antal Kaperudrustninger var Urtekræmmer F. C. Brock paa Højbroplads, der var Kaperadmiral for en hel Flaade af større og mindre Fartøjer med 400 Mands Besætning og armeret med ca. 50 Kanoner. Urtekræmmerne W. Wegener og Jacob Holm paa Christianshavn tjente deres Formuer paa Kaperiet. Blandt Grossererne nævnes Peter Chr. Knudtzon og Peter H. Sødring i Aalborg blandt de største Kaperredere.

Der var dog ingen Organisation blandt Kaperne, og der fandt ingen samlet Optræden Sted i Eskadrer e. l. Ofte gik de ud 2 og 2 som Makkere, afsøgte et bestemt Farvand og delte Arbejde og Fortjeneste. De udrustedes i Reglen til 1 Maanedes Togt, og Besætningen forhyredes for samme Tid og fik 6—10 Rdlr. i Forskud. Fordelingen af de ved Priserne indvundne Penge fandt Sted efter bestemte Regler, idet Rederiet, efter at alle Driftsomkostninger og Afgifter var betalte, fik Halvdelen, og Resten opgjordes i Mandsparter, der tilfaldt Besætningen efter følgende Skala (Eksemplet er taget fra Briggen Paulus):

Kaptajnen	8
Overstyrmanden	4
II Styrmand	3
Prisemesteren	3
Proviantforvalteren	3
III Styrmand	2
IV Styrmand	2
Kanoneren	2
Overtømmermanden	1 ¹ / ₂
Baadsmanden	1 ¹ / ₂
Konstablen	1 ¹ / ₄
Kvartermesteren	1 ¹ / ₄

Hovmesteren	1
Kokken	1
Matroser	1
Halvbefarne (Jungmænd)	$\frac{3}{4}$
Drenge	$\frac{1}{2}$

En Mandspart kunde ofte beløbe sig til 1000 Rdlr., og medens Storkøbmændene blev ruinerede, strømmede Pengene ind til Kaperfolket.

Kanonbaade, Befæstningsanlæg og Kystmilitz beskyttede Kaperne efter bedste Evne, og disse levede i den bedste Forstaaelse med Orlogsmændene, der ofte tog en drøj Tørn for dem og lod dem høste Fordelen. Kanonbaadene havde selvfølgelig ogsaa Ret og Pligt til at tage Priser, og Officerer og Mandskab havde en ikke ringe Fortjeneste heraf, idet der dog maatte svares Afgift til den Eskadrechef, fra hvem Kanonbaadene blev udsendte. Følgende Skala blev fulgt ved Fordelingen af Prisepengene:

Eskadrechefen	$\frac{3}{30}$
Flagmændene	$\frac{2}{30}$
Skibschefen paa det erobrende Skib	$\frac{3}{30}$
Officererne	$\frac{3}{30}$
Underofficerer og Mandskab	$\frac{9}{30}$
Eskadrens Mandskab	$\frac{10}{30}$

Den 14de September 1807 udsendtes et Reglement for Kaperfarten og for Prisernes lovlige Bedømmelse.

Den første Betingelse for at kunne drive Kaperi var at have et lovmæssigt Kaperbrev, der blev udstedt »af den i Provindsen kommanderende General og af Stiftsamtmanden; i Hertugdømmerne af Statholderen og Feldtmarskalken under dennes Segl.»

Et Kaperbrev lød saaledes:

»Efter Hans Kongelige Majestæts allernaadigste Befaling gøres vitteligt for alle og enhver, som dette maatte

forekomme: at N. N., ejende Skibet N. N., drægtig Commercelæster, har ifølge Kongelig allernaadigste Reglement af 14de September 1807 erholdt Tilladelse til at udruste bemeldte sit Skib, ført af N. N., mod Statens Fjender, med Kanoner, i den Hensigt dermed at opbringe og om fornødent ødelægge Skibe og Fartøjer tilhørende den Storbritanniske Krone eller dens Under-saatter, samt ligeledes at indbringe til nærmere Under-søgelse de Skibe, som er mistænkte for at tilhøre denne fjendtlige Magt eller med samme staar i Forbindelse.

Rhederiet har gjort Rigtighed for den ved forebemeldte Reglement foreskrevne Caution, ligesom og Skibsføreren ved sin derpaa aflagte Eed har forpligtet sig til at holde samme Reglement og Søkrigsartikelbrevet, saavidt ham vedkommer, allerunderdanigst efterrettelig.

Kautionen rettede sig efter Antallet af Kanoner, idet der skulde betales 500 Rdlr. pr. Kanon indtil 10 Kanoner og aldrig over 5000 Rdlr.

I Reglementet for Opbringelse godkendtes ufravigelig Grundsætningen: frit Skib fri Ladning, og det var strengt forbudt at opbringe neutrale Nationers Skibe, ligegyldigt hvem Ladningen tilhørte, hvis den ikke var Krigskontrebande.

Undersøgelsen af Berettigelsen af Opbringelsen var ret omfattende. Først slæbtes Priserne ind til den nærmeste Købstad, hvor Dommeren inden 24 Timer skulde afholde Forhør. Udskrifter af dette sendtes derefter til en Priseret, der havde sit Sæde i vedkommende Stifts Hovedstad, for Slesvig i Flensborg og for Holsten i Altona. Her blev Dommen afsagt 8 Dage senere og kunde derefter inden 4 Uger appelleres til Overadmiralitetsretten, der i Begyndelsen kun havde sit Sæde i Rendsborg, men senere blev delt, saaledes at Øerne ogsaa fik en Ret i København.

Da Danmark 29de Februar 1808 erklærede Sverrig

Krig, udvidedes Kaperiet ogsaa til at gælde mod dette Land, hvis Søhandel var i fuld Gang og derfor frembød et udmærket Angrebsobject.

Sverrig udrustede imidlertid ogsaa Kapere, der blev ret farlige for vore egne, og blandt andet gjorde Landgang og plyndrede paa Sejro og Nexelø.

Selvfølgelig skete der mange Misbrug fra dansk Side, og blandt de neutrale Magter gik det særligt ud over de Forenede Stater i Amerika, hvis Skibe ofte sejlede med i de engelske Konvoyer. Amerika mistede saaledes 173 Skibe, for hvilke Staten efter Krigen maatte betale 3 Mill. Kr. i Erstatning.

Der rejste sig derfor mange Røster mod Kaperuvæsenet, skønt det til en vis Grad gavnede Staten og tvang England til stadig at stationere mange Skibe i vore Farvande til Konvoyering. Men den 22de August 1809 forbød Kongen af humane Hensyn al Kaperudrustning i Danmark.

Den 28de Marts 1810 blev der imidlertid atter givet Tilladelse til Kaperiets Genoptagelse, men under skærpet Tilsyn. Kaperbrevene udstedtes saaledes nu af Admiralitets- og Commercekollegiet, Kautionen blev forøget og Kaperne skulde føre Splitflag og Gøs.

Af Prisepengene skulde der afgives 1 % til Søkvæsthuset i København, og da Aaret 1810 gav et meget stort Udbytte meldte Staten sig yderligere og forlangte at faa Halvdelen af de Penge, der kom ind over 10 000 Rdlr. pr. Prise, til Laans mod at udstede 4 % Obligationer.

I 1812—13 sygnede Kaperiet imidlertid hen; Englænderne var blevne forsigtige, og Staten lagde stadig nye Byrder paa det tidligere saa indbringende Erhverv. Men det havde gjort sin store Gavn, og det er meget interessant at følge Forfatterens detaillerede og grundige Beskrivelse af dets Udførelse.

I Værkets 2den Del er hver enkelt Kaperskib og dets Virksomhed beskrevet, og endelig indeholder 3die Del,

Krøniker fra Kapertiden, Beretninger om de Bedrifter, der blev udførte af de dristige Kaperførere, Isaac Pedersen, Brødrene Wulffsen, Jens Lind, Lars Pedersen Raaber o. fl. — alle Datidens Kælebørn, særlig i det brede Lag.

Ew.

Dardanellerne.

Ved A. V. J.

Strædet ved Dardanellerne, det c. 70 km lange Stræde, der forbinder det ægæiske Hav med Marmarahavet, begrænses mod Nord af Gallipolihalvøen og mod Syd af Lilleasiens Fastland.

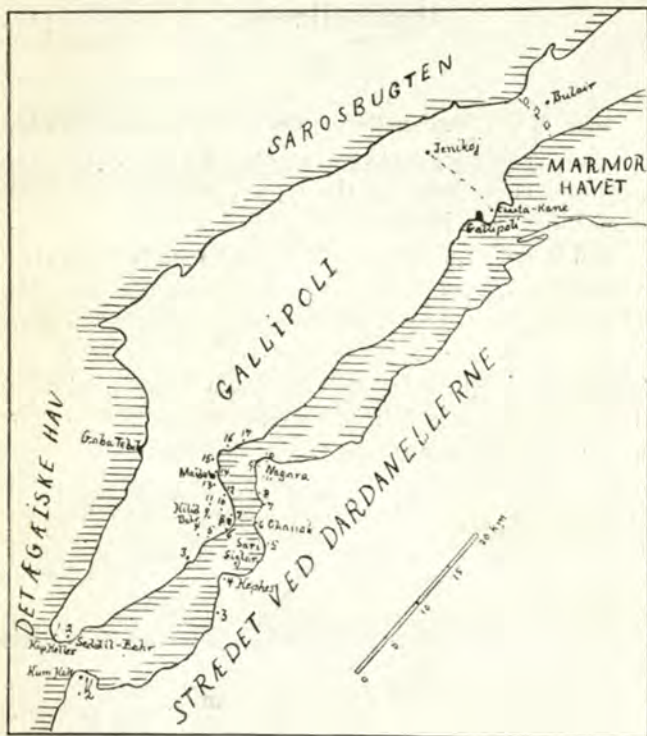
Ved Indløbet, mellem Seddil-Bahr og Kum Kale, er Strædet 3700 m bredt; paa den smalleste Del, fra Chanak til Nagara, er Bredden kun 1300 m. Gallipolihalvøens Kyst er mod Strædet ret høj, op til 258 m, og temmelig stejl, naar undtages ubetydelige Lavninger ved de smaa Floders Udløb; paa den modsatte Side gaar Halvøen næsten overalt stejlt ned mod Sarosbugten. Strædets asiatiske Bred er lavere og gaar jævnt over i et kuperet Bjergland. Farvandet udenfor denne Bred er grundet og kan i en Afstand af 200—300 m fra Land ikke besejles af større Skibe.

Gennem Strædet, hvis Dybde gennemgaaende er 50—60 m, løber en stærk Overfladestrom fra Marmarahavet mod det ægæiske Hav; den er stærkest ved den europæiske Side og har paa de smalleste Steder en Gennemsnitshastighed af 5 Knob. De fremherskende N.Ø.-lige Vinde forøger Strømmens Hastighed; samme Indflydelse har stærke Regnskyl og Snesmeltningerne om Foraaret. Vestlige Vinde virker hæmmende paa Strømmens Hastighed, men kun sjældent formaar de at forandre dens Retning.

Efterfølgende Oversigt over Befæstningsanlægene ved Dardanellerne, som de var før Krigens Udbrud, er udarbejdet af Kaptajn C. J. N. Nieuwenhuis til »Dansk Artilleri-Tidsskrift«.

»Langs med Dardanellerstrædet ligger der paa europæisk Side følgende Værker:

1. Ertrogul Batteriet umiddelbart Øst for Galli-



polihalvøens sydligste Pynt, Kap Helles. Det er bestykket med 8 Stk. 24 cm Kanoner.

2. Seddil-Bahr Batteriet, opført i 1886 i Tilslutning til det gamle Slot af firkantet Form med store, lave Taarne i hvert Hjørne. Værket bruges som Arsenal og Krudtmagasin. Det har Projektorbelysning og opgives at have en Bestykning paa 6 Stk. 28¹/₂, 26 og 24 cm Kanoner fra Krupp samt 6 Feltkanoner.

3. Souandere Batteriet, der behersker Minespær-

ringen mellem Batteriet og den lige overfor liggende Kephes Pynt. Bestykningen er 2 Stk. 15 cm Kanoner.

4. Tldiz Batteriet, der er bygget paa et Bakkeparti 100 m over Havets Overflade og er bestemt til at virke mod Skibe, som fra Sari Siglar Bugten forsøger at tage Hamidie og Chemenlek Værkerne paa den asiatiske Side nord for Bugten i Flanken. Bestykningen er 14 Stk. 21 og 15 cm Kanoner.

5. Nordenfelt Batteriet med 7 Stk. 47 mm Kanoner; det ligger foran Tldiz Batteriet, men betydelig lavere.

6. Kamidie Batteriet med 2 Stk. 30,5 cm, 3 Stk. 47 mm Nordenfelt og 1 Feltkanon.

7. Namazie Batteriet, der er halvcirkulært, og som har 16 Stk. 26 og 21 cm Kanoner. Det er det vigtigste af alle Værkerne. Højden over Havet er kun 11 m. Tæt ved Batteriet ligger det gamle, af Mohamed II opførte Stenfort Kilid Bahr nu i Ruiner.

8. Medjid Batteriet med 6 Stk. 23 cm Kanoner og 1 Feltkanon.

9. Kamidie-Mouavin Batteriet med 6 Feltkanoner, noget højere beliggende end Medjid Batteriet.

10. Konidje-Su Batteriet paa 4 Stk. 15 og 21 cm Haubitser.

11. Pallas-Baba Batteriet med samme Bestykning.

12. Derma Burnu Batteriet med 7 Stk. 24 og 21 cm Kanoner og 1 Feltkanon.

13. Mouavin-Derma Batteriet med 3 Feltkanoner paa en Bakke ovenover Derma Burnu Batteriet.

14. Cham Kalessi eller Cham Burnu Batteriet med 2 Stk. 15 cm Kanoner.

15. Loda Batteriet med 2 Stk. 15 cm Kanoner paa en lille Bakke N. for Landsbyen Maidos.

16. Porus Batteriet med 2 Stk. 15 cm Kanoner, tæt ved det gamle, nu forfaldne Stenfort Bokali Kalessi, hvorfra et Søkabel gaar over til Nagara.

17. Bokali Batteriet, der danner venstre Flanke af Forsvaret paa europæisk Side og har 2 Stk. 15 cm Kanoner.

Paa den asiatiske Side findes følgende Værker:

1. Kum Kale, et nyt Fort umiddelbart Ø. for det gamle Slot af samme Navn. Det behersker Indløbet til Strædet og er bestykket med 10 Stk. 28 og 15 cm Kanoner, 6 Feltkanoner og 3 Stk. 47 mm Nordenfelts Kanoner.

2. Orchanie Batteriet paa en Bakke SV for Kum Kale. Det har 7 Stk. 24 cm Kanoner.

3. Dardanus Batteriet, der er bestykket med 2 Stk. 15 cm P. K. fra Krupp.

4. Kephes Batteriet ved Kephespyntens Fyrtaarn med 3 Stk. 47 mm Nordenfelts Kanoner.

5. Hamidie Batteriet paa Kysten ved Sari-Siglar Bugten med 15 Stk. 28 og 15 cm Kanoner.

6. Chemenlik eller Tchimalik Batteriet med 4 svære Kanoner, 4 Stk. 47 mm Nordenfelts Kanoner og 11 Feltkanoner; Værket, der er det stærkeste og bedst bestykkede Batteri, har desuden Projektorbelysning. Under Ruinerne af det tæt ved liggende Chanak Slot findes et stort Ammunitionsmagasin. Et Søkabel fører over til Namazie Batteriet.

7. Medjid-Kavan Batteriet, der næsten ligger usynligt fra Søen, og som har 9 Feltkanoner.

8. Medjid Batteriet med 15 svære Kanoner.

9. Nagara Batteriet med 9 Stk. 26 og 15 cm Kanoner.

10. Abilos eller Abydas Batteriet og

11. Maltepe Batteriet har begge 2 Kanoner af Middelkaliber.

Medens selve Værkerne paa begge Sider af Strædet gennemgaaende er lidet synlige fra Søen, skal de bagved opførte murede Kaserne præsentere sig ret tydeligt.

Mellem Værkerne findes et udmærket Net af Tele-

Værkets Nr. og Navn	Kanoner			Besætning	
	28 cm og større	15—21 cm	Mindre	Officerer	Underoff. og Menige
1. Ertrogul.....	8	"	"	4	80
2. Seddil Bahr.....	6	"	6	14	240
3. Souandere.....	"	2	"	"	"
4. Tldiz.....	"	14	"	4	80
5. Nordenfelt.....	"	"	7	"	"
6. Kamidie.....	2	"	4	9	160
7. Namazie.....	6	10	"	5	80
8. Medjid.....	6	"	1	"	"
9. Kamidie-Mouavin.....	"	"	6	18	280
10. Konidje-Su.....	"	4	"	1	20
11. Pallas-Baba.....	"	4	"	1	20
12. Derma Burnu.....	3	4	1	14	160
13. Mouavin Derma.....	"	"	3	"	"
14. Cham-Kalesli.....	"	2	"	1	55
15. Loda.....	"	2	"	"	15
16. Porus.....	"	2	"	"	15
17. Bokali.....	"	2	"	3	75
I alt i Europa...	31	46	28	74	1280
1. Kum Kale.....	4	6	9	14	240
2. Orchanie.....	7	"	"	4	80
3. Dardanus.....	"	2	"	1	20
4. Kephes.....	"	"	3	"	"
5. Hamidie.....	5	10	"	12	220
6. Chemenlik.....	4	"	15	14	240
7. Medjid Kavan.....	"	"	9	1	20
8. Medjid.....	5	10	"	17	300
9. Nagara.....	3	6	"	11	140
10. Abilos.....	"	2	"	"	10
11. Maltepe.....	"	2	"	"	10
I alt i Asien....	28	38	36	74	1280
Samlet Antal....	59	84	64	148	2560

fon- og Telegrafledninger samt af Militærveje, der gør det muligt i kort Tid at skaffe Reserver frem til truede Punkter.*

Efterfølgende Skema angiver Værkernes Kanonantal og deres Besætningers Størrelse.

Under Krigen er der gjort meget for at forbedre disse Værker, og adskillige nye er anlagte, saa at Dardanellernes artilleristiske Forsvar sikkert har været betydelig stærkere end anført, da de allierede Flaader den 19. Februar d. A. begyndte deres Angreb.

Af andre Foranstaltninger til Dardanellernes Forsvar skal nævnes de passive Minespærringer mellem Kilid-Bahr og Chanak og mellem Bokali og Nagara. Desuden skal Tyrkerne have været i Besiddelse af op til 1000 Drivminer. Ved Chanak og Nagara var der faste Torpedobatterier i Land.

Gallipolihalvøens Nordkyst er temmelig stejl og frembyder betydelige Vanskeligheder for Landsætningen af en Hær. Halvøens Forsvar mod Angreb fra Landsiden er derfor lagt ved Bulairtangen. En Forsvarslinie blev her under Krimkrigen anlagt af engelske og franske Ingeniører, og den er senere bleven forstærket og forbedret. Bagved Bulair Linien findes endnu en stærk Forsvarsstilling fra Chasta Kane til Jenikøj, hvorfra Artilleriet mod NØ har frit Skudfelt i indtil 6000 m.

Det var betydelige maritime Stridskræfter, de Allierede under Viceadmiral Sackeville Cardens sendte mod Dardanellerne. Antallet af Skibe angives til 80, hvoraf de 22 skulde være større Panserskibe og Panserkrydsere.

Den 19. Februar Kl. 8 Fm. begyndte Angrebet, idet 8 Panserskibe paa c. 16000 m Afstand aabnede Ilden mod de ydre Forter; da dette var udenfor de tyrkiske Kanoners Rækkevidde, blev Ilden ikke besvaret. Efter c. 6 Timers langsom Beskydning med de svære Kanoner nærmede de engelske Skibe »Vengeance«, »Cornwallis«

og »Triumph« samt de franske »Suffren«, »Gaulois« og »Bouvet« sig til Forterne for at lade deres mellemsvære Artilleri deltage i Beskydningen, medens »Agamemnon« og »Inflexible« vedblev Beskydningen paa stor Afstand med deres svære Kanoner; Forterne besvarede nu Ilden. Fra Skibene blev kun afgivet c. 600 Skud, hvilket lader formode, at Angrebets Hovedformaal har været at skaffe nøjagtige Oplysninger om de tyrkiske Batteriers Plads. Nogen synderlig Skade har sikkert ingen af Parterne lidt.

Næste Dag foretoges en Rekognoscering af Flyvere med paafølgende Beskydning. Antagelig samme Skibe har deltaget, men nærmere Oplysninger foreligger ikke.

Vejret forhindrede de følgende Dage videre Operationer, og først den 25. kunde Angrebet genoptages. Den angribende Flaade var bleven betydelig forstærket med »Queen Elizabeth«, »Irresistible«, »Albion«, »Majestic« og »Charlemagne«. Efter en Flyverrekognoscering med samtidig Nedkastning af Bomber begyndte den forstærkede Flaade en Beskydning af de ydre Forter paa stor Afstand med de svære Kanoner. Afstanden mindskedes efterhaanden, samtidig med at Skudhastigheden forøgedes. Til Slut var Skudafstanden kun c. 800 m. Angrebet varede i 2 Dage, den 25. og 26. Februar, og der blev fra Skibene afgivet omkring 2000 Skud; man kan saaledes gaa ud fra, at de ydre, forholdsvis svage Forter har lidt umaadeligt ved denne Beskydning. Landsatte Tropper ødelagde Resten, og de Allieredes Skibe kunde den 26. trænge ind i Strædet og begynde Minestrygningen i dettes yderste Del. Men ganske uskadet er den angribende Flaade ikke gaaet ud af Kampen; Tyrkerne opgiver, at »flere fjendtlige Skibe, deriblandt »Agamemnon«, er blevne alvorligt beskadigede.«

Atter forhindrede Vejret i nogle Dage Operationerne, og Tyrkerne benyttede denne Tid til delvis at sætte de ydre Forter i Forsvarsstand paany, saaledes at de var i Stand til at deltage i Forsvaret, da de allierede Flaader

den 2. Marts genoptog Angrebet; de kunde endog afvise nye Landgangsforsøg. Fra den 2. til den 8. Marts foretoges daglig en heftig Beskydning af de af de ydre Forter, der endnu besvarede Ilden, og af de yderste af de til den indre Fæstningslinie hørende Værker, særlig de ved Chanak og Kilid Bahr; ligeledes Bulairstillingen blev gentagne Gange beskudt. »Queen Elizabeth« deltog med sine 38 cm Kanoner i disse Angreb, dels ved indirekte Skydning fra Sarosbugten og dels ved direkte Beskydning fra Indløbet til Strædet. Foruden de nævnte Skibe deltog i disse Dages Angreb »Lord Nelson«, »Ocean«, »Canopus«, »Swiftsure« og »Prince George«. Efter Opgivelserne skal der daglig være afgivet c. 2000 Skud fra de angribende Skibe. Beskydningen har sikkert fundet Sted paa stor Afstand, udenfor de tyrkiske Kanoners Rækkevidde; der er nemlig ikke nogen Melding fra tyrkisk Side om beskadigede Skibe.

Selvfølgelig har Forterne lidt meget under en saa heftig Beskydning en hel Uge igennem; men Resultatet har alligevel næppe svaret til Anstrengelserne. Hvis man regner med, at der siden Angrebets Begyndelse var afgivet 20,000 Skud, beløber Omkostningerne i Ammunition alene sig til mellem $1\frac{1}{2}$ og 2 Millioner £, og endnu var de Forter, som skulde beskytte Minespærringerne, ikke helt ødelagte. De Allierede begyndte da ogsaa paa dette Tidspunkt at tænke paa et kombineret Angreb paa Dardanellerne, hvilket de forskellige Troppesamlinger i Middelhavet og Beskydningen af Bulairlinien tydeligt nok viser. Men Tyrkerne var nu advarede, og under Ledelse af tyske Officerer arbejdede de af al Energi paa at styrke Forsvaret mod en Landgang.

Tiden fra den 8. til den 18. Marts benyttedes til Minestrygning. Særlig om Natten trængte de Allieredes Minestrygere ind i Strædet for at rydde Vejen for Kampskibene. De led herunder en Del Tab; efter tyrkiske Opgivelser sænkedes 1 Krydser og 3 Minestrygere Natten

mellem den 10. og 11. og endnu 2 Minestrygere Natten mellem den 13. og 14.

Natten mellem den 17. og 18. Marts var Krydseren »Amethyst« inde i Strædet for at kappe Telegrafkabler, og den 18. Marts om Morgenen begyndte et nyt og voldsomt Angreb paa Værkerne ved Strædets smalleste Del. »Queen Elizabeth«, »Inflexible«, »Agamemnon« og »Lord Nelson« beskød Værkerne ved Kilid Bahr og Chanak, medens »Prince George« og »Triumph« beskød Forterne Souandere og Dardanus. Beskydningen begyndte Kl. 10⁴⁵ Fm., og efter engelsk Opgivelse var Forterne bragte til Tavshed Kl. 1²⁵ Em. Noget senere løb en fransk Eskadre bestaaende af »Suffren«, »Gaulois«, »Charlemagne« og »Bouvet« ind i Strædet og begyndte paa klos Hold en Beskydning af Forterne i den smalle Del, kort efter fulgt af de engelske Skibe »Vengeance«, »Irresistible«, »Albion«, »Ocean«, »Swiftsure« og »Majestic«, hvilke afløste de 6 engelske Skibe, der havde været i Kamp fra Formiddagen.

De foregaaende Nætters Minestrygning har aabenbart været ganske effektiv, idet de yderste faste Minespærringer ikke lagde Skibene nogen Hindring i Vejen for deres Indtrængen i Strædet. Derimod har man næppe været forberedt paa Drivminerne, hvilke dog kom til at spille den største Rolle. Straks ved Bombardementets Begyndelse slap Tyrkerne en Mængde af disse Miner løs og lod dem drive med Strømmen mod de fjendtlige Skibe. Det første Offer blev det franske Panserskib »Bouvet«; det stødte mod en Drivmine og sank inden 3 Minutters Forløb midt i Strædet ud for Dardanus (3 paa asiatisk Side); af den 608 Mands Besætning reddedes kun de 64. Lidt efter Kl. 4 stødte »Irresistible« paa en Mine og en halv Time senere »Ocean«; begge Skibe sank, men største Delen af Besætningerne reddedes.

Foruden disse ved Minesprængninger forårsagede Tab led den angribende Flaade en Del ved Forternes

Ild. I Følge de engelske Beretninger besvarede Forterne Ilden energisk, og de aabnede en heftig Ild mod Panserskibene med Haubitser og Feltkanoner. »Gaulois» og »Inflexible» skal ved Beskydningen være blevne stærkt beskadigede og en Jager skudt i Sænk.

Med dette for de Allierede saa skæbnesvangre Angreb den 18. Marts afsluttedes første Fase af Aktionen mod Dardanellerne, »de allierede Flaaders Forsøg paa at forcere Strædet», hvilket karakteriseres ved følgende:

19. og 20. Februar: Beskydning paa stor Afstand af de ydre Forter.

25. og 26. Februar: Fortsat Beskydning paa stor Afstand af de ydre Forter, efterfulgt af Nedkæmpning paa klos Hold i Forbindelse med Landsætning af mindre Styrker.

2. til 8. Marts: Beskydning paa stor Afstand af de yderste af Forterne i den indre Fortrække, dels direkte fra Strædets Munding, dels indirekte fra Sarosbugten.

8. til 18. Marts: Rydning af de faste Minespærringer.

18. Marts: Forsøg paa Nedkæmpning af de indre Forter ved Beskydning paa klos Hold.

Det opnaaede Resultat var ret ringe. De yderste Befæstningsanlæg var ødelagte, de yderste af de faste Minespærringer bortryddede og en Del af de indre Forter stærkt beskadigede; men Tyrkernes Modstand mod Strædets Forcing var endnu langt fra brudt. Og for dette havde de Allierede maattet betale 3 Kampskibe paa til sammen 40,000 Tons, medens flere andre ere stærkt og endnu flere let beskadigede. Desuden havde det kostet en enorm Mængde Ammunition, nogle Jagere og Minestrygere og et ikke ubetydeligt Slid paa de svære Kanoner.

Efter den 18. Marts blev Forsøget paa at forcere Dardanellerne ikke genoptaget trods Ankomsten af Forstærkninger til Erstatning af de sunkne og havarerede

Kampskibe; blandt disse Forstærkninger nævnes de to nye franske Kampskibe »Bretagne» og »Provence». Der berettes ganske vist i den følgende Maaned fra Tid til anden om Beskydninger af Forterne fra enkelte Skibe og om Minestrygninger; men noget samlet Angreb blev ikke foretaget. Disse spredte Angreb har næppe haft andet Formaal end at forhindre Tyrkerne i at udbedre de lidte Skader, indtil en tilstrækkelig stor Landgangshær kunde samles, og de er da heller ikke blevne førte med nogen synderlig Kraft. Tyrkerne angiver ofte under disse Beskydninger at have beskadiget de angribende Skibe. Saaledes skal »Lord Nelson» den 19. Marts have været paa Grund i Strædet og have faaet svære Beskadigelser ved den tyrkiske Ild. Den 22. Marts skal en fransk Krydser være bleven torpederet fra Land i Nærheden af Dardanus Batteriet og være sunket i Løbet af 1½ Minut. Den 12. April var »London» og en Jager 10 Sml. inde i Strædet. Den 14. og 15. bombarderedes Kaba-Tebe af »Majestic» og »Swiftsure»; begge beskadigedes. Ligeledes Bulair Stillingen var i dette Tidsrum Genstand for gentagne Beskydninger. Den 17. April angreb en tyrkisk Torpedobaad en engelsk Transportdamper; en Del af de ombordværende Tropper omkom. Torpedobaaden blev derefter jaget af en engelsk Krydser og maatte sættes paa Land paa Øen Kios. Den 18. April kom den engelske Undervandsbaad E 15 paa Grund ved Kephes; Besætningen blev taget til Fange, men Baaden ødelagdes af armerede Fartøjer fra »Majestic» og »Triumph».

Imidlertid arbejdedes der med stor Kraft fra de Allieredes Side paa at samle en Landgangshær ved Alexandria. Allerede den 17. Marts var General Sir Jan Hamilton, Lord Kitcheners Stabschef under Boerkrigen, der var udset til Landgangsforetagendets Leder, ankommen til Dardanellerne om Bord paa en engelsk Krydser. Han overværede Flaadernes Angreb den 18. Marts og telegra-

ferede efter dette til Lord Kitchener, at der krævedes et Samarbejde mellem hele den ham underlagte Styrke og Flaaden for at sætte denne i Stand til at forcere Dardanellerne.

Den 19. April forlod Transportflaaden Alexandria; den angaves at bestaa af 63 Skibe med 125,000 Mand. Den 23. samledes den ved Øen Tenedos, Natten til den 25. April gik den under Flaadens Beskyttelse til de forud bestemte Landingspladser, og ved Daggry den 25. paabegyndtes Landsætningen. Franskmændene gik i Land paa den asiatiske Side ved Kum Kale, Englænderne paa fire forskellige Steder paa Gallipolihalvøen.

Om Begivenhederne ved selve Landsætningen og under de paafølgende Maaneders Kampe paa Landjorden ved Dardanellerne er endnu ikke offentliggjort tilstrækkeligt til, at et blot nogenlunde klart Billede kan dannes deraf. Der har været kæmpet med overordentlig Hefthighed og med stor Tapperhed fra begge Sider, og Tabene har været store. Det synes, som om Franskmændene har maattet opgive Angrebet paa den asiatiske Side og nu kæmper sammen med deres Allierede paa Gallipolihalvøen. Flaaden har ydet de landsatte Tropper uvurderlige Tjenester ved Beskydning af de tyrkiske Batterier, ved at tage de tyrkiske Løbegrave under Ild og ved gennem en Beskydning af Bulairtangen at hæmme den tyrkiske Hærs Tilførsler over Land. Skibene har derved gentagne Gange udsat sig for Batteriernes Ild, og Tyrkerne melder jævnligt om beskadigede Skibe. (Se medfølgende Oversigtsskema).

Den tyrkiske Flaade har flere Gange forsøgt at gribe ind for at forhindre Landsætningen af Forstærkninger, men efter engelske Opgivelser har »Queen Elizabeth«'s Kanoner hver Gang faaet den til hurtigt at trække sig tilbage. En tyrkisk Torpedobaad lykkedes det dog den 13. Maj ved et Torpedoskud at sænke Panserskibet »Goliath« ved Indløbet til Strædet; c. 300 Mand omkom.

Navn	Deplacem- ment	Hovedarmering	* Beskadiget efter tyrkisk Opgivelse ‡ Sunket
Engelske			
1. Queen Elizabeth.....	27,500	8 Stk. 38 cm	
2. Inflexible.....	17,250	8 - 30,5 -	* 18/3
3. Agamemnon.....	16,500	4 - 30,5 - 10 Stk. 23,5 cm	* 25/2 * 3/5
4. Lord Nelson.....	16,500	4 - 30,5 - 10 - 23,5 -	* 19/3 * 16/4
5. Africa.....	16,350	4 - 30,5 - 4 - 23,5 -	* ?
6. Implacable.....	15,000	4 - 30,5 - 12 - 15 -	* 12/5
7. Irresistible.....	15,000	4 - 30,5 - 12 - 15 -	‡ 18/3 (Drivmine)
8. London.....	15,000	4 - 30,5 - 12 - 15 -	* 20/4
9. Majestic.....	14,900	4 - 30,5 - 12 - 15 -	* 16/4 * 27/4 ‡ 27/5 (Tysk U. B.)
10. Prince George.....	14,900	4 - 30,5 - 12 - 15 -	
11. Cornwallis.....	14,000	4 - 30,5 - 12 - 15 -	* ?
12. Vengeance.....	12,950	4 - 30,5 - 12 - 15 -	* 27/4
13. Goliath.....	12,950	4 - 30,5 - 12 - 15 -	‡ 13/5 (Tyrkisk Torpedobaad)
14. Ocean.....	12,950	4 - 30,5 - 12 - 15 -	‡ 18/3 (Drivmine)
15. Albion.....	12,950	4 - 30,5 - 12 - 15 -	
16. Canopus.....	12,950	4 - 30,5 - 12 - 15 -	
17. Triumph.....	11,800	4 - 25,5 - 14 - 19 -	* 24/4 * 27/4 ‡ 25/5 (Tysk U. B.)
18. Swiftsure.....	11,800	4 - 25,5 - 14 - 19 -	* 15/4
19. Amethyst.....	3,000	12 - 10 -	
Franske			
1. Bretagne.....	23,600	10 Stk. 34 cm 22 Stk. 14 cm	
2. Provence.....	23,600	10 - 34 - 22 - 14 -	
3. Suffren.....	12,500	4 - 30,5 - 10 - 16,5 -	
4. Bouvet.....	12,000	2 - 30,5 - 2 - 27,5 -	8 Stk. 14 cm
5. Charlemagne.....	11,100	4 - 30,5 - 10 - 14 -	‡ 18/3 (Drivmine)
6. Gaulois.....	11,100	4 - 30,5 - 10 - 14 -	
7. Jeanne d'Arc.....	11,100	2 - 19 - 14 - 14 -	* 18/3
8. Henry IV.....	8,800	2 - 27,5 - 7 - 14 -	* 28/4

De engelske Undervandsbaade har udvist en betydelig Virsomhed; de er trængte gennem Minespærringerne ind i Marmarahavet, hvor de har skudt flere Transport-skibe og enkelte mindre Krigsskibe i Sænk og saaledes vanskeliggjort Tilførslerne af Ammunition o. s. v. til de tyrkiske Tropper paa Gallipolihalvøen. »E 11» naaede endog helt ind til Konstantinopel, hvor den sænkede en Transportdamper med Ammunition.

Trods svære Tab — Englænderne opgiver at have mistet 38,000 Mand indtil Juni — syntes det dog, som om de Allieredes Tropper, understøttede af Ilden fra Flaadens Kanoner, havde Fremgang paa Gallipolihalvøen, da i Slutningen af Maj tyske Undervandsbaades Optræden ved Dardanellerne en Del forrykkede Situationen til Gunst for Tyrkerne. Den 25. Maj sænkedes »Triumph» i Sarosbugten og den 27. »Majestic» udfør Seddil Bahr. De allierede Flaaders Skibe kunde nu ikke mere optræde med saa stor Frihed og kunde altsaa ikke mere yde de landsatte Tropper samme Støtte som tidligere. Men i Maaneden fra 25. April til 25. Maj havde de paa Gallipolihalvøen opererende franske og engelske Tropper faaet store Forstærkninger saavel af Mandskab som af Artilleri, og de tyske Undervandsbaade formaar kun at hæmme, ikke at hindre Tilførslen af yderligere Forstærkninger, saa Resultatet af Kampene paa Gallipolihalvøen er endnu ganske usikkert. Meget vil afhænge af Tyrkiets Evne til at forsyne sine kæmpende Tropper med Ammunition; standser Rumænien for Tilførsler fra Tyskland og Østrig, er det tvivlsomt, om de i selve Tyrkiet af Tyskerne oprettede Ammunitionsfabrikker vil kunne yde det nødvendige.

Beretning om Operationerne ved Belgiens Kyst i Oktober og November 1914.

Ved W. L.

Gennem Pressebureauet lader Admiralitetet Mandag den 12. April 1915 offentliggøre Rapporterne, omhandlende de Operationer, der blev foretagne ved den belgiske Kyst af en Del af den engelske Flaade samt nogle franske Torpedobaade.

Admiralitetet 12. April 1915.

Kontreadmiral the Hon. Horace L. A. Hood, C. B., M. V. O., D. S. O., har indsendt en Rapport om de Operationer, der af Flaaden er foretagne ved Belgiens Kyst i Tidsrummet fra 17. Oktober—9. November 1914.

Office of Rear-Admiral. Dover Patrol.
11. November 1914.

Sir.

Jeg har den Ære at indsende Rapport angaaende den Flotille, der i Tidsrummet fra 19. Oktober—9. November opererede ved den belgiske Kyst. Flotillen blev samlet 1) for at forhindre større tyske Troppemassers Bevægelse langs Kysten fra Ostende til Nieuport, 2) for at støtte den belgiske Hærs venstre Flanke og 3) for at forhindre nogen som helst fjendtlig Troppeskydning ad Søvejen.

Operationerne begyndte i Løbet af Natten den 17. Oktober ved at »Attentive«, der førte mit Flag, ledsaget af Monitorerne »Severn«, »Humber« og »Mersey«, den ubeskyttede Krydser »Foresight« samt adskillige Destroyere ankom til og ankrede op ud for Nieuport. Tidlig om Morgenen den 18. Oktober blev der meldt, at tysk Infanteri gik frem mod Landsbyen Westende, og at

et Batteri var i Aktion mod Westende Bains. Flotillen gik straks frem forbi Westende og Middlekirke for at trække Ilden paa sig og prøve paa at bringe Kanonerne til Tavshed. Fra Land blev der aabnet en livlig Shrapnelild paa os, hvilken straks blev besvaret, og hermed begyndte Operationerne fra Søsiden her paa Kysten, hvilke Operationer uden Afbrydelse varede i over 3 Uger.

I den første Uge forsøgte Fjenden at holde Kommunikationen vedlige langs Kystvejene, og der foregik store Troppeforskydninger indenfor Marineskytsets Rækkevidde.

Den 18. Oktober blev der fra »Severn« sat Maskinskyts i Land ved Nieuport for at assistere ved Forsvaret, og her faldt Lieut. Wise, da han førte sine Folk frem til Kamp.

»Amazon«, som førte mit Flag, blev alvorlig beskadiget i Vandlinien og maatte sendes til England for at reparere, og i det Hele taget led mange af Fartøjerne i disse første Dage en Del Skade ved Fjendens Beskydning med Granatkardætsker fra Feltkanoner. Vore Skibes Nærværelse langs Kysten bragte dog snart Forandring i Fjendens Planer. Der blev set færre og færre af deres Tropper, medens mere og mere svært Skyts blev placeret i Sanddynerne, som ligger langs Kysten, og det blev saaledes snart klart, at der fordreides flere og sværere Kanoner i Flotillen. Destroyerne vendte derfor tilbage til England, medens H. M. S. »Venerable« og adskillige gamle Krydsere, Kanonbaade og andre Fartøjer kom over for at fortsætte Operationerne.

Fem franske Destroyere blev af Admiral Favereau sat under min Kommando, og den 30. Oktober havde jeg den Ære at hejse mit Flag i »Entrepide« og føre den franske Flotille i Kampen ved Lombartzyde. Der var den mest udmærkede Harmoni og Begejstring imellem de allierede Flotiller.

Efterhaanden som Fjendens svære Kanoner kom med i Spillet, forøgedes selvfølgelig Havarierne paa Flotillens Fartøjer, af hvilke det største var Ødelæggelsen af »Mersey«s 6 Tommer Kanontaarn. Samme Fartøj fik mange Skud i Vandlinien, og i »Falcon« faldt Chefen og 8 Mands samt blev 16 haardt saarede, da »Falcon« for at beskytte »Venerable« mod Undervandsbaadsangreb kom under meget heftig Beskydning. »Wildfire« og »Vestal« blev stærkt beskadigede, hvilket ogsaa var Tilfældet med »Brillant« og »Rinaldo«. Der blev, som før nævnt, observeret Undervandsbaade, der afskød Torpedoer mod os, og under den sidste Del af Operationerne var vore Destroyeres Hovedopgave derfor at beskytte de større Skibe mod Angreb fra Undervandsbaade.

Lidt efter lidt viste det sig, at Fjendens Fremmarch langs Kysten var blevet stoppet, og at Operationerne i Land udviklede sig til Skyttegravskampe. Flotillens Op-gave var derfor foreløbig forbi. Ankomsten af de Allie-redes Forstærkninger og Oversvømmelsen af Landet om-kring Nieuport gjorde den videre Nærværelse af vore Fartøjer unødvendig.

Følgende Fartøjer deltog i Operationerne:

		Tons			
1899.	Panserskib.	15 000	»Venerable«	4 12"	12 6"
			Capt. V. H. G. Bernard.		
1904.	Krydser.	2 670	»Attentive«	9 4"	
			Capt. C. D. Johnson M. V. O.		
1904.	—	2 850	»Foresight«	9 4"	
			Capt. H. N. Garnett.		
		—	»Brillant«	9 4"	
			afs. Capt. H. Christian.		
1890.	—	3 440	»Sirius«	2 6"	6 4.7"
			afs. Commander W. H. Bays.		
	Monitor.		»Severn«		
			Commander E. J. A. Fulbetan.		

		Tons	
Monitor.			»Humber« Commander A. L. Snagge.
—			»Mersey« Lieut.-Commander R. A. Wilson.
1890-98. Sloop.	980	»Vestal«	4 4" Commander A. D. M. Cherry.
—	—	»Rinaldo«	4 4" Commander H. J. Kennard.
			»Wildfire« Commander E. Altham.
			»Bustard« Commander H. C. Halahan.
			»Excellent« Lieut.-Comm. afs. E. A. Digley.
			»Crate« Commander R. H. Coppinger.
Destroyer.	335	»Falcon«	1 12 Pundiger Lieut. H. O. Wantan (falden).
—	335	»Flirt«	1 12 Pundiger Lieut. H. S. Braddyll.
—	335	»Mennaid«	1 12 Pundiger Lieut. P. R. P. Percival.
—	380	»Myrmidan«	1 12 Pundiger afs. Lieut.-Comm. Hammand- Chambers.
—	335	»Rasehorse«	1 12 Pundiger Lieut. E. P. U. Pender.
—	380	»Syren«	1 12 Pundiger Commander T. C. H. Williams.
1908.	966	»Amazon«	2 4" Commander H. G. L. Oliphant.
1907.	885	»Cassack«	5 12 Pundige Lieut.-Comm. G. C. Harrison.
1905-08.	945	»Crusader«	2 4" Lieut.-Comm. G. L. D. Gibbs.

		Tons		
1908.	Destroyer	980	»Maori«	2 4"
			Lieut.-Comm. B. W. Barrow.	
1907.	—	865	»Mohawk«	5 12
			Commander E. R. G. R. Evans,	Pundige
			C. B.	
1893.	Kanonbaad.	1 070	»Hazard«	2 4.7"
			Commander N. E. Archdale.	
1908.	Destroyer.	990	»Nubian«	2 4"
			Commander C. E. Cundall.	
1909.	—	1 000	»Viking«	
			Lieut. J. P. Gibbs.	
	Submarine	C. 32	Lieut.-Comm. B. V. Layard.	
	—	C. 34	—	J. F. Hutchings.
1898.	Kanonbaad.	900	»Dunois«	6 5"
			Capitaine de Frégate Richard.	
1911.	Destroyer.	756	»Capitaine Mehl«	
			Lieut. de Vaisseau Rossignol.	
1911.	—	732	»Francis Garnier«	
			Lieut. de Vaisseau de Pianelli.	
	—		»Intrepide«	
			Lieut. de Vaisseau Vaudier.	
	—		»Aventurier«	
			Lieut de Vaisseau Semichau.	

I have the honour to be Sir your obedient
Servant

(signed) **Horace Hood**
Rear-Admiral.

Litteratur.

A. Schück: Der Kompass. I—II. Hamburg 1911—15.

I ovennævnte Arbejde har den nu mere end 80-aarige Forfatter sat sig den Opgave at belyse Kompassets Oprindelse og Udvikling lige fra de ældste Tider til Nutiden. De to foreliggende Hefter indeholder dels 79 smukt udførte (for en stor Del i mange Farver trykte) Tavler og dels en historisk Indledning, som han dog ikke har faaet ført længere frem end til sidst i Middelalderen d. v. s. til Fremkomsten af det egentlige Kompas; i en Efterskrift, dateret 6. Marts 1915, siger han, at han paa Grund af de nuværende Tidsforhold har anset det for rigtigst at offentliggøre det Stof, han foreløbig havde færdigt; det manglende skal saa komme saa snart som muligt. Værket er altsaa endnu ikke afsluttet; der mangler i Virkeligheden det allermeste af den til de mange smukke Tavler hørende Beskrivelse af de enkelte Kompasdeles Udvikling, og naar man ser hen til den Bredde, med hvilken Forf. har anlagt sin Tekst, forstaar man, at han endnu har et møjsommeligt Arbejde tilbage, før han har faaet meddelt alt, hvad der ligger ham paa Hjærte.

Saa længe man ikke har den til Tavlerne hørende Tekst, er det vanskeligt gennem disse at faa et Overblik over Kompassets historisk bekendte Udvikling, bl. a. fordi Forf. af forskellige praktiske Grunde ikke har kunnet overholde en strængt systematisk (kronologisk, national o. s. v.) Ordning. Men i alt Fald er disse pragtfulde Blade en underholdende Billedbog at blade i, og med særlig Glæde og Taknemlighed lægger vi Danske Mærke til, hvilken Omhu og Bekostning Forf. har anvendt paa at bringe en tro Gengivelse af Kong Kristian IV's smukke Kompas paa Rosenborg (ikke Frederiksborg, som der fejlagtig staar i Indholdsfortegnelsen til Tavle 51), paa hvilket jeg har henledet dette Tidsskrifts Læseres Op-

mærksomhed i Aarg. 83 (1912) S. 372. Desuden er der Gengivelser af ikke faa andre danske Kompasser, bl. a. af flere, som er udgaaet fra den Weilbachske Forretning, som nu snart har 2 Aarhundreders uafbrudt Virksomhed at se tilbage paa. Ogsaa 2 af det københavnske Sejl-, Flag- og Kompasmager-Laugs gamle Segl findes gengivne.

De indledende Tekststykker bestaar af en Række mindre Afhandlinger om Kompassets »Forhistorie»: Sagn om Kompassets Opfindelse, om Kompasset i Kina, om dets Fremkomst i Evropa, hos Araberne o. s. v., hvori der er samlet en uhyre Mængde Stof sammen fra alle Tider og Lande, og som vidner om en kolossal Flid og Arbejdsiver hos den højtbedagede Forfatter. I almindeligt Bogformat vilde disse 57 tættrykte brede Foliosider fylde det 6—8 dobbelte, og for den, der vil fordybe sig i disse Spørgsmaal, giver disse Afhandlinger udførlig Vejledning gennem en Mængde Citater og Henvisninger. Men nogen let Læsning er det ikke, allerede af rent ydre Grunde: de brede Spalter, det tætte Tryk, og saa den efter min Mening højst generende Fremgangsmaade, som Forf. anvender ved Citater, idet han sætter selve den litterære Kilde-Henvisning ind i Teksten, saa Tekst og Henvisning er vanskelige at skelne fra hinanden rent umiddelbart; hvert Øjeblik gaar man i Staa midt i en Sætning, afbrudt af en Kildehenvisning, og inden man har fundet Fortsættelsen (ofte 2—3 Linier nede), har man glemt Begyndelsen, fordi man maa ofre altfor megen Opmærksomhed blot paa det rent mekaniske: at blive klar over, hvad der er Tekst, og hvad der er Henvisning. Det vilde have gjort Teksten langt mere læselig, hvis Forf., i Lighed med hvad der ellers er Skik, havde sat alle Henvisningerne ned i Noter under Teksten.

Hvad selve Indholdet angaar, forekommer det mig, at Forf. uden Skade kunde have udeladt ikke saa lidt af det enorme Citat-Stof, hvormed disse indledende Afhandlinger er fyldte. Det bidrager i alt Fald til at gøre Frem-

stillingen tungere end heldigt for almindelige Læsere; det er ikke Morskabs-Læsning at arbejde sig igennem den.

Om Rigtigheden eller Urigtigheden af Forf.s Anskuelser om disse udviklede og til Dels uløselige Spørgsmaal er jeg ikke kompetent til at udtale mig. Jeg har blot med disse Linier villet henlede den danske Sømandstands Opmærksomhed paa et fortjenstfuldt, værdifuldt og samvittighedsfuldt Arbejde over et Æmne, der er af central Interesse i hele Skibsfartens Udviklingshistorie, og vi maa oprigtigt haabe, at det maa lykkes den gamle Gransker at bringe sit statelige Værk til den Afslutning, han har foresat sig.

Johs. K.

Slaget i Koreasundet den 27 och 28 maj 1905, af *N. Smirnof*, kapitan 2:a rangen. Auktoriserad öfversättning från ryskan af *H. Rosén*, löjtnant vid Kungl. flottan.

Denne Bog, udgivet af den svenske *Marinelitteraturföreningen*, er en paa Grundlag af de nyeste Oplysninger, saavel fra japansk som fra russisk Side, udført sammenhængende Beskrivelse af Tsushimaslaget.

I første Afsnit, *»Det strategiska läget»*, gives en kort Oversigt over de Forhandlinger, der gik forud for den russisk-japanske Krig, over Krigsplanen og dens Hovedmaal, Søstridskræfternes Fordeling før Krigens Udbrud og over Begivenhederne under Krigens første Del. Derefter følger en mere indgaaende Beskrivelse af den russiske Østersøflaades Rejse til Østen, den japanske Flaades Koncentrering og den russiske Flaades taktiske Opmarsch.

Andet Afsnit indeholder en Sammenligning mellem Flaaderne, en Karakteristik af de Kommanderende, af Personellet og Materiellet, en udførlig Beskrivelse af Slaget, ledsaget af fortræffelige Skitser af dette i sin Helhed og af de enkelte Afsnit, og endelig en kritisk Gennemgang af Slaget.

„Jeg har gjort mig Umage for at være objektiv“, skriver Forfatteren, og dette maa siges at være lykkedes ham. Uden at nægte de russiske Besætninger en Hyldest for deres Tapperhed er han i sin Kritik af den russiske Flaade skarp og rammende, og han yder den japanske Ledelse megen Anerkendelse.

Den kortfattede, klare Fremstilling, de udmærkede Planer og de mange rigtige Konklusioner giver Bogen en overordentlig Værdi under Studiet af Søkrigskunst.

A. V. J.

Elementær Radiotelegrafi af *B. L. Gottwaldt*. Aschehoug & Co.s Forlag, Kristiania 1915 (80 Sider).

Forfatteren, der er Kaptajn i den norske Marine, anfører i Forordet, at Bogen væsentligt er tænkt anvendt som en passende Haandbog for praktiserende Radiotelegrafister og til Støtte for Undervisningen ved Sømandsskolen og andre Lærestalter, hvor noget Kendskab til Radiotelegrafiens Grundtræk fordres.

Bogens to første Afsnit (Side 1—14) omhandler Hovedbegrebet om Energien, Svingnings- og Bølgebevægelser i Almindelighed; de to næste Afsnit (Side 15—45) behandler den elektriske Strøms forskellige Begreber og den elektromagnetiske Bølgebevægelse. Herunder nævnes den moderne Stødfrembringermetode med „Slukningsgnist“ (Telefoniken) og roterende Gnist (Marconi) samt den elektriske Lysbue (Poulsen) og dens Egenskaber. I femte Afsnit (Side 46—67) omtales den tekniske Anvendelse af den elektromagnetiske Bølgebevægelse, derunder de forskellige Slags Bølgedetektorer. Her synes Beskrivelsen af den forældede Kohærer at kunne være udeladt til Fordel for en Omtale af Andiondetektoren. Der er ikke givet nogen særlig Beskrivelse af RT-Systemer, men Bogen har 2 Planer, der i Hovedtrækkene viser Strømskemaet for en Marconi- og en Telefonikestation.

De to sidste Afsnit (Side 68—80) indeholder Formler og en nyttig Erindringsliste for Eftersynet og Vedligeholdelsen af en RT-Stations Apparater. Den fremholder for Radiotelegrafisten, hvad han særlig skal have sin Opmærksomhed henvendt paa. Afsnittet slutter med Morsetegnene og en norsk-engelsk-fransk-tysk Liste over de vigtigste RT-Udtryk.

Stoffet i Bogen er overskueligt ordnet og godt behandlet. Bogen kan derfor anbefales til Alle, som ønsker at gøre sig bekendt med Radiotelegrafiens Grundbegreber og de forskellige RT-Apparaters Virkeomraade og Sammenstilling.

H. Sch.

Søkartet 1568

med Indledning og Oplysninger af cand. mag. *Johannes Knudsen* er med Understøttelse af Den grevelige Hjelmsjerne-Rosencroneske Stiftelse udgivet af Tidsskrift for Søvæsen, — Søkartet i Aargang 1914, Indledning og Oplysninger i Aargang 1915. Da der kun findes 2 komplette Eksemplarer af denne ældste Danske Lods, der er den Spire, hvorefter hele Nutidens Søkaartvæsen og nautiske Litteratur er udviklet, har det været af stor Betydning at kunne optrykke dette Værk. Forøget med cand. mag. *Johannes Knudsens* fortrinlige Indledning og Oplysninger vil det sikkert blive modtaget med stor Interesse i alle maritime Kredse. Allerede Søkartets Fremkomst i 1914 gav flere udenlandske Fagblade Anledning til udførlig Omtale af dette Kildeskrift, hvorfor Tidsskriftet, da Oplaget snart er udsolgt, har ladet trykke 100 Særtryk af Søkartet med Indledning og Oplysninger, der for en Pris af 4 Kr. sælges gennem Redaktionen.

I Indledningen er indløbet følgende Trykfejl:
S. XXI, L. 8 f. o.: Jan Seuerzoon, læs: Jan Jacobszoon.

Ev.

Den tyske Krydser „Dresden“s Ødelæggelse i neutralt Farvand.

Ved W. L.

Som det maaske erindres, blev i Marts Maaned i Aar den tyske Krydser »Dresden« ødelagt ved en engelsk Eskadres Indgriben paa et Tidspunkt, hvor den tyske Krydser opholdt sig i chilenske Farvande. Resultatet af denne Ødelæggelse var, at den chilenske Regering fremkom med en Protest overfor den engelske Regering i Anledning af, at Aktionen var sket inde i neutralt chilensk Farvand, og Englands Svar paa Protesten blev da ogsaa en uforbeholden Undskyldning til den chilenske Regering.

Da denne Sag har sin store Interesse for de mindre neutrale Stater, har jeg i det følgende gengivet den chilenske Regerings Note og det engelske Svar paa denne, saaledes som de er offentliggjorte i den engelske Presse.

»Dresden«s Ødelæggelse blev ikke alene udført i neutralt Farvand, men — ifølge Meddelelser fra de chilenske Autoriteter — efter at den tyske Krydser var blevet interneret. Beretningen herom er fremkommet i en Protestnote, som den 26. Marts blev sendt til Sir Edward Grey fra den chilenske Minister i London. Noten lyder som følger:

Sir.

Ifølge Instruks fra min Regering har jeg den Ære at gøre deres Excellence bekendt med de Forhold, som

førte til den tyske Krydser »Dresden«s Sænkning i chilenske Farvande, og hvorledes Sagen i det Hele taget stillede sig, efter Oplysninger som den chilenske Regering sidder inde med.

Krydseren ankrede den 9. Marts i Aar i Cumberland Bugten, c. 500 Meter fra Land, ved Øen Mas-a-Tierra, der hører til Juan Fernandez Øgruppen. Chefen om Bord udbad sig hos den øverste maritime Myndighed paa Stedet — The Maritime Governor — Tilladelse til at forblive 8 Dage i Bugten for at reparere Maskinen, som var i Uorden. »The Maritime Governor« afslog at give denne Tilladelse, da han betragtede den som ulovlig, og beordrede Chefen til at forlade Bugten inden 24 Timer, idet han truede med at internere Krydseren, dersom dens Ophold blev forlænget ud over denne Tid. Efter Udløbet af det fastsatte Tidsforløb gjorde »the Maritime Governor« Chefen for »Dresden« opmærksom paa, at han ved sit Ophold havde udsat sig for den efter Loven bestemte Internering, og indberettede derpaa straks det skete til Republikkens Præsident.

Imidlertid ankom den 14. Marts en engelsk Eskadre, bestaaende af Krydserne »Kent« og »Glasgow« samt den armerede Transportdamper »Orama«, til Cumberland Bugten og aabnede straks Ilden paa »Dresden«, medens denne laa til Ankers. »The Maritime Governor«, som var paa Vej til »Glasgow« for at udveksle de sædvanlige ceremonielle Visitter, blev tvunget til at vende tilbage. »Dresden« hejste Parlementærflag og sendte en af sine Officerer om Bord i »Glasgow« for at gøre Chefen der om Bord opmærksom paa, at »Dresden« befandt sig i neutralt Farvand; dette blev dog ikke taget til Følge af den engelske Eskadre, der opfordrede »Dresden« til at overgive sig, idet den blev gjort bekendt med, at den i modsat Fald vilde blive ødelagt. Chefen for »Dresden« gav derpaa Ordre til at sætte Ild paa Krudtmagasinerne og sænke Skibet. Denne fjendtlige Handling, udført af

en engelsk Eskadre i chilensk Farvand, har til min Regerings Beklagelse overrasket den meget.

Interneringen af »Dresden« var bleven bekendtgjort for dens Chef af »The Maritime Governor« paa Juan Fernandez; Republikkens Præsident, der var gjort bekendt med dette, vilde have foretaget det nødvendige med Hensyn til Interneringen, uden at den britiske Regering havde behøvet at gribe ind. Naar der tages Hensyn til Juan Fernandez Øgruppens geografiske Beliggenhed, og Vanskeligheden ved at faa Forbindelse med Fastlandet, da gjorde den eneste Autoritet, der var i Stand til at handle, lige fra Begyndelsen alt, hvad der var muligt at gøre, og Interneringen af »Dresden« var saa effektiv og fuldstændig, som Omstændighederne tillod paa det Tidspunkt, da den blev angrebet af den engelske Eskadre. Gaar man ud fra, at den britiske Flaadestyrke frygtede, at »Dresden« havde i Sinde at undslippe og ignorere de Forholdsregler, der var tagne af Guvernøren paa Juan Fernandez, — og denne Tanke blev anført som Aarsagen til Aktionen, — da skal det ikke undlades at gøre opmærksom paa, at den tætte Patrouille, som den engelske Eskadre kunde etablere, i sig selv udelukkede Muligheden af et saadant Forsøg. Desuden blev der af den engelske Eskadre ikke tænkt paa en saadan Eventualitet, da denne, som ovenfor bemærket, ikke gav »The Maritime Governor« paa Mas-a-Tierre Lejlighed til overfor den engelske Eskadre at forklare Grunden til »Dresden«s Ophold i Cumberland Bugten.

Chefen for den engelske Eskadre skred straks til Handling uden at overveje, at hans Aktion var et alvorligt Overgreb paa det Lands Suverænitet, i hvis Farvande han i Øjeblikket befandt sig. Den engelske Flaades Traditioner bevirker, at jeg føler mig overbevist om, at dersom den engelske Eskadrechef havde modtaget »The Maritime Governor«, som i Henhold til sine Instruktioner var i Færd med at gaa om Bord til ham, og Eskadre-

chefen af denne havde faaet Underretning om det interne-rede Fartøjs Stilling, vilde han ikke have aabnet Ilden paa det, og saaledes ikke have fremkaldt den Situation, som nu tvinger min Regering til at forsvare sine suveræne Rettigheder og at frembære den mest energiske Protest mod Hans Britiske Majestæts Regering. Deres Excellence kan ikke blive forbavset over at høre, at Eskadrens Optræden har frembragt stor Bevægelse i Chile, navnlig naar Deres Excellence erindrer den Omstændighed, at de engelske Skibe kort forinden og ved gentagne Lejligheder havde faaet sikre Beviser for det cordiale Venskab, som knytter os til Storbritannien, og som faar de tydeligste og stærkeste Udtryk i det gode Forhold mellem vore respektive Mariner. De engelske Skibe er i Republikkens Havne blevne forsynede med alt, som det i Følge vor Neutralitet under den nuværende europæiske Konflikt var os muligt at fremskaffe. Det var derfor en smertelig Overraskelse for os, at se vor i høj Grad cordiale og venlige Holdning blive gengældt med en Handling, som desværre udviser alle Tegn paa Foragt for vore suveræne Rettigheder, skønt den ganske vist sandsynligvis er blevet udført af Mænd, hvem intet har været mere fjernt end Tanken om at krænke os.

Deres Excellence vil saaledes ikke blive forbavset over, hvis min Regering i Fremtiden viser sig særdeles nidkær for at hævde de Rettigheder og de Prærogativer, der er uadskilleligt knyttede til vor Suverænitet. Nationer, som mangler kraftige Midler til at faa deres Rettigheder respekterede, har ingen anden Garanti og Beskyttelse for deres Liv og Ejendom, end den klare og fuldstændige, samt nøjagtige og samvittighedsfulde Opfyldelse af de Forpligtelser, der paahviler dem overfor andre Nationer. De har endvidere Ret til at forlange, at andre Nationer lige saa vel skal opfylde deres Forpligtelser. Det er faa Nationer, der har givet saa slaaende Bevis som Storbritannien for, at det nærer Ønsket om at

efterkomme deres internationale Forpligtelser, samt at faa disse overholdte af andre, og som mere tydeligt har vist deres Respekt med Hensyn til saavel store som smaa Nationers Rettigheder og Prærogativer. Disse Forhold overbeviser min Regering om, at Hans Britiske Majestæts Regering vil give min Regering fuld Oprejsning paa Grund af den Handling, som er begaaet af en engelsk Eskadre, og det paa en saadan Maade, at den svarer til det oprigtige og cordiale Forhold, der eksisterer mellem de to Regeringer. Intet vilde blive mere dybt beklaget af den chilenske Regering, end om de traditionelle Venskabsbaand, som forener de to Folk, og som min Regering sætter saa megen Pris paa, og paa hvilke min Regering baserer saa mange Haab om nye og gensidige Fordele, ved denne Lejlighed skulde vise sig at mangle tilstrækkelig Kraft til at bestaa den Prøve, som Omstændighederne har underkastet dem.

Det engelske Svar paa denne Note fremkom nogle Dage efter, nemlig den 30. Marts, fra »The British Secretary of Foreign Affairs«.

Sir.

Hans Majestæts Regering, som har modtaget den Chilenske Regerings Skrivelse af 26. Marts, beklager meget, at der er opstaaet Misforstaaelser, som kunde blive Aarsag til Forviklinger med den chilenske Regering; efter de Beviser, som er anførte i Deres Skrivelse til Hans Majestæts Regering, er denne villig til at give en fuldstændig og fyldig Undskyldning til den chilenske Regering.

Hans Majestæts Regering kunde, før den modtog Beretningen fra den chilenske Regering, kun gætte sig til de virkelige Forhold, paa det Tidspunkt, da »Dresden« blev opdaget af den engelske Eskadre, og heller ikke nu er den i Besiddelse af en fuldstændig Beretning om Kampen, fra Chefen for »Glasgow«.

De Beretninger, som vor Regering har, peger paa den Kendsgerning, at »Dresden« ikke var gaaet ind paa Interneringen og endnu havde sit Flag vajende og sine Kanoner klar til Betjening. Dersom dette var Tilfældet, og dersom der ikke i Øjeblikket var mulige Midler til Stede for at fremtvinge de chilenske Autoriteters Bestemmelse om at internere »Dresden«, kunde den øjensynlig være undsluppet for igen at angribe Englands Handel, saafremt de engelske Skibe ikke havde grebet ind.

Øen, hvor »Dresden« havde søgt Tilflugt, har ikke Telegrafkabel til Fastlandet. Under disse Omstændigheder, og dersom »Dresden« stadig havde Flaget vajende og sine Kanoner klar til Betjening, er Chefen for »Glasgow« sandsynligvis gaaet ud fra, navnlig i Betragtning af »Dresden«s sidste Operationer, at den trodsede de chilenske Autoriteter og misbrugte Chiles Neutralitet, og kun afventede en gunstig Lejlighed til at gaa ud, for at angribe Englands Handel.

Dersom disse var de virkelige Omstændigheder, kan Hans Majestæts Regering ikke andet end forstaa den Beslutning, der er taget af Chefen for den engelske Eskadre; men i Betragtning af den lange Tid, det kan tage at faa opklaret alle de nærmere Omstændigheder, og paa Grund af den Beretning, som den Chilenske Regering har givet ud fra de Oplysninger, den har om hele Sagen, ønsker Hans Majestæts Regering ikke at modificere den Undskyldning, som den hermed gør den Chilenske Regering.

Bespisningen i vore Orlogsskibe før og nu.

Af Intendant Tycho Ibsen.

Det er til Kedsomhed gentaget, men ikke desto mindre — det er en af de mest elementære Sandheder: »Uden Mad og Drikke duer Helten ikke«.

Det er jo heller ikke ovenanførte Ringhed i den danske Marines Intendantur, der er Opfinder af dette bevingede Ord. Jeg har den Ære at kunne henvise til følgende Herrer Berømtheder:

Scipio — den romerske Feltherre, et Par Hundrede Aar før Kristi Fødsel — sagde: »Mangel paa Proviant slaar ofte flere Folk ihjel end selve Kampen«, og »Sulten er frygteligere end det hvasseste Sværd«. — Den florentinske Statsmand Machiavelli udtalte for c. 400 Aar siden: »Den, der ikke sørger for tilstrækkelig Proviant, bliver overvundet uden Sværdet«. Frederik den Store var — trods sin Kærlighed til Kunst og Litteratur — ikke blind for — som han udtrykte det —, »at Generalens Opmærksomhed først og fremmest maatte gælde Troppernes Proviantering«, og »at man kunde ligne en Hær med et Legeme, hvis vigtigste Organ er Maven«. Den store Napoleon mente, »at Krigen maatte føde Krigen«, og Radetsky — Østerrigernes Feltherre i Kampene mod Italien i Fyrreerne — sagde rent ud: »En god Soldat skal altid have en fyldt Mave«. Baade Bismarck og Moltke har udtalt sig i lignende Retning, den sidste saaledes: »Naar der kræves de højeste sjælelige og legemlige Anstrengelser af et Menneske, maa det ingen Mangel lide — derfor: »i Felten er ingen Forplejning saa dyr som den, der er daarlig«.

* * *

Skal man, som Overskriften over disse Linier antyder, skrive om Bespisningsforholdene i vor Marine i gamle Dage og nu, er de Kilder, man kan øse sin Videnskab af, naar man vil gaa tilbage til det 16. Aarhundrede: de gamle Søkrigsartikkelsbreve, gulnede Proviantregnskaber og vel en Smule mundtlige Overleveringer.

Tager vi et Udgangspunkt som omkring 1550, finder vi, at en Flaades Udrustning da foregik ved et Magtbud fra Kongen til Købstæderne og Lenene om — efter et vist Varsel — at møde op med et nærmere bestemt Antal bemandede Skibe, forsynede med den fornødne Ammunition og ledsagede af Proviantsskibe.

Noget særligt Bespisningsreglement fandtes ikke, dog var Rationernes Størrelse fastsat.

Der tilkom saaledes hver Mand hver Ugedag:

Salt Flæsk.....	2 Pd.
Salt Kød	4 Pd.
Spegesild	4 Stkr. pr.
Maaltid (ikke saa ganske lidt)	
Smør	1½ Pd.
Haardt Brød	11 Pd.

Det var den faste Føde. — Med Hensyn til den flydende var der den Bestemmelse, at »Krigs- og Skibsfolk skulde lade sig nøje med 1 Td. Skibsøl til 25 Mand pr. Etmaal« — de med Skibene udkommanderede Soldater 30 Mand om 1 Td. — med andre Ord: 5 Potter Øl daglig pr. Mand. Øllet kunde efter Ønske leveres varmt hver Morgen.

Trods denne efter Nutidsforhold mildest talt ret rigelige Tildeling hedder det: »Enhver skal være maadholden i Mad og Drikke og ikke paa nogen Maade spille Kongens Proviant« — Overtrædelse heraf straffes kort og godt: Med Livet.

Ligeledes hedder det: »Hvo som fordrister sig til

at tappe Øl, efter at Tønden er tilproppet, skal straffes med sin Æres og Eds Fortabelse».

Paa den anden Side er der ogsaa svære Straffe for Skibskokken, om han skulde finde paa at knibe paa Provianten ved Uddelingen.

I et Søkrigsartikkelsbrev af 1625 ses det, at der som Straffemiddel om Bord findes »at have sin Kost forbrudt i saa og saa mange Gange«. Man har vel Lov til at slutte heraf, at naar det at blive berøvet Skibskosten var en Straf, maa Kosten have været forholdsvis god.

For øvrigt indførtes — hvad der ses af samme Søkrigsartikkelsbrev — i 1625, altsaa for snart 300 Aar siden, ordentlig Regnskabsførelse i Flaadens Skibe.

Et Halvhundrede Aar senere synes der at være kommet mere System i Bespisningsforholdene.

Nu ser Spisetaksten for en Uge saaledes ud:

Hver Morgen: Grød og Smør.

- Middag: Bergfisk, Ærter og Smør — 5 Gange ugentlig.
- Aften: (saare solid, men ikke synderlig afvekslende) Bergfisk, Ærter og Smør — 5 Gange ugentlig.
Ærter og Salt Kød — 2 Gange ugentlig.

Endelig: Haardt Brød og Øl til alle Maaltider — dog kun 20 Potter Øl pr. Uge, d. v. s. knap 3 Potter pr. Dag mod tidligere 5 Potter. Kunde Bergfisk ikke faas, fik Mandskabet i Stedet for en Proviantsort, der for Resten i 1890erne er gjort nogle uheldige Forsøg med i vor Marine, nemlig: Ost.

Om Søndagen vankede der ingen Frokost; at det var Helligdagen, der krævede Faste for at stemme til Andagt, maa vel formodes. — Dog kun nogle faa Aar virkede denne Ordning, hvorefter Søndagsfrokosten atter indførtes.

En Kostmaaned regnedes da til 4×7 Dage = 28 Dage, en Beregning, som, da den vel maa anses for praktisk, bruges den Dag i Dag i vor Marine.

Det var i disse Tider og lige ned til 1866, at Provianteringen foregik fra Proviantgaarden og Bryghuset, der endnu hæver sig ærværdigt og majestætisk med sine røde høje Mure og sit mægtige teglhængte Tag omme bag Kristiansborg Slot ved Frederiksholms Kanal. Det kunde fortælle, det gamle Hus, om »vore stolte Svaner«, som gennem de skiftende Tider har faaet lastet deres brede Bov med al den stærke Saltmad og alle de fyldte Øltønder. Da saa det nuværende Orlogsværft blev til, blev den gamle Proviantgaard degraderet til Beslagsmedie, men saa tav ogsaa Hammerslagene dér, og nu rummer det kun stiltfærdige Magasiner, hvor Hæren gemmer sit Materiel.

Det var vældige Proviantbeholdninger, dette mægtige Hus gemte; thi baade vor Flaades Størrelse og Skibenes talrige Besætninger — de største Linieskibe havde, som bekendt, sine ca. 1000 Mand og de mindste Fregatter sine knapt 200 Mand om Bord — var jo noget ganske andet end nu om Dage. Marinen havde tillige ogsaa at sørge for Kosten til Holmens faste Stok, der dels var til Huse i Skipperboderne — de overfor den nuværende Holmens Kirke liggende Smaahuse, som Christian IV omkring 1630 havde ladet bygge for Holmens Folk — og dels boede i det nogle Aar senere opførte Nyboder. Kosten, disse Folk fik, var den samme som den, der blev udleveret om Bord, men de fik den i raå Tilstand.

De ældste Underofficerer fik halvanden Portion — den halve aabenbart beregnet paa Madammen, — og for hver Dreng, Familien forøgedes med, yderligere en Portion, men saa skulde ogsaa disse Drenge, som for øvrigt bar Navnet »Rugdrenge«, til Gengæld knytte deres Skæbne til Marinen. Man vil maaske forstaa, at

en glædelig Begivenhed i Nyboder i de Dage følte dobbelt glædelig, naar »det blev en Dreng«.

Dog al den salte Mad og det haarde Brød, Datidens Kost bestod af, var vel selv for Mavterne dengang ret drøj Kost. Og Tiden — vi er nu ved omkring Aaret 1711 — krævede Forandring, eller det var maaske nok saa meget Ønsket om at spare paa den egentlige Skibsproviant, de salte Provisioner, der bevirkede, at ferske Provisioner blev indførte, dog kun naar Skibene henlaa ved Land, til Holmens faste Folk; ligeledes blev blødt Brød udleveret til Flaadens Skibe under Ophold ved Land.

Disse Foranstaltninger tillægges Niels Juels Broder, den udmærkede Statsmand Jens Juel, der gentagne Gange havde deltaget i Broderens Togter, og som i sine sidste Leveaar udnævntes til Generaladmiral og Chef for Admiralitetet, Datidens øverste Leder af Marinen.

Spisetaksten saa paa disse Tider saaledes ud:

Salt Flæsk.....	1½ Pd.	ugentlig
Salt Kød (Lammekød eller røget Flæsk).....	3	- —
Bergflisk.....	¼	- —
Haardt Brød.....	6	- —
Skibsøl	17 Ptr.	—
og endelig		
Brændevin	1 Pgl.	—

Det er første Gang, Brændevin findes i Spisereglementet; den blev udgivet 3 Dage i Ugen straks om Morgen, og til denne Morgendram serveredes alene haardt Brød.

Madens Tilberedning havde vistnok ofte ladet adskilligt tilbage at ønske. Et Skridt, der kunde tyde paa, at man havde Opmærksomheden henvendt paa at forbedre dette Forhold, er Indførelsen af de første Jernkabysser i Flaadens Skibe i 1736 i Stedet for de uprak-

tiske murede Kabysser, som dog først helt forsvandt i 1807.

Et Bispisningsreglement af 1752 indfører atter flere Forbedringer.

Bergfiskrationen forhøjes igen til $\frac{3}{4}$ Pd., der gives en Ration af 9 Pd. blødt Brød pr. Uge, naar Skibene har Forbindelse med Land, og det bestemmes, at Folkene, »naar de sige til i Tide« o: naar de giver Møde om Bord, kan faa Brændevinsrationen konverteret i Penge. Skibsdrengene maatte dog aldrig faa Brændevin, men fik Penge i Stedet, hvilket i hine Tider beløb sig til 12 Skilling maanedlig.

De Syges Forplejning i Flaadens Skibe var indtil da foregaaet ved Officerernes Foranstaltning, men man fik nu et særegent Sygekostreglement, som foruden at omtale forskellige Sorter Gryn — der nævnes baade Havre-, Byg-, Ris- og Perlegryn — for første Gang udgiver The i Marinen, for øvrigt tilsat med Kandissukker; de Syge fik ogsaa en bedre Slags Skibsøl.

Da vi Slutningen af det 18. Aarhundrede jo havde en betydelig Fart af vore Orlogsmænd paa Varmen, er det intet Under, at man fandt en Afløser for det under saadanne Forhold uholdbare Skibsøl. Der indførtes derfor i 1779 Uddeling til Mandskabet af Vin, som indkøbtes under Vejs, og vi finder dér baade Madeira, Sherry og Canarie sect. — Omkring vort Aarhundredes Begyndelse fik den saakaldte algierske Rødvin Indpas i Marinen.

Naar undtages, at der, »naar Forfriskning gives«, tilkom hver Mand 1 Pd. fersk Oksekød i Stedet for salt eller røget Flæsk, holdt Kosten sig nogenlunde uændret indtil 1802, da Flaaden fik en »Foreløbig Spisetakst« i det Hele af ret forandret Tendens.

Den evindelige Grød og atter Grød indskrænkes i betydelig Grad — der søges mere Afveksling. Vi træffer saaledes en ny Middagsret: Byggrynssuppe, tilberedt

med Svedsker og Sirup. En større og fornuftigere Økonomi gør sig gældende. Smør- og Øl-Rationen nedsættes betydeligt — til henholdsvis 1 Pd. og $8\frac{1}{2}$ Pt. ugentlig, for Øllets Vedkommende altsaa til ca. det halve dog vel at mærke kun, naar det var 4 Dalers Øl, en bedre Sort, der udgaves; ellers bibeholdtes den tidligere Ration af 17 Pt. ugentlig.

Et væsentligt Gode er ogsaa Indførelsen af Grønt til Suppe; derimod er Kartofler aabenbart endnu ikke nogen almen Spise; de findes i hvert Fald endnu ikke i Spisetaksten.

Brændevinen gør sig derimod stærkt gældende. Der udgives nu Brændevin hver Dag om Morgenens med $\frac{1}{4}$ Pægl pr. Mand.

Denne Spisetakst fik først sin endelige Approbation i 1828 med nogle yderligere Forandringer:

Salt eller røget Flæsk-Rationen forhøjes nu fra $1\frac{1}{2}$ til 2 Pd., hvilket i vor Tid vilde være en kostbar Historie.

Fersk Kød-Rationen nedsættes fra 1 Pd. til $\frac{3}{4}$ Pd., udelukkende anvendt til Kødsuppe, hvortil maa bruges for 1 Skilling Grønt og et vist Kvantum Byggryn pr. Mand.

Ifølge samme Reglement var Aftensmaden saare solid:

2 Gange ugentlig Grød, 3 Gange Øllebrød og 2 Gange Brændevin, hertil Brød (haardt eller blødt). Altsaa ikke mindre end 9 Gange Brændevin ugentlig — 7 Gange om Morgenens og 2 Gange om Aftenen. Der var i de Tider aabenbart endnu ikke tænkt paa Afholdsbevægelsen!!! —

Naar vi ser hen til Krigsaaret 1848, er der igen et nyt Spisereglement, som Datiden var særlig glad ved, og for hvilket den danske Marinestyrelse høstede Ros og Ære. Læser man det nu, maa man dog uvilkaarlig synes, at den daværende Generation maa have været mindre kræsen end den nuværende.

Da det er Krigsaarets Bespisningsreglement, aftrykkes det her in extenso; det ser saaledes ud:

Hver Morgen til Frokost:

The eller i Stedet — efter enhvers Ønske — Øllebrød samt haardt eller blødt Brød og Smør.

Middag:

4 Gange Ærter paa salt Flæsk ugentlig, 2 Gange Grød og salt Kød (Okse- eller Lammekød), 1 Gang Grynssuppe (Banke- eller Byggryn) og salt Kød.

Aften:

The, Brød og Smør eller — i Theens Sted — Brændevin som hidtil $\frac{1}{4}$ Pgl. pr. Maaltid.

Hver Mand fik desuden det ham dagligt tilstaaede Smør i en Brikke ($\frac{1}{8}$ Pd.) og 1 Pot Øl.

Det skal anføres, at Udgivelsen af Smør i Brikke var af en saa gammel Dato som fra Aaret 1752.

Kunde ferske Provisioner faas, gaves Kødssuppe med grønne Urter »som Forfriskning«, saa ofte Lejlighed til- lod det. Kunde Grønt ikke erholdes, medgaves der Skibene: Peberrod, tørret Grønkaal, saltet Surkaal med Kommen og Løg. Forskellige Forsøg med Kartofler, som foretoges i disse Aar, faldt ikke heldigt ud. Hverken »henkogte Kartofler«, »Kartoffelgryn« eller »Kartofler, tørrede i Skiver« duede eller stod i Forhold til Bekostningen.

Som den første af Nationerne har Danmark den Ære at have indført henkogt Suppe og Kød til Mandskabets Forplejning i sin Marine; det udgaves paa oversøiske Togter 1 à 2 Gange ugentlig og altid i Stedet for salt Kød eller Flæsk.

Endelig reglementeres ogsaa, om det kunde faas, et Maaltid fersk Fisk ugentlig.

Med Hensyn til Mandskabets Drikke er Theen nu fra Sygekost blevet et fast Led i den almindelige Forplejning, og den gjorde ikke ringe Lykke. — Ogsaa Øllet

— det saakaldte 4 Dalers Øl — syntes Mandskabet var en herlig Drik, ligesom det Øl, som medtoges paa de lange Togter, indtil Vin kunde faas, var en omend endnu lifligere Drik.

Fra dette Reglement stammer ogsaa Bestemmelsen om Ekstra-Udgivningen af $\frac{1}{20}$ Pot Brændevin pr. Mand under Storm eller særligt anstrengende Arbejde.

I disse Tider var iøvrigt det reglementerede Brændevinsforbrug meget stort. Af Regnskaberne for 1849 ses det, at det beregnede aarlige Forbrug i Marinens 22 Skibe og Stationer var opgjort til 42 536 Potter — et meget rigeligt Kvantum. Men det synes, som om Folkene har været mere fornuftige end Administrationen. Der blev kun udgivet ca. 6 900 Potter eller ca. 16 % af det tilstaaede, og det til Trods for, at der ogsaa var indført Grog — Brændevin, om man saa maa sige, i en blidere Form — tillavet af $\frac{1}{8}$ Pt. Brændevin til $\frac{7}{8}$ Pt. Vand, hvori 4 Kvint Puddersukker.

En Drik, der aabenbart i det hele og store gjorde sig bedre end Brændevinen, var Kaffen, der første Gang udgaves til Mandskabet paa Korvetten »Galathea«s Jordomsejling i 1845—48. Af andre Ekstra-Artikler nævnes tillige: Chokolade, der udgaves i Stedet for Smør, og en Essents, tilberedt af Lærkeknopper — som Læskedrik.

Ogsaa Sygekosten fik ved Reglementet af 1848 betydelige Forbedringer ved Indførelse af hel og halv Diæt som Ekstrakost.

Fjorten Aar senere simplificeredes Marinens Proviantering en Del, idet Landkosten, der, som før omtalt, ydedes til det faste Mandskab, ikke længere — altsaa fra 1862 — blev tilstaaet dette in natura.

Tredserne viser igen forskellige vigtige Forbedringer i Bespisningsforholdene, hvoraaf vel den væsentligste er, at Mandskabet nu faar blødt Brød daglig, idet der i de fleste af Flaadens Skibe indrettes Bagerovn. Den første var i Krydserfregatten »Peder Skram«, der byggedes i

1864. Ogsaa det uappetittige Sirup afløstes af Sukker. Klipfisk blev udgivet en Gang ugentlig i Stedet for salt Oksekød. Islandsk saltet Lammekød indførtes ogsaa til Afveksling med salt Oksekød, men det vandt aldrig Yndest om Bord, hvad der navnlig skyldtes den daarlige Maade, hvorpaa det paa Produktionsstedet var slagtet og nedsaltet. Det skete ofte, at man ved Kødet's Servering baade fik Hud og Haar med i Tilgift, og omkring 90erne gik det da ogsaa helt ud af Spisetaksten.

Kaffen fortrænger den daglige Brændevinsration, idet den udgives daglig — først som Eftermiddagskaffe Kl. 2, men senere, saaledes som nu, om Formiddagen. Kun under særlige Forhold og for de ældste Underofficerers Vedkommende bibeholdtes Brændevinsrationen $\frac{1}{20}$ Pot daglig.

Det for Sundheden ret vigtige Gemysespørgsmaal fik den Ordning, at Kartofler nu blev almindelige — især til Klipfisk — og medgaves tørrede i Skiver paa oversøiske Togter. Naar endelig hertil føjes, at Ris og Karry indførtes til Suppe og friske Løg til Ærter, at Chefen fik Lov til ved festlige Lejligheder og ellers en Gang om Ugen at give Mandskabet Rompunch, er Bespisningsforholdene om Bord naaet til en efter Tiden høj Grad af Afveksling og Fuldkommenhed.

Men Tiden staar aldrig stille, og der arbejdes ustandselig videre paa det givne Grundlag.

I 1883 foretoges saaledes følgende væsentlige Forbedringer i Bespisningen:

Den nuværende Risengrød indføres til Afveksling for den kedelige Byggrød, den sunde Øllebrød kommer igen til Ære og Værdighed paa Bespisningsreglementet — en Gang om Ugen i Stedet for Grød og — last not least — fersk Kød til Suppe bliver Middagshovedmaaltidet, idet det kommer til at erstatte 1 Gang salt Kød og 1 Gang salt Flæsk om Ugen. Og er fersk Kød ikke til at faa, maa der i Stedet, indtil 2 Gange ugentlig,

gives det gode — men ret kostbare — henkogte Suppe og Kød, som i det følgende Aar bliver varieret med Hvalbøf, indtil det ved Aarhundredets Begyndelse kun medgives som Reserve i Flaadens Skibe.

Julen og Kongens Fødselsdag maa fejres med Udgivelsen af 1 Pd. fersk Kød eller Flæsk pr. Mand til Steg, og endelig nedsættes Øl-Rationen til $\frac{1}{2}$ Pot pr. Dag. Nogle Aar senere — i 1887 — kommer endelig hertil Bestemmelsen om Indførelsen af friske, eventuelt tørrede eller saltede, Grøntsager til alle Saltkøds- og Flæskemaaltider i søgaaende Skibe.

I 1883 fandt man desuden Anledning til at forbedre Kosten for Underofficerer af 1. Klasse og med dem lige-stillede, som jo ikke — som det værnepligtige Mandskab — kun for en begrænset Tid var henvist til at leve af Skibskosten, ved at tilstaa dem forskellige Ekstra-Artikler, saasom Smør, Sukker, The, Kaffe og Løvetand. Disse Ekstra-Artikler afløstes netop 25 Aar senere af et Kosttillæg, hvorved Nyderne blev mere frit stillede i Valget af, *hvordan* de ønskede Skibskosten forbedret.

Samme Aar — 1883 — har et helt nyt Slags Bespisningsreglement, som Flaadens Udvikling har ført med sig, nemlig: Spisetaksten for Torpedobaade.

