

TIDSSKRIFT FOR SØVÆSEN.

1918.

89. AARGANG.

UDGIVET AF

SØLIEUTENANT-SELSKABET.

REDAKTØR: KAPTAJN BARON SCHAFFALITZKY DE MUCKADELL.



KJØBENHAVN.

HOVEDKOMMISSIONÆR VILHELM TRYDE.

H. H. THIELES BOKTRYKKERI.

1919

INDHOLD.

	Side
Meddelelser fra Verdenskrigen:	
I. Skibstabene. Af Kommandør Vøltz	215
II. Lægevidenskabelige Betragtninger. Af Korpslæge Heggum.	233
III. Strategiske og taktiske Strejflys. Af Kaptajn Schaffalitzky de Muckadell	389
IV. Flyvevæsenet. Af Premierløjtnant Krandrup	563
Den hollandske Konvoj. Oversat af siam. Kommandør Bojesen.	610
Englændernes Spærringsforsøg mod Zeebrugge og Ostende. Ved D-H	260, 491
Den engelske Første Admirallitslørde Sir Eric Geddes Tale i Underhuset den 2. November 1917	51
Undersøgelseskommissionens Betænkning for Søslaget ved Schan- tung den 10. August 1904. Ved Kaptajn Tvermoes	285, 331
Undersøgelseskommissionens Betænkning for Søslaget ved Tsu- shima den 27. August 1915 Ved Kaptajn Tvermoes	447, 495
Meddelelser fra fremmede Mariner ved Kaptajn Ackermann	625
Zig-Zag Sejlads. Af Premierløjtnant Bangsbøll	522, 593
Bjærgningen af Undervandsbaaden F 4 Oversat af Premierløj- nant Wolfhagen	67
Forsøget paa at bjerge Kampskibet Imperatriza Maria. Oversat af Z.	466
Flyvemaskiners Hastighed i store Højder. Ved Ingeniørassistent Thymann	40
Idræt. Af Kaptajn i Hæren Sander	1
Idræt og Flaaden af Kaptajn Schaffalitzky de Muckadell	136
Nogle Bemærkninger i Anledning af Artiklen Idræt og Flaaden af Kommandør H. F. Kiær	188
Idræt og Flaaden Bemærkninger til Kommandør Kiær og Kap- tajn Schaffalitzkys Artikler. Af Kaptajn H. Bistrup	281
Idræt og Flaaden. Genbemærkninger til Kaptajn Bistrup Af Kommandør Kiær	327
Idræt og Flaaden. Af Kaptajn Barfod	346
Nogle Bemærkninger i Anledning af Artiklerne Idræt og Fla- den. Af Premierløjtnant Kai Hammerich	351
Idræt og Flaaden. Genbemærkninger til Premierløjtnant Ham- merich. Af Kommandør Kiær	358

Idræt og Flaaden. Om Indførelse af Cricket paa Kadetskolen.	
Af Kaptajn Bidstrup	428
Idræt og Flaaden. Af Baadsmænd Kastrup	558
Sejlskibenes Renaissance og Pendulpropelleren. Af Ingeniør H. C. Vogt.	129
En Stranding 1681 i Kattegat paa en ukendt Grund. Af cand. mag Johannes Knudsen.	150
Da Tromp var i Vente 1677. Af Sognepræst H. D. Lind.	466, 513
Bagdadbanen. Af Premierløjtnant C. Hammerich.	16
Ferrokongkretskibe. Oversat af siam. Kommandør Bojesen.	314
Et gammelt Digt om Linieskibet Pr. Chr. Frederiks Endeligt. Ved Sognepræst Krarup	433
Zonetid paa Soen. Af Kaptajn Ravn.	269
Grundbevægelsen i Universet. Af Kaptajn Moth	173
Grundbevægelsen i Universet. Af cand. mag. Luplau Jansen.	203
Overfladevandets maanedlige Middeltemperatur i Atlanterhavet. Ved S.	164
Marinen paa Rigsdagen. Ved Kaptajn Henry Gad	318, 371
Bog anmeldelse.	212, 277, 437, 550
Giron: Sjoslaget utanfor Skagerak. Anmeldt af Premier- løjtnant S. W. Frandsen	
Meddelelser til Sølojtnantselskabets Medlemmer ..	369, 627
Nekrolog.	
Hs. Exc. Viceadmiral Kofoed-Hansen. Af Kommandør Top- søe-Jensen	167
Nekrologer: Ved F. F.	
Premierløjtnant Henrik Gerner Sneedorf Nielsen.	364
Premierløjtnant Mathias Kjeldsen de Fine Licht	364
Kontreadmiral Christian Frederik Scheller	365
Premierløjtnant Ange Alfred Bardenfleth.	366
Kaptajn Axel Bruun.	367
Kommandør Hans Theodor Hedemann.	368
Nekrologer: Ved T. J.	
Kaptajn Ove Wilhelm von Späth	445
Premierløjtnant Tage Alexander Caroc.	446
Løjtnant Christian Johan Frederik Greve Tramp	492
Kommandør Thomy von Jessen.	555
Kaptajn Johannes Søbøtke Hohlenberg.	556
Nekrolog: Ved R. J.	
Marineingeniør Peter Georg Rasmussen.	628

Idræt.

Dansk militær Idrætsforening.

Af Kaptajn i Hæren H. Sander.

I. Idrætten og Krigen.

Skønt Verdenskrigen endnu stadig raser, og der endog efter dens Afslutning vil hengaa lang Tid, før dens militære Bo vil kunne gøres op, har man dog allerede nu paa mange Omraader uddraget Erfaringer, faaet Bekræftelse paa allerede eksisterende Principper, eller i hvert Fald faaet Fingerpeg om, i hvilken Retning Udviklingen vil gaa.

Saaledes har man paa Uddannelsesomraadet i Skildringer af Livet bag Fronten set, hvilken stor Betydning man under Arbejdet paa at genopbygge Disciplinen i den fra Skyttegravsopholdet tilbagevendte, slappede Underafdeling tillægger alle de Petitesser i den indre Tjeneste, i Enkeltmandsuddannelsen og i den sluttede Eksercits, som udgør Geledbefalingsmandens daglige Brød, men paa hvis Nytte vi herhjemme under Arbejdet i Sikringsstyrken maaske af og til har været tilbøjelig til at tvivle noget.