Den Omstændighed, at de første af disse Baade i vor Flaade ikke ejede Kabys, at deres Rumforhold var meget indskrænkede og endelig det forcerede Arbejde om Bord bevirkede, at et saadant Torpedobaads-Bespisningsreglement var stærkt afvigende fra de almindelige Bespisningsreglementer. Det saa i al sin Korthed saaledes ud:

Der tilkom hver Mand daglig:

2 Pd. henkogt Suppe og Kød.

2 - hårdt Brød.

20 Kyint Smør.

1 Pot Øl.

$\frac{2}{20}$ - Rom.

$\frac{1}{25}$ - Kaffeessents og

3 Kvint hvidt Sukker.

Trods den i det hele efter Reglementet særdeles afvekslende, omend noget ensformige Bespisning, kunde det dog hændes, at Kosten ikke opfyldte de Krav, der med Rette kunde stilles.

Den, der skriver disse Linier, mindes en højhellig, lummer Pinse saa sent som i 1889, hvor de festlige Middagsmaaltider for Mandskabet i et af Marinens Skibe, der havde jævnlig Forbindelse med Land, var følgende:

- 1ste Pinsedag: Risengrød, kogt i Vand, og salt Kød med saltet Surkaal, og
 2den — Sulevælling med tørrede Grøntsager, kogt paa salt Flæsk, og som Gemyse Kartoffelmos af tørrede Kartoffler.

Det var just ikke noget egentligt Festmaaltid.

Sagen er jo den, at det, der er en af Hovedbetingelserne for en omhyggelig Forplejning, er Madens Tilberedning — med andre Ord: Uddannelsen af og Duelighed hos Skibskokken. Og her er der først saa sent som i 90'erne sket en Forandring til det bedre, og det er siden gaaet fremad, omend kun gradvis.

Endnu skal kortelig nævnes, hvad Udviklingen senere har ført med sig. Baade 1892, 1896, 1901—02 bragte nye Spisetakster, der medførte Forandringer, der alle bidrog til Afveksling i Kosten og til at formindske Ensformigheden saa meget som muligt.

I 1892 udstraktes saaledes Bestemmelsen om Udgivelsen af friske Grøntsager til alle Skibe — Vagt- og Kasernes skibe dog nogle Aar senere — og som Erstatning for friske Grøntsager: henkogte og tørrede Grøntsager i samme Omfang.

Af fersk Kød maatte der efter Aarstiden vælges:

Oksekød, Kalvekød, Lammekød eller Flæsk, og med Hensyn til Tilberedningen stilledes man nu ogsaa mere frit. Ogsaa fersk Fisk fik Plads i Reglementet og kunde jævnlig udgives i Stedet for Klipfisk eller salt Kød.

Med Hensyn til Drikke kan anføres, at paa kolde Togter til Island og Grønland, paa hvilke der jo, som indrømmet ved Forhøjelsen af Kødrationen paa disse Togter, trænges til særlig kraftig Kost, maatte der udgives Kakao.

Alle Underofficerer af 1. Kl. og med dem ligestillede maatte faa $\frac{1}{20}$ Pot Brændevin daglig, foruden de alt tilstaaede Ekstra-Artikler.

I Torpedobaadene reglementeredes i Stedet for det ret uholdbare Skibsøl $\frac{2}{2}$ Fl. bajersk Øl, hvad Afholdsbevægelsen dog senere fik konverteret med det mere ufarlige »Skattefri«.

I 1896 fik Torpedobaadene et nyt Besisningsreglement, som, da der nu var indrettet Kabys i alle Baadene, bragte mere Afveksling.

Samme Aar og det efterfølgende bragte af vigtigere Bestemmelser henholdsvis den, at fersk Kød nu kunde udgives 4 Gange ugentlig, og den, at alle Underofficerer af 1. Kl. og med dem ligestillede nu fik Ret til daglig at faa tillavet et Ekstramaaltid.

Aaret 1901 var paa en Maade noget af et Sorgens Aar for Besisningen om Bord. Det gode danske Smør, der gennem Aarhundreder havde været Mandskabets Ret — for ikke at sige Livret — om Bord i Flaadens Skibe, blev afløst af det, der til alle Tider kun vil blive dets Surrogat: Margarinen. Skønt det ved kemisk Analyse blev godtgjort, at Næringsværdien i Smør og Margarine omtrent er den samme, og skønt de tidligere $12\frac{1}{2}$ Kvint Smør blev erstattet med 15 Kvint Margarine, kan det ikke nytte at nægte det: Savnet var smerteligt. — Men det gav en god Spareskilling, ca. 20 000 Kr. om Aaret.

Til Gengæld kom der forskellige Forbedringer i

Kosten. Vi nævner saaledes: Kærnemælk og frisk Mælk lejlighedsvis, Sigtebrød som Afveksling med Rugbrød — dog kun 1 Gang ugentlig. Blodbudding 1 à 2 Gange om Maaneden i Stedet for den ikke altid lige yndede salte Middagsret: salt Kød.

Da Spisetaksten af 1902 var approberet, syntes man da ogsaa, at Bespisningen i sin Helhed i Flaadens Skibe var særdeles vellykket. Der manglede nu kun, sagde man, for at den skulde være fuldendt: Syltetøj.

Som et sidste Led i denne Udvikling maa maaske endnu lige nævnes: Brændevinen.

I 1906 blev det bestemt, at Underofficererne, saaledes som Mandskabet i længst svundne Tider — ja Historien gentager sig som bekendt — kunde faa Penge i Stedet for Brændevinen, en Ordning, som mig bekendt, aldrig kom til Udførelse, og nu findes den ædelige Brændevin over Hovedet slet ikke mere i Spisetaksterne.

Det nugældende Bespisningsreglement er af 1909, men en nærmere Omtale af det falder udenfor denne Afhandlings Hensigt. Maaske vil Tiden, der vel i sig bærer adskillige Forandringer i Flaadernes Udvikling, ogsaa sætte sine Spor i Forplejningen af dem, der betjener disses Fartøjer.

Men jeg vil slutte med Moltkes foran citerede Ord: »Ingen Forplejning er saa dyr som den, der er daarlig.«

*

*

*

Ovenstaaende Artikel er efter Opfordring afholdt som Foredrag i Kystforsvarsskibet »Peder Skram« i 1. Eskadre, Vinteren 1914—15, af Eskadreintendanten, Intendant Tycho Ibsen.

De japanske Granaters Virkning ombord i Krydseren Aurora.

Oversat fra Russisk af Premierlieutenant Augsborg.

Sammendrag af flere Afsnit i Dagbogen „Over 3 Oceaner“, skrevet af W. Krawtschucko, Læge ombord i Krydseren under Tshushimaslaget.

Inden Granatvirkningen omtales, skal de Forholdsregler kort berøres, der var trufne for at beskytte Materiel og Personel og for at hjælpe de saarede.

Skjoldene paa alle 15 cm Kanonerne var borttagne.

Som det senere viste sig, undgik man derved, at 3 15 cm Kanoner blev gjort ubrugelige (Træffer Nr. 8, 9, 10), men formindskede samtidig Muligheden for et godt Sigte, idet Skytte og Kikkert ikke længere var dækkede mod Søstænk. Dette Forhold traadte særligt frem ved Stævnkanonen, som blev overøst med Vand. (Sejldugskalescher anbragtes i Stedet for Skjolde).

Mandskabets Køjer var i vid Udstrækning anvendt til Dækning; saaledes ved 75 mm Kanonerne, paa Forbindingsstederne og paa Kommandobroen, over hvilken der tillige var spændt et Net for at opfange nedfaldende Dele af Rejsningen.

De vigtigste Dele af Projektørerne (Lamperne, de forreste Glas og Reflektorerne) var bragte i Sikkerhed under Panserdækket og Radiostationen var flyttet ned i agterste Maskine.

Der var indrettet 3 Forbindingssteder paa Batteridækket; et under 15 cm Kanonerne Nr. 3 og Nr. 5 og et under 15 cm Kanonerne Nr. 2 og Nr. 4. Begge var beskyttede ude i Borde af en dobbelt Række Køjer.

Det 3die Forbindingssted, Hovedforbindingsstedet, laa forude under Bakken, til begge Sider beskyttet af Køjer. Paa synlige og i Forvejen for Besætningen opgivne Pladser paa Dækkene var anbragte Enkeltmandsforbindingspakker i Blikdaaser med paamalede røde Kors. Desuden havde hele Besætningen faaet rent Tøj paa om Morgen.

Granatvirkningen.

De japanske Granater anrettede stor Skade paa Krydseren, især naar den var under Krydsild. Træfferne var ikke ligelig fordelte over hele Krydseren, men faldt særlig i de to forreste Tredjedele af den og særlig om Styrbord. Sprængstykker af Granater, som sprang i Vandet udenfor Skibssiden, tilføjede Krydseren lige saa megen Skade som Fuldræfferne.

Krydserens 3 Skorstene blev hurtigt gennemhullede som en Saal. Forreste Skorsten led mest, og det var et Under, den blev staaende. Skorstenenes Beskadigelser formidskede straks Trækket og forøgede Kulforbruget stærkt.

Krydserens Rejsning blev meget medtaget. Luftnettet, Fortoppen, Foremærseraa og Storraaen blev skudt ned. Alt det staaende Gods paa Fokkemasten og det meste af det paa Stormasten blev skudt over. Det, der blev hængende vertikalt, kom paa Grund af Skibets Slingren i stærke Svingninger, og det, der faldt ned, bugtede sig som Slinger hen over Dækket og saarede adskillige Mennesker.

Overbygningen agter blev fuldstændig raseret, Trædækket pløjet op og alle Fartøjer ødelagte.

Under Kampen løb øverste og underste Kulkasser om Styrbord ved forreste Kedler som Følge af Granatsprængning fulde af Vand, hvilket gav Skibet en Krængning paa 4 Grader. Denne Krængning voksede efterhaanden, og for at ophæve den noget blev de ligeoverfor liggende Kulkasser fyldt med Vand.

Af Skibets 6 Projektører var een ubrugelig allerede, inden Slaget begyndte. Den, der stod paa Fokkemasten, blev slaaet i Stykker af en Granat og de resterende fire blev beskadigede af Granatstumper, men dog ikke mere, end de let kunde repareres.

Skibets eneste Afstandsmaaler (anbragt ubeskyttet i Mærset) blev ødelagt næsten i selve Kampens Begyndelse. Meddelelsesmidlerne (Elektriske, Talerør, Telefon) blev hurtigt gennemskudte og Kikkertsigterne mange Steder ødelagte. Alt i alt blev Krydserens Artillerimateriel meget medtaget i Løbet af Slaget. Den anrettede Skade fordelte sig saaledes:

Styrbords Side:

ubrugelige: 7 Stk. 15 cm, 5 Stk. 75 mm og 1 Stk. 37 mm Kanon.

Let beskadigede: 1 Stk. 15 cm og 1 Maskinkanon.

Bagbords Side:

ubrugelige: 2 Stk. 75 mm Kanoner.

Besætningens Tab:

10 døde og 89 saarede (deraf 6 dødeligt og 18 haardt).

Af Officererne var 2 dræbte, 3 haardtsaarede og 5 letsaarede. (Indbefattet i Tallene 10 og 89).

Krydserens Flag, som var hejst under Gafflen, blev 6 Gange skudt ned, men hver Gang atter hejst af Flagvagten. Da det syvende Gang blev skudt ned, kunde det ikke mere hejses, hvorfor Baadsmanden tog Flaget, klatrede ud paa Gafflen og surrede det fast.

Ved Firetiden tabte Skibene hinanden af Syne og Kampen hørte op for en kort Tid. Denne Pause blev benyttet til at udbedre Skaden, saa godt det lod sig gøre. De paa forskellige Steder opstaaede Brande blev

fuldstændigt slukkede, Hullerne i Skorstenene blev lukkede med Brædder, Afgangen i Kanonbesætningerne kompletteret, de døde bragte af Vejen og Dækkene spulede. Gennem Kanonportene og Hullerne i Skibssiden paa Batteridækket strømmede Vandet ind og samlede sig om Styrbord som Følge af Krængningen. Alle Kanonporterne blev derfor lukkede tæt til og Hullerne i Skibssiden blev lukkede med Brædder, Presenninger, Sække og Tømmer.

De i Dagbogen omtalte Træffere er samlede og givne Nummer i den Rækkefølge, de ramte Krydseren, og for at lette Oversigten er en Skitse af Krydseren tegnet og vedføjet.

Træffer Nr. 1 og Nr. 2.

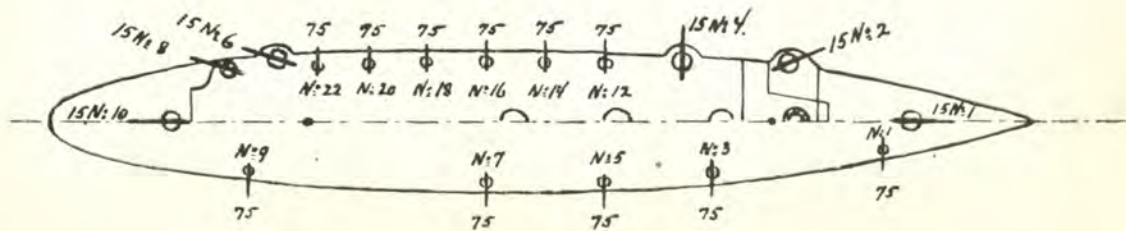
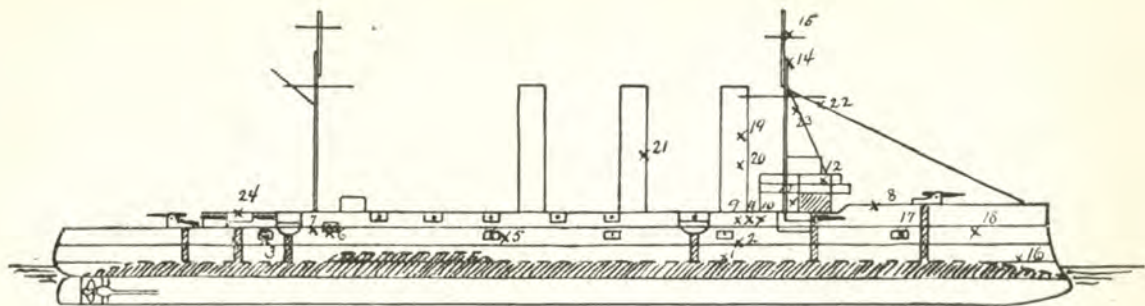
Sprængstykker af et Par store Granater, som sprang ved Anslaget mod Vandet forude om Styrbord og frembragte 12 Huller i Vandlinien, deraf eet paa 30 dm², gennem hvilke øverste og underste Kulkasser ved forreste Kedler løb fulde af Vand. Der opstod en Krængning paa 4°. Over Vandlinien slog Sprængstykkerne gennem Skibssiden og ind i den dobbelte Række Køjer, som var opstillede til Beskyttelse af det Styrbords Forbindingssted og Beljeningsmandskabet ved den der staaende 75 mm K. Nr. 3. Køjerne blev oprevne næsten helt igennem af store Sprængstykker. 5 Mand af Sanitetspersonalet blev let saarede.

Træffer Nr. 3.

Sprængstykker af en Granat af ukendt Kaliber, som højede Løbet opad paa 75 mm Kanon Nr. 9. Der blev kun skudt 3 Skud med denne Kanon.

Træffer Nr. 4.

Granat af ukendt Kaliber, som ramte Skibssiden om Bagbord og lavede et Hul paa 80 dm² og mange



mindre, gennemhullede Dampbarkassen og ødelagde en Elevator til Ophejsning af 75 mm Granater, saa den kun kunde betjenes med Haandkraft. Betjeningsmandskabet blev væltet af Lufttrykket, men ingen blev saaret.

Træffer Nr. 5.

Granat af 75 mm Kaliber, som gik gennem Styrbords Side og uden at springe faldt ned ved 75 mm Kanon Nr. 7 paa Batteridækket. Granaten blev kastet over Bord af Kanonkommandøren.

Træffer Nr. 6

Granat af 21 cm Kaliber. Ramte om Styrbord Agter i øverste Dæks Lasker. Slaget rystede hele Krydseren. Granaten gjorde 75 mm Kanon Nr. 21 ubrugelig og saarede 4 Mand haardt, deraf 1 dødeligt.

Træffer Nr. 7.

Granat af 21 cm Kaliber. Ramte om Styrbord Agter i øverste Dæks Lasker. Slaget rystede hele Krydseren. Granaten gjorde 15 cm Kanon Nr. 7 ubrugelig. Af Kanonens Besætning blev 2 dræbte, 1 dødeligt saaret, 1 haardt saaaret og de øvrige let saarede.

Træffer Nr. 6 og Nr. 7 fulgte lige efter hinanden og dannede et Hul paa 200 dm² i Styrbords Side. Ved Eksplosionen blev desuden ved 75 mm Kanon Nr. 7 Patronerne kastede rundt omkring, og der opstod Brand. En Kasse Patroner, som blev ophedet ved Eksplosionen, blev af samme kastet ned i Magasinet.

Træffer Nr. 8.

Granat af 15 cm Kaliber, som sprang ved Styrbords Nedgangstrappe fra Bakken og beskadigede 15 cm Kanon Nr. 1, men gjorde den ikke ubrugelig. De ved Kanonen værende Patroner blev spredte over hele Bakken, nogle af Patronerne sprængtes og Krudtet antændtes. Ved

Sprængningen indhyldedes hele Betjeningsmandskabet i en sort, trykkende Røg og blev kastet fra hinanden. Med Undtagelse af Løjtnanten og Kanonkommandøren blev alle saarede, deraf 1 dødeligt og 2 haardt.

Træffer Nr. 9 og Nr. 10.

Granater af 15 cm Kaliber, som sprang lige efter hinanden over Styrbords Side agten for Kommandobroen. Sprængstykkerne kastedes i alle Retninger. Nogle slog gennem Dækket over Centralkommandopladsen og Styrbords Forbindingssted. Andre satte sig fast i Aabningen mellem Væggen og Kuplen paa Kommandotaarnet. Atter andre ødelagde Finkenettet eller bøjede Spanterne i den Styrbords Barkasse. De paa Stedet værende 15 cm Patroner blev spredte til alle Sider, Krudtet slaaet ud og antændt. Røstværkerne, Finkenettet og Resterne af Barkassen blussede op. Besætningerne ved 15 cm Kanonerne Nr. 3 og Nr. 5 blev gjort ukampdygtige. Fire blev dræbte, 2 dødeligt saarede og 5 haardt saarede.

Træffer Nr. 11.

Granat af ukendt Kaliber. Sprang omtrent paa samme Sted som Nr. 9 og Nr. 10 og saarede 1 Mand (Næstkommanderende, i Spidsen for Brandpatrouillen).

Træffer Nr. 12.

Granat af 15 cm Kaliber, som sprang i Køjebeskyttelsen paa Kommandobroen.

Træffer Nr. 13.

Granat af 75 mm Kaliber. Sprang ved Anslaget mod Styrbords Jerntrappe til Kommandobroen, ved Siden af Kommandotaarnet. Trappen blev fuldstændig sønderrevet og Brudstykker af den fløj gennem den lille Aabning (Indgangen) i Kommandotaarnet, ind i dette og kastedes tilbage af Kuplen i forskellige Retninger. I

Taarnet befandt sig Chefen, ældste Artilleriofficer, ældste Torpedoofficer, ældste Navigationsofficer og en Underofficer ved Rattet. Alle blev kastede omkuld og Krydseren skar ud af Linien. Chefen og ældste Artilleriofficer blev dræbt, de øvrige saarede. Underofficeren var den første, som rejste sig. Han førte Krydseren tilbage i Linien. Torpedoofficeren og Navigationsofficeren kom senere paa Benene, da Chefen og Artilleriofficeren var faldne oven paa dem ved Eksplosionen.

Næsten alle, som befandt sig paa Kommandobroen, blev saarede.

Træffer Nr. 14.

Granat af 12 cm Kaliber. Ramte Toppen af Fokkemasten. Jernmasten slog en Revne.

Træffer Nr. 15.

Granat af ukendt Kaliber, som ramte Foremærseraa. Den borttog den Styrbords Halvdel af Raaen og sprængte Styrbords Stængevant. Jern- og Træstykker faldt ned, gennemhullede Mærset, sønderslog Afstandsmaaleren og saarede 2 Mand.

Træffer Nr. 16.

Granat af 21 cm Kaliber, som sprang ved Anslag mod Vandet, ganske nær Skibssiden. Den sprængte Styrbords Ankerkæde, borttog Klydset og lavede 2 Huller paa 20 dm² i Vandlinien. Torpedorummet For fyldtes straks med Vand, hvorpaa det blev forladt og lukket vandtæt af.

Træffer Nr. 17.

Granat af ukendt Kaliber. Gjorde 75 mm Kanon Nr. 1 ubrugelig og saarede 5 Mand.

Træffer Nr. 18.

Granat af 21 cm Kaliber, som ramte for om Styrbord og gik tværs gennem Krydseren. Den slog om Styrbord et Hul paa 120 dm² og om Bagbord 10 Huller

å 15 dm² og fremkaldte Brand. Flere blev saarede, deraf 1 haardt.

Træffer Nr. 19 og Nr. 20.

Granater af stort Kaliber. Frembragte 2 Huller paa 450 dm² i forreste Skorsten.

Træffer Nr. 21.

Granat af ukendt Kaliber. Slog et Hul paa 240 dm² i midterste Skorsten.

Træffer Nr. 22.

Granat af ukendt Kaliber. Ramte Fokkemastens Stag og sprængte det. Staget bugtende sig som en Slange, faldt hen over Bakken og saarede 3 Mand.

Træffer Nr. 23.

Granat af ukendt Kaliber. Ramte Styrbords Fokkevante. Et af dem for forefter og vikled sig om Løbet paa 15 cm Kanon Nr. 1.

Træffer Nr. 24.

Granat af 75 mm Kaliber, som ramte Soklen til den 37 mm Kanon paa agterste Bro om Styrbord og kastede Kanonen over Bord. Sprængstykkerne spredte sig vifteformig ud, sprængte en Kasse Patroner, saarede mange Folk og fremkaldte Brand.

Indretning til Styring af selvbevægende Torpedoer i bestemte Kurver.

Af Ingeniør, cand. polyt. H. Chr. Bursche.

I Slutningen af forrige Aar har en italiensk Ingeniør opfundet en Indretning til Styring af selvbevægende Torpedoer i bestemte Kurver og til Grund for denne Indretnings Konstruktion lagt følgende almindelige Betragtning.

Ved Afskydning af selvbevægende Torpedoer optræder der store Vanskeligheder, naar det drejer sig om med nogenlunde Sikkerhed at træffe et Maal, idet dette, saavel som den skydende Baad befinder sig i Bevægelse.

Der er mange forskellige Forhold, der bestemmer Træffesikkerheden, saaledes en nøjagtig Bestemmelse af Maalets Kurs og Hastighed og af de eventuelle Strømførhold, der kan bringe Torpedoen ud af sin Bane. Har man ikke paa Forhaand nøje overvejet disse forskellige Forhold, er Resultatet, at Torpedoen vil skære Maalets Kurs, men foran — eller agten for Maalet, og Skuddet er forfejlet. Det er tilmed ofte nødvendigt, at nærme sig det fjendtlige Skib saa meget som muligt, hvorved der opstaar Fare for Opdagelse og Tilintetgørelse.

Der opstaar herved uvilkaarlig den Tanke, at forsyne den Slags Vaaben med saadanne Indretninger, at de i deres Fart i Stedet for at følge en bestemt Linie, som altsaa kun skærer det fjendtlige Skibs Kurs i et enkelt Punkt, kan udføre selvstændige Kursændringer, naar de befinder sig i Nærheden af deres Maal og saaledes bringes til at skære det fjendtlige Skibs Kurs i flere Punkter eller til forskellig Tid paa det samme Sted,

og paa denne Maade hidføre en tilnærmelsesvis sikker Træfning af det bestemte Maal og dette forøvrigt, selv om Skuddet til en Begyndelse ikke har været rigtig beregnet.

Man har dog tidligere kendt forskellige Indretninger til Opnaaelse af dette Øjemed. Men ved den ene af disse findes der kun et enkelt Organ til Regulering af Torpedoenes Løb, ved hvilket man ikke kan tilfredsstille alle Fordringer til Reguleringens Nøjagtighed eller ogsaa er der flere Organer, der blot komplicerer Mekanismen, saaledes at det ikke i Løbet af et kort Øjeblik før Torpedoenes Affyring er let at indstille den til en bestemt Kurve.

Den italienske Ingeniørs Opfindelse gaar da ud paa, at man anvender et Antal Knastskiver af forskellig Profil, som enten umiddelbart eller gennem passende Transmissionsorganer paavirker Torpedoenes Styremekanismer, hvorved denne tvinges til at gennemløbe en ganske nøjagtig forudbestemt Kurve. Randen af hver af disse Skiver er dels formet efter en Cirkelbue, som er bestemt til at holde Torpedoenes Bane i lige Retning og tildels krummet efter en Kurve, som svarer til den Kurvebane, Torpedoen skal gennemløbe. Paa Ydersiden af Torpedoen er anbragt de Indretninger, som tjener til at sætte den ene eller den anden af disse Skiver i Virksomhed.

Paa Torpedoenes Styremekanisme kan der da f. Eks. være anbragt en Knast eller et Fremspring, der ved Hjælp af et passende anbragt Fjedertryk løber paa en af de ommeldte Knastskiver. Derved bringes Styremekanismen til at følge Skivens Form og ved Afpasning af Knastskivens Kurveform kan Torpedoenes Kurs dirigeres i ganske bestemte Baner.

Til en Begyndelse indstiller man Fremspringet paa Styremekanismen saaledes, at det berører den cirkelformede Del af Knastskivens Omkreds og gør dennes Længde lig det Stykke, Torpedoen skal gaa i lige Retning, alt-

saa lig den skønnede Afstand af det fjendtlige Skib. Naar da Fremspringet har gennemløbet den cirkelformede Del af Knastskiven, støder den paa en Knast, som forstiller Roret f. Eks. til højre og Torpedoen drejer sig da ligeledes til højre. Det Stykke af Knastskivens øvrige Omkreds, der ligger efter Knasten, er da formet og beregnet saaledes forud, at Fremspringet ved at bevæges hen over det, atter drejer Roret jævnt tilbage til venstre, hvorved Torpedoen udfører en Drejning til venstre, idet Fremspringet paa Styremekanismen ved Hjælp af en Knast paa Knastskiven har bragt Torpedoens Ror til at slaa om, og ved at Fremspringet atter er kommen ind paa den cirkelformede Del af Knastskivens Omkreds, kan Torpedoens Retning stadig reguleres til den atter løber i lige Retning.

Man kan da som tidligere nævnt have flere saadanne Knastskiver, hvis Omkredse er formede efter bestemte Baner, og ved at anvende den ene eller den anden af disse, kan man regulere Torpedoens Bane paa en hvilken som helst Maade.

For at kunne regulere Længden af det cirkelformede Kurvestykke efter Afstanden af det fjendtlige Skib, selv efter at Skiven er anbragt indeni Torpedoen, kan der i Forbindelse med Knastskiverne være anbragt en Viser udenpaa Torpedoen. Ved Bevægelse af denne Viser drejes Knastskiven et passende Stykke, svarende til Længden af Torpedoens retlinede Bane.

Den tidmaalende Indretning kan bedst paa sædvanlig Maade sættes i Bevægelse ved en Fjeder. Men der kan forøvrigt anvendes enhver anden passende Kraft.

Den beskrevne Knastskive kan ogsaa anvendes til Styring af Torpedoen i Dybden. Ligeledes kan man ogsaa her indstille Mekanismen saaledes, at Torpedoen beskriver en Kurve og saaledes f. Eks. kan indstilles til at vige udenom Torpedonæt, naar den befinder sig i Nærheden af det fjendtlige Skib. Da der jo i Nærheden

af et saadant Næt kun bliver Tale om en Opad- og Nedadgaaen, behøver man kun til dette Øjemed en enkelt Styreskive, hvis Indvirkning paa Dybderoret sker paa passende Maade.

De forskellige Knastskiver kan være anbragte paa en fælles Aksel, som glider i passende Lejer og kan indstilles udefra, saaledes at den ene eller den anden af Knastskiverne kan bringes i deres virksomme Stillinger, uden at man behøver at aabne Torpedoen. Valget af Skive afhænger kun af det fjendtlige Skibs Stilling.

At komme ind paa den rent konstruktive og detaljerede Udførelse af en saadan Mekanisme vilde føre for vidt her; det ovenfor angivne er Princippet i den i store Træk.

Litteratur.

C. F. Wandel: Søkrigen i de dansk-norske Farvande 1807—14. Fra Tabet af Flaaden til Freden i Kiel. Udgivet paa Carlsbergfondets Bekostning.

De fleste Mennesker vil vistnok enten have gjort — eller ialfald gøre — den Erfaring, at Historien som Studium først rigtig værdsættes, naar man kommer i Berøring med det virkelige Datidsmenneskes egne Skildringer. Derfor har Memoirelitteraturen efterhaanden faaet saa mange Tilhængere, og derfor følger man ogsaa det foreliggende Værk fra først til sidst med levende Interesse, thi her taler Datidens Søkrigere paa hver Side i den lange Række af officielle Rapporter — og nogle af dem taler endda baade malende og morsomt, trods den officielle Ramme.

Søkrigen 1807—14 — »Kanonbaadskrigen« — vil altid være et af de smukkeste Blade i den dansk-norske Søkrigshistorie. Ramt af Ulykker til Roden, berøvet alt lige til de mindste Smaating, viser Danmarks Folk i Almindelighed og Flaaden i Særdeleshed et Billede paa Energi, Spændstighed og Fædrelandskærlighed, som er uden Sidestykke i vor lange og begivenhedsrige Historie. Alt maa begyndes fra Grunden. De strategiske Hovedlinier maa lægges helt om; fra at være en Flaade med den virkelige Søkamp til Maal, maa nu Grænsepælene flyttes til et Kystforsvar mod den mægtigste maritime Modstander, Verden har set. Og jævnsides maa Øjet dog ikke tages fra det »blaa, dybe Vand«, thi Forbindelsen med Norge maa opretholdes, om ikke vort trofaste Brødrefolk skal sulte ihjel. — Sandelig, det var

Opgaver, der kunde faa den kækkeste til at fortvivle. Og dog ser vi ikke alene, at Landets Sømagt griber Opgaven med Begærlighed, men ogsaa, at Flaaden praktisk talt løser den. Admiralen anfører et baade morsomt og rammende Eksempel paa Søofficerkorpsets Offervillie overfor den store Sag, idet Gallauniformsepauletterne afskaffes og skænkes til Forsvarsindsamlingen. Den Slags Træk er det, der rykker os Tiden paa Livet, og som gør Studiet baade underholdende og belærende.

Set fra et Søofficersstandpunkt vil man jo først og fremmest gribe Bogen for at drage Nytte af den til Studiet af Søkrigsvidenskaben. Til dette er Bogen et fortræffeligt Kildeskrift, men man maa kun beklage, at Admiralen ikke har bearbejdet dette. I Forordet anføres udtrykkelig, at Bogens Plan kun er »en paa Grundlag af officielle Aktstykker samlet udførlig Fremstilling af Søkrigen 1807—14, en Fremstilling, der ikke foreligger fra dansk eller norsk Side. Læseren maa heller ikke vente at finde andet; de indviklede politiske Forhandlinger og Begivenheder, der foregik jævnsides hermed, er ikke berørte, undtagen hvor deres Omtale har været nødvendig for at forstaa Begivenhedernes Sammenhæng.« Dette Admiralsens begrænsede Maal kan man altsaa kun beklage, dels fordi Admiralen paa de Steder, hvor han gaar udenfor sin anførte Ramme, viser sig som en klar og anskuelig Forfatter, der med Lethed vilde have kunnet bearbejde Materialet, og dels fordi Bogens Karakter af Kildeskrift maaske vil faa Søofficeren til at vise Arbejdet fra sig som skrevet for Historikeren og ikke for det praktiske Livs Mand.

Men dette sidste er urigtigt. Admiralen har forstaaet at samle et saa righoldigt Materiale, at man, selv om man kun vil benytte Bogen som »Skønlitteratur«, vil blive tilfredsstillet,

Studiet af Søkrigen er jo i mangt og meget et Menneskestudium. Taktikken fra for 100 Aar siden kan

man vise fra sig, men Studiet af, hvorledes Datidens Førere — gamle som unge — tog Opgaven op, organiserede og virkede, hvorledes de aldrig tabte Modet, hvorledes Vanskelighederne snarere skærpede end svækkede deres Villie, — det kan man finde belyst paa hver Side af Bogen. General Focks fornylig under Verdenskrigen udtalte »Et tabt Slag er et Slag, man tror at have tabt«, finder man bekræftet Gang paa Gang, og Studiet af disse — tit unge — Mennesker, for hvem Strabadser og Savn — ja selv Sult — var daglige Oplevelser, kan give en mangt og meget at tænke paa. Man smiler ofte lidt ad Teorien om, at man bør uddanne ikke alene sin Sjæl og sit Legeme fra ung, men ogsaa sin Karakter; men ligesaa vist som dette trods alt er rigtigt, ligesaa rigtigt er det, at der gives intet bedre Middel hertil end at holde sig for Øje, hvad de virkelig overlegne Mænd i tidligere Tid har udrettet. »Mangen ung Søofficer interesserer sig mere for at studere sin Nelson end for at tilse Mandskabets Tøjmonstring«, skrev Marine Rundsbhau fornylig, men den omvendte Sætning gælder sandelig ogsaa i vor Marine, og til dem, der vil studere, hvorledes man i Livets vanskeligste Øjeblikke, naar alt gaar imod en, dog holder Tanken klar og Humøret oppe, til dem har Bogen Bud, — og det er vel til os alle! Men paa dette Omraade — Organisationen af Flaaden efter de ændrede strategiske Hovedlinier — er det man mest beklager, at Admiralen ikke ved Bearbejdning har sat Tiden og Personellet et lettere tilgængeligt Mindesmærke!

Der er mangt og meget i Datidens Kanonbaadskrig, der minder om Tysklands af mange saa beundrede U-Baadskrig. Det er dog kun en flygtig Lighed, thi det maa straks siges, at Tysklands Opgave er langt lettere end den, der var stillet os i 1807—14. Tyskland har baade Materiel og Personel ved Haanden i rigelig Mængde — og selve Kystforsvaret løses ikke af dets U-Baade,

men af dets «fleet in being» og Kystbefæstninger. Men Modstanderen er den samme, — om end hans Overlegenhed er større end i vore Dage, og selve Kanonbaadslivet minder meget om det strabadserende Liv, de tyske Undervandsbaadsbesætninger givet maa føre. Og ligesom det er de unge Officerer, der nu i vore Dage skriver Størstedelen (foreløbig) af Tysklands Søkrigshistorie, saa var det ogsaa de unge danske Officerer, der skrev Størstedelen af Danmarks i Kanonbaadskrigen. Derfor bør særlig enhver ung dansk Søofficer læse Bogen. Sjælden greb ældre Folk end Kaptajnløjtnanter ind, Resten var Folk i Tyverne, unge, glade og modige Folk, der gik i Døden med en Spøg paa Læberne. Og hvilke Opgaver bødes der dem ikke — rene Eventyr som Udskæring af Konvojer — Forklædninger o. l. Hvis dér ikke har været Chancer for en ung Mand, har der aldrig været Chancer til!

Af Admiralens store Kildemateriale læser man med stor Fornøjelse Skrivelserne fra Pr. Lt. Rasch til Kommandanten i Nyborg, da Spanierne gjorde Oprør, og man følger Rasch i engelsk Fangenskab pr. Rapport. Hele Sneedorffs store — men ofte tidligere alt for lidt værdsatte Organisation af Søforsvaret i Norge, hvor Opgaven var endnu sværere end i Danmark, grundet paa Norges slette Finanser og manglende Forbindelse med Moderinstitutionerne, staar klart og rent og læses med saa meget desmere Glæde, som Sneedorff jo af den offentlige Mening blev haardt medtaget — ganske uretfærdigt efter min Mening — for sin Affære med Konvojen. I Prins Christians Kamp bringes kun lidet nyt, da den har været saa indgaaende bearbejdet; men den sørgelige Anholtaffære — en af de mange, hvor Samarbejde mellem de to Værn har glippet — belyses ganske fortræffelig ved Artillerikaptajn Meyers Rapport, der mig bekendt aldrig før har været offentliggjort. Ganske vist ser Artillerikaptajn Meyer ikke med venlige Øjne paa

Marinen, men hans Rapport er dog saa værdig og enkel skreven, at den bliver et Dokument af høj Værdi — alene for denne Rapports Skyld bør enhver læse Bogen. Der fremkommer i det kongelige Direktiv for Operationen ogsaa det interessante Moment, at Anholt ikke skulde beholdes, men »at alt ruineres paa Øen og Beboerne med alt bortføres, da der skal blive sørget for dem. Denne Ø gøres da ubeboelig, som er Hovedhensigten, og alt brugbart som er mulig føres bort, og hvad der ej kan føres bort, fordærves eller kastes i Søen«. — Det var Krig paa Kniven i de Dage! Affæren i Lyngør Havn er ogsaa forøget med mange nye og interessante Dokumenter, og Billedet af den kække Capt. Stewart har ikke godt af at belyses af hans absurde Fordring paa Briggernes Tilbagegivelse. Man ser, hvor forsigtig man i saa Fald bør være med, hvad man giver skriftlig fra sig. Chefens Paaskrift af en formentlig Styrkeliste med Officerernes Navne opfattes som en bindende Underskrift!

Ogsaa Bogens sidste Kapitel om Prisonskibene læses med Interesse.

Naar man beklager, at Admiralen ikke har taget Stoffets Bearbejdelse op, er det maaske særlig paa eet Punkt af videre Sigt end set fra den farende Officers Standpunkt. Spørgsmaalet er her om Norges Provide-rings Utilstrækkelighed, begrundet i manglende Interesse fra dansk Side. Dette Punkt var som bekendt et Kardinalpunkt i de norske Beskyldninger mod Danmark, og at det maa kunne gendrives ved Studium af Marinens Arkiver og Bearbejdelse af Rapporter o. l. synes givet, thi de store Anstrængelser og den ikke ringe Indsats, Danmark gjorde her, lyser ud af hver Side i det fore-liggende Arbejde — og kyndigere Fører end Admiralen faar Spørgsmaalet næppe efter det foreliggende Værk at dømme. Godt vilde det være at faa rammet en Pæl igennem det!

Alt i alt maa man saaledes ønske den danske Ma-

rinelitteratur til Lykke med den nye Forøgelse og haabe paa, at Admiralen vil fortsætte det store Arbejde med et nyt i Bearbejdning. Enhver dansk Søofficer bør læse Bogen.

Schaffalitzky de Muckadell.

Østerrig-Ungarernes Krigsførelse i Serbien. Af *R. L. Reiss*, Prof. ved Universitetet i Lausanne. Autoriseret Oversættelse af Axel Broe. Erslev og Hasselbachs Forlag.

Ved Læsningen af denne Bog ligger det nær at sammenligne den med den kendte og opsigtsvækkende Bog »Tyske Soldaterdagbøger«, udgivne af den franske Professor Bédier.

Begge Bøgerne har nemlig samme Tendens: at lægge Centralmagterne for Had, ikke ved at drøfte, hos hvem Skylden for Krigen ligger eller lignende Problemer, men ved at fremstille uomstødelige Kendsgerninger for, hvorledes de »civiliserede« Staters Hære optræder i Fjendeland. Der er dog en væsentlig Forskel paa det Materiale, de to Forfattere har benyttet.

Den franske Professor har i sin Bog kun aftrykt Indholdet af Breve og Dagbøger, fundne hos tyske Fanger, tagne af den franske Hær (til yderligere Bestyrkelse aftrykkes disse »en facsimile«). Forfatteren lader her Brevene tale deres eget Sprog. Den neutrale schweiziske Professor har udarbejdet sin Bog efter Øjenvidners Skildringer i Forbindelse med sine egne personlige Erfaringer. Professor Bédiers Bog maa saaledes være den absolut mest troværdige, for det, at han er Franskmand, har ingen direkte Indflydelse paa, hvad han fremfører, idet han ikke bruger sine egne Ord; til Gengæld er den anden Forfatter neutral — i alt Fald af Nation. Hvorledes hans personlige Opfattelse har været inden Krigen, og om han paa en eller anden Maade har været særlig knyttet til Serbien eller Serbere, giver Forfatteren ingen Oplys-

ning om, men nøjes med at anføre, at han i Egenskab af strafferetskyndig af den serbiske Regering blev indbudt til at rejse til Serbien for ved Selvsyn at bedømme de østerrig-ungarske Troppers Optræden i dette Land. Forfatteren anfører, at han straks stillede sig — saadan som alle gjorde — skeptisk overfor de serbiske Beretninger om de begaaede Grusomheder, men ved sine omhyggelige Undersøgelser blev overtydet om disses Rigtighed, og for dette er nærværende Bog hans Bevis. Selv om man ikke ganske uden Kritik kan give Forfatteren Ret i alt, hvad han anfører og fortæller, saa er der dog enkelte Tilfælde, hvor Beviset er fyldestgørende, f. Eks. vedrørende eksploderende Kugler, der er fundne hos de østerrigske Fanger. I det ydre ligner disse Projektiler de almindelige massive, men i Virkeligheden er de en lille Granat, idet en Perkutør i Anslagsøjeblikket farer frem, bringer en Knaldkviksølvhætte til Eksplosion og derved atter en lille Krudtladning. Der findes en omhyggelig Tegning af disse Projektiler samt af de Saar, de frembringer, og den store Forskel, der er mellem Saaret, hvor Kuglen er gaaet ind og hvor den er gaaet ud, lader ingen Tvivl tilbage. Desuden indrømmer Østerrigerne ogsaa, at de har brugt saakaldte »Einschusspatronen«, for ved Hjælp af den lille Eksplosion bedre at kunne foretage Nedslagsrettelserne — det er muligt, men ikke meget sandsynligt, at dette har været den eneste Hensigt med denne særlige Slags Patroner.

Endvidere fremføres en Række Eksempler paa Mord paa fangne og saarede Soldater og civile Personer. Beretningerne skyldes alle Øjenvidner, men kun de serbiske er navngivne, idet de østerrig-ungarske Navne er udeladte af Hensyn til de Følger, det kunde faa for dem senere. Selv om dette er meget hensynsfuldt overfor Østerrigerne, er det svækkende for Bogens Beviskraft. I Professor Bédier's Bog er hvert Vidne nævnet med Navn, Rang, Regiment og Kompagni. Der er dog kun

faa Beretninger fra østerrigske Fanger, og selv om Gerningerne, saasom Drab af Fanger ved Skydning og Bajonetstik er meget graverende, saa er Beviserne ikke fyldestgørende; men at der er begaaet Mord paa talrige Kvinder, Oldinge og Børn er uomstødeligt¹⁾; men nærmere Enkeltheder mangler, idet man kun faar den ene Parts Syn paa Sagen.

Mest talende er Forfatterens personlige lagttagelser, der er ledsagede af enkelte Fotografier af lemlæstede Mennesker, samt en officiel Beretning om Antallet og Alderen af dræbte Civilpersoner, af hvilke omtrent Halvdelen er under 15 og over 60 Aar gamle.

Hvad der iøvrigt fortælles om Bombardement paa aabne Byer og Plyndring af Privatejendom vækker i Sammenligning med de førstnævnte Skildringer ingen særlig Interesse. Bombardementet af aabne Byer bliver jo nu anvendt af alle krigsførende Magter.

Alt i alt er Bogen ikke uden Interesse, idet den søger at vise, at Følgerne af en Krig i Aaret 1914 omtrent er den samme som paa Trediveaarskrigens Tid, hvad Grusomhederne overfor Civilbefolkningen angaar. Bogen maa imidlertid ikke læses uden vaagen Kritik, og paa Højde med Professor Bédiers Bog kan den i ingen Henseende komme.

P. S.

Sverrigs Krig Åren 1808 och 1809 udgivet af *Generalstabens krigshistoriska Afdeling*. Krigen i Norge 1808, Text, Bilagor og Kartor. Stockholm 1915. I Kommission hos Gyldendalske Boghandel, Nordisk Forlag. Pris 10 Kr.

Den svenske Generalstab har udgivet et omfangsrigt og interessant Værk, ledsaget af talrige fortrinlige Kort om Kampen i Norge 1808. Landkrigsoperationerne

¹⁾ Forfatteren har personlig overværet, at en Grav med 60 Lig, Kvinder, Oldinge og Børn blev aabnet.

optager den væsentligste Del, men ogsaa Kampene mellem Skærgaardseskadrene og disses Styrkeforhold omtales indgaaende og supplerer for denne Epokes Vedkommende paa en udmærket Maade det samtidig af Vice-admiral C. F. Wandel udgivne Værk: *Søkrigen i de dansk-norske Farvande 1807—14.*

Det energiske Arbejde, som blev udført af Generaladjudanten ved Norges Søvæsen, Kommandør F. L. Fisker, for at skabe et nyt Søforsvar efter Flaadens Tab 1807, omtales meget anerkendende, og i Løbet af 1808 naaede det op til 2 Brigger, 6 Kanonskonnerter, 35 Kanonchalupper og 56 Kanonbaade samt 1 Bombarder-galliot og 8 Flydebatterier. Den norske Flaade krævede en Besætning paa 2500 Mand, som maatte udskrives blandt Kystbeboerne, men det skortede meget paa Officerer, af hvilke kun 7 var faste, Resten Koffardimarinens Kaptajner og Styrmand.

Til Kystforsvar opførtes en Mængde Batterier og Skanser af Befolkningen, der selv lavede Armeringen til disse.

Den svenske Skærgaardseskadre, hvis Hovedstation var Strömstad, var den norske betydelig overlegen, men opnaaede ingen afgørende Resultater af sin Virksomhed, hvilket tilskrives dens Chef, Øverstløjtnant Carlheim-Gyllenskølds fejlagtige Dispositioner og Mangel paa Initiativ.

Et meget interessant Afsnit omhandler den engelske Hjelpehærs Overførsel til Sverrig, Stridighederne mellem Kong Gustaf Adolf og den engelske General Moore, Forhandlingerne mellem England og Sverrig om et Angreb paa Sjælland og Hjelpehærens Afrejse fra Gøteborg uden at have været i Land.

Værket er særdeles overskueligt med Fortegnelse saavel over Materiel som Personel, og da Krigen saavel til Vands som til Lands er skildret i en meget underholdende, let læselig Form, vil det sikkert faa mange Læsere ogsaa i Danmark.

Etc.

Søkrigslovene belyst ved Eksempler fra den nuværende Krig.

Af G. Laghezza, Maggiore Commissario i den italienske Marine.

Oversat fra Journal of the Royal United Service Institutions, August 1915,
af Premierløjtnant P. Holck.

De fundamentale Principper for de maritime Love, saaledes som de er fastsat af den Konference, der i 1909 blev afholdt paa Englands Initiativ, kendt under Navnet: »Londonerdekclarationen«, er i sine vigtigste Bestemmelser, d. v. s. dens Direktiver for fri Handel og Søfart, blevet krænket af saavel Tyskland som England. De neutrale Stater har været nødt til at taale Følgerne, og deres Protester i Berlin og London har ikke ført til at sikre deres Ret.

Tiden er ikke inde til at anføre undskyldende Momenter for den ene eller den anden af de krigsførende Parter: det kan gøres efter Krigen med mindre Chance for Fejltagelser, naar vi har mere bestemte Oplysninger om Begivenhederne. Det maa imidlertid indrømmes, at hvis nogen af de udøvne Handlinger udviser en aabenlys Krænkelse af de bestaaende Love, fastsat gennem Aarhundreders Praksis, kan andre, paa den anden Side, være foraarsagede alene ved Brugen af nye Krigsmaskiner, hvis Brugbarhed aldrig tidligere har været kendt. Udlægning af Miner i aaben Sø og de glimrende Bedrifter, der er udført af Luftfartøjer og Undervandsbaade, har givet den moderne Søkrig en fuldstændig ny Karakter, og følgelig kan mange af de Principper, som hidtil har reguleret de krigsførendes Handlemaade, ikke anvendes paa de nuværende Forhold. For at nævne et Eksempel;

hvilken Stat vil være i Stand til at opretholde en »virkelig og effektiv« Blokade i Overensstemmelse med Pariserdeklarationens klassiske Definition, naar den er udsat for Undervandsbaadsangreb? Hvem kan drage Spørgsmaalet »Krigszonen«s Lovlighed i Tvivl lige overfor den stadigt voksende Brug af Miner? Eller, hvem kan opretholde Theorien om betinget Kontrabande, naar en moderne Marines mangfoldige Fornødenheder tages i Betragtning? Den nuværende Krig har stillet baade Krigeren og Lovgiveren uforberedte, og vi er tilbøjelige til at betragte en Del Handlemaader, som virkelig har været nødvendige paa Grund af den ny Retning, Søkrigen har taget, og som muligvis efter Fredsslutningen vil blive anerkendt som lovmæssige, for Krænkelse af de internationale Love.

Hvad der er absolut uforsvarligt og virkelig at beklage er, at Brugen af de ny Vaaben har faaet de krigsførende til, som Repressalier, at anvende lovstridige og uundskyldelige Krigsmethoder, der fører os tilbage til den barbariske Krigsførelse for flere Hundrede Aar siden. Maaske vilde Sagen aldrig være naaet til dette Punkt, hvis de lærde Jurister, der mødtes i London i 1909 for at skrive de internationale Love, havde indskrænket sig til at fastslaa almindelige Principper uden at gaa i uvigtige Detailler, og hvis de ikke havde ofret de krigsførendes lovlige Ret for en Overvurdering af de neutrales Interesser.

Konferencen forsøgte at afgøre det møjsommelige Kontrabandespørgsmaal ved at knæsatte den af Grotius (1625) fremsatte Theori, at Artiklerne skulde inddeles i tre Kategorier — absolut Kontrabande, betinget Kontrabande og fri Ladning — uden at forestille sig det utilraadelige paa Forhaand at fastsætte bestemte Regler for, hvad der skulde regnes for betinget Kontrabande, gyldig for enhver Krig og enhver Nation: For det kan vel hændes, eftersom hver Stats Fornødenheder er forskellige, at det kan være i den enes og ikke i den andens Interesse at

erklære en vis Artikel for Kontrabande. Den gamle Søkrigsregel, ifølge hvilken Staterne fra Tid til anden selv erklærede, hvad der efter deres Mening maatte anses for Krigskontrabande, var fornuftigere og mere praktisk. Hvis denne Regel var blevet tilføjet, vilde ingen, af de krigsførende Magter have krænket Londonerdekларationen i denne Henseende.

Den mest bemærkningsværdige Begivenhed i den nuværende Konflikt er, at England efter de første faa Krigsmaaneder hindrede Indførslen af Levnedsmidler til Tyskland ved at lukke alle tyske Havne for neutrale Landes Kornskibe, og dette er en aabenlys Krænkelse af Dekларationen, som blev anerkendt af »the Order in Council« d. 4de August.

Som bekendt er Korn og alle Slags Levnedsmidler (efter vor Mening forkert) i Londonerdekларationen klassificeret som betinget Kontrabande, hvorved forstaas, at de kun kan opbringes, naar de er bestemt for en fjendtlig Stats Krigsmagt. Hvis Dekларationens Bestemmelser skal gennemføres, kan Levnedsmidler, bestemt til den civile Befolknings Forbrug, følgelig aldrig opbringes. Handel med Korn og Levnedsmidler i Krigstider har en Historie, der gaar langt tilbage, og i Tilfælde af, at vi skal dømme Englands Handlemaade, maa det eksisterende Præcedens for en saadan Aktion i Korthed nævnes, idet vi begynder med det 17de Aarhundrede, hvor de nuværende Love om dette Emne begyndte at antage Form. Pyrenæer-Traktaten af 7de November 1659 begrænser Kontrabande udelukkende til Artikler af militær Betydning, idet den tillod fri Handel med Korn og Levnedsmidler, undtagen i Tilfælde af Belejring eller Blokade. Denne Traktat blev, for de Spørgsmaals Vedkommende, der interesserer os, stadfæstet af den vigtige Ytrechter-Traktat af 11te April 1713 og tjente som Forbillede for den engelsk-russiske Handelskonvention af 1766 i Bestemmelsen af de Principper, som Catharina II af Rusland i sin berømte De-

klaration af 1780 proklamerede som de neutrale Staters Ret under en Søkrig.

De bestaaende Forhold forandredes imidlertid under de franske Revolutionskrige, der alle havde en særlig Karakter af Ulovlighed. I Dekretet af 9de Maj 1793 beordrede Nationalkonventet, paa Grund af Frankrigs store Trang til Levnedsmidler, Opbringelse af alle Skibe, hvis Ladning udelukkende eller til Dels bestod af Forraad, naar de blev mødt i rum Sø af Republikens Krigsskibe, idet de betalte det beslaglagdes Værdi foruden at tilstaa en passende Skadesløsholdelse til Ejerne af Skib og Ladning¹⁾. Ved denne Handlemaade betragtede Frankrig ikke Levnedsmidler som Kontrabande, men tiltvang sig en Forkøbsret over dem, hvad der var meget almindeligt paa den Tid. Mod denne Fremgangsmaade svarede England med en endnu alvorligere, idet »the Order in Concil« beordrede Opbringning og Konfiskation af Skibe helt eller delvis ladede med Levnedsmidler bestemt til fransk Havn og betingede sig Forkøbsret i Tilfælde af, at Skibene var bestemte til andre Lande, idet de til disse betalte Ladningens Værdi efter Noteringen paa Afskibningsstedet plus 10 Procent. De forenede Stater, der var Eksportører af Korn, protesterede kraftigt mod denne Fremgangsmaade og truede med at intervenere for at garantere Friheden for den neutrale Handel. England imødekom i Konventionen af 19de November 1794 Amerikas Fordringer og udbetalte en Skadeserstatning af 3.600.000 Dollars som Kompensation for de Tab, de forenede Staters Borgere havde lidt. Ved denne Lejlighed blev det Princip fastslaaet, at England, naar det saa sig nødt til at udøve sin Forkøbsret af Kornladninger, *som i intet Tilfælde kan betragtes som Kontrabande*, vilde det

¹⁾ Indførsel af Korn til tyske Havne blev formelt forbudt, da den tyske Regering begik den Fejl at overtage alle Kornlagre i Landet. Men selv forinden dette var meget faa Kornladninger bestemt til tyske Havne i Stand til at naa deres Bestemmelsessted.

beslaglægge disse mod at betale Værdiprisen samt en passende mercantil Profit tilligemed Fragt og Overliggedagspenge.

Under Krigen i 1885 mellem Frankrig og Kina erklærede det første Ris for Krigskontrabande. England protesterede kraftigt og erklærede at »Hendes Majestæts Regering kunde, i Overensstemmelse med Skik og Brug og de neutrales Rettigheder, ikke tillade det Princip, at Levnedsmidler erklæredes for Krigskontrabande, undtagen de var bestemt til en krigsførende for at sætte ham i Stand til at fortsætte de militære Operationer«. Efter denne Protest blev ingen Risladning opbragt.

I Boerkrigens første Dage kaprede England nogle Skibe ladede med Mel, der af amerikanske Borgere var sendt til private Indbyggere i Transvaal. De forenede Stater beklagede sig til England over dets Krænkelser af den almindelige Ret til Handel med Levnedsmidler i Krigstid, og den engelske Regering indrømmede i sit Svar det ulovlige i denne Handling. Følgende Deklaration, der blev udstedt af Lord Salisbury til Forsvar for den britiske Regering under Forhandlingerne er værd at bemærkes.

»Levnedsmidler bestemt til fjendtligt Territorium kan ikke erklæres for Kontrabande, med mindre de er bestemt til at forsyne de fjendtlige Stridskræfter. Det er ikke tilstrækkeligt, at der er Mulighed for, at de skulde anvendes til dette Formaal, det skal bevises, at dette var deres Bestemmelse paa Tidspunktet for Opbringelsen«.

I den russisk-japanske Krig i 1904 erklærede Japan, at Levnedsmidler kun kunde anses for Kontrabande i Tilfælde af, at de var bestemt til fjendtlige Troppeafdelinger eller befæstede Pladser i militært Øjemed. Rusland erklærede dem, i Modsætning hertil, i alle Tilfælde for Kontrabande, selv om de var bestemt for Japans civile Befolkning. England bestred Lovligheden af Ruslands Krav, idet det forfægtede Princippet for fri Transport af

Korn, der ikke var bestemt til Fjendens Stridskræfter, selv om det var fragtet til en af dens Havne. Medens Forhandlingerne nærmede sig sin Afslutning, blev en Dampers ladet med Mel, sendt fra de forenede Stater bestemt til et Handelshus i Japan, opbragt og dømt af Priseretten i Wladivostok. De lange Diskutioner, som paafulgte mellem England, De forenede Stater og Rusland, fik dette Land til d. 22de Oktober 1904 at ændre sin Erklæring om Kontrabandespørgsmaalet og bringe den i Overensstemmelse med de protesterende Nationers Synspunkt. Den ny Proklamation indeholdt følgende Bestemmelse: »Ris vil kun blive erklæret for Kontrabande saafremt bestemt til den krigsførende Regering, dens Administration, Hær, Flaade, Befæstningsanlæg, Krigshavne eller Leverandører. Det vil aldrig blive erklæret herfor saafremt bestemt til private Borgere«.

I den tyrkisk-italienske Krig, erklærede Tyrkiet, medens Italien anerkendte Londonerdekclarationen, Korn for absolut Kontrabande, men var efter Ruslands Protest nødt til at betragte det som betinget Kontrabande. Endelig klassificerede Grækenland under Balkan-Krigen i sin Note af 17de December 1912, i Modsætning til de tidligere nævnte Principper, Levnedsmidler som absolut Kontrabande.

Det fremgaar af denne hastige Opramsning af Begivenhederne, at der altid har været utallige og alvorlige Menings-Uoverensstemmelser mellem de krigsførende og de neutrale Stater angaaende Behandlingen i Krigstid af Handelen med Levnedsmidler, der ikke var bestemt for de krigsførendes Militærmagt, og at England, som krigsførende altid har sat sig imod saadan Handel, medens det som neutral aldrig har ophørt at forsvare den.

Nogle Linier maa ofres for at forklare denne Forandring i Anskuelse fra Englands Side.

Stor-Brittanien har aldrig ejet en Lov for Kontrabandespørgsmaalet og har meget sjældent deltaget i de

internationale Forhandlinger herom. Det har altid holdt paa, at Kontrabande var et Spørgsmaal af udelukkende politisk og ikke lovbestemt Natur og har Gang efter Gang behandlet Sagen set fra et absolut politisk Synspunkt. Heri ligger det, at Englands Holdning baade som neutral og som krigsførende har været den bestemmende Faktor til at fastslaa, om Kontrabande Listen skulde være ulovlig indskrænket eller uretfærdig omfattende. Som krigsførende har det altid forbudt Handel med et enormt Antal Artikler, selv af absolut fredelig Art, idet det kun hævdede, at de var uundværlige for Modparten. Som neutral har det altid protesteret kraftigt i den fri neutrale Skibsfart og Handels Navn imod Udelukkelse af krigsførende Stater for Varer, det selv producerede.

For at støtte denne Politik, har det lige fra de tidligste Tider benyttet sig af det bekvemme System: »the Order in Concil«, hvis Svar angaaende de for Haanden værende Spørgsmaal, ikke er bindende for Landet udover en vis Tid, og som kan modificeres efter enhver politisk Situation. I de forskellige Traktater, der blev sluttede i det 18de Aarhundrede, hældte det hovedsagelig til Bestemmelserne i Ytrechter-Traktaten af 1713, men i Krigen 1793 hindrede det Indførsel af Korn til Frankrig, til Trods for den udtrykkelige Bestemmelse i den Overenskomst, det havde indgaaet med de forenede Stater i 1786. I det 19de Aarhundrede nægtede det konsekvent at binde sig til nogen Konvention, idet det foretrak ved en fremtidig Krig selv alene at bestemme, hvad Handel der maatte passe det bedst; og heri ligger Grunden til, at England under Krim-Krigen stemmede saa godt overens med Frankrig paa alle Punkter undtagen netop Kontrabandespørgsmaalet. Den engelske Regering erklærede dengang overfor Parlamentet at »England, ligesom det hidtil har gjort, ønsker at forbeholde sig Retten til at afgøre Kontrabandespørgsmaalet i ethvert paakommende Tilfælde i Overensstemmelse med de foreliggende Om-

stændigheder og dets aktuelle Interesser, uden at indgaa nogen som helst Overenskomst med andre Magter«. Det Standpunkt, den engelske Regering altid har indtaget som krigsførende, var at erklære Handel med Levnedsmidler, bestemt for Modstanderens civile Befolkning, for fri. Dette Princip har imidlertid aldrig været udført i Praksis, idet England i ethvert Tilfælde forbeholdt sig Ret til at beslaglægge, hvad det Gang paa Gang har gjort, alle saadanne Ladninger, der ifølge officiel Kendelse maatte antages sandsynligvis at være bestemt til Forsyning af Fjendens Stridskræfter. Som allerede tidligere nævnt, erklærede England, trolig fulgt af Frankrig, i «the Order in Council» af 4de August 1914 Levnedsmidler for betinget Kontrabande (en Akt, der forebyggede disses Opbringelse hvis bestemt for private Borgere), men i Praksis behandlede det dem som absolut Kontrabande. Engelske og franske Skibe har udøvet Visitationsretten med absolut Foragt for Krigslovene, og lejlighedsvis har franske Skibe endog sendt neutrale Skibe til fransk Prise-Havn paa den bare Mistanke uden at undersøge Ladningen og ikke engang Skibspapirerne. Situationen har, takket være de neutrale Magters Protester, forbedret sig, men alt tyder dog paa, at Behandlingen af Skibe, fragtet med fri Ladning eller betinget Kontrabande til tyske Havne stadig er uforandret. Dette er godtgjort ved det Faktum, at den engelske Regering, for ikke alfor aabenlyst at krænke Londonerdekclarationen, anerkendt af «the Order in Council» af 4de August, har udfundet en fuldkommen ny Theori ifølge «the Order in Council» af 20de August og 29de Oktober, der er i absolut Strid med alle de maritime Lovregler. Den af «the Order in Council» af 29de Oktober fremtvungne Fortolkning af Londonerdekclarationen vil huskes som en af de mest haardhændede Handlinger, udøvet af den engelske Regering.

England mener for Øjeblikket, at det er nødvendigt at tage disse strenge Forholdsregler, som baade berører

dens Modstander og de neutrale Magter ved Krænkelsen af den internationale Lovs Principper, der er den fri Verdens Arvegods, og det staar os aabent at tvivle paa, hvorvidt det selv, som neutral, vilde have taalt det. Til Forsvar for sin Handling udstedte det i en Proklamation, at det var nødt til at tage dette Skridt »paa Grund af Krigens særlige Krav«. Det maa være os tilladt at tvivle paa Eksistensen af disse særlige Krav (som maaske tjener som Alibi for Fremtiden, naar England er anderledes stillet) og afholde os fra videre Diskussion, som vilde føre os langt uden for denne Artikkels Grænser.

En af Deklarationens Bestemmelser er imidlertid, i vor Mening, fuldstændig forsvarlig, og det er Forbudet mod Handel med Korn og Levnedsmidler med Tyskland. Selv dette er i absolut Modstrid med Londonerdeklarationens Bestemmelser, men, naar Krigsnødvendighederne tages i Betragtning, kan det ikke anses for forsvarligt at tillade, at Korn passerer frit ind i Fjendens Land, naar Savnet af det maa tvinge det til tidlig Fred. Forskellen mellem den civile Befolkning og Nationens Krigsmagt er i denne Forbindelse meget flydende, og det er, for at sige det mindst mulige herom, vanskeligt at tro, at en Befolkning, der er velforsynet med Levnedsmidler, ikke vil give noget heraf til Hæren paa forskellige indirekte Maader. Det Afsnit af Londonerdekclarationen, som vedrører denne Sag, er udførlig og kan derfor ikke blive overholdt. Desuden har vi jo i vort korte Resumé af Spørgsmaalet i de forskellige Krige set, hvad der Gang efter Gang er hændt. Naar de krigsførende Magter har været stærkere end de neutrale, har de blandet sig ind i Handelsspørgsmaalet »paa Grund af Krigens særlige Natur«. Naar paa den anden Side, de neutrale har været de overlegne, har de krigsførende været nødt til at lade disses Handel foregaa uforstyrret »i Handelsfrihedens Navn etc.«. Den fri Handel med Levnedsmidler proklameres ikke udfra skønne Følelser af Medlidenhed for den civile

Befolkning i de krigsførende Lande, men udelukkende i de neutrale Magters Interesse, idet de aldrig vil være villige til at opgive en fordelagtig Handelsforbindelse.

Levnedsmidler har, naar en Modstander er i Nød for dem, en lige saa stor Værdi som Vaabnene selv, og Handel med dem maa da forbydes. Det er den eneste Regel, som imødekommer Krigens Krav, alle andre Regler fører kun til, at en af de krigsførende krænker dem, fordi de ikke stemmer overens med dens Fordringer.

England her gentagne Gange, baade ved officiel og halv-officiel Tale, erklæret, at Tyskland fører denne Krig paa en Maade, der er i Strid med ethvert af den internationale Lovs Principper, idet det hentyder til Brugen af Miner og Undervandsbaade. Tyskland har paa sin Side rettet de samme Beskyldninger mod sin Modstander og har gengældt Repressalierne med Modrepressalier. Adskillige Spørgsmaal er blevet rejst angaaende de foretagne Handlinger; Udlægning af Miner i aaben Sø, de erklærede Krigszoner, Brugen af neutralt Flag og den vigtigste af dem alle — Blokaden af hele Englands Kyst ved Hjælp af Undervandsbaade.

Den anden Haagerkonvention forbød ikke Anvendelsen af Miner i aaben Sø, men idet den tillod det, paabød den, at drivende Miner skulde være saaledes konstrueret, at de blev uskadelige i det højeste en Times Tid efter, at vedkommende Magt havde mistet Kontrollen med dem, og at forankrede Miner skulde være saaledes konstrueret, at de blev uskadeliggjort, naar de løsrev sig fra deres Fortøjning. De krigsførende Magter har ligeledes Tilsladelse til for en Tid at anvende det Undervandsmateriel, de maatte besidde, indtil det kunde omforandres i Overensstemmelse med de ny Regulativer. Otte Aar er siden forløbet, og da der har været Tid nok til at faa alle Miner omforandrede, maa Miner af den gamle Type ikke anvendes længere. Efter vor Mening er de neutrale Stater fuldtud berettiget til at protestere og forlange Skades-

erstatning for alle Tab foraarsaget af Miner, der ikke er konstrueret eller omforandret i Overensstemmelse med Haagerkonventionens Bestemmelse.

Medens vi ved, hvilken Magt der har udlagt Miner i Adriaterhavet, har vi ingen Oplysninger desangaaende for Nordsøens Vedkommende, ligesaa lidt som vi ved, hvad Slags Miner, der er anvendt. England har beskyldt Tyskland for at have udlagt Miner overalt ved Hjælp af Hospitalsskibe, Fiskedampere og Handelsskibe under neutralt Flag. Tyskland har indigneret afvist disse Beskyldninger og paastaar, at engelske og franske Miner, der stadig findes drivende for Vind og Strøm, endnu er aktive og foraarsager svære Forlis daglig, særlig for fredelige Handelsskibe.

Sandsynligheden taler for, at begge de krigsførende Parter, tiltrods for deres Benægtelser, har oversaaet Nordsøen med Miner, saa det er vanskeligt at tillægge den ene eller den anden Magt Ansvar for de mange Handelsskibes Forlis, og maaske faar vi, saaledes som det gik i den russisk-japanske Krig, aldrig Sandheden at vide. En interessant Begivenhed er det imidlertid, at England »for saavidt som muligt at skærme den neutrale Skibsfart for Faren paa Grund af udlagte Miner i Nordsøen« erklærer hele Nordsøen for militær Zone. Samtidig med at skabe denne Zone, som faktisk lukker Nordsøen for Trafik, tilraader det neutrale Skibe at følge de af Admiralitetet fra Tid til anden anviste Ruter, og tilføjer, at de Skibe, som ikke retter sig efter saadanne Anvisninger, vil udsætte sig for alvorlige Farer, for hvilke Admiralitetet ikke kan anse sig ansvarlig.

Man kan straks bortvise den Hypothese, at England har skabt denne Krigszone i de neutrale Staters Interesse, navnlig da det adskillige Gange har vist, at det ikke agter disse det ringeste. Desuden er det absolut tilstrækkeligt at læse de Artikler, der er fremkommet i den engelske Presse, for at blive overbevist om, at de

Resultater, det ønskede at opnaa ved sine Handlinger, var mangesidige. Sagens Kærne er, at det var blevet England umuligt at blokere de tyske Kyster paa Grund af den Undervandsbaadstaktik, Tyskland anvendte, dets blokerende Skibe vilde i saa Fald et efter et møde den samme Skæbne, som »Cressy«, »Aboukir«, »Hawke« etc. For at imødegaa denne Situation, der gav Tyskland et vist Frispil i sine egne Farvande, og gjorde det muligt for dette Land at modtage Forsyninger fra neutrale Skibe, fandt England, at den eneste Forholdsregel, der vilde vise sig effektiv, var at erklære Nordsøen for Krigszone og derved tvinge den neutrale Handel til at følge forudbestemte Ruter, hvor Opsynet kunde opretholdes med mindste Risiko og Retten til Visitation udøves paa den bekvemteste Maade. Kraftige Protester blev tilstillet Regeringen i London af de skandinaviske Magter mod denne Forholdsregel, der langt fra at være nogen Lettelse for Handelsdamperne, som erklæret at England, tvang Skibene til at afvige fra de ordinære Ruter og gøre en lang Omvej uden paa nogen Maade at holdes skadesløse, udelukkende af den Grund, at engelske Krydsere lettere kunde visitere dem og forhindre Handel med Kontrabande bestemt til Tyskland.

Det mest besynderlige ved Sagen er dog, at medens England erklærede, at den farlige Zone laa udfor Kontinentets Kyster, udstedte Tyskland paa sin Side en Proklamation, der erklærede de af den engelske Regering anbefalede Ruter for usikre. Maaske har Tyskland slet ikke Uret i sin Paastand, da det virkelig viser sig, at Nordsø-Strømmene fører drivende Miner over mod den engelske Kyst. Da Experter kan diskutere dette Spørgsmaal med større Autoritet end vi, vil vore Bemærkninger angaaende Doktrinen: »Krigszonen« blive begrænset til dennes Anerkendelse ifølge de internationale Love.

»Krigszonen«, som den er defineret af den britiske Regering, er ikke lovlig set nogen Blokade, ej heller har

den Karakteren af en saadan, men, hvis den overholdes strengt, kan den fremskaffe mange, om ikke alle, de Virkninger, der i Almindelighed opnaas ved Blokade. I Tilfælde af, at »Krigszonen« blev gjort virkelig farlig, vilde Skibene være nødt til at følge de af de krigsførende Magter anviste Ruter og gøre dissers Opsyn med Kontrabandehandelen saa let som mulig. Saa vidt er der ingen Krænkelse af Loven, tværtimod. Af en krigsførende Magt, der udlægger Miner eller faar Vished om, at Miner er udlagt paa et bestemt Territorium, forlanges det, at den skal advare alle Skibe, saa at de kan holde sig klar af Faren. Navnet: »Krigszonen« er nyt, men Princippet er det ikke, det er forudset i den 8de Konvention, og det er besynderligt, at den engelske Presse, der ellers er saa velbevandret i de maritime Lovspørgsmaal, har fundet det nødvendigt at forsvare dette Skridt, foretaget af Regeringen, som krævet: »paa Grund af den moderne Krigsfølelses særlige Karakter«. »Krigszonen« kommer ikke i Konflikt med Principperne for fri Søfart og fri Handel og er i denne Henseende en betydelig Forbedring for de haarde Betingelser, der paalægges ved Blokade. Disse Zoner udelukker Dele af Søen for Sejlads, men, medens Skibe, der gennembyder Blokadelinien, bliver konfiskeret, handler de, der befarer Krigszoner, paa deres egen Risiko, og desuden hindrer Blokaden al Handel mellem aaben Sø og det blokerede Territorium, medens Krigszonen kun er rettet mod Handel med Krigskontrabande. Systemet burde være bedre tilrettelagt, det er vist, men det Faktum, at det ikke udtrykkeligt er nævnt i de internationale Love, gør det ikke nødvendigvis ulovligt. Lovene kan ikke fastsættes fra første Færd og forblive uforandrede; de maa afpasse sig selv og forandre sig efter Tidens Krav, ellers vilde de kun have Hjemmel for Fortidens Tildragelser. Indtil Lovgiverne fastsætter nogle ny Bestemmelser desangaaende, maa vi handle i Analogi med de hidtidige Afgørelser trufne paa Grundlag

af eksisterende Love, og disse hjemler Lovlighed for det forhaandenværende Tilfælde og retfærdiggør de foreliggende Principper for Krigszonen¹).

Virkningen af denne Proklamation om »Krigszonen« maa have været stor, siden Tyskland, som var begyndt at lide under det Tryk, England udøvede paa den søværts Handel, navnlig med Amerika, maatte søge Tilflugt til den samme Forholdsregel og endog gjorde Følgerne mere alvorlige, ved at true ethvert Handelsskib, der befandt sig paa det forbudte Territorium, med Sænkning. Denne Note, der blev udstedt af Tyskland d. 4de Februar til de neutrale Landes Gesandtskaber vil blive nok saa mindeværdig i Sølovens Historie som Berlinerdekretet i 1806.

Noten er vildledende, naar den taler om »Krigszone«; med Tilføjelse om alvorlig Straf for alle, som maatte krænke den, er den intet ringere end en Notificering af en Blokade af hele Englands Kyst — en ny Form for Blokade ved Hjælp af Miner og Undervandsbaade.

Inden vi gaar ind paa Drøftelsen af det lovlige ved denne Forholdsregel, maa engelske Handelsskibes Brug af neutralt Flag for at undgaa Angreb overvejes. Der indeholdes intet Forbud i Haagerkonventionen mod denne Praksis, som ikke for første Gang har set Dagens Lys i Søkrigshistorien. Den eneste eksisterende Regel om dette, der er accepteret af samtlige Nationer, er, at et Skib ikke maa udføre en fjendtlig Handling under andet Flag end dets eget. I 1875 erklærede det franske Statsraad, at Brugen af falsk Flag var tilladt for at undgaa Visitation eller Opbringelse af Krigsskibe. Perels, tidligere Statsraad ved det tyske Admiralitet, hævder i sin Afhandling (Pag. 210, 214, 234) om internationale Love, at Skibe maa vise ethvert Flag, undtagen sin Forfølgers,

¹) Artikel III Sde Konvention: »Krigsførende Magter skal, naar Miner ikke længere er under Bevogtning, rapportere den farlige Zone, saasnart de militære Hensyn tillader det. Saadan Notificering skal udstedes gennem diplomatiske Bekendtgørelser,

naar de forsøger at undgaa Opbringelse. Kapitel VI, Paragraf 8 i den tyske Prise-Lov tillader, at et Krigsskib, som jager et Handelsskib for at visitere eller eventuelt opbringe dette, ikke viser sit Nationalflag, men kan vise et hvilket som helst Handelsflag. Naar der er tilstaaet det forfølgende Skib dette Privilegium, vilde det ikke være retfærdigt at nægte det for et Handelsskib, der forsøger at undslippe. Ifølge britiske Love (Merchant Shipping Act of 1914 and Instructions to Consuls 1914) er det tilladt fremmede Skibe at gøre Brug af det britiske Flag for at undgaa Opbringelse af Fjenden.

Den eneste Virkning af at føre falsk Flag er, at tvinge Fjenden til at forvisse sig om Skibets virkelige Nationalitet og lade den foretage en grundig Visitation af Skibet, inden dette bliver sænket. Da det kun er muligt at forvisse sig om et Skibs Nationalitet paa een Maade, nemlig ved at borde det, følger det heraf, at Tyskland, naar det protesterer mod Brugen af neutralt Flag, ønsker at ophæve den gamle og almindelig anerkendte Ret til Visitation.

Spørgsmaalet blev ligeledes undersøgt i 1906 af »the United States War College« i hvis Udkast man kan læse følgende: »En neutral Stat vil handle klogt ved at forlange, at dets Flag ikke maa bruges af den ene krigsførende Magt til at dække over en Handling, der maatte skade den anden, som set fra et neutralt Standpunkt er den venligsindet. I det Tilfælde det Skib, der fører falsk Flag, er et Handelsskib, maa det antages, at det, at forbyde Skibet Brugen af et fjendtligt eller neutralt Flag, som et muligt Forsøg paa at undgaa Fjendens Opmærksomhed og undslippe, vil være det samme som at berøve Skibet Benyttelsen af et lovligt Krigspuds, der ikke indeholder noget Bedrageri, og som ikke forarsager nogen Skade for den neutrale Stat, hvis Flag er benyttet.«

De lovkyndiges almindelige Mening saavel som sæd-

vanlig Skik og Brug paa Søen tillader, som vi har set, Brugen af falsk Flag i visse Tilfælde, og Tysklands For-
dring har derfor ingen lovlig Begrundelse. Krigslisten
er lige saa gammel som Søkrigen selv, og ingen Ret
eller Konvention har nogensinde prøvet at ville bestride
dens Anvendelighed. Det kan paa den anden Side ikke
tilstedes, at et Skib kan ødelægges uden noget Bevis,
kun som Følge af den blotte Mistanke, af den Grund,
at det er umuligt at undgaa, at et neutralt Skib kan
blive Offer for et Angreb, som i Angriberens Øjne var
rettet mod et Skib af fjendtlig Nationalitet. Der findes
ikke Ord strenge nok til at fordømme et saa barbarisk
Princip, og det maa haabes, at de civiliserede Nationer
aldrid vil indvilge i at indføre Lynchjustitsen i de inter-
nationale Love.

Nentrale Stater har som nogen Beskyttelse for sine
Skibe udtænkt Midler, der gør disse let kendelige paa
Afstand. De skandinaviske Lande har paa Skibssiden
paamalet Nationsflaget; Holland—Amerika Linien har
anbragt belyste Flader paa Broen af sine Dampere med
paamalet Skibsnavn og Navnet paa Registreringshavnen;
Rotterdam Linien har dekoreret Skibssiden med et Baand
af de nationale Farver, og det samme er gjort i vor egen
Handelsmarine. Disse Midler viser kun de neutrale
Magters Frygtsomhed og deres Magtesløshed til at til-
tvinge sig Respekt, hvilket i høj Grad er at beklage.
De neutrale Stater har intetsomhelst gjort af det, de
var i deres fuldkomne Ret til at gøre i den nuværende
Krig, og alle Sikkerheds- og Værdighedshensyn burde
have ført dem sammen til i Forening at forhindre denne
skamløse Behandling, der allerede har kostet saa mange
Liv, for hvor meget mindre blev den væbnede Neutra-
litets-Koalition ikke dannet for et Aarhundrede siden?

Blokaden har ikke nogen lang Historie, idet den
næsten var ukendt før det 16de Aarhundrede. Den blev
første Gang anvendt i Krigen 1584 mellem Spanien og

Holland; Blokaden omfattede Flanderns Kyster, men skønt det var de neutrale forbudt at besejle disse eller drive Handel med dette Land, blev intet Krigsskib stationeret for at haandhæve Blokaden. Det samme var Tilfældet med de Blokader, Holland i 1652 og 1666 erklærede mod England og i 1672 mod Frankrig. Spanien fulgte Eksemplet og blokerede i 1663 Portugals Kyst uden at udruste et eneste Skib dertil.

Disse saakaldte »Papirsblokader«, naaede deres Maksimum, da England og Holland ifølge Whitehall-Traktaten af 26de August 1689 samme Aar erklærede Blokade af alle Frankrigs Kyster, uagtet de selvsamme Magter kun nogle faa Aar forinden i 1667 og 1671 havde erklæret, at en Blokade maatte være effektiv — *urbibus et locis ab una alterave parte obsidone juxta realiter cinctis*. — Sverige og Danmark anvendte imidlertid saa kraftige Repressalier mod England og Holland, at disse var nødsaget til at erstatte alle erobrede Priser og tage deres Fordringer i sig igen.

I de forskellige Traktater, der blev sluttede i det 17de Aarhundrede mellem de europæiske Magter, blev Lovene for Blokaden fastlagt, og der blev endogsaa fastsat det nødvendige Antal Skibe og deres Afstand fra Kysten. England, der imidlertid havde overvundet sin mægtige Rival, vilde ikke gaa ind paa disse Bestemmelser og vilde ikke give Afkald paa Doktrinen: Papirsblokade. Fra den Tid og lige op til det 19de Aarhundrede bestredes Handelen alene ved Hjælp af Moderlandets egne Skibe for fuldstændig at udelukke fremmede. Kolonialsystemet foranledigede Udstedelsen af Krigsregulativet af 1756, der forbød de neutrale i Krigstid at drive nogensomhelst Handel, der i Fredstid var dem forbudt. I Henhold til denne Anordning erklærede England, der ønskede at forhindre, at Holland drev Handel mellem de franske Kolonier og Moderlandet (en Handel der i Fredstid var forbeholdt franske Undersaatter), i

Syvaarskrigen Blokade af alle Frankrigs Kyster. Holland prøvede paa at sætte sig op herimod, men maatte ligge under, og næsten alle dets Skibe blev opbragte, skønt de som en særlig Naadesbevisning straks blev frigivne. Ved denne Lejlighed erklærede den britiske Regering, at ethvert Skib, der forsøgte at bryde en Blokade, fra nu af vilde blive opbragt og konfiskeret. I 1775 erklærede England til Gengæld for den Hjælp, der var blevet det ydet af de amerikanske Kolonier, Blokade af de franske Kyster, uden at stationere et eneste Skib i de Farvande. James Marriol, Auditor i Admiralitetsretten udtalte i denne Forbindelse i 1780: »England blokerer ved sit Overherredømme paa Søen ganske selvfølgelig alle franske og spanske Havne, vi har al Ret til at benytte os af vor fordelagtige Beliggenhed, der som Gave er os skænket af Forsynet.« Disse og andre søgte Paaskud, tvang de neutrale Stater til at indgaa en Koalition til Forsvar af deres Ret. Den 28de Februar 1780 tog Catharina d. 2den disse under sin Beskyttelse og udstedte det berømte Dekret, i hvilket hun stadfæster de fundamentale Grundsætninger for de internationale Love. Blokaden blev her defineret for første Gang, og Definitionen lød som følger: »En Havn kan kun anses blokeret, naar der til Disposition for den angribende Magt findes stationeret Skibe tilstrækkelig nær til at udsætte Besejlingen for øjensynlig Fare.« Denne Definition blev akcepteret af næsten alle Nationer og blev gentaget i adskillige Traktater, blandt andre i Traktaterne mellem Rusland og Frankrig af 11te Januar 1781 og mellem Rusland og Kongeriget Begge Cicilier.

Ved Udbrudet af de franske Revolutionskrige tog England de samme Forholdsregler mod Frankrig, som det nu (1ste Marts) gør mod Tyskland, d. v. s., det beordrede Opbringelse af alle neutrale Skibe, der sejlede paa franske Havne. »Frankrig maa,« sagde Pitt, »udelukkes fra Verdenshandelen og behandles, som om det

kun havde een Havn og een By, og som om denne Havn og denne By var blokeret og indesluttet baade til Søs og til Lands.* De neutrale Stater protesterede, men da deres Anstrengelser var til ingen Nytte, indgik de i December 1800 en Overenskomst, som bekræftede den af 1780 med Hensyn til Kravet om Blokadens Effektivitet. England tog Revanche ved at bombardere København og erobre den danske Flaade d. 2den April 1801¹⁾. Denne Handling vakte almindelig Harm i Europa og blev misbilliget af selve det engelske Parlament, der henstillede til Regeringen at komme til Forstaaelse med de forskellige Stater. I Traktaten af 17de Juni 1801 indrømmede England, at ingen Kyst kunde anses for blokeret, naar der ikke var stationeret en effektiv Styrke derudfor. Langt fra at følge dette fastsatte Princip, at Styrken skulde bestaa af Skibe »stationeret og tilstrækkelig nær«, erstattede det øjeblikkelig og med *eller* og forandrede paa denne Maade fuldstændigt Definitionen af Blokaden. For at blokere en Kyst var det ifølge Englands Opfattelse unødvendigt at have Skibe, stationeret og tilstrækkelig nær, det var tilstrækkeligt, at disse Skibe foretog Krydstogter langs Kysten. Saaledes opstod Begrebet »Krydser-Blokade«.

Til Trods for Englands Overenskomst erklærede det Blokade af Elbens Munding den 28de Juni 1803 og af Weser den 26de Juli, samt af alle franske Atlanterhavshavne den 9de August uden overhovedet at udsende et eneste Skib.

Tre Aar senere, den 16de Maj 1806, erklærede det, at alle Havne og Flodmundinger fra Elben til Brest var at betragte som blokerede. Napoleon svarede med Fastlandsspørgingen udstedt i Berlinerdekretet af 21de November 1806. Englands Gensvar fulgte straks efter, idet »the Orders in Council« den 7de Januar og 11te No-

¹⁾ Som bekendt fandt dette først Sted i September 1807.

vember erklærede Blokade ikke alene af alle Havne og Byer i Frankrig og franske Kolonier, men ogsaa af alle Havne, fra hvilke det britiske Flag var udelukket. Noten lød som følger: »Disse Havne og Pladser maa lide den samme Indskrænkning hvad Handel og Søfart angaar, som om de var effektivt blokeret af Hans Majestæts Sømagt.« Napoleon proklamerede i Milano-Dekretet af 17de December 1807 Blokade af Storbritannien til Lands og til Søs og erklærede: »at ethvert Skib, der sejlede fra eller til en britisk Havn, var udsat for Opbringelse, og at ethvert Skib af hvilken somhelst Nation, der var visiteret af engelsk Skib, mistede sin Nationalitet og vilde blive behandlet som engelsk.« Dekretet indeholder selv et Forsvar for denne Aktion: »Disse Forholdsregler, der ikke er andet end lovlige Repressalier for det uretfærdige System, den engelske Regering, der tager de barbariske Stater som Forbillede, har iværksat, vil ikke paavirke nogen Nation, der er i Stand til at tvinge den britiske Regering til at respektere sit Flag«.

Saa vel England som Frankrig led store Tab, da de neutrale Lande ophørte Handelen paa deres Havne, og det første blev nødt til i »the Orders in Council« af 26de April 1809 at indskrænke sin Blokade til Frankrig med Kolonier samt hollandske og norditalienske Havne. Takket være en Intervention af de forenede Stater, til hvem begge Partier henvendte sig, blev saavel Milano- som Berliner-Dekretet ophævet d. 28de April 1811 og det engelske »the Order in Council«s Dekret d. 23de Juni det følgende Aar.

Det er bemærkelsesværdigt, at der i Traktaten af 1815 slet ikke blev refereret til Princippet for Blokade, saaledes at England trofast holdt paa sine Traditioner om »Papirsblokaden«, medens Frankrig fulgt af næsten alle andre europæiske Magter, kun kendte en Blokade, der var notificeret og effektiv. Krim-Krigen 1854 bragte begge Lande til en Forstaaelse. I Deklarationen af 28de

Marts 1854 erklærede de, at de ikke vilde skride ind mod neutrale Skibe, undtagen disse krænkede en Blokade, der blev effektivt haandhævet ved Tilstedeværelsen af tilstrækkelige Søstridskræfter, til at hindre Adgangen til Fjendens Kyster. Dette Princip blev senere slaaet fast i Pariserdeklarationen, hvis 4de Kapitel indeholder følgende: »En Blokade maa for at være bindende være effektiv, derved forstaas, haandhævet af Styrker, tilstrækkelige til at forhindre Adgang til Fjendens Kyster.»

Til Trods for denne højtidelige Deklaration, der blev anerkendt af alle Stater, blev dens Bestemmelser i Virkeligheden kun sjældent fulgt.

England gjorde Brug af Krydser-Blokaden med et eneste Skib udfor Rio de Janeiro i 1862.

Danmark anvendte »Papirsblokaden« i 1864¹⁾.

Maximilian af Østrig blokerede de nordamerikanske Havne uden at have tilstrækkelige Skibe til dette Foretagende.

Tyrkiet gjorde Brug af »Papirsblokaden« mod de russiske Sortehavshavne i 1877.

Chile anvendte i 1889 »Papirsblokaden« af Perus og Bolivias Kyster.

Blokaderne i Krigene 1870, 1897, 1898, 1904 og 1912 var mere eller mindre effektive, men naaede aldrig at tilfredsstille Pariserdeklarationens Fordringer desangaaende.

Hvis en Blokade skal være virkelig og effektiv i Overensstemmelse med den eksisterende Definition, kræves omkring 20 til 25 hurtige og velarmede Skibe for hver 400 til 500 miles Kyst for fuldstændigt at beherske det blokerede Territorium, forhindre vor Tids hurtige

¹⁾ Heri tager Forfatteren Fejl, som bekendt blev der i 1864 udrustet 3 Eskadrer: Nordø-Eskadren, Eskadren i Østersøens vestlige Del og Eskadren i Østersøens østlige Del, der alle havde til Opgave at blokere tyske Havne. Blokaden kan kun strengest bedømt kaldes en Krydser-Blokade.

Handelsdampere i at bryde igennem og forfølge dem, der har gennembrudt Blokadelinien. Det er let forstaaeligt, at en Magt, som er i Krig med en anselig Sømagt, ikke gerne afser Skibe, der er mere anvendelige til andre Formaal, det er dette Faktum, der altid har forledt de krigsførende Magter til at vise Efterladenhed og fremsætte en fordrejet Fortolkning af Pariserdeklarationens Bestemmelser.

Londonerkonferencen kunde med Lethed have gjort en Ende paa disse afvigende Fortolkninger, men, som allerede tidligere nævnt, havde den ikke et almindeligt sundt Blik paa Sagen, og de Blokaderegler, den fremsatte, var saa upraktiske, at de i væsentlig Grad forhindrede den blokerende Magt i Udøvelsen af sin Ret og berøver den et Vaaben, der brugt paa passende Maade, er et kraftigt Middel til at tvinge den Modstander, over for hvem det er anvendt, til at søge Fred uden at kræve mange Menneskeliv.

Den nuværende Krig har allerede bevist, at en »virkelig og effektiv Blokade«, som den er defineret af Catharina d. II i 1780 og i Pariserdeklarationen i 1856 og London 1909, ikke længer er mulig overfor Anvendelsen af nye Kampmidler. Det er ikke rigtigt at hævde, at Tyskland har krænket Loven ved Blokaden af Englands Kyster ved Hjælp af Miner og Undervandsbaade, disse Vaabens Virkekraft er upaatvivlelig, og i vor Mening er Lovligheden af deres Anvendelse ubestridelig. Det er underforstaaet, at Angreb paa Menneskeliv og uskyldig Handel uden forudgaaende Advarsel ikke kan billiges, idet vi hævder, at dette ny Blokadesystem godt kan gøres effektivt uden at søge Tilflugt til de Midler, Tyskland har fremsat i sin Note af 4de Februar, ligesom den tyske Regering selv har erkendt dette i Noten til de forenede Stater af 16de Februar, den sluttede sin Fremstilling af de Grunde, der berettigede dens Adfærd, med Erklæringen om: »altid at være

rede til med største Omhu at prøve ethvert Middel, der maatte tjene til Sikkerhed for den lovlige Handel.

Den ny Blokade adskiller sig ikke alene fra den hidtidige derved, at Overflade-Skibe ikke anvendes i Blokadelinien, men ogsaa i Behandlingen af de neutrale Skibe, der vover sig ud paa det blokerede Territorium. Anvendelse af Undervandsbaade kan i denne Forbindelse ikke *stricto jure* kaldes ulovlig, i Analogi med, at Haagerkonventionen ikke forbyder en lignende Anvendelse af Miner, der er ikke mindre farlige, men da det imidlertid er i Strid med alle Civilisationens og Humanitetens Principper at tillade, at Undervandsbaade, dirigerede af Menneskehænder, anvendes som blinde Ødelæggelsesmaskiner, ligesom Minerne, er vi af den Mening, at deres Anvendelse bør reguleres ved bestemte Regler. Dette er saa meget desto mere nødvendigt for Opfyldelsen af Kravet om en Blokades Effektivitet, da det er muligt, at de tyske Undervandsbaade, paa Grund af, at de er for faa og endnu ikke besidder den tilstrækkelige Aktionsradius, paa det nuværende Tidspunkt ikke vil være i Stand til at gennemføre Blokaden af de engelske Kyster. Undervandsbaade vil med Tiden, som det er Tilfældet med alle Ting af denne Verden, være i Stand til at optræde i større Afstand fra deres Basis og vil blive mere egnede for en Blokadekrig. Ingen vil fornægte den højeste Pligt, der paahviler os alle, at drage Omsorg for Liv, saa vidt det er menneskelig Magt muligt, og nogle Regler som efterfølgende bør fastsættes for at tilfredsstille dette Krav.

Punkt I — Blokade af fjendtlig Kyst ved Hjælp af Miner og Undervandsbaade er tilladt.

Punkt II — De krigsførende Magter skal bekendtgøre Minefelterne og skal udelukkende anvende Miner i Overensstemmelse med Haagerkonventionens Regler.

Punkt III — Skibe, der i Følge deres Papirer be-

vislig krænker Blokaden, skal opbringes og kan ødelægges.

Punkt IV — Skibe, som er uvidende om Blokadens Eksistens, skal advares og tilbagevises.

Punkt V — Intet neutralt eller fjendtligt Skib maa ødelægges, uden der gives Passagerer og Mandskab en passende Tidsfrist til at gaa i Baadene. Kaptajnen skal have Tilladelse til at bringe Skibspapirerne i Sikkerhed.

Punkt VI — Et Handelsskib, der af en Undervandsbaad er beordret til at stoppe, skal øjeblikkelig rette sig derefter og sende Skibspapirerne om Bord til Undersøgelse.

Punkt VII — Neutrale Skibe kan ikke opbringes eller ødelægges for tidligere at have krænket Blokaden. De er fri, saa snart de har forladt det blokerede Territorium, med mindre de herfra er forfulgt af en Undervandsbaad eller et andet blokerende Skib.

Punkt VIII — Den nationale Priseret i første Instans, og den internationale Ret i Tilfælde af Appel, er kompetente til at afgøre Lovligheden af Undervandsbaadenes Optræden.

Hvis de krigsførende Magter vilde komme overens om at antage disse eller nogle lignende Regler, vil Undervandsbaadsblokaden blive et anerkendt Krigsmiddel og Humaniteten vil vinde derved. De Forholdsregler, der af Frankrig og England er tagne siden d. 2den Marts for at tilbageholde Gods lastet i neutrale Skibe bestemt for eller kommende fra Tyskland (uden at gøre Forskel paa Kontrabande eller, hvad der var fri Ladning) har ikke nogen lignende Eksistensberettigelse.

En saadan Løsning vil blive hilst velkommen af de neutrale, som ikke kan finde sig i, at deres Ret, der er stadfæstet efter Aarhundreders Krige og fastslaaet i Pariserdeklarationens Artikel 2 og 3, bliver trådt under Fødder, hvormeget de Forholdsregler, der er tagne af Frankrig og England, end kan retfærdiggøres paa Grund af de tyske Undervandsbaades Optræden.

To gamle Breve om Tordenskjolds sidste Hvilested.

Ved Fuldmægtig i Marineministeriet Sigurd From.

Da Tordenskjold den 20de November 1720 — altsaa for nu snart 200 Aar siden — maatte lade sit Liv i »det hildesheimiske« i Duellen med den liflandske Oberst Staël von Holstein, blev hans Lig — som bekendt — ført over Travemünde hertil København og anbragt i Holmens Kirkes »Ligkammere«.

Det synes efter de nedenfor aftrykte to Breve, som den, der skriver disse Linjer, har fundet ved en flygtig Gennemgang af nogle gamle, hidtil ret upaaagtede Kopibøger, som Marineministeriet som Patronat for Holmens Kirke har haft liggende i sit Arkiv, at vor berømmelige Søhelt selv efter Døden ikke straks har kunnet hvile i Ro i Kirkens fredhellige Rum.

Disse to gamle Breve ejer i al deres Naivetet i hvert Fald en uomtvistelig historisk Kuriositets-Interesse. De er tillige et Vidnesbyrd om, at Tordenskjolds Navn først adskillige Aar efter hans Død har vokset sig saa stort i det almindelige Omdømme, at Kirken, saaledes som nu, anser det for en Ære at værne om hans jordiske Levninger. Han var, som det vil ses, endnu til ind i 1748 stadig: Admiral Tordenskjold; først senere blev han slet og ret: Tordenskjold.

Det første Brev, der er underskrevet af Kirkeværgen Admiral J. Trojel, er afsendt i Februar 1731 til Raadmand Brun — en af Eksecutorerne i Tordenskjolds Dødsbo. Admiral Trojel, der af Niels Juel karakteriseres som en »gild og dygtig Officer«, var fra 1728 som ældste »Flagmand« Patron for Bremerholms Kirken.

Det aftrykkes her i sin Helhed med den i den gamle

Kopibog forefundne inkonsekvente Ortografi og lyder i sin gejstlige Nærsomhed saaledes:

Til Hr. Raadmand

Brun.

Edle

Høitærede Hr Raadmand.

Ved Eftersiun udi Bremmerholms Kirches liig bog befindes at Sal Hr Vice Admiral Tordenschiolds Liig Ao 1721 d. 3 Jan bisat til forfløtning udi Bremmerholms Kirckes liigkammere hvor det nu har staaet udi 10 aar og 2 Maaneder. Da som Kirckens Patron Høyædle og Velbaarne Hr Admiral Trojel har anbefalet mig som anordnede Kircke verger at indfordre Kirckens Rettighed for den tid samme liig har henstaaet udi liigkammeret saa mange aar og Maaneder, og Kircken udi indbemelte tid ey nogen indtegt derfor bekommet Saa føjes her hos en Reigning paa det som Kircken har at fordre efter Kongl. allernaadigste udgangen liig forordning dat: 7 Novbr. 1682. Thi vilde Hr Raadmand baade som nærværende her ved Staden med arving saa og som besørger at bringe Sal: Admiral Tordenschiolds Stærffboe til Endelig Rigtighed, gjøre den anstalt at Bremmerholms Kircke medforderligst :førend Skiftet efter Sal. Admiralen bliver bragt til Ende:| maatte vorde for sine pretentioner fornøjet. Saa og at Sal. Admiralens liig som endnu staar udi liigcammeret maatte vorde til sit Lejrsted hvor hans paarørende self behager forfløttet og begravet, thi det lengere henstaa . . . udi liigcammeret kan ej tilladis, medmindre anden anstalt end som forhend er skeed, for det bliver giort, saa som det med andre flere som der staar maa med aller første udtagis for at give pladtz for andre liig som der udi kand være ventelige. Vi herpaa uden ophold ervarte Edle Hr Raadmands skriftlige svar hvorom indstendig anmodis til mit forsvar i fremtiden at jeg ey har efterladt at tale paa Kirckens rettighed forbliver i øfrigt

Khafn d. febr. 1731.

Edle Hr Raadmands
J. Trojel.

Den som Bilag til Brevet føjede Regning ser saaledes ud:

Sal. Hr Vice Admiral Tondenskiolds
Sterfboe

Debet

for Sal. Vice Admiralens Liig som har staaet i Holmens Kirckes Capels Liig Kammer fra 3de Jan. 1721 og til 3 Martz 1731 er 10 aar 2 Maaneder, eller 122 Maaneder, maantl efter forordningen af 1682 — 1 Rd. som give tilsam.... 122 Rd.

Reserverende Kircken liggeleedis sin Pretension for den tid som liiget her efter kand blive staaendis.

Khafn d febr 1731.

J Trojel.

Tordenskjolds Dødsbo blev først sluttet i Aaret 1735, men det synes ikke, som om det rige Bo — det havde for de af ham tagne Priser alene et Tilgodehavende af 170,000 Rigsdaler — har taget synderlig Notits af Kirkens Rykkerskrivelse. Først 17 Aar efter — den 2den Marts 1748 — tilskriver Rafnsberg — som Værge for Kirken — Krigsbogholder Johan Wessel-Brown i Trondhjem — en Decendent af Tordenskjold paa mødrende Side — som Repræsentant for Tordenskjolds Arvinger et saalydende nyt Rykkerbrev:

Høistærede Hr. Bogholder.

ieg som en ubekient af mHr har taget sig den frihed at incommodere ham med dette foranlediger mig dette, at som mig er bleven berettet, at MHR tillige med flere af Sal. Hr. Admiral Tordenskiolds respective arvinger, er tilfalden en anselig arf efter Højbemelte Hr Admiral, uden at mig her om noget tilforn har været vidende, at nogen arf efter ham har været at vente, og dem uden tvivl er bekient, at hans Liig nu i 26 aar har staaed i Holmens Kirkes Capel, uden at Kirken noget derfor har nødt, som i fald derfor skulle betales efter den Kongl. allernaadigste forordning af 7 Novbr. 1682, nemlig 1 Rd

for hver Maaned, vilde det beløbe sig til en anseelig Summa. Icke destomindre, og paa det at Kirken dog noget maatte nyde for den tid Liiget der har staaet, og betaget Rummet for andre, som Kirken kunde have nødt betalling fore, haver ieg Kirkens nu beskikede Værge den forhaabning at de respective arvinger, aflegger Kirken med en nogenleedis Resonabel Discretion for den forbi-gangne tid, saa vel som og foranstalter hvorledes der med herefter skal forholdes, saafremt mand icke skal blive foraarsaget, Liiget udi Kirkegaarden at nedgrave hvilket siunis mig var noget slet for saadan en Mand, thi udi Capellet at blive længere staaende til Kirkens skade, kan ikke være tilladelig uden at Kirken nyder noget derfore. Ieg udbeder mig Deres behagelig Svar til min nærmere efterretning, forbl. med all estime

Khafn d. 2 Marts 1748

Høistærede Hr Bogholderes
tjenstvilligste tiener

A Monsiur

Rafnsberg.

Mon. . . Johan Wessel Brown

Krigsbogholder ved Dragoner

à

Triondheim.

Nu hviler Støvet af vor berømmelige Søhelt nantastet i Christian IV's gamle Kirkes Kapelsal — og hans Ro forstyrres neppe mere. I 1904 blev det ganske vist besluttet, at Laaget paa hans Kiste skulde hæves — man vilde bekræfte Tilstedeværelsen af Liget, hvorom der tidligere havde været rejst Tvivl. Men Beslutningen kom *ikke* til Udførelse. Og nu vil intet andet end Tiden formaa at smuldre den enkle sorte Marmorsarkofag, hvori *Tordenskjold* sover sin sidste Søvn.

Apparat til Overskæring af Minestrygningstrosser.

Af H. Chr. Bursche,
cand. polyt., Ingeniør i den kgl. Patentkommission.

En engelsk Søofficer har i Slutningen af forrige Aar opfundet et Apparat, der, fastgjort til en undersøisk Mines Fortøjningskabel, beskytter Minen imod Minestrygning og

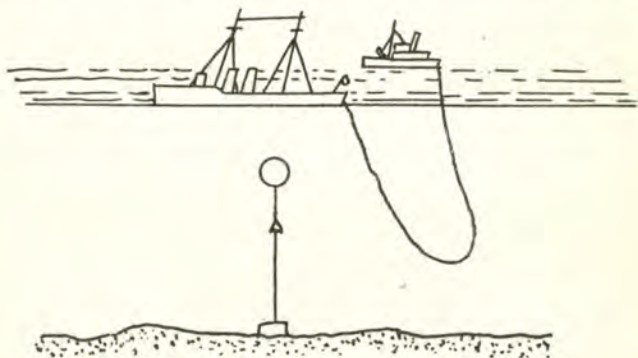


Fig. 1.

»Svejning«, idet de Trosser, som bliver benyttede dertil, vil blive kappede.

Apparatet bestaar af et hult Legeme, i hvilket der er dannet fire langsgaaende Cylindre, som hver er bestemt til at optage et Stempel med Kniv. Stemplet bestaar af det egentlige Stempellegeme, en Sprængstofbeholder og en Sprængstofladning. Stempellegemet er et cylindrisk Stykke Staal og er nøjagtig afdrejet. Det bærer paa den øverste Del Sprængstofbeholderen, der er fastgjort til Stemplet ved Lodning. For at formindske Vægten af hele

Systemet, er Stemplet hult. Sprængstofholderen er lavet af Kobber og indeholder en Sprængstofkasse, der kan være af Tin, Celluloid eller et andet Materiale, som forhindrer Optagelse af Fugtighed, hvis Vand som Følge af eventuel Lækage trænger ind i Apparatet. Til Sprængstofbeholderens øvre Laag er fastgjort 4 Perkussionshætter af almindelig Konstruktion.

Sprængstofbeholderen fyldes med hurtigt forbrændende Stof. Knivene er af den Slags Staal, der bruges til Værktøj til Skæring i Jern eller Staal. Eggene er

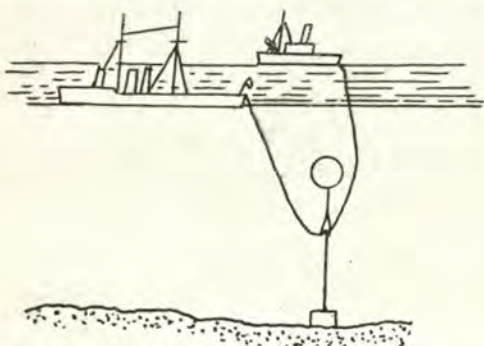


Fig. 2.

hærdede, og Knivene er ved Hjælp af Skruer fastgjorte til en cirkulær Skive, som danner Stemplets nederste Ende. Denne Skive har Knaster, der er ca. halvanden cm. større end Stemplets Diameter, og som kan glide i langsgaaende Udskæringer i Cylindrene. Ved Drejning af Skiven, saa at Knasterne ikke korresponderer med Udskæringerne, forhindres utidig Eksplosion af Ladningen, medens man gør Apparatet klar til Brug.

I den underste Del af Apparatet er i radiel Retning anbragt fire Systemer af krumme Stænger, der tjener som en Slags Fangarm. Der er eet Sæt Stænger for hvert Stempel. Stængerne er anbragte paa en saadan Maade, at de vil føre de Minestrygningskabler, som de

indfanger, hen mod Cylinderknivene, og er samtidig indrettede saaledes, at de fastholder Kablerne i denne Stilling. Endvidere er der anbragt fire Fjeder-systemer, som tjener til at føre Kabelfangerne tilbage til deres oprindelige Stillinger, efterat Kablerne er overskaarne, ligesom der er Indretninger, som tjener til at fastholde Kabelfangerne, naar Apparatet bevæges. Endelig er hver Kabelfanger forsynet med en Sidekniv af haardt Staal.

I den øverste Del af Cylinderen er anbragt en Ring med fire Slagstifter. I Bunden og Toppen af Apparatet

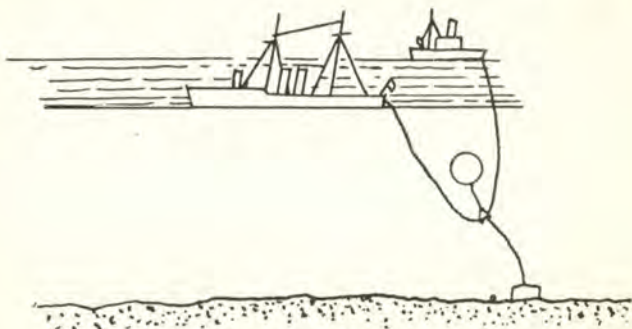


Fig. 3.

er fastgjort de nødvendige Beslag for at kunne forbinde det med Minens Fortøjningskabel, og det Sted, paa hvilket denne Forbindelse er foretaget, maa fordelagtigst ligge nærmere ved selve Minen end ved Ankret.

De følgende Skitser viser Apparatets Virkemaade:

I Fig. 1 ses en udlagt Mine med Skæreapparat mellem Anker og Minekasse. Minestrykningsfartøjerne nærmer sig med den Trosse, der skal bringe Minen til at sveje for at uskadeliggøre den. I næste Øjeblik har Trossen naaet Minekablet og glider opad dette, indtil det standses af Skæreapparatet, se Fig. 2. Naar den i Fig. 3 viste Stilling naaes, gribes Slæbetovet af de nedenfor Cylinderne værende Fangarme og føres af disse ind mod Overskærings-

knivene. Er Trossen ikke særlig tyk og stærk, overskæres den med det samme af disse Knive, og Hensigten med Apparatet er naaet. Slæbebaadene maa da udføre ny Trosse, og denne vil da sandsynligvis atter blive overskaaret. Men gøres nu Trosserne stærkere, kan det hændes, at Knivene ikke ved den blotte Berøring med disse er i Stand til at overskære dem. Naar Trossen efter at være kommen i Stilling foran Kniven trækkes videre af Baadene, vil det medføre, at den hæver det Stempel, hvorpaa Knivene sidder, og dette bevirker, at Perkussionshætter og Slag-

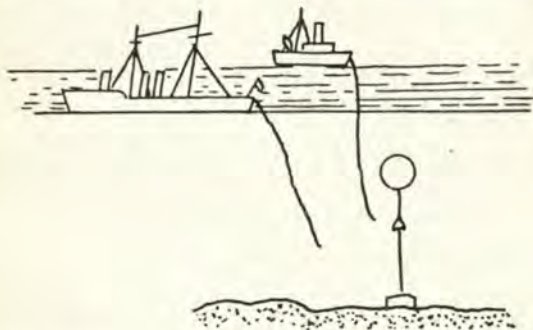


Fig. 4.

stifter træffer hinanden, og den eksplosive Ladning eksploderer. Ved denne Eksplosion fremkommer der et Tryk, som fører Stemplet og dermed Knivene hurtigt nedad. Ved denne hurtige Bevægelse af Knivene forøges disses Virkningsgrad, og den stærkere Trosse overskæres.

Kobber-Sprængstofbeholderen tjener samtidig til Standsning af den ved Eksplosionen udviklede Luft eller Gas, og hindrer denne i at trænge ind mellem Cylinder-væggen og Stemplerne.

Spejdere til Søs.

Af Commander Ralph Earle, U. S. Navy.

Ved Premierlieutenant Bjørn Andersen.

Følgende Artikel om Nødvendigheden af at forøge Antallet af Scouts i de Forenede Staters Flaade er fremkommet i Juli—August Hefte 1915 af United States Naval Institute Proceedings. Forfatteren udtaler, at Spørgsmaalet er gammelt, men ikke uddebatteret, da det af Flaadeprogrammerne fremgaar, at der stadig lægges for ringe Vægt paa Udviklingen af denne Skibstype i hans Marine. Han tager derfor Sagen op paany, og hans Motivering og Eksempler baade fra ældre og nyere Tid paa Spejderfartøjernes Betydning er baade interessante og lærerige.

»Siden 1904 har Admiralitetet anbefalet Bygningen af ialt 34 Scouts, Departementet har foreslaaet 14 og Kongressen har bevilget 3. Fra 1908—12 har Admiralitetet stadig væk anbefalet et Flaadeprogram paa 4 Kampskibe, 4 Scouts, 16 Jagere og 1 Kanonbaad. I 1913—14 blev der ikke slaaet til Lyd for Scouts, men i Stedet for blev der begge Aar foreslaaet 2 Kanonbaade. Som det senere vil blive paavist, er Scouts af den rigtige Type udmærket egnede til at udføre praktisk talt al Kanonbaadstjeneste.»

I de Forslag til Nybygninger, der blev forelagt den 63. Kongres i 1914, hævdede Admiralitetet, at Flaaden særlig led under Mangel paa Scouts, »der er saa nødvendige for Efterretningstjenesten under en Kampagne til Søs og af saa stor Værdi for at kunne rense Søen for Torpedo- og Minefartøjer og til at aabne og be-

skytte vore egne Handelsruter samt ødelægge og vanskeliggøre Fjendens«, og foreslog derfor Bygningen af 4 Scouts, »da denne Del af Flaaden har været negligeret for længe«.

Mange historiske Begivenheder viser tydeligt i hvor høj Grad, den Kommanderende til Søs har Brug for Underretning om Fjendens Bevægelser, før han kan gøre sig noget Haab om at tilføje den fjendtlige Hovedflaade nogen Skade, og at hans eneste Middel til at sikre sig saadan Underretning, er Anvendelse af Skibe, der er særligt byggede og indrettede til Scout-Tjeneste. Det maa indrømmes, at Scouts i et moderne Slag ikke kan anvendes paa samme Maade, som Nelson brugte sine Fregatter i Slaget ved Trafalgar — »ranged along the two lines, to repeat signals and assist crippled ships, were the British frigates and small craft« — men det kræver dog ikke megen Indbildningskraft at tænke sig en Situation, hvor en lignende Anvendelse af Scouts vil være værdifuld og bidrage stærkt til Opnaaelsen af et heldigt Resultat af Slaget.

Forfatteren fremfører nogle Argumenter for Nødvendigheden af at have Scouts og nogle historiske Eksempler paa deres Betydning.

»Selv de af os, som kun har spillet Krigsspil paa Skolen, maa indrømme,« udtaler han, »at Forsinkelsen og Usikkerheden ved Overbringelse af Meddelelser fra et Sted til et andet paa Søen, er den største Hindring for offensive Foretagender.«

»Hære passerer gennem Lande, der er mere eller mindre beboede af en stationær Befolkning, og de efterlader sig Spor af deres March. Flaader bevæger sig over øde Strækninger, hvor ogsaa andre Søfarende færdes, men ikke forbliver; og da Vandene lukker sig efter dem, kan tilfældigt Drivgoods vel nok angive deres Passage; men det fortæller intet om deres Kurs. Den Sejler, der bliver udspurgt af Forfølgerne, ved maaske intet om den

forfulgte, som dog passerede Stedet blot faa Dage eller Timer i Forvejen.«¹⁾

»Denne Vanskelighed ved at skaffe sig Oplysninger paa Søen er indlysende for alle, og naar man »leger Skjul«, er Fordelen hos den eftersøgte; derfor er det af allerstørste Vigtighed saavel at bevogte de Veje, der fører ud fra Fjendens Land, som at standse Byttet, før det slipper ud i det aabne Havs tavse Ørk. Hvis en saadan Bevogtning er umulig, er den næstbedste Ting, man kan gøre, ikke at søge at bevogte Veje, der muligvis ikke bruges, men at naa først til Fjendens Bestemmelsessted og vente paa ham der; men denne Viden om hans Hensigter er maaske ikke altid opnaaelig.«²⁾

Divisioner af den franske Flaade i Krigen 1778 slap fra Tid til anden ud paa Grund af stormende Vejrforhold og den deraf følgende Fraværelse af Blokade-flaaden; men Fregatterne observerede dem altid og rapporterede dem, hvilket beviser Fregatternes store strategiske Betydning.

Nelson, der havde sine Spejder-Skibe liggende udfør Toulon under Pellew, paastod at Havnen ikke var blokeret, fordi han ønskede, at Fjenden skulde komme ud. Hans Fregatter vilde følge dennes Bevægelser og lade Signalerne gaa fra Fregat til Fregat, til de naaede Hovedflaaden, hvorefter denne vilde være i Stand til at fremtvinge Kampen.

Kampagnen i 1798 var tiltrods for dens glimrende Afslutning ved Nilen lige ved at mislykkes, fordi Englænderne ikke havde nogen Styrke udfør Toulon, da den franske Ekspedition afsejlede. Dette skyldtes udelukkende den Omstændighed, at Nelson var utilstrækkeligt forsynet med Fregatter, saa at det ikke lykkedes ham at sikre sig paalidelige Oplysninger i Tide.

¹⁾ Mahan i en Diskussion om Krigen i 1778.

²⁾ Mahan's Influence of Sea Power in History.

Det franske Nederlag ved Trafalgar skyldtes for en stor Del Villeneuve's Mangel paa Kendskab til Fjendens Styrke og Position ved hans Tilbagekomst fra Vestindien. Franskmandenes Plan var udfor Kap Ortegal at forene sig med Eskadren fra Rochefort og at gøre et Fremstød til Kanalen for at dække Napoleon's Invasion i England fra Boulogne, idet Nelson var en hel Uge efter Villeneuve med Kurs mod Gibraltar Strædet. Denne Plan mislykkedes, fordi Villeneuve, da han manglede hurtige Fregatter, kun afsendte een, *Didon*, der forglemt sin egentlige Opgave, indlod sig i Kamp med og blev taget af *Phoenix* og saaledes var Aarsag til, at Planerne for Kampagnen fuldstændig ødelagdes, og at følgelig Napoleon's omhyggeligt udførte Invasionsplan maatte opgives.

Før Slaget ved Trafalgar signalerede *Euryalus*, den engelske Fregat, der var nærmest Cadiz, Kl. 7²⁰ om Morgen, at de Allieredes Flaade afsejlede; og denne Meddelelse, der blev gentaget fra Skib til Skib i Kæden, naaede kun to Timer senere Nelson, der laa med *Victory* 50 Sømil borte.

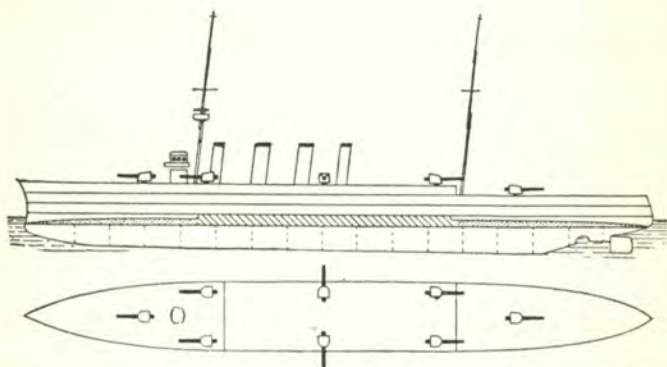
Men med den moderne Radiokæde af Scouts i Stedet for Fregatternes Flagsignalforbindelse er Metoderne til at indhente Oplysninger og Efterretninger blevet hurtigere udviklede end Flaadernes Fart og frie Bevægelse.

Manglende Underretning var Skyld i, at *Commodore Johnstone* blev overvundet i *Porto Prayo* Havn i 1781, og at hans Foretagende mislykkedes, idet *Suffren's* resolute Handlinger kom saa overraskende for Englænderne, at han fik løst sin Opgave, skønt hans Styrke var underlegen.

At ligge og vente er farligt og opslidende, selv om man kender det omtrentlige Tidspunkt for Fjendens Komme. Det kender vi fra *Rodney's* mislykkede Forsøg i 1780 og 1782 paa at afskære de franske Kon-

voyer til Martinique. Grunden var atter det utilstrækkelige Antal Fregatter.

At det i den spansk-amerikanske Krig ikke lykkedes

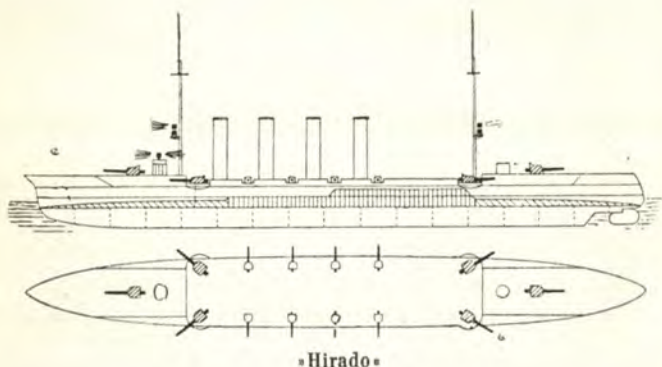
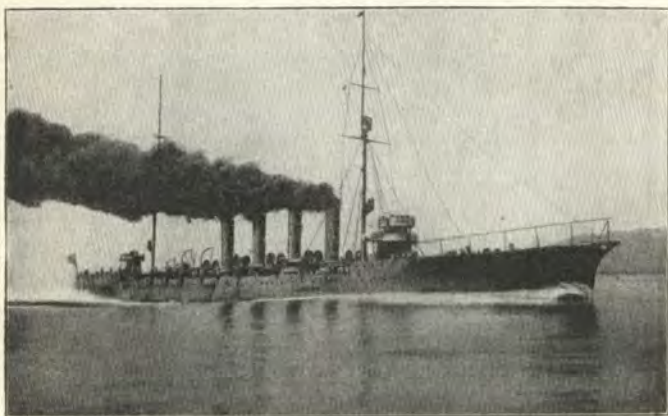


»Dublin«

Amerikanerne at bestemme, hvor Cervera befandt sig, inden han gik ind til Santiago, skyldtes to Aarsager. Den første var Mangelen paa Scouts under den Øverstkommanderendes Ledelse; den anden utvivlsomt mang-

lende Evne til klogt at udnytte det forhaandenværende Materiel.

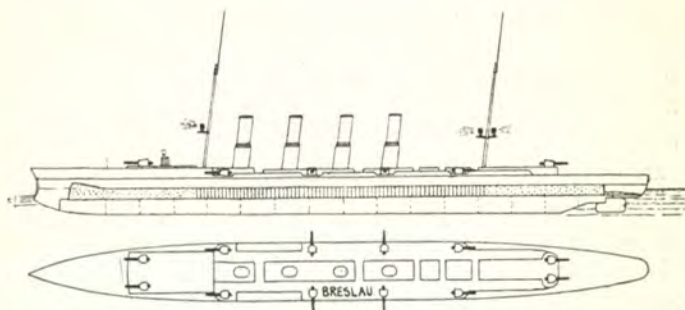
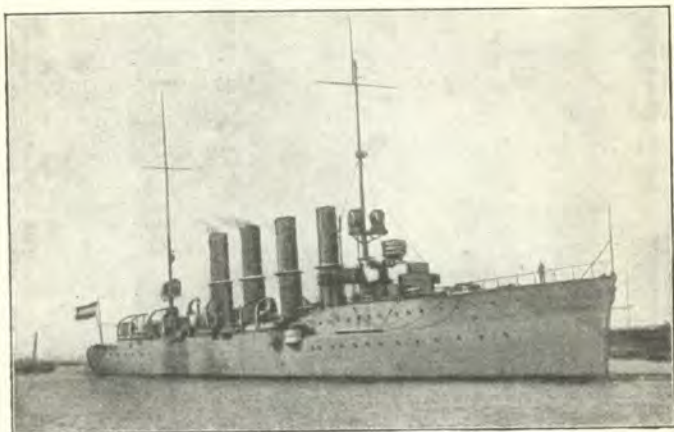
Tsushima-Slagets heldige Udfald kan i ikke ringe



Grad tilskrives det virksomme Arbejde, der blev udført af Togo's faa Scouts under Admiral Dewa, hvis Hjelpekrydser Shinano Maru observerede den russiske Krydser Dnjepr og rapporterede det videre.

Von Spee, der søgte at bemægtige sig den en-

gelske Kulstation paa Falklandsøerne, saa over den lave Pynt, der danner den sydlige Del af Port Stanley Havn, kun det ene Kampskib (Canopus) ligge der



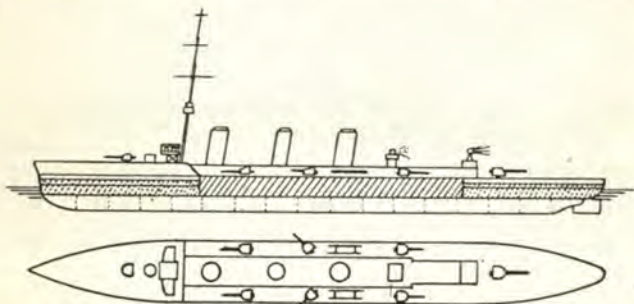
«Breslau»

og besluttede sig derfor til at risikere en Kamp. Mon han var gaaet i Fælden, hvis han havde haft blot een virkelig moderne Scout (se S. 431) med sig? Det er ikke rimeligt at antage!

Saaledes beretter Historien om mange Flaadechefers

Held eller Uheld, som direkte skyldtes Tilstedeværelsen af eller Mangelen paa Scouts.

Under Fredsmanøvrer kan ofte de samme Erfaring indvindes som i Søkrigshistorien, naar det drejer sig om et strategisk Problem, hvilket man har Eksempel paa under de engelske Flaademanøvrer i 1913, da det ikke lykkedes den engelske Flaade at forhindre en mindre Flaadeafdeling i at foretage en Razzia mod Byerne paa Øst-Kysten. Under vor Atlanterhavsflaades indledende



«Arethusa» og «Undaunted»

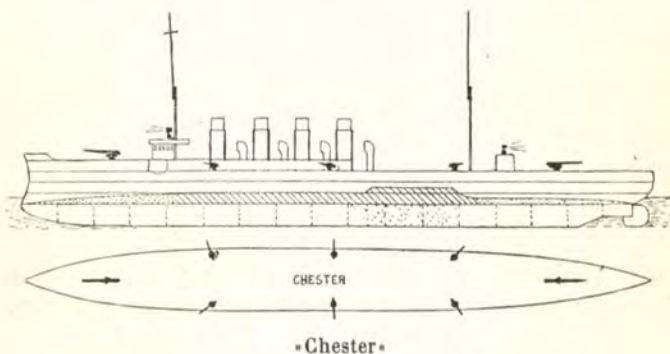
Rekognosceringsøvelse i Januar 1915 var to underlegne Styrker i Stand til at forene sig, før de var blevne angrebne af den hurtige og meget kraftige Division, der var deres Modstander, men som anvendte Jagerne som Scouts. Svær Sø tvang Jagerne, der dog var af vor nyeste 1000 ts Type til at søge Læ, og de opgav Afsøgningen under Vejrforhold, hvor Kampskibene uden Vanskelighed løb 20 Knob.»

»Hvad er den rigtige Betegnelse for et Skib, der anvendes til Spejdertjeneste?

I Begyndelsen af 1913 inddelte Englænderne deres Krydsere i tre Klasser — Kampkrydsere, Krydsere og lette Krydsere. Den Klasse, der kaldtes Krydsere, indeholdt pansrede og beskyttede Krydsere af 1. Kl.; Klassen lette Krydsere dannedes af Resten, exclusive

Kanonbaade. Navnet let Krydser er mere betegnende end Scout, da de skal gøre saavel Scout-, Krydser- som Kanonbaadstjeneste i Fred og i Krig.

Som Led af en Beskyttelse skal de skærme Hovedkampflaaden mod fjendtlige Jagere og bevare den intakt



til Hovedaktionen. Professor Corbett siger, at Beskyttelsen i en Krig er mere vigtig nu end nogensinde og at Scouten foruden at være Flaadens Øjne har den lige saa vigtige Opgave at være Bindet for Fjendens Øjne.

Forfatteren tænker sig derefter de Forenede Staters Flaade som den svagere, ventende ved egne Kyster paa

Fjenden og tagende Offensiven med den Understøttelse, Kysten kan yde, og udtaler: »Blandt andre Operationer maa vi da foretage følgende:

a. Sende Krydsdivisioner ud for at forstyrre og skade Fjenden, medens han endnu er i nogen Afstand fra Kysten.

b. Anvende vort Efterretningsvæsen paa lang Afstand for at erfare den fjendtlige Angrebsflaades Nærmelse og Position, Styrke og Sammensætning.

c. Hindre Fjenden i at skabe sig en fremskudt Basis, forstyrre og nedkæmpe hans Scouts og Dækning.

d. Foretage Natangreb paa hans Hovedstyrke eller angribe den om Dagen.

e. Angribe hans Reserver og konvoyerede Hjelpe-skibe.

f. Udføre Kaperi, som kan skade hans Handels- og Forbindelseslinier, medens det beskytter vore egne.

Hvorledes kan vi effektivt foretage nogen af de ovenfor nævnte Opgaver uden Scouts med stor Fart, Aktionsradius og virkningsfuldt Artilleri?

Kampkrydserne, der er ideelle som Scouts og offensiv Dækning samt til at udføre, hvad der er nævnt under Pkt. a., maa muligvis lades ude af Betragtning paa Grund af deres store Anskaffelsespris; derfor maa vi nøjes med den bedste Type lette Krydsere, der kan skaffes. Disse skal opsøge Fjenden og tillade vore Jagere at operere saaledes, at de bedst kan reducere hans Styrke ved Dag. I Omtale af Jagerangreb siger en Skribent: »Angrebet kan kun undgaas ved heldig Dækning, og kan kun gennemføres som Resultat af heldig Scout-Tjeneste.» Man opnaar ingen virkelig offensiv Dækning, undtagen naar den udføres af Kampkrydsere, fordi Formaalet med denne Operation er Tilintetgørelse af Fjendens Eclaireringsstyrke.

Til at udføre Pkt. b kræves Scouts, og af deres heldige Virksomhed afhænger maaske Flaadens Skæbne.

For at kunne gøre sig effektiv klar til Kamp maa man have nøjagtige Oplysninger om den fjendtlige Flaades Styrke og Sammensætning; men lige saa meget som vi ønsker nøjagtige Meddelelser om vor Fjende, kræver han Oplysninger om os, og vore Scouts skal derfor bruges til at skærme vor Hovedstyrke mod fjendtlig Observation og skal forhindre, at den bliver overrumplet.

Scouts formaar særdeles godt at opsnuse Fjendens Opholdssted og at skade hans Hjælpeskibe, Konvoyer eller Ekspeditioner, der er udsendte for at erobre en fremskudt Basis. Det er umuligt i Forvejen at bestemme hvilket Punkt, Fjenden vil angribe. Angreb paa og Ødelæggelse af fjendtlige Transporter under Konvoy er ofte af vital Betydning. Ødelæggelse af Fjendens Træn kan maaske tilintetgøre en hel Kampagne, alene fordi hans Planer derved kommer i haabløs Forvirring. Blot det at skaffe Oplysninger er et meget vanskeligt Problem; Krigsspil viser, hvilket ringe Areal selv den hurtigste Scout kan overkomme selv under de bedste Vejrforhold, og hvilken Forstyrrelse en Smule Taage kan gøre. Jo mere man studerer Spejdertjeneste, jo mere bliver man klar over, at det er en Kunst, og ikke alene er denne svær at lære, men den kræver virkelig Sømandserfaring, og det selv om man maaske har studeret supponerede Tilfælde og har udviklet sig selv til at tage den hurtige Bestemmelse og er i Besiddelse af den gode Dømmekraft, der er nødvendig for en Scout-Chef.

Blokade er øjensynlig lige saa vigtig nutildags som tidligere, fordi man aldrig kender en fjendtlig Eskadres Bestemmelsessted, men kun dens Tilstedeværelse i en Havn, saa længe Blokaden opretholdes. Det er af allerstørste Betydning at afskære en oversøisk Ekspedition, fordi man ikke kender det eller de Steder som Fjenden har taget Sigte paa. Fjenden gaar maalt bevist til sit Bestemmelsessted, men søger at vildlede

os. Rent militært set bliver Blokaden vanskeligere, hvis Ekspeditionen er samlet i to Havne, og vil kræve flere Scouts. Princippet for den aabne Blokade maa siges nutildags at have paatvunget sig Verdens Interesse, og Hovedaarsagen hertil har været Undervandsbaadenes Evne til at holde Søen, idet de derved gør den lukkede Blokade til et yderst farligt Foretagende uden et dertil svarende Udbytte. Den lukkede Blokade har altid været den svageste og mindst ønskelige Form for Krigsførelse, fordi den kræver en langt større Styrke end nogen anden Operation og virker saa opslidende paa Personel og Materiel, at mindst $\frac{1}{5}$ af Styrken hele Tiden burde være i Havn til Reparation og Hvile. En aaben Blokade kræver Bevogtning af det i Blokaden indtagne Omraade ved hurtige søgaaende Skibe og hertil er atter kun een Klasse egnet og det er Scouten med høj Fart. Anvendelsen af saadanne Skibe tillader nemlig, at Hovedstyrken holdes i en tilbagetrukken Position, hvor den er fri for at holde Vagt i Tillid til, at dens Scouts varskoer den i Tide, saa at den bliver i Stand til at ødelægge den fjendtlige Flaade. Den vil desuden være bedre i Stand til at erobre Herredømmet paa Søen, fordi den har haft en Periode til at forberede sig i Ro og Mag.

Scouts kræves ogsaa til vore Handelsruter, da Armeringen af Handelsskibe, som blev ophævet ved Pariser-Deklarationen af 1856, levede op igen under Fredskonferencen i 1907. Nyttens af Kaperiet til at skade Fjendens og beskytte egen Søhandel er meget stor. Et Tilbageblik over de forløbne 8 Maaneder af den europæiske Krig viser, at den lette Krydser med høj Fart har hævdet sin store Betydning paa alle Have, hvad den tyske Handels Ødelæggelse og de engelske Krydsers udmærkede Arbejde beviser. Det er desuden hovedsagelig Farten, der har gjort det muligt for de tyske

Krydsere at udføre den Mængde Bedrifter¹⁾, man tilskriver dem Æren for.

En Handelsskibsreserve af hurtiggaaende Ocean-Dampere, der var i Stand til at holde Søen i længere Tid, kunde — hvis vi havde en saadan — tillade os at tøve lidt med at bygge Scouts, da den udgør et værdifuldt Defensiv-Element. Skibene kunde i Tilfælde af Krig hurtigt omdannes til Krigsskibe, og en forholdsvis ringe Styrke af denne Art med en passende Armering kunde, naar den blev sluppet løs paa Oceanet under Kommando af dristige og dygtige Officerer, desuden blive en farlig Fjende for et hvilket som helst Lands Søhandel.

Jagere kan paa ingen Maade opveje vor Mangel paa Scouts, der desuden har en anden og ganske bestemt Opgave under et Søslag og ikke kan undværes, uden at det vil faa alvorlige Følger. Under Manøvrerne i Januar 1915 mislykkedes som før nævnt et Forsøg paa at anvende Jagere som Scouts fuldstændigt, fordi de blandt andre Begrænsninger havde den — kun at kunne løbe lidt over 10 Knob i den middelhøje Sø, der var. Udfor Tampico i 1914 viste det sig, at selvom de har en stor Aktionsradius, kan deres Personel ikke i Længden holde til de Strabadser, der skyldes den anstrengende Tjeneste og Rulning i høj Sø, samt at Jageren, naar man føjer dens Mangel paa Provisioner til ovennævnte uheldige Egenskaber, ikke kan tage en Scouts Plads.

Den Dag i Dag befinder vor Flaade sig saaledes praktisk talt paa samme Standpunkt som i den spanske Krig, hvad angaar Hovedflaadens Forsyning med Scouts. Dengang havde vi 5, og dem lykkedes det ikke at finde Cervera's Eskadre. Taktiske Studier giver det Resultat, at den uvægerlig vilde være bleven fundet selv med disse faa Scouts, hvis man havde kunnet anvende dem

¹⁾ Disses Antal var sikkert blevet endnu større, hvis Tyskland overalt havde haft moderne Scouts f. Eks. af Breslau- eller Karlsruhe-Typen.

systematisk. Resultatet af en heldig Rekognoscering havde været den fjendtlige Flaades Tilintetgørelse, inden den naaede Havn. Følgelig vilde den bekostelige Ekspedition til Santiago have været unødvendig.

Den engelske Admiral Lord Charles Beresford udtaler i »The Betrayal«:

»Ingen Kanoner, svære eller lette, kan beskytte en Kampflaade mod Torpedobaadsangreb om Natten. Den eneste effektive Beskyttelse er at anvende et betydeligt Antal smaa Krydsere til at rense et udstrakt Areal omkring Flaaden ved Solnedgang. — — — De smaa Krydsere maa være placerede saaledes, at de danner en beskyttende Kæde fra 120—140 Sømil paa alle Sider af Kampflaaden. Paa ingen anden Maade gøres det muligt at flytte denne om Natten uden at risikere, at den bliver ødelagt ved Torpedobaadsangreb.«

Til uset at komme ind paa klos Hold om Dagen er Undervandsbaade godt egnede, forudsat at Flaaden er til Ankers eller krydser med ringe Fart og ikke er beskyttet ved en Dækning af Scouts eller Jager. De kan kun nærme sig indtil c. 3000 m Afstand i stille, klart Vejr, men i diset Vejr og naar der er toppet Sø, gaar Afstanden ned til 1500, og hvis Scoutenes og Jagerens Opmærksomhed er afledt af en Jager-Finte, kan det være muligt at naa ind paa c. 1000 m Afst. For at fjerne denne Kilde til Fare er mange Scouts en Nødvendighed. Det er værd at lægge Mærke til, at det Held, der i Begyndelsen af Verdenskrigen fulgte den tyske Undervandsbaadsoffensiv, ikke vedvarer, og man kan paavise, at England, der fik en alvorlig Lektion ved dets svære Tab af store Orlogsskibe, nu lader sine Scouts bevogte Kampskibene paa den Maade, Lord Charles Beresford har angivet, og saaledes bevarer begge Typer for yderligere Skade fra Undervandsbaade.«

Som Konklusion udtaler Forfatteren, at man i Amerika straks bør paabegynde Bygningen af et anseligt Antal Scouts — »Kampflaadens Øjne og Øren ved Dag som ved Nat« — og gaar derefter over til Omtale af forskellige Typer af denne Skibsklasse. For at lette Oversigten er de her opstillede i Skema, og de forskellige Data er tagne fra »Taschenbuch der Kriegsflotten«.

Som man ser havde de første engelske Scouts et Displacement paa c. 3000 ts., en Armering bestaaende af 10 cm Kanoner og var beskyttede af et Panserdæk. Efterhaanden steg Displacementet til 5500 ts., Armeringen kom til at bestaa af 15 cm Kanoner, og foruden Panserdæk fik de Vandliniepanser. Med Arethusa-Klassen bliver Displacementet sat ned til 3500, og Armeringen bliver indskrænket til 2—15 cm Kanoner, men til Gengæld bliver Panseret sværere, og Farten forøges med c. 5 Knob til 30. Calliope-Klassen viser igen en lille Stigning i Displacementet, og maa siges at have en betydelig Aktionsradius: 2000 Sømil med 30 Knobs Fart.

De andre Landes Scouts følger de engelske i Udviklingen, kun er de tyske lidt stærkere pansrede. I den nye Klasse »Ersatz Hela«, som Tyskland har haft under Bygning siden Efteraaret 1914, er den projekterede Armering med 12—10 cm blevet forandret til 10—15 cm Kanoner. Det 10 cm Kaliber anses aabenbart nu for at være for ringe.

De russiske Scouts danner en Undtagelse, idet deres Displacement og Armering er betydeligt større; de skal endvidere medføre 100 Blokademiner og indrettes til at kunne starte Flyvebaade. Rusland har dog ogsaa 2 mindre Scouts under Bygning med et Displacement paa 4370. De bliver af samme Type som den tyske »Kolberg«.

Navn Antal i Klassen Aar	Depla- cement ts.	Fart Knob	Armering cm.	Panser i m. m.			Lgd. m.	Br. m.	Dybg. m.	Aktions- radius Sml.	Besæt- ning
				Dæk	Komm. taarn	V. L.					
England											
Sentinel (8) 1904—05	2900	25,0	6—10,2	$\frac{5}{1} \frac{1}{9}$	—	—	109,7	12,2	4,3	3000 (10)	270
Bristol (5) 1909—10	4900	26,8	2—15,2; 10—10,2	$\frac{2}{1} \frac{6}{3}$	50	—	131,0	14,3	4,7	—	376
Weymouth (4) 1910—11 . .	5300	25,6	8—15,2; 4—4,7	$\frac{3}{1} \frac{1}{6}$	—	—	131,0	14,8	4,7	—	380
Active (3) 1911—12	3500	25,9	10—10,2	$\frac{2}{1} \frac{6}{3}$	—	—	117,3	12,6	4,2	—	290
Dublin (3) 1911—12	5500	24,8	8—15,2; 4—4,7	26	—	$\frac{5}{2} \frac{1}{6}$	c.135	15,2	4,8	—	380
Nottingham (3) 1912—13 . .	5530	25,0	9—15,2; 4—5,7	26	—	$\frac{5}{2} \frac{1}{6}$	131,1	15,2	4,8	—	380
Arethusa (8) 1913—14	3560	29,0	2—15,2; 6—10,2	51	76	76	125,0	11,9	4,1	—	400
Calliope (8) 1914—15	3800	30,0	3—15,2; 6—10,2	*	*	*	128,0	12,7	4,4	2000 (30)	400
Tyskland											
Breslau (4) 1911	4550	27,5	12—10,5	$\frac{5}{2} \frac{0}{0}$	$\frac{1}{8} \frac{0}{0}$	$\frac{1}{6} \frac{0}{0}$	136,0	13,3	5,1	—	370
Frankrig											
I—III (3) 1915	4500	30,0	8—14,0	20	60	50	138,0	13,0	—	4000 (14)	398
Rusland											
Adm. Butakow (4) 1915 . . .	7500	30,0	16—13,0; 5—6,3	25	—	76	154,5	15,2	5,6	—	—
Japan											
Hirado (3) 1911	5000	26,0	6—15,0; 8—7,6	76	102	—	144,8	14,2	5,1	—	390
U. S. A.											
Chester (3) 1907	4760	26,5	2—12,7; 6—7,6 2—4,7	$\frac{3}{1} \frac{1}{8}$	—	51	128	14,4	5,1	3850 (18,6)	375

Forfatteren opstiller derpaa følgende som Standard for Scouts til de Forenede Staters Marine:

Den bedste Scout-Type.

Displacement.....	5200 ts.
Hastighed	28 Knob.
Længde	130—140 m
Bredde	c. 14,5 m
Dybgaende.....	5,8—5,0 m
Armering	c. 10 Stk. 15 cm Kanoner ¹⁾
Panser	et partielt Sidepanser paa 75 mm Tykkelse; Kommandotaaarn og Rør til Meddelelsesmidler af samme Tykkelse; Panserdæk over Maskine og Kedler.

Brændselsmaterialet skal være Olie og Beholdningen deraf tilstrækkelig til en Aktionsradius paa 5000 Sømil ved 15 Knob.

53 cm Torpedoudskydningsrør under Vandet, Miner og Udlægningsapparat til hurtigt at kaste dem; 1—76 mm Feltkanon og 2 Maskinkanoner.

Der skal medføres en Flyvebaad og Apparater til at starte den og hejse den op.

Høje, godt forstøttede Master, forsynet med Udkigspost og Ildlederstation, der er beskyttet mod Vejret. En kraftig Radiostation.

Vand og Proviantbeholdninger til mindst 3 Maaneder. Bageri og Fryserum.

Som Forklaring til ovenstaaende siger Forfatteren: Displacementet skal helst være saa stort, at Scouten kan faa den store Aktionsradius og medføre betydelige Forsyninger og en Flyvebaad, men begrænses ved Bekostningen ved Anskaffelsen og den Omstændighed, at Skibet skal anvendes som Kanonbaad i Fredstid; derfor maa Dybgaendet heller ikke gerne overskride 5,5 m.

Farten sættes til 28 Knob, hvorved Jagere kun vil

¹⁾ er ikke anført, men omtales senere i Artiklen.

være i Stand til at undslippe i ganske stille Vejr med rolig Sø.

Et Sidepanser paa 75 mm vil være i Stand til at taale Beskydningen af Jagerskyts paa 3000 m Afstand, og i Tilfælde af, at Skibet som Kanonbaad kommer op ad en Flod, vil det kunne taale Beskydning af 75 mm Feltskyts paa 300 m Afst. Dette Panser vil altsaa være tilstrækkeligt for de Opgaver, man giver Scouten at løse, da det ikke er Meningen, at den skal bekæmpe større Orlogsmænd.

Hvad Artilleriet angaar, da er den 15 cm Kanon valgt, fordi den giver Scouten en betydelig artilleristisk Overlegenhed overfor Jagere, og stiller den paa lige Fod med de bedste udenlandske Skibe af samme Type. Kanonerne bør forsynes med Panserskjolde, fordi disse dels virker moralsk stimulerende paa Kanonbesætningerne og dels tjener som Dækning mod Granatstumper og Ild fra Maskingeværer. Selv om saadan et Skjold ikke er særlig tykt, kan det maaske staa for Ilden fra en Jagers Kanoner under visse Forhold.

At Skibets Værdi som Scout forøges betydeligt, naar det medfører en Flyvebaad, er indlysende og behøver ikke at kommenteres.

Torpedoer og Miner er nødvendige baade i offensivt og defensivt Øjemed.

Bekostningen ved Anskaffelsen af en saadan Scout vil blive c. 3 Millioner Dollars.

Forfatteren slutter derpaa med nogle Bemærkninger om, at han med denne Artikel har haft til Hensigt at vise, hvor nødvendige Scouts er for en Marine, som hans, samt hvortil de kan anvendes og haaber, at hans egen Marine snart maa faa de Scouts, den har Brug for.

Litteratur.

Tidsskrift for »Det røde Kors«, udgivet af Foreningen »Det røde Kors« i Danmark og redigeret af Kaptajn Lehmann.

Et længe følt Savn er nu bleven afhjulpet, idet Foreningen »Det røde Kors« har faaet sit eget Tidsskrift. Som Forbindelsesmiddel mellem Foreningens forskellige Filialer og Virksomheder og som Meddelelsesmiddel til Foreningens aktive Medlemmer og Velyndere har det selv sagt sin store Betydning. Men man maa oprigtigt haabe, at Tidsskriftet, der med sit røde Genferkors paa det hvide Omslag er meget iøjnefaldende, maa udbrede Kundskaben til og Interessen for »Det røde Kors«s Arbejde herhjemme. Det første Hæfte er udstyret med H. M. Kongens og H. M. Enkedronning Louises Billeder, idet Kongen er Foreningens høje Protektor og Enkedronningen Foreningens Ærespræsident. Hæftet indeholder bl. a. Uddrag af Love og Beretninger om Foreningens Organisation og Virksomhed baade i Ind- og Udlandet. Man faar ved at læse Hæftet et udmærket Indblik i Foreningens Arbejde, som er langt større og mere omfattende end de fleste tænker sig. Særlig Opmærksomhed er skænket Arbejdet ved Verdenskrigens Begyndelse, og man glæder sig over den store frivillige Assistance og Offervillighed; men Begejstring forsvinder jo ret hurtig, og naar man senere i Hæftet læser, at der i Danmark kun er 1 Medlem af »Det røde Kors« for hver 3000 Indbyggere, medens der i Tyskland er 1 for hver 75 og i Japan 1 for hver 35; man maa derfor indrømme, at der er langt igen. Det er sikkert

rigtigt af Foreningen at søge Tidsskriftet udbredt saa meget som muligt for derigennem at faa flere Venner; men den bør samtidig sørge for mere fængslende Tekst. Der loves i Hæftet Beskrivelser fra Krigsskuepladsen. Man burde, tiltrods for de mange Meddelelser, der skulde skaffes Plads til, have paabegyndt disse i første Hæfte.

P. Iversen.

Sproglige Vink om dansk-franske Søndtryk ved C. F. Scheller, Contreadmiral. Gyldendal 1915.

Eller at have givet os sin store fortræffelige Marine-ordbog har Admiral Scheller, hvis utrættelige Flid vi allerede før denne Bogs Fremkomst havde Grund til i høj Grad at paaskønne, nu igen udsendt en Hjælp for alle dem, der har Brug og Interesse for franske Søndtryk. Denne lille Bog, som er udstyret med en Mængde særdeles tydelige Billeder, vil kunne være til stor Nytte for alle Interesserede. Paa en klar og praktisk Maade giver den Oplysning om, hvorledes Skib, Baad, Fartøj o. s. v. skal oversættes i alle tænkelige Forbindelser, om Fyr- og Vagervæsen, om Sø og Bølge o. s. v. o. s. v. Bogen slutter med at give ren Besked i det ofte omdisputerede Spørgsmaal: hvorledes forholder Gradinddelingen i den franske Marine sig til Gradinddelingen i den danske.

Sproglige Vink bør finde Vej vidt omkring og vil gøre sin Forfatter Ære og Glæde.

R.

Haand- og Geværgranater.

Af Premierløjtnant H. Hertz.

I Beretningerne fra Verdenskrigen omtaltes hyppigt Brugen af Haandgranater, hvorfor en historisk Oversigt over dette ældgamle Vaabens Udvikling og en Beskrivelse af enkelte moderne Typer maaske kan være af Interesse for Tidsskriftets Læsere.

Det er vel de i den russisk-japanske Krig indhøstede Erfaringer, der har gjort Spørgsmaalet aktuelt, thi Haandgranaten var saavel herhjemme som i de fleste andre Lande forlængst afskaffet. Derfor vakte det en vis Forbavselse, da man i Krigens Løb saa Russerne og Japanerne atter gribe til dette Vaaben, der særlig under Port Arthurs Belejring kom til at spille en fremtrædende Rolle. Russerne skal saaledes have fabrikeret ca. 100 000 Granater under Krigen, og af disse blev ca. 90 pCt. brugt. Japanerne var vistnok dem, der først anvendte Haandgranater under Belejringen, men i hvor stor Mængde, ved man ikke.

Saavel den russiske som den japanske Granat var af yderst primitiv Konstruktion og ofte lige saa farlig for Ven som for Fjende. Ganske vist var det ikke mere den gamle Haandgranat; den var bleven moderniseret, og i Stedet for Sortkrudtsladning indeholdt den en Sprængladning af brisant Sprængstof. Denne moderniserede Haandgranat viste sig at være et fortrinligt Vaaben til at drive Fjenden ud af Løbegrave, forhindre ham i at forsøge sig i Huse, bestryge de døde Vinkler i Befæstningsafsnit, og endelig viste den sig særdeles virksom i Nærkampen.

Forbedringen af Skydevaabnene — Maskingeværer, hurtigskydende Kanoner o. s. v. — tvinger de kæmpende

til i højere Grad end tidligere at gribe til andre, mere effektive Forholdsregler til Dækning og Forsvar.

Store Slag nutildags kan ikke som i ældre Tider afgøres i Løbet af nogle Timer (Leuthen, Roszbach o. a.) eller nogle Dage (Mars la Tour, St. Privat, Sedan o. s. v.). Feltbefæstningen spiller nu en ganske anden Rolle end tidligere, men hvad enten det er i Fæstnings- eller i Feltkrigen, saa maa det, naar Forsvareren trods al Artilleriild ikke viger ud af sine befæstede Stillinger, komme til Nærkamp, i hvilken alle Midler maa udnyttes for at overvælde Modstanderen saa hurtigt som mulig.

De første Haandgranater, man kender, var glødende Jærnkugler fyldt med brændende Sats, der længe før Krudtet blev opfundet var i Brug, og dels blev udslyngede af en Slynge, dels af dertil indrettede Kasteapparater. De anvendtes til Vands og til Lands saavel mod døde som mod levende Maal og skal have anrettet en Del Skade ved deres Brandvirkning. Saadanne »Haandgranater« anvendtes f. Eks. i et Søslag i Hellespont Aar 670, i hvilket en saracensk Flaade med en Besætning paa ca. 30 000 Mand skal være blevet fuldstændig opbrændt.

Den anvendte Brandsats, den saakaldte »græske Ild« bestod af Svovl, Beg og Jordolie m. fl. let antændelige Stoffer.

Egentlige Haandgranater, fyldte med Krudt, der bragtes til Eksplosion ved en før Kastningen tændt Lunte, skal første Gang være blevet anvendte Aar 1427 ved Forsvaret af Casalmaggiore ved Po. Forsvarerne kastede blandt andet Flasker fyldte med Krudt ned fra Voldene, en primitiv Form for den senere Haandgranat, en Form, som man iøvrigt senere hen i Tiden genfinder.

Den ældste, kendte Beskrivelse af Haandgranater findes i et Aar 1523 i Venedig trykt Skrift af en vis Baptista della Valle.

Først ca. 100 Aar senere anvendtes krudtfyldte Jærnkugler, der gennem en Perkussionsindretning af Flintesten

bragtes til at eksplodere ved Anslaget. Ved Siden af Perkussionsanordningen, der var højst upaalidelig og mangelfuld, anvendtes en brændende Lunte, der ved Granatens Anslag af en Kugle blev trukket gennem et i Granatens Krudtladning indsat gennemhullet Rør. Metoden virkede sikkert, men var omstændelig. — Ved Granater af lignende Konstruktion blev der etableret et Minefelt, idet Granaterne anbragtes i Terrainet, let dækket af Jord. Gennem Granaterne blev der ledet lange Snore, der førte til dækkede Stillinger. Naar saa Fjenden var over det underminerede Felt, blev en brændende Lunte trukket gennem Tænderøret, og Minen eksploderede. — Flere af disse Haandgranater var forsynede med et Bælte af smaa Kugler, aldeles i Lighed med de moderne Haandgranater.

I det hele taget anvendtes i denne Tids Krige Haandgranater i stor Udstrækning, og i Hærene var der egne Afdelinger, der udelukkende kastede Haandgranater, og som i Fredstid uddannedes dertil.

Haandgranaterne var i Begyndelsen kun 8 cm i Diameter og lignede udvendig Granatæblet, der gav Vaabnet Navnet. — Granaten blev kastet paa følgende Maade: Naar Brandrøret (Stoppinen) var blevet antændt med en Lunte, blev Granaten svinget frem og tilbage, indtil Stop-pinen brændte godt, hvorpaa Granaten slyngedes mod Fjenden. Herved indtraf det ofte, at den sprang for tidligt og dræbte Kasteren eller i det mindste knuste hans Haand. Da han desuden risikerede at blive truffet af tilbagekastede Sprængstumper, hvis han ikke slyngede Granaten tilstrækkelig langt bort, og da de til Granatens Kastning bestemte Folk stedse skulde være i Spidsen for Stormkolonnerne, og der hertil krævedes Kraft og Duelighed, saa kan man forstaa, at det kun var særlig tapre, beslutsomme og stærke Folk, der lod sig hverve som Grenaderer. Disse stod ogsaa højt i Anseelse og fik betydelig større Sold end det øvrige Mandskab.

I Trediveaarskrigen blev Regensburg, der forsvaredes

af Svenskerne under Lars Kagge, belejret og indtaget Aar 1634 af de kejserlige Tropper. Lars Kagge lod hverve og uddanne specielt Mandskab til Granatkastning. Det var de første Grenaderer. De var ogsaa bevæbnede med Gevær, og da den brede Hat, som Fodfolket den Gang brugte, generede, naar Haandgranaten skulde kastes, indførtes de saakaldte Grenaderhuer.

I Tidens Løb blev der indført Grenaderer i alle Hære. 1667 tildelte Ludvig XIV hvert Kompagni 4 Grenaderer, der senere forenedes til et Kompagni, hvert Infanteriregiment fik et Kompagni Grenaderer, der atter senere sloges sammen til hele Batailloner og Regimenter. I Aaret 1676 oprettede Ludvig XIV ogsaa 2 Kompagnier Grenaderer til Hest, men Karl XII skal være den første, som udrustede Rytteriet med Granater. Grenadererne til Hest anvendtes hovedsagelig for at forberede Stormangrebet. Under dette jog de i vild Karriere frem til Fæstningsmuren, gjorde holdt saa nær ved denne som muligt, tændte Granaterne og kastede dem over Muren, hvorpaa de skyndsomst red tilbage.

Medens Haandgranaten efterhaanden kom til at spille mindre og mindre Rolle og til sidst næsten gik af Brug, bibeholdtes Navnet »Grenaderer«, og sluttelig gjaldt det kun som en Betegnelse for de tapreste Mænd, der blev fritaget for Lejrvagt og anden trættende Tjeneste, medens til Gengæld de vanskeligste og mest ærefulde Opgaver blev betroet dem i Krigen.

I de fleste europæiske Hære fandt en lignende Udvikling Sted.

Den ca. Aar 1600 anvendte Haandgranat vejede ca. 1 kg og bestod af en hul Støbejernskugle fyldt med ca. 0,7 kg Krudt og var forsynet med Tidsbrandrør afpasset til 25—30 Sek. Brændetid.

I Begyndelsen af det 18. Aarhundrede opfandtes en Afart af Haandgranaten, den saakaldte Rullegranat, en med et Tidsbrandrør forsynet Granat af stor Vægt, der,

naar Stormangreb skulde afslaaes, blev rullet over Voldkanten ned i Fæstningsgraven. Jævnsideg med Haandgranaten udgjorde Rullegranaten længe et vigtigt Led i en Fæstnings Forsvarsmidler.

Den Omstændighed, at Haandgranaten ikke kunde kastes langt nok og derfor ved Eksplosionen var ligesaa farlig for Grenaderen som for Modstanderen, førte allerede tidligt til Anvendelse af Kastemaskiner af forskellig Art. I Begyndelsen af det 17. Aarhundrede forsøgte man smaa Hagemørsere og Granatgeværer, der i Princippet bestod af et Gevær, hvis Munding var tragtformig udvidet.

Karl X Gustav indførte og anvendte ved Københavns Belejring den nu som nyopfundet fremstillede Metode at forsyne Granaten med et Skaft, der kunde indføres i Geværløbet. Granaten blev saaledes skudt ud ved Hjælp af Krudtladningen.

Herom skriver Hjarring (Præst i København, født 1609, død 1678, Forfatter til de værdifuldeste Kildeskrifter, som findes, vedrørende Københavns Belejring):

»De havde ikke blot Fyrmørsere med sig, men ogsaa Haandgranater at kaste ind over Volden, og dertil havde de noget, som man aldrig før hørte Tale om. De havde opfundet nogle smaa Granater, store som Æg, i den ene Ende fandtes ligesom en Fodangel, saa at, om de traf en Mands Klæder, de blev hængende, til de sprang, hvorved endog de omkringstaaende blev saarede. I den anden Ende var der befæstet en Stav, saa lyk, at den kunde udfylde en Musketpibe og sidde med den nedre Ende foran Krudtet som en Kugle samt med Granaten udenfor Mundingen paa Musketten. Fra nederste Ende af Musketten til den øverste ved Granaten var der et Hul, fyldt med en Tændsats, som antændtes ved Skudafgangen.« — — —

Endvidere skal anføres, at den østrigske Artilleri-oberst Holst i 1669 skal have benyttet en lille transportabel Granatmorte, en Opfindelse, der senere tilskreves

den hollandske Ingeniørgeneral van Coehorn, og at der i Aaret 1737 paa Simmering Hede i Hoffets Nærværelse blev foretaget Forsøg med en Slags Balliste, der var opfundet af den østrigske Oberstløjtnant La Casse og kunde slynge en Granat 500 Skridt bort.

Haandgranatens Betydning i ældre Tider fremgaar eksempelvis af efterfølgende:

Under Tyrkernes Belejring af Wien Aar 1683 blev der af Forsvarerne anvendt 805 000 Haandgranater.

1686 førte den kejserlige Hær under Hertug Karl af Lothringen, der belejrede og indtog Byen Ofen, som Tyrkerne havde besat, bl. a. 84 000 Haandgranater med sig.

1691 brugte den franske General Vauban ved Indtagelsen af Mons 39 678 Kugler, 5750 Bomber og 3900 Haandgranater samt Aaret efter ved Indtagelsen af Namur, der forsvaredes af den hollandske General Menno van Coehorn, 40 359 Geværkugler, 9154 Bomber og 20 000 Haandgranater. — De i Almindelighed anvendte Granater var af Jærn, Papir, Træ, Glas, Bly eller Bronze.

Efterhaanden som Ildvaabnernes Teknik skred frem, aftog Haandgranaternes Betydning, uden at de dog blev helt afskaffede. Saaledes nævnes, at Haandgranater anvendtes i 1759 i den ostindiske Krig ved Belejringen af Madras, i 1799 af Bonaparte ved St. Jean d'Acre, i 1808/09 af Englænderne ved Forsvaret af Saragossa og i 1832 under Antwerpens Belejring. 1825 blev der i Frankrig afholdt Forsøg med Granatkastning, hvorved der med Haand og Magt opnaaedes Kastevidder varierende mellem 2 og 35 m. — Ved at kaste eller udskyde Granaterne med en Art Kastemaskine, der bestod af et i Jorden halvt nedgravet Fad med en Sortkrudtsladning paa $\frac{1}{2}$ Pd., et Træspejl med Tændsnor og 8 Granater, opnaaedes et Kast hver 4. Minut og en Maksimums Kastevidde paa 160 m, med en Sidespredning paa 31 m og en Længdespredning paa 53 m.

Først under Krimkrigen, ved den langvarige Belejring

af Sebastopol 1854/56, kom Haandgranaten atter til at spille en Rolle. Saavel Russerne som Franskmændene benyttede i Mangel af bedre Flasker fyldt med Krudt og en Tændsnor bunden til Flaskehalsen. Franskmændene skal ogsaa have anvendt den ovenfor omtalte Morter og udskudt over 3200 Haandgranater.

I øvrigt spillede Haandgranaten ingen Rolle i Krigen mellem europæiske Stater i forrige Aarhundrede; derimod har en Del Kolonialmagter, saasom England og Frankrig anvendt den i deres Kolonier, og under den nordamerikanske Borgerkrig 1863/65 tilvirkedes en stor Mængde Haandgranater af særlig Konstruktion.

Det var smaa, krudtfyldte Jærnbomber, der kastedes i Nærkamp med Haanden. Antændelsen skete ved Perkussion.

Granaten selv — Ketchum's 1 pundige Haandgranat — var aflang og havde i den ene Ende en tallerkenformig Ansats, i hvilken et Anslagsbrandrør var indsat; og i den anden Ende et kort Træskaft med 4 Styreflige, der skulde bevirke, at Granaten altid faldt med Ansatsen ned ad, hvorved Brandrøret bragtes til at funktionere.

1884 og i de følgende Aar anvendte Englænderne i Kampene i Sudan Haandgranater, der imidlertid ogsaa synes at have været benyttede i Belysningsøjemed. De var af Gibs eller af Stentøj og indeholdt en lille Ladning Skydebomuld og 3 Magniumsstjerner. Tidsbrandrøret indstilledes sædvanligvis til 6 Sek. Brændetid. De 170 g tunge Granater kunde kastes indtil 90 m med Haanden som en Cricketbold eller omtret dobbelt saa langt med et særligt Kasteapparat.

I Frankrig var der allerede før den østasiatiske Krig reglementeret en Haandgranat, for hvilken der blev udfærdiget et Reglement i 1891. — Paa Grundlag af Erfaringerne fra Krigen udkom for nogle Aar siden nye Forskrifter: »Instruction sur l'emploi des Grenades à mains dans les corps des troupes d'Infanterie, d'Artillerie

et du Génie 1908.« — I Instruksen fremhæves, at Fremgangsmaaden ved Kastet af den nye Model Haandgranat, der endnu var paa Forsøgsstadiet, ikke adskiller sig fra den gamle. Deraf kan man slutte, at Forskellen mellem Granaterne indskrænker sig til Indførelsen af et brisant Sprængstof samt et forbedret Tændrør.

Den gamle Model bestod af en hul Jærnkugle af 8,1 cm Diameter samt 9 mm Vægtykkelse. Sprængladningen bestod af 110 g Sortkrudt. Tændrøret var et sædvanligt Friktionsfængør af Træ, i hvis nedre Del der var en Satskanal beregnet til 5 Sek. Brændetid. Granatens Vægt var ca. 1200 g.

Tændrøret indførtes, umiddelbart før Granaten skulde bruges, hvorefter Rivertraaden rettedes forsigtigt ud, og en Karabinhage paa Aftrækkerlinen, hvis anden Ende var fastgjort i et Læderarmbaand om højre Haandled, blev hugget i Riverens Øje; Granaten fattedes med højre Haand med Tændrøret nedad. Under kraftig Strækning af Armen blev Granaten kastet, og Armen maatte ikke føres tilbage, før Riverne var trukne ud af Røret. Kastevidden blev almindeligvis 20 m, dog kunde der opnaas 50 m, naar en Slynge anvendtes.

Til Øvelse anvendtes egaliserede, med Øvelsesrør forsynede Granater. Hvert Fæstningsinfanterikompagni og Fodbatteri var forsynet med 6 Øvelsesgranater, 18 Brandrør og 6 Læderarmbaand med Aftrækkerline. — Angaaende Brugen af Granaterne siger Instruksen, at man er henvist til dem i de Tilfælde, hvor man ikke kan beskyde Fjenden med Haandvaaben. — Der anføres endvidere, at Granaten er af stor Betydning for de mobile Reserver i en Fæstning, naar det gælder at drive Fjenden tilbage fra Indeslutningslinjen. Under en Belejring bør de Tropper, der gør Udfald, særlig om Natten, være udrustede med Haandgranater.

I Rusland var der ogsaa før Krigen med Japan reglementeret en Haandgranat, der var den franske meget

lig; og ved Krigens Udbrud havde saavel Russerne som Japanerne Instrukser for Tilvirkning og Anvendelse af Haandgranater, uden dog at nogen af Parterne til at begynde med ansaa Haandgranaten for anvendelig i en moderne Krig, og dog blev dette Vaaben senere brugt i stor Udstrækning. Forudsætningerne for Haandgranatens Anvendelse var ogsaa meget gunstige. Kampene stod hovedsagelig om permanente eller stærkt befæstede Stillinger, hvor Modstanderne laa tæt paa Livet af hinanden i lange Tider. — Haandgranaten anvendtes saavel ved Angreb som ved Forsvar. I Feltkrigen synes Russerne at have været de første, der brugte Haandgranater, medens Japanerne ved Port Arthur først greb til dette Vaaben. Her var det i Begyndelsen i mindre Patrouillesfægtninger, at den toges i Brug, men lidt efter lidt blev største Delen af de forreste Linjer Infanteri- og Ingeniørtropper forsynede med Granater. I Feltkrigen kom Haandgranaten først i Brug ved Liaoyang, hvor de japanske Stormkolonner, da de søgte at rydde en Spærring foran en russisk Stilling, blev udsatte for en ødelæggende Granatregn. Japanerne tøvede nu ikke med at udruste deres Tropper med dette Vaaben, hvis Værd de paa en meget følelig Maade havde faaet konstateret.

Ved Angreb paa Feltbefæstninger, specielt i Mørke, udtoges blandt Japanerne pr. Kompagni 5—10 Granatkastere, der gik 25—50 m foran Skyttelinjen og i 15—20 m Afstand fra den fjendtlige Stilling kastede deres Granater, hvorefter det egentlige Stormangreb fandt Sted.

De i Krigen anvendte Granater var meget forskelligartede og ofte fremstillede af Tropperne selv.

De russiske Haandgranater bestod i Begyndelsen af gamle Rundkugler eller Projektiler til Bjærgskytset, eller navnlig senere hen i Krigen, af Patron- eller Ladningshylstre, der blev fyldte med Dynamit eller Skydebomuld, og forsynede med en sædvanlig Bickford-Tændsnor med 15 Sek. Brændetid. — Under Angrebet paa Stillingerne i

Shuishidalen medførte Japanerne improviserede Bomber for ved Hjælp af dem at ødelægge de indre Forsvarsværker. Næste Dag havde Russerne fremstillet lignende Granater, og disses frygtelige Virkning paa levende Maal gav dem hurtigt Blik for det nye Vaabens Nyttevirkning.

Tændsnoren antændtes med en Tændstik, en brændende Cigaretstump eller en sædvanlig Hampelunte; senere benyttede især Russerne en Art improviseret Friktionsfængsrør. I Enden af Bickford-Tændsnoren blev der fastgjort et Geværpatronhylster, fyldt med sort Krudt, i hvilket der blev stukket en Fjerpennepose med Sats og et Stykke tyndt Staaltraad; naar Staaltraaden blev trukket ud, bevirkedes Paatændingen ved Gnidningen mellem Staaltraaden og Satsen.

Da Haandgranaten viste sig at være et saa fortræffeligt Vaaben, forsøgte naturligvis begge Parter at forøge dens Virkning, hvilket førte til, at først Russerne og senere Japanerne konstruerede Træmorterer, med hvilke Granaterne kunde kastes indtil 200 m. — Japanernes Morterer var forfærdigede af 2 halvcylindriske Træstykker, der bandtes sammen af flettede Bambustrevler, saaledes at der dannedes et Rør af ca. 70 cm Længde og 12 cm Diameter.

Rørene hvilede paa et Træfodstykke under en konstant Elevation af 45° ; Kastevidden blev reguleret ved Variation af Ladningsvægten. Som Ladning anvendtes Sortkrudt, og 2 Mand kunde med Lethed bære en saadan Morter. — Japanerne fremstillede ogsaa meget kraftige Haandgranater af et Prisme Pikrinsyre, der anbragtes mellem 2 Prismer af Skydebomuld; Prismerne var pakkede ind i Papir og omviklede i Længderetningen med Sejlgarn. Den samlede Vægt var ca. 280 gr. I den ene Ende af et Skydebomuldsprisme var der anbragt en Tændhætte med en 10—15 cm lang Bickford-Tændsnor. — Soldaterne bar disse Granater om Halsen i en Tøjpose. Stoppinen

antændtes med en Hampelunte, som under Stormangrebet var fastgjort i Bæltet. —

Russerne fyldte de i Batterierne liggende afskudte Patronhylstre med 600—1400 gr. af Sprængstoffet Sampson (klorsurt Kali, Nitroglycerin m.m.) eller med det amerikanske Sprængstof »Rackarock«, ogsaa kaldet »Divine's explosive«, der bestaar af klorsurt Kali, Naftaolie, Nitrobenzin og Terpentint med Tilsætning af Pikrinsyre. Sprængladningen blev overtrukket med et beskyttende Lag Tjære og bragt til Eksplosion ved en Stoppin og en Knaldkvægsølvhætte.

I Port Arthur blev der oprettet 3 Værksteder, hvor der fra 4. August 1904 under Belejringen blev fremstillet 18000 Stkr. af ovennævnte Granater, til hvilke de russiske Soldater, der ofte i Nærkamp stillede Geværet fra sig for uhindret at kunne kaste Haandgranater, nærede stor Tillid. — Granaterne blev kastede enten med Haanden eller med en Slags Katapult.

Russerne benyttede ogsaa japanske Artilleriprojektiler, der ikke var eksploderede ved Nedslaget, som Haandgranater. I det Øjemed blev der anbragt 2 Sprængpatroner, der fastholdtes af en Træprop, i Granaten. Den ene Patron blev forsynet med en Tændhætte og en 10 cm lang Stoppin, der førtes ud gennem Træpropfen. I Stoppinens frie Ende blev der bundet en Tændstik og et Stykke Vat.

Russerne skal ogsaa have anvendt de ladte Granater til deres 8 cm Landgangsskyts som Haandgranater. Brandrøret blev temperet til en Brændetid af 5—6 Sekunder og armeret ved Slag mod en Sten, Støvlehæl e. l., og saa snart man hørte den brændende Sats' Hvislen, blev Granaten kastet.

I Slaget ved Mukden skal Japanerne have haft en Haandgranat med Perkussionsrør: Granatlegemet var af Jærnblik, 6 cm langt, med en Diameter paa 4,5 cm, af cylindrisk Form og fastgjort til et ca. 40 cm langt Haand-

tag. Sprængladningen bestod af »Schimose«. Centralt i Cylinderen var der indsat et Perkussionsrør og en Tændstift.

Rundt om den forreste Del af Cylinderen var der smøget en 3 cm høj, 1,5 cm tyk Blyring, der skulde bevirke, at Granaten faldt lodret ned, hvorved Perkutøren ved Anslaget blev slaaet op i Perkussionsrøret.

Efter Slaget ved Mukden blev Jærnblikbeholderen erstattet af en Jærnbeholder med saa stor Vægtykkelse, at Blyringen kunde bortfalde.

For at styre Granaten blev der til Haandtaget bundet en 60 cm lang og 2,5 cm bred Lærredsstrimmel, der var rullet op om en lille Staalpind og vikled sig af under Flugten. Under March bar Soldaten Granaten hængende i en Krog i Bæltet.

De japanske Ryttere skal ogsaa have anvendt Haandgranater i Kamp med Kosakkerne.

Efter Krigen mellem Rusland og Japan er der udfoldet et intensivt Arbejde dels af enkelte Personer eller Firmaer dels af forskellige Stater for at forbedre Granatkonstruktionen.

Hvilke Konstruktionsprincipper, der gjorde sig gældende i Japan, er ikke bekendt; men at Haandgranaten efter Krigen er indgaaet i Hærens Feltudrustning, fremgaar af de nye Eksercerreglementer.

I Rusland blev der fremsat Krav om Anskaffelse dels af Haandgranater, dels af lette Bombekasteapparater, der opstillede i befæstede Stillinger skulde kunne udslynge en Granat, indeholdende en Ladning af indtil 6 kg Sprængstof, paa 50 til 800 m Afstand.

I de Forenede Stater er der med de i Krigen anvendte japanske Konstruktioner som Forbillede foretaget omfattende Forsøg, navnlig med Geværgranater. — For at opnaa forskellige Skudvidder findes en særlig Indretning — om denne bestaar i, at Patronen med forskellig Ladning anvendes, eller om Granatens Luftmodstand

kan varieres ved et eller andet Haandgreb, fremgaar ikke af tilgængelige Meddelelser. — Konstant Elevation synes at blive anvendt.

I den engelske og østrigske Hær har der i de sidste Aar været udført Forsøg med Haandgranater, specielt med det Formaal for Øje at fastslaa en Type, der kan fremstilles af Tropperne selv med de i Felten tilgængelige Materialer.

I Spanien har man indført Hale's Haand- og Geværgranat (omtales senere). Til Granatkastere udtages blandt Mandskabet Hyrder og Bjærgboere, der i Reglen er bebjærtede og stærke Folk og besidder Færdighed i Brugen af en Slynge. Hver Granatkaster medfører 4 Granater i en Taske.

I den serbisk-tyrkiske Krig havde hver anden serbisk Infanterist 1 Haandgranat, hver Underofficer 2; i den bulgarsk-serbiske Krig havde hver eneste Infanterist en Granat. Granaterne gik ind i den almindelige Ammunitionsforsyning for Dagen.

I Tyrkerkrigen brugte Serberne Haandgranater af den norske Sergent Aasen's Model. De anvendtes især foran Adrianopel, hvor de blev slyngede over Pigtraadshegnene. Men ofte magtede Soldaterne i deres udmattede Tilstand ikke at kaste saa langt, som det var nødvendigt.

I Bulgarkrigen brugte Serberne Haandgranater af egen Konstruktion og Fabrikation; de var billigere og lettere, men betydelig vanskeligere at benytte end Aasens Granater. Imidlertid blev Soldaterne i Tiden mellem de to Krige flittigt indeksercerede, og Haandgranatkastningen vel indøvet. Den serbiske Haandgranat er pæredannet, 12—15 cm høj. Naar den skal bruges, maa man først afskrue et Hoved paa Halsen; med Hovedet slaar man saa paa en Stift, der rager frem af Halsen, og Granaten eksploderer efter 15 Sek. Forløb. Det viste sig, at de 15 Sekunder var for rummelig en Tid; det hændte, at Bulgarerne kastede de serbiske Granater tilbage.