Vi har gennem disse Skildringer endnu en Gang faaet Bekræftelse paa disse Tings fundamentale Betydning for al Disciplin og paa, at der ogsaa stadig maa lægges megen Vægt paa dem i Uddannelsen. Spørgsmaalet vil derfor blot være, hvor megen Tid der vil kunne afses hertil i Fremtiden, hvor saa meget nyt, der ikke maa forsømmes, er kommet til.

Blandt de Ting, der saaledes trænger sig paa, er Idrætten eller, om man vil, en noget mere tidkrævende idrætslig Uddannelsesform.

Om den Betydning, Idrætten under Krigen har faaet som Led i Soldateruddannelsen, kan man læse i de samme Skildringer af Livet bag Fronterne, og saaledes som vi i Øjeblikket ser den anvendt, har den to Op-gaver, en genopbyggende og en uddannende.

Ikke alene skal nemlig de fra Skyttegravsopholdet tilbagevendte svækkede og slappe Tropper igennem Idræt og Lege igen faa Blodet i Cirkulation, lære at hæve Hovedet, rette den af Skyttegravsopholdet krummede Ryg og atter føle sig frie og glade; men saavel Mandskab som Befalingsmænd skal ogsaa ved Træning i Spring- eller Forhindringsgaardene lære hurtigt og behændigt at overvinde de forskelligartede Hindringer, de møder i Skyttegravskrigen, ved Lege og Løbeøvelser opdrænes til den Hurtighed og Udholdenhed, der er nødvendig for at præstere de forbavsende lange Spring, der ofte anvendes i Stormangrebene, gennem Kasteøvelser opnaa den ved Haandgranatkastningen nødvendige Kraft og Sikkerhed, ved Bajonetsfægtning og hensynsløse Stormløb mod Skyttekæder (Dukker eller levende Maal) lære at kaste sig mod Fjenden, og endelig ved Kombinationer af Forhindringer, Skyttegrave og Maal (levende eller udstoppede) lære at sno sig i en Fart, overse en Situation og selv i en vanskelig Stilling (f. Eks. under Overskridelse af en Hindring o. l.) bekæmpe pludselig opdukkende Modstandere o. s. v. o. s. v.

Temaet er overordentlig righoldigt, og man ser da ogsaa Afdelinger bag Fronten i hvert Fald periodevis ofre hver Eftermiddag paa denne Side af Uddannelsen, hvor de idrætslige Hensyn er de overvejende.

II. Idrætten og Fredsuddannelsen.

Naar det saaledes maa siges at være en Kendsger-ning, at de krigsførende Lande i den alvorligste Situation af den haarde Nødvendighed er blevet tvungne til ved Uddannelsen at tage deres Tilflugt til Idrætten, der før

Krigen kun førte en taalt Tilværelse i de fleste Hære, og naar engelske Officerer bestemt kan hævde som deres Overbevisning, at den væsentligste Grund til, at England saa hurtigt har kunnet stille en krigsduelig Hær paa Benene, skyldes, at det engelske Folk er saa gennemsyret af Idræt, saa maa ogsaa andre Hære — og da navnlig saadanne med en kort Uddannelsestid — forstaa, at heller ikke de fremtidig kommer udenom Idrætten, at de vil tjene sig selv bedst ved paa alle Maader at opmuntre enhver sund Idræt i Ungdommen — navnlig hvis de militære Idrætter kan vinde Indpas — og at de ogsaa selv maa benytte den i deres Uddannelse, saa vist som det maa gaa den Hær ilde, der stivner i formel Uddannelse og glemmer det væsentligste, nemlig efter Evne at gøre hver Soldat til et raskt, handlekraftigt Mandfolk.

I den fremtidige Soldateruddannelse har Gymnastikken, hvis Betydning paa Grund af den moderne Værnepligtsmasses bedre fysiske Forudsætninger er ringere end forhen, kun en bestemt afgrænset, forberedende og disciplinerende Opgave, og den bør derfor henlægges til Uddannelsens første Stadium, hvorimod Idrætten, hvis Opgave i det væsentlige falder sammen med Eksercitsens, under hele Uddannelsen bør gaa Haand i Haand med denne. De to Discipliner bør snoes ind i hinanden, saa de kommer til at danne et Hele.

Forskellen paa Eksercits og Idræt ligger ofte kun i Navnet og Formen, hvorunder Øvelsen drives.

Navnet »Eksercits» har for Mandskabet en odies Bismag af Tvang og Kedsommelighed, Navnet »Idræt» en Klang af en vis Frihed og Glæde, og hertil kommer, at Eksercitsens Maal til daglig Brug staar for Mandskabet i en fjern Taage, hvorimod Idrætten virker oplyvende ved sit simple og nære Maal og sit Konkurrence-moment.

Den, der blot een Gang har set en Deling modvilligt lunte rundt i et ensformigt 3×3 Minutters Løb i et Tempo uden Gran af Træningsværdi, og saa har set den samme Deling trods Hede og Træthed — endog i Hviletiden — styrte rundt efter en Fodbold, dreven dertil af Lyst og Konkurrenceiver og uden Tanke derpaa trænende sig af alle Kræfter, vil have forstaaet Idrætsmomentets Betydning for Uddannelsen. Det er al Idræts Motto: »Lysten driver Værket«, der bevirker Forskellen, og dette værdifulde Motto kommer med Idrætten ind i Uddannelsen.

Men selvfølgelig — hver Ting til sin Tid. Det maa altid huskes, at Idrætten kun er Midlet, der skal tjene Uddannelsen, og at derfor kun de Idrætsgrene eller -sammensætninger, der fyldestgør denne Opgave — og som med et Samlingsnavn kan kaldes »Militær-Idrætten« — bør anvendes. Idrætten skal kun af de andre Uddannelsesgrene benyttes som en Genvej til Maalet: den gennemtrænede, krigsduelige Soldat.

Hvis man ved en behændig Uddannelsesform yderligere kunde opnaa hos de værnepligtige at udsaa Lysten til ogsaa efter Hjemsendelsen at beskæftige sig med Idræt — specielt »Militær-Idræt« — vilde man ved Genindkaldelser (Mobilisering) opnaa at faa Afdelinger, der i langt højere Grad end nu var anvendelige straks ved Mødet.

Under Sikringsstyrkens Formering har man ved mange Afdelinger følt Ønskeligheden eller Nødvendigheden af at beskæftige Mandskabet med Idrætsøvelser, som endog enkelte Steder (f. Eks. Kystartilleriregimentet og 1. Regiment) er resulteret i Idrætsstævner. Disse Øvelser og Stævner har været til megen Glæde for Befalingsmænd og Mandskab og givet mange Lyst til at fortsætte. Der har dog her kun været Tale om spredte Udslag af den vistnok eksisterende bundne Trang til Idræt. Fremtidig maa alle Kræfter samles, Arbejdet maa

organiseres, og Idræts-Øvelserne ledes ind i formaals-tjenlige, regelbundne Spor, idet saavel den tvungne Idræt i Tjenestetiden som den frivillige Idræt udenfor Tjenestetiden forfølger samme Maal.

III. Militær-Idrætten og Befalingsmændene.

Det maa haabes, at alle Befalingsmændene herhjemme maa faa Øjet op for Idrættens Betydning ved Uddannelsen af den virkelige Feltsoldat.

De ældre Befalingsmænd vil vi foreløbig kun bede om at opmuntre Sagen ved med Forstaaelse og Velvilje at se paa det Arbejde, der i saa Henseende gøres af de yngre Befalingsmænd og Mandskabet, enten dette nu sker i Tjenestetiden eller maa henlægges til Fritiden.

For de yngre Befalingsmænds Vedkommende ligger der derimod paa Idrætsomraadet en vid Arbejds-mark. De maa først og fremmest have Kendskab til det eksisterende righoldige Fond af Øvelser, saa at de kan tage netop den frem, der passer til Terræn, Vejrlig og Mandskabets Tilstand og eventuelt ved Hjælp af deres Fantasi opstille et Grundlag, der kan vække Mandskabets Interesse. De maa endvidere lære Iscenesætterkunsten, saa at de kan sætte en saadan Øvelse i Gang med mindst mulig Spild af Tid og under saa ordnede og kontrollerede Former, at den, i Stedet for at virke nedbrydende, virker fæstnende paa Disciplinen, idet Mandskabet under friere og mere utvungne Former lærer nøjagtigt og villigt at underkaste sig enhver Ordre og Afgørelse fra Øvelseslederens Side; men dette fordrer rigtignok ogsaa, af Hensyn til de mange dygtige Idrætsmænd, der nu til Dags findes blandt Mandskabet, at enhver Befalingsmand som Leder af saadanne Øvelser selv har Forstaaelse af Idrættens Væsen, Kendskab til Træningens Principper og til Reglerne for de enkelte Øvelser. Først saa er en Befalingsmand i Stand til at

løse sin Opgave som Idrætsinstruktør, gøre Øvelserne fuldtud nyttige og disciplinerende og ikke nedbryde i Stedet for at opbygge.

Endnu en anden Opgave foreligger for den yngre Befalingsmand, nemlig hans personlige Træning. Krigen har vist os, at der stilles de samme Fordringer til hans Fysik og Træning som til Mandskabets, og at det derfor ogsaa for ham er en Nødvendighed til Stadhed at holde sig i en vis militær-idrætslig Træning.

Spørgsmaalet om, hvornaar en haardt forspændt Geledbefalingsmand skal foretage denne Træning, maa overlades til den enkeltes Afgørelse. Nogle vil trods Træthed og Trang til Hvile henlægge den til Fritiden; andre vil maaske kunne faa Lejlighed til at træne sammen med Mandskabet. Dette maa vel noget afhænge af Idrætsarten og Befalingsmandens personlige Følelser; kun vilde det vist ikke være til nogen Skade, om vi herhjemme saa med noget mere engelske Øjne paa dette Forhold og ikke følte det under en Befalingsmands Værdighed at smide Frakken og personligt tage fat sammen med Mandskabet; at det vilde virke i høj Grad opmuntrende paa dette er givet.

Løsningen af de Opgaver, en mere idrætslig Uddannelsesform og den personlige Træning stiller, vil kræve Tid og Energi fra Befalingsmændenes Side; men til Gengæld vil Idrætten bringe et friskt Pust ind i en ellers stereotyp Soldateruddannelse; den vil bringe den forstaaende Befalingsmand nærmere hans Mandskab — paa en god Maade —, og yde den unge Befalingsmand, der ved hele sin Uddannelse og Virksomhed skulde have gode Betingelser for at være blandt de ypperste Idrætsmænd, og som personlig ikke er bange for at tage fat, en værdifuld Støtte, idet den til den militære Respekt vil føje den uvilkaarlige Agtelse, som det ene Mandfolk altid føler for sin Overmand i fysisk Ydeevne, og til hans Værdi som Fører vil føje den Villighed,

hvormed et paavirkeligt Mandskab altid følger en rask uforfærdet Mand.

IV. Befalingsmændene og den almindelige Idræt.

Man har fra forskellig Side — maaske med nogen Ret — lejlighedsvis klaget over vore Befalingsmænds ringe Indsats i det nationale Idrætsliv. Denne Mangel paa Deltagelse fra Befalingsmændenes Side skyldes dog næppe, at vore unge Befalingsmænd skulde have mindre Lyst til Idræt end Tilfældet er i andre Stænder herhjemme, eller blandt Befalingsmænd i andre Lande, men snarere i andre Forhold.

Dette udelukker imidlertid ikke, at det vilde have været i høj Grad ønskeligt, om Befalingsmændene havde været de førende i Idrætten, der ligger den ene Side af vor Virksomhed saa nær.

Befalingsmændenes daglige Arbejde foregaar saa meget i det skjulte, og de Resultater, der opnaas, er oftest saa lidet iøjnefaldende, at det altid vil være gavnligt, naar Befalingsmandskorpset kan lægge et synligt Resultat frem for Offentligheden.

Man kan i saa Henseende henvise til Sverige, hvor den Omstændighed, at det er Officerskorpset, der har baaret den svenske Gymnastik frem og saavel organisatorisk som resultatmæssig skabt Landets glimrende idrætslige Stilling, har populariseret dette Korps og i høj Grad bidraget til dets store Prestige.

Men Sagen har ogsaa en international Side.

Det internationale Samarbejde mellem saa godt som alle europæiske Landes Officerskorpser var efterhaanden kommen i en god Gænge. Der afholdtes Ride-, Fægte-, Skyttestævner m. m., og man mødtes ved de olympiske Lege til »moderne Femkamp«. Disse Stævner havde for de unge Officerer, der deltog i dem, en Betydning, der rakte langt ud over det rent idrætslige.