En ny og bedre Type er under Konstruktion. Ogsaa ved Kavalleriet havde man Haandgranater.

I Krigen mellem Italien og Tyrkiet anvendte Italienerne Aasens Konstruktioner, og det er troligt, at det væsentligst var denne Krig, som bragte Tyrkerne til at adoptere den.

De i den russisk-japanske Krig anvendte Granater var konstruerede efter to forskellige Principper: Granater, hvor Sprængvirkningen var den dominerende, og Granater, hvor selve Granatvirkningen var den fremtrædende. Da Granatens »Skudvidde« er indskrænket til den Afstand, en Mand kan kaste, mens Granatvirkningen som oftest vil være større end denne, var Granater, der udelukkende virkede ved deres Sprængvirkning dem, der kom til Anvendelse i Haandgemæng. Fra dækkede Stillinger derimod risikerede man aldrig, at Sprængstykker traf egne Soldater, hvorfor i sådanne Tilfælde Granatvirkningen blev den bestemmende. Som det senere vil fremgaa, er man nu kommet til en Type, der er relativt ufarlig for den kastende, og denne Type vil, som det forstaas, frembyde mange Fordele, idet Sprængvirkning og Granatvirkning kan forenes i en og samme Granat.

De Fordringer, der maa stilles til en Haandgranat, er i det væsentlige Følgende:

- 1) Granaten maa i Felten altid være klar til Brug og let at bære.
- 2) Den maa af Hensyn til Kastevidden ikke være for tung.
- 3) Den maa være ufarlig at behandle saavel under Transport som under Manipulation.
- 4) Den maa først armeres i en passende Afstand fra den kastende, saaledes at Granaten, om den ved en Fejlkastning skulde falde ned for nær ved egne Linjer, ikke foraarsager nogen Skade.
- 5) Perkussionsmekanismen maa virke absolut sikkert saavel ved normalt som ved skraat Anslag og være følsom nok til at virke selv ved Anslag mod blød

Bund. Granaten maa ikke kunne trænge ned i løs Jord eller Sne før Detonationen, saaledes at Sprængvirkningen formindskes.

- 6) Den anvendte Sprængladning maa være kraftigst mulig med mindst mulig Vægt, være ufarlig at behandle, transport- og stødsikker og ikke kunne bringes til Detonation ved Geværgennemslag.

De mest kendte, nyere Konstruktioner er Marten Hale's og Aasen's, der derfor skal omtales nærmere:

Marten Hale's Haand- og Geværgranat.

Granatlegemet M (se Fig. 1) er af Staal og udvendig forsynet med Længde- og Tværriller, saaledes at der fremkommer 72 Segmenter, for at Granaten ved Sprængningen skal kunne sønderdeles i talrige smaa Stykker. Hvert Segment vejer 2,7 g. Resten af Granaten vil ligesledes sprænges, saaledes at der ialt fremkommer ca. 175 Sprængstykker. — Som Sprængladning anvendes Trinitrotoluol, der bringes til Detonation af en Detonator B af Tetryl. Løberen C, paa hvilken Perkutøren er anbragt, bevirker Tændhættens Detonation ved Granatens Anslag. Sikkerhedsfjederen N forhindrer, at Løberen gaar frem i Utide under Granatens Flugt i Luften.

Granatlegemet er skruet paa et Bundstykke D af Aluminium. Sikkerhedsbolten F, der stikkes gennem Bundstykket og Løberen, kan fastholdes af en uden paa Bundstykket paaskruet Ring E, hvorved Løberen sikres. Ringen er paa Forsiden forsynet med Turbineskovle, saaledes at Ringen under Flugten drejer og forskyder sig, hvorved Sikkerhedsbolten frigøres og falder ud.

Dette indtræder først, naar Granaten er fløjet 15 cm. (Efter Behov kan denne Afstand forøges eller formindskes.) — Denne Anordning skulde udelukke enhver utidig Eksplosion under Transport, Manipulation, i Skudøjeblikket, eller idet Granaten kastes.

Som Transportsikkerhed tjener en Sikkerhedsring H og en Splitbolt J. Sikkerhedsringen er smøget udenpaa

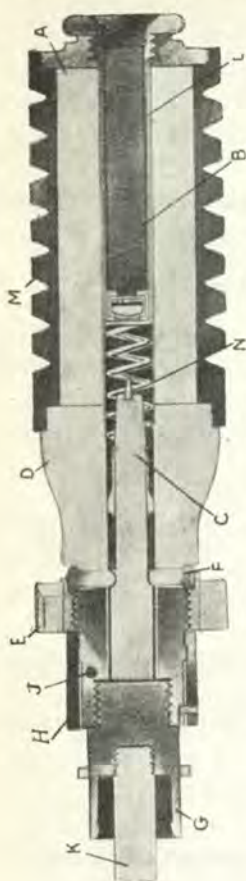


Fig. 1.

Bundstykket bagved Ringen E og ligger an mod denne, hvorved Ringen forhindres i at dreje og forskyde sig. Splitboltten stikkes gennem et Hul i Sikkerhedsringen og Bundstykket. Ved Hjælp af Muffen G, til hvilken Geværgranatens Føringsstok er befæstet, sættes Granaten paa Geværløbet, idet Føringsstokken føres ind i Løbet.

Efter at Splitboltten J er fjærnet, vil i Skudøjeblikket Sikkerhedsringen H paa Grund af Inertien forskydes bagud i Forhold til Granaten, hvorefter Ringen E frit kan dreje og forskyde sig; derved frigøres Sikkerhedsboltten F og falder ud, og Løberen er fri.

Haandgranaten. Denne er som Type J med den Adskillelse, at Granaten i Stedet for Føringsstok er forsynet med en Line, der ender i en Kvast. Før Kastet bliver Splitboltten fjærnet, og Sikkerhedsringen føres tilbage med Haanden.

Aasens Granater.

Disse fremstilles nu hovedsagelig i 4 forskellige Typer, nemlig:

- 1) til Kastning fra dækkede Stillinger.

- 2) til Kastning saavel fra dækkede Stillinger, som i Haandgemæng. Den anvendes saavel ved Kastning som for Udskydning med Aasens Granathaubits (Fig. 2).

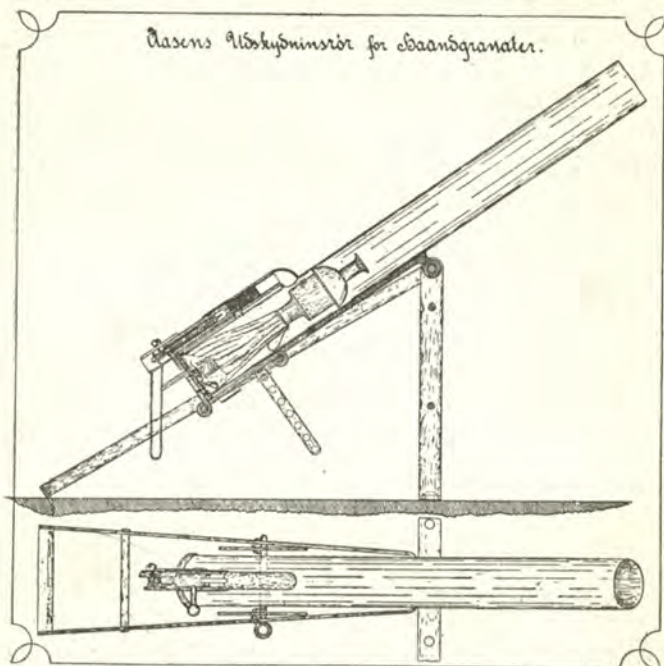


Fig. 2.

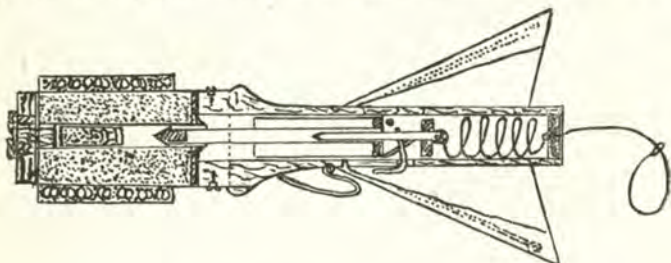
- 3) Geværgranat.
- 4) Minegranat.
- 5) Ballongranat.

ad 1) (se Fig. 3). Granaten bestaar af:

- a) Granatlegemet.
- b) Kastestang med Styreindretning.
- c) Sprængladningen.
- d) Perkussionsmekanismen med Sikringsmekanismen.

Granatlegemet er af Blik, ud- og indvendig lakeret, og af cylindrisk Form. Cylinderen lukkes fortil af en

Træprop, i hvilken der centralt er isat en Bøsning med en Skrue, der holder Detonatoren paa Plads. Som Sprængladning anvendes et norsk brisant Sprængstof »Echo«, der komprimeres i et Blikhylster, der passer i Granaten og er let at sætte ind og tage ud. I Sprængladningen er der en central Gennemboring til et tyndt Metalrør, i hvilket Detonatoren indsættes. Som Detonator anvendes en Tændhætte med 3,5 Gram Knaldkvægsølv. I et Blikhylster uden om Granatlegemet ligger 180



Løber med Sikringsbøjle.

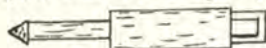


Fig. 3.

Sprængstykker à 2,5 Gram. Sprængstykkerne er støbte ind i en Masse af Kolofonium.

Perkussionsmekanismen består af en Løber af Metal med en Perkutor. Den kan frit bevæge sig i en central Gennemboring i Kastestangen, der er af Træ og befæstet til Granatlegemet ved 4 Skruer. Løberen har en Udboring bagtil samt en Bøjle, der staar i Forbindelse med Sikringsmekanismen.

Denne består af Naalen, Vinkelpladen og Snoren. — Vinkelpladen, hvis Form ses af Figuren, viser med den ene Arm, i hvilken der er et Hul, gennem en Udskæring i Kastestangen og ind i Løberens Bøjle, naar Granaten ikke er armeret. Vinkelpladens anden

Arm ligger da langs Kastestangens udvendige Side. Naalen, der bagtil har et Øje og er fæstet i en til Kastestangen forbundet Prop, viser gennem Hullet i Vinkelpladens Arm og ind i Løberens Udboring, hvorved Løberen er sikret. I Naalens Øje er Snoren fastgjort. Denne ligger opviklet i Kastestangens Hulrum og er 10 m lang. Snorens anden Ende er fæstet til en Korkprop, der lukker for Kastestangens Hulrum, og til Korkproppen er atter fæstet en kort Line med en Løkke. Løberen kan ikke bevæge sig mod Tændhætten, før Naalen er trukket ud

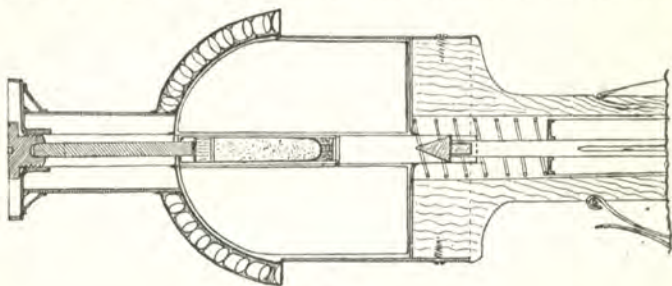


Fig. 4.

af Granaten, og dette sker først, efter at Granaten er kastet 10 m. Ved Anslaget kan Løberen frit bevæge sig og antænde Detonatoren. En Sikkerhedsfjeder er anbragt foran Løberen. Granaten vejer ca. 1,0 kg.

For at styre Granaten i Luften og hindre den i at kulbutere har Kastestangen udvendig en Paraply af tyndt Tøj, der af 2 Fjedre holdes udspændt under Flugten. Til Stangen er endvidere fæstet en Klemme, hvori Granaten bæres rundt Livet. Paraplyen kan holdes ind til Skafet af et Baand.

ad 2) (se Fig. 4). Denne Granat adskiller sig hovedsagelig fra Type A ved sin Form.

Granatens Vægt... 0,9 kg.

Antal Kugler 230 Stkr.

ad 3) Geværgranaten (se Fig. 5).

Geværgranaten adskiller sig fra de foregaaende Typer væsentlig i Konstruktionen af Sikringsmekanismen. I Granatens Hoved er indsat en Bøsning, der indvendig er forsynet med Skruegænger. Detonatoren er ved et Par Fjederhager befæstet til Bøsningens Bagende. Tændstiften er skruet ind i Bøsningen, og til dens forreste Ende er fæstet en lille Luftskrue af Metal. En Sikringsklemme, der paasættes Tændstiften mellem Bøsningen og Skruen, forhindrer Tændstiften i at skru sig ind i

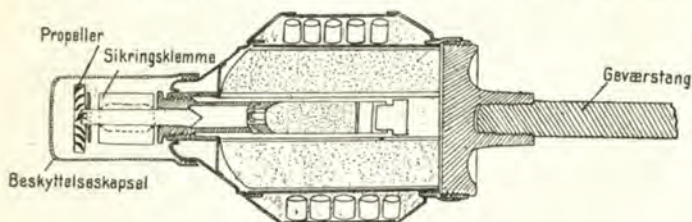


Fig. 5.

Bøsningen og antænde Detonatoren i Utide. En Beskyttelseskapsel er skruet paa Granatens Hoved. I Granatens Bagflade er indskruet en Aluminiumsstang, der passer til Geværløbet. — Efter at Beskyttelseskapslen og Sikringsklemmen er aftaget vil ved Skudafgangen Detonatoren fare tilbage. Under Granatens Flugt skruer Tændstiften sig ind i Bøsningen, til Gængerne er ude af Indgreb. Tændstiften rager da ud bag Bøsningens Hals. Ved Anslaget farer Detonatoren frem mod Tændstiften og bringer Granaten tit Eksplosion.

Granatens Vægt... 0,6 kg.

Antal Kugler..... 70 Stkr.

ad 4) Minegranaten.

Princippet for Minegranaten er, at den nedgravede Minekasse, der er sat ned i en stærk Staalcylinder, skydes

lodret til Vejrs af en lille Krudtladning. Et Friktionsfængsrør i Minekassen er ved en ca. 1 m lang Kæde forbunden til Staalcylinderen. Naar Minekassen er ca. 1 Meter over Jorden, detoneres Minekassens Sprængladning, og de i Minen værende Kugler spredes i en Cirkel.

ad 5) Ballongranaten.

Denne er væsentlig en forstørret Udgave af Type A, og er beregnet paa Kastning fra Flyvemaskiner og Balloner. Granaten er forsynet med en Faldskærm, der folder sig ud ved Kastningen. Granaten blev praktisk prøvet under den tyrkisk-italienske Krig, men Resultaterne foreligger ikke for Offentligheden.

Vægt..... 3,0 kg.

Antal Kugler..... 400 Stkr.

For Udskydning af Type C har Aasen konstrueret en Haubits (se Fig. 2). Haubitsen, hvis Konstruktion fremgaar af Figuren, tænkes anvendt i Fæstninger.

Vægt..... ca. 10 kg.

Kaliber 8,75 cm.

Løblængde 95 cm.

Skudvidde med en ca. 1 kg Granat.. 300 m.

Elevationsfrihed fra 20 til 65 Grader.

Affutagen kan klappes sammen. Udskydningsrøret har en Baglademekanisme baade for Drivladningen og for Granaten. Begge Mekanismer aabnes og lukkes ved den samme Vægtstangsarm.

Paa Grundlag af Haandgranatens Historie og dens nuværende Standpunkt og Anvendelse i Verdenskrigen kan man vel ikke drage bestemte Slutninger om, hvorledes dette Vaaben bedst bør benyttes, eller hvilken Betydning man kan tillægge det i en moderne Krig, men indtil videre kan det vel fastslås:

at Haandgranaten alt fra første Færd har været et vigtigt Vaaben særlig i Fæstningskrigen;



Fig. 6. Fransk Minekaster.

at ihvertfald Kastningen af den egentlige Haandgranat fordrer visse moralske og fysiske Egenskaber, der ikke kan paaregnes hos alle Soldater, og som en Følge deraf at kun særligt kvalificerede Folk kan udtages som Granatkastere;

at Granaten ikke er absolut farefri for »Grenaderen»,

om ikke Kastevidden kan sættes til mindst 30 m i aaben Mark;

at der ved Uddannelsen i Kastning med Haandgranater bør lægges stor Vægt paa Tilvirkning og Brugen af improviserede Granater.

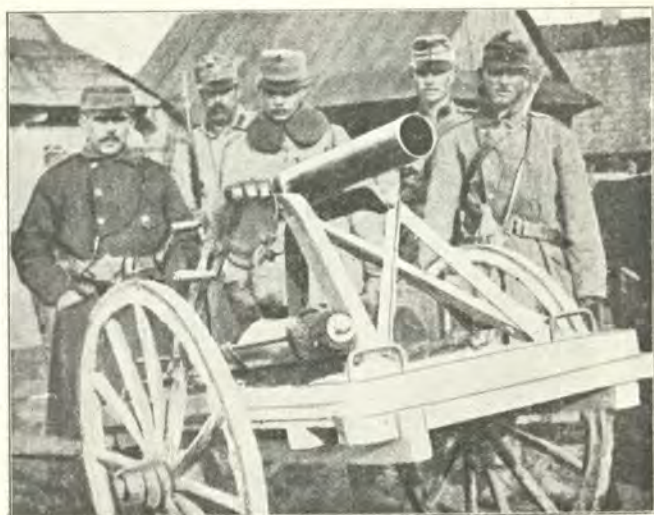


Fig. 7. Østrigsk Minekaster.

Skønt Haandgranaten vel ogsaa vil kunne komme til at spille en Rolle som Armering for Torpedobaade og Patrouillefartøjer, er Vaabnet vist nok ikke endnu indført i nogen Marine. Som Bevæbning for Landgangsmandskab og til Forsvar paa Signalstationer vil Haandgranaten være særlig egnet. Om Natten ved Torpedofartøjers Gennembrydning af Patrouillelinjerne vil en Haand- eller Geværgranat mod f. Eks. en Dampbarkasse fuldstændig kunne ødelægge denne, ligesom en vel anbragt Granat formentlig vil kunne tilføje en Torpedobaad betydelig Skade. Der vil jo i Mørke let kunne

udvikle sig en Nærkamp mellem Torpedo- og Patrouillefartøjerne, og da er Haandgranaten paa korte Afstande et effektivt Vaaben.

Selv om man af humane Hensyn stiller sig afvisende overfor Haandgranatens Anvendelse, eller man paa Grund af de Ufuldkommenheder, som Konstruktionerne endnu i visse Henseender er behæftede med, er tilbøjelig til at underkende dens Betydning, saa maa man dog ubetinget erkende, at Haandgranatens Udvikling fortjener den største Opmærksomhed og Interesse.



Fig. 8. Haandgranaten kastes.

Det røde Kors.

Af Reservelæge Poul Iversen.

»Sociétés de la croix-rouge« er en international Sammenslutning af Foreninger, der hver for sig har til Opgave i Krigstilfælde eller ved andre nationale Ulykker at bringes hurtig og god Hjælp.

Ved deres indbyrdes Arbejde gaar Hjælpen ofte ud over Landets Grænser.

Den internationale Sammenslutning stammer fra Genferkonventionen af 6te Juli 1906, og den styres af »Comité international« i Genf.

Den 27de April 1876 stiftedes i Danmark »Foreningen til Saaredes og Syges Pleje under Krigsforhold«. Den 30te April skiftede Foreningen Navn og kom til at hedde »Det røde Kors«; samme Aar blev den anerkendt af Regeringen og lovet Støtte af samme. Den hører nu ind under den internationale Sammenslutning.

De forskellige Landes Foreningers Formaal er de samme; idet de søger at udbrede Kendskab til den frivillige Sygeplejes Betydning, at indsamle Midler til Anskaffelse af Sygeplejemateriel og Transportmidler og at organisere den frivillige Hjælp i Tilfælde af nationale Ulykker.

Naar »Det røde Kors« overhovedet har kunnet løse sin Opgave saa tilfredsstillende i Verdenskrigen, som den har, saa er det netop, fordi man paa Forhaand var klar over, at det var ovennævnte tre Formaal, man skulde arbejde for. Hvorledes var det gaaet, hvis der ikke havde været et stort frivilligt Sanitetskorps? Hvorledes var det gaaet, hvis man ikke havde haft et mægtigt Transport- og Forbindingsmateriel liggende? Og hvorledes var det endelig gaaet, hvis det ikke i Forvejen var saa godt organiseret?

At der ved Krigens Begyndelse var Mangler, kan sikkert ikke undre nogen. Hvem havde ventet Slag af de Dimensioner?

De forskellige Foreningers Arbejde i Fredstid er stort; men det maa dog væsentligst betragtes som et forberedende Arbejde. Foreningerne uddanner delvis selv de Sygeplejersker, som skal bruges i Krigstilsælde; men dette Antal bliver for lille. I Krigstilsælde faar Foreningerne et stort Antal Sygeplejersker fra Hospitalerne, og disse skal saa sammen med de mindre grundigt, men frivilligt uddannede, som her hjemme betegnes Sygehjælpersker og Samaritanere, udføre det sanitære Arbejde under Lægernes Tilsyn. Foreningerne sørger for, at der bliver lavet Forbindsmateriale, mærk særlig Enkeltmandsforbindspakken, og sørger for, at der, for de Gaver Foreningerne modtager, bliver købt tidssvarende Transportmateriale, som bliver fordelt til de forskellige Ambulancer.

Den danske Forenings Virksomhed i udenlandske Krige.

I Sammenligning med hvad udenlandske Foreninger har kunnet præstere er det kun lidt, vi har kunnet paatage os; men tager man Hensyn til vore smaa Forhold, kan vi godt være lidt stolte.

I den tyrkisk-russiske Krig 1877 rettedes gennem den internationale Forening i Genf Opfordring til at yde Hjælp. »Det røde Kors« sendte for 31 000 Kr. Forbindingssager og Linned, og 41 000 frcs. blev sendt til »Det røde Kors« i Petrograd. Der blev ogsaa sendt 3 Læger til Krigsskuepladsen.

I den græsk-tyrkiske Krig 1897 blev der sendt en Ambulance bestaaende af een Læge og 10 Søstre. Vi har her i Danmark særlig Grund til at glæde os over denne Hjælp, idet man var saa glade ved den, at der senere blev ansat to Søstre paa græske Hospitaler, den ene som Forstanderinde.

I 1899 sendtes 1000 frcs. til Boerrepublikens »Røde Kors«.

I den russisk-japanske Krig 1905 var Danmark med

til at sende dels Penge dels Beklædningsgenstande baade til Rusland og Japan.

Paa Grund af Foreningens internationale Karakter og Danmarks neutrale Stilling har den ikke i den nuværende Verdenskrig kunnet understøtte nogen enkelt Magt med Penge eller Sygepleje. At hjælpe alle kan Foreningen ikke paatage sig; men den har paa en meget smuk Maade bidraget sit, idet den har overtaget Forbindelsen mellem russiske og tyske Krigsfanger. At det er en kærkommen Hjælp siger sig selv, og at det er et stort Arbejde siger Tallene. Der er kommet over 500 000 Forespørgelser fra Tyskland og 80 000 fra Rusland. Der kræves hertil frivillige, og sprogkyndige Folk, og der kræves mange. 70 Damer og Herrer arbejder daglig paa Kontoret, og 250 arbejder i deres Hjem, idet de gennemlæser modtagne Breve og gør Uddrag af dem for at gøre Arbejdet paa Kontoret lettere.

Hvorledes arbejdede »Røde Kors« i de krigsførende Lande, da Krigen udbrød?

Trods Manglerne kan man kun have Ros tilovers for det Arbejde, der blev præsteret. Man var vel, absolut vel forberedt; men man var forberedt paa meget mindre Arbejde end det, der blev budt. Man havde sørget for Udvidelse, naar Tiden var inde; men det forslog intet. — De forskellige ledende indenfor Foreningerne opgav imidlertid ikke forundrende deres Arbejde. Nej, vante til at lede og organisere i det mindre, paatog de sig nu gennem deres Organisation det mægtige Arbejde, og det lykkedes over Forventning. For Englands Vedkommende lykkedes det saa godt, at de der ikke alene fik rigelig Hjælp selv, men sendte Hjælp til Belgien og Serbien. Det var de store Mængder, der manglede. Ambulancer, Læger, Sygeplejersker, Forbindsstoffer o. s. v. var ikke tilstede i tilstrækkelig Mængde; men alt blev skaffet ved Hjælp af en umaadelig Energi og Arbejdskraft, som for en stor

Del var frivillig. — Omtalen af det frivillige Arbejde bliver en Hyldest til Kvinderne; thi det Kontingent, de gav her, var meget stort.

Under Kampen er det ikke den kommanderende Generals Opgave at sørge for de saarede. Han kan, hvor haardt det end lyder, intet Hensyn tage til dem; men her maa »Røde Kors« sørge for hurtigst muligt at skaffe de saarede og syge af Vejen for derved at hindre unødvendige Grusomheder. Det viste sig meget hurtigt i denne Krig, at det netop var dette Arbejde, som var det mest overvældende; man havde ikke den adæquate Motorambulancekraft; man havde ikke regnet med saa hurtige Troppebevægelser og mægtige Mandefald. Denne Mangel blev dog ogsaa temmelig hurtig afhjulpen; idet man indrettede Jernbanetog til Ambulancer, hvoraf nogle med Operationsstue og Røntgeninstallation. Desuden forøgedes Antallet af Motorvognsambulancerne, og man fabrikerede Motorbaadsambulancer. Alt for saa hurtigt som muligt at kunne faa Fronten gjort fri for saarede.

»Det røde Kors's« Arbejde under Krigen

er trefold: at forebygge Sygdomme, at behandle den saarede og at helbrede de syge.

For blot 20 Aar siden var det kun den ene af disse Grene Lægerne tog sig af, nemlig den at behandle de saarede.

Det varede længe inden det gik op for Folk, at for hver een Soldat, der blev dræbt ved Kugle eller Sabelhug blev 3 eller 4 ukampdygtige ved forebyggelige Sygdomme. Saaledes viste det sig temmelig nylig i Boerkrigen, at Tyfus, ikke Kuglerne, var Hærens virkelige Svøbe.

Krigen skaber Sygdomme. Det har vist sig i enhver stor Krig, det viste sig nu i Verdenskrigen. Gamle Sygdomme, som man i lang Tid intet har hørt om, kommer igen. Plettyfus, en Sygdom, som overføres ved Lus, opstod ret hurtigt, utvivlsomt fordi Soldaterne ved

ikke at komme af Klæderne Uger igennem hindredes i den personlige Hygiejne. Tyfus har sammen med ovennævnte været en Svøbe for den serbiske Hær.

Coleraen undgaas aldrig helt, og den hærger, hvor den kommer.

Stivkrampe greb i Begyndelsen af Krigen meget forstyrrende ind i Kirurgens Arbejde, intil man greb til den forebyggende Behandling. Kulden i Løbegravene om Vinteren giver Anledning til den frygtede og frygtelige Koldbrand. Ligene ligger ubjergede paa Slagmarken og forøger Faren for epidemiske Sygdomme. Naar dertil kommer de nye kirurgiske og medicinske Problemer ved »giftige« Saar fra Bomber og irrespirable Luftarter, kan man forstaa, at Lægerne i »Røde Kors« har meget at tage vare paa.

Hvorledes forebygger man?

Vakination mod Tyfus og Colera har gjort megen Gavn. Er Sygdommene udbrudt, er det kun ved systematisk gennemført Hygiejne og Isolation, at man kan faa dem udryddet igen. Den engelske Hjelpeambulance i Serbien gjorde her et meget smukt Arbejde. Mod Plettyfus kan man ikke vaccinere, da man ikke kender det virksomme virus, men den personlige Hygiejne spiller utvivlsomt Hovedrollen ved Forebyggelsen. Den forebyggende Behandling imod Stivkrampe er Indsprøjtning af et Serum, som indeholder Modgift mod den Gift, Stivkrampebakterien frembringer. Indsprøjtningen virker bedst, naar den gives saa hurtigt som muligt efter Læsionen, og Stivkrampe udbryder saa ofte ved Infektion gennem Saarene fra Kugler og Granatstumper, der har rørt Jorden først, at man nu giver Indsprøjtningen »paa Mistanke«, og de Resultater, man i denne Krig har opnaaet herved, har været særdeles gode. — Foruden at sørge for saa god Fodbeklædning som mulig, kan man bedst forebygge Koldbrand ved saa ofte som muligt

at skifte Vagtmandskabet i Løbegraven, da det gælder om ved Motion at faa livligt Blodomløb.

Mod alle Sygdomme og med alle Hjælpemidler arbejder »Røde Kors«.

Hvorledes behandler man de saarede?

Lad os begynde ude paa Slagmarken, hvor Soldaten ligger henvist til sin egen eller sine Kammeraters Hjælp. Enhver Soldat i Marken er forsynet med en Enkeltmandsforbindspakke for hurtigst muligt at kunne faa eventuelle Saar forbundne. Det gælder nemlig først og fremmest om at faa Saaret dækket med en Forbinding, inden der kommer unødvendigt og skadeligt Snavs i det. Enhver Soldat er (eller bør være) fortrolig med hvordan man skal aabne Forbindingspakken uden at komme til at tage paa det Stykke Gaze, som skal ligge nærmest Saaret.

Oftest falder flere sammen, og selv om det drejer sig om Individuer af forskellig Nationalitet, ser man, at de hjælper hinanden med at forbinde de blødende Saar. — Et meget malende Billede er givet af en ung, fransk Kavaleriofficer, som, inden han fandt sin Død, havde Kræfter til at skrive til sin Hustru: . . . Der ligger to Mand nær mig, og jeg tror ikke, der er meget Haab for nogen af dem. Den ene er Officer i et skotsk Regiment, den anden en menig Uhlán. De var begge faldet efter mig, og da jeg kom til mig selv, fandt jeg dem bøjet over mig, idet de gav mig den første Hjælp. Britten hældte Vand i mig fra sin Flaske, medens Tyskeren bestræbte sig for at behandle mit Saar med en anti-septisk Opløsning, som var uddelt til deres Tropper af Lægekorpsen. Britten havde et Skud i Benet, og Tyskeren havde flere Shrapnellsstumper i Siden. Til trods for deres Lidelser gjorde de Forsøg paa at hjælpe mig, og da jeg var fuldt bevidst igen, gav Tyskeren os en Morfininjection og tog selv en. Deres Lægekorps havde ogsaa forsynet ham med Injectionsvædske og

Sprøjte samt bestemte Instrukser for Brugen. Efter Injectionen faldt vi i en vidunderlig Ro, og vi talte om Livet, vi havde levet før Krigen. Vi talte alle engelsk, og vi talte om hende, vi havde efterladt hjemme. Baade Tyskeren og Britten havde kun været gift eet Aar. . . . Jeg undrede mig over — og jeg tænker, de andre gjorde det samme — hvorfor vi havde kæmpet mod hinanden. Det er rent ud velgørende at høre en saadan Skildring af en Valpladsidyl, særlig paa Baggrund af de Grusomheder mod saarede, som man fra alle Sider hører om. Ja, det er vist desværre sikkert, at »Det røde Kors« langt fra altid er bleven respekteret, og det er maaske endda brugt som Skærmbret for Batterier.

Ude paa Kamppladsen eller lige bagved Linien gaar Sygebærerne rundt og opsamler de saarede. Sygebærere og Feltpræster har i denne Krig vist et beundringsværdigt Mod. Med det Maal for Øje at skulle skaffe de syge og saarede hen til den nærmeste Forbindsplads udsætter de sig selv for den største Fare ved at gaa i Ildlinien; men deres Maal, deres saarede Kammerater, ligger jo der. — Paa den første Forbindsplads faar de kun den aller nødvendigste Hjælp, thi her sidder Lægerne i en Lade eller i en Udgravning, som stadig er udsat for Angreb fra Fjendens Kanoner, og de kan, hvis Fjenden pludselig bryder igennem, blive nødt til meget hurtigt Opbrud; det gælder da om ikke at have samlet til Bunke. De saarede bliver derfor efter en let Forbinding og eventuelt en Morfininjection straks lagt paa en Motorambulance og transporteret til en omend endnu fremskudt saa dog mindre udsat Plads. Her bliver Saarene behandlet mere grundigt, og der bliver her givet den forebyggende Antitetanusseruminjection mod Stivkrampeinfection. Herfra bliver de transporteret til et Sted, hvor de faar Mad og Drikke, og herfra stadig paa Motorambulancer bliver de sendt til den nærmeste for Tilfældet indrettede Hospitalsstue. Ofte er en saadan Hospitalsstue indrettet paa en

Jernbanestation. Opholdet her bliver dog ogsaa kun kortvarigt; kun de, der er saa daarlige, at de ikke taaler yderligere Transport, faar Lov at blive der nogen Tid. Nogle af disse Stationer kan undertiden behandle 1000 paa een Dag. De mindre stærkt saarede sendes med Tog-, Baad- eller stadig Motorvognsambulance til de virkelige og meget velindrettede Hospitaler. Ved alle Mellemstationer, kan man forstaa, maa det gaa hurtigt, thi der maa ingen Steder være større Mængder, dels af Hensyn til at man, naar Fjenden rykker hurtigt frem, ikke kan faa dem med, og dels af Hensyn til de saarede, der kommer. Ofte er det hændet, at en Mand den ene Dag er saaret i Belgien og den næste Dag er landet i England, hvor alt er parat for at skaffe ham den bedst mulige Behandling.

Hvorledes helbredes de syge?

At Behandlingerne paa Hospitalerne er lege artis, behøver man næppe at betvivle, og de, der kan helbredes fuldstændigt, bliver det sikkert. Men der er desværre et stort Antal, som kun delvis helbredes. Det gælder nu om at indskrænke Invaliditetsgraden til det mindst mulige, og her tror jeg, at Tyskerne er Foregangsmænd. Det er Efterbehandlingen, det undertiden skorter paa. Der kræves kostbare Apparater og stor Taalmodighed. Er nemlig Sener, Muskler eller Led beskadigede, og er den egentlige Læsion lægt, idet den dog har efterladt en vis Stivhed og Funktionsindskrænkning, saa kan man ved Efterbehandling med systematisk gennemført Gymnastik og Massage naa en betydelig Nedsætning af Invaliditeten. Er denne saa stor, at der mangler et Lem eller to, saa kan man ved kunstige Lemmer opnaa saa gunstige Resultater, at der ikke bør mangle Materiale. Man kan selvfølgelig ikke kalde dette sidste en Helbredelse; men det er en betydelig Indskrænkning i Individets subjective Invaliditet.

Apparat til Udlægning af undersøiske Miner eller Strømminer.

Ved cand. polyt., Ingeniør i den kgl. Patentkommission
H. Chr. Bursche.

En engelsk Marinekaptajn har i Midten af forrige Aar opfundet en ny Metode til Udlægning af undersøiske Miner eller Strømminer. Minerne er anbragte i et særligt Flyde- eller Dykkelegeme, hvis Udseende og Størrelse nøje svarer til Whitehead Torpedoernes. Dette Legeme kan drives gennem Vandet ved egen Kraft, og det er forsynet med Mekanismer, der under dets Fart gennem Vandet automatisk løsgør Minerne med passende Intervaller.

Legemet er tæt ved dets forreste Ende forsynet med en Drivmotor, der drives af Trykluft eller -Vædske. Motoren driver een eller flere Propeller, som er anbragte foran Legemets Forstævn. Minerne er ordnede i en enkelt Række. Den Mekanisme, der er bestemt til at løsgøre Minerne, består af en skrueskaaren Aksel, der enten er koblet til eller danner en Del af Propellerakslen. Minekasserne har Møtriker for den skrueskaarne Aksel, og naar denne drives rundt, bevirker den Minernes Frigørelse med bestemte Intervaller, idet de føres hen til og slippes ved Legemets Agterende.

Ved Kabler, der er stuvede i Legemets Indre, er Minekasserne forbundne med Flydere, der ligesom Minerne har Form som Halvkugler eller Cylindre.

Man kan ogsaa indrette Udkastningsmekanismen saaledes, at Minerne frigøres ved et Træk i et Tov, der er forbundet med en Jernklods i den ene Ende og med Minerne saaledes, at Forbindelsespunkterne mellem Miner og Tov har bestemte Intervaller. Naar Legemet da

bevæger sig gennem Vandet, hales Tovet ud af Legemet og trækker dermed Minerne med sig.

Agterenden af Legemet er lukket af en Hætte, som er anbragt paa den førnævnte skrueskaarne Aksel. Hætten bliver automatisk frigjort fra Akslen, før Minerne med deres Flydelegemer begynder deres Bevægelse.

Selve Flyde- eller Dykkelegemet har som omtalt saadanne Dimensioner, at det kan udskydes fra de paa Krigsskibet værende Udskydningsapparater til Whitehead Torpedoer. Man kan dog ogsaa indrette særlige Udskydningsrør dertil og derved gøre Legemet af større Dimensioner. Man kan for at gøre Mineudlægningen saa skjult som mulig anbringe Legemet ombord i en Undervandsbaad.

Legemet er forsynet med Rør til Horisontal- og Vertikalstyring. De førstnævnte fastholdes af en Rormekanisme saaledes, at Legemet kan holdes gaaende paa bestemte Dybder, de sidstnævnte er i Forbindelse med et Gyroskop, der sikrer, at Legemet holder sin bestemte Kurs.

En Variation af det ovenfor udviklede Flyde- og Dykkelegeme er senere anvendt til Udkastning af Miner fra Luftskebe og Flyvemaskiner. I disse anbringes der en Minebeholder, som er indrettet saaledes, at den kan føres et passende Stykke ned under Flyvemaskinen, i hvilken Stilling der sættes en Mekanisme i Gang, der udløser Minerne. Minekasserne er anbragte to og to, indbyrdes forbundne med Tove, og mellem Minelegemerne er der indskudt Flydelegemer. Tovene er oprullede paa Tromler, som sættes i Omdrejning af de samme Organer, der bevirker Minernes Udløsning.

Naar Flyvemaskinen f. Eks. har opdaget en fjendtlig Undervandsbaad, fires Minebeholderen ned, Udløsningsmekanismen sættes i Gang, Tovene afrulles og Minerne kastes ud. Minerne kan være saaledes indrettede, at de holder sig flydende paa Vandoverfladen, og Tovet fungerer da som Fangsnor, idet en eller anden Del af det fjendtlige

Fartøjs opstaaende Dele (f. Eks. Periskopet) griber fat i det.

Hver Mine er forsynet med et Tidsbrandrør.

Selve Minebeholderen bestaar af en flad Kasse, der er lukket paa de to Sider og aaben paa de to andre. Det Tov, der forbinder Beholderen med Flyvemaskinen, er oprullet paa en Tromle paa Beholderens øverste Side. Tromlens Aksel er forlænget et Stykke ud til den ene Side af Tromlen, hvor den er skrueskaaren og griber ind i en paa en lodret Stang anbragt Møtrik. Stangen gaar gennem Midten af Beholderen og bærer for neden en Slagstift. Under denne Stift findes en Tændpatron i et Rør, der vandret gaar gennem Beholderen, og i hvilket den eksplosive Ladning, som udgør Minernes Udkastningsorgan er anbragt. Naar Beholderen fires ned fra Flyvemaskinen, ruller Tovet af Tromlen og ved denne Rotation bevæges Møtriken langs den skrueskaarne Aksel og frigøres, naar Beholderen er i sin nederste Stilling. Paavirket af et Fjedertryk slynges Slagstiften da mod Tændpatronen, der tændes og gennem Smaahuller i Rørets Væg bringer den eksplosive Ladning til Detonation. Minerne slynges herved ud af Kassen to og to, idet det Tov, der forbinder dem, rulles af en Tromle, der er anbragt under Kassen. Minerne ligger saaledes, at de vender Bunden mod hinanden.

For at forhøje Virkningsgraden kan Beholderen være indrettet saaledes, at den bestaar af flere radielt stillede Hylstre, der er aabne i deres udvendige Side. I hvert Hylster findes da et Minepar. Man drejer Beholderen og søger at skønne den rigtige Udkastningsretning, altsaa den i hvilken Tovet kommer til at ligge vinkelret paa det fjendtlige Skibs Kursretning.

I Forbindelse med de saaledes udkastede Miner kan findes et Anker, saaledes at Minerne indstiller sig i en vis Dybde.

Litteratur.

Marinpolitik och maritim krigsförberedelse, en översikt av de krigsförande makternes rustningar til sjöss före världskriget utbrott av löjtnanterna vid K. Flottan *E. Biörklund och E. Öberg.* Pris 3 Kr.

Marinlitteraturföreningen har udgivet dette aktuelle Værk, i hvilket Forfatterne giver en overskuelig Fremstilling af Stormagternes Flaadeforhold før Verdenskrigen og af, hvorledes denne er blevet forberedt ved et fast Samarbejde mellem Udenrigs- og Marinepolitik.

Efter en Beskrivelse af Flaadernes Materiel, Personel og Basing læser man med særlig Interesse den summariske Opgørelse af Flaademagternes Bestræbelser for at staa fuldt rustede ved det forventede Fredsbrud.

Forfatterne, der under Udarbejdelsen af Værket har været udkommanderede med Oscar II og Torpedobaad Nr. 11, er bleven assisterede af flere ældre Søofficerer med Raad og Oplysninger til den udmærkede Afhandling, som sikkert vil finde mange Læsere i de skandinaviske Lande.

Ew.

„Sandheden“ om Slaget ved Trafalgar.

Af Kaptajn Baron Schaffalitzky de Muckadell.

Som Tidsskriftets Læsere muligvis vil erindre, gjorde jeg i 1913 et Forsøg — støttet paa de nyeste engelske og franske Beretninger — paa at udrede »Sandheden om Trafalgarkampagnen«, og jeg vil derfor gerne i det følgende bringe dette Arbejde til Afslutning, stadig støttet paa det nyeste engelske og franske Materiale, der har fundet sit højeste Udtryk i »Trafalgarkommissionens Betænkning af 1913«.

Tidspunktet kunde maaske synes lidet velvalgt. Verdenskrigen raser jo udenfor vore Døre og gør Krav paa al vor Opmærksomhed; men netop med Henblik paa den ene af Deltagerne — England — kan maaske et Studium af Nelson dog paaregne Interesse. Nelson er ikke glemt i den engelske Flaade — trods Verdenskrigen — tværtimod. Ej heller i det engelske Folk — og ej heller i den engelske Hær. Over Sir John Frenchs Skrivebord i Felten hænger Ordlyden af »Nelsons last prayer«, Bønnen før hans Død; — Navnet Nelson gaar Gang paa Gang gennem Sir John Jellicoes og andres Dagsbefalinger som den røde Traad! Netop den offensive Aand, der bør gaa igennem enhver Flaade, og som Englænderne i fuldt Maal besidder — men blot ikke kan faa bragt til Anvendelse foreløbig —, er opelsket i Nelsons Billede. Derfor vil et Studium af Indledningen til dette Slag, der viser os Nelsons offensive Aand i Zenith, stadig være af Værdi; — saaledes forekommer det i al Fald mig.

Naar man nævner Søtaktikens forskellige Faktorer, forsømmer man som Regel at nævne den vigtigste. Man nævner de med Tidsalderen varierende Faktorer: Artilleri, Torpedovæsen og Fart, men udelader den eneste nogenlunde konstante — Mennesket — »the man behind the gun«, som Amerikanerne siger. At Mennesket er et af

Taktikens Elementer — og endda det konstanteste —, behøver vi ikke Sir Cyprian Bridge til at fortælle os, fordi det er indlysende, naar blot vi tænker os om, men Grunden til at Mennesket ikke nævnes, er ofte den, at man kun har faa eller ingen Kilder til at komme Flaadeføreren — Mennesket — paa Livet. Dette gælder naturligvis særlig i Taktiken! I Strategien er det straks noget lettere at følge Førernes Dispositioner, der jo dog skrives ned og opbevares, — men i Taktiken er kun lidet opbevaret. Ældre Tiders Førere havde ikke for Vane at skrive lange Rapporter eller udgive detaillerede Dispositioner, og har man endelig saadanne, er de ofte under Indflydelse af uvedkommende Aarsager. Var Føreren højtstaaende, som f. Eks. Chr. IV, skrev ingen fra Leveren om ham i deres Indberetninger, og var han pralende, som Tromp, eller til Overmaal beskeden, som Niels Juel, faar Historikeren et noksaa brydsomt Arbejde med at rede Traadene ud. Memoirer, Privatbreve o. l. giver ofte god Vejledning, men atter her møder man den haabløse Uoverensstemmelse, der som bekendt ofte bestaar, naar selv intelligente men af hinanden uafhængige Personer skal beskrive samme Oplevelse.

Og Havet selv modsætter sig Studiet! Hvor hviler »Blücher» i Helgolandsbugten, hvor »Suvaroff» i det gule Hav? Paa Landjorden er det anderledes; der kan man følge et Fremstød paa dets Faldne, og der har hver Mand i en Afdeling Begreb om, hvor han har været henne; — men hvad ved Folkene i Kanontaarnene paa Søen?

Vil vi derfor følge en Flaadeførers Dispositioner i Slaget, kræver det ofte en overvældende Kildebearbejdning. Materialet maa fremdrages og sigtes af kyndige Historikere og derpaa bearbejdes af deres maritime Kolleger, thi Historikeren og Søofficeren spænder meget sjældent over begge Felter — »A naval officer should never write books«, er en Udtalelse vi alle kender.

Men et saadant indgaaende Samarbejde er nødvendig for at forstaa og drage Nytte af Taktikfaktoren »Mennesket«. Vi maa kunne følge ham og hans Modstandere Skridt for Skridt; vi maa være i Stand til med andre Ord at rekonstruere hans Hjernearbejde, til at se baade Hug og Parade, til at se hvorledes han reagerer over for nye og uforudsete Begivenheder og sluttelig, men ikke mindst, til at se hans Personlighed og den Indflydelse, den udøver paa Omgivelserne. Dette Studium af en overlegen Karakter kan alle drage Nytte af, — man kan ikke for tidlig begynde paa at smede sin Rygrad, — og det er ikke alene den til Fører bestemte, men hver eneste af os, der har godt af at studere en Mand som Nelsons Karakter, eller som f. Eks. kan lære noget af Kaptajnløjtnant v. Mücke og hans »Ayeshafæller«s Evne til »never give up«.

Desværre kan dette ikke præsteres paa et Tidsskrifts faa Blade, men maa søges i Specialværker, og dem er der nok af om Nelson. Hvad, jeg i det følgende tager Sigte paa, er derfor kun at gøre Rede for Hovedpunkterne i de nyeste Undersøgelser og saa derigennem opfordre til Beskæftigelse med Studiet af denne ejendommelige Karakter — »le fougoux amiral«, som Fransk-mændene kaldte ham, »Nelson & Bronte«, som han selv — med et Stenk af Forfængelighed kaldte — og skrev — sig.

Trafalgarslaget har i over et Aarhundrede sat Europas maritimhistoriske Penne i Bevægelse; de mange dunkle Punkter fandt forskellige Fortolkere, f. Eks. Thursfield, Mark Kerr, Desbrières, Corbett, Newbolt, som forfægtede deres Meninger med megen Skarphed.

For at faa Ende paa Spørgsmaalet nedsatte det engelske Admiralitet en »Trafalgarkommission«, bestaaende af 2 Søofficerer, Admiral Sir Cyprian Bridge, Admiral Sir Reginald Custance, og 1 Historiker, Professor i moderne Historie Charles H. Firth (Oxford universlty),

med den Opgave at afgive en Betænkning og Fremstilling af Nelsons Taktik før og under Slaget. Kommissionen tog sig ikke sit Hverv let, men gennemgik tværtimod hver Logbog, hver Stump Papir fra de i Slaget deltagende Skibe og Personer og har derigennem frembragt et ganske enestaaende søkrigshistorisk Kildemateriale — saa fuldstændig, at man fristes til at kalde det for et afsluttende Arbejde.

Paa sin 47de Fødselsdag overtog Nelson Kommandoen over den engelske Flaade udfor Cadiz, udtrykkelig beordrende, at hans Flag ikke maatte saluteret. Dels vilde han ikke derigennem have de Allierede underrettet om Blokadeflaadens Forstærkning, og dels — vistnok ikke mindst — vilde han holde dem i Uvidenhed om Chefsskiftet — et betegnende Strejflys over den Betydning, han med Rette tillagde sig selv. For enhver Pris vilde Englænderne have de Allierede til at løbe ud og faa et afgørende Slag i Stand, og Nelson omordnede da ogsaa straks den af Collingwood etablerede ret snævre Blokade. Han tog selv Post med Hovedstyrken ca. 50 Sm. af Cadiz, men disponerede iøvrigt over den øvrige Blokadestyrke ganske efter Jervis »Skruestikke«-System med Krydsere og Indskudsled af Kampskibe.

Den 10. Oktober forsamlede Nelson sine Underførere og Chefer om Bord paa »Victory» og forelagde dem her sit bekendte Memorandum, dateret $\frac{9}{10}$ (findes som Original i British Museum). Memorandummet vakte intet mindre end Begejstring, og Angrebsmaaden blev straks døbt »the Nelson touch«. Nelson beskrev selv Krigsraadet i et Brev til Lady Hamilton med følgende Ord: »When I came to explain to them the »Nelson touch«, it was like an electric shock. Some shed tears, all approved. »It was new — it was singular — it was simple« and from Admirals down-ward it was repeated

«It must succeed, if ever they will allow us to get at them».

Det er fra dette Memorandum, at Striden om, »hvad Nelson egentlig gjorde«, stammer, og med Udgangspunkt i dets Ordlyd skal jeg i det følgende gennemgaa det i Enkelthederne. Ikke alene er vi her Føreren saa tæt paa Livet, som vi kan komme, men ogsaa er vi her ved Roden af Striden. Thi denne drejer sig ganske vist om, »hvad Nelson egentlig gjorde«, men er grundet paa den Antagelse, at »han naturligvis gjorde, hvad han havde planlagt«. Da der er en tilsyneladende Uoverensstemmelse mellem Plan og Udførelse, kan man forstaa Stridens Begrundelse. Ret beset svinder imidlertid Uoverensstemmelsen ind til den Uoverensstemmelse, man altid maa forudsætte i Krig, og Striden finder dermed sin naturlige — og endelige — Afgørelse.

Nelsons Memorandum lyder i Oversættelse som følger:

«Da jeg formener, at det er umuligt at bringe en Flaade paa 40 Skibe i Slaglinie henset til variable Vinde, Tykning og andre Omstændigheder, der ikke kan undgaas uden saadanne Tab af Tid, at Lejligheden til et afgørende Slag vil gaa tabt»

«har jeg derfor besluttet at formere Flaaden saaledes (herfra dog undtaget Flaadechefen og Næstkommanderende paa Flaaden), at Marchorden ogsaa bliver Kamporden, idet jeg deler Flaaden i 2 Linier, hver paa 16 Skibe, og i en flyvende Eskadre paa 8 af de hurtigste Skibe, der altid efter Flaadechefens Ordre kan forstærke en af Linierne.

Flaadens Næstkommanderende vil, efter at mine Hensigter er blevne ham bekendtgjorte, have selvstændig Ledelse af sin Linie til Angreb paa Fjenden og til at forfølge Angrebet indtil Fjenden er taget eller ødelagt.»

Nelsons Memorandum bryder i sin Indledning her med den herskende Opfattelse, der gik ud paa at be-

holde den samlede Styrke under Flaadefestens direkte Ledelse til sidste Øjeblik. Nelson erkender imidlertid Vanskelighederne ved at tumle en saa stor Skibsmasse og deler den derfor resolut i to Dele, en under sin personlige, en under Collingwoods Ledelse, men man bør dog mærke sig, at Nelson først lover sidstnævnte denne Selvstændighed »after the adls imirantentions are made known to him«. Dette Tidspunkt bestemte Nelson alene, og selve Slaget viser os, at det var hans Hensigt at vælge det saa sent som muligt. Altsaa: Nelson forbeholder sig Førerstillingen, saa længe det er muligt; — at der vilde komme et Tidspunkt, hvor det var umuligt, havde Erfaringen lært ham.

Memorandumets offensive Optakt er og saavel værd at bemærke. Den var for øvrigt allerede da traditionel engelsk, og Tiden har ikke forandret sig. I 1902 skrev saaledes Admiralitetet i sit »Memorandum on sea power and the principles involved in it«:

»I de ovenstaaende Bemærkninger forekommer Ordet »Forsvar« ikke. Med fuldt Overlæg er Ordet udeladt, thi den britiske Flaades vigtigste Rolle er ikke at forsvare noget, men at angribe Fjendens Flaade og ved at slaa den at sikre de britiske Besiddelser, Skibsfarten og Handelen — »this is the ultimate aim«. Den britiske Flaades Rolle er ikke »to act on the defensive«, men den er at forberede sig til Angreb paa den Magt, der truer, med andre Ord »to act on the offensive«.

Man synes, at Admiral Jellicoes »grand fleet« ikke har haft megen Lejlighed til at følge disse Principper, men vi glemmer, at i Napoleonskrigene varede det mindst ligesaa længe, inden det kom til det afgørende Slag. Og intet Sted er det vigtigere at opretholde den offensive Aand end i en Flaade, der er fordømt til relativ Uvirk-somhed, men dette er vanskeligt. Man kan forstaa, at de britiske Skibshefer har overordentlig Støtte i den historiske Linie, der i Aarhundreder ganske vist, men

med Nelson som sin Hovedhjørnesten, aldrig afviger et Haarsbred fra Principet »to act on the offensive».

Vidste vi ikke, at de ovennævnte Ord var skrevne af Admiralitetet i 1902, kunde vi godt tænke os dem skrevne af Nelson 1805 som Indledning til hans Memorandum. De udtaler hans Tanker og Meninger til Punkt og Prikke og viser os, hvorledes Strategien er uafhængig af Tiden.

Nelson overlod saaledes i sit Memorandum sin Næstkommanderende en til Dato ukendt Selvstændighed og kunde trygt gøre det. Collingwood — »Coll«, som Nelson kaldte ham, — var en af Nelsons ældste og bedste Venner og kendte ham ud og ind. Der var de to imellem et Tillidsforhold, man næsten bliver opløftet af at se, og som i al Fald stod i skærende Modstrid til de hver for sig dygtige, men hinanden gensidig mistroende allierede Admiraler. Dette Tillidsforhold havde dannet Skole mellem de engelske Skibschefer, — Udtrykket »band of brothers« var ikke Mundsvejr, — og man faar Indtrykket af, at smaalig Kritik kun fandtes i ringe Maal. At dette er Idealet er selvsagt, og ofte kommer man ved slig smaalig Kritik til at tænke paa Ordene »band of brothers« eller paa de Ord, hvormed en nulevende dansk Søofficer endte en lille Stridighed under Manøvrerne: »Husk paa, vi er jo dog Venner.«

Efter denne almindelige Indledning fortsætter Nelson:

»Hvis Fjenden ses til Luvart i Slagorden og vore to Linier og den flyvende Eskadre kan lægge ham op, vil han sandsynligvis være af saa stor Udstrækning, at hans Avantgarde ikke vil kunne understøtte hans Arrièregarde. Jeg vil sandsynligvis derfor signalere til den Næstkommanderende om at bryde igennem hans Linie ved det 12te Skib agterfra (eller hvor det kan gøres, hvis han ikke kan ligge saa højt). Min Linie vil bryde igennem omtrent ved hans Centrum, og den flyvende Eskadre 3 eller 4 Skibe forligere, saaledes at vi er sikre

paa at ramme den fjendtlige Højstkommanderende, hvem vi maa gøre os al Anstrengelse for at faa fat paa.

Den britiske Flaades hele Stræben maa gaa ud paa at overvælde den Del af den fjendtlige Linie, der gaar fra 2 eller 3 Skibe foranfor dens Højstkommanderende, som jeg forudsætter i Liniens Centrum, og til Enden af hans Arrièregarde. Jeg antager derved, at en Snes Skibe af Fjendens Linie forbliver uengagerede, men der maa gaa nogen Tid, før han kan bringe denne Styrke samlet til Angreb mod en eller anden Del af den engagerede britiske Flaade, eller før han kan understøtte sine egne Skibe, (hvad der desuden vil være umuligt, uden at de kommer ind imellem de engagerede Skibe). Hvis Styrkeforholdene er anderledes, end nævnt her, skal i alle Tilfælde den britiske Koncentration være Fjenden $\frac{1}{4}$ overlegen.

Noget maa overlades til Tilfældet, thi i en Søkamp fremfor alt andet er intet sikkert. Skud vil borttage Master og Ræer saavel paa Ven som paa Fjende, men jeg ser fortrøstningsfuldt hen til en Sejr, før Fjendens Avantgarde kan understøtte hans Arrièregarde, og saa vil den britiske Flaade være rede til at modtage Fjendens 20 Linieskibe eller forfølge dem, hvis de skulde flygte.

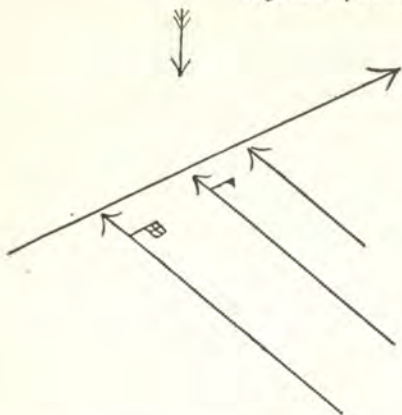
Hvis Fjendens Avantgarde stagvender, maa Priserne løbe i Læ af den britiske Flaade; hvis Fjenden kovender, maa de lægge sig imellem Priserne og de ukampdygtige britiske Skibe, og skulde Fjenden søge at lægge om Bord, tvivler jeg ikke om Resultatet.

Den Næstkommanderende vil i alle mulige Tilfælde lede sin Linies Bevægelser ved at holde den saa samlet som mulig. Cheferne skal holde sig til deres Linie som Samlingspunkt. Men hvis Signaler ikke kan ses eller daarligt kan forstaas, kan ingen Skibschef gøre meget forkert i at lægge sit Skib langs Siden af en Fjende.»

Nelson taler her kun om Angrebet fra Læ og til-

føjer intet Diagram over, hvorledes han havde tænkt sig det. Et saadant vilde rimeligvis have set saaledes ud.

Angrebet fra Læ.



*Nelsons Memorandum (Angrebet fra Læ)
ikke tegnet i Memorandumet*

Derefter gaar Nelson over til Angrebet fra Luvart i følgende Vendinger:

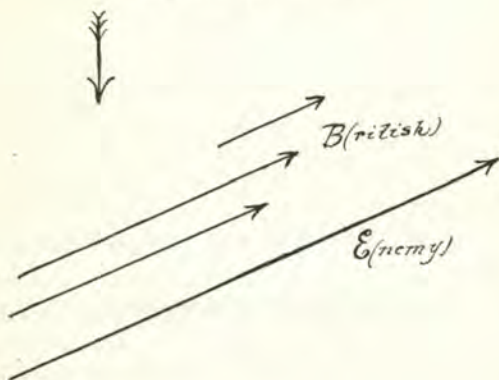
»De britiske Divisioner bringes nærlig paa Kanon-skuds Afstand fra Fjendens Centrum. Jeg vil da sandsynligvis signalere til læ Linie om at holde af »alle paa een Gang«, til at sætte alle Sejl — selv Læsejl — for saa hurtigt som mulig at naa Fjendens Linie og bryde igennem den, begyndende ved det 12. agterste Skib. Nogle Skibe kommer muligvis ikke igennem, men vil da altid være ved Haanden til at hjælpe deres Fæller, og skulde de komme agtenom Fjendens Queue, vil de med Virkning kunne assistere med at fuldende Fjendens Nederlag. Skulde Fjenden kovende eller holde af »alle paa een Gang« og sejle rumskøds, er det stadig de samme, tidligere i Arrieregarden værende 12 Skibe, der skal gøres til Genstand for den læ Linies Angreb, med-

mindre andet beordres af den Højstkommanderende, hvad der næppe kan forventes, da hele den læ Linies Ledelse, — efter at den Højstkommanderendes Hensigt er bekendtgjort, — er overladt til den Admiral der kommanderer den

Resten af Flaadens 34 Skibe skal overlades til den Højstkommanderendes Omsorg, idet denne vil søge at udvirke, at den Næstkommanderendes Manøvrer er saa lidet udsatte for Forstyrrelse som mulig.»

Nelsons egenhændige Diagram ledsagede denne sidste Del af hans Memorandum.

Angrebet fra Luvart.



*Nelsons Memorandum, (Angrebet fra Luvart)
tegnet i Memorandumet.*

Nelsons Memorandum fremtræder for den moderne Opfattelse i det Hele og Store som et Direktiv, hvori han har nedlagt alle sine taktiske Erfaringer. Det er ingenlunde, — hvad man har villet gøre det til, — et formaltaktisk Led i den engelske Flaades Kampinstrukser. Ej heller er det Angrebet vinkelret paa Fjendens Linie, der er det originale i hans Taktik. Et saadant Angreb

var nemlig ingenlunde ukendt. Duncan ved Camperdown havde udført noget lignende, og den bekendte taktiske Forfatter Clerk of Aldin havde tilraadet noget i samme Retning. Ej heller Koncentrationen paa Fjendens Queue var original, — den havde Rodney ført frem, ligesom Udskillelsen af en Reserve eller «Flyvende Eskadre» kendtes fra Suffren. Det originale var derimod Føringen af Flaaden i to af hinanden uafhængige Linier, af hvilken den ene havde til Hovedformaal at holde Fjendens uengagerede Skibe i Skak til Koncentrationen havde virket.

De to i Memorandummet nævnte Tilfælde er da kun at betragte som Eksempler, og der er heller ikke noget, der tyder paa, at Nelsons Underførere har betragtet dem som andet.

Siger man, at Nelsons virkelige Angrebsformation ikke var i Overensstemmelse med hans Memorandum, er dette forsaavidt rigtigt, som den T-Position, han bragte sin Flaade frem i, ikke ligner Skitsen for et Angreb fra Luvart; — derimod ligner den i ikke ringe Grad Angrebet fra Læ, saaledes at selve Angrebets vinkelrette Karakter ikke kan have overrasket nogen af de paa engelsk Side Kommanderende.

Desuden bør man mærke sig, at Nelson paa den mest iøjnefaldende Maade havde forberedt et saadant T-Angreb. Betragter vi hans Skibes Fordeling i de to Linier (Tallene angiver Kanonantallet; jfr. næste Side), ser vi en iøjnefaldende Koncentration af Kraft i begge Kolonnens Tête. Ikke alene er det Skibene med det største Kanonantal, der er lagt i Teten, men ogsaa er disse Skibe («Mars» undtagen), Tredækkere, (om hvilke vi ved, at Samtiden paa det nærmeste regnede 1 Tredækker for lige saa stærk som 2 Todækkere). Det var ganske vist ej heller nogen original Nelson-Ide; den var ført frem af den franske Taktiker Søofficeren de Morogues — og kun tilpasset her. En Skibschef, der havde Nelsons

{	Téméraire... 98	Nelson	{	Prince 98
	Victory 100			Mars 74
	Neptune . . . 98			Royal Sovereign 100
{	Conqueror... 74	Northesk	{	Col- lingwood
	Leviathan .. 74			Tonnant 80
	Africa 64			Belleisle 74
{	Britannia... 100		{	Bellerophon . . . 74
	Ajax 74			Colossus 74
	Orion 74			Achilles 74
{	Agamemnon 64		{	Dreadnought... 98
	Minotaur... 74			Polyphemus . . . 64
	Spartiate... 74			Revenge 74
				Swiftsure 74
				Defence 74
				Thunderer 74
				Defiance 74

Diagram for et Angreb fra Læ for Øje og Styrkefordelingen i de to Linier, kan følgelig ikke være bleven overrasket, ved hvad der virkelig skete i Slaget

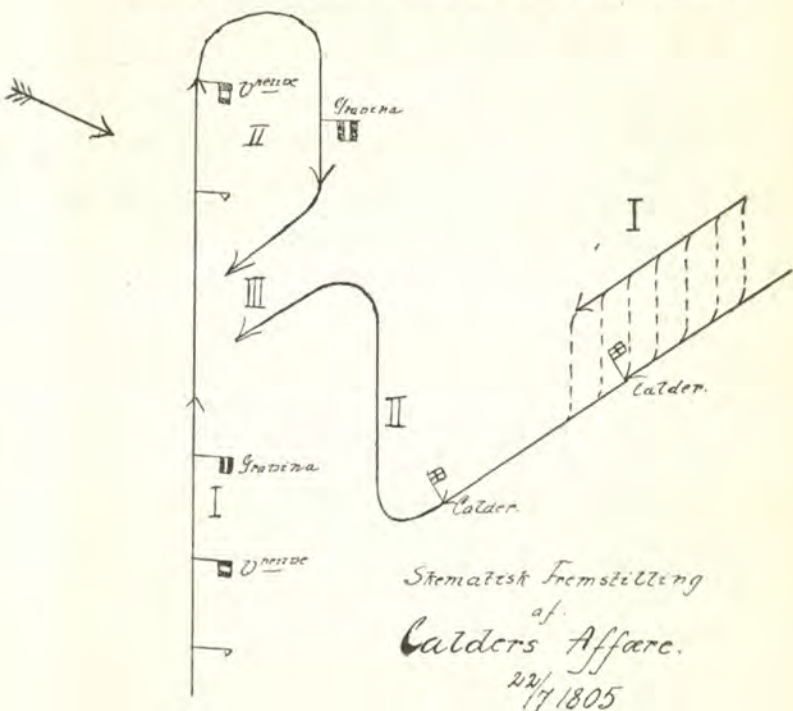
Denne Nelsons tydelig udtalte Hensigt, — det maa vi efter det foreliggende have Lov til at sige, — er kun et af Midlerne til at naa Maalet, som jo var at knuse Fjendens Arrieregarde, alt imens hans egen Avantgarde dækkede mod Angreb fra Fjendens Tête.

De engelske Taktikbøger, der skrev sig fra Howe og Kempenfeldts Tid, tilraadede at føre Linien som Linie $\neq$ Fjendens Slagorden og dernæst engagere hans Arrieregarde med overlegen Styrke. Avantgarden holdtes blot i Skak af en mindre Styrke. Herved lod man Centrum uengageret og løb saaledes den Risiko at faa en af sine egne Styrker doubleret.

En saadan Risiko vilde Nelson naturligvis nødig løbe og særlig een Affære, der laa ham ganske klos paa Livet, maatte opfordre til at omgaas varsomt med Taktikbogens Manøvrer. Denne Affære var Calders An-

greb paa den allierede Flaade ved Finisterre ^{22/7} 1805
— en Affære for hvis Resultat Calder mistede sin Kommando.

Calder, der ingeniunde var nogen uduelig Officer,



— han havde f. Eks. været Jervis Flagkaptajn og som saadan deltaget i Slaget ved St. Vincent, — kom i Kolonneorden, 1ste Kolonne om Bb, fra Læ, formerede Køl-vandsorden og styrede allerede paa ret lang Afstand ned mod Fjendens Centrum for at stagvende og med sit eget Centrum og sin Arrieregarde at concentrere mod Fjendens Queue. Men Gravina i Téten parerede med udmærket Manøvreblæk og Aandsnærværelse ved at kovende, — endnu inden Villeneuves i samme Retning gaaende

Signal var naaet ham. Den engelske Tête drejede uden Signal af for ikke at blive ødelagt. Hele Calders smukt planlagte Concentration røg i Lyset.

Noget saadant vilde Nelson naturligvis ikke udsætte sig for, og ved at dele sin Styrke i to uafhængige Linier vilde han med et moderne Udtryk indtage »T-Positionen» overfor Fjendens Avantgarde, hvis den skulde forsøge at vende. Vendte den ikke — saa meget des bedre, saa gennembrød han selv Fjendens Linie og skærpede Concentrationen.

Nelsons Opfattelse af Signaler er ogsaa helt moderne. Signaler er til at lide paa inden Kampen, men efter at Kampen er sat an, kan man ikke længer stole paa dem. Det er i saa Fald af Vigtighed, at den Kommanderende fører — hvad Nelson ogsaa gjorde, skønt Victory i hans Slagorden ikke var Têteskib, men Nr. 2, (Collingwoods Flagskib endog Nr. 3). Naar man ser, hvilken Blottelse f. Eks. Admiral Togo gav sig i Slaget ved Tsushima (det bekendte Uendelighedstegn ∞) for at bevare Føringen, er vi aabenbart her ved en af de faa taktiske Regler, der ikke ældes, fordi Basis for dem er Menneskets, Førerens Personlighed.

Efter saaledes at have gennemgaaet Nelsons Memorandum og forsøgt en Paavisning af dets originale Steder, skal der nu i det følgende gaas over til en Beskrivelse af, hvorledes det førtes ud i Livet, og af de Stridspunkter, der har skilt de Lærde ad.

Den ¹⁹/₁₀ Kl. 6 Morgen signalerede den nærmest Cadiz liggende engelske Krydser: »Enemy have their top-sail yards hoisted» og lidt senere kom Signalet: »Enemy is coming out of port».

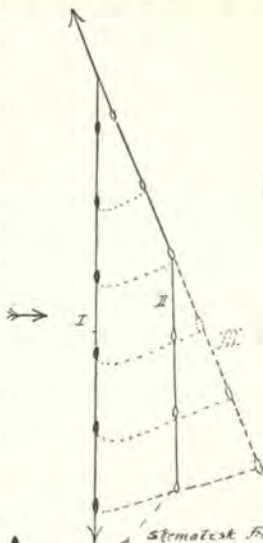
Signalet brugte 2¹/₂ Time til at gennemløbe de halvhundrede Sømil ud til Admiralskibet, hvor Nelson efter Modtagelsen øjeblikkelig satte Kursen mod Gibraltar-

hvilket han yderligere bestyrkedes ved Melding fra de Krydsere, der holdt Føling med de Allierede, og som meldte, at disse stod i N. V. lig Retning.

De Allierede havde først fuldført Udsejlingen fra Cadiz 24 Timer efter, at den var paabegyndt, og Nelsons Krydsers Signal havde derfor givet et fejlt Billede — selv om Signalet var rigtigt nok. Om Eftermiddagen ²⁰/₁₀ var de vendt og stod nu sydpaa, og ved 6 Tiden samme Eftermiddag fik de to Modstandere hinanden i Sigte paa nærlig modgaaende Kurser. Villeneuve gjorde sin i Uorden marcherende Flaade klar til en Natkamp, men Nelson mente, at en saadan bød paa faa eller ingen Fordele, hvorfor han vendte og stod sydover — naturligvis holdende Føling ved sine Krydsere. Næste Morgen Kl. 4 stod han tilbage og havde ved Daggry Fjenden i Sigte. Den engelske Flaade var i ret betydelig Uorden — foraarsaget af Natsejlads — og Vendinger og var ved Daggry nærmest kun en Klump Skibe med de to Flagskibe i Midten.

Villeneuve havde ogsaa udstedt et Memorandum. Han havde efter dette formeret et Corps de bataille paa 20 Skibe, ækvivalerende, hvad han formodede, Nelsons Styrke at være. De tiloversblevne 12 Skibe havde han udskilt som en flyvende Eskadre (under Kommando af Gravina) og beordret denne til at holde sig paa Corps de batailles luv Bong. Villeneuve, der kendte sin Modstander, gik ud fra, at denne vilde koncentrere paa en eller anden Del af hans Linie og havde derfor truffet denne kloge taktiske Disposition, hvis Maal var at flankere Englænderne under Angrebet. Men uheldigvis for denne saa miskendte Admiral havde han regnet med en større Detachering fra den Engelske Styrke end Tilfældet var, og der var da — mente han — intet andet at gøre, end i sidste Øjeblik end at indordne Gravina i Slagordenen, der saaledes kom til at tælle 33 Linieskibe mod Englændernes 27.

Villeneuves Eskadre styrede, da Fjenden opdagedes, omtrent Syd med vestlig Vind. Saa snart Villeneuve blev klar over, at Slag forestod, gav han Ordre til at kovende »alle paa een Gang« og til at formere Linie paa Têteskibet. Da Angrebet faldt var Linien langt fra formeret og frembød derfor en Krumning, da de agterste Skibe havde den længste Vej at løbe. Yderligere forøgedes Krumningen ved, at Gravinass Eskadre, der inden Vendingen var paa luv Boug af de Allierede, nu satte sig i deres Kølvand.



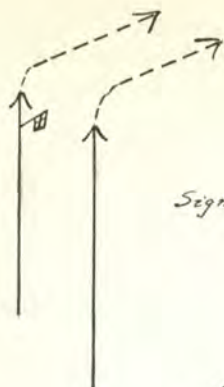
*Schematisk Fremstilling
300000 af
Krumningerne
i de Allieredes Løbe opstod*

Klokken lidt før 6 indledede Nelson sine taktiske Bevægelser. Hans Styrke gik paa dette Tidspunkt i en uordentlig Masse og for at ordne den signalerede han »Kolonneorden 1ste Kolonne om Bb«, hvilket var i Overensstemmelse med hans i Memorandummet udtalte Tanke. Signalet lød: »Form the order of sailing in two columns«; men knap tre Minutter efter kom næste Signal — ledsaget af Kurssignalet for O. N. O. — lydende: »Bear up and sail large on the course steered by the admiral«.

Hvad var nu Meningen hermed? Skulde Vendingen foregaa i Formandens Kølvand eller »alle paa een Gang«. Var det sidste Tilfældet, maa jo den gængse Opfattelse af Trafalgarangrebet være forkert, og de to Linier maa

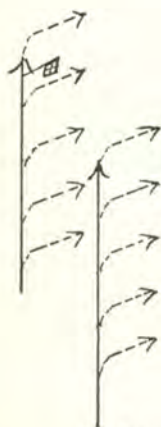
have været ført frem paa Frontorden. For det sidste taler kun, at det synes at være i Memorandummets Aand, men for det andet meget mere. Først og fremmest studser man dog over, at der over Hovedet kan diskuteres om noget — saa let at se — som dette »kom Fjenden i Kølvandsorden, eller kom han i Frontorden»? Hertil maa bemærkes, at den engelske Flaade var i stor Uorden, baade før Manøvren og efter Manøvren — ja til Dels under hele Angrebet. Hele Stridspunktet taber her ved det meste af sin taktiske Interesse, — det var to Klumper, der bevægede sig frem, og om det var en Klump-Kølvands- eller en Klump-Frontorden, er forsaa vidt ligegyldig, som Forcingen gjorde begge Klumper til uordentlige Kølvandsordner. At de endte som Kølvandsordner er nemlig sikkert; — derom er alle (selv Kritikerne) enige.

For den anden — overfor nævnte Opfattelse, — at Nelsons Mening var at formere to Kølvandslinier, taler, om man vil, altsaa først og fremmest, at Angrebet virkelig faldt saadan, men dernæst ogsaa, at det andet Signal blev givet saa kort efter det første, at de bør læses samtidig som »Formerer Kolonneorden, hvorefter Kolonnerne skal holde af til O. N. O.». Da Skibene var i Uorden, og der kun var ca. 3 Minutter mellem Signalerne, kan Nelson ikke have ment at danne to uordentlige Frontlinier — endsige føre dem (stadig i Uorden) 9 Sml. til Angreb, naar ydermere de to Flagskibe pressede — ja prangede Sejl, — hvad de jo gjorde. Begge var de rene i Bunden, og — hvad naturligvis alle vidste — som Følge heraf fine Sejlere! Ingen synes heller at have misforstaaet Signalet; Diskussionen opstod først efter Slaget. Det er derfor sandsynlig, at Nelson har tænkt sig straks fra Begyndelsen at danne to Kølvandsordner og med dem holde ned paa Fjenden saa hastig som mulig, thi Fjenden saa for ham ud, som han vilde flygte, (den nys skitserede Manøvre foretog



Signalet's sandsynlige
Udførelse.

— „Stridspunktet“ —



Signalet's Udførelse
hvis
alle havde drejet
samtidig.

Signal Ordtyd.

6¹⁰ N^o 72.

Form the Order of sailing in two columns.

6¹³ N^o 76

Bear up and sail large on course
steered by Admiral.

ENE.

han netop, da Nelson indledede sit Angreb). For Nelson — som for den moderne Kritiker — var det centrale i Memorandummet sikkert Føringen i to Linier; det øvrige var ham Detailler, — og det centrale fraveg han ikke. Meget af Diskussionen skyldes ogsaa, at den engelske Signalbog ikke nærmere forklarer, om denne Manøvre skal udføres »in succession» eller »all together», — ja endog for denne Manøvre kun har dette ene Signal. Naar Signalbogen er saa uelastisk, kan man ej heller studse over, at en saa klog og dygtig Fører, som Nelson, udtrykte sin Mening saa uklart, at man kan skændes derom 100 Aar efter.

I to uordnede Kølvandsgrupper, der spidsedes mere og mere til, maa vi saaledes tænke os Englænderne styre mod det spansk-franske Centrum og Arrieregarde, der gjorde liden eller ingen Fart og ligeledes var i en uordnet Formation. Vejret var klart med høj vestlig Dønning og flov N. N. V. Brise. Der var dog Tegn paa kommende Uvejr, og Nelson signalerede til Skibene af denne Grund kort før Angrebet »Prepare to anchor after the close of day». Vi ved, at Nelson ingen Formations-signaler gjorde inden Slaget, men dette gjorde derimod Collingwood.

Saasnart Nelson havde givet sin Angrebsdisposition ved de førnævnte to Signaler, har Collingwood rimeligvis ment, at nu var Tidspunktet kommen, hvor Memorandummet gav ham »the entire direction of his line» og han signalerede da Kl. 9 til sin Linie — i moderne Sprog: »at formere Frontskakorden med Retningslinie $\neq$ Fjendens». Udførelsen af Signalet blev imidlertid kun saa som saa, da Collingwood ikke mindskede, og hans Linie desuden som nævnt var i Uorden. Noget skete der dog, og det maa fastslaas, at Collingwoods Linie — efter til 9 at have været i en Slags Kølvandsorden — nu angreb i en Slags Frontskakorden.

Collingwoods Mening er indlysende. Han har hand-

let efter Nelsons Memorandum, der paabød ham at angribe Fjendens Linie paa een Gang med alle sine Skibe, og gjorde derfor kun de Forandringer deri, som Omstændighederne krævede.

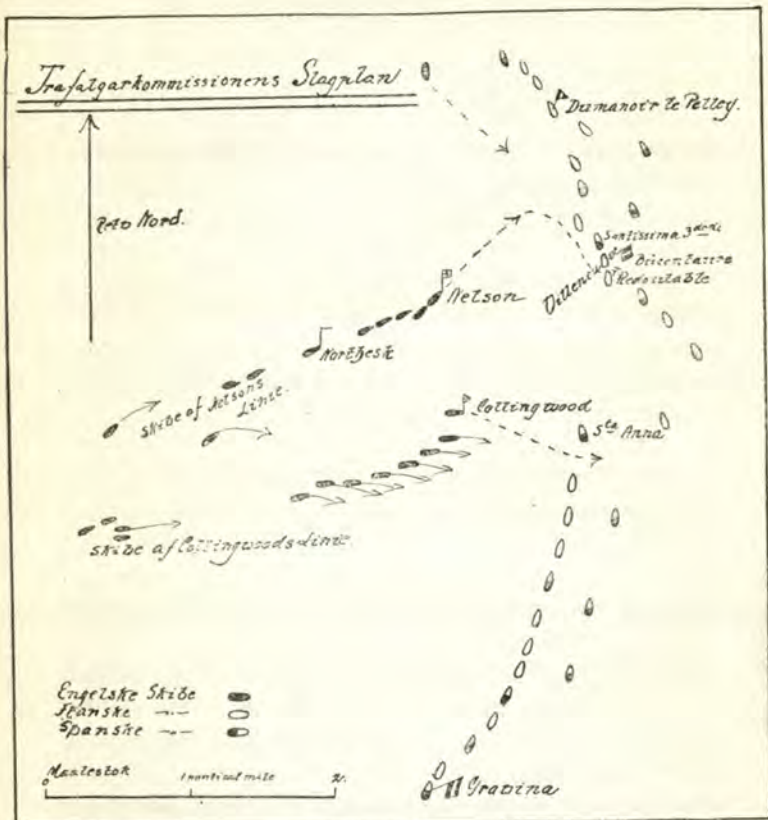
Collingwoods Signal til Frontskakorden $\neq$ Fjendens Retningslinie var iøvrigt et i Sejlkrigskibstiden almindelig brugt Manøvresignal. Hensigten med det var netop at angribe Fjenden samtidig, og laa denne ved Vinden, hvad der jo var almindeligt, var Retningslinien hans Bidevindskurs. En samtidig Opluvning etablerede da Slaglinie ved Vinden. Søkrigshistorien har flere Eksempler herpaa, — f. Eks. Howe »the glorious 1st of June, Gabel ved Femern 1715, — og alle kender den ulykkelige Byngs Affære ved Minorca 1756, som Eksempel paa det modsatte. Desuden formindskede Collingwoods Manøvre Risikoen ved det farlige T Angreb. Collingwood var altsaa baade i Plan og Udførelse paa Memorandumets Grund.

Alt imens pressede Nelson Sejl og styrede op mod Centrum af de Allieredes Avantgarde. Denne Nelsons saakaldte »Finte« har ligeledes været meget omdisputeret, men at han manøvrerede saaledes, maa anses som fastslaaet.

Nelsons Linie var paa dette Tidspunkt saa nogenlunde velordnet og tætsluttet, og han forandrede intet Øjeblik sin Formation — gjorde altsaa ikke som Collingwood. Men Nelsons Opgave var heller ikke straks at slaa, den var »to endeavour to take care that the movements of the 2nd in Command are as little interrupted as possible«. Saadan sagde Nelsons Memorandum, og det var Hovedsagen, — det var den taktiske røde Traad; Formationen var underordnet. Nelsons Mening med at styre op mod de Allieredes Avantgardecentrum var da sikkert netop at skjule sin virkelige Hensigt, og han beholdt derfor sin Linie i Kølvalsorden, fordi denne Orden med Føreren i Spidsen repræ-

senterer Maksimum af Bøjelighed i Forbindelse med et Minimum af nødvendige Signaler.

Nelson bevarede denne Kurs lige til det sidste —



saa længe, at den franske Avantgarde fik Lejlighed til at veksle Skud med hans forreste Skibe. Først i sidste Øjeblik drejede han haardt Styrbord over og løb agten om det franske Flagskib »le Bucentaure».

Finten lykkedes. Den franske Avantgarde troede, at det var den Angrebet gjaldt, og foretog derfor ingen

Parade. Da den endelig besluttede sig til at vende, enflerede Nelsons lange Linie den, og Skibene maatte se at komme ned, som de kunde bedst. Memorandummets Aand var atter opfyldt.

Nelson kom paa Grund af den længere udløbne Distance ca. $\frac{1}{2}$ Time senere i Slag end Collingwood, — da Skibenes Fart højst var 3 Knob.

Som Planen, udarbejdet af Trafalgarkommissionen, udviser, kom de første 8 af Collingwoods Skibe saa noget nær samtidig i Angreb, men der gik næsten to Timer, inden hans agterste Skibe naaede op og lagde deres Lod i Vægtskaalen. Collingwoods Angrebsobjekt var imidlertid de 15 agterste fjendtlige Skibe, der engageredes ialt af 8 engelske, og der var altsaa saa lidet Tale om en Concentration fra engelsk Side, at det langt snarere var omvendt. Ganske det samme Forhold gjorde sig gældende for Nelsons Linie.

Grunden til dette Forhold var, at hverken Nelson eller Collingwood mindskede Sejl, men tværtimod force-rede frem det bedste, de kunde. Nelsons offensive Aand er maaske aldrig kommen klarere til Orde end ved denne Handling, men der opstod unægtelig en farlig Situation. Noget Hensyn til en saadan havde Nelson paa Forhaand taget ved den førømtalte Kraftconcentration i Spidsen af hver Linie, men her kunde der maaske være nogen Grund til at paapege en Afvigelse fra Memorandummet. Og dog! Gennem Memorandummet gaar den samme Tone af, — man kunde fristes til at kalde den, — »potenseret Offensiv«, som gennem Handlingerne paa Slag-dagen — en Aand, der gennemtrænger det Hele i den Grad, at man ser mindre paa Detaillerne. Nelson fulgte sit Memorandums hele Aand til det yderste, — om Enkeltheder kymrede han sig ingensinde.

Denne Nelsons offensive Aand kunde nok give hans Styrke en saadan taktisk Blottelse, men denne opvejedes langt ved den Begejstring og Ildhu, som den vakte, —

og som er uden Sidestykke i Søkrigens Historie. Nelsons Folk var nærmest som en Flok Blodhunde, der kastede sig over deres Bytte; — de saa rødt alle sammen. Det lyder kynisk at sige det, men det er jo Idealet!

Resten af Slaget er omtalt rigtigt — saa mange Gange, at jeg ikke vil gentage det. »The Nelson touch» foreligger nu saa fuldt opklaret af Trafalgarkommisjonen, at der vel næppe flyder mere Blæk om dette Emne, set fra et historisk Standpunkt.

Fra et strategisk-taktisk Standpunkt set vil Emnet dog vedblive at være evig ungt, thi netop den — man synes til Trivialitet optrevlede — Strid om Nelsons Memorandum er lærerig. Den Omstændighed, at man for lidt har betragtet det som et Direktiv og for meget som en formaltaktisk Ordre, bør man mærke sig. Enhver Fører vil se sig nødsaget til at bygge Bro mellem sig og sine Undergivne ved mundtlige Udtalelser og nedskrevne Direktiver. I disse lægger han sin Personlighed og faar derved de Undergivne til at leve sig ind i Førerens Tankegang. Men et Direktiv er et Direktiv og er langt mere en Nøgle til Forstaaelse af Førerens, end det er en »Recept til at sejre efter«. Datidens uelastiske Meddelelsesmidler gjorde, hvad selve Taktiken angik, maaske denne Forstaaelse endnu nødvendigere end i vore Dage, men i strategisk Henseende kræves der nu, hvor mange af Flaadernes Enheder — Krydsere, Torpedo- og Undervandsbaade — er i Besiddelse af en dengang ukendt Selvstændighed og Bevægelsesfrihed, mere end nogensinde at kunne tænke udover det skrevne Ord. Thi dette kan aldrig blive andet, end hvad Nelsons Memorandum var, — en Klargøring af Førerens Opfattelse, i hvilken man bør leve sig ind.