Vi, der har deltaget i disse Stævner, mindes de Dage, vi saaledes tilbragte blandt Kammerater fra mange forskellige Lande, som nogle af de mest lærerige og interessante i vort Liv, og mange Venskaber er sluttet ved disse Stævner, der har faaet Betydning for os ogsaa senere i Livet.

Umiddelbart før Krigens Udbrud trænedes der overalt i Officerskorpserne af fuld Kraft med Henblik paa Deltagelsen i »Moderne Femkamp« ved de olympiske Lege, der skulde være afholdt i Berlin i 1916. Selv den tyske Hærs Officerskorps, der længe havde staaet uforstaaende overfor den militære Idrætsbevægelse, tog med forbløffende Kraft og Energi fat paa Træningsarbejdet. Og endog vi herhjemme var begyndt at forberede os. En Komité havde paataget sig de indledende Arbejder, og den havde allerede i lang Tid indsamlet Bidrag fra interesserede Officerer til Afholdelse af Rejseomkostninger og Udgifter til Træning; da afbrød Verdenskrigen det internationale Samkvem.

Man maa dog ikke tro, at dette nu for stedse vil være ophørt. Der vil i hvert Fald indenfor de neutrale Hære hurtigt vise sig Trang til at genoptage det, enten indbyrdes eller snart med den ene, snart med den anden af Magtgrupperne.

Det gælder derfor om, at vi i Tide staar rustet til at tage den fredelige Kamp op, der vil komme, og ikke lader os distancere for meget af andre Lande. Der kan her atter peges paa Sverige, der som sædvanlig, naar det gælder Idræt, er gaaet i Spidsen og siden 1913 har staaet godt rustet (jfr. Mil. Tidsskrift Nr. 20/1916), og til den hollandske Hær, i hvilken der, medens dens Sikringsstyrke har ligget formeret, paa Krigsministeriets Foranledning er foregaaet et energisk, idrætsligt Arbejde.

V. Dannelsen af »Dansk militær Idrætsforening«.

Mange Grunde, saavel tjenstlige som standsmæssige og personlige, synes saaledes at tale for, at Tiden er inde til at Befalingsmændene for Alvor maa tage Idræts-sagen op, og skulde dette nu ogsaa vise sig at være den almindelige Mening i Hær og Flaade, maa der straks gøres Skridt til Løsningen af den Opgave, der formentlig da først og fremmest foreligger, nemlig Dannelsen af en Organisation, der kan samle alle de spredte Kræfter under sig, organisere Arbejdet, udarbejde Love og Regler o. s. v. og skabe den nødvendige økonomiske Basis.

Man kunde muligvis tænke sig Opgaven løst saaledes:

— ved de Regimenter, Stabe, Korps m. fl. (se nedenstaaende Udkast til Love § 2), ved hvilke der er Interesse for Sagen, dannes Idræts-Sammenslutninger (Klubber).

— Komiteen, der paatog sig Forberedelsen af Deltagelsen i »Moderne Femkamp« ved de olympiske Lege i Berlin 1916, opfordres til ogsaa at paatage sig Forberedelsen af denne Sag.

— Naar Komiteen finder Lejligheden gunstig, indkaldes Repræsentanter for de forskellige Idræts-Sammenslutninger m. fl. til et konstituerende Møde med Dagsorden: Oprettelse af »Dansk militær Idrætsforening«.

Grundprincipperne for denne Forening maa formentlig være:

- den bør omfatte baade Hær og Flaade;
- den bør oprettes under nøje Samarbejde med vort Centralforbund for Legemsøvelser, »Dansk Idræts-Forbund«, saa at dettes Erfaring og Hjælpekilder kan udnyttes, og Foreningen bliver en Styrkelse og ikke en Splittelse af vort Idrætsliv;

— den bør direkte tage sig af Befalingsmændenes personlige Træning og idrætslige Uddannelse, medens den kun indirekte ved hele sin Virksomhed og sin Støtte af de under den staaende Klubber yder sit Bidrag til Mandskabsidrætten;

— af Hensyn til kommende Holdkonkurrencer o. l., hvor Korpsaanden spiller en stor Rolle, bør den militære Inddeling saa vidt mulig ogsaa være gældende ved Idræts-Sammenslutningerne, idet de militære Baand kun brydes, hvor disse ved Garnisoneringsforholdene er brudte, og hvor Træningsvilkaarene eller det ringe Antal Befalingsmænd i en mindre Garnison gør en Sammenslutning ønskelig;

— enhver under Foreningen hørende Idræts-Sammenslutning bør yde Foreningen et pekuniært Bidrag og til Gengæld have en Indflydelse svarende til dets Størrelse og Betydning.

— Foreningen maa baseres paa økonomisk at klare sig selv.

Under Hensyn til disse Grundprincipper er nedenstaaende Lovudkast udarbejdet. Dannet paa denne Basis vil Foreningen formentlig kunne glide ind som et nyttigt og velkomment Led i den allerede bestaaende Landsorganisation.

VI. Udkast til Love for:

»Dansk militær Idrætsforening«.

(D. M. I.)

Medlem af »Dansk Idræts-Forbund«.

Navn og Formaal.

§ 1.

Foreningens Navn er »Dansk militær Idrætsforening«. Dens Formaal er:

- at fremme Interessen for frivillig Idræt i Hær og Flaade.
- i Overensstemmelse med gældende Instruktioner o. l. indenfor Krigsmagten at udarbejde Regler for »Militær-Idræt« og for Konkurrencer heri.

— at understøtte Afdl. m. fl. i deres Arbejde for Idrætssagen indenfor deres Omraade.

— at virke for Afholdelse af Konkurrencer indenfor Krigsmagten, dels i Militær-Idræt, dels i alm. Idræt (efter de af Dansk Idræts-Forbund anerkendte Regler); afholde eller foranstalte afholdt Idrætsstævner for Bfm. til Ophjælpning af deres personlige Træning og udsende Repræsentation til Stævner i Udlandet.

— at virke for Militær-Idræt's Udbredelse overalt i Landet.

Medlemmerne.

§ 2.

Som ordinære Medlemmer optages Idrætsklubber repræsenterende Befalingsmandskorpsene ved:

I. Af Hæren:

- a) Regimenter, Korps, større Stabe, Skoler o. l.
- b) Afdl. o. l., der garnisonerer udenfor Regimentsforbindelse.
- c) Garnisonskredse o. l., d. v. s. Sammenslutninger af de i en By eller indenfor et begrænset Omraade garnisonerende Afdl.

II. Af Flaaden:

- a) Orlogsværftet (eller Afdl. herunder), Flaadestationer o. l.
 - b) Korps, Skoler, større Stabe o. l.
 - c) Flaadens større Skibe, Flotiller o. l.
- klubbernes Love skal være sanktionerede af Foreningen.

Som ekstraordinære Medlemmer uden Stemmeret paa Repræsentantskabsmødet kan Bestyrelsen optage enhver militær Bfm. (tjenstg. eller afsk.), der bidrager mindst 5 Kr. aarlig i Kontingent.

§ 3.

Begæring om Optagelse i Foreningen ledsaget af Love og Medlemsfortegnelse indsendes til Bestyrelsen, som under Ansvar for Repræsentantskabet træffer Afgørelse om Optagelsen.

Udmeldelse sker skriftligt inden Regnskabsaarets Udløb.

§ 4.

I Kontingent betaler hver Klub 10 Kr. aarlig for hver Repræsentant, der tilkommer Klubben paa Repræsentantskabsmødet i Henhold til Bestemmelserne i § 10.

Kontingentet indbetales til Bestyrelsen i Aarets 1 Kvartal. Er det trods skriftlig Paamindelse ikke betalt inden Udløbet af Regnskabsaarets 2. Kvartal, kan den paagældende Klub udelukkes af Foreningen og kan ikke genoptages, før Gælden er betalt.

For ny tiltrædende Medlemmer er Kontingentet forfaldet til Betaling 1 Maaned efter Optagelsen.

§ 5.

Foreningens Medlemmer er forpligtet til:

1) at underkaste sig Foreningens Love og dens Reglementer for Militær-Idræt, Dansk Idræts-Forbunds Amatør- og Ordensreglement og dets Reglementer for alm. Idræt

2) at yde Foreningen enhver Bistand, der maatte forlanges, enten til at tilvejebringe Oplysninger eller til Gennemførelse af paalagte Hverv.

3) paa alle officielle Dokumenter, Programmer, Propositioner o. l. at meddele, at de er Medlemmer af D. M. I. under D. I. F.

4) at indsende Anmeldelse om paatænkte Konkurrencer, Stævner o. l. til Bestyrelsen mindst 14 Dage før Indbydelsernes Offentliggørelse.

5) imod Forevisning af Legitimation at give D. M. I.s Bestyrelse samt D. I. F.s Formand, Næstformand, Sekretær og Medlemmer af Amateur- og Ordensudvalget Adgang til at overvære alle Stævner, Konkurrencer, Præsentationer o. l.

§ 6.

Inden 15. Januar skal Klubberne til Bestyrelsen indsende en kortfattet Beretning om deres Virksomhed i det forløbne Aar med Liste over Bestyrelsesmedlemmer med særlig Angivelse af Formand, Forretningsfører og dennes Adresse samt Medlemstal pr. 1. Januar.

§ 7.

Handler en Klub imod de gældende Love, Reglementer, Bestyrelsens Afgørelser o. l., kan den af Bestyrelsen midlertidig udelukkes af Foreningen Forslag om endelig Udelukkelse forelægges af Bestyrelsen paa førstkommende Repræsentantskabsmøde, paa hvilket den paagældende Klubs Repræsentanter har Stemmeret.

Ledelsen.

§ 8.

Foreningens Anliggender varetages og ledes af:
Repræsentantskabet.
Bestyrelsen.
Udvalgene.

Repræsentantskabet.

§ 9.

Repræsentantskabet er øverste Myndighed i alle Foreningens Anliggender og bestaar af Bestyrelsen og Klubbernes Repræsentanter (jfr. § 10).

Stemmeret udøves kun af Repræsentanterne.

§ 10.

Antallet af Repræsentanter for det kommende Aar bestemmes for hver Klubs Vedkommende efter dens Antal aktive Medlemmer pr. 1. Jan. (jfr. § 6), saaledes at

indtil 25	Medlemmer	giver	Ret	til	1	Repr.
25—50	—	—	—	2	—	
51—100	—	—	—	3	—	
101—200	—	—	—	4	—	
201 og derover	—	—	—	5	—	

Før Repræsentantskabsmødet indsender Medlemmerne til Bestyrelsen Fortegnelse over deres Repræsentanter, der skal være Medlemmer af vedk. Klub.

En Klubs 1. Repræst. skal være Officer e. l.

—	2.	—	—	Underofficer (ev. Off.) e. l.
—	3.	—	—	Officer e. l.
—	4.	—	—	Underofficer (ev. Off.) e. l.

o. s. fr.

En Repræsentant kan ved skriftlig Fuldmagt bemyndige en anden Repræsentant fra samme Klub til at afgive hans Stemme.

§ 11.

Det ordinære Repræsentantskabsmøde afholdes i 1. Halvdel af Februar med 14 Dages skriftlig Varsel og Opgivelse af Tid, Sted og Dagsorden.

Forslag, der ønskes behandlede, tilstilles Bestyrelsen 8 Dage forinden Mødet.

Dagsordenen er følgende:

- Formanden aflægger Beretning.
- Kassereren fremlægger det reviderede Regnskab for det forløbne Aar.
- Valg af de efter Tur afgaaende Bestyrelsesmedlemmer og Suppleanter.
- Valg af Formand.
- Valg af 2 Revisorcr.
- Eventuelt.

Ekstraordinært Repræsentantskabsmøde kan til enhver Tid sammenkaldes af Bestyrelsen og skal sammenkaldes, naar mindst 3 Klubber skriftlig begærer det med Angivelse af Forhandlingsemnet.

Møderne ledes af en udenfor Bestyrelsen valgt Dirigent.

§ 12.

Paa Repræsentantskabsmødet er simpel Stemme flerhed afgørende, dog kræves til Lovændringer samt til Bestemmelse om Foreningens Opløsning, at $\frac{2}{3}$ af de repræsenterede Stemmer er derfor, og at disse $\frac{2}{3}$ udgør mindst Halvdelen af det samlede Repræsentantantal.