I Retning af Forstaaelse med sine Underordnede staar Nelson som et lysende Eksempel. Hans Skibschefer troede paa ham som paa en Klippe og holdt af ham som en Ven. Med ham i Spidsen vidste enhver,

hvad han havde at gøre. Ganske betegnende herfor er det, at da Nelson kort før Angrebet højste det bekendte: »England expects, that every man will do his duty«, udbrød Collingwood ærgerlig, da han saa det første Flag vaje ud: »I wish Nelson would stop signalling. We all know, what we have to do.«

Collingwoods Udbrud er karakteristisk og vel den største Kompliment til Nelson, som kan tænkes, — ligesom det vil være det den Dag i Dag til en Flaadefører: »Lad bare være med at signalere, vi kender alle vor Fører til Bunds og med Flagskibet i Spidsen, ved vi hvad vi har at gøre«. Og med en Fører af udpræget offensiv Støbning til at vise Vejen, vil selv en underlegen Styrke have en moralsk Overlegenhed, der bærer over en Mængde smaalige taktiske Hensyn. Saa kan den tillade sig at gøre som Nelsons Flaade, om hvilken »Orion«s Chef aabenhjertig skrev: »We all scrambled into battle, as best we could.«

Et Par Bemærkninger i Anledning af Folketingsmand Dr. phil. Eduard Larsens Udtalelser paa Tinge angaaende Konstabelelevskolen.

Af Kommandør H. F. Kiær.

Ved 1. Behandling af Forslag til Lov om Ændringer i forskellige Søværnet vedrørende Love tog Dr. phil. Stig Eduard Larsen Ordet for at oplyse om sin Opfattelse af Undervisningen og, man tør vel nok sige, af Opdragelsen paa Marinens Underofficersskole. Som særlig kvalificeret hertil ansaa Doktoren sig ved de Erfaringer, han mente at have indhøstet gennem sin Virksomhed som Lærer i Geografi ved nævnte Skole i 13 Aar og som Lærer i Historie i 1 Aar. Dr. phil. Larsen er fratraadt disse Stillingen d. 1. November i Aar paa Grund af anden Virksomhed.

Gennem hele Doktorens Tale i Tinge gaar — efter min Anskuelse — som en rød Traad en fuldstændig misforstaaet Opfattelse af Konstabelelevskolens Hovedopgave, hvad der for mig stiller de hadske og dog vel ogsaa ubeviste Angreb paa militære Lærere og militære Skolers Ledere ganske i Skyggen. Man maa jo dog i Almindelighed have Lov til at gaa ud fra, at en dannet og velinstrueret Lærer ikke kan beskæftige sig med en Skole, af hvad Retning dennes Hovedvirksomhed end monne være, uden at have gjort sig klar, i hvad Hovedøjemed Skolen er oprettet, og mod hvilket Hovedformaal den skal stræbe at føre Eleverne. Og dog ser man, at Dr. Larsen lykkeligt har undgaaet at naa Viden herom i de tretten Aar, han har virket ved Konstabelelevskolen.

Saa vel for Lovgivningsmyndigheden som for Administrationen har det vistnok altid staaet klart, at Konstabelevskolens Hovedopgave maatte være at optage i sig de flinkeste Drengene fra alle Landets Skoler og indpode disse saa forskelligt opdragne unge Fyre, der møder ladede med Energi og Lyst til et rask Militærliv paa Søen, nogenlunde ens Opfattelse af Lydighed og militært Begreb. Desværre møder mange af disse unge Fyre tilføjede opfyldte af en Bevidsthed, indpodet dem fra Hjemmene, om deres Menneskerettigheder, om hvad de kan forlange af Samfundet, om hvilken Frihed, ethvert Individ har Ret til, og mange andre ufordøjede Fraser, der har lydt i deres Øren, fra de var ganske smaa. Kort sagt, vi flytter disse Smaafyre, der hidtil kun har lært civilt Liv og civil Tænkning i et Udal af civile Skoler hele Landet over, ind i en stor fælles militær Skole for i Løbet af 3 Aar at omforme dem her i en Forskole, der dygtiggør dem til en bestemt Livsvirksomhed nemlig: som militær Befalingsmand. Opgaven er forud ikke ganske let, men vil næppe lettes yderligere ved at benytte den af Doktor Larsen angivne Vej, der i kort Træk er: »Væk med Militær-Lærerne og lad de civile Lærere komme til«. Hvad vil man sige, om man paa Teknisk Skole raaber: »Væk med Teknikerne«, paa Kunstakademiet: »Væk med Malere og Billedhuggere.«

Doktoren glemmer ganske, at de samme Drengene, der har bestaaet Adgangsprøven ved Konstabelevskolen, alt har sluttet den Undervisning i civile Fag, som det ved Lov er fastslaaet, at enhver Dreng skal have nydt i Almueskolen, og at de nu gennem deres Adgangsprøve er traadt ind i en Fagskole. At Lovgivningsmyndighederne har vedtaget, at man i alle Flaadens Hovedskoler, saavel Kadetskole som Ingeniørelevskole og Konstabelevskolen, giver fortsat Undervisning i de civile Fag for videre Almenuddannelses Skyld, berører ikke disse Skoler Karakteren af Fagskoler og berettiger

ikke Doktor Larsen til at ville gennemføre det Princip, at disse Skoler fortrinsvis bør være ledede i civil Aand af civile Lærere og kun med enkelte militære Fag flettet ind mellem de civile. Det maa beklages, at Doktor Larsen har kunnet være Lærer ude paa Konstabelevskolen i 13 lange Aar, uden at det er gaaet op for ham, at Hovedopgaven med Skolen er, at faa de unge Fyre til at se paa Flaaden og dens Virksomhed med de samme Øjne, som deres Lærere og Foresatte har lært at se paa den, at det er af Vigtighed at lære disse Drengene, at Orden, Lydighed og Disciplin gaar forud for Individets Ret i en militær Skole og for den Sags Skyld ogsaa i den Art Tjeneste, som de nu frivilligt har viet deres Liv til. Dermed knæsetter hverken Staten eller Flaadens Hovedskolers Chefer og Lærere den Opfattelse, at Officerer og Underofficerer ikke har den samme Ret som alle Statens andre Borgere til at nyde de fri borgerlige Rettigheder og til at føle sig som frie Mænd i Samfundet, men der menes kun, at, saalænge der arbejdes i Skoletiden i alle Flaadens Hovedskoler uden Undtagelse paa Forvandlingen af de unge Fyre fra civile til militære, maa den militære Opdragelse gaa forud for den civile og paa mange Omraader maa den civile Opfattelse tvinges tilbage for den militære, særlig da man hyppigt støder paa Individet blandt Eleverne, hvem det militære Begreb ligger ret fjernt, og hos hvem dog Lysten til at fortsætte er for stærk til at give op.

Mange vil maaske udbryde: »Ja, men det maa jo dog staa Dr. Larsen fuldstændig klart, at en Skole som Konstabelevskolen fortrinsvis maa være en Militærskole!» Hertil skal jeg kun svare: »Lad Dr. Larsen tale selv for sig» og derfor aftrykkes hermed hans egne Ord. — Se Rigsdagstidende Folketingets Forhandlinger Spalte 1888 nederst og videre:

— — — — »Disse Skoler og navnlig den saakaldte Konstabelevskole er uhyre ensidigt militære. De er saa ensidigt militære at det, som jeg vil kalde det rent borgerlig menneskelige, efter min Mening i urimelig Grad er trængt tilbage. Man maa ikke forstaa det saaledes, at Eleverne paa Konstabelevskolen ikke har det godt. De har det utvivlsomt godt — — — — —.»

»Men jeg kan efter mit Kendskab til disse Skoler ikke lade være at sige, da Anledningen er der, at jeg synes, at Tilværelsen i disse Skoler er for glædesløs og paa et enkelt Punkt maaske faretruende for Ungdommen, til Trods for at Eleverne utvivlsomt behandles godt. Jeg skal forklare, hvori dette ligger. Det ligger i, at indenfor disse militære Skoler er der fra oven af i Regel intet Ønske om at give Eleverne almenmenneskelige Interesser. Man kan vistnok i al Almindelighed sige, at overordnede militære er ganske blottede for Initiativ paa det almenmenneskelige Omraade. Om de har det paa det militaire Omraade, beror vistnok paa Personen, men de er ganske blottede derfor paa det almene Omraade efter det Indtryk, jeg har. Selvfølgelig kan der gives Undtagelser, det nægter jeg ikke.» — — — — —

Efter at have fremdraget et Eksempel paa Forbenethed hos en Chef for Konstabelevskolen, fortsætter Doktoren saaledes:

— — — — »Det er den reneste aandelige Død for disse unge Mennesker paa 14—16 Aar. Og hvis man vidste, hvorledes de Mennesker kommer ind i Skolen med Tørst efter at faa noget at vide! I det Øjeblik, man begynder at fortælle for dem, er det, som om alt i dem blev spillevende. Jeg tror, at mange af dem gaar ind paa Skolen i den Tro, at det er en Skole som enhver anden Skole, at man der har Adgang til at faa noget at vide, men det er en Erfaring, som jeg vil bedyre rent personlig — og jeg synes det er en Skam for

disse Skoler — at naar der kommer flinke, vaagne Elever ind i Skolen, kan man følge, hvordan de fortærrer fra Maaned til Maaned. Det første Aar er de endnu kvikke, vaagne og opmærksomme og ønsker at faa noget at vide; det andet Aar — det ved jeg fra den Gang jeg havde dem — er de elskværdige og disciplinerede og flinke, men Sindet, Sjælen, hvis jeg maa bruge det Ord, er ved at gaa af dem. De er ligefrem ved at skrumpe ind, og man kan mærke, hvordan den menneskelige Elasticitet er ved at tilpasse dem til, at de skal foretage sig saa lidt som muligt paa de aandelige Omraader. — — —

Doktor Larsen gaar dernæst over til at henstille til Forsvarsministeren at gøre den specielt militære Konstabelevskole civil ved følgende Fremgangsmaade:

— — — — »at der i det Reglement, der nu kommer, bør fastslaas, at de skal have et vist Antal Timer i civile Fag, og at de i disse Fag skal undervises af civile Lærere. Jeg er ganske overbevist om, at for det første er civile Lærere bedre Pædagoger end militære, — det er ikke noget at undres over, det skulde de jo helst være —, men desuden har civile Lærere en Maade at komme Eleverne i Møde paa, der virker. Jeg vil endvidere henstille, om der ikke noget oftere kan blive holdt Foredrag for dem af ren civil Karakter. — — — — —

— — — — »Endvidere vil jeg henstille til Overvejelse, om det ikke kunde være heldigt, at Skolens Chef undertiden samledes med de civile Lærere alene for at erfare netop disses Syn paa Eleverne, thi der er ikke Tvivl om, at de civile Lærere ved denne Skole undertiden faar fat i noget, som de militære slet ikke kan faa fat i. En Næsvished er jo, militært set, noget ganske forargeligt og forfærdeligt; civilt set er det noget man i en Skole afgør med en rask Ørefigen, og saa er man lige gode Venner bagefter.« — — — — —

— — — — Jeg kunde overhovedet ønske, at der til Ordning af denne Skole blev givet et Reglement, som

lægger Vægt paa den borgerlige Side, og som gjorde det muligt, at den borgerlige Aand og Tone, som skulde findes i Skolen, ikke var afhængig af den enkelte Chefs Temperament, men at det var en virkelig gennemført Tradition i Skolen, at der paa dette Omraade virkelig skulde bydes noget.» — — — — —

Lad os nu engang roligt undersøge, hvormeget der kan ligge til Grund for Dr. Larsens Anker.

De civile Fag i 1. og 2. Konstabelevklasse er

Dansk Lærer, cand. theol. Egede.

Historie	}	—	indtil $\frac{1}{11}$ 15 Dr. Larsen.
Geografi			

Matematik	}	—	afsk. Kapt. af Hæren O. Jürs.
Regning			

Skrivning . . — Intendant Olsen.

Engelsk . . . — cand. mag. O. Larsen.

Sang — Organist Wøllner-Gaarn.

Tegning . . . — Tegneinspektør Jensen.

De militære Fag er:

Maskinlære og Maskintegning.

Naturlære.

Søminelære.

Sømandskab.

Haandvaabenøvelse og Signalering.

I disse Fag er Lærerne alle Militære.

Man vil heraf se, at det civile Element er stærkt repræsenteret blandt Lærerne og at de civile Fags Antal er ret betydeligt i Forhold til de rent militære Fag. Efter Dr. Larsens Forslag maatte der søges skubbet nogle flere civile Fag ind, men hvilke? Efter samme Forslag maatte der udelukkende søges anvendt civile Lærere i de civile Fag, men det er der jo! I denne Retning kan der kun være Disput om to Fag, nemlig i Matematik, hvor man dog næppe kan tale om en

afskediget Kaptajn af Hæren som i egentlig Forstand militær Lærer, og i Naturlære, hvor den militære Lærer anses for, at have bedre Adgang til at tilrettelægge Stoffet netop som Forberedelse for Forstaaelse af Artilleri og Søminelæren end en civil Lærer. Iøvrigt er Naturlære kun et Bifag ved Konstabelevskolen og vil uden Ulempe kunne doceres af en civil Lærer.

Reelt set maa det dog altsaa med en vis Berettigelse kunne udtales, at Dr. Larsens Anke mod Skolen for dens ringe Anvendelse af civile Lærere og for, at der finder for lidt Undervisning Sted i civile Fag, er uberettiget. Tilbage bliver altsaa Beskyldningen for, at »Eleverne fortørres og skrumper ind og Sindet, Sjælen er ved at gaa af dem.«

Hvorfra har Dr. Eduard Larsen egentlig faaet dette Kendskab til Elevernes sjælelige Tilstand gennem Skolens forskellige Stadier? Doktoren har som sagt været Lærer i Geografi ved Skolen i 13 Aar og Fagets Omfang er saalydende: — Danmarks Geografi, samt Hovedtrækkene af Verdensgeografien med Fremhævelse af de vigtigste Havne og Søstæder. — Ja naturligvis kan man gennem Undervisningen her naa at føre en fintmærkende Sonde ind i Elevernes Sjæle eller docere Faget, saa Øjnene lyser paa dem og de ser spillevende ud, — og det er ogsaa en dygtig Lærers Pligt at undervise paa denne Maade, men derfra at kunne slutte, at de militære Fag doceres paa en Maade, der udtørre og forsummer Drengenes Sjæle, og at den militære Disciplin paa Skolen lader Eleverne leve en glædeløs Tid, der er faretruende for deres Ungdom, forekommer mig noget dristigt. Maaske er det nærmest gennem Posten som Lærer i Historie, at Dr. Larsen mener at kunne paavirke Drengene, paa en Maade saa den sjælelig nedbrydende militære Opdragelse afbalanceres med passende Kontravægt af civil, borgerlig Samfundslærdom; men i dette Fag har Doktoren jo

endelig kun været Lærer siden 1. Oktober 1914, og i de i Alt 75 Timer, han tilsammen har undervist i begge Klasser i Historie, er der næppe Sandsynlighed for, at det voldsomme Angreb har kunnet naaet at blive vel underbygget.

Vil man nu søge at tegne det Billede af Skolens Virksomhed paa Drengene under Skoletiden, der viser sig for den militære Chef og de militære Læreres Øjne, da bliver det adskilligt lysere end det, der blev rullet op for Folketinget den 9. December i Aar af Dr. Eduard Larsen, hvad jo iøvrigt ogsaa kun er naturligt.

Ved Skolens Port stiller c. 1. Maj mellem 150 og 200 Drenge fra alle Landets Egne. De prøves i Teori og Fordringerne er saa smaa, saa Gennemsnitskarakteren mg gaar et Stykke under den Grænse, for hvilken der er Tale om, at komme med paa Sætogtet. De 40 bedste Drenge kommer med Øvelsesskibet, og her er paany en varm Kappelstrid om at blive mellem de 30 bedste — 20 til Dæksunderofficerer og 10 til Maskinunderofficerer. De livligste, evnerigeste og de, der har været mest ivrige efter at komme ind paa den militære Fagskole, Konstabelevskolen, møder nu efter Sætogtet og sætter sig paa Skolebænken, hvor de undervises baade i de tidligere nævnte civile Fag og i Militærfagene. Men paa disse Elever passer aldeles ikke Dr. Eduard Larsens Udtalelse. »Jeg troer, at mange af dem gaar ind paa Skolen i den Tro, at det er en Skole som enhver anden Skole« — — — thi de ved gennem Erfaringen fra det sømilitære Liv gennem det 5 Maaneders Sommer-togt, at de undervises i alle de militære Hovedfag inde paa Vinterskolen foruden i enkelte af de alt fra Almen-skolen kendte Skolefag. Ligeledes passer det ikke, at disse Elever ikke ogsaa gennem Undervisningen i de militære Fag kan faa deres Videbegærlighed tilfredsstillet, thi det er jo dog ikke forud givet, at fordi Dr. Larsen sætter Viden om Samfundsforhold og Folkelivet

højere end Viden om Anvendelsen af Vaaben som Artilleri og Torpedoer eller Kendskab til Turbiner, Motorer og Dampmaskiner, at det samme er Tilfældet med alle disse Drengene, der frivilligt og med Lyst har indladt sig paa at gaa ind til Militærlivet paa Søen. Nej! lad Doktoren komme med om Bord og se Drengene tage fat med Liv og Lyst selv om de, som i Sommer i »Valkyrien«, laa og trillede i Vandet fra de høje Slæberbomme og fra Sidefartøjerne, saa vi efterhaanden naaede at have haft c. en halv Snes af dem udenbords. Lad Doktoren høre de ældre Klasser udtale sig og bryste sig af deres Viden Aar efter Aar overfor de blot 1 Aar yngre Klasser og høre deres virkelig vel udviklede Kendskab til Flaadens Materiel og dets Anvendelse, saa maa han tage sine Ord i sig igen om, at disse unge Mennesker indtørre og skrumper ind paa Grund af utilfredsstillet Videbegærlighed, og at den militære Opdragelse er glædeløs og ensidig, dræbende alt Initiativ.

Dr. Eduard Larsen kan godt staa i Folketinget og svare med Patos: »Jeg anser det for min Pligt som Militærlærer at virke indenfor den naturlige Ramme, saaledes at det gavner det militære Liv, naar jeg endelig har paataget mig det Hverv at træde indenfor denne Skole og taget det Ansvar paa mig;« men han kan da ikke i samme Aandedræt løbe Stormløb imod Skolens Hovedopgave: at omforme en flink Dreng i Konfirmationsalderen fra civil til sømilitær. Det gamle Ordsprog: »Enhver Ting er god til sin Tid«, gælder ogsaa her, og ligesaa skadelig, som jeg maa anse saavel Samfundslære som anden civil Paavirkning paa Konstabeleven, Kadetten eller Ingeniøreleven samtidig med Arbejdet paa hans Forvandling fra civil til militær Person, ligesaa berettiget kan jeg anse et i den Retning gaaende Oplysningsarbejde paa et senere Tidspunkt i Uddannelsen, hvor Drengen er bleven til en ung

Mand, der nu staar overfor at skulle hævde sig som selvstændigt Samfundsmedlem.

Naar Dr. Larsen har opnaaet saa liden Forstaaelse af Konstabelevskolens Hovedopgave, som han har røbet under Forhandlingen i Folketinget, maa Konstabelevskolen vistnok betragte sig som lykkelig, ved at Doktorens Kaldelse andet Steds hen har skilt dens Vej fra Doktorens.

Man maa haabe for Doktor Eduard Larsen, at han ikke efter 13 Aars Virksomhed maa komme til at staa lige saa uforstaaende over for den Hovedopgave, som skal løses af den Skole, han nu er kaldet til at lede, som han er endt med at staa overfor Konstabelevskolens.

Nye Patenter ved Undervandsbaades Konstruktion.

Ved Ingeniør, cand. polyt. H. Chr. Bursche.

Et engelsk Skibbygningsfirma har i Slutningen af forrige Aar angivet en ny Metode til Bygning af Undervandsbaade, idet de foretager denne i to Dele. Gennem Skroget lægges et vandret, centralt, langskibs Plan, og hver af de to Dele, der herved fremkommer, bygges for sig.

Dette Arrangement letter Konstruktionen i meget betydelig Grad. Arbejdet kan udføres samtidig paa begge Dele og paa forskellige Steder, hvorved der bliver mere Plads for Arbejderne til Udførelsen.

I en Modifikation naar det vandrette Snit ikke gennem hele Skibslængden, men standser et Stykke fra Enderne, idet disse Steder vælges saaledes, at det mellemiggende Stykke er det vanskeligste at konstruere, og derfor vilde tage længere Tid at udføre i Sammenhæng med det øvrige Skrog. Man bortskærer det da fra den øvrige Konstruktion og udfører Bygningen af det paa et andet Sted og af dertil særlig egnede Folk. For yderligere at simplificere Bygningen, kan det bortskaarne Stykke ved vertikale Planer deles i flere Afdelinger, som ligeledes kan udføres hver for sig paa forskellige Steder og efter Bygningen samles til et Hele.

Denne Konstruktionsmetode er angivet i et engelsk Patent, udstedt for et Par Maanedes siden.

Endvidere er der udtaget et nyt Patent til Forsyning af Undervandsbaadene med Ruller, saa at de kan bevæge sig paa Havbunden.

Litteratur.

Nogle Erindringer af *Balthasar Münter*. Memoirer og Breve, udgivne af Julius Clausen og Fr. Rist. XXIV. Gyldendalske Boghandel. Nordisk Forlag. 1915.

Memoirelitteraturens Guldalder er sikkert inde, og kulturelt set har den naturligvis sin store Betydning; men der er neppe Tvivl om, at mangen en Familiebegivenhed, baade af de glædelige og de sørgelige, der i denne Tid er blevet fremdraget fra Breve og Optegnelser, hengemte i gamle Chatollers hemmelige Skuffer og Rum, uden Tab for Efterverdenen kunde være forblevet, hvor de var, og at Fundet af dem højst har tjent til at glæde egen Slægts yngre Generation.

Naar udgivne Erindringer derimod stammer fra Personer, der har levet med i mere end en Menneskealders Udvikling, og særlig er Erindringer samlede fra et Arbejdsliv, oplevet i den kendte Verdens mest forskellige Egne og af en Person, som har været i Berøring med Mennesker og Virksomheder, der har haft den største Betydning for det sidste halve Aarhundredes rivende Udvikling, da stiller Sagen sig anderledes. Kommér yderligere det Moment til, at Erindringerne udformes og nedskrives af den samme Person, der har oplevet dem, ja da skylder vi vedkommende en Tak og glæder os over, at Oplevelserne meddeles under en Form, saa de naar ud til en større Kreds.

Kommandør B. Münters nylig udgivne Erindringer omfatter en Tid saa rig paa Udvikling, som ingen anden, og ruller Billeder op baade fra det militære Liv og fra stor privat Virksomhed. Her igennem tegnes Livet

først, som det levedes paa et lille Lands Miniaturkadetskole i Sejlskibsperioden, dernæst omtales Løjtnantsaarene under en vanskelig Periode med Anstrengelser for i Tiden umiddelbart før en Krig at bøde paa de forsømte Krigsforberedelser og endelig antydes, men forbigaas, Vanskelighederne ved at ville føre nye Tanker og ny Foretagsomhed ind i et gammelt Værfts nedarvede Arbejdsanskuelser.

Allerede i 32 Aars Alderen kaster den endnu unge Officer Terningerne og vover Skridtet til i fremmed Land at tage Ledelsen af et større industrielt Foretagende. Vanskelighederne baade i Arbejdsforholdene og gennem noget af den — baade dengang og nu — herskende, gensidige Mistro og Misundelse mellem Beboerne dennesides og hinsides Sundet fremføres paa en konversationsmæssig Maade og er ganske blottet for al Bitterhed endog i Omtalen af de Aar, hvor den ikke længere ganske unge Mand maa give op og rejse Keglerne paa en ny Bane.

Man kan ikke uden med den højeste Grad af Interesse følge Kommandørens Færd i det fjærne Østen, baade hvor Omtale finder Sted af Begivenheder, der allerede er indtrufne paa de Omraader, hvor netop han arbejder, og hvor der forudsiges Begivenheder, der maatte indtræffe, og som indtraf efter at Kommandøren selv med berettiget Tilfredshed over vel udført Arbejde havde trukket sig tilbage i 1898 ved 60 Aars Alderen.

Erindringerne er som sagt i høj Grad fængslende som Lektüre; men de har endnu en vægtig og lysende Side — nemlig den, at de viser Ungdommen, hvad en dygtig Mand, der vil noget her i Verden, kan naa i Retning af at overvinde Modstand og naa Resultat.

Naar Kommandør Münster skriver »Til Flaadens Kadetskole i taknemlig Erindring» paa første Side i det

Eksemplar af sine Erindringer, som han sender den gamle Kadetskole, han er udgaaet fra, og som han holder af, da sender Kadetskolen sin Tak tilbage til Kommandøren med taknemlig Følelse af, hvad den skylder enhver fordums Kadet, der gennem en arbejdsom og dygtig Livsførelse siger god for den gamle Kadetskoles opdragende Betydning. *Kc.*

Dansk Søulykke-Statistik for Aaret 1914.

Dansk Søulykke-Statistik for 1914, udarbejdet ved Registrerings- og Skibsmaalingsbureauet i København, udgivet af Handelsministeriet, er den første Søulykke-Statistik siden Verdenskrigens Udbrud og har derfor i Aar særlig Interesse.

Ligesom tidligere er den inddelt i fire Afdelinger, hvoraf de to første omhandler henholdsvis større og mindre Søulykker af danske Skibe; — 3. Afdeling: Søulykker af fremmede Skibe i danske Farvande, og 4. Afdeling: Tabeller med forskellige statistiske Oplysninger.

Søulykkerne er ordnet alfabetisk efter Skibenes Navne. Ved hvert Skib er skematisk anført dets vigtigste Data og en kortfattet Beskrivelse af Søulykken og dennes Aarsag. Hvor der er gaaet Menneskeliv tabt, opgives Navnene paa de omkomne, og hvor der er gaaet Dom i Sagen, refereres et Uddrag af Sørettens Kendelse. Statistiken er saaledes ordnet paa en let, anskuelig og praktisk Maade.

Paa sidste Side er anført nogle af de vigtigste Data fra Tabellerne. Heraf fremgaar det, at Antallet af Søulykker i 1914 (296) er lidt mindre end i 1912 og 1913, hvilket er en naturlig Følge af, at Krigen har indskrænket Antallet af fremmede Skibe i danske Farvande.

Af Dampskibe er der gaaet 11 tabt ved Forlis samt et Motorskib. Værditabet ved disse Skibes Forlis har

været en Del større i 1914 end i de sidste Aar. 5 af Forlisene skyldes Paasejling af Søminer.

Af Sejlskibe paa over 200 Tons Brutto er forlist 3, et af dem efter at være stødt paa en Mine.

2 Dampskibe og 2 Sejlskibe er borteblevne. — For Dampskibes Vedkommende er der indtruffet 4 Tilfælde af Ildsvaade, for Motorskibe 2 og for Sejlskibe 1. —

I 1914 har Tabet af Menneskeliv ved Overbordfald været 17 mod 21 i 1913 og 15 i 1912, medens Tabet af Menneskeliv ved borteblevne Skibe har været 55 mod 15 i 1913 og 42 i 1912.

Alt i alt er der omkommet 108 Mennesker, der alle var Søfolk.

Danske Søretters Domme eller Kendelser over Søulykker overgaaede danske Skibe er afgivet i 17 Tilfælde, hvilket er 10 % af de ved Søretter undersøgte Søulykker. — Kun i et Tilfælde er der af en fremmed (tysk) Søret afgivet Kendelse over dansk Skib.

De fleste Strandinger af danske og fremmede Skibe paa danske Kyster er forefaldet paa Jyllands Østkyst.

De Søulykker i 1914, der har vakt mest Opmærksomhed, er de, der er en Følge af Krigen; de skyldes alle Paasejling af Miner. Paa denne Maade forulykkede Damperne »Chr. Broberg«, »Kamma«, »M. C. Holm«, »Mary« og »Maryland« samt Sejleren »Gæa«.

Det første Skib, der gik ned ved Minepaasejling var »Maryland«. Ulykken fandt Sted den 21. Aug. i Nord-søen, og blev iagttaget af Damperen »Chr. Broberg«, der befandt sig $\frac{1}{2}$ Sømil agten for »Maryland« ligesom denne paa nordlig Kurs. »Chr. Broberg« blev paa Stedet til næste Morgen for at bjærge Besætningen, der imidlertid var gaaet i Baadene, men stødte Kl. 5 Fm. paa en Mine og sank i Løbet af 5 Minutter. Ogsaa her lykkedes det Besætningen undtagen een Mand at komme i Fartøjerne og alle fra disse blev bjærgede i Land.

Forholdsviis faa af disse seks Skibes Besætninger omkom, idet kun 10 af samtlige Besætninger, der talte 119 Mand, mistede Livet ved de uhyggelige Katastrofer.

Af andre Skibe, hvis Forlis har vakt Opmærksomhed, maa nævnes Damperen Ekliptika, der en stormfuld Vinternat sank i Biscayabugten, hvorved største Delen af Besætningen omkom, medens Resten under frygtelige Lidelser med stor Vanskelighed blev hjærget af en tysk Damper. — Endvidere Motorskibet »Malakka«, der strandede paa Cerros-Island i Stillehavet, hvorved dog ingen Menneskeliv gik tabt.

Et Tilfælde, der vakte en Del Opsigt, var Sammenstødet udfor Stevns mellem den danske Damper Anglo Dane og den tyske Torpedojager »S-124«, der sejlede med blændede Lanterner. Ved Kollisionen fik »S-124« en betydelig Læk og to af dens Besætning kom til Skade.

Endelig bør nævnes Damperen »Ingolf«, der formenes at være gaaet under med Mand og Mus i Nordsøen i Slutningen af December, samt Damperen »Marselisborg«, der antages at have lidt samme Skæbne i Atlanterhavet, vistnok ogsaa i December.

A. W. G.

Wilhelm II, et blad af Tysklands nyeste historie, af *S. C. Hammer*. H. Aschehoug og Co. (W. Nygaard). Kristiania 1915.

Wilhelm II, hvis Forfatter er den norske Historiker, Magister *S. C. Hammer*, Sekretæren for det norske Udenrigsministeriums Pressebureau, er en Bog, der sikkert vil finde mange Læsere, livligt skrevet og underholdende som den er. Tilmed er Bogens Emne jo saa aktuelt som vel muligt.

Man maa nu ikke vente i denne Bog at finde en objectiv Skildring af Wilhelm II. Det store Arbejde, Forfatteren har udført med Gennemstuderingen af den næsten overvældende Mængde Litteratur angaaende Kejser Wilhelm, synes kun at have skullet tjene til her-

igennem at fremskaffe Beviser for Forfatterens egen forudfattede Mening. Dette Forsøg, hvor dygtigt og besnærende det end er gjort, er dog kun delvis lykkedes for ham.

Saaledes skriver Forfatteren om Wilhelm II's Stilling ved Verdenskrigens Begyndelse: »Derfor har historien, for hvem Wilhelm II aldrig har været mere end et problem, som menneskene kunde prøve sin skarp-sindighed paa i magsveir, ikke havt nogen bruk for ham i den største og vældigste krise i det tyske folks liv. Han, som altid havde noget at sige i fredens dage, er nu i krigens tid blit saa merkelig faamælt. Samtidig har det lille, han siger, skiftet karakter. Han har ikke noget at peke paa længer — ikke engang en illusion, som kan gjøre tjeneste som program i øjeblikket. Han har bare undskyldninger — et begreb han tidligere ikke kjendte — og foran øjeblikkets forfærdelighed er der intet igjen av stoltheden hos »den romerske borger«. Dette er jo dog en ganske uholdbar Paastand. At det netop er Wilhelm II, der ikke blot af Navn, men ogsaa af Gavn som øverste Krigsherre har staaet med Traadene i sin Haand, har dog Krigens videre Gang tydeligt vist.

Forfatteren giver gennem hele Bogen et levende Billede af Wilhelm II, som den, der anser sig »som lensherren, som har mottat sin krone direkte fra gud«. Atter og atter ses Wilhelm II i sine mangfoldige Taler at alludere hertil. Et Udslag af samme Tankegang er ogsaa de kostelige Ord til Bismarck paa dennes 69aarige Fødselsdag, da den 25aarige Prins Wilhelm udslynger til Kansleren: »Cave! Adsum!« *) »Den mægtige Rigs-kansler lo overlegent«, dog 6 Aar efter skal han sande disse Ord, da han sikkert meget mod sit Ønske maa indgive sin Afskedsansøgning til »den nye herre«.

*) Tag dig i Agt. Jeg er i Nærheden.

»Den nye herre« har allerede straks ved sin Tronbestigelse vakt Overraskelse »ved brud paa den tradition, at en ny monark altid først henvendte sig til sit folk«, idet han allerede forinden sin Proklamation til det tyske Folk har udsendt Proklamation til Hær og Flaade. Naar Forfatteren stadig pointerer, at Wilhelm II er impulsiv og kun impulsiv, at hans Interesse for en Sag stadig skifter, kun er ledet af Øjeblikkets Indskydelse, da er dette i hvert Fald aabenlyst urigtigt angaaende Hær og Flaade, som han gennem hele sin Regeringstid maalbevidst stadig søger at udvikle og forøge. Med hvilket Resultat har man jo haft de bedste Beviser paa. Særlig er Wilhelm II's Indflydelse paa Udviklingen af Flaaden trods al Modstand i Begyndelsen imponerende. Lad ham saa interessere sig lidt vel rigeligt for pyntelige Uniformer, Hærens og Flaadens Dygtiggørelse er ikke bleven glemt ved Siden heraf.

Mere Ret synes Forfatteren at have, naar han omtaler Wilhelm II's alt for mange Rejser til fremmede Hoffer og alt for mange Taler. At det impulsive hos Wilhelm II her har givet sig alt for stort Udslag og vel til Skade for Tyskland, kan ikke betvivles. Dog at tillægge dette den Betydning for den tyske Udenrigspolitik, saaledes som Forfatteren gør det, synes langt fra at være begrundet ved hans egen Fremstilling af denne.

Bogen vilde have vundet i Værdi meget, naar Tendensen havde været lidt mindre udpræget. Det næsten fanatiske Had til Wilhelm II eller rettere »Problemet Wilhelm II«, det, som ender med for Forfatteren at blive ensbetydende med »Problemet Deutschland« virker i Længden lidt irriterende. Ser man bort herfra, læses Bogen med stor Fornøjelse, kedelig er den aldrig.

Heggum.

SØKARTET
OFFUER ØSTER OC VESTER SØEN
PRENTET I KIØBENHAFFN AFF
LAURENTZ BENEDICHT

1568



MED INDLEDNING OG OPLYSNINGER

VED

JOHANNES KNUDSEN



UDGIVET AF TIDSSKRIFT FOR SØVÆSEN

MED UNDERSTØTTELSE AF

DEN GREVELIGE HJELMSTJERNE-ROSENCRONESKE STIFTELSE

KØBENHAVN

HOVEDKOMMISSIONÆR VILHELM TRYDE

H. H. THIELES BOGTRYKKERI

1915

INDHOLD.

Literatur.	Side IV
--------------------	------------

INDLEDNING.

1. Laurentz Benedichts „Søkart“	IX
2. „Søkartets“ Kilder og Indhold.	XVII

SØKARTET OFFUER ØSTER OC VESTER SØEN.

Tilegnelse og Fortale.	3—7
A. Indledningskapitler.	8—26
B. Den rette Søkart, at seyle øster oc vester	27—164
C. Den rette Søkarte offuer den søndre Sø.	165—176
D. Slutningskapitler	177—191
Efterskrift til Læseren og Register.	192—200
Tavle med Landfortoninger	ved S. 200

OPLYSNINGER OG REGISTRE.

Sproglige og reelle Oplysninger til Tilegnelsen, Fortalen og Indledningskapitlerne (A)	203—205
Sproglige og reelle Oplysninger til Søkartet over Øster og Vester Søn samt Zuidersøen. Sammenstilling af Parallelsteder (B og C). . .	206—228
Sproglige og reelle Oplysninger til Slutnings- kapitlerne (D), Efterskriften og Registeret. .	229—232
Fortegnelse over Billederne	233—241
Tekstrettelser, Trykfejl	241—242
Liste over Stednavne.	243—278
Distanceangivelser og Vinkelmaal	279—280
Navigering. Afmærkning.	280

BILAG.

Tavle I—IV. 8 Specialkort over de nordiske Farvande, fra Waghenauer's „Threesoor" (1592).
--

LITERATUR.

K. Kretschmer: Die italienischen Portolane des Mittelalters. Berlin 1909. (Veröff. des Inst. f. Meereskunde). — Af de her offentliggjorte Portolantekster er der tre (Versi, Parma-Magliabecchi og Rizo), som ogsaa behandler Europas Vestkyst fra Gibraltar-Strædet til Flandern. Med „Portol.“ henvises til Kretschmers udførlige Stednavne-Register.

Pierre Garcie, dit Ferrande: Le Grant Routtier. — Udtog deraf er aftrykt af Louis Delavaud i Bull. de la Soc. de Géographie de Rochefort, tome III (1881—82), p. 118 ff., og i Bull. de la Soc. normande de Géographie, tome II (1880), p. 104 ff. En udførlig Bibliografi over Udgaver af Garcies „Routtier“ er leveret af Aug. Pawlowski i Bull. de Géographie historique et descriptive, 1900 p. 135 ff. og 1902 p. 155 ff.

Sailing Directions for the Circumnavigation of England and for a Voyage to the Straits of Gibraltar. From a 15th century Ms. Ed. by James Gairdner, with a glossary by E. Delmar Morgan. London 1889. (Hakluyt Society Nr. 79). Citeres som „Circumnavigation“.

K. Koppmann: Das Seebuch. Mit einer nautischen Einleitung von A. Breusing. Bremen 1876. (Niederdeutsche Denkmäler, I).

De Kaert vander Zee van Jan Seuerszoon (1532). Het oudste gedrukte nederlandsche leeskaartboek, uitgegeven door Johannes Knudsen. København 1914.

Dit is die Kaerte van dye Suyder zee. 1540. Réimpression par H. C. Rogge. Leide 1885. — Citeres efter det i min Udg. af „De Kaert“ (1532) angivne Inddelings-System.

Dit is die Caerte vander Zee om Oost ende West te zeylen. 1541. Réimpression par H. C. Rogge. Leide 1885. — Citeres efter det i min Udg. af „De Kaert“ (1532) angivne Inddelings-System.

Dit is die Caerte vander See oost ende west te seylen. 1566. — Dit is dat hoochste ende dat outste Waterrecht. 1566. — Dit is die Caerte van der Suyder See.

1566. (Det eneste kendte Ekspl. tilhører det kgl. Bibl. i København). — Citeres efter en Dr. C. P. Burger tilhørende Afskrift, som af mig er forsynet med Kapitel- og Paragraftal.

Johan Månszon: Siø Book. Stockholm 1697.

Lorentz Bentsen: Den nye Danske Søe-Bog. København 1745.

— — Styrmands og Loedsmands Haandbog. København 1746.

D. W. Mincke: Den nye Danske Søemand's Haand-Bog. København 1756.

Marcus Jordens Kort over Danmark i Brauns „Theatrum urbium“ (1588) og Ortelius's „Theatrum orbis“ (1595).

L. J. Waghenae: Spieghel der Zeevaerdt. Leyden. (1. Udg. 1584) 1585. — Med Wagh.s „Liste“ menes hans Stednavne-Identifikationerne sidst i Værket.

Joris Carolus: Licht des grooten Zeevaerts. Amsterdam 1634.

Willem Jansz. Blaeu: Seespiegel. Amsterdam 1643.

Romain de Hooge: Cartes Marines. Amsterdam 1693.

Le Neptune François. Paris 1693.

J. van Keulen: Lichtende Zee-Fakkell. Amsterdam 1734.

A. A. Bjørnbo og *Carl S. Petersen*: Anecdota Cartographica Septentrionalia. København 1908. — Indeholder bl. a. Hovedudgaven af Cornelis Anthoniszoon's „Caerte van Oostlant“ (1543).

Buchon et Tastu: Atlas Catalan de l'an 1375. Paris 1841.

E. W. Dahlgren: Om forntidna Seglingsanvisningar för de nordiska Farvattnen. Stockholm 1896. (Særtryk af Nordenskiöld's „Periplus“).

W. Behrmann: Über die niederdeutschen Seebücher des 15. u. 16. Jahrhunderts. Hamburg 1906.

C. P. Burger Jr.: Oude hollandsche zeevaart-uitgaven, i „Tijdschrift voor Boek- en Bibliotheekwezen“; 1908, p. 245 ff.; 1909, p. 1 ff.; 1910, p. 1 ff. og 255 ff.; samt i „Het Boek“ 1913, p. 273 ff.

Johs. Knudsen (i Tidsskrift for Søvæsen, 1913): Lodsøger i Oldtiden og Middelalderen (S. 1 ff.). — Nogle Hovedpunkter i Nordeuropas Kartografi (S. 97 ff., bl. a. med

Reproduktion af Corn. Anthoniszoon's Kort). — Den nedertyske „Seebuch“ (S. 117 ff.). — De første trykte Lodsøger over de nordiske Farvande (1532 og 1541) (S. 307 ff. og 345 ff.).

A. *Breusing*: Die nautischen Instrumente bis zur Erfindung des Spiegelsextanten. Bremen 1890. Heri er optaget det væsentligste af Forf.s nautiske Indledn. til „Seebuch“.

Hermann Wagner: Zur Geschichte der Seemeile (i Ann. der Hydrographie und Maritimen Meteorologie. 1913, p. 393 ff. og 441 ff.).

Arnold Ræstad: Kongens Strømme. Kristiania 1912. — Se Sag-Registeret under „Længdeenheter“.

Kr. Kålund: Bidrag til en historisk-topografisk Beskrivelse af Island. I—II. 1877—80. — Om Fjordfortegnelser se II, 359 ff.

H. H. von Schwerin: Helgoland. Lund 1896.

J. E. Jönsson: Varbergs Fästning. Varberg 1872.

INDLEDNING



1. LAURENTZ BENEDICHTS „SØKART“.

SØKARTET OFFUER ØSTER OC VESTER SØEN, PRENTET I KIØBENHAFFN AFF LAURENTZ BENEDICHT 1568, som det oplyses i Kolophonen bag i Bogen: „*CUM GRATIA ET PRIVILEGIO REGIÆ MAIESTATIS*“ (d. e. med Kongelig Majestæts Tilladelse og Privilegium), er, saavidt vides, den ældste paa Dansk trykte Lærebog i Navigation, og baade derfor og paa Grund af dens hele Stilling som Led i den vest- og nordeuropæiske nautiske Literaturs Udvikling i 16. Aarhundrede har Bogen Krav paa en særlig Opmærksomhed fra deres Side, som sysler med Nautikens og Hydrografiens Historie i Almindelighed og de danske Farvandes Beskrivelse og Kortlægning i Særdeleshed. Den er det første famlende Forsøg paa at give den dansk-norske Sømandsstand et literært, „videnskabeligt“ Hjælpemiddel i Hænde til at finde Vej ikke blot i de hjemlige Sunde og Bælter, men ogsaa paa de store internationale Ruter for Skibsfarten ned langs Vesteuropas Kyster til Indløbet til Middelhavet.

„Søkartet“ kendes i to velbevarede, komplette Eksemplarer, hvoraf det ene tilhører det kgl. Bibliotek, det andet Marinens Bibliotek paa Søkortarkivet¹⁾. Begge er indbundne i smukke originale Bind af presset Svineskind, dog med hver sin Udsmykning. Førstnævnte har paa Forsiden et Billede af Kong Frederik den Anden med følgende latinske Omskrift:

*FLOS FREDERICE SOLI
STELLA SOPHIA POLI
FLORET SYNCERE
SUB VOBIS DANNIA VERE*

¹⁾ Desuden findes der to defekte Eksemplarer, i den Hjelmstjerneske Samling paa det kgl. Bibl. og i Universitetsbibl.

[d. e.: Frederik, Jordbundens Blomst! Sofie [Dronningen], Polens Stjerne! Under Eder blomstrer Danmark ærligt i Sandhed!]. Paa Bagsiden ses det danske Vaaben, derunder et sammenslynget F og S (Frederik-Sofie), omgivet af Kongens plattyske Valgsprog: MIN HOFNVG ZV GOTT ALLEIN (Mit Haab til Gud alene). — Man kan dog ikke heraf slutte, at denne Indbinding er fremstillet specielt for Kongen; thi indvendig paa Bindet foran i Bogen er skrevet paa Plattysk med en stor bred Haandskrift: „*Dijtt Boek hordt mij Sunnick Sunnicks. mytt Recht. Wer idt thon handen kumpt, de do mij idt wedder umbe der gerechtigeit, ick will ehm gern daromb geldt gewen. Anno 85 denn 16 December. S. [Bomærke] S.*“ Bogen har altsaa allerede 1585 tilhørt den nævnte Sønnik Sønniksen, som dog 5 Aar senere har solgt den til en unævnt Køber, der paa Idersiden af Bindet bag i Bogen med en fin lille Haandskrift har indført (paa Latin): *Hunc librum emi Anno 1590, Dominica 11ma post Trinitatem, hoc est Augusti 30, post meridiem, a Sunnecio Sunnecksen Flensburgensis pro Dalero 1. Lustravi omnes numeros Foliorum omnesque item litteras nihilque deprehendi corrigendum* (d. e.: Denne Bog købte jeg Aar 1590, 11. Søndag efter Trinitatis, det er den 30. August, Eftermiddag, af Sønnik Sønniksen af Flensborg for 1 Daler. Jeg har gennemgaaet alle Foliotallene og ligeledes alle Bogstaverne [Arksignaturerne] og intet fundet at udsætte). — Endelig er der bag i Bogen paa den hvide Bagside af Kolophonen gjort en skriftlig Tilføjelse (vistnok med Sønnik Sønniksens Haand) om Kurser og Distancer fra Bornholm gennem Kalmar Sund til Stockholm; denne Optegnelse er aftrykt i nærværende Udgave S. 200 (dog bør der vistnok i Stedet for „*Oc odden*“ læses „*Oe odden*“ eller „*Öe odden*“); den er et interessant Vidnesbyrd om, af hvilket Materiale en Bog som „Søkartet“ i det hele er bygget op Stykke for Stykke; desuden viser den, at det gamle nordiske Længdemaal „Uge Søes“ endnu dengang var i praktisk Brug blandt Sømændene i Østersøen.

Bindet om Søkartarkivets Eksemplar har paa Forsiden en Fremstilling af den gamle Fortælling om Athenienseren Kimon, der blev dømt til at lide Sultedøden i Fængslet;

hans Datter viste da den barnlige Kærlighed at besøge ham og lade ham die af sit Bryst, og da dette blev meddelt Dommeren, rørtes han og skænkede Fangen Livet¹⁾. Omkring Billedet, der forestiller Faderen knælende foran Datteren og diende af hendes Bryst, læses følgende latinske Vers (Hexameter):

FILIA CAPTIVVM MAMMIS NVTRIT ECCE PARENTEM

(d. e.: Se, Datteren giver den fangne Fader Næring af sine Bryster). — Bogen har tilhørt Poul de Løwenørn, den højtfortjente Grundlægger af vort Søkortarkiv.

„Søkartet“ er trykt i 31 smaa Kvartark; i det sidste er der dog kun Tekst paa de 3 første Sider, saaledes at det samlede Sidetal er 243. Sidens Størrelse er næsten nøjagtig som i nærværende Udgave. De 4 første Ark, der er signerede med)(, *, ** og ***, er ikke folierede og er trykt med en halvfed Frakturskrift; de svarer til nærværende Udgaves S. 1—28. De følgende 27 Ark er signerede A, B, C o. s. v., dog saaledes, at Signaturen Cc, der skulde have staaet paa Fol. 101^r (nærv. Udg. S. 191), først er anbragt 4 Sider senere, paa Foden af første Side af Registeret. Alle disse Ark (A—Bb) er folierede 1—102 og trykte med en smuk kraftig Schwabacher-Type, der giver Teksten et overordentlig stateligt og tiltalende Udseende. Registeret er derimod atter trykt med den fra de 4 Indledningsark bekendte Frakturskrift.

Disse typografiske Ejendommeligheder hænger formodentlig sammen med den flere Steder af Laurentz Benedicht fremhævede Omstændighed, at Arbejdets Fuldførelse har taget ham betydelig længere Tid end ventet (S. 5 og 192). Antagelig har han nemlig taget fat paa det i 1565; hans Privilegium er udfærdiget 23. Maj dette Aar, og Træsnittet til Hans Skovgaards Vaabenskjold er signeret 1565. Efterskriften til Læseren er dateret Trefoldigheds Søndag 1567 (S. 193), og Fortalen til Hans Skovgaard er skrevet Nytaarsdag 1568 (S. 6), saa det er sandsynligt, at hele Bogen først har foreligget færdig et Stykke ind i 1568.

¹⁾ Valerius Maximus, V, 4 ext. I.

De nævnte Dateringer synes at vise, at de fire første Ark (i Fraktur) er trykt til sidst, og at Trykningen er begyndt med femte Ark (A), hvor Schwabacher-Skriften og Folieringen begynder. Hvorfor Laur. Benedicht ikke har sat hele Bogen med denne Skrift, der er langt stilfuldere end Frakturen, er ikke godt at vide nu; maaske har han paa den Tid, da de sidste Ark af Bogen skulde sættes op, haft sin Beholdning af Schwabacher-Skriften staaende i en anden Sats.

En Ting, der maa have forsinket Arbejdet betydelig, er de mange Træsnit, som skulde skæres („med ikke ringe Umage og Bekostning“, S. 192), for en stor Del efter hollandske Forbilleder (jfr. S. 4 f. n.), men til Dels dog ogsaa originale. Formodentlig har Laur. Benedicht selv udført dette Arbejde; i alt Fald bærer Hans Skovgaards Vaabenskjold Signaturen *L. B.*, der ligeledes findes neden under Billedet paa Titelbladet S. 113, hvorvel den er udeladt paa Titelbladet S. 165, hvor det samme Billede er anvendt paany. Træsnittene i Bogen er som Helhed pynteligt og omhyggeligt udførte og staar i saa Henseende højt over dem, som findes i de tilsvarende hollandske „Søkort“-Bøger¹⁾.

I det hele vidner da „Søkartet“ baade om fremragende faglig Dygtighed og om Smag hos sin Udgiver, og Arbejdet giver saaledes Bekræftelse paa den om ham udtalte Dom, at han var den dygtigste Bogtrykker i København i 16. Aarhundrede.

Om Laurentz Benedicht selv vides iøvrigt ikke meget, saaledes ikke engang, naar og hvor han er født eller død²⁾. Da han flere Gange i sin Tilegnelse til Hans Skovgaard fremhæver Betydningen af, at han omplanter disse udenlandske Sejladsforskrifter paa „vort“ danske Tungemaal (S. 5; ligesaa i Efterskriften til Læseren S. 192), og da han skriver det danske Sprog særdeles godt og flydende, af en Menigmand at være, kan det vel deraf sluttet, at han maa være dansk født eller i alt Fald have opholdt sig

¹⁾ Om Billederne se videre S. XXV og 233 ff.

²⁾ Dansk Biografisk Lexikon, II (1888), S. 59.

her i Landet fra sin tidligste Ungdom af. Han synes at have virket som Bogtrykker i København lige fra c. 1550 og til i det mindste 1601, og der kendes en lang Række Skrifter, som er udgaaet fra hans Presser. I Aarene 1563—73 og senere i 1584 trykte han for Universitetet, og 1564 blev han til Fremme for sin Virksomhed fritagen for al Byens Skat, Sise og Tynge.

„Søkartet“ er, som alt omtalt, tilegnet Adelsmanden Hans Skovgaard til Skovgaard¹⁾ (c. 1526—1580), der fra Frederik den Andens Tronbestigelse af (1559) beklædte Stillingen som øverste Sekretær i danske Kancelli indtil 1573; samtidig var han en af Universitetets Konservatorer. 1574 optoges han i Rigsraadet. Han var saaledes en overordentlig indflydelsesrig Mand; paa Grund af sin Dygtighed og Arbejdsomhed stod han højt i Kongens Yndest, og i øvrigt skaffede hans venlige og bramfri Væsen, hans uskrømtede Guds frygt og Hjælpsomhed ham Venner overalt. Laur. Benedichts Tilegnelse vidner da ogsaa ved sin hjærtelige Tone noksom om den Hengivenhed, han nærede for sin „kære Hans Skovgaard, gunstige Herre og Ven“, for de „mangfoldige Velgerninger, mig af Eders Velbyrdighed bevist er“. Det er jo saaledes højst rimeligt, at det er hans Protektion, som Benedicht kunde takke for at han i 10 Aar kom til at virke som Universitetsbogtrykker, og endvidere er det utvivlsomt Hans Skovgaard, der har skaffet ham det Privilegium, i Kraft af hvilket han gav sig i Kast med Udgivelsen af „Søkartet“. Dette Privilegium lyder saaledes (Sjæll. Reg. 8, 365):

[Vi Frederik den Anden] „giøre alle witterligt, att Oss Elskelig Laurentz Benedict, Bogtrycker her vdi wor Kiøbsted Kiøbnehaffn, haffuer beret for Oss, huorledis att hand er till sindz, paa hans egen bekostning att lade paa Danske vdgaa vdi prent, Thend rette Søkart, om Seyglatzen vdi Øster oc Wester søen, Oc der fore Vnderdanigst begerit wort breff oc friihett, att Ingen same bog, paa nogen tiid skulle effther trycke, Tha paa thett att forskreffne Laurentz Benedict egien maa komme till hans vdlagde pendinge, som hand paa same arbejde

¹⁾ Dansk biografisk Lexikon, XVI (1902), S. 66 f.

wendindis worder, forbiude wij alle ehuo de helst er eller were kunde, forskreffne Søkort effther att trycke eller trække lade, wdj fem sambfelde Aar nest effter thette wort obne Breffs datum regnendis; findes nogen her emod att giøre, tha skulle the haffue forbrot Bøggerne oc ther till x lødig mark puurt Sölff, halff parthen till Oss oc halff parthen till forskreffne Laurentz Benedict. Haffnie 23 Majj 1565."

Af de 5 Aar, for hvilke Privilegiet gjaldt, var altsaa mere end Halvdelen gaaet, før det paagældende Arbejde saa Lyset; men heller ikke senere er der dog noget Spor til, at nogen her hjemme skulde have gaaet Laur. Benedicht i Næringen, saa for den Sags Skyld har han vistnok godt kunnet „komme til hans udlagte Penge". Men da der i de følgende 20—30 Aar blev trykt en Række tilsvarende plattyske „Søkortbøger" i Hamborg og Lübeck, er det jo ikke udelukket, at disse kan have øvet en ubehagelig Konkurrence ogsaa paa det dansk-norske Marked. Først fra 1608, altsaa formodentlig efter Laur. Benedichts Død, haves atter et dansk „Søkart", et lille grimt og klattet Tryk, der staar langt tilbage for Laur. Benedichts smukke Arbejde. Titlen er: „SØKARTET Offuer Øster oc Vester Søn. Aff de beste Piloler oc Søkart vddragen Prentet i Kiøbenhaffn 1608" [110 Blade i lille 8°. Kgl. Bibl., Hjelmstj. 2826]. Teksten begynder med: „Dette er de Siu Eylande langs vd met Jutland" (= 1568, Kap. 4) og følger saa med enkelte Udeladelser Laur. Benedichts Tekst til dennes Fol. 94^v (nærv. Udg. S. 179); baade Laur. Benedichts Begyndelses- og Slutningsafsnit mangler altsaa, men det der er, er lige aftrykt efter hans Bog. Paa Titelbladet har Udgaven 1608 et Træsnit, der forestiller: Jonas kastes i Havet, som aabenbart er skaaret efter en af de plattyske Udgaver, og i det hele stemmer Billedstoffet med disse, medens ingen af Laur. Benedichts langt smukkere Træsnit er benyttet.

Udgaven 1608 blev den sidste af denne gamle „Søkortbog", ikke blot her hjemme, men vistnok i det hele taget. Under den stærke Udvikling, som især den nederlandske Skibsfart undergik fra den senere Halvdel af det 16. Aarh., maatte Sejladsforskrifterne, for at være paa

Højde med Tiden, omformes i en saadan Grad, at kun lidt af det gamle Stof var brugbart endnu en kort Tid for derefter helt at blive bortkastet. Dertil kom, at virkelige, tegnede Søkort nu blev et stedse mere nødvendigt Hjælpemiddel for Navigationen, og i Kobberstikket havde man et fortræffeligt Middel til at mangfoldiggøre dem. Denne Udvikling kom ogsaa inden længe til at øve sin Indflydelse paa den nautiske Literatur her hjemme. Dog vil man endnu i Lorentz Bentsens¹⁾ „Nye danske Søe-Bog“ (København 1745) og „Styrmands og Loedsmands Haand-Bog“ (s. St. 1746) finde enkelte Stykker af den tohundredaarige Tekst benyttet ordret. —

Om Forholdet mellem Originaltrykket og den her foreliggende ny Udgave bemærkes:

De fleste af Originalens Billeder er gengivet i fuld Størrelse og saavidt muligt indsat paa en Plads, der svarer til den i Originalens Tekst; de af dem, der var for lange til at staa tværs over Siden, er i Originalen delvis trykt paa løse Papirstrimler, som er indklæbet i Marginen paa vedkommende Sted — en Anordning, der i Betragtning af Bogens Bestemmelse er højst upraktisk; den længste af disse Strimler (en Kombination af Fig. 75 og 28) er endog c. 75 cm lang. En Del af disse langstrakte Fortøninger er i nærværende Udgave sat paa langs i Siden ved den tilhørende Tekst, andre er trykt for sig selv paa en særskilt Tavle, idet der saa i Teksten paa vedkommende Sted er indsat et Brudstykke af Billedet med Henvisning til Tavlen. Om Fig. 81 med tilhørende Tekst (S. 128) se Oplysningen S. 222.

Originaltekstens Inddeling i Kapitler, Paragraffer og Stykker er bevaret fuldstændig, blot med Undtagelse af, at en lille umotiveret Overskrift „Skirmerckeroge“ i Kap. 12 mellem § 5 og 6 (S. 44) er udeladt, og ligesaa Kapiteloverskriften „Den Cape Prior“, hvis Plads i Ori-

¹⁾ Om denne Mand, der ifølge Titelbladene paa hans Bøger var Sejl- og Kompasmager i København, kan være en Efterkommer af Laurentz Benedicht, skal jeg lade være usagt; Navneligheden kunde friste til at tro det.

nalen svarer til nærvær. Udgave Kap. 45, mellem § 5 og 6 (S. 84); maaske det dog havde været rigtigst at tage den med, da den findes i de nederlandske „Søkortbøger“ 1541 og 1566 (dog ikke i 1532), hvor meget den end savner indre logisk Begrundelse. — Derimod mangler alle Kapitel- og Paragraftal i Originalen; disse er altsaa tilføjet i Optrykket for paa en nem Maade at muliggøre Henvisninger.

Iøvrigt er der ved Optrykket tilstræbt den størst mulige Nøjagtighed i Gengivelsen af Originaltekstens Ortografi, hvor der ikke forelaa Grunde til at antage, at det kun drejede sig om rene Trykfejl, som Laurentz Benedict selv vilde have anerkendt som saadanne, hvis han var blevet gjort opmærksom paa dem. Enkelte Inkonsekvenser i Bogstaveringen (han i Stedet for det sædvanlige hand, faffne for fauffne) synes dog i adskillige Tilfælde, pudsigt nok, at skyldes det rent typografiske Hensyn, at der med den i Originalen anvendte brede Schwabacher-Skrift ikke kunde skaffes Plads paa Linien til det manglende Bogstav; men iøvrigt var Konsekvens ikke just noget, der udmærkede det 16. Aarhundredes danske Ortografi. Selvfølgelig er det yderst vanskeligt, for ikke at sige umuligt, at afgøre i hvert enkelt Tilfælde, om en Bogtrykker i det 16. Aarh. vilde have anerkendt en given Bogstaverings for en Trykfejl, der burde være rettet, eller ej; der er derfor i denne Henseende gaaet frem med stor Varsomhed, og for en Sikkerheds Skyld meddeles S. 241 f. en Liste over alle saadanne i Nytrykket foretagne Rettelser.

For at lette Læseren Opfattelsen af „Søkartets“ Fremstilling er nærværende Udgave blevet forsynet med Gengivelser af nogle af den berømte Waghenaer's Kort, nemlig de 8 Specialkort over de nordiske Farvande fra „Threesoor der Zee-Vaert“ (1592). Sidstnævnte findes desværre ikke paa noget af vore store Biblioteker¹⁾, medens det kgl. Bibliotek ejer flere Udgaver af Waghenaer's

¹⁾ De Fotografier, efter hvilke de 8 Kort er reproducerede, er velvilligt overladt mig af Underbibliotekar Carl S. Petersen, som tidligere har haft Bogen til Laans fra Udlandet.

navnkundige store Kortværk „Spiegel der Zeevaert“; Citater af Waghenaeer i „Oplysningerne“ bag i Bogen og i Stednavne-Listen sigter derfor kun til „Spiegel“. — I øvrigt er ogsaa Cornelis Anthoniszons store Søkort over de danske Farvande i høj Grad oplysende i denne Forbindelse, saa meget mere, som det kan siges i Hovedsagen at være baseret netop paa „Søkortbøgernes“ Kurs- og Distanceopgivelser (se Gengivelsen i „Tidsskrift for Søvesen“ 1913, S. 113 ff.). Burger har paavist, at det sandsynligvis er udkommet Aar 1543; det kan altsaa betegnes som det ældste kendte virkelige Søkort over de nordiske Farvande (se videre herom S. 231 f).

2. „SØKARTETS“ KILDER OG INDHOLD.

I sin Tilegnelse til Hans Skovgaard (S. 4—5) oplyser Laurentz Benedicht, at „for nogle Aar siden forleden“ er der kommet ham til Haande „nogle Exemplar paa Nederlandske“, hvori der gives Sømændene Vejledning for Sejladsen langs Vesteuropas Kyster lige op til Island og Norge og desuden ned gennem de danske Farvande og ind i Østersøen, og disse Anvisninger har han nu, til Gavn og Bedste for den danske Sømandsstand, taget sig for at omplante paa „vort danske Tungemaal“. I Fortalen til Læseren (S. 7) oplyser han yderligere, at han har faaet en Del af Stoffet til sin Bog fra en gammel Sømmand, der har faret til Søs i 50 Aar, og desuden fra andre forfarne Styrmænds Optegnelser, hvilket atter gentages i Efterskriften til Læseren (S. 192). Det vil da nu være af Interesse at undersøge, om man kan paavise Laur. Benedichts nederlandske Kilder eller Forbilleder, og om saa er, dernæst hvorledes han har benyttet dem; deraf vil man saa tillige kunne slutte sig til, hvilke og hvor store Dele af Bogen der kan siges at være af national dansk Oprindelse.

Laur. Benedichts „Søkart“ kan efter sit Indhold deles i følgende fire Hovedafsnit:

A. Indledningskapitlerne (S. 8—28), der behandler forskellige Spørgsmaal vedrørende Skibsfarten i Almindelighed, især Disciplinen om Bord, Styrmandsuddannelse og Lodsvæsen.

B. Den rette Søkart, at sejle øster oc vester (Kap. 1—99, S. 29—164), der indeholder Sejladsforskrifter for de vesteuropæiske Farvande fra Gibraltar-Strædet og nordpaa, for Irlands og Englands sydlige Kyster, Englands og Skotlands Østkyst og videre til de skotske Øer, Færøerne og Island, for Nordsøen, Norges Vestkyst op til Trondhjems Fjord, endelig for Skagerak, Kattegat, Sundet og Storebælt samt Østersøen op til den Finske Bugt. Der er nok indskudt et Titelblad mellem Kap. 60 og 61, „Hvorledes man skal sejle i Norge“, med det norske Vaaben paa Bagsiden; men det betegner ikke noget rationelt Delingspunkt i Teksten.

C. Søkartet over den søndre Sø, d. e. Zuiderøen (Kap. 100—101, S. 165—176), en speciel Anvisning for Besejlingen af dette særlige hollandske Indhav.

D. Slutningskapitlerne, indeholdende Beskrivelse af forskellige nautiske Instrumenter og Hjælpemidler (S. 177—191).

Man behøver ikke at lede længe i den ældre nederlandske Literatur for at finde „Søkartets“ nærmeste Slægtninge, og ved deres Navn giver de sig endog selv til Kende som saadanne. Der eksisterer nemlig en Række nederlandske „Lodsbøger“ fra 16. Aarh., der paa Titelbladet kalder sig „*Kaert*“ eller „*Caerte van der Zee*“, d. e. „Søkort“, og som viser sig at staa i nøje Forbindelse dels med hinanden indbyrdes, dels med det danske „Søkart“, og forøvrigt ogsaa med de tilsvarende plattyske „Seekarten“, hvorefter der er bevaret nogle Udgaver. Man kaldte i Datiden ogsaa disse Smaabøger for „Læsekort“, i Modsætning til de saakaldte „Paskort“, d. e. tegnede (senere træskaarne eller kobberstukne) Søkort i vor Betydning af Ordet.

Det er først i den nyeste Tid, at disse uanselige, i typografisk Henseende ofte yderst mangelfulde Smaaskrifter har vakt Videnskabsmændenes Opmærksomhed.

De sparsomme Rester, der er tilbage af denne Literatur, er spredt vidt omkring i forskellige Biblioteker, og da der hidtil kun for de færrestes Vedkommende har foreligget nye Udgaver, er det forbundet med store Vanskeligheder at faa Lejlighed til at underkaste dem et virkeligt Studium.

Den grundigste hidtil foreliggende Behandling af de nederlandske og plattyske Læsekort er leveret af den hollandske Lærde Dr. C. P. Burger Jr., der i en Række Afhandlinger i „Tijdschrift vor Boek- en Bibliotheekweezen“ og „Het Boek“ (1908 ff.) har gjort især deres Bibliografi til Genstand for indtrængende Undersøgelse og derved bragt Klarhed i vor Opfattelse af denne Side af Sagen. Som et Hovedresultat af Burgers Studier kan foreløbig nævnes, at de plattyske „Seekarten“ kun er Oversættelser og Bearbejdelser af nederlandske Tekster. Det danske „Søkart“ har derimod unddraget sig hans Opmærksomhed.

Af andre Arbejder, der omhandler Læsekortene i Almindelighed, skal her blot nævnes Dr. E. W. Dahlgrens Afhandling: „Om forntidna Seglingsanvisningar för de nordiska Farvattnen“ (i Nordenskiölds „Periplus“, 1896), samt W. Behrmanns „Über die niederdeutschen Seebücher des 15. und 16. Jahrhunderts“ (1906).

Da Laur. Benedichts „Søkart“ jo udkom 1568, er altsaa Spørgsmaalet, i hvilket Forhold Bogen staar til de nederlandske Læsekort, som har foreligget indtil dette Aar. For at faa Svar herpaa vil vi først kaste et Blik paa disse, saavidt vi nu kender dem.

1) Den vistnok ældste nu kendte nederlandske Redaktion af Læsekortbogens Stof findes i to Haandskrifter, der tilhører Kommerzbiblioteket i Hamborg; de er indbundne sammen i eet Bind og bærer fra gammel Tid af Navnet „Seebuch“. Begge Haandskrifter er udgivne i Trykken af K. Koppmann (Bremen, 1876), med en nautisk Indledning af A. Breusing¹⁾. Koppmann henfører begge Haandskrifterne til Slutningen af det 15. Aarh.; det turde dog være et Spørgsmaal, om de ikke snarere skriver sig fra første Fjerdedel af det 16. Aarh.

¹⁾ Da denne instruktive lille Afhandling finder Anvendelse

„Seebuchs“ to Haandskrifter er aldeles parallelle, saavidt de dækker hinanden; men i hvert af dem er der visse Stykker, som ikke har noget tilsvarende i det andet. Indholdet er Sejladsforskrifter for de vesteuropæiske og nordiske Farvande, svarende i det væsentlige til „Søkartets“ Afdeling B. De Dele deraf, der vedrører de nordiske Farvande, har jeg behandlet i „Tidsskrift for Søvæsen“ 1913, S. 117 ff.

2) Den ældste trykte Udgave af den nederlandske Læsekortbog, som nu kendes, og vel nok den ældste, der i det hele har været til, repræsenteres af „*De Kaert vander Zee*“, trykt vistnok (ifølge Burger) 1532 af Bogtrykkeren Jan Seuerszoon Cruipel i Amsterdam. Den kendes kun i eet Eksempplar, der tilhører det kgl. Bibliotek i Bruxelles. En ny Udgave deraf besørgedes af mig i 1914 (G. E. C. Gad, København).

Bogens Indhold er i Hovedsagen det samme som „Seebuchs“, og der er store Overensstemmelser mellem dem, men dog ogsaa store Forskelle.

Originaleksemplet i Bruxelles af Læsekortbogen 1532 er indbundet sammen med et fra samme Bogtrykkerpresse hidrørende Eksempplar af den saakaldte „*Waterrecht van Wisbij*“ (Visby'ske Søret), en Række Artikler af fransk, flamsk og lybsk Oprindelse, der tilsyneladende af rent tilfældige Grunde har faaet Navn efter den gamle Hansestad paa Gotland, et Navn, som dog blev hængende ved Bogen, saa længe den blev optrykt. Efter 1532 blev „Vaterretten“ flere Gange trykt og udgivet sammen med Læsekortbogen, baade i dennes nederlandske og plattyske Udgaver, hvilket førte til, at ogsaa denne i sidste Halvdel af 16. Aarh. kom til at gaa under Navnet: „Den Visby'ske Læsekortbog“, skønt den havde lige saa lidt at gøre med Byen Visby som „Vaterretten“.

paa alle de her omtalte Læsekort og ogsaa paa vort „Søkart“, henvises Læserne for disse Spørgsmaals Vedkommende ti den; det vilde kræve altfor megen Plads at gaa nærmere ind paa disse Forhold i nærværende Udgave. Se ogsaa samme Forf.: „Die nautischen Instrumente bis zur Erfindung des Spiegelsextanten“. 1890.

3) I 1540 udgav Bogtrykkeren Jan Jacobszoon i Amsterdam en lille Bog med Titlen: „*Dit is die Kaerte van dye Suyder zee*“, en Farvandsbeskrivelse over Zuiderseen, svarende til „Søkartets“ Afd. C. Bag efter Zuidersø-Beskrivelsen findes der endvidere først en Maanetavle (jfr. „Søkartet“ S. 177), og dernæst et Brudstykke af „Vatterretten“.

1541 føjede Jan Seuerszoon hertil: „*Dit is die Caerte vander zee om Oost ende West te zeylen*“, svarende til „Søkartets“ Afd. B.

Efter hvad Burger har paavist („Het Boek“ 1913, p. 273 ff.), maa det anses for sikkert, at det er den bekendte Maler og Korttegner Cornelis Anthoniszoon, der har redigeret disse to Bøger. Af dem begge udgav H. C. Rogge Facsimile-Udgaver i 1885 (Leiden) efter de eneste bevarede Eksemplarer i Universitetsbiblioteket i Amsterdam.

De Norden vedkommende Dele af Udgaverne 1532 og 1541 har jeg behandlet under eet i „Tidsskrift for Søvesen“ 1913, S. 307 ff. og 345 ff.

4) De næste i Rækken efter Jan Jacobszoon's Udgaver af 1540—41 synes at have været en af Burger paavist Udgave af 1551, hvoraf der dog desværre intet Eksempplar er kendt, og en ligeledes tabt Udgave af c. 1558. Begge maa dog antages paa det nærmeste at have stemt overens med den Udgave, der blev trykt af Bogtrykkeren Jan Roelantzoon i Antwerpen og udgivet af den amsterdamske Boghandler Hendrick Aelbertszoon i 1566, og af hvilken vi er saa heldige at have det eneste eksisterende Eksempplar paa det kgl. Bibliotek i København. Desværre findes der ikke nogen ny Udgave af Bogen¹⁾.

¹⁾ Til Brug ved nærværende Arbejde har Dr. Burger velvilligt laant mig en Afskrift, han selv tidligere har taget af denne Tekst. Efter hans Opfordring har jeg i dette Ms. foretaget en Inddeling, som i „Søkartet“, og det er hertil der sigtes, hvor 1566 citeres med Kapitel og Paragraf. I samme Ms. har Dr. Burger indført Varianterne i Udg. 1579, som han har kollationeret med 1566, og hans Bemærkninger er flere Steder benyttet i „Oplysningerne“ bag i Bogen.

Denne Udgave bestaar af 3 Dele: det almindelige Læsekort, „Vatterretten“ og Zuidersø-Beskrivelsen, hver med sit særlige Titelblad, men indbundne sammen i den angivne Rækkefølge og med det oprindelige Pergamentsomslag bevaret.

Bogens første Afsnit bærer Titlen: „*Dit is die Caerte vander See om oost ende west te seylen*“ og indeholder først nogle indledende moraliserende Kapitler af samme Art som dem i 1568, dernæst det sædvanlige Læsekort for de vest- og nordeuropæiske Farvande, dog paa adskillige Punkter med betydelige Tilføjelser til den fra Udg. 1541 kendte Tekst, og saa tilsidst nogle Slutningskapitler om Instrumenter, ligeledes i Lighed med 1568 (dog ikke saa omfangsrige), samt nogle Bønner for Skibsfarende. Men til Forskel fra Udgaverne 1532 og 1541 er denne, som det siges paa Titelbladet, „met veel schoone Figueren daer by gemaecht“. Af saadanne „skønne“ Figurer er der i alt 59, udførte i groft Træsnit; de 57 første er Landfortoninger, aldeles overvejende fra de vesteuropæiske Kyster, kun ganske enkelte (3) fra de nordiske. Fig. 58 er en Maanetavle (jfr. „Søkartet“, S. 177) og Fig. 59 et „Stjærneur“, aldeles som „Søkartet“, S. 180, men signeret i det ene Hjørne med Corn. Anthoniszoons Mærke.

I dette første Afsnit af Udg. 1566 har vi altsaa, hvad Teksten angaar, i det væsentlige det Stof, der findes i „Søkartets“ Afsnit A, B og D, ligesom ogsaa de allerfleste af Billederne i 1566 genfindes deri, og til „Søkartets“ Afsnit C svarer jo endvidere Zuidersø-Beskrivelsen i 1566. Derimod har Laur. Benedicht ikke fundet det fornødent at føje „Vatterretten“ til sin Udgave, maaske fordi der allerede i Forvejen forelaa en dansk Udgave deraf; en saadan var nemlig trykt af Hans Wiingaard 1545 og har vel endnu været tilgængelig.

Efter det anførte ligger det da nær at slutte, at det altsaa ganske simpelt er denne nederlandske Udgave af 1566, som Laur. Benedicht sigter til med sit Udtryk: „nogle Exemplar paa Nederlandske“, som „for nogle Aar siden forleden“ er kommet ham „tilhaande“, og som altsaa skulde være Kilden til hans „Søkart“, bortset fra de Til-

føjelser, der hidrørte fra den „gamle søfarende Mand“ med 50 Aars Sømandspraksis og de „andre forfarne Styrmands Skrivelser og Undervisning“. Og sammenligner man „Die Caerte“ 1566 med „Søkartets“ Afsnit A, B og D, finder man da ogsaa i det hele og store den største og nøjeste Overensstemmelse, ikke blot mellem Teksterne¹⁾, men ogsaa, som nævnt, for en stor Del i Billedstoffet. Hvad den danske Udgave i begge Retninger har mere end den nederlandske, skulde altsaa repræsentere de særlige danske Tilføjelser, der stammede fra Laur. Benedichts sagkyndige Hjælper.

Men alligevel kan det ikke være saaledes. Som nævnt (S. XI) maa Laur. Benedicht antages at have taget fat paa Arbejdet med sin Udgave allerede i 1565, og de nederlandske Bøger, som han havde foresat sig at overføre paa Dansk, maa allerede have været ham i Hænde i nogen Tid, før han ansøgte Kongen om Privilegium paa den Bog, han havde i Sinde at trykke. Og selv om vi ikke havde haft dette sikre kronologiske Bevis at holde os til, er der endda tilstrækkelig vægtige Grunde af anden Art, som vilde gøre det umuligt at anse Udg. 1566 for Kildeskriftet til „Søkartet“. Mest iøjnefaldende er den Omstændighed, at Zuidersø-Beskrivelserne i de to Udgaver viser sig at være ganske forskellige Redaktioner, af hvilke „Søkartets“ staar i nøje Forbindelse med den i Udg. 1540 (se nærmere herom S. 226). Dernæst har Burger (1909, p. 14 f.) paavist, at der i Udg. 1566 af „Die Caerte“ er sket en Forbytning af Siderne 92—95, der er

¹⁾ Saaledes genfindes ogsaa i Udg. 1566 de langtrukne moraliserende Indledningsstykker om „Styrmandenes Misbrug“, deres „Drukkenskab, Dobbelt, Fraadseri, og anden Utugt“, Ukyndighed o. s. v. og om Ønskeligheden af, at den vordende Styrmand kan „baade læse og skrive“. Man kan altsaa heraf slutte saa meget, at selv om det i saa Henseende ikke stod værre til i Danmark end i Nederlandene, har Laur. Benedicht ikke anset det for ufornuddent at give ogsaa den danske Sømandsstand en Formaningstale med i Købet. — Efter hvad Burger oplyser, hidrører disse moraliserende Stykker oprindeligt fra et andet lille selvstændigt Skrift, „De Spieghel vander See“.

gaaet over i to af de senere plattyske Udgaver, og som utvivlsomt ogsaa vilde have været at finde i den danske, hvis den havde været til Stede i dennes Original. I samme Retning peger endelig en morsom lille Forskel som denne: i „Søkartet“ 11,6 angives det, at der staar en Mølle midt paa Øen Juist; paa det tilsvarende Sted i Udg. 1566 siges det derimod udtrykkeligt, at Møllen er blæst ned og altsaa væk (se S. 207).

Af disse forskellige Grunde nødes vi altsaa til den Antagelse, at det ikke kan have været Udg. 1566, men maa være en af de tidligere, der har været Laur. Benedichts Kilde og Forbillede; og her kan der da kun være Tale om en af de foran nævnte, nu tabte Udgaver af 1551 og c. 1558, og da med størst Sandsynlighed den første. Allerede denne har nemlig utvivlsomt været udstyret med Billeder og i det hele indeholdt det samme Stof som Udg. 1566 (Burger 1909, p. 15), og naar der paa en Del Punkter er Forskel paa Stoffets Ordning i Udg. 1566 og 1568, da er det meget sandsynligt, at vi i den danske har bevaret, i alt Fald i det væsentlige, den Ordning, der fandtes i Udgaven 1551. Udg. 1566 og det danske „Søkart“ er altsaa ikke at betragte som Moder og Barn, men derimod som Hel- eller Halvsøskende eller som Søskendebørn, med en i det mindste delvis fælles Afstamning, nemlig fra Udg. 1551.

For at lette Sammenligningen mellem de forskellige Udgaver af Læsekortene er der bag i nærværende Udgave, jævnsides med Oplysningerne til Teksten, sammenstillet en Liste over Parallelstederne, af hvilken det altsaa fremgaar, til hvilke Stykker i „Søkartet“ der findes tilsvarende i de andre, og til hvilke dette ikke er Tilfældet; de sidste skulde altsaa være de selvstændige danske Tilføjelser, som er ejendommelige netop for denne Udgave af Bogen. Der findes da ogsaa en Del saadanne selvstændige Stykker, som man kunde vente det især i Bogens sidste Dele, hvor de nordiske Farvande behandles. Men alt i alt er disse Tilføjelser dog kun af meget ringe Omfang i Forhold til Mængden af det Stof, der er taget over fra den nederlandske Original. Anderledes forholder

det sig derimod med Hensyn til Billedstoffet. Her er Forholdet det, at man for det første i „Søkartet“ genfinder alle Billederne fra Udg. 1566 paa 4 nær (1566, Fig. 21, 22, 29, 30), som formodentlig heller ikke har hørt til Udg. 1551; men dernæst indeholder den danske Bog en hel Række andre Billeder, dels Landfortoninger og dels Instrumentbilleder, som ikke findes i Udg. 1566 (se nærmere herom i Billedlisten). Af saadanne Landfortoninger er der mærkelig nok en Del, der hører til de frisiske Øer i Nordsøen, og som ligner de andre sammesteds hørende, der ogsaa findes i Udg. 1566, saa meget, at man fristes til at tro, at ogsaa disse har hørt til Udg. 1551; særlig mærkelige er de lange Skitser af Frieslands Vestkyst mod Zuidersøen (Fig. 6 og 7), som man ogsaa knap kan tro skulde være originale; men derimod maa det anses for sikkert, at alle Landfortoningerne i de nordiske Afsnit af Bogen, alene med Undtagelse af Fig. 94, 98 og 99, er skaaret efter de Skitser, som Laur. Benedicht har fundet i de Optegnelser af praktiske Sømænd, han har haft til Raadighed. Flere af disse Træsnit har en fra de andre stærkt afvigende Karakter, mest maaske den store norske Fortoning (Fig. 85) og den morsomme Skitse af Gulland (Fig. 73), og de fleste af dem fremhæver sig tillige ved deres Længde, saa de delvis maatte trykkes paa lange, indklæbede Papirstimler. I disse mange nye Landfortoninger fra forskellige Steder, især paa Danmarks og Norges Kyster, bestaar sikkert det største selvstændige danske Tilskud til Laur. Benedichts „Søkart“.

Af Instrumentbillederne bag i Bogen findes, som nævnt, Fig. S. 180 ogsaa i Udg. 1566, medens Resten mangler, tillige med den tilhørende Tekst (S. 181—191). At dette Billed- og Tekststof skulde have været til Stede i Udg. 1551, er ikke sandsynligt, det er snarere taget andensteds fra. Men da Laur. Benedicht jo udtrykkelig, hvor han taler om sine nederlandske Kilder, bruger Flertalsformen („nogle Exemplar“), kan det være muligt, at han, foruden Læsekortbogen (1551), har haft en eller anden „Instrumentbog“ til Raadighed. Men endelig kan disse Billeder med tilhørende Tekst jo da ogsaa stamme fra den

gamle Sømand; hverken Billederne selv eller Forklaringerne til dem vidner om nogen klar Forstaaelse af Problemerne hos den, der har tegnet og beskrevet dem.

For Overensstemmelserne og Forskellene mellem Indlednings- og Slutningskapitlerne i Udg. 1566 og „Søkartet“ er der gjort Rede i „Oplysningerne“ bag i Bogen, og i Billedfortegnelsen er det anført, hvilke af Billederne i „Søkartet“ der genfindes i Udg. 1566.

E. W. Dahlgren bebrejder i sin foran nævnte Afhandling (Forntidna Seglingsanvisningar, S. 19) den danske Udgiver, at han tilsyneladende ikke engang har vidst at korrigere de ofte stærkt forvanskede nederlandske Former af de nordiske Stednavne, endsige indført virkelige Forbedringer i Teksten. Nu skal det ikke nægtes, at der er en hel Del sandt deri; men til Laur. Benedichts (eller hans Raadgivers) Undskyldning tjener dog, at der i 16. Aarh. ikke eksisterede nogen fastslaaet almen gyldig dansk Skrivemaade for den største Del af disse Stednavne, og man finder derfor hos ham som oftest flere forskellige Former af det samme Navn brugt jævnsides, uden nogen Konsekvens. Men den samme Anke træffer alle den Slags Bøger, selv i langt senere Tider, baade herhjemme og i Udlandet, og for øvrigt ikke blot Bøgerne, men ogsaa de rigtige Søkort; man behøver f. Eks. blot at tage et saa anset og betydeligt Værk for sig som Waghenaers „Spiegel der Zeevaerdt“ for at finde Masser af lignende Inkonsekvenser. Hos Laur. Benedicht er dog i det hele de nordiske Navneformer stavet bedre end i de tilsvarende Stykker af de nederlandske Tekster, se f. Eks. 92,7—16, hvori han bl. a. har faaet indført det gammel-danske folkelige Navn „Lavend“ for Langeland og Fyn for „Vanenen“. Og endnu heldigere stiller Forholdet sig i de Dele, der er selvstændigt tilføjede i den danske Udgave, hvor han altsaa ikke var bunden af en foreliggende nederlandsk Form, se f. Eks. 64,36,37, 67,2—6, 70,1—4, 71,1—6. Hvad Selvstændigheden angaar, maa det naturligvis indrømmes, at denne iøvrigt kun viser sig i de forholdsvis faa originale Tilføjelser til Teksten og den dog ret betydelige Forøgelse af Billedstoffet for de nordiske

Egnes Vedkommende. Langt den største Del af Teksten er en slavisk Gengivelse af Originalteksten, med alle dens Fejl og Gentagelser og dens hele forvirrede Ordning; om Laur. Benedicht paa det sidste Punkt skulde have nye Forsyndelser paa sin Samvittighed, kan ikke afgøres med Sikkerhed, saa længe vi ikke kender hans Kildeskrift; men det er vel næppe troligt, at han skulde have forsøgt paa egen Haand at bringe bedre Rede i et Stof, der dog var ham fuldstændig fremmed; her har han sikkert følt sig ganske afmægtig og blottet for de nødvendigste Forudsætninger, og saa har han ikke kunnet gøre andet end oversætte den ham foreliggende Tekst Stykke for Stykke. Sammenlignet med Udg. 1566 har „Søkartet“ visse Mangler, som ikke findes i den førstnævnte; men ogsaa det omvendte er Tilfældet; i alt Fald indeholder „Søkartet“ dog ikke den Meningsløshed, som findes i Udg. 1566, at der paa et Sted meddeles en Række Kurser og Distancer (1568, Kap. 39), som saa lidt senere gentages ordret, blot i omvendt Orden (se S. 213—14).

Ved Oversættelsen af den nederlandske Tekst har den gode Laur. Benedicht flere Steder løbet sig alvorlige Stavere i Livet, som undertiden ikke kan andet end faa os til at trække paa Smilebaandet, som f. Eks. naar han i 5,2 og et Par andre Steder oversætter „roocken hoys“ (d. e. Høstakke) ved „Røghus“, eller naar (14,2) „oost vorn holt tusschen vierboden“ (d. e. hold Oostvoorne mellem Fyrboderne) bliver til: „Østen for skoffuen emellem Fierboden“; flere Eksempler paa lignende Misforstaaelser findes: 13,12, 15,6, 16,1, 23,11, 26,1. Mange Steder laver han nye hollandsk-danske Ord og Vendinger, der ikke altid er lige lette at forstaa, og med hvilke han selv næppe heller altid har forbundet nogen klar Mening¹⁾. Endelig har han adskillige Gange ligefrem overført det hollandske Udtryk uforandret, aabenbart fordi han ikke har vidst, hvad det betød, saaledes f. Eks. „Mont“ (d. e.

¹⁾ I „Oplysningerne“ er der til Hjælp for Forstaaelsen anført Læsemaaderne i de hollandske Tekster, naar de, hvad ofte er Tilfældet, kan kaste Lys over den danske Tekst.

Munding) og „Kil“ (d. e. det dybe Sejlløb). Dette kan dog ingenlunde altid lægges ham til Last, idet det f. Eks. i enkelte Tilfælde viser sig, at de nederlandske Tekster har gjort det samme, og at man maa gaa saa langt bort som til de middelalderlige italienske „Portolaner“ (se „Tidsskrift for Søværnen“ 1913, S. 8 ff. og 101 ff.) for at finde Forklaring paa dem. Et saadant Ord er f. Eks. det gaadefulde „i Roete“ (23,13 o. fl), der genfindes paa de tilsvarende Steder i alle de nederlandske Læsekort; i et Portolan (citeret af Behrmann S. 37-40) ser man, at den italienske Tekst gentagne Gange har Udtrykket „in la rota“ (= fransk route), d. v. s. „i Ruten“ eller, som Laur. Benedicht saa ofte udtrykker sig: „udi den rette Farvej“. Andre Eksempler er „Sæcken“ (holl.: sac; ital.: sacha og saco, d. v. s. Bugt), og „Fossen“ ved Keihan (holl.: de Fossen, ital.: la fossa, d. e. den gravede Indsejlingskanal).

Vi rører her ved et interressant Problem, nemlig Spørgsmaalet om de nederlandske Læsekortbøgers Forhold til de italienske Portolaner og de franske „Routiers“. Da denne Sag imidlertid ligger udenfor Rammen af nærværende Undersøgelse, skal der her kun gaas ganske kort ind derpaa.

I sit foran nævnte Skrift kommer Behrmann til det Resultat, at der er store Ligheder og mærkelige Overensstemmelser mellem enkelte af Portolanerne og de franske „Routiers“ paa den ene Side og de nederlandske Læsekortbøger paa den anden, og han forklarer det paa den Maade, at der bag dem alle maa ligge en fælles (ikke italiensk) Kilde. Siden Behrmann udgav sit Skrift, har K. Kretschmer i sit store omhyggelige Arbejde „Die italienischen Portolane des Mittelalters“ (Berlin 1909) offentliggjort en Række af disse Tekster og dermed gjort det muligt at foretage en nøjere Sammenligning. Det viser sig da, at der kan udpeges endnu en hel Del flere Overensstemmelser, end Behrmann havde fundet, og det af den Art, at forekommer mig, man nødes til den Antagelse, at Oversættelser og Bearbejdelser af saadanne italienske Optegnelser (maaske ikke just nøjagtig i Form af nogen af de af Kretschmer offentliggjorte Tekster) har været benyttet som Grundlag for ad-

skillige Dele af de nederlandske Læsekortbøger for Strækningen mellem Gibraltar og Flandern¹⁾. I denne Retning peger først og fremmest en Mængde Stednavne, hvis fordrejede nederlandske Former kun bliver forstaaelige gennem de italienske Portolaners (se f. Eks. i Stednavne-Listen: Christam, Colleten, Dardon, Fontenay, Goltstert, Gossum, Gruue, Pogemeson, Roketuues, Roxent, Strouuen). Overordentlig karakteristisk er ogsaa Ligheden mellem de italienske og nederlandske Beskrivelser af Bundforholdene i den spanske Sø og i Kanalen.

Kort udtrykt bliver da min Konklusion denne:

Paa Grundlag af italienske Portolantekster har nederlandske Skippere, antagelig i 14. Aarhundrede, begyndt at tilvejebringe en Række nederlandske Sejladsforskrifter for Strækningen sydfra op til Flandern og efterhaanden selv gjort flere og flere Tilføjelser dertil, indvundne ved egne Erfaringer, hist og her maaske ogsaa med Benyttelse af franske „Routiers“. Samtidig har Nederlænderne selv paa deres Rejser nord- og østpaa begyndt at indsamle et lignende Materiale for de nordiske Farvandes Vedkommende, som de ogsaa stadig hver for sig har stræbt at udvide og forbedre. Paa Grundlag af Samlinger af den Slags Optegnelser har man saa — vel ikke før i det 15. Aarh. — taget fat paa at sammenstille hele „Læsekortbøger“, der i flere Slægtled har cirkuleret i Afskrifter, hvorefter et Par tilfældigvis er bevaret („Seebuch“), indtil omsider et saadant Haandskrift blev udgivet i Trykken 1532 („De Kaert vander Zee“). I de paafølgende Optræk forøges og omordnes Stoffet, og i Udgaven 1551 dukker for første Gang Landfortoninger op. Paa Grundlag af denne tilvejebringer Laurentz Benedicht da 1568 sit danske „Søkart“, der atter er forøget med en Del specielt danske Tilføjelser, baade i Tekst og især i Billedstof.

¹⁾ I Indledningen til min Udg. af „De Kaert vander Zee“ 1532 tog jeg Afstand fra en saadan Tanke, men har maattet ændre min Anskuelse herom.

SØKARTET OFFUER
ØSTER OC VESTER SØEN



OPLYSNINGER OG
REGISTRE



SPROGLIGE OG REELLE OPLYSNINGER TIL INDLEDNINGSKAPITLERNE.

Titelbladet.

I Udg. 1566 lyder Titlen: Dit is die Caerte vander See om oost ende west te seylen, ende is van die beste Pilotos ende wt die alder beste Caerten ghecorrigeert diemen weet te vinden, ende elcke cust opt zijn ghestelt. Verbetert ende vermeerdert, met veel schoone Figueren daer by gemaect. Ende oock salmen hier in vinden, wat een Man van noode is, omme Stuermanschap te leeren.

Piloter, Lodser, Navigatorer. — Tiderne, Tidevandet. — Carter, Læsekort; 1532: wter paessekaerte ghecorrigeert, d. e. rettet efter Paskortet (altsaa et tegnet Søkort). — huert Koers etc.; 1532: elc cust op sijn gheset; 1541: elcke cust op tsijn gheset.

Tilegnelsen til Hans Skovgaard (S. 3—6).

Dette Stykke har selvfølgelig intet tilsvarende i 1566.

S. 3. Skibshandel, Ernæring ved Søfart. — S. 4. Korsene, Kurserne. — S. 5. tilsammen lest, samlet sammen. set, sat. reuertere, berette. — S. 6. Laurentz Benedicht. B, 3: L. B. Bogtrykker.

Fortalen til Læseren (S. 7).

Den Fortale „Til Læseren“, der findes i 1566, er forskellig fra Laur. Benedichts.

S. 7. berie, bjærge. vent, anvendt. Kunde, Kundskab. Koerss, Kurs.

Om Styremendenis Misbrug (S. 8—11).

Dette Afsnit, indtil „Dog der hoss ocsaa“, er en temmelig nøjagtig Gengivelse af 1566, A 2^r—A 3^r. Det sidste Stykke findes derimod ikke i 1566.

S. 8. Daabbellæg, Dobbelt. Koserne, Kurserne. dagdis op, opdagedes, fortonede sig. huorledis de haffue, deris Streckelse, hvorledes Kystlinierne forløber. — S. 9. tilsagd, besluttet. Kosene eller Forlandene, 1566: kusten oft voorlanden, d. e. Kyster eller Forlande. lade dem tycke, bilder sig ind. Søkarterne, Søkort-

bøgerne. — S. 10. Paskarterne er tegnede Søkort i Nutidens Betydning (jfr. S. 188—191). Gradbogen (Wagh.: Graetboghens Instrument), egl. Gradbue, d. e. Jakobsstav (jfr. S. 182—183). Embitzmand, Haandværker. Embede, Haandværk.

Huorledis mand skulde begynde at vorde en Styrmand (S. 11—15).

Hele dette Afsnit er en Oversættelse og Bearbejdelse af 1566, A 3^v—A 5^r. Dog mangler i 1566 den første Side af „Dette end bedre at forstaa“ indtil S. 14, L. 13 f. n.: „Item mand maa ocsaa“.

S. 11. Streckelsen om Korsene, 1566: strecken van custen, d. e. Forløbet af Kysterne. Cisioian, versificeret Kalender til at lære udenad. Haruick oc Baruick etc. er altsaa et Huskevers, skønt ikke meget iørefaldende; at de „giøre alle en Tide“ vil sige, at den samme Maanestilling giver Højvande alle disse Steder. Bedre er den næste Remse, især paa Hollandsk: „Enchuysen ende Buy-sen, Eyder ende Heuer, die Elf en Tswijn valt gelijck in“; en Variation heraf findes i 1532, 13, 3; 1541, 11, 3; 1566, 18, 1 og 1568, 21, 1; jfr. Kompasset S. 25. — S. 12—14. De astronomiske Oplysninger er delvis urigtige eller vanskelige at forstaa. — S. 12. Ackere, den gamle nordiske Form for Anker. Strige, Kompasstreger. til det ost sudost (= 1566) maa være en Fejl for V. N. V. — S. 13. Pennen, Pinden, den Spids, som Kompasnaalen hviler paa og drejer sig om. S. Oluffs Dag er 29. Juli. — S. 14. begynder at rise op, d. e. rejse op, stige; der menes, at Solen gaar over Ækvator (ved Jævnøgñ). De „risende“ Tegn er dem, der ligger i Sommer-Halvdelen af Ekliptika, modsat de „nederstigendis. Maanen „kommer til Solen“ ved Nymaane. offuergiffuen, efterladende. wactesom, uagtksom. Fauten oc Cortsen, 1566: fauten van coersen, d. e. Fejl i (paa) Kurserne. besørge, 1566: besorgen, d. e. befrygte.

Om den store skade oc forderiffuelse (S. 15—18).

Det første Stykke, indtil „Vdi gammel fremfaren tid“, er en Bearbejdelse og Oversættelse af 1566, A 7^r—7^v. Det sidste Stykke mangler i 1566.

S. 15. fordoit, bortødslet. forslemmit, bortsviret. — S. 16. ligge paa sin Vind, vente paa god Vind. — S. 17. Kliff, Klint. Roffstyrmand synes altsaa at være en Hjelpe- el. Understyrmand, Styrmandslærling el. lign. Pøtker, Skibsdreng. — S. 18. huer vdi seir, hver især.

Huorledis en Styrmand skal holde og skicke sig (S. 18—19).

Hele Stykket findes i 1566, A 6^r—A 6^v.

S. 19. Vatterretten, Soretten. Jfr. Indledn. S. XX ff.

Huorledis en Lodsmand bør at holde og skicke sig (S. 19—21).

Den første Del heraf, indtil S. 20, L. 11 f. n.: „Derfor er det tilbørligt“, findes i 1566, A 6^v (Fortsættelse af foregaaende) — A 7^r f. o.; Resten mangler.

S. 20. liue, lyve. ret tegnet, rigtig afmærket. Reffuit, Skøder o. lign. løbende Gods. beriet, bjærget. Gaffuit, Havnemundingen. forset, forsat, sat til. — S. 21. Spring, Springflod.

Huorledis mand skal lære at kiende Landene (S. 21—23).

Det meste heraf findes i 1566, A 5^v—A 6^r f. o.; der mangler S. 22, fra L. 11: „Naar mand seyler“ til L. 17, og fra L. 3 f. n. til Slutningen.

S. 21. Offuerløbit, Broen midt gennem Skibet mellem For- og Agterkastellet. — S. 22. Lande eller korss, 1566: custen, d. e. Kyster. det yderste, 1566: veerste, d. e. fjærneeste. det længste best, 1566: dat veerste lest, d. e. det fjærneeste sidst. alens d. e. aleens, aldeles eens. Vestkors, d. e. Sydkysten. paa det neste, i Nærheden af. enda, endnu. taaguret, regnuret; denne Endelse -uret bruges endnu i sjællandsk Dialekt og er den samme som -vorn i Ord som uvorn, slikvorn o. lign. I „Søkartet“ bruges desuden: klipuret, hackuret, humpeluret, grunduret, skaluret, stenuret, knudderuret. Skilsmisse, Forskel.

Nogle Figur og Compasser (S. 23—26).

Findes ikke i 1566. Forklaring til Billederne er givet i Billedfortegnelsen.

S. 24. Veirene, Vindene. Paskarter, se S. 10 og 188—191. male, maale. — S. 25. Den Tids Sømænd maatte selv lave sig deres nautiske Instrumenter, jfr. S. 10: deres selvgjorte Kompasser. Bag i Bogen er der givet Anvisninger paa at lave flere saadanne Instrumenter og Hjælpe-midler. Høffuedene, Hoofden (se Stednavne-Listen); aff Amsterdam maa være en Trykfejl for: oc A. — S. 26. Vale, Farvel.

SPROGLIGE OG REELLE OPLYSNINGER TIL SØKARTET OVER ØSTER OG VESTER SØEN SAMT ZUIDERSØEN.

SAMMENSTILLING AF PARALLELSTEDER.

S. 28. En tilsvarende Indholdsfortegnelse findes ikke i 1566. — Den Kust fra Kiliads skal sikkert være: Kursen fra K. — Med Vest- og Nordkysten af England menes henholdsvis Syd- og Østkysten.

3,1. Burde have været delt i 3 §§, en for hvert „Item“. Fra den lille Sandø („Düne“), der i de sidste 200 Aar har været en selvstændig Ø, strækker der sig et langt buet Rev ud N. Ø., N. og N. V. om Helgoland indtil 3 Kvml. fra Land. nogit nær; herefter mangler sikkert Ordene: midt imellem, hvilket vilde stemme med Wagh.s Kort. Den overdrevne Forestilling om Landgrundens Bredde langs Jyllands Vestkyst hidrører sikkert fra Horns Rev.

5,2. Det sydlige Taarn er vel Trans Kirke og det nordlige Ferring Kirke, der begge ligger tæt ved Kysten. nord- den ved etc.; 1566: bi noorden dat noort oost eynde, d. e. N. f. den N. Ø. Ende. høffue, 1566: duynen, Klitter. Røghus; 1566: roecken hoys, d. e. Høstakke. — 5,3. 1566: tusschen bouenberghen ende die Holm, d. e. mellem Bovbjærg og Hanstholm.

6,1. 1541: Die cust van vrieslant strect o. n. o. ende w. z. w. tot Bornrif toe.

7,1. 1566: 23 mijlen. — 7,3. 1541: aen die steen, d. e. ved Stenene. — 7,5. 1566: doorsiet, d. e. ser imellem. Klippe; 1566: Clijf, d. e. Klint. § 5—7 genfindes næsten ordret i Wagh.s Tekst til Kort II, 19. — 7,7. Mer-

Seeb.	1532	1541	1566	1568	Seeb.	1532	1541	1566	1568
-	-	-	-	1,1	11,2	3,2	-	-	6,2
-	-	-	-	2,1	11,3	3,3	3,2	3,2	6,3
-	-	-	-	3,1	11,4	3,4	3,3	3,3	6,4
-	-	1,1	1,1	4,1	-	4,1	4,1	3,4	7,1
11,13	2,1	2,1	2,1	5,1	-	4,2	4,2	3,5	7,2
-	-	38,16	2,2	5,2	-	4,3	4,3	3,6	7,3
-	-	38,17	2,3	5,3	11,5	4,5	4,4	4,1, 13	7,4
11,18	2,1	2,1	2,1, 4	5,4	-	-	-	4,2	7,5
11,14	3,1	3,1	3,1	6,1	-	-	-	4,3	7,6

ckene; 1566, 6, 8: beyde Capen. — 7, 9 (jfr. 84, 11). offuen; 1566: open, d. e. aaben. — 7, 10. Cape, en Slags Sømærke, se Fig. 30. Sømid, Sømærke; „-mid“ = Med („uden Maal og Med“, „Øjemed“) og betyder „Sigte“, jfr. 32, 1; Fiskepladserne om Færøerne kaldes „Med“. — 7, 11 (jfr. 84, 12). offuenfor d. e. aaben for. — 7, 12 (jfr. 11, 15 og 84, 13). baade, begge. — 7, 13 (jfr. 84, 14). Backer, Baaker.

9, 8. haffue; 1566: hebt; 1541 og 1579: hout, d. e. holder, hvilket sikkert er det rigtige. — 9, 9. Denne lille Notits maa være revet ud af en Sammenhæng, hvori Neuwerck har været sat i Forhold til et fjærnere liggende Punkt; naar man da sejler forbi, vil Neuwerck tilsyneladende „løbe“ i modsat Retning; jfr. 9, 11, 11, 17 og Seeb. pag. LII. — 9, 10. vesten til; 1566: van by westen, d. e. fra V. af. sterck, 1566: steeck, d. e. god Holdebund. — 9, 11. Jfr. Wagh.s Tekst til Kort II, 19. leide; 1566: leyden. — 9, 12. Rugerort, 1566: Kugeroert. Stader sand, 1566: S. lant.

10, 1. offuen, d. e. aaben. — 10, 3. slette, 1566: platte, d. e. flad, kullet, uden Taarn. dybeste, 1566: droochste, d. e. lægeste. — 10, 4. paa Korsen, 1566: oppet coers, Wagh.: op t'coers. — 10, 7. til Grønland, 1566: aent groen lant, d. e. til det grønne Land.

11, 1. „Watter“ kaldes de Strækninger, der ligger tørre ved Ebbe, men overskylles af Floden. — 11, 6. Mølle; 1566: ende die Molen is onder die Voet gewaeyt van Just, ende is wech, soo dat daer niet en staet, 5: Møllen er blæst omkuld. — 11, 8. Søn, 1566: strane, 1579: strant, d. e. Stranden, Kysten. — 11, 9. Borckom, 1541: Borsken. — 11, 15 (jfr. 7, 12 og 84, 13). 1566: soo zijt ghi beyde die reuen

Seeb.	1532	1541	1566	1568	Seeb.	1532	1541	1566	1568
-	-	-	4,4. 6,8	7,7	-	4,9	4,7	5,2	9,11
11,6	4,7	4,5	-	7,8	-	-	-	5,3	9,12
-	-	-	4,5. 6,9	7,9	-	-	-	6,1	10,1
-	-	-	4,6. 6,12	7,10	-	-	-	6,2	10,2
-	5,1	4,17	4,7. 6,10	7,11	-	-	-	6,3	10,3
-	-	-	4,8. 6,11	7,12	-	-	-	6,4	10,4
-	-	-	4,9. 6,13	7,13	-	-	-	6,5	10,5
-	-	-	-	8,1	-	-	-	6,6	10,6
			-	9,1	-	-	-	6,7	10,7
			-	9,2	-	-	-	7,1	11,1
			-	9,3	-	-	4,8	7,2	11,2
11,7,8	4,9	4,7	-	9,4	-	-	4,9	7,3	11,3
			-	9,5	-	-	4,10	7,4	11,4
			4,10	9,6	-	-	4,11	7,5	11,5
			4,11	9,7	-	-	4,13	7,6	11,6
			4,12	9,8	-	-	-	7,8	11,7
-	-	-	-	9,9	-	5,1	4,17	7,11	11,8
11,6	4,8	4,6	4,14	9,10	-	-	4,12	-	11,9

ghepasseert van Just, so zijt ghy binnen die ooster Ems. — 11, 16. Hil, 1541: hil, Høj, Bakke (jfr. engelsk: hill). — 11, 17. Løberen, jfr. 9, 9, 11.

12, 1. dybt vand; 1566: diep water op (ɔ: paa) 7 oft 8 vaem. — 12, 8. til syne, 1541: an te sien, at se paa. — 12, 5. Boske, 1566: Boessche. høye Bierg, 1566: steyle hooghe duynen. — 12, 6. ret hen, 1566: recht tot hem, d. e. ret til ham (den). — 12, 8. laadne, 1566: ruych, d. e. bevokset (med Krat, Lyng, Marehalm el. lign.).

13, 8. Reff, d. e. Jydske Rev. — 13, 12. inden for Eg-munt, Misforstaaelse af: te Egmont binnen (1541, 1566), d. e. i Egmond Binnen (ɔ: inde i Landet, til Forskel fra Egmond aan Zee); de to Taarne ses paa Wagh.s Fortoning. — 13, 13. Baade 1541 og 1566 har: S. S. V. t. V. — N. N. Ø. t. N.; en af Delene maa rettes. — 13, 17. Om Kelteldiune se Stednavne-Listen. reffnit, 1566: ghespleten, d. e. kløftet.

14, 2. Østen for skoffuen, misforstaaet Oversættelse af holl. (1541 og 1566): oost Vorn holt etc., d. e. hold Oostvoorne etc., løb saa ind etc. Meylandet (jfr. engelsk: mainland), Hovedlandet, i Modsætning til mindre Øer. — 14, 5. Kukenes, 1566: Kuikenes; se Buckenes. — 14, 6. Vrbenay (= 1566), se Vrkenay. — 14, 9. Fulø; 1566:

Seeb.	1532	1541	1566	1568	Seeb.	1532	1541	1566	1568
-	-	-	-	11,10	-	-	-	7,80	13,7
-	-	4,14	7,7	11,11	-	-	4,29	8,4	13,8
-	-	4,15	7,9	11,12	-	7,14	4,80	8,5	13,9
-	-	4,16	7,10	11,13	-	-	-	8,9	13,10
-	-	-	-	11,14	-	-	4,81	8,6	13,11
-	-	-	7,12	11,15	-	-	4,86	8,10	13,12
11,16	5,2	4,18	-	11,16	11,82	7,15	4,89	7,26	13,13
-	-	-	7,18	11,17	-	-	4,82	8,6	13,14
-	-	-	7,14	12,1	-	-	-	7,23	13,15
-	-	-	7,15	12,2	-	-	4,87	7,24	13,16
-	5,2	4,19	-	12,3	-	-	4,88	7,25	13,17
-	-	4,20	-	12,4	-	-	-	7,29	13,18
-	-	4,21	7,16	12,5	-	8,1	5,1	8,1	14,1
-	-	4,23	7,17	12,6	11,83	8,8	5,2	8,2	14,2
-	-	4,23	7,18	12,7	-	-	-	-	14,3
-	-	4,24, 25	7,19	12,8	-	-	-	8,11	14,4
-	-	4,26	7,20	12,9	-	-	-	8,12	14,5
-	-	4,27	7,21	12,10	-	-	-	8,13	14,6
-	7,2	4,28	7,22	12,11	-	-	-	8,14	14,7
-	7,16	4,40	7,27	13,1	-	-	-	8,15	14,8
-	-	4,41	7,28	13,2	-	-	-	8,16	14,9
-	-	4,38	8,7	13,3	-	-	-	8,17	14,10
-	-	4,35	-	13,4	-	-	-	8,18	14,11
-	-	-	-	13,5	-	-	-	8,19	14,12
-	-	4,34	8,8	13,6	-	-	-	8,20	14,13

Fero, men det er forkert. (jfr. Burger 1909 p. 24). — 14, 15. Berefort maa være Beruffjord, der dog ligger N. V. for Vestrahorn („Osterhoeck“); paa sit Oversigtskort har ogsaa Wagh. „Berevoet“ paa Øens S. Ø.-Kant, ligesom 1566 og 1568. — 14, 20. Sneues, 1566: Snenes. Vasslyse, 1566: Walsluse. Stremt, 1566: Strent. Hullen, 1566: Hullem. — 14, 21. Bosten, 1566: Boestem. — 14, 22. Telckford, 1566: Telefoert. — 14, 23. Diseford, 1566: Diisefoert. Orenford, 1566: Orenderfoert. Soenford, 1566: Sugefoert. — 14, 24. Diseford, 1566: Dijsefoert. Isseford, 1566: Yssefoert, 1579: Issefoert.

15, 1. Sydinsford, 1566: Seydinsfoert. Disseford, 1566: Dijssefoert. — 15, 3. Hadden strand, 1566: hadden strant, findes ogsaa paa Wagh.s Oversigtskort. — 15, 4. Stingrinsford etc., 1566: Sijngrins foert, bijter, Putefoert, Nijdefoerdt, Wijdedael, Wasdael. — 15, 5. Lapsont, 1566: Lapsons. — 15, 6. laadne høuff, misforstaaet Oversættelse af 1566: Ruwen hoeck, d. s. s. 1568, 15, 7: Roem hoeck, d. e. Raudagnupr. — 15, 6: Sigelford, 1566: Sygelfoerdt. Daeford, = 1566. Exeford, 1566: Erefoerdt. — 15, 9. Dueford, = 1566. — 15, 11. Roenhoeck, 1566: Roemhoeck. — 15, 12. Vorneford, 1566: Wornefoerdt.

Fortoning 39, se Billedfortegnelsen.

16, 1. Haffkarl, holl. Meermin, d. e. Havfrue (en Vindfløj paa et Taarn i Veere). — 16, 2. grofft, 1566: groue, d. e. graat.

Fortoning 40, se Billedfortegnelsen.

17, 1. Arenborg, 1566: Ardenburch. kiende eller vduelge, 1566: kiesn. tage... diss fastere, 1566: vast te nemen. gaff, 1532 og 1541: glop, d. e. Kløft.

18, 2. naait, 1566: ghepasseert. — 19, 2. Kobruck, Kobryggen, Bro langs Skibssiden fra for til agter.

Seeb.	1532	1541	1566	1568	Seeb.	1532	1541	1566	1568
-	-	-	8, 21	14, 14	-	-	-	9, 5	15, 6
-	-	-	8, 22	14, 15	-	-	-	9, 6	15, 7
-	-	-	8, 23	14, 16	-	-	-	9, 7	15, 8
-	-	-	8, 24	14, 17	-	-	-	9, 8	15, 9
-	-	-	8, 25	14, 18	-	-	-	9, 9	15, 10
-	-	-	8, 26	14, 19	-	-	-	9, 10	15, 11
-	-	-	8, 27	14, 20	-	-	-	9, 11	15, 12
-	-	-	8, 28	14, 21	-	-	6, 1	10, 1	16, 1
-	-	-	8, 29	14, 22	-	-	-	10, 2	16, 2
-	-	-	8, 30	14, 23	-	9, 1, 2	7, 1, 2	11, 1	17, 1
-	-	-	8, 31	14, 24	-	9, 3	7, 3	11, 2	17, 2
-	-	-	9, 1	15, 1	-	-	8, 1	12, 1	18, 1
-	-	-	9, 1	15, 2	-	-	8, 2	12, 2	18, 2
-	-	-	9, 2	15, 3	11, 34	11, 1	9, 1	15, 1	19, 1
-	-	-	9, 3	15, 4	-	-	-	18, 2	19, 2
-	-	-	9, 4	15, 5	11, 85	12, 1	10, 1	17, 1	20, 1

21,1. Chorit, 1566: dat Coor d. e. Koret. — gaa offuer met, 1566: ouer een gaen.

23,2. løber, 1566: drayt, d. e. drejer. — 23,8. Barcebartan (= 1566), falsk Stednavn, se Stednavne-Listen. — 23,10. Raes (eng. race), Strømræs. — 23,11. hoeck Is, Misforstaaelse af 1541: Hockis, d. e. la Houge; se Is. — 23,13. i Roete, 1566: in die roete, d. e. i „Ruten“ (jfr. Indledn. S. XXVIII). — 23,14. dybet, d. e. Byen Dieppe. — 23,21-22. Her mangler i baade 1541, 1566 og 1568 Strækningen Dunkerque—Ostende, der findes i 1532, 18,18-19 og i Seeb. 2,24-25. — 23,28. vnder, 1566: onder tijt.

24,1. den høuff oc den busk, 1566: den hoeck van den bosch; Wagh. har paa sit Kort et „landt vanden Bosch“ Ø. f. Sydspidsen af Øen Ré; jfr. Bemærkningen til 27,2. — 24,2-3 stemmer nøje med 1541, 14,2-3, medens 1566, 21,5 til Dels er redigeret ganske anderledes.

26,1. Saltbierge, 1566: Soutberghen, formodentlig O. og W. Souburg ml. Middelburg og Vlissingen. — 26,2 drejer sig om Farvandet V. f. Bretagne og er altsaa sat paa en ganske forkert Plads her. I 1566 staar Stykket efter den Paragraf, der svarer til 1568, 35,12, hvor det naturligt hører hjemme.

27,1-2. Den i 1566 givne tilsvarende Anvisning (21,13) er meget forskellig fra 1568; den lyder saaledes: Item Lauerdijs leydt een groot vierendeel van een mijle weechs

Seeb.	1532	1541	1566	1568	Seeb.	1532	1541	1566	1568
11,86, 87	13,1-3	11,1-3	18,1	21,1	2,21	18,16	13,21	19,9	23,20
11,88, 89	14,1	12,1	16,1	22,1	2,23	18,17	13,22	19,8	23,21
2,1	18,1	13,1	19,29	23,1	2,26	18,20	13,23	19,7	23,22
2,2	-	13,2	19,28	23,2	5,86	-	13,24	19,6	23,23
2,3	18,2	13,3	19,27	23,3	5,37	-	13,25	19,5	23,24
2,4	18,3	13,4	19,26	23,4	5,89	35,6	13,26	19,4	23,25
2,5	18,4	13,5	19,25	23,5	2,22	35,5	13,27	19,3	23,26
2,6	18,5	13,6	19,24	23,6	4,18				
2,7	18,6	13,7	19,23	23,7	5,85	34,5	13,28	19,2	23,27
2,9	18,8	13,8	19,22	23,8	-	-	13,29	19,1	23,28
2,10	18,9	13,9	19,21		-	-	14,1	21,4	24,1
2,11	18,10	13,10	19,20	23,9	-	-	14,2	21,5	24,2
2,12	-	13,11	19,19	23,10	-	-	14,3	21,5	24,3
2,13	-	13,12	19,18	23,11	-	-	14,4	21,6	24,4
2,14	18,11	13,13	19,17	23,12	-	-	14,5	20,59	24,5
2,15	18,12	13,14	19,16	23,13	-	-	-	13,1	25,1
-	-	13,15	19,15	23,14	-	-	-	14,2	25,2
2,16	18,13	13,16	19,14	23,15	-	-	-	14,1	26,1
2,17	18,13	13,17	19,13	23,16	-	-	-	20,41	26,2
2,18	18,14	13,18	19,12	23,17	-	-	-	21,13	27,1
2,19	18,15	13,19	19,11	23,18	-	-	-	-	27,2
2,20	-	13,20	19,10	23,19	-	-	-	21,14	27,3

van den hoeck van Bol (Bos?), ende si comet met een leech water op een sprinck vloet bouen water, ende ghi moecht tusschen die Lauerdiyn ende sinte Martens eylant wel door seylen, want hedt is daer diep, ende noch als ghi die groote toren van Rotsiel buyten dat bos staende hebt, so sijt ghi vry van die Lauerdiyn, ende dat bos is op een leech water vijf vadem diep. — 27, 1. grud, Grus.

30, 1. Klus, Eneboerhus.

32, 1. Merckene eller med, jfr. Bemærkn. til 7, 10. Høffuel (holl. heuvel), Høj. — 32, 3. Cruaduyn, 1566: Claesduyne. — 32, 4. Busbom, formodentlig = holl.: een bosch boomen, d. e. et Buskads. Wagh. taler i sin Tekst om „een Bosschagie“, og paa Kortet har han „Tgroenebosch“ S. f. Abbediet paa Noirmoutier. — 32, 7. Teksten i denne § er sikkert en Del forvansket, hvad der ogsaa viser sig derved, at den mangler indre Sammenhæng. I 1566 er disse Oplysninger delt i 2, endda ikke sammenhængende §§.

Fortoning 44, se Billedfortegnelsen.

33, 1. Breta; 1566: s. Matheus hoeck, hvilket synes rimeligere; ellers maa „Breta“ være en Forvanskning af „Breetsund“. — 34, 2. Kompasstregene korresponderer ikke. — 33, 3. vester paa; 1566: n. n. o. — s. s. w.

34, 1. Jfr. Forton. 52, S. 69. — 34, 2. det syndre land; 1566 tilføjer: van Olderdome (Oléron). it ont Reff, d. e. les Antioches. — 34, 5. wdyb, Grunde. — 34, 6. fordi, 1566: want, 1541: went, d. e. indtil. ret offuen at, 1566: ouer waerd, 1541: oostwaerts, hvilket selvfølgelig er det rette.

35, 1. ereiden grauue aff Prendi; 1566: die Grauwe in siet (d. e. ser ind i) van Prendi. leggen; jfr. 42, 15: en lang Legge eller Rad af smaa lave Klipper. — 35, 4. skiult, 1566: omtrent (!), 1541: bescut. — 35, 5. nord norduest,

Seeb. 1532	1541	1566	1568	Seeb. 1532	1541	1566	1568
-	-	21,15	28,1	-	-	20,52	33,4
-	-	-	29,1	-	-	-	34,1
-	-	-	30,1	-	-	-	34,2
-	-	-	31,1	-	-	20,58	34,3
-	-	-	32,1	-	-	14,6	20,61
-	-	20,20	32,2	-	-	14,7	20,62
-	-	20,19	32,3	7,1	-	14,8	20,62
-	-	-	32,4	13,27	17,6	14,9	20,63
-	-	-	32,5	-	-	14,10	20,63
-	-	20,56	32,6	13,28, 29	20,21	15,1	21,1
-	-	20,37, 85	32,7	13,34	20,23	15,2	21,2
13,13	20,11	-	20,38	9,39, 40	23,11	15,3	21,3
-	-	-	20,36	-	-	15,4	20,54
-	-	-	-	-	-	-	20,47
-	-	20,43	33,3	9,45	-	15,5	20,55

1566: n. n. o. — 35,⁶. indenfor, 1566: boven, 1541: binnen. — 35,¹⁰. Kamppen, 1541: Kanppen, 1566: knappen. — 35,¹¹. passen, = 1541. — 35,¹⁸. Vinckelbiërg oc Bocksbiërg, se Stednavne-Listen; Identificeringen af disse to Punkter volder store Vanskeligheder, især sammenholdt med 1541, 1566 og 1568. — 35,¹⁹. Oc en stor part etc.; 1541: Ende een goet stuck van die Fockeniers of gaende na die colligiers ist al vol rudsen. — 35,²¹. Item Henne etc.; 1566: Item die Henne met die Kuykens leyt by den westhoeck van Calesduyne, ende is met een hooch Water onder. — 35,²⁴. Flaminxnesse, 1566: Blanxhauen. paa it springstrøm etc., = 1541; 1566: op een leech water op een sprinckstroom. — 35,²⁵. oc udelades af 1541 og 1566. — 35,³⁶. Oc emellem den østre høuff och Eylandet etc.; 1541 og 1566: vanden eylande; Seeb.: Unde twisschen den osterhoeke van den eylande unde der groten rutzen, in deme myddel van beyden etc. — 35,⁴². de er offuen vandit; 1566: die zijn op een leech water bouen. — 35,⁴³. den Høuff, 1541: Hockis, d. e. la Hougue, se Stednavne-Listen under „Is“. — 35,⁴⁴. Kiskas, = 1541 og 1566, men det maa være forkert; Seeb. har „Kredekans“, hvilket Breusing identificerer med Indløbet til Caen (Rade de Caen?), jfr. Seeb. pag. XXII¹⁶⁾; 1532 har „Kiehauwe“, der dog næppe kan være = Cayeux, som angivet i min Udg. af 1532; Paragraffens oprindelige Tekst er sikkert bedst bevaret i Seeb., som i Stedet for det sidste „Kiskas“ har Cans

Seeb.	1532	1541	1566	1568	Seeb.	1532	1541	1566	1568
-	-	-	20,46	35,7	-	-	15,24	20,14	35,26
9,47, 48	-	15,6	20,48	35,8	-	-	15,24	20,13	35,27
9,49	-	15,7	20,49	35,9	-	-	15,25	20,12	35,28
9,50	-	15,8	20,50	35,10	-	-	15,26	20,11	35,29
9,51	-	15,9	20,51	35,11	13,15	20,12	15,27	20,10	35,30
9,61	-	15,11	20,40	35,12	-	-	15,28	20,9	35,31
-	-	15,10	-	35,13	7,6	19,2	15,29	20,8	35,32
-	-	-	20,39	35,14	7,7	-	15,30	-	35,33
-	-	15,12	20,39	35,15	-	-	-	20,6	35,34
-	-	15,13	20,24	35,16	-	-	-	-	35,35
-	-	15,14	20,25	35,17	7,8	-	15,31	20,7	35,36
-	-	15,15	20,26	35,18	7,9	-	15,32	-	35,37
13,19	20,15	15,16	20,23	35,19	7,9	-	15,33	-	35,38
-	-	15,17	20,22	35,20	-	-	-	21,11	35,39
13,17, 18	(15,11)	15,18	20,21	35,21	7,10	19,4	15,34	20,2	35,40
	(20,14)				7,11	19,5	15,35	20,3	35,41
13,21, 22	17,1	15,19	20,18	35,22	-	-	15,36	20,4	35,42
-	-	15,20	20,17	35,23	7,12	19,6	15,37	20,5	35,43
-	-	15,21	20,16	35,24	7,13	19,7	15,38	19,45	35,44
-	-	15,22	20,15	35,25	7,13	19,7	15,39	19,45	35,45

(d. e. Caen), — 1532. — 35, 46. Dybet, d. e. Dieppe. Gal-
lien, Galgen. — 35, 47. Fossen, 1556: de Fossen, d. e. den
gravede Indsejlskanal (jfr. Indledn. S. XXVIII). Fier-
boden, Fyrhuset (Seeb.: vurbake, 1541 og 1566: vierbode).
Singelen, Strandbred med „Singels“, Ral. en tho deel
tids, holl.: een tweedeel tijts, d. e. halv Flod ell. Ebbe.

36, 8. tør icke haffue sorg for (holl.: darf niet sor-
ghen voor), d. e. behøver ikke at være bange for. — 36, 11.
vreffne, 1566: ghewreuen, af wrijven, rive, gnide. —
36, 15. den hale, d. e. le Pont de Sein, det lange Rev V. f.
Sein. — 36, 17. vasactig, voksagtig. — 36, 18. dyffue, d. e.
„dybe“ (holl.: diepen), lodde.

37, 2. veeg (holl.: saft), blødt. vase (holl.: wase), Voks.
— 37, 6. til Seimsat, 1566: ter Seyms waert. gaar, Tryk-
fejl; 1568: gaa. — 37, 8. fra Lisaerts, 1566: of L., d. e.
eller L. — 37, 11. Bartebar, falsk Stednavn, se Sted-
navne-Listen; jfr. 38, 1.

38, 1. i skulle se Bartebar ved de Rydser; Seeb.:
gy sult sin bort an bort an de rudzen, d. e. I skal være
Bord om Bord (Side om Side) med Klipperne; 1541: ghi

Seeb.	1532	1541	1566	1568	Seeb.	1532	1541	1566	1568
7, 14	19, 8	15, 40	19, 46	35, 46	10, 36	-	17, 8	23, 6	37, 6
7, 15	-	15, 41	19, 47	35, 47	10, 37	22, 11	17, 9	23, 7	37, 7
7, 16	19, 9	15, 42	19, 48	35, 48	10, 38	-	17, 10	23, 8	37, 8
10, 1	21, 1	16, 1	22, 1	36, 1	10, 39	-	17, 11	23, 9	37, 9
10, 2	21, 2	16, 2	22, 2	36, 2	10, 40	-	17, 12	23, 10	37, 10
-	-	16, 3	22, 3	36, 3	-	-	17, 13	23, 11	37, 11
10, 3	21, 3	16, 4	22, 5	36, 4	-	-	-	23, 12	37, 12
10, 4, 5	21, 4	16, 5	22, 6	36, 5	-	-	-	23, 13	37, 13
10, 6	21, 5	16, 6	22, 7	36, 6	-	-	-	23, 14	37, 14
10, 7, 8	21, 6	16, 7	22, 8	36, 7	-	-	-	23, 15	37, 15
10, 9, 10	21, 8, 9	16, 8	22, 9	36, 8	-	-	-	23, 16	37, 16
10, 11	21, 7	16, 9	22, 10	36, 9	-	-	-	23, 17	37, 17
10, 13-15	21, 10	16, 10	22, 11	36, 10	10, 41	-	18, 1	24, 1	38, 1
-	-	16, 11	22, 12	36, 11	10, 42	-	18, 2	24, 2	38, 2
10, 16	-	16, 12	22, 13	36, 12	-	-	18, 3	24, 3	38, 3
10, 17	21, 11	16, 13	22, 14	36, 13	-	-	18, 4	24, 4	38, 4
10, 18	21, 12	16, 14	22, 15	36, 14	-	-	18, 5	24, 5	38, 5
10, 19, 20	21, 13, 14	16, 15	22, 16	36, 15	-	-	18, 6	24, 6	38, 6
10, 21	21, 15	16, 16	22, 17	36, 16	-	-	18, 7	24, 7	38, 7
10, 22	22, 1	16, 17	22, 18	36, 17	-	-	19, 1	(19, 44)	39, 1
10, 23	22, 2	16, 18	22, 19	36, 18	-	-	-	(25, 1)	-
10, 24	-	16, 19	22, 20	36, 19	-	-	-	-	-
10, 26	22, 3	16, 20	22, 21	36, 20	9, 36	23, 9	19, 2	(19, 43)	39, 2
10, 27	22, 10	17, 1	23, 1	37, 1	-	-	-	(25, 2)	-
10, 28	22, 9	17, 2	23, 2	37, 2	9, 44	23, 15	19, 3	(19, 42)	39, 3
10, 29	22, 8	17, 3	23, 3	37, 3	-	-	-	(25, 3)	-
10, 30	22, 7	17, 4	23, 4	37, 4	-	-	-	(19, 41)	39, 4
10, 32-35	22, 5, 6, 4	17, 5-7	23, 5	37, 5	13, 24	-	19, 4	(25, 4)	-

sult sien Bartebart aenden rudsen; 1566: ghi sult sien Barcebar aende Rudtsen; jfr. 1568, 23, s. — 38, 4. saa lenge, 1566: tot dat, d. e. indtil.

39, 7. 1566 tilføjer: verscheyden 20 mijlen. — 39, 12. „Kaus“ maa være d. s. s. de 'ital. Portolaners „Cauo di Chaus“, d. e. Cap de la Hève, altsaa = Seinhøffde. — 39, 18. forscreffne, d. e. førnævnte; skønt i 1566 Kap. 19 Paragraferne kommer i omvendt Orden, har 19, 82 dog ogsaa: voorschreuen Rudtsen; i 1566 Kap. 25 kommer de to §§ derimod i den naturlige Orden.

42, 2. Vateruort; 1568 har egentlig Vaternort; 1566: Waternoort; 1532: Wateruoerd, 1541: Wateruort. — 42, 15. end en høuff, Misforstaaelse af holl.: meer (maer) een

Seeb.	1532	1541	1566	1568	Seeb.	1532	1541	1566	1568
9,66	20,3	19,5	{ 19,40 25,5 }	39,5	-	-	20,8	26,8	40,8
					-	-	20,9	26,9	40,9
9,67	20,4	19,6	{ 19,80 25,6 }	39,6	-	-	20,10	26,10	40,10
13,9	15,5	19,7	{ 19,88 25,7 }	39,7	9,18	24,13	20,11	26,11	40,11
					9,19	24,14	20,12	26,12	40,12
					9,21	24,15	20,13	26,13	40,13
		19,8	{ 19,87 25,8 }	39,8	9,20	24,18	20,14	26,14	40,14
					9,22	24,19	20,15	26,15	40,15
		19,9	{ 19,86 25,9 }	39,9	-	-	20,16	26,16	40,16
					-	-	20,17	26,17	40,17
9,73	20,6	19,10	{ 19,85 25,10 }	39,10	-	-	20,18	26,18	40,18
					-	-	21,1	27,1	41,1
9,75	20,7	19,11	{ 19,84 25,11 }	39,11	-	-	21,2	27,2	41,2
					-	-	21,3	27,3	41,3
		19,12	{ 19,83 25,12 }	39,12	-	-	21,4	27,4	41,4
					-	-	21,5	27,5	41,5
		19,13	{ 19,82 25,13 }	39,13	-	-	21,6	27,6	41,6
					-	25,1	22,1	28,1	42,1
		19,14	{ 19,81 25,14 }	39,14	-	25,2	22,2	28,2	42,2
					-	25,3	22,3	28,3	42,3
		19,15	{ 19,80 25,15 }	39,15	-	25,4	22,4	28,4	42,4
13,48	31,6, 18	19,16	37,18	39,16	-	25,5	22,5	28,5	42,5
			37,19	39,17	-	25,6	22,6	28,6	42,6
			37,20	39,18	-	25,7	22,7	28,7	42,7
			37,21	39,19	-	25,8	22,8	28,8	42,8
	32,11	19,17	37,22	39,20	-	25,9	22,9	28,9	42,9
			37,23	39,21	-	25,10	22,10	28,10	42,10
			37,24	39,22	-	25,11	22,11	28,11	42,11
		19,18	37,25	39,23	-	25,12	22,12	28,12	42,12
		20,1	26,1	40,1	-	-	22,13	28,13	42,13
9,10		20,2	26,2	40,2	-	-	22,14	28,14, 15	42,14
		20,3	26,3	40,3	-	-	22,15	28,15	42,15
	24,31	20,4	26,4	40,4	-	-	22,16	28,16	42,16
	24,31	20,5	26,5	40,5	-	-	22,17	20,27	42,17
	24,26	20,6	26,6	40,6	-	-	22,18	20,28	42,18
	24,31	20,7	26,7	40,7	-	-	-	20,29	42,19

hoeuel, d. v. s. kun een Høj. — 42,¹⁶. offuerkomme Goltstert; 1541: van Goutstaert ouer comt; 1566: dan(!) Goutstaert. — 42,¹⁷. beskedeligen, holl.: bescheydelic, d. e. tydeligt. skor, holl.: schoere, stejl. d. e. d. chs (?). 1541: d. chs. Oc fra den Østre høuff etc. lige til Slutn. mangler i 1566. — 42,²⁰. hackurne (1541: gehact), d. e. takkede. h. umple (1541: hompelkens), d. e. Bakker. — 42,²³. humpelurne (1566: ghehackelt), d. e. bakket. humpeluret (1566: hompelachtich), d. e. bakket.

43,⁴. Reuier (holl.: riuier), Flod. — 43,¹⁰. getide (holl.: getijde), Tid, Tidevand. — 43,¹⁷. synden och østen, 1566: s. ten o. — 43,²¹. høuff Is, 1541: Hockis, d. e. la Hougue, se Stednavne-Listen under „Is“.

44,¹⁻². paa den stelle, 1666: opter Stelle, Seeb.: upper stille (jfr. Seeb. p. XLVIII).

45,⁵. Klipurne, 1566: Rudtsachtich, d. e. fuld af Klipper. — Efter § 5 følger i 1568 en Overskrift: Den Cape Prior, i Lighed med 1541 og 1566, medens den mangler i 1532. Af logiske Grunde er den udeladt i nærværende Udgave. — 45,⁸. saad, sad. haab, Hob. Sandtbacker, holl.: Santbayen. Røghuss, holl.: rook hoys, d. e. Høstakke. helten, Hælften (holl.: half). Sandhøuff, holl.: Santbaye. Vdhoeck, jfr. 45,⁴⁵: vdhøck, af holl. wthoeck, d. e. „Udhuk“, Fremspring. — 45,⁹. oben, aaben. for dem som

Seeb. 1532	1541	1566	1568	Seeb. 1532	1541	1566	1568		
-	-	22,19	20,30	42,20	1,21	-	23,21	29,21	43,20
-	-	22,20	20,31	42,21	1,22	-	23,22	29,22	43,21
-	-	22,21	20,32	42,22	-	-	23,23	29,23	43,22
-	-	22,22	20,33	42,23	1,25	-	23,24	29,24	43,23
1,1	-	23,1	29,1	43,1	1,26	-	23,25	29,25	43,24
1,2	-	23,2	29,2	43,2	1,27	-	23,26	29,26	43,25
1,3, 4	24,2	23,3	29,3	43,3	1,28	-	24,1	30,1	44,1
1,3	(23,20)	23,4	29,4	43,4	1,28	-	24,2	30,2	44,2
	(24,3)				1,28	-	24,3	30,3	44,3
1,5	17,2	23,5	29,5	43,5	8,1	24,1	25,1	31,1	45,1
1,6	15,9	23,6	29,6	43,6	8,2	24,4	25,2	31,2	45,2
1,7	-	23,7	29,7	43,7	-	24,5	25,3	31,3	45,3
1,8	-	23,8	29,8	43,8	-	24,6	25,4	31,4	45,4
1,10	-	23,9	29,9	43,9	-	24,7	25,5	31,5	45,5
1,11	-	23,10	29,10	43,10	-	24,8	26,1	32,1	45,6
-	-	23,11	29,11	43,11	-	24,9	26,2	32,2	45,7
1,12	-	23,12	29,12	43,12	-	24,10	26,3	32,3	45,8
1,13	-	23,13	29,13	43,13	-	24,11	26,4	32,4	45,9
1,14	-	23,14	29,14	43,14	8,3	24,12	26,5	32,5	45,10
1,15	-	23,15, 16	29,15, 16	43,15	-	24,16	26,6	32,6	45,11
1,15	-	23,17	29,17	43,16	-	-	-	32,7	45,12
1,16	-	23,18	29,18	43,17	8,5	24,17	26,7	32,8	45,13
1,17	-	23,19	29,19	43,18	-	-	-	32,9	45,14
1,19	-	23,20	29,20	43,19	8,6	24,20	26,8	32,10	45,15

ville, holl.: voor craken, d. e. Karaker (portugisisk Fartøj). — 45, 10. høyt smalt torn, d. e. Herkules-Taarnet ved Coruna. dumpendis, 1532: als doppen, d. v. s. ligesom Ærtebølge. 45, 13. past, holl.: gepast, d. e. passeret. — 45, 15. fattit; Seeb.: bedeckt; 1532, 1541 og 1566: ontdeckt. — 45, 19. naae, holl.: naken, d. e. nærme sig til i mede, i Midten (holl.: inden middelwaert). — 45, 21. faleiken, holl.: valeyken, d. e. lille Dal. — 45, 28. stackit lid, holl.: cort leedt, d. e. kort Vej. — 45, 81. Wagh.: 5 mijlen byz. Aueiro leyt de Cape van Montego, og han har næsten ordret en hel Del af denne §. — 45, 82. Heremitage, Wagh.: Heremijts-huysken. — 45, 84. land Malesap, = 1541 og 1566; 1532: sande M., hvilket er det rigtige. — 45, 86. brudne sand; 1532 og 1541: sande brekende; 1566: ende al die ander zanden brenghen aent stuerboort. seyle for de Cupers, holl.: setten voor die Cuypers. tøyе, holl.: toyе, d. e. fortøje (?). — 45, 87. Fisk merck, holl.: vischmarct, d. e. Fisketorvet. drager, holl.: draeyt, d. e. drejer. — 45, 30. forsanden, 1566: voorlant, d. e. Forlandet. — 45, 40. Esping, en Baad. — 45, 45. Bierge, 1566: Duynen. — 45, 47. til det halffue dyb, holl.: te haluen diepte, d. e. paa halv Dybde. — 45, 51. paa den anden side, — 1566: der kan næppe være Tale om andre Billeder end Fig. 64, hvis Plads paa Siden i nærværende Udgave dog

Seeb. 1532	1541	1566	1568	Seeb. 1532	1541	1566	1568		
8,7,8	24,21,22	26,9,10	32,11,12	45,16	8,19	24,48	26,32	32,36	45,40
-	-	-	32,13	45,17	-	-	-	32,37	45,41
-	24,23	26,11	32,14	45,18	8,20	24,49	26,33	32,38	45,42
-	24,24	26,12	32,15	45,19	8,21	24,50	26,34	32,39	45,43
-	24,25	26,13	32,16	45,20	8,22	24,51	26,35	32,40	45,44
8,9	24,27	26,14	32,17	45,21	-	-	-	32,41	45,45
8,10	24,28	26,15	32,18	45,22	-	-	-	32,42	45,46
-	24,29	26,16	32,19	45,23	8,23,24	24,52	26,36	32,43	45,47
-	24,30	26,17	32,20	45,24	-	-	-	32,44	45,48
8,12	24,33	26,18	32,21	45,25	-	-	-	32,45	45,49
8,13	24,34	26,19	32,22	45,26	-	-	-	32,46	45,50
-	24,35	26,20	32,23	45,27	-	-	-	32,47	45,51
-	24,36	26,21	32,24	45,28	3,1	-	27,1	33,1	46,1
-	24,37	26,22	32,25	45,29	3,2	-	27,2	33,2	46,2
-	24,38	26,23	32,26	45,30	3,3,4	-	27,3	33,3	46,3
-	24,39,40	26,24	32,27	45,31	3,6	27,1	27,4	33,4	46,4
8,14	24,41	26,25	32,28	45,32	3,7,8	28,2	27,5	33,5	46,5
-	24,42	26,26	32,29	45,33	-	-	27,6	33,6	46,6
-	24,43	26,27	32,30	45,34	-	-	27,7	33,7	46,7
-	24,44	26,28	32,31	45,35	-	{ 29,2 30,1 31,1 }	27,8	33,8	46,8
-	24,45	26,29	32,32	45,36	3,9				
-	24,46	26,30	32,33	45,37	-				
8,17,18	24,47	26,31	32,34	45,38	3,10	-	27,9	33,9	46,9
-	-	-	32,35	45,39	3,11	32,8	27,10	33,10	46,10

svarer ganske til Originalen; formodentlig har den holl. Udgave, der ligger til Grund for baade 1566 og 1568, haft Billedet paa den ene Side og § 51 paa den næste.

46, 3. Seeb. 3, 3: Item in dat eyland van Londi an den holm van Brustouw. 3, 4: Item van den holm to der stede van Brustouwe

47, 4. Kayr, Kaj. — 47, 6. Kammer etc., se Stednavne-Listen. — 47, 7. paa den stelle; Seeb.: uppe der stille; 1566: opter Stelle (jfr. Seeb. p. XLVIII).

48, 5, 6. Miluorden; 1568 har egl. Milnorden. — 48, 7. vest sud suduest, Trykfejl for v. s. v.; 1566 = 1568.

49, 6. Seeb. har det rigtige: sudwest ton westen, medens 1541 og 1566, ligesom 1568, har: west te westen.

50, 1. Enteringe, Indløb; altsaa Floden Guadalquivirs Munding. — 50, 3. grunduret, 1566: vlack. — 50, 5. aff det vestre land paa dybet; 1541: vanden westcant vant diepte; 1566: vanden Westlant vant diepe. — 50, 7. Eylandit, — 1566; 1579: lant. — 50, 9. paa en død strøm, holl.:

Seeb.	1532	1541	1566	1568	Seeb.	1532	1541	1566	1568
3,12	32,4	28,1	34,1	47,1	-	-	-	36,7	49,5
3,13	33,1	28,2	34,2	47,2	4,17	-	30,4	36,8	49,6
-	-	28,3	34,3	47,3	2,22	35,5	30,5	36,9	49,7
3,14	33,2	28,4	34,4	47,4	4,18				
3,15	33,16	28,5	34,5	47,5	4,19	-	30,6	-	49,8
3,17	34,1	28,6	34,6	47,6	-	-	30,7	-	49,9
3,18	34,2	28,7	34,7	47,7	-	33,26	31,1	37,1	50,1
3,19	34,3	28,8	34,8	47,8	5,84	34,4	31,2	37,2	50,2
13,2	{ 15,1 35,2 }	28,9	34,9	47,9	5,82	33,17	31,3	37,4	50,3
					-	-	-	37,7	50,4
3,20	35,1	28,10	34,10	47,10	5,80	33,6	31,4	37,8	50,5
4,5	-	29,1	35,1	48,1	-	-	-	37,9	50,6
4,6	-	29,2	35,2	48,2	-	-	-	37,10	50,7
4,7	-	29,3	35,3	48,3	-	-	-	37,11	50,8
4,1	-	29,4	35,4	48,4	5,26	32,12	31,8	37,12	50,9
4,3	-	29,5	35,5	48,5	5,25	32,8	31,9	37,13	50,10
4,4	-	29,6	35,6	48,6	5,1	-	31,10	37,14	50,11
4,4	-	29,7	35,7	48,7	-	-	-	37,15	50,12
4,2	-	29,8	35,8	48,8	5,24	31,9	31,11	37,16	50,13
4,8	27,3	29,9	35,9	48,9	-	-	-	37,17	50,14
4,9	-	29,10	35,10	48,10	5,23	31,10	31,12	37,24	50,15
4,10	-	29,11	35,11	48,11	5,22	31,4	31,13	37,25	50,16
4,11	-	29,12	35,12	48,12	5,19	30,2	31,14	37,26	50,17
-	-	29,13	35,13	48,13	5,20	30,3	31,15	37,27	50,18
4,12	31,2	29,14	35,14	48,14	5,5	30,4	31,16	37,28	50,19
-	-	29,15	35,15	48,15	5,21	-	31,17	37,29	50,20
4,13	31,3	30,1	36,1	49,1	5,7	29,7	31,18	37,30	50,21
4,14	32,6	30,2	36,2	49,2	-	-	31,19	37,31	50,22
4,15	33,11	30,3	36,3	49,3	5,6,10	29,4	31,20	37,32	50,23
-	-	-	36,6	49,4	-	-	-	37,3	50,24

op een doot stroom. — 50, 17. golue d. e. Bugten; Seeb.: golfen; 1532: vol zee; 1541 og 1566: golue. — 50, 18. Tcatuater, d. e. holl. „t'Catwater"; 1568 har egl. „Tratuater". — 50, 24 og 25. Disse to §§ burde have staaet først i Kapitlet, henholdsvis foran og bagefter § 3, hvor de har deres Plads i 1566. — 50, 26. hule, holl.: kuyl, aabenbart en Fordybning i Havbunden. flod, holl.: vlot, d. e. flot. tøie det middelste aff vandit, holl.: toyen te mids water. — 50, 27. hule, holl.: poel (jfr. eng.: pool). platz, holl.: plaet, d. e. Plade. stiff, holl.: scharp, d. e. skral. naa ind, holl.: instrecken. korte, forhale el. varpe. — 50, 28. for Kircken, for den vandmølle, holl.: voorbij, d. e. forbi. — 50, 29. tide, holl.: ghetijde, d. e. Tidevand. — 50, 34. Der menes vel Havnen paa Sydvestsiden af Øen St. Mary. Mont, Munding. mede, holl.: midden. — 50, 36. Busk met træ. 1566: Bosken Boomen, d. e. en Klynge Træer. Spydstage, 1566: hantspeck, d. e. Haandspage. nøjeste, 1566: naute, d. e. Snævringen.

51, s. findet, d. v. s. finde det, en endnu i daglig Tale

Seeb.	1532	1541	1566	1568	Seeb.	1532	1541	1566	1568
-	-	-	37,5	50,25	-	-	32,16	38,16	51,14
5,6,10	-	31,21	37,33	50,26	-	-	32,17	38,17	51,15
-	-	31,22	37,34	50,27	-	31,8	32,18	38,18	51,16
-	-	31,23	37,35	50,28	-	28,4	32,19	38,19	51,17
5,10	29,5	31,24	37,36	50,29	-	30,5	32,20	38,20	51,18
5,8	29,8	31,25	37,37	50,30	-	-	32,21	38,21	51,19
5,9	28,8	31,26	37,38	50,31	-	-	32,22	38,22	51,20
5,16	-	31,27	37,39	50,32	-	-	32,23	38,23	51,21
5,15	27,7	31,28	37,40	50,33	-	-	32,24	38,24	51,22
5,14	27,2	31,29	(36,4 37,41)	50,34	-	-	32,25	38,25	51,23
-	-	-	37,43	50,35	-	-	32,26	38,26	51,24
-	-	-	37,44	50,36	6,9	-	32,27	38,27	51,25
-	-	-	37,45	50,37	6,54	35,8	33,1	39,1	52,1
-	-	32,1	38,1	51,1	-	33,26	33,2	39,2	52,2
-	35,4	(32,2 32,3)	(38,2 38,3)	51,2	-	33,25	33,3	39,2	52,3
-	34,7	32,4	38,4	51,3	-	-	33,4	39,3	52,4
-	-	32,5	38,5	51,4	6,50	-	33,5	39,4	52,5
-	34,7	32,6	38,6	51,5	-	-	33,6	39,5	52,6
-	33,18	32,7	38,7	51,6	6,48	32,1	33,7	39,6	52,7
-	33,12	(32,8 32,9)	(38,8 38,9)	51,7	6,44	-	33,8	39,7	52,8
-	-	32,10	38,10	51,8	6,43	-	33,9	39,8	52,9
-	-	32,11	38,11	51,9	-	-	33,10	39,9	52,10
-	32,10	32,12	38,12	51,10	6,38	-	33,11	39,10	52,11
-	-	32,13	38,13	51,11	6,37	27,4	33,12	39,11	52,12
-	31,7	32,14	38,14	51,12	6,35	-	33,13	39,12	52,13
-	-	32,15	38,15	51,13	-	33,26	33,14	39,13	52,14
					-	33,25	33,15	39,14	52,15
					-	32,2	33,16	39,15	52,16

meget almindelig Sammentrækning. — 51, ¹⁰. platz, holl.: plaetse. — 51, ¹¹. klee; 1541: cley 3: Ler; 1566: cleynt sant; 1579: cleysant. — 51, ¹³. til fulde landz, holl.: te vollen lande. — 51, ¹⁴. graa sandrød oc skaluret, holl.: grau zand troot schelperich, d. e. graat Sand med røde Skaller. — 51, ¹⁵. grudactig (grud 3: Grus), holl.: gruysich. — 51, ¹⁷. Forlanden strøm, = 1541 og 1566; 1532, 28, 4: binnenden voorlande ende buten strooms. — 51, ²⁰. vasactig, voksagtig.

52, ²². I de tilsvarende §§ i Seeb. og 1532 er en Del af Distancerne opgivet i Kendinger, men hverken i 1541, 1566 eller 1568, hvorfor denne Oplysning i disse er ganske umotiveret; at den alligevel er taget med, maa derfor bero paa, at Distancerne i det oprindelige Materiale har været opgivet i Kendinger, som saa senere er blevet omsat til „Mil“; men „Søkortbøgernes“ Afskrivere og Udgivere har kritikløst fulgt det dem foreliggende Grundlag; jfr. 53, ¹⁰.

53, ⁹. Da Blaskay (Blaskets Islands) er det allervestligste af Irland, maa i alt Fald Kursen N. t. V. være forkert; men rimeligvis er dette ogsaa Tilfældet med Distancen: 8 Mil (rimeligvis Kerry Head; jfr. „Strouuen“ i Stednavne-Listen). — 53, ¹⁰. Alle disse Distancer er baade i Seeb., 1541, 1566 og 1568 opgivet i Mil; jfr. 52, ²². Det er dog muligt, at Oplysningen her i 53, ¹⁰ egentlig gælder Kap. 54, jfr. 1532, 26, ¹², hvor den er knyttet til Beskrivelsen af Englands Østkyst, og hvor den er vel motiveret; men i saa Fald har baade 1541, 1566 og 1568 anbragt den paa en højst uheldig Plads.

54, ². Englands ende, = 1566: vant eynde van E.; 1541: van tende van E., d. e. Tent, Thanet, hvilket er det rigtige. — 54, ¹⁹. Godick, 1566: Goedinck, Goydinck, d. e.

Seeb.	1532	1541	1566	1568	1541	1566	1568	1541	1566	1568
6,48	-	33,17	39,14	52,17	-	41,1	54,1	35,16	41,22	54,17
-	-	33,18	39,15	52,18	35,1	41,2	54,2	-	41,23	54,18
6,37	27,4	33,19	39,16	52,19	35,2	41,3	54,3	-	41,8,9	54,19
6,38	-	33,20	39,17	52,20	35,3	41,4	54,4	35,17	41,24	54,20
6,35	-	33,21	39,18	52,21	35,4	41,10	54,5	-	41,26	54,21
-	26,12	33,22	39,19	52,22	35,5	41,11	54,6	-	42,1	55,1
6,21	-	34,1	40,1	53,1	35,6	41,12	54,7	-	42,2	55,2
6,19	-	34,2	40,2	53,2	35,7	41,13	54,8	-	42,3	55,3
6,20	-	34,3	40,3	53,3	35,8	41,14	54,9	-	42,4	55,4
6,18	-	34,4	40,4	53,4	35,9	41,15	54,10	-	42,5	56,1
6,11, 12	-	34,5	40,5, 6	53,5	35,10	41,16	54,11	-	42,6	57,1
6,14	-	34,6	40,7	53,6	35,11	41,17	54,12	-	42,7	57,2
6,10	-	34,7	40,8	53,7	35,12	41,18	54,13	-	42,8	57,3
-	-	34,8	40,9	53,8	35,13	41,19	54,14	-	42,9	58,1
-	-	34,9	40,10	53,9	35,14	41,20	54,15	-	42,10	58,2
-	-	34,10	40,11	53,10	35,15	41,21	54,16	-	42,11	58,3

Goodwin Sands. Oc den nørre høuff sudsud-
uest mangler i 1566 og maa være kommet ind ved en Fejl,
da det er ganske meningsløst og forvirrende.

55, 1. hoffue, 1566: hompelen. — 56, 1. sael, Sattel.

57, 1. Ko kløffue eller Biscops hat, — 1566; en lidt
respektstridig, men ganske træffende Sammenligning! —
57, 2. fordi, 1566: dan.

58, 1. tæt op til langs hen vd met, en imponerende
Ordrigdom! 1566: dicte aen langhes. — 58, 3. til Flo oc
til Gotskesand, 1566: nae Flo Godschesant.

60, 1. gaard, 1566: ghart, d. e. Have. — 60, 3. bør,
1566: Boer (?).

61, 1 ligner meget Wagh.s Tekst. bode, Bo, Baa, under-
søisk Skær (jfr. 61, 4). — 61, 2. Det Vestre Gaff kalder
Wagh. „wester gat van Maenzondt“; i St. f. „Schilt“ har
han nogle „Clippen die vant binnenste Eylant onder water
ligghen aen stuerboort“. — 61, 3. saa langt ind at som
hiertet er etc., 1566: also verde alsdat hart willet die
Bode door seylen; Teksten er her forvansket i alle „Sø-
kortbøgerne“; Stedet er allerede kritiseret af Wagh. (Burger
1909, p. 21). — 61, 4. ith haandzbret; 1566: een Handt;
Teksten er forvansket; jfr. 63, 8.

62, 21. Paa de senere Kort er „Syndreuigholm“ altid aflagt
S. f. „Bouesker“; rimeligvis er i 1566 og 1568 disse to Navne
med de respektive Distancer blevet forbyttet med hinanden.

63, 1. Wagh.: Het Ostergat streckt in w. n. w., ende
men siet die Fosse open. — 63, 5. offuen, 1566: open.
Wagh.: Ende als de Drommelen n. w. von v sijn, soo is-
men open voor Maerdou. Nyholm, 1566: Meynholm,
1541: Meyholm. — 63, 11 er gentaget omtrent ordret i

1532	1541	1566	1568	1541	1566	1568	1541	1566	1568
-	-	42.11	59.1	-	44.9	62.9	37.3	45.3	63.3
-	-	42.12	60.1	-	44.10	62.10	37.4	45.4	63.4
-	-	42.13	60.2	-	44.11	62.11	37.5	45.5	63.5
-	-	42.14	60.3	-	44.12	62.12	-	-	63.6
36.1	36.1	43.1	61.1	-	44.13	62.13	37.6,7	45.6,7	63.7
36.2	36.2	43.2	61.2	-	44.14	62.14	37.8	45.8	63.8
36.3	36.3	43.3	61.3	-	44.15	62.15	37.9	45.9	63.9
36.4, 5	36.4, 5	43.4	61.4	-	44.16	62.16	37.10	45.10	63.10
36.6	36.6	43.5	61.5	-	44.17	62.17	-	45.11	63.11
-	-	44.1	62.1	-	44.18	62.18	37.11	45.12	63.12
-	-	44.2	62.2	-	44.19	62.19	37.12	45.13	63.13
-	-	44.3	62.3	-	44.20	62.20	37.13	45.14	63.14
-	-	44.4	62.4	-	44.21, 22	62.21	37.14	45.15	63.15
-	-	44.5	62.5	-	44.23, 24	62.22	37.15	45.16	63.16
-	-	44.6	62.6	-	44.25	62.23	37.16	45.17	63.17
-	-	44.7	62.7	37.1	45.1	63.1	37.17	45.18	63.18
-	-	44.8	62.8	37.2	45.2	63.2	37.18	45.19	63.19

81,¹¹. det høye Bierg etc.; 1566: den hooghen Berch, die naest dat Jofferlant leynt in lant. offuenfor, 1566: open voor. staar en Backen op; 1566: op dat Westlant daer staet en Baken (d. e. Baake) op, dat is eenen witten hoeck. — 63,¹². skaarhøj, 1566: schore, d. e. stejl. — 63,¹⁵. nøyeste, 1566: nauwe, d. e. Snævringen. — 63,¹⁶. hoff, Hob. — 63,¹⁷. spar Hauffn, 1566: Sparhauen, d. e. Tilflugtshavn (?). — 63,¹⁹. eller i try leye, 1566: oft aen drien laech, d. e. ligesom i tre Lag. — 63,²⁰. ved den lauffue, 1566: om. — 63,²⁷. den Høuff etc.; 1566: den hoeck van Schagen. — 63,³⁰. forteckit, 1566: verdeck, d. e. Dækket. — 63,³⁴. Holland, en Fejl der findes baade i 1541 og 1566; selvfølgelig menes Halland. — 63,³⁵. falder, 1566: draeyt. krasler, 1541: rauelt, d. e. bruser. — 63,⁴¹. rømme, 1566: ruymen o: gaa

Seeb. 1532	1541	1566	1568	1532	1541	1566	1568
-	-	37.19	45.20	63.20	-	-	64.6
-	-	37.20	45.35	63.21	-	-	64.7
-	-	-	{ 45.30, 34 }	63.22	-	-	64.8
-	-	-	{ 46.21 }	63.22	-	-	64.9
-	-	-	45.31	63.23	37.4	38.4	46.4
-	-	-	45.32	63.24	37.5	38.5	46.5
-	-	-	45.33	63.25	-	-	46.6
-	-	-	45.36	63.26	37.6	38.6	46.7
-	-	-	45.37	63.27	37.7	38.7	46.8
-	-	-	45.38	63.28	37.8	38.8	46.9
-	-	-	45.39	63.29	37.9	38.9	46.10
-	-	37.21	45.40	63.30	37.10	38.10	46.11
-	-	37.22	45.41	63.31	37.11	38.11	46.12
-	-	37.23, 24	45.42	63.32	37.14	38.13	46.13
-	-	37.25	45.43	63.33	37.15	38.14	46.14
-	-	37.26	45.44	63.34	37.16	38.15	46.15
-	-	37.27	45.45	63.35	-	38.16	46.16
-	-	37.28	45.46	63.36	-	38.17	46.17
-	-	37.29	45.47	63.37	37.17	38.18	46.18
-	-	37.30	45.48	63.38	-	-	46.19
-	-	37.31	45.49	63.39	-	-	{ 46.21 }
-	-	37.32	45.50	63.40	-	-	{ 45.30, 34 }
-	-	37.33	45.51	63.41	-	-	-
-	-	37.34	45.52	63.42	37.18	38.19	46.22
-	-	37.35	45.53	63.43	-	-	-
-	-	-	-	63.44	37.19, 20	38.20, 21	46.23, 24
-	-	27.36	45.54	63.45	37.21	38.22	46.25
-	-	37.37	45.55	63.46	37.22	38.23	46.26
12.2	37.1	38.1	46.1	64.1	-	-	-
12.1	37.2	38.2	46.2	64.2	-	-	46.27
-	{ 37.3 }	38.3	46.3	64.3	37.23	38.24	46.28
-	{ 7.18 }	-	-	64.4	-	-	-
-	-	-	-	64.5	-	-	-
-	-	-	-	64.5	37.24	38.25	46.29

klar af. — 63, 42, ieffne ved vandit, d. v. s. lige i Vand-skorpen.

64, 4. 12 mile—20 mile, et lærerigt Eksempel paa Vagheden i „Søkortbøgernes“ Distanceangivelser. — 64, 12. Holmene, d. e. Hanstholm. — 64, 22, Gentagelse af 5, 1. — 64, 35. knoderuret, 1566: hompelachtich. — 64, 36. Denne § med det tilhørende Billede er i Originalen trykt paa en løs Seddel, som klæbet ind i Marginen ved 64, 14, idet Bogbinderen aabenbart har ladet sig vildlede af, at der her tales om Holland. Det er altsaa tvivlsomt, hvor den

Seeb.	1532	1541	1566	1568	Seeb.	1532	1541	1566	1568
-	-	-	-	64,39	-	-	-	47,21	66,12
-	37,25	38,26	45,21	64,40	-	-	-	48,4	66,13
-	37,26	38,27	45,22	64,41	-	-	-	48,5	66,14
12,8	37,27	38,28	45,23	64,42	-	-	-	49,1	67,1
-	37,28	38,29	45,24	64,43	-	-	-	-	67,2
-	37,29	38,30	45,24	64,44	-	-	-	-	67,3
-	37,30	38,31	45,25	64,45	-	-	-	-	67,4
-	37,31	38,32	45,27	64,46	-	-	-	-	67,5
-	37,31	38,32	45,29	64,47	-	-	-	-	67,6
-	37,32	38,33	45,26	64,48	-	-	-	-	67,7
-	-	-	-	64,49	-	-	-	50,1	68,1
-	-	-	-	64,50	-	-	-	50,2	68,2
12,5	37,33	38,34	47,1	65,1	-	-	-	50,3	68,3
12,7	37,34	38,35	47,2	65,2	-	-	-	50,4	68,4
-	37,35	38,36	-	65,3	-	-	-	(47,19)	(68,5)
12,8	37,36	38,37	47,3	65,4	-	-	-	(50,5)	(66,10)
12,9	37,37	38,38	47,4	65,5	-	-	-	-	68,6
12,9	37,38	38,39	47,5	65,6	-	-	-	-	68,7
12,11	37,39	38,40	47,7	65,7	-	-	-	(47,17)	(68,8)
12,12	37,40	38,41	47,8	65,8	-	-	-	(50,6)	(66,8)
-	37,41	38,42	47,9	65,9	-	-	-	(47,18)	(68,9)
-	37,42	38,43	47,10	65,10	-	-	-	(50,7)	(66,9)
12,14, 15	37,44	38,45	47,11	65,11	-	-	-	(47,20)	(68,10)
-	-	-	47,12	65,12	-	-	-	(50,8)	(66,11)
-	-	-	47,13	65,13	12,16,17	38,1, 2	39,1, 2	51,1	69,1
-	-	-	47,14	65,14	-	-	-	-	69,2
-	-	-	47,15	65,15	12,18	38,3	39,3	51,2	69,3
-	-	-	(47,16)	65,16	12,19	38,4	39,4	51,3	69,4
-	-	-	(48,1)	-	12,20	38,5	39,5	51,4	69,5
-	-	-	48,2	66,1	12,21	38,6	39,6	51,5	69,6
-	-	-	48,3	66,2	12,22	38,7	39,7	51,6	69,7
-	-	-	51,9	66,3	12,23	38,8	39,8	51,7	69,8
-	-	-	51,10	66,4	-	-	-	-	69,9
-	-	-	51,11	66,5	-	-	-	51,8	69,10
-	-	-	51,12	66,6	-	-	-	-	70,1
-	-	-	51,13	66,7	-	-	-	-	70,2
-	-	-	47,17	66,8	-	-	-	-	70,3
-	-	-	47,18	66,9	-	-	-	-	70,4
-	-	-	47,19	66,10	-	-	-	-	71,1
-	-	-	47,20	66,11	-	-	-	-	71,2

vilde have faaet Plads, hvis den var blevet sat ind i selve Teksten. — 64,⁴⁰. vger Søs, 1566: mijlen. — 64,⁴¹. tre kiendinger, 1566: 10 mijlen. — 64,⁴⁸. knudderuret, 1566: rudtsich.

65,⁸. venstre, Trykfejl for vestre; 1566: west.

66,⁵. fra Memel; 1566 tilføjer: tot die Seuenberghen; jfr. § 6. — 66,⁸⁻¹¹ er gentaget i 68,⁵ og 8-10. — 66,¹⁸. steck, 1566: steeck, d. e. god Holdebund.

67,¹. Spiren paa vor Fruekircke, 1566: die spitse Thoren. ved den synderste etc. maa betyde: i Mærket „den sydligste Vejrmølle til Sydkaanten af København“.

72,¹. en alne dyb etc.; 1566: een Elle diep in van twee Ellen; formodentlig bør det første „alne“ og „Elle“ slettes. — 72,⁷. Dist. angives i 1566 til 12, i 1579 til 28 Mile!

73,³. frem til, = 1579; 1566: van.

79,¹. 40 mile; 1566: 60 mijlen. — 79,³. filer, uforstaaeligt Ord! — 79,¹⁰. sterck, 1566: steeck. oc der ligger etc.; 1566: ende [dat Rif] leydt tot sommighe steden drooch ende dat Landt naest.

80,³. fuld, 1566: vuyt, d. e. ful, fæl.

81,⁸. fra Parno, 1566: nae P., d. e. til P., hvilket er det rigtige. — 81,¹¹ og ¹². Disse to §§, af hvilke den før-

1566	1568	1566	1568	1532	1541	1566	1568	1566	1568
-	71, ³	54, ³	74, ⁴	-	-	60, ⁵	80, ⁵	64, ³	83, ³
-	71, ⁴	-	74, ⁵	39, ³	40, ²	61, ¹	81, ¹	-	84, ¹
-	71, ⁵	55, ¹	75, ¹	39, ^{4, 5}	40, ^{3, 4}	61, ²	81, ²	65, ¹	84, ²
-	71, ⁶	55, ²	75, ²	-	-	61, ³	81, ³	65, ²	84, ³
52, ¹	72, ¹	56, ¹	76, ¹	-	-	61, ⁴	81, ⁴	65, ³	84, ⁴
52, ²	72, ²	56, ²	76, ²	-	-	61, ⁵	81, ⁵	65, ⁴	84, ⁵
52, ³	72, ³	57, ¹	77, ¹	-	-	61, ⁶	81, ⁶	63, ⁵	84, ⁶
52, ⁴	72, ⁴	57, ²	77, ²	-	-	61, ⁷	81, ⁷	65, ⁶	84, ⁷
52, ⁵	72, ⁵	57, ³	77, ³	-	-	61, ⁸	81, ⁸	65, ⁷	84, ⁸
52, ⁶	72, ⁶	58, ¹	78, ¹	-	-	61, ⁹	81, ⁹	-	84, ⁹
52, ⁷	72, ⁷	58, ²	78, ²	-	-	61, ¹⁰	81, ¹⁰	4, ⁴	84, ¹⁰
53, ¹	73, ¹	59, ¹	79, ¹	-	-	45, ¹¹	81, ¹¹	6, ⁸	7, ⁷
53, ²	73, ²	59, ²	79, ²	-	-	-	63, ¹¹	4, ⁵	84, ¹¹
53, ³	73, ³	-	79, ³	-	-	-	81, ¹²	6, ⁹	7, ⁹
53, ⁴	73, ⁴	59, ³	79, ⁴	-	-	65, ¹⁷	81, ¹³	4, ⁷	84, ¹²
53, ⁵	73, ⁵	59, ⁴	79, ⁵	-	-	65, ¹⁸	81, ¹⁴	6, ¹⁰	7, ¹¹
53, ⁶	73, ⁶	59, ⁵	79, ⁶	-	-	63, ⁵	82, ¹	-	84, ¹³
53, ⁷	73, ⁷	59, ⁶	79, ⁷	-	-	63, ⁶	82, ²	7, ¹²	7, ¹²
-	73, ⁸	59, ⁷	79, ⁸	-	-	63, ⁷	82, ³	-	11, ¹⁵
53, ⁸	73, ⁹	59, ⁸	79, ⁹	-	-	63, ⁸	82, ⁴	4, ⁹	84, ¹⁴
53, ⁹	73, ¹⁰	59, ⁹	79, ¹⁰	-	-	63, ⁹	82, ⁵	6, ¹³	7, ¹³
53, ¹⁰	73, ¹¹	59, ¹⁰	79, ¹¹	-	-	63, ¹⁰	82, ⁶	63, ³	84, ¹⁵
53, ¹¹	73, ¹²	60, ¹	80, ¹	-	-	-	82, ⁷	65, ⁸	-
54, ¹	74, ¹	60, ²	80, ²	-	-	-	82, ⁸	63, ⁴	84, ¹⁶
-	74, ²	60, ³	80, ³	-	-	64, ¹	83, ¹	65, ⁹	-
54, ²	74, ³	60, ⁴	80, ⁴	-	-	64, ²	83, ²	65, ¹⁰	84, ¹⁷

ste endda er en Gentagelse af 63,¹¹, hører rettelig hjemme i Kap. 63 el. 64. — 81,¹³, oc Fiskerne etc.; denne Bemærkning findes ikke i 1566, den er formodentlig tilføjet af Laur. Benedichts Hjælper.

83,², sinckelsten, Singels, Ral.

84,², oc naar den syndre side etc., Misforstaaelse af (1566): als die Suyder Noorden West van v leydt, d. e.: naar (Ølands) Sønderodde ligger V. fra jer. — 84,⁶, stengrud, 1566: gruys steen (grud = Grus). — 84,⁷, Lær, Ler; 1566: Lijm. stengrund, 1566: steeckgront, d. e. Holdebund. — 84,⁸, sleffuerig, 1566: slijkick, d. e. dyndet. — 84,⁵ drejer sig formodentlig om Hanstholm og har altsaa intet at gøre i denne Sammenhæng. — 84,¹⁰⁻¹⁴ er Gentagelser fra Kap. 7 og staar her ude af Sammenhæng.

86,¹, norden ved Gudland; paa Fig. 93 er Karlsø lagt ved Hoborg, Sydspidsen af Gotland; i Virkeligheden ligger Øerne omtrent midt for Vestsiden af Øen. — 86,⁶, Meiland, Hovedlandet, altsaa Gotland. — 86,⁷, Fro-sundt er udeladt i 1566.

87,², Reffsand, 1566: reef zant (?). — 87,¹¹⁻²⁰, Disse §§ staar her ganske ude af Sammenhæng; de hører hen under Beskrivelsen af de vestlige Farvande. — 87,¹¹, Foerland, 1566: voorlant van Engellant. huidskelpig, med hvide Skaller. — 87,¹², Gøding, 1566: Goydinck, d. e. Goodwin Sands. — 87,¹⁷, Nael, Naale.

88,¹, Denne § er stærkt forvansket baade i 1566 og 1568; allerede Waghenauer har kritiseret den og oplyst, at Meningen er: Østenden af „Brede veertiene“ ligger N. V. for Coege (Koog paa Texel), Vestenden N. V. for Haarlem (Burger 1909, p. 24).

1566	1568	1566	1568	1566	1568	1566	1568	1566	1568
63,4	84,18	67,1	87,1	-	87,16	70,4	90,3	70,20	90,19
65,11		67,2	87,2	-	87,17	70,5	90,4	70,21	90,20
65,12	85,1	67,3	87,3	-	87,18	70,6	90,5	70,22	90,21
65,13	85,2	67,4	87,4	-	87,19	70,7	90,6	70,23	90,22
65,14	85,3	67,5	87,5	-	87,20	70,8	90,7	70,24	90,23
65,14	85,4	67,6	87,6	68,1	88,1	70,9	90,8	70,25	90,24
65,15	85,5	67,7	87,7	69,1	89,1	70,10	90,9	70,26	90,25
65,16	85,6	67,8	87,8	69,2	89,2	70,11	90,10	70,27	90,26
66,1	86,1	67,9	87,9	69,3	89,3	70,12	90,11	70,28	90,27
66,2	86,2	67,10	87,10	69,4	89,4	70,13	90,12	70,29	90,28
66,3	86,3	41,5	87,11	69,5	89,5	70,14	90,13	70,30	90,29
66,4	86,4	41,6, 7	87,12	69,6	89,6	70,15	90,14	70,31	90,30
66,5	86,5	20,29	87,13	69,7	89,7	70,16	90,15	70,32	90,31
66,6	86,6		42,19	20,42	89,8	70,17	90,16	70,33	90,32
66,7	86,7	-	87,14	70,1, 2	90,1	70,18	90,17	70,34	90,33
66,8	86,8	-	87,15	70,3	90,2	70,19	90,18	70,35	90,34

89. 1566, Kap. 69 har Overskriften: Die gront op Amelant. — 89,¹, grunden paa A.; 1566: vlack van A. — 89,³, opgangen, 1566: die opganck (?). — 89,⁴, grud, 1566: zant. — 89,⁷, Den første Del af §'en er aabenbart en Gentagelse af 63,⁴⁶, skønt Retningen er den stik modsatte, hvilket maaske hænger sammen med en oprindelig dobbelt Retningsangivelse (S. S. V.—N. N. Ø.); iøvrigt er Opgivelsen i sig selv ganske forkert. Slutningen af §'en er aabenbart et løsrevet Stykke af en hel anden Sammenhæng. synden veir, 1566: synden aen.

90,¹, igennem staaendis og dørstaaendis svarer her og ellers til holl.: doorgaende, jfr. § 28 og 29: igenemgaaendis. — 90,⁶, ieffne ved, 1566: nae, d. e. til. — 90,⁸, Jfr. §§ 18 og 34. — 90,¹⁰, xciiij timer, 1566: 33. seyldent, holl. Sprogform. — 90,⁸¹, ³⁴ og ³⁴ er Gentagelse af § 8. — 90,³⁶, Busken, 1566: die Bos. — 90,³⁴, ³⁸, ³⁹, faruand, 1566: vaerweer, d. e. Farvejr.

91,¹¹, Kil, 1566: die Kijl. — 91,¹², saa nær til nør etc.; 1566: so Noordelijcken van v, dat Noordt Noordwest effen buyten dye voorschreuen hooghen Berch vry wijst (v: viser frit). stickgrund, 1566: steeckgrondt, d. e. Holdebund.

92,², Den rette Kil, 1566: dye rechte Kijl. — 92,³, den slette Kil, 1566: dye slechte Kijl. — 92,⁵, ombord, 1566: aen Backboort. til at vide, 1566: te weten, formentlig Trykfejl for: te westen. — 92,⁷, Hattes reff (Hatterrev) er som bekendt til Dels tørt. østre side, maa være vestre. saa nær at i vel, 1566: soo verde dat

1532	1541	1566	1568	1566	1568	1566	1568	1566	1568
-	-	70, ³⁶	90, ³⁵	-	91, ¹⁴	73, ²	93, ³	76, ¹²	97, ¹²
-	-	70, ³⁷	90, ³⁶	72, ¹	92, ¹	73, ³	93, ⁴	76, ¹³	97, ¹³
-	-	70, ³⁸	90, ³⁷	72, ²	92, ²	73, ⁴	93, ⁵	76, ¹⁴	97, ¹⁴
-	-	70, ³⁹	90, ³⁸	72, ³	92, ³	73, ⁵	93, ⁶	76, ¹⁵	97, ¹⁵
-	-	70, ⁴⁰	90, ³⁹	72, ⁴	92, ⁴	73, ⁶	93, ⁷	76, ¹⁶	97, ¹⁶
-	-	70, ⁴¹	90, ⁴⁰	72, ⁵	92, ⁵	74, ¹	94, ¹	76, ¹⁷	97, ¹⁷
42, ¹	43, ¹	71, ¹	91, ¹	72, ⁶	92, ⁶	75, ¹	95, ¹	76, ¹⁷	97, ¹⁸
42, ²	43, ²	71, ²	91, ²	72, ⁷	92, ⁷	5, ¹	96, ¹	76, ¹⁸	97, ¹⁹
42, ³	43, ³	71, ³	91, ³	72, ⁸	92, ⁸	76, ¹	97, ¹	76, ¹⁹	97, ²⁰
42, ⁴	43, ⁴	71, ⁴	91, ⁴	72, ⁹	92, ⁹	76, ²	97, ²	76, ²⁰	97, ²¹
42, ⁵	43, ⁵	71, ⁵	91, ⁵	72, ¹⁰	92, ¹⁰	76, ³	97, ³	77, ¹	98, ¹
42, ⁶	43, ⁶	71, ⁶	91, ⁶	72, ¹¹	92, ¹¹	76, ⁴	97, ⁴	77, ²	98, ²
42, ⁷	43, ⁷	71, ⁷	91, ⁷	72, ¹¹	92, ¹²	76, ⁵	97, ⁵	77, ³	98, ³
42, ⁸	43, ⁸	71, ⁸	91, ⁸	72, ¹²	92, ¹³	76, ⁶	97, ⁶	77, ⁴	98, ⁴
42, ⁹	43, ⁹	71, ⁹	91, ⁹	72, ¹³	92, ¹⁴	76, ⁷	97, ⁷	77, ⁵	98, ⁵
42, ¹⁰	43, ¹⁰	71, ¹⁰	91, ¹⁰	72, ¹⁴	92, ¹⁵	76, ⁸	97, ⁸	77, ⁶	98, ⁶
-	-	71, ¹¹	91, ¹¹	72, ¹⁵	92, ¹⁶	76, ⁹	97, ⁹	77, ⁷	98, ⁷
-	-	71, ¹²	91, ¹²	73, ¹	93, ¹	76, ¹⁰	97, ¹⁰	77, ⁸	98, ⁸
42, ¹¹	43, ¹¹	71, ¹³	91, ¹³	73, ¹	93, ²	76, ¹¹	97, ¹¹	77, ⁹	98, ⁹

ghijdt effen sien moecht, d. e. saa langt borte, at I lige netop kan se den. nord norduesten, 1566: Noorden ende Noortwesten. — 92, ¹⁰. I Fyns land, 1566: ende Nieborch leyt int Lant van Vanenen. — 92, ¹¹ og ¹². Laffuend, 1566: Langhelant. — 92, ¹². Laaland, 1566: Laland; det omtalte Rev er Albuen med Albu Triller. — 92, ¹⁶. Laalands Reff eller Høffue, 1566: Lalandts Rif oft Lalants hoecken. trinde høffue, 1566: ronde Houelkens. Oc naar de 2 høffue, 1566: als dye voorschreuen Visschers Boeykens. hage, 1566: Haecken.