Er Repræsentantskabsmødet efter ovenstaaende Regler ikke beslutningsdygtigt til en Sags Afgørelse, kan et ekstraordinært Repræsentantskabsmøde med denne Sag som Dagsorden indkaldes, paa hvilken Afgørelse træffes ved simpel Stemme flerhed uden Hensyn til Repræsentanternes Antal.

Bestyrelsen.

§ 13.

Bestyrelsen leder og repræsenterer Foreningen i alle Anliggender, udfører Repræsentantskabets Beslutninger, foranstalter Idrætsstævner afholdte, forvalter Foreningens Kasse og Arkiv og udarbejder Reglementer o. l. og aarlig en Beretning om Foreningens Virksomhed.

§ 14.

Bestyrelsen bestaar af indtil 10 Medlemmer, der fordeles mellem Hær og Flaade i Forhold til deres Antal Repræsentanter.

Indenfor hvert Værn fordeles de ligeledes efter Forholdstal til følgende Omraader:

- Kjøbenhavn og Omegn.
- Sjælland (udenfor Kjbhvn. og Omegn).
- Fyen.
- Jylland.

Hvert af Hærens Vaaben skal saa vidt muligt være repræsenteret i Bestyrelsen.

§ 15.

Hvert Aar afgaar Halvdelen af Bestyrelsesmedlemmerne. I Tilfælde af Vakance indtræder Suppleanten fra vedkommende Værn (Vaaben, Omraade) i Bestyrelsen i den afgaaedes Tur.

§ 16.

Bestyrelsen fordeler selv Forretningerne imellem sig. Bestyrelsen lader som Regel Sagerne cirkulere skriftligt imellem sig.

Bestyrelsesmøder indkaldes af Formanden eller Forretningsudvalget og skal indkaldes, naar 3 af Bestyrelsesmedlemmerne forlanger det.

Indkaldelse sker skriftligt med 8 Dages Varsel og Angivelse af Dagsorden.

Udenbys Medlemmer kan stemme skriftligt.

I Tilfælde af Stemmeligbed gør Formandens (i hans Fravær. Næstformandens) Stemme Udslaget.

Bestyrelsen har Ret til at antage lønnet Medhjælp.

Udvalgene.

§ 17.

Bestyrelsen vælger af sin Midte et Forretningsudvalg paa 3 Medlemmer, alle bosiddende i samme By, til under sit Ansvar at lede de daglige Forretninger.

§ 18.

Til at varetage rent lokale eller specielle Interesser indenfor de forskellige Omraader, Værn, Vaaben o. l. kan Bestyrelsen nedsætte Udvalg, bestaaende af et af Foreningens Bestyrelsesmedlemmer (fra vedk. Omraade, Værn, Vaaben) som Formand og en Repræsentant for hver af de paagældende Kjøbber.

Regnskabsaaret.

§ 19.

Regnskabsaaret er Kalendersaaret.

I Forbindelse med denne Artikel har Kaptajn Sander anmodet om Optagelse af følgende

Meddelelse fra Komitéen for danske Officerers Deltagelse i den moderne Fømkamp.

I sin Artikel »Idrætten og Hæren« i Militært Tidsskrift Nr. 23 og 24 d. A. har Kaptajn Sander fremsat den Tanke, at den Komité, der i sin Tid paatog sig

Forberedelsen af Deltagelse i »Moderne Femkamp« ved de olympiske Lege i Berlin 1916, vilde medvirke til Dannelsen af »Dansk militær Idrætsforening«. I den Anledning meddeler Komitéen — Generalmajor H. F. Castenschiold, Oberstløjtnanterne P. Pagh-Hansen, H. Rørdam og K. J. S. Ulrich —, at den gerne vil yde sin Medvirken bl. a. ved, paa Sagens nuværende Standpunkt, at give Vejledninger og Oplysninger til dem, der maatte ønske saadanne. For at man kan faa et Skøn over, om der er Stemning for Sagen, foreslaar Komitéen, at de Idrætsklubber, som mulig dannes, sender Meddelelse herom inden Udgangen af Februar d. A. til Komitéen under Adresse: Generalinspektøren for Rytteriets Kontor, Sølvgadens Kaserne.

P. K. V.

H. Castenschiold.

Bagdadbanen.

Af Premierløjtnant C. Hammerich.

Navnet Bagdad sætter Fantasien i visse Svingninger. Halvglemte Barndomsminder fra Tusind og een Nat dukker frem, man ser Harun al Raschid i østerlandsk Pragt og Herlighed, — Orientens koglende Fortryllelse griber en.

Navnet Bagdadbanen virker helt anderledes. Den, der i Fremtiden kommer til at køre med Banen, vil kunne anstille mangehaande Betragtninger efterhaanden som Stoppestederne fra Konstantinopel til Koweit passerer. Toget kører hurtigt: Haïdar Pascha, Konia, Aleppo, Mosul, — Oldtidens Ninive —, Tekret, — hvor Banen i Nutiden skæres af den engelske Front —, Bagdad, Babylon, Basra og Koweit. Banen fører igennem ejendommelige, ofte meget smukke Landskaber; der er nok til at fange Opmærksomheden, og vidt forskellige Indtryk trænger sig paa, snart et Minde fra Landets rige Oldtidshistorie, snart et Vidnesbyrd om den moderne Kulturs Forsøg paa at genskabe hine fjerne Tiders Rigdomme, snart et Minde om eller et Spor af den nuværende Krig. Den, der i Øjeblikket — under Verdenskrigen — er henvist til at følge Banen paa et Kort, og den, der er henvist til at læse om Banen i en Tidsskriftsartikel, kan ikke faa alle disse Indtryk med.

Spørgsmaalet om Bagdadbanen og dens Betydning er nøje knyttet til Verdenskrigen. Banens Fremtid afhænger af Krigens Udfald, og den Del af Banens Betydning, der for Tiden falder mest i Øjnene, det Spørgsmaal, der her først skal gøres Rede for, er Banens verdenspolitiske Betydning, Banens Rolle i Verdenskrigens Forhistorie.