95, ¹. punct, 1566: die punct, d. e. Pynten. hat, Trykfejl for hoeck eller høuff; 1566: die Hoeck van dat Westlant.

96, ¹. Jfr. Wagh.s Kort II, ¹⁹ med tilhørende Tekst, som ligner denne § meget.

100—101. Det maatte ligge særlig nær for de nederlandske Skippere at tilvejebringe en Farvandsbeskrivelse af Zuidersøen og Indsejlingerne dertil. Der findes da ogsaa baade i Seebuch (11, ¹⁸⁻³¹) og i 1532 (Kap. 7) en Del Oplysninger herom, dog kun kortfattede og usammenhængende. Trangen til en fyldig Vejledning for dette vanskelige Farvand er især blevet følt i Amsterdam, og denne store Sø- og Handelsstads Magistrat overdrog da den berømte Maler og Korttegner Cornelis Anthoniszoon at udarbejde en saadan (se Burgers Afhandling i „Het Boek“, 1913, p. 283 ff.), og saaledes fremkom det lille Skrift: „Dit is die Kaerte van dye Suyder zee“, trykt i Amsterdam, Aar 1540, af Bogtrykkeren Jan Jacobszoon (Facsimile-Udgave ved H. C. Rogge, Leiden 1885). Ligesom denne Udgave straks, i 1541, blev efterfulgt af den ogsaa af Corn. Anthoniszoon redigerede „Caerte vander zee, om Oost ende West te zeylen“, omfattende hele Vesteuropas Kyst ned til Gibraltar-Strædet, samt Nord- og Østersø-Kysten op til den Finske Bugt, saaledes blev det snart Skik og Brug ved nye Udgaver af den større „Sø-kortbog“ at lade Zuidersø-Beskrivelsen følge med, snart i Spidsen af hele Bogen, og snart i Slutningen, men stadig som et selvstændigt Hele.

Den i Udgaven 1540 foreliggende Tekst af Zuidersø-Beskrivelsen er senere blevet lidt udvidet og omordnet; men der ingen saadanne senere hollandske Udgaver bevaret, saa denne Tekstredaktion kendes kun fra det danske „Søkart“ 1568 og de to plattyske „Seekarten“ 1571 og 1575 (jfr. Burger i „Tijdschrift voor boek- en bibliotheekwezen“ 1909, p. 26 ff.); den danske og de to tyske Tekster stemmer næsten fuldstændigt overens.

Derimod repræsenterer den Zuidersø-Beskrivelse, der hører til „Søkortbogen“ af 1566, en helt ny Redaktion af Teksten, som genfindes i Udgaven 1580. Denne vil

der altsaa ingen Anledning være til at sammenligne med Teksten i 1568.

I nedenstaaende Sammenstilling vil 1540 blive citeret efter det i min Udgave af „De Kaert vander zee“ 1532 anvendte Inddelings-System, der let kan indføres i Rogges Facsimile-Udgave; af dens 47 §§ mangler kun § 1, 40, 44, 45 og 47 i 1568-Udgavens Tekstredaktion, hvoraf til Gengæld § 1, 2, 25—29, 39—34, 46—48 og Begyndelsen af 49 mangler i 1540.

100, 1, 2. Den plattyske Tekst til disse to §§ i Udg. 1571 er aftrykt hos Burger (Tijdschrift v. b. e. b. 1909, pag. 26—27.

100, 1. Dickstalle maa være Stene eller Pæle udenfor Diget.

100, 2. Kinster burt, 1571: kinnige bürt, nu ukendt Stednavn. omkring, 1571: vorby. merckene, 1571: marcken, d. e. Øen Marken.

100, 5. til (den søndre ende), 1540: in. — inham (holl.), d. e. Bugt.

100, 7. Taarne, 1540: tonnen.

100, 8. 1540: dat zijn ooc dwars mercken.

100, 9. Landemercket, 1540: die landts mercken. Dette Udtryk kommer igen flere Gange; det synes snarest at maatte forstaas som „Langs-Mærket“, modsat „Tværs-Mærket“.

100, 10 afviger stærkt fra 1540.

100, 12. it spitz Taarn etc.; 1540: een scerpe torn een weynich bewesten die Molen, die staet etc.

100, 13. Kliff Schars; 1540: dat klif, ende hiet scaerns etc. — Staueren oc Varns etc.; 1540: staueren een luttel bezuyden warns an een huys, dat zijn etc.

100, 14. indtil den Kircke etc.; 1540: dat dye nieuwe kerck comt beoosten die poort van dat blochuys tot staueren, een cleyn waghén padt breet dat mer door moghen sien, ende hout also tot dat ghy diep water hebt bi wsten Worcom.

100, 15. tuers merckene; 1540 tilføjer: ende die cap tot staueren comt aen dye kerc, dat zijn lants mercken.

1566	1568	1540	1568	1540	1568	1540	1568	1540	1568
77,10	98,10	-	100,1	9	100,10	18	100,19	-	100,28
80,1	99,1	-	100,2	10	100,11	19	100,20	-	100,29
	99,2	2	100,3	11	100,12	20	100,21	26	100,30
80,2	99,3	3	100,4	12	100,13		100,22	27	100,31
	99,4	4	100,5	13	100,14	21, 22	100,23	28	100,32
80,3	99,5	5	100,6	14	100,15	23	100,24	29	100,33
	99,6	6	100,7	15	100,16	-	100,25	30	100,34
80,4	99,7	7	100,8	16	100,17	-	100,26	31	100,35
80,5	99,8	8	100,9	17	100,18	-	100,27	32	100,36

100,¹⁸. (det er) merckene, 1540: dwars mercken.
 100,¹⁹. de masten som ligge, 1540: die mast die
 ... staet. stinsen, Landhuse.

100,²³. Item ... norden = 1540,²¹. — 1540,²² begyn-
 der: Item om te weten die mercke van dye ton, daer
 staen twee caepen op dat voetsant van Vlielant, ende
 als die oosterse caep staet te haluen tusschen die wester-
 sche caep ende duine, ende men siet etc.

100,²⁸ mangler i 1571.

100,³⁰. Veringen, 1540: Wyeringher vlaeck. — Sø-
 kanten, misforstaaet Oversættelse af „den oever“ (jfr.
 tysk „Ufer“), d. e. Landsbyen den Oever paa Wieringen,
 som senere kaldes „øuerit“; jfr. § 34: „øuerit eller Sø-
 kanten“. — høyt offuen for, 1540: op dat hooch.

100,³⁸. Høffuen, 1540: dat hooch. — fremskud,
 1540: voorschot.

100,⁴⁴. rack, Mellemrum, Vejstrækning; jfr. Skagerak.
 man ser imellem baade 3 stinsen, d. e. imellem
 begge ser man tre Landhuse.

100,⁴⁹. Item Laen eller Burchsand mangler
 i 1540. sønden ved Høffuen; 1540: besuyden dat hoech
 mit dat voorschot nae dat hooch ende houdt etc.

100,⁵¹ er udeladt i 1571.

100,⁵². kunde skride; 1540: swichten, d. e. svikker,
 reber Sejlene. — naar vinden haver veret vde, 1540:
 als die windt buyten west is, d. e. naar Vinden er V.
 udenfor (v: ude i Nordsøen). — huer dag, Forveksling
 af (1540) „des ghelijcx“ (ligesaa) med „daghelijcx“ (daglig).

100,⁵⁵. paa neste, 1540: omtrent.

101,². Dithmersker oc andre; her tilføjer 1540: dese
 iij tonnen salmen vinden: een in dat nieuwe vlie, die
 middelste; ende een in dat Ranserdiep, oock die mid-
 delste; ende daer toe die derde of die innerste, die men
 die leggher hiet, ende alle backens etc.

1540	1568	1540	1568	1540	1568	1540	1568	1540	1568
33	100, ³⁷	-	100, ⁴²	-	100, ⁴⁶	36	100, ⁵⁰	41	100, ⁵⁴
34	100, ³⁸	-	100, ⁴³	-	100, ⁴⁷	37	100, ⁵¹	42	100, ⁵⁵
-	100, ³⁹	24	100, ⁴⁴	-	100, ⁴⁸	38	100, ⁵²	43	101, ¹
-	100, ⁴⁰	25	100, ⁴⁵	35	100, ⁴⁹	39	100, ⁵³	46	101, ²
-	100, ⁴¹								

SPROGLIGE OG REELLE OPLYSNINGER TIL SLUTNINGSKAPITLERNE.

Huorledis Maanen voxer oc igen formindskis

(S. 177—78).

Svarer til 1566, Kap. 79; en lignende Figur og Tekst findes i 1540, efter Zuidersø-Beskrivelsen.

paa en Sted; 1540 og 1566: in een etmael. — oc da er Maanen etc.; 1540: so is dye maen vol van die zon of. Daer bouen ende beneden dese ronde figuer staet; 1566: so is die Maen vol van die Sonne, oft daer bouen, ende beneden so als in dese ronde Figuer hier bouen verclaert staet. Baade den danske og den hollandske Tekst er uklare. — voxer til oc tager aff igen, d. v. s. i Afstand fra Solen.

Tekst og Billede er ment som en Vejledning til ved Hjælp af Maanestillingen at udfinde Tiden for Høj- og Lavvande. Se nærmere herom i Breusings nautiske Indledning til „Seebuch“ pag. XLIV ff.

En vis Maade til at vide vnder huad Horizont mand er (S. 178—79).

Findes ikke i 1566.

S. 178. Vester Søen betyder her aabenbart de vest-europæiske Farvande i Almindelighed. — Gradbogen d. e. Jacobsstaven. — male, maale. — Leydingen, Polarstjærnen; staar som bekendt ikke nøjagtig i Himmelpolen, men Forf. glemmer at oplyse, hvorledes man skal bestemme den sande Pols Stilling i Forhold til Polarstjærnen. — bag Englands ende; der menes vistnok, at man, kommende V. fra, løber op i Bristol Kanalen, som paa holl. Søkort i 17. og 18. Aarh. kaldes „den forkerte Kanal“, i Stedet for i den rigtige fransk-engelske Kanal.

S. 179. samme kust; man venter her snarere „konst“, nemlig at tage Breddebestemmelser. I øvrigt er jo hele denne Betragtning et talende Vidnesbyrd om, paa hvor lavt et Trin Navigationen endnu stod i det 16. Aarh. Og i stærk Modstrid med Indskærpningen af Vigtigheden af at passe godt paa sin Bredde staar det, at der i „Søkartet“ ikke er anført en eneste Bredde eller Polhøjde for noget Sted.

At see paa Stierneerne, huad klokken haffuer slagit
(S. 179—182.)

S. 179. Svarer til 1566, Kap. 82. — Man maa huske, at dengang havde man endnu ingen mekaniske Ure, som kunde bruges til Søs, hvorfor man maatte hjælpe sig med saadanne simple Metoder som den her angivne. Endnu i 17. Aarh. brugtes til at bestemme Klokkeslettet om Dagen det saakaldte „Æquinoctial-Kompas“, en Kombination af Solskive og Kompas (afbildet hos Blaeu (Seesp. I, 49) og Breusing). Til Inddeling af Vagterne havde man jo „Glas-set“, der løb ud hver halve Time. — de ij Stjerner, som viser paa Leydingen, d. e. „Baghjulene“ i „Karlsvog-nen“; den 24. August ved Midnat skal disse altsaa staa lodret under Polarstjærnen; da de paa 6 Timer (d. e. $\frac{1}{4}$ Døgn) skal have drejet sig fra „halffgaaen til Norduest“ [„Vest“ vilde være mere konsekvent] til „halffgaaen til øster“, maa der hermed menes en Bue paa c. 90° , altsaa fra c. 45° foran Lodlinien til c. 45° efter denne; nogen absolut Nøjagtighed kan der jo ikke være Tale om ved saa grove Observationsmetoder. — dette Regenskab. De faste Udgangspunkter er altsaa: ved 24. Aug., 24. Novbr., 24. Febr. og 24. Maj staar „Baghjulene“ ved Midnat henholdsvis lodret under, vandret til højre (Øst) for, lodret over og vandret til venstre (Vest) for „Leydingen“; for hver Uge, der forløber efter en af disse Datoer, bliver Klokkeslettet for hver af de nævnte Stjærnestillinger en halv Time mindre.

S. 180. Teksten svarer til 1566. Kap. 81, Billedet til 1566, Fig. 59. — Om Billedet se Billed-Portegnelsen.

S. 181. Billedet findes ikke i 1566. Se Billed-Portegnelsen.

S. 182. Findes ikke i 1566. — den halffue Cirkel, som Planeterne staa paa; som man ser, er det en hel Cirkel, saa der burde have staaet: den trinde (d. e. runde) Cirkel, jfr. 5 Linier længere nede.

Om Gradbogen, eller den staff Baculus Jacob kallet
(S. 182—183).

S. 182. Findes ikke i 1566. — Gradbogen, Tillem্পning af holl. „Graetboghen“, d. e. Gradbue, i Alm. kaldet Jakobsstaven. — male, maale. — skyde Leisteren, maale Polarstjærns Højde; Udtrykket kommer af, at Franskmandene og Portugiserne kaldte Apparatet for „Armbrøst“ og betegnede Længdestaven som „Pilen“ (Breusing: Die naut. Instr., 1890, S. 39). — jeffne ved Lucten (d. e. Luften) oc Vandet, d. v. s. i Kimmingen. — probere eders Gradbog; hvorledes dette gik til, ses af den geometriske Figur i højre Side af Billedet. —

male (maale) høye Taarn oc Mure; den hertil brugte „baculus geometricus" var egentlig lidt forskellig fra Jakobsstaven (se Breusing, S. 36 ff.).

Leysteren eller Leydingen at lære at kiende

(S. 184—187).

Findes ikke i 1566. Overskriften passer egentlig kun til det første lille Stykke. Resten handler om Kvadranten og har intet med Polarstjernen at gøre.

S. 184. vinckelhage, en ret Vinkel. — Circkel, Passer. — Forklaringen er ganske uklar og tyder paa en højst mangelfuld Forstaaelse hos sin Forfatter; at man skulde kunne finde sin Longitudo (Længde, jfr. S. 186) ved Hjælp af dette Apparat, er naturligvis udelukket. Formentlig er „Longitudo" en Trykfejl for „Latitudo".

Om Paskarten (S. 188—191).

Fra det 13. Aarh. af tegnede Middelhavs-Sø-mændene, især Italienerne, gode Søkort over Middelhavet (med Sortehavet) og Vesteuropas Kyster op til Flandern; paa enkelte af dem er endog de nordiske Farvande skitserede (se „Tidsskr. f. Søvn." 1913, S. 103). Disse saakaldte Kompaskort er baserede udelukkende paa Observation af Kurser og Distancer, over hvilke man havde lange Lister i de saakaldte „Portolaner" (egl. „Havnebøger"). Kompaskortene er derfor aldrig graddelte, men til Gengæld er de forsynede med en Mileskala. Ejendommeligt for dem er det, at de er overtrukne med et System af Kompaslinier, der udstraaler fra en midt i Kortet nedlagt Kompasrose med en Krans af Bi-Roser uden om.

Den Kunst at tegne „Kompaskort" paa Grundlag af Kurs og Distance bredte sig i Slutningen af Middelalderen til de vesteuropæiske Folk og hænger ogsaa her nøje sammen med Fremkomsten af Sejladsforskrifter (fr. „routier", eng. „rutter", holl. „zeekaarte"). De tilsvarende tegnede Kort kaldte Hollænderne „Paskort", og de svarer ganske til de sydeuropæiske Kompaskort; de er utvivlsomt først blevet fremstillet som Specialkort (jfr. Waghenaeer's Kort, Tavle I—IV), og disse er saa blevet stillet sammen til større Oversigtskort, paa hvilke man tilføjede en Graddeling som oftest dog kun i Bredden. Et saadant „Paskort" omtales allerede i „De Kaert van der Zee" 1532 (S. 2); men ingen af disse ældste haandtegnede nederlandske Søkort synes at være bevaret. Allerede før Midten af 16. Aarh. forelaa dog et saadant Kort trykt, nemlig Corn. An-

th'oniszoons „Caerte van Oostlant“, der omfatter Nord-søen, Skagerak, de danske Farvande og Østersøen¹⁾. Ifølge Burger er Kortet udkommet Aar 1543; Øst- og Vestkanten er inddelt i ligestore Breddegrader, dog er Parallelerne ikke trukket op paa Kortet; Længdegrader er derimod ikke afsat. Kortet er da, hvad man kalder et „ligeegradet Paskort“. Systemet af Kompaslinier svarer ganske til Kompaskortenes.

Corn. Anthoniszoons Kort blev i den følgende Tid kopieret af forskellige andre Korttegnere, og i lidt beskaaret Tilstand optoges det i Abr. Ortelius's Atlas (i 1. Udg. 1570 dog uden Corn. Anthoniszoons Navn). Men om det har spillet nogen større Rolle for den jævne Sømand, turde dog være et Spørgsmaal. Naar Laur. Benedicht her meddeler en Anvisning paa selv at tegne sig „Paskort“, er det et Vidnesbyrd om, at de Søfarende endnu i det hele og store var henvist til at hjælpe sig selv til Kortmateriale. Havde han kendt Corn. Anthoniszoons for sin Tid fortræffelige Kort, vilde der have været god Grund for ham til at efterskære i alt Fald Dele deraf eller dog til at henlede sine Læseres Opmærksomhed derpaa som et nyttigt Oversigtskort.

Den nærmere Anvisning, som Laur. Benedicht giver S. 191, er af stor Interesse, fordi den uden Tvivl viser, hvorledes den Slags Kort, og deriblandt formodentlig ogsaa de italienske Kompaskort, er blevet konstrueret op. Metoden er jo overordentlig simpel og saadan, som vi paa Forhaand maatte tænke os den. Som man ser, tager den ikke Hensyn til Jordens Kugleform, og nogen Projektionsmetode er der ikke Tale om. Men inden for begrænsede Omraader, der ligger saa at sige paa Række og kun er forbundet stadig 2 og 2 med enkelte Kurslinier, kan den give ganske hæderlige og brugbare Resultater. Herpaa har vi netop herhjemme haft et fremragende Eksempel i „kgl. Søkortdirektør“ Jens Sørensens († 1723) i sin Art enestaaende Kort, der hidtil har henligget uudgivne i Søkortarkivet (se dettes Fortegn. over „antike“ Kort, S. 1—3), men hvoraf et Udvalg nu vil blive offentliggjort i en ikke fjærn Fremtid.

Til **Læseren** (S. 192—193) og **Register** (S. 194—198). Mangler i 1566.

¹⁾ En stor og smuk Reproduktion heraf er først offentliggjort af Bjørnbo og Petersen i „Anecdota Cartographica Septentrionalia“. Kbh. 1908. Se ogsaa „Tidsskr. f. Søvn.“ 1913, S. 113 ff., og C. P. Burger i „Het Boek“ 1913, S. 273 ff.).

FORTEGNELSE OVER BILLEDERNE.

Side

Facsimile af Titelbladet, med et lille Kort over det vestlige og nordlige Europa. Det er orienteret efter Øst, i Lighed med de fleste middelalderlige Verdenskort. I Sammenligning med Datidens øvrige Kort (se „Tidsskrift for Søværnen“ 1913, S. 97—116) er Fremstillingen ganske hæderlig, især for Vest-Frankrigs, Kanalens og Nordsø-Bækkenets Vedkommende, hvorimod hele det nordøstlige Hjørne af Kortet, Østersø-Egnene, er meget mangelfuldt tegnet. I Frankrig ses det franske Kongevaaben, de tre Liljer; mod Sydøst et Hjørne af Adriaterhavet med „Fenedig“ (Venezia) og en Indsø (Genfersø) med „Zvrig“ (Zürich). Karakteristisk er Jyllands stærke Heldning mod Vest (jfr. Tidssk. f. Søv. 1913, S. 113 f.), der stemmer med et Grundtræk i „Søkortbøgernes“ Opgivelser (f. Eks. 1568: 5, 1), og findes paa Søkortene til helt ned i 18. Aarh. Skagen Rev er forvekslet med Jydske Rev. England og Skotland er skilt fra hinanden ved en Kanal, hvilket ogsaa er Tilfældet paa de fleste af de sydeuropæiske Kompaskort, og Norge og Sverrig er skaaret altfor kort af mod Nord og tilmed gjort til en Ø, rimeligvis en Reminiscens fra Clavus-Kortenes Fremstilling (jfr. „Tidsskr. f. Søv.“ 1913, S. 106—109); det sydvestlige Norge er dog i Hovedsagen rigtig tegnet, kun lagt for langt mod Vest.

Hans Skovgaard's Vabenskjold, signeret L. B. (d. e. Laurentz Benedicht) og med Aarstallet 1565 . . . 2

Kompasrose, med Øst-Stregen opefter, jfr. Kortet paa Titelbladet. Kvindefiguren med de hellige Bøger og med Helligaands-Duen svævende over sig er et Sindbillede paa den kristne Tro; hun har Blikket fæstet paa Nadverkalken, over hvilken ses det korsmærkede Nadverbrød; i Baggrunden Korset med Indskriften „Fides“, d. e. Troen. Billedet skal aabenbart minde Sømanden om, at uden Guds frygt er Kompassets Vejledning forgæves 23

Kompasrose, med Graddeling og Stregernes hollandske Navne 24

Kompasrose til Oplysning om, hvilken Maanestilling der gør fuld Sø paa de forskellige Steder; en tilsvarende Fremstilling findes hos Waghenauer. De

fleste af Navnene findes i Stednavne-Listen. Con-		
dat er if. Wagh. = el Condado; Seland = Zeeland;		
Fle = Vlie; Malden = Naelden; Elst = Elben; Voel-		
land = N. Foreland; Soilr = Sorls, d. e. Sorlingues;		
Gest Land = Wagh.s Gheest van Texel; dat Vlaerck		
= Wieringer og Vriesche Vlaack		25
Fortoning 1. De tre nederlandske Øer Voorne (med		
Byen Briel), Tergore (Goeree) og		
Skouen (Schouwen)		30
—	2. Skillingen (Øen Terschelling; 1566, 12)	"
—	3. Tessel (Øen Texel; 1566, 17)	"
—	4. Eierland (Eijerland, nu den nordlige	
Del af Texel)		"
—	5. Fli i S. (der menes formodentlig Øen	
Vlieland, ikke Vlie, som er Indsejlingen		
ml. Vlieland og Terschelling)		"
—	6. Friszland (Friesland) set fra Tønden	
„Westworkum" i Zuidersøen (Navne:		
Bolsward, Verwoude, Parrega, Workum,		
Hinloopen, Koudum, Hemelum, Ane-		
nes (?), Molkwerum, Warns, Scharl,		(30 og
Stavoren)		Tavlen
—	7. Friszland (Friesland) set fra et Punkt	
V. f. Stavoren (Navne: Koudum, Mol-		
kwerum, Stavoren, Offuer Kliff d. e. (30 og		
Roode Klif)		Tavlen
—	8. Skillingen i S. Ø. (Øen Terschelling;	
Navne: S. Johannes Taarn (?), Vyport (?),		
Midslan, Rip (?), Brandaris)		32
—	9-12. Ammeland (Øen Ameland; Nr. 10 =	
1566, 11)		"
—	13. Skermønnicke oge (Øen Schiermon-	
nikoog; 1566, 10)		"
—	14. { Øen Rottum med Bo-	
sant (Bosch Plaet; 1566,		
9 har kun Rottum)		"
—	15. { Rottum med Bossant	
(Bosch Plaet)		"
—	16-17. Borckum (Borkum; Nr. 16 = 1566, 8) .	"
—	18. Just (Øen Juist; 1566, 7)	33
—	19. Nynorderoge (Øen Norderney)	"
—	20. Langeroge (Øen Langeoog)	"
—	21. Spickeroge (Øen Spiekeroog)	"
—	22. Vangeroge (Øen Wangeroog; 1566, 6)	"
—	23. Brusk (jfr. 1541, 4, 12: Borsken; for-	
modentlig d. s. s. Waghenaers Buysen,		
1568: Byzen, Biusen)		"
—	24. Baltrom (Øen Baltrum)	"

Fortoning 25-26.	Lille Spickerøge (nu formodentlig en Del af Øen Spiekeroog) . . .	33
—	27. Hilligeland (Helgoland) i N.V., N. Ø. t. Ø. og S. t. Ø.	34
—	28. Jyllands Vestkyst fra Bovbjerg til Ribe (Navne: Holmen o: Hanstholm, Bovbjerg, Ribe)	35 og Tavlen
—	29. Hilligeland (Helgoland) med Coluerhock (Scholpershoeck). Billedet har en paafaldende Lighed med Profilen af Øens Sydkyst paa Wagh.s Kort II, 19; men Wagh.s vestlige og nordlige Kystlinie mangler jo her. Se i øvrigt Stednavne-Listen (1566, 1)	36
—	30. Det ny Verck (Neuwerck) og Capen (Sømærket) udenfor Elb-Mundingen (1566, 2)	37
—	31. Menser (Minsen) Kirke (1566, 3) .	40
—	32. Lanuorden (Langwarden) Kirke (1566, 4)	41
—	33. Blexsem (Blexen) Kirke (1566, 5). "	"
—	34. Baltrom (Øen Baltrum; ligner Wagh.s Fortoning)	42
—	35. Fliland (Øen Vlieland; 1566, 16) .	45
—	36. Husdyningen og (Huisduinen, nu en Del af Nordholland; 1566, 13). .	46
—	37. Scrauensand ('s Gravesande, S. V. for 's Gravenhage; 1566, 14).	"
—	38. Briel, paa Øen Voorne (1566, 15) .	47
—	39. Øen Walcheren i S. Ø. Kirkerne er lagt i den Orden, i hvilken man faar dem tværs, idet man sejler ind langs Øens nordvestlige Kyst, hvis Profil er givet i nederste Række. „Somburch“ er utvivlsomt en Fejlskrift for „Domburch“, der ligger lige paa Kysten; følgelig er „Domburch“ midt i Billedet ogsaa forkert, paa denne Plads ligger ifølge moderne Kort Grijskerke. Den ubenævnte Kirke ved Westkapelle maa være enten Meliskerke eller Aagtekerke, og den ved Veere vel snarest Se-rooskerke (1566, 18).	50
—	40. Fem Taarne paa Walcheren. Det højeste er formodentlig det i Teksten omtalte Abbedi-Taarn i Middelburg (1566, 19)	51

	Side
Fortoning 41. Kysten af Flandern (Belgien), naar man sejler Wielingen ind. Lisuegen (Lisseweghe) ligger dog et Stykke fra Kysten inde i Landet (1566, 20)	52
— 42. Arenborstiers i Ø. S. Ø. (Øen Noirmoutier)	61
— 43. Heis i S. Ø. t. S. (Øen Yeu; 1566, 34)	"
— 44. Konckers ordt (Pte de Kermorvan udenfor Byen Le Conquet), formodentlig set fra N.; Klosteret er vel det i 35, 17 og 30 omtalte paa Pte de St. Mathieu, der ogsaa spiller en Rolle i Waghenaers Forskrifter. Billedet staar her uden Sammenhæng med Teksten, medens det i 1566 (20, 34) er knyttet til Beskrivelsen af en Klippe „Belert“ (Wagh.: le Bel) uden for „hoeck vant Konket“ (1566, 25)	"
— 45. Groy i V. S. V. (Øen Groix; 1566, 28)	62
— 46. Bolin i Ø. S. Ø. (Belle-Ile; 1566, 33)	"
— 47. Heis i N. N. Ø. (Øen Yeu; 1566, 35)	63
— 48. Bolin i N. N. V. (Belle-Ile; 1566, 32)	64
— 49. Groy i N. Ø. (Øen Groix; 1566, 31)	65
— 50. Kejserinden (La Vieille eller Gorbélla), Kejseren (Teunec el. Stenenet), de Seims (Øen Sein, V. f. Pte du Raz) (1566, 26)	"
— 51. S. Paulus (St. Pol de Léon; 1566, 22)	68
— 52. S. Mortens Eyland (Øen Ré; 1566, 36)	69
— 53. Goltstert i V. N. V. (Start Point; 1566, 51)	76
— 54. Goltstert i N. V. (Start Point; 1566, 52)	"
— 55. Portland i V. t. N. og N. Ø. t. N. (1566, 53)	"
— 56. Heissand i S. t. Ø. (Øen Ouessant; 1566, 23)	80
— 57. Heisand i N. N. V. (Øen Ouessant; 1566, 24)	81
— 58. Cap Prior (1566, 37)	85
— 59. Monsi (Mugia; 1566, 38)	86
— 60. Monsi i S. t. Ø. (Mugia; 1566, 39) . . .	87
— 61. Cap Finisterre i S. Ø. t. Ø. (1566, 40)	"
— 62. Cap Vincent i Ø. (1566, 41)	92
— 63. Calis malis i N. (Cadiz; 1566, 42) . .	93
— 64. To Bjærge ved Cadiz (1566, 43) . . .	94
— 65. Portland i N. Ø. t. Ø., S. Andris (Purbeck) (1566, 44)	97
— 66. Portland i N. t. Ø. (1566, 45)	96
— 67. Vicht i N. V. (Wight; 1566, 48)	96

Fortoning 68.	Dortmuiden (Dartmouth), Torrebay i N. N. V. (Tor-Bay), Goustert (Start Point) (1566, 49)	100
— 69.	Dortmuiden i N. N. V. (Dartmouth), Goltstert (Start Point) (1566, 50)	"
— 70.	Beuesier i N. Ø. t. N. (Beachy Head; 1566, 46)	102
— 71.	Beuesier i N. Ø. (Beachy Head; 1566, 47)	"
— 72.	Kysten af Østangel (Navne: Orfordness, Lowestoft, Yarmouth, Winterton; 1566, 54)	109
Facsimile af	Titelblad, med Billede af et firemastet Skib under Sejl (jfr. Titelbladet til 1566), signeret L. B. (d. e. Laurentz Benedicht)	113
Kongeriget	Norges Vaabenskjold	114
Fortoning 73.	HesnesØ, Nyholm, Mardø (Mærdø), De Drommelingen i N. V. (Tromlingerne) ($\frac{1}{2}$ St.)	118
— 74.	De Drommelingen i N. t. V. (Tromlingerne; $\frac{1}{2}$ St.)	"
— 75.	Jyllands Nordvestkyst (Navne: Hirtshals, Rubjærg Knude. — Skagen, Bangsbo Bakker (Lakeley, jfr. 64, 80), Rubjærg Knude, Hanstholm)	121 og Tavlen
— 76.	Vardbiærg (Varberg)	121
— 77.	Anholt i V. S. V. og tværs	122
— 78.	Lessø (Læsø) i V. t. N.	123
— 79.	Robbeknud (Rubjærg Knude)	126
— 80.	Hartzhalss (Hirtshals) i Ø. t. S.	127
— 81.	Hallandt (Halland) i N. N. Ø.	128
— 82.	Kulden (Kullen)	"
— 83.	Nessit (Lindesnæs) i V. t. S.	"
— 84.	Det Land østen ved Vardzbierg (Varberg) ($\frac{1}{2}$ St.)	129 og Tavlen
— 85.	Noruegen (Norge). De Udclipper halffuege (midtvejs imellem) Nessit (Lindesnæs) oc Fleckerø (Flækkerø). Skersund (Skjernøund), Helligsund (Ny Hellesund), Fleckerø. ($\frac{1}{2}$ St.)	129 og Tavlen
— 86.	Vitmynde (Wittow, Rügen) i S. V.	134
— 87.	Jasmynde (Jasmund, Rügen) i S. V.	"
— 88.	Imellem Santhamer oc Falsterbo (Navne: Falsterbo, Nyholm (Trelleborg), Vitsted (Ystad), Sandhammeren)	"
— 89.	Bornholm	135
— 90.	Erdtholm (Kristiansø) i N. N. Ø., V. og N.	136

	Side
Fortoning 91. Odesholm (Odensholm)	137
— 92. Dagen (Dagø) og Dagerort i Ø. . .	138
— 93. Gudland (Øen Gotland), set fra Ø., med Navnene: Karlsø (ligger midt paa Vestsiden), Hoborg (Gotlands Sydspids), Santuig (Sandviken), Østergaard (Østergarnsholmen), Sliet (Slite), Farø (Fårø; Sundet mellem Gotland og Fårø er kun antydet ved en Bugt), Sualford (Salvo-reef), Gotskesand (Gotska Sandø). Da man efter Billedet skulde tro, at Gotska Sandø ligger N. N. V. f. Fårø, er der udtrykkelig angivet N. N. Ø.; Retningen er for øvrigt lige N.	139
— 94. Kurlands Vestkyst, med Lyserort, Windau og Backofen (1566, 55)	140
— 95. Gamle Parno og Parno (Pernov). — Ertholmen (Kristiansø) i N. Ø. t. Ø. .	142
— 96. Feland (rimeligvis Fejlskrift for Oeland, d. e. Øland. „Til Klippen“ vil formodentlig sige, at fra dette Punkt (Sønderodde) gaar Vejen videre til Utklipporna). . . .	”
— 97. Slaeplaken i N. Ø. (d. e. Lig-Lagernerne), Kysten fra Pte du Raz til Audierne, se Stednavne-Listen. (1566, 27)	151
— 98. Schaffuen (Skagen), set fra N. V. Den store Kirke er aabenbart den nu tilsandede gamle Kirke (1566, 56)	155
— 99. Lessø (Læsø; 1566, 57)	156
Facsimile af Titelblad, med Billedet af et firemastet Skib under Sejl, (jfr. S. 113 og 1566). . . .	165
Slutningsvignet: Kristusfigur med Omskriften: Ego sum Dominus omnipotens, d. e. Jeg er den almægtige Herre	176
Maanetavle, til Beregning af Tiden for Høj- og Lavvande efter Maanefaserne. Foroven Solen, forneden Fuldmaanen. I Rækken af Maanefaserne er disse, som man ser, forkert tegnet fra første Kvarter gennem Fuldmaane til sidste Kvarter, idet Grænsen for den belyste Del af Maaneskiven jo i dette Tidsrum aldrig kan blive en indadbøjet krum Linie. I øvrigt er det temmelig vildledende, at Fasen (den belyste Del) er fremstillet sort. (1566, 58). . .	177
Simpelt Stjærneur („Horometer“), = 1566, 59, hvor Figuren er signeret C. T. ∴ Cornelius Toniades (d. e. Cornelis Antoniszoon). Apparatet skal altsaa holdes saaledes, at man ser Polarstjærnen gennem den lille Ring i Midten og Karlsvognen tæt ved	

Yderkanten af den store Ring. „Baghjulene" angiver da Klokkeslettet tilnærmelsesvis, vel at mærke naar man foretager den S. 179 (jfr. S. 230) omtalte Beregning af, hvor mange Uger man er bagefter en af de nævnte Datoer og for hver Uge fradrager en halv Time i Klokkeslettet.

180

Forbedret Stjærneur („Horometer"). Findes ikke i 1566. Tegningen er lidt unøjagtig i visse Enkeltheder, men i øvrigt forstaaelig nok. Instrumentet bestaar af en cirkelrund Skive, hvis Periferi er inddeelt i 12 Dele, svarende til Maanederne, og disse atter i mindre Dele, en for hver Dag. En halv Ring, paa hvilken Timetallene er indridsede, kan drejes hele Vejen rundt langs Skivens Periferi; den skal altsaa kunne bevæge sig frit igennem Haandtaget foroven, der sidder fast paa Skiven. Endelig er der et Hul i Skivens Centrum til at sigte paa „Leisteren" (Polarstjærnen) igennem. Angivelsen af Planeterne udfor de forskellige Maaneder synes ikke at have nogen virkelig Mening eller Betydning. For at Instrumentet skal kunne bruges efter sin Hensigt, maa der være et Mærke et Steds paa Timeviseren til at indstille denne efter paa den givne Dag i Aaret. Et saadant Mærke er ikke angivet paa Tegningen, men man kan selv regne sig til, hvor det skulde staa. I Forklaringen S. 179 er det nemlig angivet, at d. 24. August Kl. 12 Nat skal Karlsvognens „Baghjul" staa lodret under Polarstjærnen, altsaa maa Timeviseren drejes om i en Stilling modsat den, der er vist paa Tegningen; naar man da sætter et Mærke paa Timeviseren udfor d. 24. August, kan man ved Hjælp af dette indstille Apparatet til en hvilken som helst Dag hele Aaret rundt. Takkerne paa Timeviserens ydre Periferi har aabenbart den Hensigt, at man om Natten uden Lys skal kunne føle og tælle sig til det Klokkeslet, som Stjærnerne Stilling har angivet. For at Apparatet skal give et nogenlunde nøjagtigt Resultat, er det jo egentlig en Forudsætning, at det under Observationen holdes i et Plan, der staar lodret paa Sigtelinien op til Polarstjærnen; lader man det hænge frit i Haandtaget, hvad dettes Indretning jo synes at indbyde til, vil det efter Teorien egentlig kun kunne bruges under Ækvator, hvad det selvfølgelig ikke har været bestemt til, og hvor man jo desuden ikke kan se Karlsvognen om Natten i den ene Halvdel af Aaret. Paa vore høje Bredder vil Resultatet væsentlig forvanskes,

- hvis Instrumentet ikke holdes i det rette Plan mod Polarstjærnen; og prøver man paa at gøre dette, er man udsat for at dreje Haandtaget lidt til højre eller venstre for Lodlinien gennem Centret, hvilket paa anden Maade vil skade Aflæsningens Nøjagtighed. I Blaeu's „Seespiegel“ (I, S. 51) beskrives og afbildes et yderligere forbedret „Stjærneur“ under Navnet „Nachtwijser“ (Natviser). Et saadant Instrument findes paa Dansk Folkemuseum. 181
- Baculus Jacob, Jakobsstaven (tysk: Gradstock; engelsk: Cross-staff; fransk: Arbalète), et simpelt Instrument til at maale Vinkler med, opfundet af den tyske Astronom Regiomontanus (1436—76). Ved Observationer i rum Sø gav det betydelig bedre Resultater end de andre hidtil brugte Apparater og spillede derfor en vigtig Rolle i Navigationen fra c. 1500 lige til op imod 1750. Den geometriske Figur til højre i Billedet er til Forklaring af, hvorledes Længdestavens Inddeling afsættes og kontrolleres 183
- Anvisning til at lave en Kvadrant (jfr. næste Billede), højst uklar. Det synes at være en Tegning omtrent som den i Blaeu's „Seespiegel“ (I, S. 31), der har foresvævet Tegneren. 185
- Kvadrant. Tegningen lider af to væsentlige Fejl: 1) det Punkt, hvori Lodlinen er ophængt, bør være Centret for den graddelte Bue, og 2) den lille Kvadrant til højre bør være anbragt saaledes, at dens opadvendende Side er parallel med Lodlinen, naar den viser paa 0. Kvadrantens bevægelige Alhidade med sine to Diopterer ses i større Maalestok paa Figuren S. 185. Ved at forbinde Kvadranten med den store graddelte Bue opnaas, at man under Observationen kan stille Apparatet paa et indtil 10° fra Horisonten hældende Underlag; naar man da sigter paa det paagældende Himmellegeme gennem Alhidadens Diopterer, bliver den søgte Højde lig Summen af Lodlinens Udslag og det Antal Grader, som Alhidaden viser paa. Forøvrigt synes hele Apparatet ubrugeligt til Søs undtagen med Havblik. At maale Længder dermed, som angivet i Overskriften, er selvfølgelig aldeles udelukket . . 186
- System af Kompaslinier til et Paskort. Saadanne Liniesystemer kom allerede i Brug paa de haandtegnede middelalderlige „Kompaskort“, der kort efter Indførelsen af Kompasset fremstod hos Middelhavsfolkene (et Brudstykke af et saadant er gengivet „Tidsskr. f. Søv.“ 1913. S. 103). Linierne

er dog ikke, som man maaske kunde tro, det konstruktive Grundlag for Tegningen af et saadant Kort; i mange Tilfælde er de først tilføjet tilsidst. De har aabenbart skullet tjene som Midler til let at bestemme Kursen mellem to Steder i Kortet; de var derfor ogsaa optrukne med forskellige Farver efter et vist System, for at man lettere skulde kunne finde Rede i dem. Da man i 16. Aarh. begyndte at faa trykte Søkort, bibeholdt man dette Net af Kompaslinier (jfr. Corn. Anthoniszoon, „Tidsskr. f. Søvn.“ 1913, S. 116), og det findes paa adskillige Kort endnu i Begyndelsen af 19. Aarh., om end i noget afdæmpet Form; for at skelne de enkelte Retninger fra hinanden i dette Virvar brugte man undertiden dels tykkere og tyndere fuldt optrukne Streger, dels forskelligt punkterede Linier, svarende til de forskellige Farver paa de middelalderlige Kort. 188

Konstruktion af et Paskort. Jfr. Teksten paa næste Side. Vederø, d. e. Færder. 190

Tavle med Landfortøninger, ved Side 200

De anvendte Vignetter hidrører alle fra Originalen.

TEKSTRETTELSER.

(Originalens Læsemaade er anført i Parentes).

- S. 4, L. 15 f. n. og S. 6, L. 12 f. o.: gierning (giernig og gerning).
 S. 5, L. 1 f. n. og S. 15, L. 9 f. o.: veed (ved).
 S. 7, L. 1 f. n.: mening (menig).
 S. 8, L. 15 f. o.: Fraadzeri (Fradzeri).
 S. 9, L. 6 f. o.: Strømmenis (Strømenis). S. 168, L. 15 f. o.; S. 169, L. 13 f. n.; S. 195, L. 8 f. o.; S. 197, L. 8 f. o.: Strømmene (Strømene). S. 198, L. 1 f. o.: Strømmet (Strømet).
 S. 12, L. 10 f. o.: giørs (gørs). S. 82, L. 13 f. n.; S. 95, L. 7 f. n.: gjør (gør).
 S. 16, L. 14 f. n.: dage (dade).
 S. 17, L. 14 f. o.: opseende (opsende).
 S. 21, L. 12 f. n.; S. 192, L. 4 f. o. og L. 5 f. n.; S. 193, L. 18 f. o.: villie (vilie).
 S. 25, L. 6 f. n.: fuld Sø (fuldsø).
 S. 31, L. 8 f. n.: østen for (østen før).
 S. 39, L. 13 f. n.; S. 66, L. 12 f. o.; S. 69, L. 4 f. o.; S. 72,

L. 11 f. o. og L. 16 f. o. (første Gang); S. 92, L. 3 f. n.: fauffne (faffne).

S. 61, L. 9 f. n.: smaa (sma).

S. 64, L. 13 f. n. (første Gang) og L. 3 f. n.; S. 67, L. 4 f. n.; S. 68, L. 1 f. o. (første Gang), L. 8 f. o. og L. 1 f. n. (første Gang); S. 69, L. 9 f. n.; S. 71, L. 5 f. o.; S. 72, L. 4 f. n.; S. 73, L. 8 f. o. (første Gang) og L. 19 f. o. (anden Gang); S. 85, L. 4 f. n.; S. 89, L. 1 f. o.; S. 90, L. 17 f. o.; S. 91, L. 13 f. o.; S. 104, L. 4 f. o.: hand (han).

S. 67, L. 11 f. o.: springstrøm (sprigstrøm).

S. 71, L. 3 f. n.: end (en).

S. 72, L. 14 f. n.: Canielen (Camelen).

S. 73, L. 6 f. o.: tingester (tingster).

S. 78, L. 12 f. n.: Vateruort (Vaternort).

S. 79, L. 12, 11, 10, 8 og 6 f. n.: vdrydse (vdRydse; samme Skrivemaade findes paa disse Steder i 1566).

S. 81, L. 4 f. o.: vdklippe (vdKlippe; = 1566). S. 84, L. 9 f. n.: vdklipper (vdKlipper; = 1566).

S. 81, L. 3 f. n.: mange (mang).

S. 82, L. 7 f. o.: Garscongen (Garstongen).

S. 91, L. 16 f. n.: som vil (som som vil).

S. 96, L. 15 og 17 f. o.: Miluorden (Milnorden).

S. 97, L. 1 f. n.: [sud] vest til vesten (vest til vesten).

S. 99, L. 12 f. o.: Naelden (Naalden).

S. 101, L. 17 f. o.: Tcatuater (Tratuater).

S. 125, L. 5 f. o.: som [vil] seyle (som seyle).

S. 151, L. 9 f. n.: staaendis (staendis).

S. 166, L. 6 f. n.: der [er] det (der det).

S. 179, L. 13 f. o.: halffgaaen (halffgaen).

S. 179, L. 16 f. o.: Stierner (Stierne).

S. 192, L. 12 f. n.: tilsammen (tilsamme).

TRYKFEJL.

S. 73, L. 14 f. n.: gaar, læs: gaa.

S. 200, L. 7 og 9: oc, læs: oe eller öe.

LISTE OVER STEDNAVNE.

(Om de Skrifter, der citeres, se Literatur-Listen S. IV—VI).

- Abbenford (vistnok Byen Kragerø, Norge). 63, 12.
 Abbenurack (Abervrach, Bugt paa Nordsiden af Bretagne, tæt ved Halvøens vestlige Ende). 35, 31, 32; 36, 19; 38, 2, 4; 43, 8; 97, 9.
 Abberdam (1566: Abberdaen, d. e. Aberdeen i Skotland). S. 11.
 Abbetz Torn (Taarnet paa Maria-Abbediet, Middelburg). 17, 1.
 Abrick (Øen Abro i Rigabugten). 80, 3.
 Adnerford (Arnarfjæld, nordvestlige Island). 14, 22.
 S. Agata (Aagtekerke paa Øen Walcheren). 25, 1, 2.
 Akeme (ml. Baltrum og Langeoog. Wagh.: Ackome; Corn. Anthoniszoon o. a.: Akony; d. e. Ackumer Ehe). 2, 1.
 S. Albrit (?). 64, 15.
 Aldernay, Renneuar, Renneuiel, Renuer (Øen Alderney el. Aurigny i Kanalen; Portol.: Ranoi, Renuj etc.). 23, 10; 43, 17; 51, 9, 10.
 Almerdorp, Derdoes, Deros (Opperdoes, Nordholland, tæt V. S. V. f. Medemblik. I Nærheden findes en „Almerdorper Hoek“ og et „Almerdorper Sand“). 100, 13, 31, 32, 44.
 Alteford (Alptafjæld, nordvestlige Island). 14, 24.
 Ameren (Øen Amrum V. f. Sønderjylland). 4, 1.
 Ammeland, Amelandt (Ameland, en af de hollandsk-frisiske Øer). Fig. 9, 10, 11, 12. — 1, 1; 2, 1; 12, 8, 9; 89, 1.
 Amsterdam (Hollands Hovedstad). 98, 9; 99, 2; 100, 1, 2, 4; 101, 1.
 S. Andris Land (Halvøen Purbeck Ø. f. Portland). Fig. 65. — 50, 9.
 Anenes (?). Fig. 6.
 Anholt (Øen Anholt i Kattegat). Fig. 77. — 63, 23, 24, 29, 32, 35, 36, 38-41; 64, 35; 65, 4-6; 81, 12.
 Antlesien (Andalusien, Syd-Spanien). S. 178.
 S. Antonius Kircke (i Coruña, Nordvest-Spanien). 45, 10.
 Antorp (Antwerpen, Belgien). 99, 1.
 Arenborg (Aardenburg i Zeeland, S. Ø. f. Sluis). 17, 1.
 Arenborstiers, Armborstiers (Øen Noirmoutier, S. f. Loire-Mundingen. Paa R. de Hooge's Kort kaldes den „Narmoustier“, og inde paa Øen findes desuden et „Armentiers“ og et „Neumonster“, der formodentlig kun er Forvanskninger af

- selve Øens Navn, ligesom „Aren-“ og „Armborstiers“. Paa Nordsiden ligger Slottet og „L'Abbaye Blanche“. Wagh. kalder Øen „Noumonstier“ og Slottet „Armentier“. Portol.: Normostar etc. Jfr. Seebuch, pag. XXII⁴). Fig. 42. — 32, 4; 34, 4, 6.
- Arkason (Arcachon, sydvestlige Frankrig). 41, 4, 5.
- Arom (Landsbyen Arum i Friesland, S. Ø. f. Harlingen). 100, 16.
- Axsternes (Heisternest midt paa Halvøen Putziger Nehrung i den vestlige Del af Danzig-Bugten). 69, 5, 6.
- Baccou (hollandsk: Bakoven, d. e. Bagerovnen, Oversættelse af det franske Le Four; se Foer). 32, 7.
- Backouen (Backofen, Højder c. 12 Kvml. S. f. Windau). Fig. 94.
- Baers (hollandsk Oversættelse af Bjørnø [beer = Bjørn], Fællesbetegnelse for en Mængde Øer N. f. Jomfruland). 63, 13.
- Baltrom, Baltrum (en af de tysk-frisiske Øer). Fig. 24, 34. — 2, 1; 11, 5.
- Bangert (Waghenaer: Banjaert, d. e. Boyard, Grund midt mellem Øerne Aix og Oléron udenfor Rochefort). 28, 1.
- Barbarien (Marokko). S. 179.
- Barcebartan, Bartebart, Bartebart (falsk Stednavn, opstaaet ved Fejl-læsning af „bort an bort“, jfr. Seeb. 2, 10; 10, 40. Se „Tijdschrift voor boek-en bibliotheekwezen“, 1908, p. 258). 23, 8; 37, 11; 38, 1.
- Bardsee af Olloen (Les Barches d'Olonne). 36, 8.
- Barnt, Barent eyland (Ile d'Aix indenfor Oléron). 27, 3; 28, 1; 30, 1; 90, 35.
- Bartanien, Barthannien, Barthanien, Bertanien, Bertangen, Brittanien (Halvøen Bretagne). S. 5, 17. — 23, 1; 24, 1; 43, 3; 97, 4. — S. 192.
- Bartram (Bertheaume, tæt Ø. f. Pointe de St. Mathieu). 35, 21.
- Bartske Side (Kysten af Bretagne). 37, 7.
- Baruick (Berwick, paa Grænsen mellem England og Skotland). S. 11.
- S. Bastian (San Sebastian, nu et Fort ved Cadiz). Fig. 63.
- Baye (Baie de Bourgneuf, S. f. Loire-Mundingen, indenfor Øen Noirmoutier; Wagh.: Baye van Armentier). 34, 6, 7; 35, 1, 2.
- Bayon, Bayonen (Byen Bayonne i det sydvestlige Frankrig). 41, 3, 4.
- Bayonen, Baione (Byen Bayona i det nordvestlige Spanien, ved Vigo-Bugten). 40, 7; 45, 25.
- Bayonen, Baione (Øen Bayona eller Cies udenfor Vigo-Bugten i det nordvestlige Spanien). 40, 8; 45, 23-25, 27.
- Begien (Grunden Les Fillettes i Goulet de Brest; Wagh.: Bagin og Baghyne). 35, 20.
- Belt (Store Bælt). 63, 30, 40; 91; 92.
- Bencken (De Bree Vertien, „Brede Fjorten Flak“ V. f. Holland; jfr. Breden). 88, 1.

- Berderstrand (Bardstrand Syssel, den sydlige Del af Islands nordvestlige Halvø). 14, 21, 22.
- Berefot (Berufjord, Islands Østkyst; Wagh. har paa sit Oversigtskort „Berevoet“ Sydvest for Oosterhoeck, hvad der ogsaa forudsættes i 1568). 14, 15, 16.
- Bergen (i Norge). 14, 11; 55, 1; 64, 7.
- Berlinx (Berlengas, Øer V. f. Portugal). 40, 5-7; 45, 32, 33.
- Bertangen, Bertanien, se Bartanien.
- Bertoy (Seeb. 1, 26: Cortey, Korteyghe, d. e. Le Crotoy ved Somme-Mundingen). 43, 24.
- Beruage (Brouage, befæstet By S. V. f. Rochefort). 29, 1; 31, 1.
- Beruliet (Cape Barfleur, Normandie). 23, 9, 11; 35, 42; 39, 10, 11; 43, 20; 51, 8.
- Bespalibaes, Lilebaes, Vestpalen (Ile de Batz, N. f. den vestlige Del af Bretagne). 23, 5, 6; 35, 33, 36; 37, 7; 38, 1, 6; 39, 5-8; 43, 9, 10, 12, 16; 51, 18.
- Beuesier, Beuersier (Beachy Head, Forbjærg paa Englands Sydkyst); „Beuesier“ er muligvis en Forvanskning af Pevensey, lidt N. Ø. f. Beachy Head). Fig. 70, 71. — 39, 22; 47, 5; 49, 3; 50, 1-3, 24, 25; 51, 5-7; 52, 2, 3, 14, 15; 90, 27; 97, 20.
- Beyuart (d. e. Baye-værts), se Baye. 34, 6.
- Billenborg (Bilemberg, S. f. Glückstadt). 9, 12.
- Biskopsboden (Bispen, Skær c. 1½ Kvml. V. f. Lindesnæs). 61, 1.
- Blackmingis, Blanckemongis (Seeb.: Blackmindes, Mengis; Wagh.: Blanc moines, d. e. Les Moines, Klipper tæt S. f. Pte de St. Mathieu). 33, 1; 35, 21, 24.
- Blanckenborg (Blankenberghe, By i Belgien). Fig. 41. — 18, 1; 22, 1; 44, 2.
- Blanchauffn (Baie des Blancsablons; jfr. Koncket). 32, 7; 35, 26, 27; 42, 16.
- Blaskay (Blaskets-Islands, ved Sydvestkysten af Irland). 53, 8, 9.
- Blecksides, Bleginds Side (Forvanskning af Blekinge; alligevel menes der dog nærmest Skaanes Sydkyst; her har f. Eks. Wagh. Navnet „Blieker“). 66, 12; 85, 4; 90, 3.
- Blededones (Øen Ons udenfor Pontevedra i det nordvestlige Spanien). 45, 22.
- Blenckert (Raz Blanchart, mellem Cape de la Hague og Alderney). 23, 10.
- Blexsem (Blexen, Landsby paa Vestsiden af Weser-Mundingen, lige overfor Bremerhafen og Geestemünde). Fig. 33. — 10, 7.
- Blindesund (Lor. Bentsen: Søe Bog, S. 56: ved Hucken af den Vestre Side af gammel Hellesund ligger det Eyland Blindzond). 62, 12.

- Bock (Bokn-Øen, Ø. f. Karmø, 292 m høj). 55, 1.
 Bocksbiørg (Wagh. har ogsaa et „Boxberch“, som vel er identisk med Cape de la Chèvre). 35, 18.
 Boedem (Budir, paa Sydsiden af Snæfellsnæs-Halvøen). 14, 21.
 Boericum, se Borckem. 2, 1.
 Bolin (Belle-Ile, S. f. Bretagne. „Bolin“ er formodentlig en Fordrejelse af Pointe des Poulains, Øens Nordspids). Fig. 46, 48. — 33, 3, 4; 34, 7; 35, 3-6; 36, 8, 10-14; 39, 2, 8; 42, 12; 90, 8, 15, 16, 18-20, 22, 34.
 Bollen (? Seeb. 5, 37, 38; Boeke, Boele; 1541: 13, 25; Bolle). 23, 24.
 Bolsuart, Bolsort (Bolsward, By i Friesland, Holland). Fig. 6. — 100, 14, 18, 19, 44.
 Bommel (Bømmelen, Fjord N. f. Haugesund, Vest-Norge). 55, 3.
 Bonden (Kullen, Skaane). 63, 24.
 Borckem, Borckom, Borckum, Boericum, Boricum (Borkum, en af de tysk-frisiske Øer). Fig. 16, 17. — 1, 1; 2, 1; 7, 11; 11, 7-14, 16; 12, 1, 2; 84, 12; 89, 3; 99, 6.
 Bordeus (Bordeaux). 36, 1, 2, 4; 41, 5, 6; 43, 4; 97, 5.
 Boricomer Reff, se Borckem. 2, 1.
 Bornholm (i Østersøen). Fig. 89. — 66, 11; 68, 10; 69, 1, 3, 9; 70, 1-4; 71, 3, 4; 72, 7; 73, 1, 2; 79, 1; 81, 13, 14; 84, 16; 85, 2, 3, 5, 6; 87, 5; 90, 1-3, 5-7, 38. — S. 200.
 Bornreff, Borren Reff, Bornriff (Sandbanke udenfor Ameland Gat, mellem Terschelling og Ameland). 2, 1; 6, 1; 64, 3, 16, 17.
 Boske, Bossant (Bosch Plaat, en af de holl.-fris. Øer). Fig. 14, 15. — 2, 1; 12, 5.
 Bossant (Bosch Plaat), se Boske. Fig. 14, 15. — 2, 1.
 Bosschaïen (Biscaya, Vizcaya, den østlige Del af Spaniens Nordkyst). 40, 15.
 Bosten reff (1566: Boestem Rif; rimeligvis d. s. s. det lige foran nævnte „Reffuit“, s. d.). 14, 21.
 Botkil (Oost-Gat, Sejlløbet mellem Øen Walcheren og den V. derfor liggende Botkil-Bank, det nordlige Indløb til Wester-Schelde). 25, 1.
 Botre (Punta Buitra, N. Ø. f. C. Toriñana, nordvestlige Spanien). 45, 15.
 Botterhøuffuen (Elb-Mundingen). 9, 11.
 Bottertyne (Elb-Mundingen). 9, 2, 3, 11.
 Bouensbiørg (Bovbjærg, Jyllands Vestkyst). Fig. 28. — 3, 1; 5, 1-4; 64, 20-23.
 Bouesker (Buskærene, 10 Kvml. N. V. f. Lysekil). 62, 21.
 Braieres (vistnok C. Vares, c. 12 Kvml. Ø. f. C. Toriñana). 40, 15.

- S. Brandarius (Brandaris, nu Fyrtaarn, paa Vest-Terschelling).
Fig. 8. — 12, 10; 100, 25, 43, 43.
- Breden (holl. „De Bree Veertien“, Brede Fjorten Flak; teg-
nede paa ældre Kort som et bredt krumt Horn, med Bøj-
ningen V. og N. om Holland; jfr. Bencken). 88, 1.
- Breetsund (Iroise, Farvandet mellem Ile de Sein og Pte de
St. Mathieu). 23, 1; 26, 2.
- Brestvand, Brustvater (Goulet de Brest). 33, 1; 35, 20.
- Breta (formodentlig Forvanskning af Breetsund, se d.). 33, 1.
- Bretsandt (Breezand, Flak i Zuidersøen). 100, 14.
- Brettø (Brattø inderst i Elgø Fjærd, inden for Marstrand, med
Fjældet Blåkullen). 64, 46.
- Briack (Ile de Bréhat, udenfor Paimpol, Bretagne). 43, 15.
- Brie (Berry Head, N. Ø. f. Dartmouth). 50, 11.
- Briel (By i Zeeland, Holland). Fig. 1. — 99, 1.
- Brunsbittel (ved Nedre-Elben). 9, 8, 11.
- Brusk (jfr. 1541, 4, 12: Borsken; maa være d. s. s. Bysen, Biusen;
Wagh.: Buysen). Fig. 23. — 2, 1.
- Brusto, Brustou (Bristol, England). 46, 3; 48, 8.
- Bruuers Reff (holl. Brouwers Ref, et imaginært Rev, der i ældre
Søkort aflagdes ved Dueodde, Bornholm; J. Månszon: itt Flack,
som kallas Bowers Reff, een lijten halff mijl til siös). 81, 13.
- Brødrene (1541: 24, 1: Broers; Seeb. 1, 28: closter to den Dunen;
Wagh.: Clooster ten Duinen oft de Broers [paa Kortet Sig-
natur uden Navn lidt V. f. Nieuport]; v. Keulen: Broers Duynen
of ten Duynen). 44, 1.
- Buckenes, Kukesnes (Buchan Ness, nordøstlige Skotland). 14, 5, 7.
- Buenen (Boulogne, Nordfrankrig). 23, 17, 18; 43, 25.
- Bullenseel (Wagh.: Bolssersyl, Landgrunden N. f. Butjardingen,
ml. Weser og Jade, nu Mellumplate). 10, 5.
- Burchsand (Burgzand, i den nordvestlige Zuidersø). 100, 49.
- Busand (Básendar [egl. Båtssandar d. e. „Baad-Sandet“], syd-
vestlige Island). 14, 20.
- Busk, Busken (Wagh. kalder Landet Ø. f. Sydenden af Øen Ré
„t'landt vanden Bos“). 24, 2, 4; 27, 1, 3; 90, 30.
- Buske (ubestemmeligt Sandflak i Zuidersøen). 100, 24-26, 29, 42.
- Busuig (Burgsviken paa Vestsiden af det sydlige Gotland). 86, 7.
- Bysen, Biusen (vistnok Büsum i det vestlige Ditmarsken, tidligere
en Ø, f. Eks. hos Wagh.). S. 11.—21, 1; 99, 3.
- Byter (Bitrufjord, Islands Nordkyst). 15, 4.
- Calis, Kalis (Calais, Nordfrankrig). 43, 25; 65, 1; 87, 12; 90, 12, 30.
- Calismalis, Calis (Byen Cadiz i det sydlige Spanien). Fig. 63,
(to Bjærg ved C., Fig. 64). — 43, 1; 45, 46, 47, 49; 97, 1.

- Camer, Kammer (Camber, Indløbet til Rye Harbour, Syd-England, tæt V. f. Dungeness). 47, 6; 50, 2; 97, 20.
- Canielen (Kanalen). 36, 19; 37, 4, 17; 46, 6, 7, 10; 48, 13, 14; 51, 4, 5, 7, 8, 10, 16, 18; 87, 19.
- Cant (Concarneau paa Sydkysten af Bretagne). 35, 11.
- Cape af Irland (saaledes ogsaa 1541, 29, 4, medens Seebuch 4, 1 har „der cape van Engelandesende“, d. e. Lands End, uden Tvivl det rigtige). 48, 4.
- Christam (Drake's Island i Plymouth Water; Portol. Parma 6: isola Distriano, Ditristano). 50, 17.
- Ciprian (Øen San Ciprian ved Spaniens Nordvestkyst, mellem Vivero og Rivadeo). 40, 16, 17.
- Cisarge, Cizarge, Cysarge (Sisargas Øerne ved det nordvestlige Spanien, mellem C. Finisterre og C. Ortegal). 37, 6; 40, 11-13; 42, 4, 5; 45, 11.
- Ciuilgen, se Siuilgen.
- Claisduinen, Cleysdanen, Cruaduin (Rade de Camaret, S. V. f. Brest; Wagh. har paa sit Kort: Crodun og Croixduyns, i Listen: Claesduynen = Croisil. Jfr. Seebuch, pag. XXXII¹⁰)). 32, 3; 33, 1; 35, 19.
- Clare (Cape Clear paa Clare Island ved Irlands sydligste Del). 42, 1; 48, 2, 3; 49, 9; 51, 23, 24; 53, 5, 7.
- Collengeers, Collingeers (Revet La Parquete S. S. Ø. f. Pte de St. Mathieu. Jfr. Seebuch, pag. XXXII¹⁰)). 32, 1, 2; 35, 16-19.
- Colleten (Nordkysten af Baie de Bourgneuf, mellem Pte de St. Gildas og Pornic; Portol: Golet, Collet etc.). 35, 1.
- Coluerhock, se Skoluerhock.
- Colne (Køln, Cologne). S. 9.
- Concket, se Koncket.
- Conuers, Østre (Plymouth Water; Wagh.s Liste: Confer = Colyfordt; det samme som Katuater, s. d.). 50, 18.
- Cordan (Tour de Cordouan, berømt Fyrtaarn paa en Klippe i Girondens Munding, 60 Kvml. N. V. f. Bordeaux). 36, 4.
- Coriane (Cabo Toriñana, nordvestlige Spanien). 40, 10, 11; 42, 1, 2, 6; 45, 15, 16.
- Corneuale (Cornwall). 37, 10.
- Coudekirkke (Koudekerke paa Øen Walcheren). Fig. 40. — 17, 1.
- Croningen, Croongen (Coruña Spanien). 42, 3; 45, 10, 11.
- Cruaduin (Wagh.: Crodun; Blaeuw: Kroduyn ofte Klaesduynen; se Claisduinen). 32, 3.
- Crutzordt (ved Ij, Ø. f. Amsterdam). 100, 1.
- Cupers (Anlægsplads ved Lissabon). 45, 36, 37.
- Curland, Curlandt (Kurland). 76, 1; 77; 79, 5, 8; 81, 5, 6.

- Daefort, Dueford (vistnok Forvanskning af „Oeford“, Øfjord, Islands Nordkyst). 15, 6, 9.
- Dagen (Dagø). Fig. 92.
- Dagerort (Vestspidsen af Dagø). Fig. 92. — 1, 1; 71, 2; 73, 4, 5; 74, 1-5; 75, 1; 82, 7, 8; 83, 1; 90, 32, 40.
- Danmarck (Danmark). S. 5, 28, 192, 193.
- Dansken (1566: Dansick, d. e. Danzig). S. 113. — 69, 10; 78, 2; 87, 5.
- Dardon (Seeb. 4, 5: eylande van dar dan; 1541: Dardom; 1566: Dardon; Portol. Rizo 13: Dardomi, Dordomi, maa være d. s. s. Atl. Cat. (1375): Ardoin ∴ Achill Island). 48, 1.
- Derdoes (Terdoest N. f. Brügge). Fig. 41. — 18, 1, 2.
- Derdoes, Derdos, se Almerdørp. 100, 13, 44.
- Derloe (Deurloo, det mellemste Indløb til Wester-Schelde, mellem Botkil- og Raan-Bankerne). 26, 1.
- Deruinda, Vindey (Windau i Kurland). Fig. 94. — 70, 2; 74, 1, 2; 76, 1, 2; 77, 1, 2; 79, 1, 2, 11; 90, 1, 7.
- Dickstal (Stene el. Pæle udenfor Digerne). 100, 1.
- Dieffsiel (Byen Delfzijl ved Ems). 99, 4.
- Disefort, Disseford (Isafjord, nordvestlige Island; se Isseford). 14, 23, 24; 151, .
- Distelen (Tistlarne, Skær i det østlige Kattegat). 61, 5.
- Dithmarsken (mellem Ejder- og Elb-Mundingerne). 101, 1.
- Dodebalch (Doove Balg, Grund i den nordlige Del af Zuiderseen, N. f. Breezand). 100, 19.
- Domburch (Domburg, paa N. V.-Siden af Øen Walcheren). Fig. 39. — 16, 2.
- Domesnes (Domesnæs, Nordspidsen af Kurland). 79, 3, 4, 6-10; 80, 1, 2; 81, 9, 10; 90, 5.
- Dordrecht (By i Sydholland ved Maasfloden). 99, 2.
- Dorsey (Dursey Head, sydvestlige Irland). 48, 1, 2; 51, 25; 53, 7, 8.
- Dortmuiden, Dortmiuden (Dartmouth, Syd-England). Fig. 68, 69. — 46, 7-9; 48, 15; 50, 14, 15; 51, 13, 16; 52, 6; 97, 17.
- Doueren (Dover). 47, 10; 49, 6; 51, 2; 52, 1, 14; 54, 19.
- Dragenes (Les Triagoz, Klipperev ved Bretagnes Nordkyst; Wagh.: Octobers; Portol. Rizo 8: ixola di Dragoni). 38, 7.
- Dragør (paa Amager). 65, 11; 67, 1, 3, 5; 68, 1, 2.
- Dristal („Stel“, Gruppe af tre Taarne). 100, 14.
- Drömmelingen (Tromlingerne, tre Fjældtoppe inde i Landet, 18 Kvml. N. f. Hesnæs Ø). Fig. 73, 74. — 61, 4; 63, 4-6, 8.
- Drompel (holl. „Drempel“, d. e. Tærskel). 100, 41.
- Dualgrunden (Dvalegrundene V. f. Læsø Rende, S. S. Ø. fra Sæby). 91, 12; 92, 3, 5.
- Duefort, se Daeford. 15, 9.

- Duinkircke (Dunkerque). 19, 2; 23, 21; 43, 25; 90, 28.
- Duins, Diuns (The Downs, Klinerne ved Dover). 47, 10; 97, 20.
- Dybet (Oversættelse af Navnet paa Byen Dieppe (holl. Diepen)). 23, 14, 15; 35, 46.
- Dyrefort (Dyrefjord, nordvestlige Island). 14, 22.
- Dødeman (Dodman Point, N. Ø. f. Falmouth). 50, 30; 52, 9.
- Edam (i Nordholland). 100, 2.
- Edø (Edey i Isafjord, nordvestlige Island). 14, 24.
- Egelhoek (Igelhoek, Grund i Zuiderseøen, N. N. V. f. Hinde-
lopen). 100, 15.
- Egmunt (Egmond aan Zee, Fiskerleje i Nordholland, V. f. Alkmaar). 13, 12. — „Inden for Egmunt“ (1566: te Egmont bin-
nen) d. e.: i Egmont Binnen.
- Eierland (Eijerland, den nordlige Del af Øen Texel, tidligere
en selvstændig Ø). Fig. 4. — 13, 11.
- Ekesund (Egersund, sydvestlige Norge). 64, 4.
- Elsange (Helleskiltangen, Østsiden af Kristiania Fjord, N. f. Torgauten Fyr). 63, 15.
- Elsnab (Elfsnabben, Ø i Stockholms Skærgaard). S. 200.
- Eluen (Elben). 2, 1; 5, 1, 4; 7, 4; 8, 1; 9, 1, 10, 11; 64, 22; 90, 14; 96, 1;
98, 7; 99, 3.
- Ems, Vester. Fig. 14, 15. — 2, 1; 11, 13-17; 12, 1-3; 98, 6.
- Ems, Øster. 2, 1; 7, 11; 11, 7, 8; 84, 12; 98, 6.
- Enchysen, Enckhiusen (Enkhuizen, Nordholland). 21, 1; 98, 7;
99, 2, 3.
- Engeland (England). Kortet S. 1. — 46; 48; 50; 51, 8; 54; 54, 18; 97, 21.
- Engelands Ende (Lands End). (13, 4 = Tent); 37, 8; 48, 10, 11;
51, 18; 52, 11, 13, 20, 21; 53, 3; (54, 2 = Tent).
- Ens (Landsby paa Øen Schokland, Zuiderseøen). 100, 54.
- Erendere (? Seeb.: Vendire, Sendrye). 35, 33.
- Ertholm, Erdtholm (Ertholmene, N. Ø. f. Bornholm). Fig. 90,
95. — 71, 1; 85, 5, 6; 87, 1; 90, 2.
- Exeford (Axarfjord, Islands Nordkyst). 15, 6.
- Emden (By ved Dollart Bugten, Ost Friesland). 99, 3-6.
- Evropa. Kortet S. 1.
- Eyderen, Eider (Ejderen). 6, 3; 99, 3.
- Faierhil (Fair Isle, N. f. Skotland). 14, 4, 8-10.
- Falckenborg (Falkenberg, Halland). 63, 24.
- Faleiken (holl. valeyken, d. e. en lille Dal). 45, 21.
- Falmuiden, Falmiuden (Falmouth, Cornwall). 46, 5, 6; 48, 13;
50, 31; 97, 17.
- Falsterbo (i Skaane). Fig. 88. — 65, 11-14, 16; 67, 1; 68, 2, 4; 69, 1, 2;
70, 1; 71, 4; 73, 1; 90, 38.

- Fanou (Fanø). 4, 1.
- Farosundt (Fårø Sund, mellem Gotland og Fårø). 86, 7.
- Farou, Farø (Fårø, N. f. Gotland). Fig. 93. — 83, 1-3.
- Farum (Farø, By paa Portugals Sydkyst „Den Høuff aff Farum“
er Cabo de Santa Maria). 40, 1, 2.
- Fauick (Fowey, Cornwall, mellem Falmouth og Plymouth).
46, 6, 8; 48, 13; 50, 22, 23, 26, 30; 51, 18.
- Feer (Veere paa Østsiden af Øen Walcheren). Fig. 39. — 25, 1;
26, 1.
- Feer (Aveiro, By paa Vestkysten af Portugal). 45, 29-31.
- Feergaat (Indsejlingen til Veere N. Ø. om Walcheren). 16, 1.
- Feland (Forvanskning af Oeland, d. e. Øland?). Fig. 96.
- Femerer, Femern (i den vestlige Østersø). 91, 1; 92, 13-15.
- Fenedig (Venezia). Kortet S. 1.
- Fenetiers (Les Vinotières, to Klipper udenfor „Koncketsort“,
d. e. Pte de Kermorvan, vestlige Bretagne). 35, 24.
- Ferø (Færøerne). 14, 10, 12, 14.
- Fierleyt (Fairlight, mellem Dungeness og Beachy Head, Syd-
England). 50, 2.
- Fifiers (Byen Vivero, nordvestlige Spanien). 42, 8, 11; 45, 2, 3.
- Figur (Cabo de Higuer, paa Grænsen mellem Frankrig og
Spanien). 41, 2, 3.
- Filen (Cabo Villano, nordv. Spanien). 45, 13.
- Filo (Filey Bay, Englands Østkyst, lige N. f. Flamborough
Head). 54, 11, 12.
- Finesund (Finnøsund, inden for Svinør, sydlige Norge). 62, 8, 9.
- Finisterre, Finsterstern (Cabo Finisterre, Nordvest-Spanien).
Fig. 61. — S. 12. — 40, 6, 8-10; 45, 16-20.
- Flamberger Hoffuit, Flamborger Høufft (Flamborough Head,
Englands Østkyst). 13, 5; 54, 9-11.
- Flaminxnesse (saaledes 1541 og 1568, medens 1566 har „Blanx-
hauen“; findes ikke paa Wagh.s Kort, derimod nævnes i hans
Tekst en „Flamenesbay“). 35, 24.
- Flamske Banck (Ruytingen m. m. udenfor Flandern). S. 16.
- Flanderen (Belgien). 17, 1; 20, 1; 23, 28; 39, 15; 43, 25; 51, 1; 98, 1.
- Fleckerø (Flekkerø udenfor Kristianssand, sydlige Norge).
Fig. 85. — 62, 3, 4, 11; 63, 1; 64, 50.
- Fli (Vlie Stroom, det nordlige Indløb til Zuidersøen, mellem
Vlieland og Terschelling). 2, 1; 13, 6, 10; 88, 1; 90, 4; 98, 5; 100,
51, 52, 55; 101, 1; Det ny Fli, Fle. 100, 28, 42.
- Flibalch (Grund i Zuidersøen). 100, 45.
- Fliiland (Vlieland, en af de hollandsk-frisiske Øer). Fig. 5, 35. —
1, 1; 13, 8, 9, 11; 89, 5.

- Flising, Flisinge, Flisingen (Vlissingen paa Øen Walcherens Sydskyst). Fig. 39. — 25, 1; 26, 1; 90, 12, 30.
- Flo; 58, 3 59, 1. Flofar (1566: Flouaar); 58, 2. Flouach (1566: Flowach); 59, 1. Fællesbetegnelse for Øerne mellem Statland og Aalesund; de to største er Gurskø og Hareidland; N. f. Gurskø ligger Flaavær, nogle Smaaholme, hvorefter Hol-lænderne aabenbart har givet hele Gruppen Navn.
- Fockeniers (Le Tas des Pois, en Gruppe Skær V. f. Pte de Toulinguet, S. Ø. f. Pte de St. Mathieu). 35, 19.
- Fontenay (Pointe du Raz, vestlige Bretagne. Navnet „Fontenay“ findes i „Seebuch“, „Søkortbøgerne“ og hos Wagh. og gaar igen paa de hollandske Kort fra 16. til 18. Aarh., skønt der i disse Egne slet ikke er noget Sted, som kaldes saaledes paa det moderne Kort; derimod er der c. 1½ Kvml. S. Ø. f. Pte du Raz et Pte de Feunteunot; Portol.: Fontanao, Fontanaio etc.; Garcie: Fontenauy, Fontenaulx). 23, 3; 33, 2; 35, 12, 13, 15, 22; 36, 17; 37, 3; 39, 4; 42, 10; 43, 3, 5; 90, 17, 20; 97, 4, 6.
- Foelwick (Volewijk ved Amsterdam). 100, 1.
- Foer, Fore (Passage du Four, Farvandet mellem det vestlige Bretagne og Øen Ouessant; Navnet [„Bagerovnen“] hidrører fra nogle sorte Klipper langs Farvandets Østside, hvoraf en af de nordligste hedder „Le Four“. Wagh.: swarte Clippen, die onse Schippers de Backouens noemen; Portol.: Forno). 23, 4, 5; 32, 7; 35, 35; 38, 5; 39, 9, 10; 42, 14; 43, 7, 9; 90, 9, 14, 24, 26, 37; 97, 8.
- Foerwolde, Foeruoide (Verwoude). Fig. 6. — 100, 13, 14, 44.
- Fogesandt (Vogelzand i den nordvestlige Zuiderø). 100, 88.
- Forlandit, Foerlandt (North Foreland, den nordøstlige Pynt af Halvøen Kent, Sydøst-England). 50, 35-37; 54, 19; 87, 11.
- Fossen for Keyham, Keihan. (Portal.: Fossa de Chaio, d. e. den gravede Indløbskanal til Cayeux). 35, 47; 43, 24.
- Fossen (ved Flekkerø). 63, 1.
- Franckerige (Frankrig). Kortet S. 1. — 23, 1; 43.
- Franicker, Francker (Franecker, Friesland). 100, 20, 44.
- Freske Plat (Friesche Vlaak, i Zuiderøen, V. f. Stavoren og Hinloopen). 100, 12, 13, 44.
- Freske Side (Vestkysten af Friesland). 99, 2.
- Fressel (Vresen, Holm og Rev mellem Nyborg og Langelands Nordspids). 92, 10.
- Friborg (Freiburg, paa Sydsiden af Elben). 90, 14.
- Friszland, Freske Side (Friesland, Nederlandene). Fig. 6, 7. — 4; 6, 1; 99, 2.
- Frole (Ferrol, Nordvest-Spanien). 40, 12; 45, 8, 9.
- Frosundt (vistnok Furillens Ankarsætning, ved Nord-Gotlands

- Østkyst, hvis det da er andet end en forkvaklet Gentagelse af Farosundt; det findes ikke i 1566). 86, 7.
- Frue Benck (Wagh.: Vrouwesant, d. e. The Ridge el. Banc de Colbart ml. Dungeness og C. Gris-Nez). 87, 12.
- Frue Kircke (i København). 67, 1.
- Frue Kircke (i Monsi, Mugia, nordvestlige Spanien). 45, 13, 15, 18.
- Frøukens Land (Jever Land, nordvestlige Oldenburg; Wagh.: Jeverensis og Vroukenslandt; Navnet hidrører muligvis fra, at man har opfattet „Jever“ som „Joffer“, jfr. Jofferlandt = den norske Ø Jomfruland). 10, 3.
- Fulø (Øen Foula, Shetland Øerne, N. f. Skotland). 14, 9.
- Fyn (Øen Fyen, Danmark). 92, 10.
- Færten (Firth of Forth, Skotland). 64, 10.
- S. Gallien, Gilligen (San Juliano paa Nordsiden af Tajo-Mundingen). 45, 31-36, 38, 39.
- Galuum (Grève de Goulven, Bugt paa Nordsiden af Bretagne). 38, 6.
- Gamleoge, se Spiekeroge, Lille. 2, 1.
- Garnsee, Garnsø (Guernsey i Kanalen). 23, 8; 35, 40; 38, 4; 39, 7; 43, 17, 18; 97, 13-15.
- Garnshøffde (Jershöft, N. Ø. f. Rügenwalde, Pommern). 72, 1, 2, 5.
- Garscongen, Garskonien (Gascogne, S.V.-Frankrig). 43, 3; 97, 4.
- Germiuden (Yarmouth, Englands Østkyst; „Holmen for G.“ er en Grund udenfor, se f. Eks. Wagh.s Kort). Fig. 72. — 54, 5, 6; 64, 11.
- Giessør (Gedser, Falsters Sydspids). 93, 1, 3.
- S. Gindast (Pointe de la Jument, sydlige Bretagne. Jfr. Seebuch pag. XXVI²²). 35, 6, 8.
- S. Gindast (Øen St. Gildas, S. Ø. f. Sept-Isles, nordlige Bretagne). 35, 37.
- Giske (Giskø ved Norges Vestkyst, 4 Kvml. V. f. Aalesund). 59, 1; 60, 1-3.
- Gloyland (Sydkysten af Bretagne ml. Lorient og Concarneau samt Iles de Glénan. Wagh. kalder Glénan-Øerne „Ooster Penmarques“ og kun selve Fastlandskysten „Gloylandt“, og hermed stemmer det store Flertal af senere holl. Kort, f. Eks. v. Keulens, ligesom ogsaa Wagh.s Landfortoning af „Gloyland“ kun kan gælde Fastlandskysten. Men Mercators Europaskort 1554 har: „Gloylant Insula“, og Blaeuws „Seespiegel“ 1623 har: „Gloyland ofte Glenant, van den Nederlanders Oosterpleymarkes ghenaeft“, og flere Steder i „Søkortbøgerne“ er Glénan-Øerne utvivlsomt medindbefattet i Navnet, se f. Eks. 1568, 32, 5. „Gloyland“ er formodentlig opstaaet ved en Sam-

- menblanding af Navne som Glénan, Doëlan, Moëlan og Lorient, der alle findes indenfor det paagældende Omraade. Jfr. Seeb. pag. XXV¹⁴). 32, 5; 33, 3; 35, 6, 8-11; 36, 14; 37, 1.
- Godinck, Gøding (Goodwin Sands i Hoofden; Portol: Gordvine, Guduina etc.). S. 16. — 54, 19; 87, 12.
- Godtskesand (Gotska Sandø, N. f. Gotland). Fig. 93. — 83, 1; 84.
- Golsee af Galgis (Forvanskning af „Golf van Galis“, d. e. Gulf of Wales; der menes Farvandet mellem Cornwall og Wales). 46, 2; 48, 6, 7. (Jfr. Seeb. 3, 2 og 4, 4).
- Goltstert (Start Point, Cornwall; Portol.: Godester, Ghodestieri etc.). Fig. 53, 54, 68, 69. — 39, 16-18; 42, 16; 48, 12-14; 50, 14, 16, 17; 51, 11, 12, 14, 15, 17; 52, 7, 8, 10, 17, 18.
- Gongeis Reff (?; 1566: Ganghes Rif). 90, 33.
- Gosand, Gotskesand (Godø ved Aalesund; 1566: Godschesant, Goessant; Lor. Bentsen: Søe Bog S. 106: et høyt kort Ejland, kaldet Goeden, eller af somme Godsche-Sand). 58, 3; 59, 1.
- Gossum (Cabo de Peñas, Spaniens Nordkyst. Jfr. Seeb. pag. XXIV^{6c}; Portol.: Penes de Gozon, Ghisson, Gussom etc.). 40, 15, 18; 41, 1.
- Gotiarland (Butjardingen mellem Jade og Weser). 10, 7.
- Gotskesand (Banke ved Holland). 64, 13, 14.
- Gouen (Gouda, Ter Gouw, Sydholland). 99, 1.
- Graaholm (udenfor Grimstad, S. S. V. f. Hesnesø.). 61, 4; 63, 4.
- Grassuig (Græsvik ved Frederiksstad, sydøstlige Norge). 63, 16.
- Greffuelingen, Greuelingen (Gravelines, Grevelingen, Nordfrankrig). 23, 20, 21; 39, 14; 43, 25.
- Griffsuold (Greifswald, Pommern). 66.
- Grindeford (Grundarfjord, Vest-Island). 14, 21.
- Grinse (Grimsø, N. f. Island). 15, 7-10.
- Grip (lille Ø N. f. Kristianssund, Vest-Norge). 60, 3.
- GroteBrock (Grootebroek, Nordholland, V. f. Enkhuizen). 100, 7.
- Groy, Groye (Ile de Groix, S. f. Bretagne). Fig. 45, 49. — 33, 3; 35, 6, 7; 42, 11.
- Grumeuick (Grunnavik, nordvestlige Island). 15, 1.
- Grunderne (holl. „die Droochten“, Drogden, mellem Amager og Saltholm). 67, 1; 68, 1.
- Gruue (Plein-Mont Point paa Øen Guernsey; Portol.: Versi 33, 59: chao de la grua [af Kretschmer fejlagtig identificeret med Cape de la Hague]). 35, 40.
- Grønland (holl. „het groen landt“, d. e. det grønne Land). 10, 7.
- Gudland (Gotland i Østersøen). Fig. 93. — 71, 1; 73, 2, 3; 74, 5; 77, 2, 3; 83, 1, 2; 84, 1, 2; 86, 1, 8; 87, 4; 90, 1, 7.
- Gøding (Goodwin Sands, se Godinck). 87, 12.