Krigens Forhistorie, eller nærmere betegnet de ver-

denspolitiske Modsætningsforhold mellem de endnu krigsførende Magter, er et vanskeligt Problem, der imidlertid bliver aktuelt igen, naar der for Alvor skal tales om Fred. Bagdadbanen eller Tysklands Interesser i tyrkisk Asien er et af Momenterne i dette Problem, hvis øvrige Momenter ogsaa her maa omtales, selv om det kun kan ske ganske kortfattet og skitse-mæssigt, idet der kun tilsigtes at give en Baggrund for Forstaaelsen af vort specielle Emnes Indflydelse.

Paa Forhaand opgives det at omtale de Emnet helt uvedkommende Grunde, der har bevirket Amerikas og de andre senere tilkommende Landes Indtræden i Krigen. Problemet bliver endda indviklet nok, og de tilbageblivende Modsætningsforhold er af saa forskelligartet Natur og Betydning, at det for Oversigtens Skyld bliver nødvendigt at inddele dem i Grupper, f. Eks. i de nationale, de økonomiske og de imperialistiske Modsætninger.

De nationale Modsætninger finder vi mange Steder. Østrig-Ungarn, der i sig selv er de nationale Modsætningers Land, staar overfor vanskelige Spørgsmaal af denne Art ogsaa paa sine Grænser med Rusland, Italien og Balkanstaterne. Det polske Spørgsmaal berører paa lignende Vis saavel Østrig-Ungarn, Rusland som Tyskland. Det tyske Rige staar iøvrigt stærkt som en national Enhed, men des voldsommere virker det nationale Modsætningsforhold mod Vest, hvor Spørgsmaalet Elsass-Lothringen og Revanchetanken i Frankrig har været Hovedaarsagen til dette Lands Indtræden i Krigen.

Nationale Modsætninger er, hvor de saa findes, til Stede som en permanent Fare for Freden, men deres Indflydelse er i Følge Sagens Natur i Almindelighed af ren lokal Art. Hvor der som her er Tale om en Verdenskrig, optræder de kun som medvirkende Aarsager, medmindre de helt skubbes til Side for andre Hensyn.

England har altid haft den Fordel, at det i alle

europæiske Spørgsmaal ikke har været bundet af nationale Hensyn; England har altid indtaget en Særstilling, og dets mere eller mindre maalbevidste Verdenspolitik har kunnet føres udelukkende efter Landets økonomiske og imperialistiske Interesser.

I Tiden indtil 1890, saalænge Tysklands Udenrigspolitik ledes af Bismarck, der som bekendt kun viser Interesse for mellemeuropæiske Spørgsmaal og specielt ikke vil interessere sig for Orientpolitik, bestaar der faktisk intet Modsætningsforhold mellem Tyskland og England. Bismarck knytter og holder sammen paa Triple-alliancen, og den »ærlige Mægler« fra Berlinerkongressen (1878) fører iøvrigt en ret russervenlig Politik. Endnu efter Bismarcks Fald er Forholdet til England godt, og 1890 afslutter Kejser Wilhelm Traktaten om Helgolands Bytte med Sansibar. Med den russervenlige Kurs i Tyskland er det derimod foreløbigt forbi, og Kejseren nægter at forny den saakaldte Genforsikringstraktat.

Den engelske Udenrigspolitik møder paa denne Tid Vanskeligheder i Forholdet saavel til Rusland som til Frankrig. Den russiske Kolos breder sin Magt over Centralasien, Ruslands Trang mod Havet gør sig gældende; i Persien mødes Ruslands og Englands Imperialisme, ogsaa i Spørgsmaalet om Tyrkiets Stilling er Interesserne modstridende. — Imellem England og Frankrig lever det gamle Nag endnu, i Afrika er der Anledning nok til Uoverensstemmelser, og særlig efter at England 1882 har besat Ægypten, hersker der imod dette Land en meget bitter Stemning i Frankrig.

I 1894 indgaar Rusland og Frankrig en Alliance nærmest i Erkendelsen af, at de har fælles Fjender eller rettere Uvenner baade i Tyskland og i England. Paa det europæiske Fastland har vi nu et To-Magts og et Tre-Magts Forbund, medens England bevarer sin »splendid Isolation«. Der er tilvejebragt en vis Balance; Freden i Europa kan bevares, men der er ganske vist kun Tale

om en »væbnet Fred«, der medfører stadig stigende Militærudgifter for alle Parter, og alt imedens ændres Forholdene, saa at England nødes til at opgive sin isolerede Stilling og søge Forbindelse med Frankrig og Rusland til Trods for de bestaaende Modsætningsforhold.

Ved den fransk-engelske Konvention af 8. April 1904 anerkendes Englands fulde Højhedsrettigheder i Ægypten og Frankrigs Ret til ubindret at varetage sine Interesser i Marokko. De væsentligste Uoverensstemmelser mellem de to Lande er dermed ryddet af Vejen, og Grunden er lagt til den fransk-engelske Entente. Denne tager fastere Form under Algeciras-Konferencen i 1906, hvor iøvrigt de første Tegn viser sig paa, at Italien vil svigte Triplealliancen fremfor at komme i Modsætningsforhold til England.

Efter den russisk-japanske Krig benytter England det gunstige Tidspunkt til at indlede Forhandlingerne med Rusland om en fredelig og endelig Ordning af de to Landes Interessesfærer i Persien, Thibet og Afganistan. Begge Parter giver Afkald paa Indflydelse i Thibet; den største og nordligste Del af Persien bliver russisk Interessesfære, medens Afganistan og Sydpersien tilfalder England, hvis særlige Interesser i den persiske Havbugt endvidere anerkendes. — Der er hermed paany sat en Bom for Ruslands Adgang til Havet, men det er muligt eller sandsynligt, at England, — som det i hvert Fald antages fra tysk Side, — har givet Rusland Anvisning paa ved en senere Lejlighed at skaffe sig den ønskede, frie Vej ved en Besættelse af Konstantinopel. — England har maattet indskrænke sine persiske Forhaabninger svært, men det har vundet større Sikkerhed for Indien.

Vejen for fremtidige, venskabelige Forhandlinger med Rusland er banet ved denne Overenskomst, der afsluttes 31. August 1907. Faa Aar efter er Ententen England-Frankrig-Rusland et fait accompli.