- Hachs (Les Platresses). 35, 28-30.
 Haddenstrand (Wagh.s Oversigtskort: Haddestrant, d. e. Hornstrandene, Nordkysten af Isafjords- og Strande Syssel, fra Kap Horn mod Sydost). 15, 3, 4.
 Hadelen (Hadeln, S. f. Elbmundingen). 9, 11.
 Haffkarl (Oversættelse af holl. Meermin, d. e. Havfrue). 16, 1.
 Hage (Cape de la Hague, Normandie. Jfr. Seebuch pag. XV⁵). 23, 10; 90, 28, 29.
 Hagerne (De Haaks, Grundene udenfor Texel). 64, 14, 16.
 Hallandt (Halland). Fig. 81. — 63, 34; 64, 36.
 Hamborg (Hamburg). Kortet S. 1. — 97; 98, 1; 101, 1.
 Hamel (Hamble, lille Flod ved Southampton). 47, 4.
 Hammersund (Hombørsund, mellem Lillesand og Grimstad, Norges Sydøstkyst). 63, 2, 3.
 Hamton (Southampton, Syd-England). 47, 4; 50, 8.
 Hanefort (Hafnarfjord, sydvestlige Island). 14, 20.
 Hanø (mellem Skaane og Bleking). 85, 3, 4.
 Harel (Harle, ml. Spiekeroog og Wangeroog). 2, 1.
 Harlem (Haarlem, By i Holland). 34, 1; 88, 1.
 Harlemerport (en af Amsterdams Byporte). 100, 1.
 Harlingen (By i Friesland). 99, 2; 100, 16, 18-20, 44, 55.
 Hartshalss, Hartzhalss (Hirtshals, Jyllands Nordvestkyst). Fig. 75, 80. — 64, 27-30.
 Haruick (Harwich, Øst-England). S. 11.
 Hattes Reff (Hatter Rev, mellem Samsø og Sejro). 92, 7.
 Heefftford (Hestfjord, nordvestlige Island). 15, 1.
 Heelmanheel (Plateau de la Helle, V. f. Passage du Four; Wagh. og R. de Hooge har Navnet „Halman"). 35, 28, 29.
 Heers (Hiers, Landsby S. f. Brouage). 31, 1.
 Heis, se Heys.
 Heissand, Heysand (Ile d'Ouessant V. f. Bretagne). Fig. 56, 57. — 23, 1, 2; 32, 7; 35, 28, 34; 36, 18-20; 37, 4-7; 38, 1; 39, 5, 19; 42, 5, 17-23; 43, 10, 11; 87, 13, 14, 16-20; 97, 11.
 Hel, Hell (Hela Sydøstspidsen af Putziger Nehrung, Danzig-Bugten). 69, 7, 8; 71, 6; 77, 3; 78, 2; 87, 9, 10.
 S. Helena (St. Helens, paa Østspidsen af Wight). 47, 2; 50, 5; 97, 19.
 S. Helenen (Forvanskning af Olloen, Oléron. Jfr. Seebuch 10, 6; 1532: 21, 5; 1541: 16, 6). 36, 6.
 Helle (rimeligvis Grip-Hølen og Ytrefjord). 60, 3.
 Hellesund, Helligesund (Ny Hellesund, V. f. Flekkerø, sydlige Norge). Fig. 85. — 62, 10, 11.
 Hellige Sted (Nieuwezijds-Kapellet, Amsterdam). 100, 4.
 Helligholm (Heligholm, tæt Ø. f. Hoborg, Gotlands Sydsp.). 86, 7.

- Helligland, Hilligeland (Helgoland). Indtil 31. Decbr. 1720 var den lille Sandø („Dünen“) landfast forbundet med selve Helgoland, hvorved der indenfor denne samlede Øs S. Ø. Spids („Scholpershoeck“) dannedes en god Tilflugtshavn, „Sydhavnen“, i alt Fald for mindre Skibe. Naar der paa Billedet (Fig. 29; = 1566, Fig. 1) er vist et stort Skib til Ankers ved den nuværende Sandøs N. Ø. Side, stemmer dette med moderne Kort, der her endnu har: „Ankerplads for store Skibe“. Se iøvrigt H. H. v. Schwerin: Helgoland, Lund, 1896, især S. 225 ff.). Fig. 27, 29. — 3, 1; 6, 2-4; 7, 1, 3-5, 8; 64, 9, 13, 20.
- Helm (Øen Hjelm, Kattegat). 92, 7.
- Helms (Hirsholmene ved Frederikshavn). 91, 13; 92, 2, 3.
- Helsingborg (i Skaane). 65, 7.
- Helsingør (paa Sjælland). 65, 8-10; 67, 1, 3, 6; 68, 1; 90, 39.
- Hem (Landsby i Nordholland, S. V. f. Enkhuizen). 100, 7.
- Hemlum (Hemelum, Landsby i Friesland, Ø. f. Stavoren). Fig. 6.
- Henne (holl. Oversættelse af Le Coq, Klippe Ø. S. Ø. for Pte de St. Mathieu). 35, 21.
- Heremit (formodentlig et Kloster paa en lille Ø ved Bayona-Øen udenfor Vigo-Bugten). 45, 24.
- Heremitage (formodentlig et Kloster paa en af Berlengas-Øerne). 45, 32.
- Heri (Herø, N. f. Gurskø). 58, 2.
- Herinckbencke (Wagh.: Harinckbanck, Grund V. f. Rottum). 12, 3.
- Hertepoel (Hartlepool, Englands Østkyst). 54, 16, 17.
- Hertug Karls Torn (Wagh.: Toorn de carol ved Chatellaillon; v. Keulen: Chattellaillon off Tour de Carel). 28, 1.
- Hesnes, Hessenes (Hesnes Ø, ved Grimstad, Norges Sydøstkyst). Fig. 73. — 61, 4; 62, 12, 13; 63, 2, 4.
- Hesseløen (i Kattegat, N. f. Sjælland). 92, 7.
- Hesterbiærg (vistnok Hesteyre, hvor der ogsaa senere har været Hvalfangerstation, nordvestlige Island). 15, 2.
- Heuer (Heverstrømmen, N. om Ejdersted). 3, 1; 99, 3.
- Heys, Heis (Ile d'Yeu, S. f. Loire-Mdg.; Portol.: Hoya, Uzias etc.). Fig. 43, 47. — 24, 5; 32, 6; 34, 3-5; 36, 8, 9; 39, 1, 2; 90, 16, 19, 21, 23.
- Heys (Heyst, By i Belgien). Fig. 41. — 18, 1; 21, 1; 22, 1.
- Heysdyb (udenfor Heyst, Belgien). 21, 1.
- Hilforden (Helford, Bugt S. f. Falmouth, Cornwall). 50, 32.
- Hilligen (Taarne paa Walcheren og i Flandern). 17, 1; 18, 2.
- Hinlopen (Hinloopen, By i Friesland). Fig. 6. — 100, 15.
- Hispannien, se Spannien (Spanien). 40.
- Hitland (Shetland-Øerne). 13, 10; 14, 3-6, 8, 11-13; 64, 8, 9.
- Hilligeland, Hilligland, se Helligland.

- Hoborg (Gotlands Sydspids). Fig. 93. — 71, 1, 8; 77, 2; 84, 4, 6; 86, 8.
- Hobbebandt (Grund i den nordlige Zuiderse, ml. det sydv. Terschelling og Griend). 100, 23, 24, 29, 42, 44.
- Hoeck Is, se Is.
- Hoffden, Høffueden, Høffden (Hoofden, den sydlige Del af Nordsøen og Strædet ved Dover-Calais). 13, 1; 14, 1; 23, 26; 47, 8, 9; 49, 7; 65; 87, 12; 90, 10, 13, 14, 28, 29.
- Hofstede (Grund i Zuiderse, mellem Enkhuizen og Stavoren). 100, 6, 7, 44.
- Holland. 13, 12, 13; 64, 14, 15; 99, 1.
- Holmen (Hanstholm, nordvestlige Jylland). Fig. 28, 75. — 5, 2; 64, 12, 21-24; 65, 1; 84, 9 (?).
- Hommer (Humber-Floden). 54, 8, 10.
- Hordelen (Hordel, paa Sydsiden af Somme-Mundingen, Nordfrankrig). 35, 47.
- Horn (Hoorn, Landsby paa Øen Texel). 100, 38, 39, 48, 49.
- Huen (Øen Hveen i Øresund). 67, 2.
- Huidegrund (udenfor Wesermundingen). 10, 4.
- Hullen (1566: Hullem, d. e. Holmen (Effersø) ved Reykjavik, Islands Vestkyst; indtil c. 1780 var Handelsstedet paa den nævnte Holm, og Havnen indenfor denne kaldes „Holmenshavn“). 14, 20.
- Hundesort, Hundsford (Hundsørt, det nordvestlige Hjørne af Øen Øsel). 74, 3, 4; 90, 40.
- Hundsuiq (Bugten mellem Dagerort og Hundsørt). 74, 4.
- Hussdiunen (Huisduinen, By ved Helder, Nordholland). 13, 15; 100, 38, 47, 49.
- Hussdyningenøge (paa Wagh.s Kort en selvstændig Ø, nu landfast med Nordholland). Fig. 36.
- Hussuick (Byen Husavik, Islands Nordkyst). 15, 6, 8.
- Høneborg (findes hos Corn. Anthonisz., Wagh., Joris Carolus, v. Keulen o. a., og den svarer sikkert til Lønborggaard ved Skjernaens Munding, der blev brugt som kendeligt Punkt for Sejladsen paa Ringkøbing Fjord). 3, 1.
- Idenstein (Eddystone, S. f. Plymouth. Seebuch: Hillenstein, Idensteyn; 1532: Huselsteyn; 1541: Ydensteyn; Circumnavigation: Hidre Stonys; Wagh.: Meyuwensten). 50, 19; 51, 16.
- S. Ilgis (Sept-Isles, ved Nordkysten af Bretagne). 23, 7; 35, 37; 38, 3, 4, 7; 39, 6; 42, 14; 43, 14; 51, 16.
- Irland. 46, 1; 48, 4; 53.
- Is („den hoeck Is“ og „den høuff Is“ er en Misforstaaelse af holl. „Hockis“, d. e. La Hougue S. f. Barfleur, Normandie. Jfr. Seeb. 7, 12; 1532: 19, 6; 1541: 13, 12; 15, 37 og 23, 22). 23, 11; (35, 43); 43, 21.

- Island (Wagh.s Oversigtskort: Yslandt, med næsten cirkelrund Periferi). 14, 13-15.
- Isseford, Disseford, Diseford (Isafjord, nordvestlige Island). 14, 23, 24; 15, 1.
- Jade (Bugt i Oldenburg, Nordvest-Tyskland). 10, 3; 11, 1.
- Jaskesund (muligvis Hafstens Sund, ved Bohuslen). 62, 19, 20.
- Jasmunt, Jasmynde (Jasmund, den østlige Halvø paa Rügen). Fig. 87. — 65, 16; 66, 1, 8, 9, 14; 68, 5, 7, 8; 69, 9; 72, 1, 4, 5.
- Jastix (Brixham, N. f. Dartmouth). 50, 11.
- Jedderen (Halvøen Jædderen, Norges Vestkyst). 64, 4.
- Jedensford (Hjedensfjord, Islands Nordkyst). 15, 6.
- S. Johannes Torn (? paa Terschelling). Fig. 8.
- Jomfruland (Jomfruland, Ø ved Norges sydøstlige Kyst). 62, 14, 15; 63, 9-13; 81, 11.
- Judland, Jydland (Jylland). Kortet S. 1. — 4, 1; 5, 4; 63, 32; 64, 19; 91, 11, 14.
- Just (Juist, en af de tysk-fris. Øer). Fig. 18. — 2, 1; 7, 12; 11, 6-8, 15; 84, 13.
- Jøckelford (Jökulfjord, nordvestlige Island). 15, 1.
- Kalckgrund (Kalkgrunden udenfor Grenaa Havn). 92, 6.
- Kalffuen (Rauø Kalv, landfast med Rauø). 63, 14.
- Kalis, se Calis. 65, 1.
- Kalkersordt (Calshot Point paa Vestsiden af Indløbet til Southampton Water. Portol.: Calcesore etc.; Circumnavigation: Chakkeshorde; Wagh.s Liste: Calfer oirt = Calshot). 47, 4; 50, 5, 8.
- Kallesund (Store Kalfsund udenfor Gøteborg). 61, 5; 62, 22.
- Kallmer (Kalmar). S. 200.
- Kalmersundt (Kalmarsund). 85; 85, 1.
- Kammer, se Camer.
- Kamppen, Knappen (d. e. Quimper, By i det vestlige Bretagne, indenfor Anse de Bénodet). 35, 8, 10.
- Kappelen (d. e. Kapellet paa Wieringen). 100, 30.
- Karing (Wagh.s Tekst: Quirijn, Kortet: Karins; v. Keulen: Karyns of S. Carino). 45, 4.
- Karlsø (Store og Lille Karlsø, V. f. Gotland). Fig. 93. — 84, 15; 86, 1-5.
- Karteminde (Kerteminde, Fyen). 92, 9.
- Kastorps Knæ (Kastrup Knæ, Ø. f. Amager). 67, 1.
- S. Katrinæ, Katrin (Waghenaer: S. Catelin, d. e. St. Catherine ved Brügge). 23, 22; 44, 2.
- S. Katrine Torn (ved Knocke). Fig. 41. — 18, 1, 2; 22, 1.
- S. Katrinen Baye (Bugten ved Klosteret Santa Catherina, paa Nordsiden af Tajo-Mundingen). 45, 34, 36, 39.

- S. Katrinen Cappel (Castillo de Santa Catalina, paa Nord-
siden af Indløbet til Cadiz-Bugten). 45, 49.
- S. Katrinen Kircke (Klosteret Santa Catharina, mellem San
Juliano og Belem, N. f. Tajo-Mundingen). 45, 35.
- Katuater, Tcatuater (Catwater, Plymouth Water; Waghenauer;
Cattedag; det samme som Østre Conuers, s. d.). 50, 18.
- Kaus (Jfr. 1541: 19, 12; 1566: 19, 33: „die rudsen buyten die cape
van Kaus“, uden Tvivl d. s. s. Portol.: Cauo di Chaus, d. e.
Cape de la Hève = Seinhøffde). 39, 12.
- Kayr (Wagh. S. 26: tot Hanton aen de kaey; S. 36: kaye; altsaa
= Kaj). 47, 4.
- Kebbeluick (Keflavik, Islands Vestkyst). 14, 20.
- Keihan, Keyham (Cayeux, S. f. Somme-Mundingen, Nord-
frankrig). 23, 15, 16; 35, 47; 43, 23, 24.
- Keiseren (Tevennec el. Stevenet-Klippen i Raz de Sein: R.
de Hooge: Stevenec ou de Keyser). Fig. 50. — 35, 12; 90, 14.
- Keiserinden (rimeligvis Klippen La Vieille eller Gorlébella
lige v. f. Pte du Raz). Fig. 50.
- Kemenes, Kemenesse (Ørækken S. Ø. fra Ouessant ned mod Pte
de St. Mathieu, Bretagne; en af dem hedder Queménès,
den sydøstligste Béniguët). 32, 7; 33, 1; 35, 28; 42, 23.
- Kerck (Cork, Irlands Sydøstkyst). 53, 4.
- Keteldiune (en Klit paa Vestkysten af Nordholland, mellem
Petten og Callandsoog; ifølge Waghenauer skal den dog være
forsvundet c. Aar 1555; jfr. „Het Boek“ 1913, S. 122-123). 13, 17.
- Keysand (muligvis d. s. s. Wagh.s „Caybanck“). 17, 1.
- Kil (Kilsfjord ved Kragerø, Norges Sydøstkyst). 63, 10, 11; 81, 11
- Kil (1566: Kijl, d. e. den dybe Rende, Sejllobet). 91, 11; 92, 2, 3, 5, 7.
- Kiliads, Kiliasee, Kiliadz (Pertuis Breton, Ø. om Ile de Ré).
24, 2; 27, 8; 36, 8; 39; 39, 1.
- Kin (Kynø i Riga-Bugten). 81, 1-6.
- Kin (Øen Kinn, Vest-Norge). 56, 1; 57, 1, 2; 58, 1.
- Kinster burt (1571: kinnige bürt; de Kinsel ?). 100, 2.
- Kinsund (ved Øen Kinn). 56, 1.
- Kirckefjord (vistnok Vigkilen ved Grimstad, Norges Sydøst-
kyst). 63, 8, 4.
- Kirckegaard, den gamle (holl. „het oude Kerkhof“, maa være
Stenbanken N. f. Øen Urk; Navnet bruges ikke mere). 100, 5, 54.
- Kirckesund (Kyrke-Sund mellem Tjørn og Herø). 62, 22.
- Kiskalis (Cascaes, lidt Ø. f. Cap Razo, Portugal). 45, 33, 34.
- Kiskas (Les Casquets, Klipper V. f. Alderney, Kanalen). 23, 8, 9;
35, 44; 38, 4; 39, 8-10, 22; 43, 18, 19; 51, 9, 10; 97, 14, 16.
- Kiøbenhaffn (København). S. 1, 6. — 67, 1, 3, 4. — S. 193, 199.

- Kliff (Roode Klif ved Stavoren). 100, 5, 8, 12, 13.
 Klippen, Wth Klip (Utklip p o r n a ved Blekings sydøstlige Hjørne).
 Fig. 96. — 84, 8; 85, 2. — S. 200.
 Klippen (?; 1566: die Clippen). 90, 20.
 Klockedybet (Dybet udenfor Knocke, Belgien). 22, 1.
 Klus, d. e. Eneboerhus. 30, 1.
 Knappen, se Kamppen. 35, 8.
 Knøcke, Klocken (Knocke, Belgien). Fig. 41. — 18, 1, 2; 22, 1.
 Koborger Heid (Kolberger Heide, V. f. Femern). 94, 14.
 Koech, Koen (Landsbyen Koog paa Øen Texel). 88, 1; 100, 88, 49.
 Koen (1566: Roeck; 1579: Kooch; Fejlskrift for Koech). 88, 1.
 Koen og Kalffuen (to Fjælde ved Klevens Havn Ø. f. Mandal, sydlige Norge; „Koen“ kaldes nu „Kuveden“, 123 m). 61, 3.
 Kognael, Kognaal (Kobbernaglen, 1½ Kvml. S. S. V. f. Hesnæs Ø, Norges Sydøstkyst). 61, 4; 63, 4.
 Kolberg, Kolbiergen (Colberg, Pommern). 70, 4; 72, 3, 4.
 Koldum, Koudom (Koudum, N. Ø. f. Stavoren, Friesland).
 Fig. 6, 7. — 100, 8, 15, 44.
 Koncket, Concket, Konckers Ordt (Le Conquet, N. f. Pte de St. Mathieu, vestlige Bretagne. Konckers Ordt, den høuff af Concket er Pte de Kermorvan. N. f. dette ligger Baie des Blancsablons). Fig. 44. — 35, 17, 24, 25, 30.
 Kongel (Kongelf, Bohuslen). 62, 22.
 Korsen (?; 1566: oppet coers; Wagh.: op t'coers). 10, 4, 5.
 Kost (Koster-Øerne, S. V. f. Strømstad, Bohuslen). 62, 19.
 Kreil (Banke i Zuidersøen). 100, 11, 12, 30, 44, 45.
 Krøpelsandt, Krøppelsandt (Kreupelzand i Zuidersøen). 100, 7, 11.
 Kæshock, Kæsshueck (Keeshoek, Grund i Zuidersøen). 100, 20, 21, 44, 45.
 Kukenes, se Buckenes. 14, 5.
 Kullen, Kulden, Col (Kullen, Skaane). Fig. 82. — 1, 1; 62, 33; 63, 24, 35, 37; 64, 36-38, 45; 65, 5-7, 9; 81, 12.
 Kummeruoch (Kumbaravaag, vestlige Island). 14, 21.
 Kønnisbiereg, Kønsbiereg (Königsberg, Øst-Prøjsen). 66, 3; 78; 78, 1.
 Kønsbach (Kungsbacka, Halland). 63, 20.
 Laaland (Ø i Danmark). 92, 12, 13, 16.
 Laen (Laan, Landgrunden S. V. om Øen Texel). 100, 39, 48, 49.
 Lakeley (Flade-Gjerum og Bangsbo Bakker mellem Sæby og Frederikshavn. Corn. Anth.: Lakeren; Wagh.: Laecklou; 1532, 1541 og 1566: Lakeley; vistnok Forvanskning af „Fladkerck“ (Flade Kirke), der f. Fks. findes paa M. Jordens Kort).
 Fig. 75. — 64, 30.
 S. Lambrit (Kirke i Kadzand, Zeeland). 17, 1

- Landskrone (Landskrona, Skaane). 67, 2, 6.
- Langeland, Laffuend (Langeland, Ø i Danmark. „Lavend“ er et gammelt Navn paa Øen, der vistnok endnu ikke er helt gaaet af Brug i Almuesproget). 91, 3-5; 92, 11, 12.
- Langenes (Langanæs, nordøstlige Island). 15, 11, 12.
- Langerøge (Langeoog, tysk-fris. Øer). Fig. 20. — 2, 1; 11, 4.
- Langersandt, Langesandt (Langezand i Zuiderzøen). 100, 22, 23, 44.
- Langesund (By og Fjord paa Norges Sydøstkyst). 62, 6, 7, 15; 63, 12, 13.
- Lanuorden (Langwarden i Butjardingen, mellem Jade og Weser). Fig. 32. — 10, 7.
- Lappesande, Lappesandt (Lappegrunden i Sundet N. f. Helsingør). 65, 5, 8.
- Lapsont (1566: Lapsons; rimeligvis Hofsos ved Østsiden af Skagafjord). 15, 5.
- Lassen (paa Wagh.s Kort to Banker udenfor Themis-Mundingen, svarende nærmest til Sunk og Long Sand). 50, 35, 36.
- Lauerdiun (Laverdun, S. Ø. f. Sydspidsen af Ile de Ré, udenfor La Rochelle). 27, 1, 2.
- Lauverske (Lauwers, Bugt mellem Groningen og Friesland, Nederlandene). 2, 1.
- Ledit, Ledit, Lid (Bergens-„Leden“, d. e. Karmsund, Ø. om Karmø). 55, 1; 64, 7.
- Leergraff (1566: Leemkuyl, d. e. Kalkkule; Lor. Bentsen: Haandbog. S. 41: Leemkuyl, det er en hvid Plæt i Landet N. f. Slottet; Mincke S. 8: Kalk-Gruve). 50, 5.
- Legger (ifølge 1540, 43 [se Oplysn. til 101, 2] en Tønde tæt ved Vliereede, hvor nu Lodsskibet ligger forankret). 100, 26-28, 42.
- Leione (Bretagnes Nordkyst ved St. Pol de Léon). 35, 36; 38 1.
- Leistaff, Leitstaff (Lowestoft, Øst-England). Fig. 72. — 54, 1, 5.
- Lesø, Lessø (Læsø i Kattegat). Fig. 78, 99. — 63, 25, 30-32, 40, 43, 44; 64, 32-35; 65, 2-4; 91, 11; 92, 3, 4.
- Liest (Listerland, Norges Sydvestkyst). 64, 4.
- Lilebaes (Ile de Batz), se Bepalibaes. 23, 5, 6; 37, 7; 38, 6; 43, 9, 10, 12, 16.
- Lisaert, Lizard, Lisaerts (Lizard Point, vestlige Cornwall). 37, 8; 42, 6; 48, 9, 11, 12; 49, 9; 51, 17; 52, 10-12, 18-20; 87, 19.
- Lissebon (Lissabon). 43, 2; 45, 34, 36, 39; 97, 3.
- Lisuegen (Lissewege, Belgien). Fig. 41. — 18, 1, 2.
- Locksted, Lockstede (Lochstädt c. 4 Kvml. N. f. Pillau, Øst-Prøjsen). 66, 3, 4.
- Loer Nues (Nore, Sandgrund paa Sydsiden af Indløbet til Themsen; Wagh. har paa sit Kort: „de noer“, men i Teksten: „de loere, die vant zuytlant affloopt“). 50, 36.

- Londay (Lundy Island, i Bristol Kanalen). 46, 8; 48, 4, 5; 51, 19; 53, 1.
 Longe (Lyngør, Norges Sydøstkyst). 61, 4; 63, 8.
 S. Lucas (S. Lucar de Barrameda, ved Guadalquivirs Munding, Syd-Spanien). 43, 2; 45, 43, 44; 97, 2.
 Luserort (Lyserort, Kurlands Nordvestpynt). Fig. 94. — 66, 6, 7; 79, 2, 4, 6.
 Lyba (Leba, Pommern). 72, 1.
 Lybke (Lübeck). Kortet S. 1. — 93, 6, 7.
 Læruig, Læruigen (Laurvig, Norge). 62, 15, 16.
 Løuue (holl.: Louwe, d. e. Looe-Island, ved Cornwalls Syd-kyst). 50, 21, 22.
 Malesap (Catchopo-Bankerne i Tajo-Mundingen). 45, 84, 86, 88.
 Malesund (Malø, ved Hallandskysten). 63, 20, 45.
 S. Malax (S. Malo, Bretagnes Nordkyst). 43, 15-17.
 Malmø (i Skaane). 67, 4.
 Mangou (Øen Manijalaid N. Ø. f. Kynø, Pernov Bugten). 81, 8.
 Manou (Manø, V. f. Ribe). 4, 1.
 Marcu (Markø, N. V. f. Lindesnæs). 61, 2.
 S. Marcus (muligvis Ortigueira ved Ria de Sta Martha; 1532: S. Martijn; 1541: S. Martens; 1566: S. Matheus; Wagh.: S. Marcus). 45, 4.
 S. Margrettis Steiger, S. Margrete (Circumnavigation: Seint Margaret Steyers, Old Stairs nær ved St. Margaret at Cliffe, South Foreland. Der findes her endnu en „Old Stairs Bay“). 23, 28, 24; 49, 8.
 S. Maria (paa Ile de Ré). 24, 1.
 S. Marie Closter (i Cadiz). 45, 49.
 Mariport (Puerto Santa Maria ved Nordsiden af Cadiz-Bugten). 45, 45, 49.
 Marrigaard (Margate, North Foreland). 50, 86.
 Marsdyb, Mersdybet (Marsdiep, mellem Helder og Øen Texel). 2, 1; 13, 1-7; 98, 4.
 Marstrand, Mastrand (Marstrand, Bohuslen). 62, 22; 63, 18, 19; 64, 42, 43. — S. 190, 191.
 Mase (Floden Maas). 13, 7, 15, 18; 14, 1-8; 98, 8; 99, 1, 2.
 Massisacho (Cabo Machichaco, Spaniens Nordkyst). 40, 15; 41, 1, 2.
 Massland (Maasland, N. f. den nordligste Arm af Maas). 99, 1.
 S. Matheus (Pointe de Saint Mathieu, Vestspidsen af Bretagne). 23, 8, 4; 26, 2; 32, 2, 3; 33, 2; 35, 17, 22, 23, 80; 43, 6; 97, 7.
 Medenblick, Memelick (Medemblik, Nordholland). 100, 9, 10, 12, 13, 32, 36, 49.
 Meiseford (Miøfjord, nordvestlige Island). 15, 1.

- Mels („Mels“ og „Spaerls“ eller „Sparui“ aflægges i de ældre Søkort mellem S. og Ø. f. Lindesnæs med Navne i mange Variationer (Melou, Melis, Meloe; Sparm, Sparul, Sparnels, Spartels etc.); de synes nærmest at svare til Gæslingerne, Utvaare, Tvisteinen, Ryvingen el. lign.). 61, 8.
- Memel (i Kurland). 66, 4, 5, 7; 69, 10; 87, 1.
- Mems (Medem Sand, i Elbmundingen). 9, 6, 7, 11.
- Menssen (Minsen i Jever-Land, V. f. Jade-Bugten). Fig. 31. — 7, 9; 10, 2-4; 11, 1; 84, 11.
- Merckene (1571: marchen, d. e. Øen Marken i Zuidersøen). 100, 2. Jfr. Mærkerkircke.
- Merdø, Mardø (Mærdø udenfor Arendal, Norges Sydøstkyst). Fig. 73. — 61, 4; 62, 5, 6, 13; 63, 5, 7.
- Meruanen (La Méloine, Klipperev Ø. f. Ile de Batz). 23, 6; 43, 13.
- Midal (Myrdalsvik, Islands Nordkyst). 14, 17.
- Middelborg (Middelburg midt paa Øen Walcheren). Fig. 39. — 16, 1; 17, 1; 25, 1; 26, 1.
- Middelgrunden (i Øresund). 67, 1.
- Middelgrunden (Middelgrond i Zuidersøen). 100, 15, 16, 44, 55.
- Middelom (Midlum, N. Ø. f. Harlingen, Friesland). 100, 16.
- Milesvand (Melsomvik (?); formodentlig Tønsberg Fjord). 62, 17, 18.
- Miluorden (Milford, sydvestlige Wales). 48, 5, 6; 51, 21, 22.
- Mirns, Merns (Mirns, S. Ø. f. Stavoren, Friesland). 100, 12, 13, 15.
- Mitplaet (udenfor Weser-Mundingen). 10, 1.
- Molckuern (Molkwerum, N. Ø. f. Stavoren, Friesland). Fig. 6, 7. — 100, 15.
- Mollesund (Mollø Sund ved Bohuslens-Kysten). 62, 21, 22.
- Monsi (Mugia, nordvestlige Spanien; Portol.: Mongia, Munzia etc.). Fig. 59, 60. — 45, 12-16.
- Mont (d. e. Munding). 35, 20; 50, 34.
- Monteluer (Monte Loiro, S. V. f. Muros, nordvestlige Spanien). 45, 20, 21.
- Moris (Muros, S. Ø. f. Cap Finisterre). 40, 9; 45, 20, 21.
- S. Mortens Eyland (Ile de Ré (med Byen St. Martin) V. f. La Rochelle). Fig. 52. — 27, 1; 34, 1, 2; 35, 39; 90, 17, 21.
- Mottoen (Ile aux Moutons ved Bretagnes Sydøstkyst, indenfor Les Glénans). 35, 8, 9, 11.
- Muiden (By i Holland, Ø. f. Amsterdam, med et Slot, „det Huss til M.“). 100, 2, 3.
- Muidersandt (Muiderzand, udenfor Muiden). 100, 3.
- Muncken (en fritstaaende Klippe ved Kysten af Helgoland; af saadanne har der i Tidens Løb været flere. Schwerin S. 266 ff). 7, 5.

- Mundalen (Myrdal, Islands Sydkyst). 14, 16.
 Musehol (Mousehole, paa Vestsiden af Mounts Bay, tæt ved Lands End). 42, 9; 46, 5; 50, 88.
 Mustertynnen (Elb-Mundingen). 9, 4, 5.
 Mynstersund, Mustersund (Øckerø Sund mellem Øckerø og Mønster, eller muligvis Malø Sund, mellem Malø og Mønster). 62, 23; 63, 4b.
 Mærkerkircke (Kirken paa Øen Marken i Zuidersøen). 100, 2.
 Jfr. Merckene.
 Møen (Ø i Danmark). 65, 12, 13, 15; 66, 10; 68, 3-5; 69, 2; 93, 1.
 Mønnickedam (Mönnikendam, By i Nordholland). 100, 3.
 Mønnickelegge (Grand og Petit Sécé, Ø. f. Ile du Pilier). 34, 6, 8.
 Naelde, Natel (The Needles, Vestspidsen af Øen Wight). 47, 2; 50, 7; 90, 25; 97, 19.
 Naelde, S. Andris Land (Poole-Head). 50, 9.
 Narffuen (Nargø udenfor Reval, Finske Bugt). 73, 10, 11; 82, 1, 2, 5, 8; 90, 31, 32.
 Naskou (Byen Nakskov, Laaland). 92, 16.
 Nerdeford (Leirufjord (?), nordvestlige Island). 15, 1.
 Neruick (Njardvik, sydvestlige Island). 14, 20.
 Nes (Nesserzand, Zuidersøen). 100, 96-98, 49, 52.
 Nesse (Cape Gris-Nez, mellem Calais og Boulogne). 23, 18, 19, 27; 35, 48.
 Nesset (Dungeness, Englands Sydøstkyst). 47, 7, 8; 49, 6; 50, 1, 2; 52, 1, 2.
 Nessit, Nues (Lindesnæs, Norges Sydspids). Fig. 83, 85. — 54, 21; 61, 1; 62, 2, 8; 63, 46; 64, 2-4, 10-12, 19, 39, 40; 89, 7, 13; 91, 14.
 Nessit (den sydvestlige Del af Brunlanes, ved Nevlunghavn og Helgeraa, som ogsaa hos Waghenaer kaldes „de Nesse“). 63, 13.
 Nideford (Midfjord, Islands Nordkyst). 15, 4.
 Nidingen (Niddingen, Skær i Kattegat). 62, 23; 63, 20, 45; 64, 43, 44, 47.
 Niendam (Nieuwendam, tæt N. Ø. f. Amsterdam). 100, 1.
 Norge, Noruegen, Norwegen (Norge). Kortet S. 1. — Fig. 85. — S. 22, 113. — 61; 62; 63, 36. — S. 192.
 Nues (The Naze, S. Ø. f. Harwich). 54, 2, 3.
 Nues (Lindesnæs), se Nessit.
 Numinck (Forvanskning af Nyminde. Paa Waghenaers Kort er „Numet“ = Nyminde Gab, Udløbet fra Ringkøbing Fjord, og „t'lant van Numet“ = Holmslands Klit og Holmsland, der jo tidligere har været en Ø. I A. Ræstads Kongens Strømme,

- Kra. 1912, anføres forskellige danske Regerings-Skrivelser, som viser, at dette Navn ogsaa har været brugt her i Landet; se S. 245: „norder enden af det Land von Nummet eller Harboe Øre, hvor det Jydske Reef noget nær begyndis at regne“ (9. Juni 1691); ligesaa S. 247-48). 4, 1.
- Nyborig (Nyborg, Fyen). 92, 10.
- Ny Dyb, Ammelands (en østlig Forgrening af Ameland Gat). 2, 1.
- Ny Dyb (udenfor Peenemünde, Indsejlingen til Wolgast). 66, 2.
- Ny Dyb (Elb-Mündingen). 96.
- Ny Gaff (Elb-Mündingen). 96, 1.
- Ny Grund (Elb-Mündingen). 9, 11; 96, 1.
- Nyholm (vistnok Ytre Tøringen, udenfor Arendal). Fig. 73. — 63, 5.
- Nyholm (Waghenaer: Nye holm ofte trelborch, d. e. Trelleborg, Skaane). Fig. 88.
- Nykastel (Newcastle-on-Tyne). 54, 20.
- Nyløse (Ny Lødøse, tæt ovenfor Gøteborg, der først blev anlagt 1619). 62, 22.
- Nynorderøge (Norderney, en af de tysk-fris. Øer. Fig. 19. — 2, 1.
- Nyport (Nieuport, Belgien). 43, 25.
- Ny Torn (Newtown, Nordvestkysten af Wight). 50, 8.
- Nyverck, Verckit (Neuwerck, udenfor Elb-Mündingen). Fig. 30. — 7, 7, 8; 9, 1, 3, 9, 11; 84, 10; 96, 1.
- Næringen (Frische og Kurische Nehrung, de to langstrakte Landstrimler, der skiller Frische og Kurische Haff fra Østersøen). 69, 10.
- Næruig (Närshamn, Gotlands Sydøstkyst). 86, 7.
- Nørnberg (Nürnberg). Kortet S. 1.
- Nørre Sø (Nordsøen; jfr. Westerse og Vester Søen). 90, 14.
- Nørreugholm (Jens Sørensen: Nor Weholm, d. e. Vedholm, indenfor Væderøerne, østlige Skagerak). 62, 20, 21.
- Ochsefiord (Oksefjord, som gaar ind til Tvedestrand, Norges Sydøstkyst). 63, 7.
- Oc odden (bør dog vistnok læses som Oe odden el. Öe odden, 2: Landsort; J. Mänszon: Siö Book, 1677, S. 59: Öye Vdd, som och kallas Landzoort). S. 200.
- Odesholm, Vodesholm (Odensholm, ved Estlands nordvestlige Hjørne). Fig. 91. — 73, 6-9; 74, 2; 82, 4, 5, 8; 90, 31.
- Oeleffs Ford (Olafsfjord, Islands Nordkyst). 15, 6.
- Oerfernes (Orfordness, N. Ø. f. Harwich, Englands Østkyst). Fig. 72. — 54, 3, 4.
- Oest (Oste-Banken, Elb-Mündingen). 9, 7, 8.

- Offuer Klif (Roode Klif, S. Ø. f. Stavoren, Friesland; se Kliff).
Fig. 7.
- Olde (Alden - Øen, c. 13 Kvml. S. f. Kinn, Vest-Norge). 55, 4; 56, 1.
- Oldenbroeck (Altenbruch i Hadeln-Land). Ø. S. Ø. f. Cuxhaven). 9, 11.
- Oldenbusk (Oudenbosch, N. Ø. f. Bergen op Zoom, Nederlandene). 99, 1.
- Olderdam, Olderdøm (Ile d'Oléron, udenfor Rochefort). 28, 1; 34, 1.
- Oldersee, Oldesee (Audrecelles, lige S. f. Cape Gris-Nez, Nord-Frankrig). 35, 48; 51, 4.
- Oldersundt (Aldefjord, Ø. om Alden, se Olde). 55, 2, 4; 57, 2, 3; 58, 1.
- Ollandt, se Øland. S. 200.
- Olloen (Les Sables d'Olonne, By i Vendée, Vest-Frankrig). 36, 7, 8.
- Oltby (ved Varberg; holl.: „Outbuy“; nævnes i 1541: 37, 34 og er afsat paa Corn. Anthoniszoon's Kort („Olledeu“); der menes vel det „Gamle Wordhberg“ el. „Gammelby“, som skal have ligget lige N. f. den nuværende By. Jönsson: Warbergs Fästnings Historia, 1872, S. 4)). 63, 42.
- Oms (Omø, i Store Bælt). 92, 11.
- Opgangen (?; 1566: opganck). 89, 3.
- Orenford (Ønundarfjord, nordvestlige Island). 14, 21.
- Orkanie (Roche Bonne i Biscaia-Bugten, V. f. Ile de Ré). 36, 7.
- Ortegier (Cabo Ortegal, nordvestlige Spanien). 40, 14-16; 42, 9, 10, 12; 45, 3-5.
- Orundeby (østlige Djursland, svarer nærmest til Grenaa; Waghenaer har dog baade Navnet „Oront“ N. f. Aaens Munding og „Grijna“ længere inde; 1566: Orondebuy, 1579: Orende-buy). 92, 6.
- Ostcaplen (Oostkapelle paa Øen Walcheren). Fig. 39. — 16, 1, 2; 25, 1, 2.
- Ostende (i Belgien). 23, 22.
- Ostendenhamtun (Sammenblanding af „Ostende“ og „Hamtun“; 1566 har her kun „Hamton“ d. e. Southampton). S. 11.
- Osterhoeck (vistnok ikke Eystrahorn (Hvalnæs), men Vestrahorn, paa Islands Østkyst). 15, 12.
- Ostmyenster (Kirke i Middelburg paa Øen Walcheren). 17, 1.
- Otturen (Otterøen ved Bohuslens Kyst, østlige Skagerak). 62, 20.
- Pampos (Pampus, Zuidersøens sydvestlige Hjørne). 100, 2, 4.
- Panderga, Pandraga (Parrega, N. Ø. f. Hinloopen, Friesland).
Fig. 6. — 100, 13, 14, 44.

Paris. S. 9.

Parno (Pernov ved Pernov-Bugten, den nordøstlige Del af Riga-Bugten). Fig. 95. — 81, 2, 3, 6-8.

Pasalis (Cabo Silheiro, ved Sydsiden af Vigo-Bugten, nordvestlige Spanien; Portol.: Pançal, Palisals etc.). 45, 25, 26.

Paternoster (Skær i det østlige Kattegat). 63, 18.

Patersford (Patreksfjord, nordvestlige Island). 14, 22.

S. Patrix Kircke (ved Dartmouth). 50, 14, 15.

S. Paulus (Byen Le Palais paa Belle-Ile). 35, 3.

S. Paulus, S. Pouel (Saint Pol de Léon, Bretagnes Nordkyst, ved Ile de Batz). Fig. 51. — 35, 34-36; 90, 25; 97, 10-12.

Peculiers (Ile du Pilier, udenfor Baye de Bourgneuf, S. f. Loire-Mundingen). 34, 4-8.

Pelgerem Sand (Belumer-Sand, Elbmundingen). 9, 11.

Penningen (Pingjum, Landsby i Friesland, S. f. Harlingen). 100, 16.

Perdten (Nord Perd, Rügens Sydøstspids). 66, 1, 2.

Petten (Nordhollands Vestkyst). 13, 16.

Pickerdien (Picardie, Provins i Nord-Frankrig). 51, 3.

Pietermein, Pittermein (Pierre-Moine i Baye de Bourgneuf, S. f. Loire-Mundingen). 34, 6, 8.

Pisage (Figueira, Portugals Vestkyst). 45, 31.

Pitsiers (Cabo Espichel, Portugals Vestkyst, lidt S. f. Tajo-Mundingen). 40, 3, 4; 45, 40.

Pleimiuden, Pleimuiden (Plymouth, Englands Sydkyst). 46, 7, 8; 48, 13; 50, 17, 19; 51, 16; 52, 9; 97, 17.

Pleymarck, Pleymarcken, Pleymercken (Pointe de Penmarch, vestlige Bretagne). 33, 3; 35, 11; 36, 15; 37, 2; 39, 3, 4; 42, 8; 90, 22 (?). „V. Pleymercken" er de S. f. Pte de Penmarch liggende Roches de Penmarch.

Ø. Pleymarck (Iles de Glénan; jfr. Gloyland). 90, 15, 22 (?).

Pogemeson (Seeb.: Possessoen; 1532: Passessoen; 1541: Pogemesoon; 1566: Pogemeson; Portol. Versi 29: Porsason de belixolla, d. e. Port Sauzon paa Belle-Ile). 35, 3.

Pol (Grunde i Wielingen). 17, 1; 18, 2.

Polder (Vrouwepolder paa Walcherens Nordland). Fig. 39.

Poller (Polderen ved Ij-oord, Indsejlingen til Ij-Floden). 100, 1.

Pomern, Pammern Pommern). S. 12. — 72, 6.

Ponteuedere (Pontevedra, By i Nordvest-Spanien). 45, 22.

Porkers, Porkis, Porkus, Purkes (Puercas og Cochinos, Skær udenfor Cadiz). 45, 45, 47, 48.

Porsmuiden, Portsmuiden (Portsmouth). 47, 4; 50, 5.

Porthus, Portes (Pertuis d'Antioche, mellem Øerne Ré og Oléron). 24, 1; 34, 1, 2; 36, 2, 3; 41, 6; 90, 8, 34-36.

- Portland (Halvø paa Englands Sydkyst). Fig. 55, 65, 66. — 39, 19-21; 43, 19; 46, 7, 9, 10; 47, 1; 48, 14; 49, 1, 2, 4, 5; 50, 10, 11; 51, 10; 52, 5-7, 16, 17; 90, 24, 27; 97, 16-18.
- Portsport (Byen Oporto, Portugal). 45, 27-29.
- Portugal, Portegal. S. 5. — 40; 43; 45. — S. 192.
- Posteruick (Oxhöft paa Vestsiden af Putziger Wiek, Danzig-Bugten). 71, 5.
- Prendi (muligvis Landsbyen Prigny N. f. Bourgneuf. Jfr. Seebuch pag. XXXIII¹²). 35, 1.
- C. Prior (nordvestlige Spanien). Fig. 58. — 40, 12, 14; 45, 6, 8, 10, 11.
- Puterford (Hrutafjord, nordvestlige Island). 15, 4.
- Putouuen, Puttouuen, Pitouuen (Poitou, Provins i Vest-Frankrig, S. f. Loire). S. 5. — 24, 1; 34, 1; 36, 5; 43, 3; 97, 4.
- Rabbenford (Hrappsford, nordvestlige Island). 15, 1.
- Ramesin, Romosin, Romesin (Ramsey-Island, ved Sydvestspidsen af Wales). 46, 2; 48, 6; 53, 6.
- Ramshøufft, Rammeshøufft (Rame-Head, paa Vestsiden af Plymouth Sound). 50, 19-21.
- Ranserdyb, Ranssdyb (tidligere Navn paa en af Indsejlingerne til Vlie, mellem Vlieland og Terschelling). 12, 11; 100, 48.
- Reen (Reyde ved Delfzijl). 99, 5.
- Reetlandet (Rietland, Nordholland). 100, 1.
- Reff, Reffuit (Jydske Rev; tegnedes paa de ældre Kort som et i Bredde jævnt aftagende krumt Horn, udgaaende fra Jyllands Kyst mellem Bovbjerg og Hanstholm og strækkende sig ud mod V. og N. V. mellem Norge og Skotland). 5, 3; 13, 9; 64, 19, 28; 65, 1; 89, 3 (?); 90, 4, 10 (?).
- Reffuit, Bosten reff (Rif, Fiskerleje N. Ø. f. Ingjaldshol paa Vestspidsen af Snæfellsnæs, vestlige Island; benyttedes som Handelsplads til ind i det 18. Aarh.). 14, 21.
- Reffuehallit (Revshalen, Grund Ø. om Københavns Havn). 65, 10.
- Reffuekol (Revekol, et 115 m højt Punkt S. V. f. Scholpin Fyr, Pommern). 69, 3, 4; 70, 3; 72, 1, 7.
- Reffuel (Reval, Estland). S. 113. — 73; 73, 12; 74, 1; 82; 82, 1.
- Reis (?). 30, 1.
- Rem (Rømø, V. f. Sønderjylland). 4, 1.
- Renneuar, Renneuiel, Renuer, se Aldernay. 23, 10; 43, 17; 51, 9, 10.
- Reuier (den lille Flod ved Port Blanc, S. V. f. Ile de S. Gildas). 35, 38.
- Ribadeus, Ribedeus (Rivadeo, By i det nordvestlige Spanien). 40, 17, 18; 42, 7; 45, 1.
- Ribe (By i Danmark). Fig. 28. — 3, 1; 6, 4.
- Riberuig (Ribevig indenfor Kvaase Fjord, Norges Sydøstkyst). 62, 4, 5.

- Rige (Rye, By ved Englands Sydøst-Kyst, mellem Dungeness og Beachy Head). 47, 6.
- Rige (Riga, Lifland). S. 113. — 70, 2; 79, 7; 80, 4; 81, 7.
- Ringkiøbing (Ringkøbing i Vest-Jylland). 3, 1.
- Ringkiøbings Dyb (Nymindegab; Wagh.: Numit oft Rijnkoper diep). 3, 1.
- Rip (Seerijp paa Terschelling?). Fig. 8.
- Riserhøfft, Rissehøfft, Risehøffden, Risehoffuit (Rixhøft, Vest-Prøjsen). 69, 4, 5; 72, 1; 76, 2; 78, 1; 87, 2-4, 6-9.
- Ritzebyttel (tæt S. f. Cuxhafen, ved Elb-Mundingen). 9, 11.
- Riuolde, Riuldt (Rügenwalde, Pommern). 72, 2, 3.
- Røbbeknud, se Rubbeknud.
- Robenes (Reykjanæs, Islands sydvestlige Forbjærg). 14, 18-20.
- Robenhodzbay (Robin Hood Bay, Englands Østkyst). 54, 14, 20.
- Rockeluers, Rødekoluers (Reculvers, S. f. Thems-Mdg.). 50, 36, 37.
- Roderhauffn (Raufarhavn, nordøstlige Island). 15, 11.
- Roemhoeck, Roenhoeck (Raudagnupr, Islands Nordkyst). 15, [6: „laadne høuff“] 7, 11.
- Roete (Portol.: la rota, d. e. „Ruten“, „Farvejen“). 23, 13, 14; 46, 5, 10.
- Roge (Rauø, Kristianiafjord). 63, 14, 15.
- Roge, Rogge (Roogø, ved Estlands Nordvestkyst, V. f. Baltisk Port). S. 16. — 73, 9, 10; 82, 3, 4.
- Roketuues (Les Roches Douvres og Barnouic, ml. Guernsey og Bretagne; Portol.: Rochtoua, Rochatoua etc. [af Kretschmer fejlagtig identificeret med Jersey]). 43, 17; 51, 12.
- Romarder Plate (Elb-Mundingen; Wagh.: Roemerder sant). 9, 11.
- Romenie (Romney, N. f. Dungeness, Englands Sydøstkyst). 47, 8.
- Roms, Rims (Romsø, Store Bælt). 91, 6, 7; 92, 9, 10.
- Ronnø (Runø, midt i Riga-Bugten). 80, 2-5; 81, 1, 9, 10.
- Rostiers (Torre de Belem, V. f. Lissabon). 45, 34, 35, 39.
- Rostock (i Mecklenburg). 93, 2, 4, 5.
- Roszbacken (Baake i Elb-Mundingen). 9, 5, 6, 11; 96, 1.
- Rosztynnen (Tønde i Elb-Mundingen). 9, 11.
- Roterdam (Rotterdam, Sydholland). 99, 2.
- Rotsele, Rotseel, Rotsieel (La Rochelle, Vest-Frankrig). 24, 1; 27, 1, 2; 36, 2, 8; 90, 14.
- Rottum, Rottrum, Rotmaroge (Rottum, den østligste af de holl.-fris. Øer). Fig. 14, 15. — 2, 1; 11, 14, 16; 11, 14, 16; 12, 1, 3, 4.
- Rottum (Rota, paa Nordsiden af Cadiz-Bugten). 45, 46, 48.
- Roxent (Cabo da Roca, Portugals Vestkyst; Portol.: Rocha de Sintre, dessindra etc). 40, 4, 5; 45, 33.
- Rubbeknud, Robbeknud (Rubjærg Knude, Jyllands Nordvestkyst). Fig. 75, 79. — 1, 1; 64, 24, 25, 27-29.

- Rugerort (v. Keulen: Ruwen-oort, lige overfor Glückstadt). 9, 12.
 Ræffsund (Ræfsund, mellem Ræfholm og Styrso, S. f. Indsej-
 lingen til Gøteborg). 62, 22, 23.
 Rødesand (ml. Weser- og Jade-Mundingerne, nu Roter Sand).
 10, 4; 11, 1.
 Røsne, Ruffenes (Halvøen Refsnæs, nordvestlige Sjælland).
 91, 7, 8; 92, 8, 9.
 Saltbierge (Oost og West Souburg paa Øen Walcheren). 26, 1.
 Salteis (Saltees Islands, ved Irlands sydøstlige Hjørne). 48, 3;
 51, 20, 21, 23; 53, 5, 6.
 Saltford (1566: Soltuoert, rimeligvis d. s. s. Lor. Bentsens (Søe
 Bog. S. 94) Soltmerfiord, d. e. Selbjørnsfjord). 55, 3.
 Saltholm (i Øresund). 67, 1, 4.
 Salue wreen, Sualford (Salvoref, N. f. Fårø; 1566: Salue onrein;
 J. Månszon: Salfwerorein). Fig. 93. — 83, 2.
 Sandfiorden (Sandefjord, Norge). 62, 16, 17.
 Sandfiord, Vestre (Sandnesfjord, Norges Sydøstkyst). 63, 9.
 Sane aff Bordeus (Gironde-Floden neden for Bordeaux. „Sane“
 = les ânes, d. e. „Æslerne“, to senere bortskylede Sandbanker
 udenfor Gironde (jfr. Seebuch pag. XIII⁶); Port. Versi 31: Anas
 de burdeu, 41: leanes de b.; Parma 18: le sanguies; Garcie:
 les Asnes de Bourdeaulx; Wagh.: Noorder og Suyder eesel).
 36, 1, 2, 4; 41, 5, 6.
 Saneuertz (d. e. Sane-værts, ad Sane til). 36, 4.
 Santhamer (Sandhammeren, Skaanes Sydøstpynt). Fig. 88.
 Santuick (1566: Santwijn; Wagh.: de Duyns voor Santwijck,
 d. e. Sandwich). S. 11.
 Santuig (Sandviken, Gotlands Østkyst). Fig. 93. — 86, 7.
 Schagen, Schaffuen, Skaffuen (Skagen, Jyllands Nordpynt;
 if. Wagh. stod der en „Fyrbod“ (Vierboet) midt i den østerste
 Landsby, d. e. Ny-Skagen). Fig. 75, 98. — 62, 1; 63, 18, 19, 21, 22,
 26-28, 31, 32; 64, 26, 30, 31, 40-42; 65, 1-3; 90, 10, 11, 13, 33 (?), 39; 91, 13;
 92, 1, 2. — S. 190, 191. (Paa Kortet S. 1 er „Schage ref“ for-
 vekslet med Jydske Rev).
 Schagen (Skaga, Odde ved Skaga-Fjældet, paa Nordvest-
 siden af Dyrefjord, nordvestlige Island). 14, 22, 23.
 Schagenford (Skagafjord, Islands Nordkyst). 15, 4, 5.
 Schap Øen, Scharep (Isle of Sheppey, S. f. Themsmgd.). 50, 36, 37.
 Schardenborg (Scarborough, Englands Østkyst). 54, 12-14.
 Scharls, Schars, Skerles (Scharl, S. Ø. f. Stavoren, Friesland).
 Fig. 6. — 100, 13.
 Schellinckwolde (Schellingwoude, N. Ø. f. Amsterdam, Nord-
 holland). 100, 1.

- Scheteldock (Havn ved Ij-Mundingen, nu borte). 100, 2, 3.
- Schiffel (Skibergskilen, mellem Frederikshald og Frederikstad). 63, 17.
- Schilt (Cromer, Englands Østkyst. Circumnavigation: The Shelde; paa Wagh.s Fortoning er det en Kirke v. f. Cromer, der bærer Navnet S.). 54, 7-9.
- Schilt (Norge). 61, 2.
- Schirrincks, Schiringes Hals (Schieringhals, Løb i den nordlige Zuidersø, V. f. Wolfshoek). 100, 45.
- Schorteford (Skötufjord, nordvestlige Island). 15, 1.
- Schotland (Skotland). Kortet S. 1.
- Schutelsford (Skutulsfjord, nordvestlige Island). 14, 24.
- Schutenes, Skutenes (Skudenæs, Sydøstspidsen af Karmø, udenfor Stavanger Fjord). 54, 21; 55, 1-4; 64, 1, 4-6, 8.
- Schutesandt (Schuizenzand, S. V. f. Harlingen, Zuidersøen). 100, 17, 18, 20, 44, 45.
- Schrauensand (d. e. 's Gravesande, N. f. Hoeck v. Holland). Fig. 37.
- Seby (Sæby, Jyllands Østkyst). 91, 10, 12, 13; 92, 3.
- Sederø, Sirø (Sejrø, sydlige Kattegat). 63, 36; 91, 8, 9; 92, 7, 8.
- Seeland, Sellandt, Sieland (Zeeland, Nederlandene). S. 16, 21. — 19, 1; 23, 28; 98, 2.
- Seims, Seyms (Ile de Sein, V. f. Bretagne). Fig. 50. — 23, 1; 35, 14; 36, 13, 15, 16, 18; 37, 4-6; 42, 7; 87, 18; 89, 8.
- Seimsuart (d. e. Seims-værts, ad Seims til). 37, 4.
- Seine (Flod i Frankrig). 43, 21, 22.
- Seinhøffde (Cape de la Hève, V. f. Le Hâvre). 23, 12; 35, 44, 45; 39, 11, 12; 43, 20; 51, 6.
- Sellay, Sorlinx (Scilly Isles, fransk: Sorlingues, V. f. Lands End). S. 17. — 36, 20; 37, 12-15; 42, 4; 46, 4; 48, 9, 10; 50, 34; 51, 19; 52, 12, 13, 19, 21; 53, 1, 2, 4; 97, 17.
- Serneuisse (Zarnowitz, Vest-Prøjsen, V. f. Rixhöft). 72, 1.
- Sestelford (Thistilfjord, nordøstlige Island). 15, 11.
- Seueris (Wagh.: Siguera og Siuerus. d. e. Cedeira, nordvestlige Spanien). 45, 5.
- Sibernes (Simpærnæs, Nordspidsen af Dagø, nordøstlige Østersø). 73, 5, 6; 82, 5-8.
- Sick (Fjældet Siggen paa Bømmeløen, 470 m.) 55, 3.
- Siden (Siða, Islands Sydøstkyst). 14, 16.
- Sielland, Sieland, Zeland (Sjælland, Ø i Danmark). Kortet S. 1. — 63, 36; 92, 7.
- Sierees (Jerez de la Frontera, N. Ø. f. Cadiz, Syd-Spanien). 45, 40.
- Sierenborg (Cherbourg, Normandie). 35, 41.

- Sieruoch (Sirevaag, Norges Sydvestkyst). 64, 4.
 Sigelford (Sigluffjord, Islands Nordkyst). 15, 6, 10.
 Sil (Øen Silt, V. f. Sønderjylland). 4, 1.
 Singelen (Strandbred med „Singels“, Ral). 35, 47; 45, 30; 50, 2, 8.
 Sipionen Chipiona S. f. Guadalquivirs Munding). 45, 45.
 Siubiergen, se Søvenbiergen.
 Siuers (?; 1566: Swiers). S. 11.
 Siuilgen, Ciuilgen (Sevilla, ved Guadalquivir, sydlige Spanien). 40, 1; 45, 43.
 Skaeluck (Skálavík, nordvestlige Island). 14, 24; 15, 3.
 Skerles (Scharl, Friesland; se Scharls). Fig. 6.
 Skermønnickeroge, Skermønnicke Øye, Skirmerckeroge (Schiermonnikoog, en af de holl.-fris. Øer). Fig. 13. — 2, 1; 7, 19; 12, 6, 7, 9; 84, 14.
 Skersund (Skjernsund, ved Mandal, sydlige Norge). Fig. 85. — 61, 3; 62, 2, 3, 9, 10.
 Skertynnen (Elb-Mundingen). 9, 1; 96, 1.
 Skillingen (Terschelling, en af de holl.-fris. Øer). Fig. 2, 8. — 1, 1; 2, 1; 7, 1; 12, 10; 89, 2-4, 6; 99, 2.
 Skoffuen („Østen for skoffuen“ er en misforstaaet Oversættelse af holl. „oost Vorn holt“ (1541: 5, 2; 1566: 8, 2), d. e. „hold Oostvoorne“ (Landsby paa Øen Voorne)). 14, 2.
 Skouen (Øen Schouwen, Zeeland). Fig. 1.
 Skolbach (Wagh.: Scholballich, Indsejlingen mellem Ameland og Schiermonnikoog). 12, 6, 9.
 Skoluerhock, Coluerhock (Helgolands Sydøstspids; egl. „Scholpershoeck“, af „schulp“, Snegl, Østers; se Schwerin S. 226. Anm. 4. Jfr. Helligland). Fig. 29. — 7, 6.
 Skon (Skaane). Kortet S. 1.
 Slaeplaken (Landet fra Pte du Raz til d'Audierne; Lor. Bentsen: Haandbog, S. 137: to runde Bierge, som man kalder Slaap-lakens. R. de Hooge: les Linceux ou Slaeplakens, d. e. „Lig-Lagenerne“). Fig. 97. — 89, 8.
 Slecto (Sletter-Øerne, Kristiania Fjord). 63, 14.
 Sletten (1566: Sletten; rimeligvis Oversættelse af Flatø, d. e. den flade, „slette“ Ø). 14, 21.
 Sliet (Slite, Havn paa Gotlands Østkyst). Fig. 93.
 Sluis, Slys (Byen Sluis i Zeeland, lige ved den belgiske Grænse; var tidligere vigtig som Havnestad for Brügge, idet Bugten Zwin, som nu er tilsandet, strakte sig dybt ind mod Brügge; se f. Eks. Wagheners Kort). Fig. 41. — 18, 1, 2; 22, 1.
 Smalediep (Smaldyb, mellem Amrum og Pelworm, Sønderjyllands Vestkyst). 6, 2.

- Sneues Jøckel (Snæfells Jøkel, Islands Vestkyst). 14, 20, 21.
 Soenford (Suonderfjord, nordvestlige Island). 14, 23.
 Soltendick (?). 100, 32.
 Somburch (Fejlskrift for Domburch, se Billedfortegnelsen). Fig. 39.
 Sorcholm (Sorkholm, lille Ø i Pernov-Bugten, den nordøstlige Del af Riga-Bugten). 81, 2, 3, 6.
 Sorlinx (Scilly Isles, se Sellay). S. 17. — 37, 12-15; 97, 17.
 Sorshauhn (Thorshavn, vestlige Island). 14, 20.
 Spaengers, Spangers Gat (Molen Gat, S. V. om Øen Texel). 100, 41, 46.
 Spaerls, Sparui, se Mels. 61, 3.
 Spanniën, Hispanniën (Spanien). 40; 43, 3; 45; 97, 4.
 Sparendam (Spaarndam, mellem Amsterdam og Haarlem). 99, 1.
 Spickeroge (Spiekeroog, en af de tysk-fris. Øer). Fig. 21. — 2, 1; 11, 3.
 Spickeroge, Lille, el. Gamleoge (Navnet findes ikke hos Wagh.; paa Kort II, 19 er der dog aflagt en lille Ø ved S. V.-Enden af Spiekerooge, men dens Plads svarer ikke til Teksten i 1568; nu formodentlig den østlige Del af Spiekerooge). Fig. 25, 26. — 2, 1.
 Sproe, Spro (Sprogø, Store Bælt). 91, 5, 6; 92, 10, 11.
 Staby (Staberhuk, Femerns Sydøstspids). 99, 1-3.
 Stade (By i Hannover, paa Sydsiden af Elben). 9, 12.
 Stammeshest (Stemshesten, Fjæld i Vest-Norge, N. f. Molde). 60, 8.
 Stapels (Étables, Nord-Frankrig, S. f. Boulogne). 23, 16, 17.
 Stappen (Stapi, vestlige Island). 14, 21.
 Stat (Norges vestlige Forbjærg). 57, 3; 58, 1-3; 59, 1.
 Stauern, Staueren (Stavoren, By i Friesland). Fig. 6, 7. — 99, 2; 100, 13, 14, 44.
 Stedehuss (d. e. Stadhuis, Raadhus). 100, 53.
 Steenbalge (foran Jade). 10, 2.
 Steffns, Steffuens (Wagh. og 1566: Steden, d. e. Halvøen Stevns, Sjælland). 65, 14, 15; 67, 3, 5; 68, 2, 3; 69, 2.
 Steffuenshoffuit, Steffuens (Stavnshoved, Nordpynten af Halvøen Djursland, østlige Jylland. Navnet gælder dog i Søkortbøgerne ogsaa Fornæs, Djurslands Østpynt). 91, 9, 10, 12; 92, 5-7.
 Stingrinsford (Steingrimsfjord, Islands Nordkyst). 15, 4.
 Stockholm (Sveriges Hovedstad). 85, 2. — S. 200.
 Stralsund (i Pommern). 66; 93, 4.
 Stremt (Straumsvik, vestlige Island). 14, 20.
 Strouuen (1541 = 1568; 1566: Struuen); rimeligvis d. s. s. Cap

- „Strumbren“, „Strombren“, „Strubren“, der angives paa forskellige sydeuropæiske Kompaskort; paa Atlas Catalan (1375) svarer det efter sin Beliggenhed særdeles godt til det nuværende Kerry Head, S. f. Shannon Mdg.). 53, 9.
- Struiszaert (Etretat ved Cape d'Antifer). 23, 13, 14; 43, 28.
- Stør (Biflod til Elben). 9, 8.
- Sualford, se Saluwreen.
- Sualuerort (Svalferort, Øsels Sydspids). 79, 8.
- Suartzborg (utvivlsomt Herregaarden Vosborg i Vest-Jylland ved Storaasens Udløb i Nisum Fjord; findes hos Corn. Anthonisz., Wagh., Joris Carolus o. a.; Neptune Français kalder den Wasborg). 3, 1.
- Suederø (Hallands Væderø, sydøstlige Kattegat). „Den hvide Kirke“ er Torekov K. (Lor. Bentsen: Søe Bog, S. 385). 63, 87; 67, 7.
- Suider (muligvis Sandø eller Sandøfjord, Norges Sydøstkyst; Navnet er rimeligvis en Forvanskning af „Furdt“ (1541: 37, 7) eller „Fuert“ (1566: 45, 7)). 63, 7.
- Suin, Suinet, Suene (Zwin, en nu tilsandet Bugt, lige paa den nuværende Grænse mellem Nederlandene og Belgien. Ved dens Østside laa Brügges Havnestad Sluis). 13, 3; 21, 1; 44, 3; 64.
- Suineboden (Svineboerne, Grunde mellem Helsingborg og Kullen). 65, 7.
- Suin ost (Svinø N. f. Stat). 59, 1.
- Sundet, Sundit (Øresund). 63, 89, 43; 65, 7, 8; 81, 12; 92, 7.
- Surpe (Surop, Pynt paa Estlands Nordvestkyst). 82, 2, 3.
- Survolde (Zuiderwoude, sydøstlige Nordholland). 100, 2.
- Suættering, Sueteringe (Svitringen, Grund i Kattegat, V. f. Læsø Rende). 91, 12; 92, 5.
- Sweden (Sverige). Kortet S. 1.
- Sydinsford (Seydisfjord, nordvestlige Island). 15, 1.
- Synder norden (Forvanskning af Södra Udden, Ølands Sydspids. Seebuch: Sudernodden; 1532 og 1541: Suydernodden etc.; Waghenaer: Suydernoorden). 84, 5, 7, 8, 15, 16, 18.
- Syndre Haffn (ved den sydøstlige Ende af Helgoland). 7, 2.
- Syndre Sø. S. 28 (= Zuidersøen, jfr. Søndre Sø). 32, 5. (= den Biscaiske Bugt).
- Syndreuigholm (svarer her nærmest til Soteskær ved Sotenæs, Bohuslen; paa alle senere Kort er den dog aflagt langt sydligere, svarende til Måseskær V. f. Orust). 62, 21.
- Systerne (Søstrene, Skær udenfor Kristiania Fjord). 63, 15-17.
- Sythøffuelen (?). 32, 1.
- Sæcken (Bugten indenfor Portland, som paa de sydeuropæiske

- Kompaskort og i Portolanerne kaldes „saco de porlam“, „sacha de burlam“ etc.). 49, 1.
- Søgenhorn, Søghorn (Spidsen af Zeug, en Banke mellem Medemblik og Wieringen). 100, 33-35, 49.
- Søndre, Syndre Sø (Zuidersøen). S. 28, 165. — 100, 52.
- Sønvandit (holl.; Soenwater, efter Byen Soon paa Østsiden af Kristiania Fjord). 63, 14.
- Søuenbiergen, Siubiergen (Pynt paa Kurlands Kyst S. f. Libau). 66, 6; 75, 2; 79, 11.
- Tees (Tees-Floden, udmunder ved Hartlepool). 54, 15, 16.
- Telckford (Talknafjord, nordvestlige Island). 14, 22.
- Teliack (Cabo Mondego, Portugals Vestkyst). 45, 31.
- Tent (Thanet, den nordøstlige Del af Halvøen Kent, Sydøst-England). (13, 4); 23, 25; 47, 10; 49, 8, 9; (54, 2).
- Tergore (Øen Goeree, Zeeland). Fig. 1.
- Tessel (Øen Texel). Fig. 3. — 13, 11, 14; 100, 50.
- Tinmuien (Tynemouth, Mundingen af Tyne-Floden). 54, 17, 20.
- Tiordt, Tiort (t'Ij-oord, ved Nordsiden af Indløbet til Ij fra Zuidersøen). 100, 4, 44.
- Torsbay (Tor-Bay, N. f. Dartmouth). Fig. 68. — 50, 12-14.
- Toster poster (Øerne Tusteren og Stabben, N. Ø. f. Kristianssund, Norges Vestkyst; Lor. Bentsen: Sæ Bog. S. 125 f.: „Disse Bierge af Toester og Stadbuy . . . det er tilsammen 4 meget høye Bierge, og bliver gemeenlig med hver andre kaldet Toester Poester“. — Navnene paa de fire Bjærge er: Tusteren, Guldstenen, Stabben og Stabøren). 60, 3.
- Trade, Trae (Farvandet Goulet de Brest, vestlige Bretagne). 33; 35, 28.
- Traffuen, Traffn, Tramynde (Floden Trave ved Lübeck). 91, 1; 92, 15; 93, 3; — S. 191.
- Trindelen (Læsø Trindel, Kattegat; if. Wagh. laa der en Tønde paa N. Ø. Kanten). 63, 22, 23, 25; 64, 26, 32; 65, 2; 90, 11.
- Tsuick, Tuick (Twisk, S. V. f. Medemblik, Nordholland). 100, 13, 31, 32, 44.
- Tørnebusken (Dornbusch, Nordpynten af Hiddensø, V. f. Rügen). 66, 9; 68, 9; 70, 3.
- Vael (Waal, Landsby paa Texel). 100, 38.
- Valcheren, Valgeren (Øen Walcheren). 16, 1; 17, 2; 64, 1, 2, 13.
- Valentinus Torn (i Veere paa Øen Walcheren). 16, 1.
- Valfort (Hvalfjord, sydvestlige Island). 14, 20.
- Valrauen (?; 1566: Walrauen). S. 11.
- Vangeroge, Vangerø (Wangerø og, en af de tysk-fris. Øer). Fig. 22. — 2, 1; 10, 1, 2; 11, 2; 64, 17, 18.

- Varbalch (Elb-Mundingen). 8, 1; 9, 3, 4, 11.
- Varbiërg, Vardbiërg, Vardsbiërg, Vardzbiërg (Varberg, Halland).
Fig. 76, 84. — 62, 23; 63, 21, 29, 30, 33, 38, 42.
- Varns, Verns (Warns, S. Ø. f. Stavoren, Friesland). Fig. 6. — 100, 13.
- Vasdal (Bygden Vatnsdal S. f. Hunafjord, Islands Nordland). 15, 4.
- Vasslyse (Vatnsleysa, sydvestlige Island). 14, 20.
- Vat (Jade-Bugten). 11, 1.
- Vateruort, Vaterford (Waterford, Irlands Sydøstkyst). 42, 2; 53, 2, 3, 5.
- Waxholm (N. Ø. f. Stockholm). S. 200.
- Vddørnigerdam (Durgerdam, sydøstlige Nordholland). 100, 2.
- Vdholm (Utholmen, den vestlige Del af Ejderstedt, tidligere en Ø). 4, 1.
- Vdkircke (Uitkerke, S. Ø. f. Blankenberghe, Belgien). Fig. 41. — 18, 1.
- Vdschirsén, Udsier (Utsire, V. f. Karmø). 55, 1; 64, 6.
- Vebeny (Vestmanna-Øerne, S. f. Island). 14, 17-19.
- Vederø (Vejrø i Kattegat, Ø. f. Samsø). 91, 8; 92, 7.
- Vegenbrygge (The Owers, Grundene udenfor Selsea Bill, Ø. f. Wight). 50, 5.
- Veindiunen (Wenduyne, S. V. f. Blankenberghe, Belgien). Fig. 41. — 17, 1; 18, 1.
- Veio, Veyo (Old Head of Kinsale, S. f. Cork, Irlands Sydøstkyst). 42, 3; 53, 5.
- Verckit, se Nyverck.
- Verderø, Vederø, Verø (Færder, ved Indløbet til Kristiania Fjord). 62, 2, 7, 18, 19; 63, 14-16; 64, 41; — S. 190, 191.
- Vernord (Ferderort, paa Halvøen Putziger Nehrung, Danzig-Bugten). 69, 6, 7.
- Verns, se Varns. Fig. 6.
- Veser (Floden Weser). 2, 1; 7, 9; 10, 1, 3; 84, 12; 98, 7.
- Vesp (Weesp, S. Ø. f. Amsterdam). 100, 2, 3.
- Vestcaplen (Westkapelle paa Øen Walcheren). Fig. 39. — 16, 2; 22, 1; 25, 1, 2.
- Vesterbenck (rimeligvis d. s. s. Wagh.s Ousterbanck, paa Kortet: Oesterbanck, Landgrunden V. f. Brouage). 29, 1; 30, 1; 31, 1.
- Vestergaard (Vestergarn, Gotlands Vestkyst). 86, 4.
- Vesteriesund (Joris Carolus: Licht des Zeevaerts, 1634: Schaersont ofte Westerijsen). 62, 9.
- Westerse (Vestershavet; jfr. Nørre Sø). Kortet S. 1.
- Vester Søen (det „vestlige“ Farvand, regnet fra Nederlandene. nærmest vel Biscaja-Bugten). S. 1, 4, 178, 192.

- Vesterlander Kircke (paa Øen Wieringen, Zuidersøen). 100, 31.
 Vestmynster (Kirke i Middelburg paa Walcheren). 17, 1.
 Vestpalen (Ile de Bantz), se Bepalibaes. 23, 5; 35, 86; 38, 1; 39, 5-8; 43, 9; 51, 18.
 Vestre Gaff (ved Lindesnæs, d. e. Rævøesund). 61, 2.
 Vestre Gaff aff Fleckerø (Flækkerø Vestregab). 63, 1.
 Veststeen (Feistenen, V. f. Jædderen). 55, 1.
 Vicht (Isle of Wight). Fig. 67. — 46, 10; 47, 2, 3, 5; 49, 2, 3; 50, 4-8; 51, 7; 52, 4, 5; 90, 9, 25-27, 87; 97, 19.
 Vidal, Videdal (Bygden Viðidal S. f. Hunafjord, Islands Nordland). 15, 4-6.
 Vido (Videy, sydvestlige Island). 14, 20.
 Vielingen, Villingen (Wielingen, Indsejlingen til Wester-Schelde). 13, 8; 17, 1, 2; 18, 1; 21, 1.
 Vieringen, Veringen (Øen Wieringen, Zuidersøen). 100, 30, 49.
 Vierende Flack (ved Wieringen). 100, 30, 49.
 Vinaldum (Wijnaldum, N. Ø. f. Harlingen, Friesland). 100, 16, 18, 19, 44, 55.
 C. Vincent (Cabo de Sao Vicente, Portugals sydvestlige Forbjærg). Fig. 62. — 40, 2, 3; 45, 41, 42.
 Vinckelbiërg (findes ikke hos Wagh., som derimod har Navnet „Scheminckelbergen“ ved Anse de Dinan; sammesteds har R. de Hooge en Bjærgsignatur med Navnene „Mt. S. Cosme“ og „Scherminckelberg“, medens han har Navnet „Winkelberg“ (uden Signatur) oppe N. f. Bertheaume-Bugten, V. f. Brest; if. L. or. Bentsen: Haandbog S. 132 er „Scheminkel-Bergen“ Navnet paa nogle af Klipperne V. f. Crozon-Halvøen). 35, 18.
 Vinckelsø (Winchelsea, ved Rye, V. f. Dungeness, Englands Sydkyst). 47, 6; 51, 3.
 Vindey (Windau), se Derwinda. 70, 2.
 Vinne (Vinga, Skær i det østlige Kattegat). 63, 19, 20.
 Vinterdiun (Winterton, Englands Østkyst). Fig. 72. — 54, 6, 7.
 Viper (Wipper, Flod i Pommern, ved Rügenwalde). 72, 2.
 Visby (paa Gotland). 86, 3, 4.
 Visel, Vissel (Floden Weichsel). 69, 8; 71, 5, 6; 78, 2.
 Viselsteen, Vitinges øge, Vitnesog (Hvidingsø, udenfor Stanganger Fjord). 55, 1; 64, 4, 5.
 Vissmer (Wismar, Mecklenburg). 93, 5, 6; 94, 1; 95, 1.
 Vitby (Whitby, Englands Østkyst). 54, 13-15.
 Vitinges øge (Hvidingsø), se Viselsteen. 55, 1.
 Vitmynde (Wittow, Rügens Nordland). Fig. 86. — 66, 8, 9, 11, 18; 68, 6, 8-10.
 Vitnesog (Hvidingsø), se Viselsteen. 64, 4.

- Vitsted (Ystad, Skaanes Sydkyst). Fig. 88.
- Vlleuach (Rognaldsvaag ved Kinn?). 58, 1.
- Vodesholm, se Odesholm.
- Volfers Horn (Dunnose, Sydøstpynten af Wight). 47, 2; 52, 3, 4, 15, 16.
- Volfshueck (Wolfshoek, Grund i Zuidersøen). 100, 21, 22, 44.
- Vollsund (Waghenaer: Wolfsondt, d. e. Ulvøsund, Ø. f. Kristianssand, sydlige Norge). 62, 11, 12.
- Voltersland (Kysten mellem Calais og Gravelines. Fyret paa Landgrunden kaldes endnu „Walde“). 23, 19, 20; 39, 13, 14; 44, 1; 51, 2.
- Vons (Wons, vestlige Friesland). 100, 18, 19, 44.
- Vorkom, Vorckum (Workum, N. Ø. f. Hinloopen, Friesland). Fig. 6. — 99, 2; 100, 14, 15, 44.
- Vorneford (Vopnafjord, nordøstlige Island). 15, 12.
- Vrck (Øen Urk i Zuidersøen). 100, 4-6, 44, 54.
- Vrkenay, Vrbenay (Orkney-Øerne, N. Ø. f. Skotland). 14, 6, 7.
- S. Vues (St. Ybes, Setuval, Portugals Vestkyst). 45, 40.
- Vullensack (Grosse Wollsäcke, Højder (212') Ø. f. Leba, Pommeren). 72, 1.
- Vyport (? paa Øen Terschelling). Fig. 8.
- Zeche (Cee, N. Ø. f. Cap Finisterre, ved Ria de Corcubion). 45, 19.
- Zeerack (d. e. Udløbet til Søen. Wagh. bruger i sin Tekst den samme Betegnelse for Thems-Mundingen op til Gravesend). 50, 36.
- Zvrig (Zürich). Kortet S. 1.
- Øland, Ollandt (Øen Øland i Østersøen). Fig. 96 (?). — 84, 2, 15-18; 85, 1, 2; 90, 6; — S. 200.
- Øsel (Ø i Østersøen). 79, 5, 8-10; 80, 3.
- Østergaard (Østergarnsholmen ved Gotlands Østkyst). Fig. 93. — 73, 3, 4; 77, 1; 83, 3; 84, 3; 86, 6-8.
- Østerlandet (Oostereind paa Øen Texel). 100, 38.
- Øster Risen (Østerrisør, Norges Sydøstkyst). 62, 13, 14; 63, 9.
- Øster Søen (det „østlige“ Farvand, regnet fra Nederlandene). S. 1, 4, 22, 178, 192.
- Østre Gaff (ved Lindesnæs, d. e. Grønsfjord, sydlige Norge). 61, 1.
- Østre Gaff aff Fleckerø (Kristianssand Fjord, sydlige Norge). 63, 1.
- Øuerit (den Oever, Landsby paa Øen Wieringen, Zuidersøen). 100, (30: Søkanten, 1540: den oeuver), 34, 37, 49.

DISTANCEANGIVELSER OG VINKELMAAL.

Fjerdingvej (en kvart „Mil“). 2, 1; 35, 20; 45, 4, 31; 92, 10.

Kending (egl. „Synsvidde“; fransk: vue; engelsk: kenning, ken, kenny; nederlandsk: kenning, kennis; tysk: kenning; dansk og norsk: kiending; Latin: cognitio, notio. Se Ræstad S. 182 ff.). Ligesom „Milen“ er „Kendingen“ et yderst vagt Begreb, der har været regnet forskelligt paa de forskellige Tider og Steder, svingende mellem c. 12 og 18 Kvartmil; jfr. 1532, 26, 12: Vijf milen sijn hier gerekent voor een kenning op Engelant, wantet hoghe leyt. Corn. Anthoniszoon sætter paa sit „Caerte van Oostlant“ 1 Ækvatorgrad = 5 Kendinger à 3 Mil; men om Længden af Ækvatorgraden var man langtfra enig. 2, 1; 6, 3, 4; 7, 1, 4, 8; 13, 3, 6, 9, 18; 14, 8; 34, 6; 35, 35; 36, 7, 9; 42, 13-15; 43, 9; 45, 3; 51, 11, 12; 52, 22; 53, 10; 54, 2, 3, 8-11, 21; 55, 2; 60, 8; 64, 9, 41; 93, 1, 3.

Mil. De fleste Distancer er opgivet i „Mil“; men de forskellige Nationer regnede med „Mile“ af vidt forskellig Størrelse. (35, 35; „Frantske“ Mile). Med „Mile“ menes dog her i „Søkartet“ vistnok overalt den „store“ Mil, paa 3—5 Bueminutter, ikke Nutidens „lille“ Sømil, „Kvartmilen“. Se herom Hermann Wagner: Zur Geschichte der Seemeile (i „Annalen der Hydrographie und maritimen Meteorologie“, 1913, S. 393—413 og 441—450).

Uge Søs (se Ræstad S. 187). Gammelt nordisk Længdemaal til Søs, vistnok oprindelig den Vej, det ene Hold af Mandskabet skulde ro, til det blev afløst af det næste (se Johs. Knudsen i „Tidsskrift for Søvæsen“ 1913, S. 134—35), i 16. Aarh. omtrent = 4 Kvartmil. 61, 4; 64, 40; 91, 1-10, 13. — S. 200.

Etmaal. 13, 10; 14, 8-6, 10-14; 90, 13.

Glas. 89, 1; 90, 10, 13.

Espinglængde (Baadlængde). 45, 40.

Kabellængde. 9, 11; 35, 38, 40, 44; 45, 18, 25; 50, 2.

Skibslængde. 17, 1; 35, 8; 42, 14; 45, 10, 15, 38; 50, 18, 26; 63, 25; 100, 1.

Bøsseskud (de hollandske Tekster har her alle Steder: boochschoet). 35, 38; 45, 10, 34, 45; 50, 18, 20; 51, 22.

Pilskud (1566: booch schoet). 45, 45.
 Skerpetinskud (en Slags Kanon). 63, 20.
 Slangeskud (en Slags Kanon). 63, 45.
 Stenkast. 45, 38.

Husbredde. 100, 4, 10.
 Kirkelængde. 100, 16, 39, 48.

Spydstage (1566: „hantspeck“ ∴ Haandspage). 50, 36.
 Vindebom (1566: wijnboom). 26, 1.

NAVIGERING.

Bundart. 7, 6; 24, 4; 27, 1; 34, 6; 35, 4; 36, 11, 17; 37, 1-9, 12-17; 50, 4;
 51, 11, 13-15, 20, 24, 25; 63, 32, 36, 37, 46; 66, 13, 14; 79, 5, 6, 9, 10; 80, 3; 81, 10;
 82, 6; 84, 2, 4, 6-8; 85, 1; 86, 8; 87, 2, 3, 5, 7-12, 14-17, 19, 20; 89, 1-8.
 Dybgaaende. 8, 1; 24, 8; 35, 47; 50, 26, 27; 100, 2, 5, 54.
 Fart. 90, 1-40.

AFMÆRKNING.

Baaker. 7, 13; 9, 1, 6, 7; 10, 4-6; 21, 1; 32, 1 (?); 45, 30; 63, 11; 81, 11;
 84, 14; 96, 1; 100, 38, 44, 45; 101, 1.
 „Kaper“ eller „Sømid“ (se Fig. 30). 7, 10; 9, 1; 11, 17; 12, 1, 3, 6;
 35, 40; 96, 1; 100, 38, 40, 42, 46, 48, 49.
 Fyrboder. 14, 2; 35, 47.
 Haand. 63, 8.
 Stager, Stænger. 50, 26, 27; 61, 4; 63, 4.
 Taarn. 45, 10; 74, 1.
 Tønder. 9, 1-5, 7, 8, 11; 10, 1-5, 7; 11, 17; 12, 1, 6; 61, 4; 63, 8; 67, 1;
 73, 11, 12; 94, 1; 96, 1; 100, 7, 8, 11-18, 20, 22-26, 28-31, 33-38, 41, 42, 44-47, 49;
 101, 1.
 Varder. 61, 2, 4, 5; 63, 3, 8, 18, 20, 45.

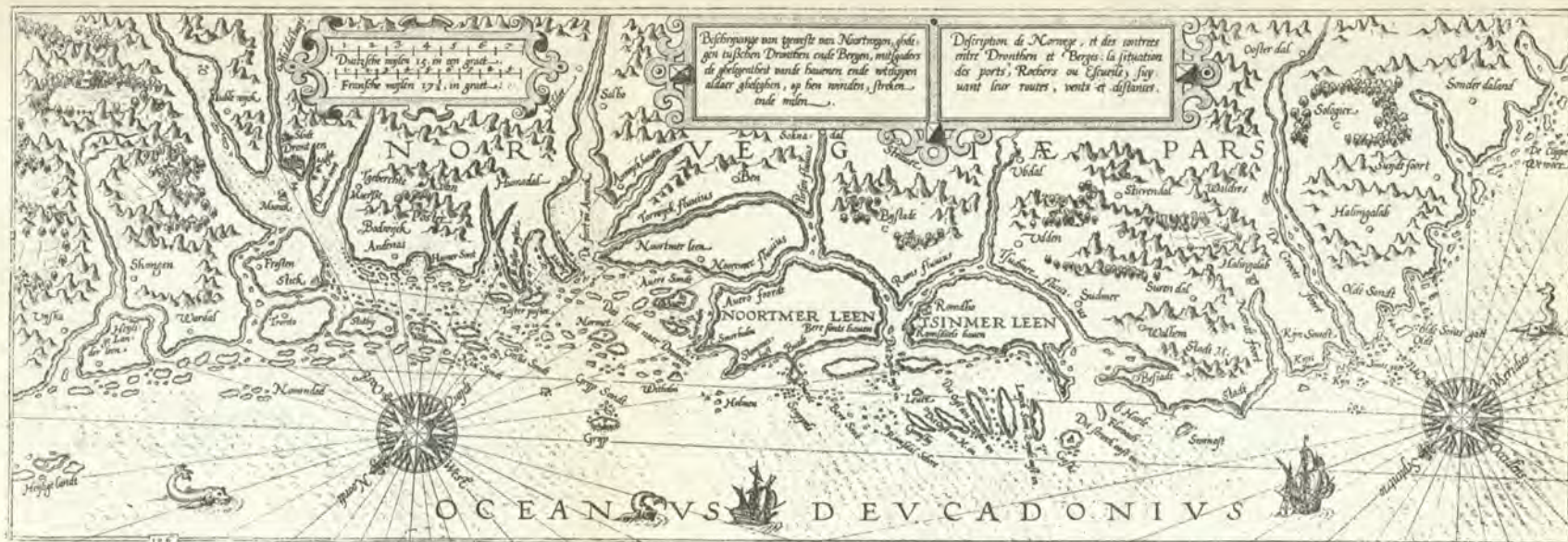
TRYKFEJL.

Side 13, 2. Linie f. n. »Flydebaaden», læs »Flyvebaaden».

— 14, 13, — f. o. — - —

— - 18. — f. o. Flydebaadene, læs Flyvebaadene.

— - 19. — f. o. Flyvemaskines Basis, læs Flyvemaskine-Basis.



FRA WAGHENAER'S „THREESOR“ — DEN NORSKE KYST FRA TRONDHJEMS FJORD TIL UTVÆR.



FRA WAGHENAER'S „THREESOR“ — DEN NORSKE KYST FRA BERGEN TIL LANGESUND.



FRA WAGHENAER'S „THREESOOR" — HELGOLAND-BUGTEN OG JYLLANDS VESTKYST TIL HANSTHOLM.



FRA WAGHENAER'S „THREESOOR" — DEN JYDSKE KYST FRA HANSTHOLM TIL SKAGEN, DET VESTLIGE KATTEGAT, BÆLTERNE OG DEN VESTLIGE ØSTERSØ.



FRA WAGHENAER'S „THREESOOR" — SKAGERAK, DET ØSTLIGE KATTEGAT OG SUNDET.



FRA WAGHENAER'S „THREESOOR“ — DEN NORDTYSKE KYST (POMMERN), BORNHOLM OG MØEN.