Grunden til at England, der forresten allerede lige

efter Boerkrigen (1902) slutter Alliance med den ny Stormagt Japan, saaledes opgiver sin Isolationspolitik og afløser den af en Ententepolitik, der mere og mere former sig som en Indkredsning af Tyskland, maa søges i den enorme Udvikling, der imidlertid er foregaaet i dette Land, en Udvikling paa snart sagt alle Omraader. Tysklands Befolkning er steget fra 41 Millioner i 1871 til 68 Millioner i 1914. Tysk Handel og Industri er gaaet enormt frem, dets Udførsel er steget i samme Maalestok og til Dels paa Bekostning af England. Et Par Tal illustrerer Forholdet: 1891—1911 stiger den tyske Udførsel fra $7\frac{1}{3}$ Milliard til 18 Milliarder Mark, i samme Tidsrum stiger Englands Udførsel fra $12\frac{1}{2}$ til 21 Milliarder Mark. England gaar, relativt, hurtigt baglæns, og selv om det delvis skyldes den engelske Frihandelspolitik og »den aabne Dørs Politik«, maa Grunden ogsaa søges i den tyske Forretningsmands større Imødekommenhed og i den tyske Arbejders større Ydeevne. Det er rimeligt, at saadanne Tal vækker Opmærksomhed i England, det er forstaaeligt, at de øvrige Konsekvenser af den tyske Udvikling henleder Tanken paa direkte Modstand.

Disse Konsekvenser er nemlig meget betydelige. Industrieland Tyskland behøver Næringsmidler og Raastoffer, og Importen stiger i samme Forhold som Eksporten. Tyskland faar (ak for sent) koloniale Interesser, det begynder at føre Verdenspolitik. Kejser Wilhelm udtaler, at Tysklands Fremtid ligger paa Havet; der skal skaffes en mægtig, tysk Sømagt, og der følger et Kapløb i Flaaderustninger, hvis Forløb og Betydning vil være Tidsskriftets Læsere tilstrækkeligt bekendt.

Vi kan igen nærme os vort Emne, idet Tysklands nye, udenrigske Imperialisme ret naturligt retter Blikket mod Orienten. I Europa har det kun een trofast Ven: Østrig-Ungarn i Sydøst; de spejdende Øjne gaar den Vej, og der aabner sig en Mulighed for Dannelsen af et

samlet Forretnings- og Militæromraade fra Nordsøen til den persiske Bugt. Inden for dette Omraade skal Østrig-Ungarns Interessesfære være Balkanhalvøen, medens Tysklands Andel bliver det Asiatiske Tyrki, hvor der er store Fremtidsmuligheder og Chancer for at genskabe Oldtidens rige og frugtbare Lande.

Kan Tysklands Planer og Forhaabninger her sammenfattes i Ordene Berlin-Bagdad, Elben-Eufrat, kan den moderne engelske Imperialisme, der gaar i Retning af at sammensvejsede det udstrakte Verdensriges enkelte Dele mest muligt, sammenfattes i Ordene Kap-Kairo-Kalkutta. Man leder ikke længere forgæves efter Uoverensstemmelser mellem Englands og Tysklands Maal. Tysk-Østafrika spærrer Vejen mellem Kap og Kairo, og den tyske Indflydelse i tyrkisk Asien bliver en ny Trusel mod Englands Hovedinteresse, Forbindelsen til Indien.

En færdigbygget, tysk Bagdadbane ikke alene umuliggør Projektet om en engelsk Bane fra Ægypten gennem Syrien og den arabiske Ørken til Bagdad og videre frem, men den muliggør eller letter eventuelle Angreb mod Ægypten, maaske under ændrede Forudsætninger ogsaa mod Indien.

De tyske Planer indeholder Trusler ogsaa til andre Sider saavel imod Frankrig, der fra gammel Tid oprettholder et Krav paa Overhøjheden i Syrien, som navnlig mod Rusland, der selv har Øjnene rettet mod Tyrkiet og dets asiatiske Besiddelser.

Tyskland er imidlertid klemt inde, og skal det udvide sig, maa det være beredt til at møde Modstand, hvor det end vender sig. Tyskland vil have »en Plads i Solen«, kan den ikke opnaas direkte og straks, begynder man med en Hurtigtogsforbindelse med Orienten, ud imod Østen, hvor i ethvert Fald Solen staar op. — Vi skal nu se, hvorledes Tyskland iværksætter og gennemfører disse Planer, og hvor langt det hidtil er naaet.

Man maa langt tilbage for at finde den første Op-

rindelse til den tyske Indflydelse i Tyrkiet, saa langt som til 1836, i hvilket Aar den senere saa berømte Feltmarschal Moltke kaldes derved for at omorganisere det tyrkiske Hærvæsen. Det har i hvert Fald historisk Interesse at kopstatere, at han bliver den første Tysker, der søger at henlede sine Landsmænds Opmærksomhed paa, at der i Tyrkiet er et vidtstrakt, fremtidigt Virkefelt for tysk Foretagsomhed.

Efter Krimkrigen bliver den franske Indflydelse omtrent eneraadende i Konstantinopel. I 70'erne paabegyndes fransk Jernbanebygning i Syrien, og Franskmandene fremmer i det hele taget meget samvittighedsfuldt deres egne Interesser paa disse Kanter. Efter Abdul Hamids Tronbestigelse 1876 daler imidlertid Franskmandenes Chancer hurtigt; den ny Regent vil ikke opgive Haabet om en Genrejsning af det forsømte Land, men efter at have erkendt, at han ikke med egne Midler kan overvinde Tyrkiets Mangel paa Kapital og Energi, retter han i Begyndelsen af 80'erne Øjnene mod Tyskland. At henvende sig til England (Besættelsen af Ægypten) eller Rusland (russisk-tyrkiske Krig 1877—78) er naturligvis paa Forhaand umuligt; i Tyskland mener han efter Resultatet af Berlinerkongressen at dømme at have en Ven, og i værste Fald ligger Tyskland saa langt borte, at det kun indirekte kan blive farligt; endelig er Tyskland den eneste europæiske Stormagt, der ikke selv har muhamedanske Undersaatter. — 1882 ankommer de fire første, tyske Generalstabsofficerer, deriblandt v. d. Goltz, til Konstantinopel.

1888 kommer Kejser Wilhelm paa Tronen, og samme Aar køber et tysk Konsortium med Deutsche Bank i Spidsen den tyrkiske Banestump Haïdar Pascha-Ismidt for 6 Millioner francs. Dette Foretagende har hidtil været et af de tyrkiske Finansers Smertensbørn; en saadan lille, lokal Bane med Endestation i en Smaaby kan selvfølgelig ikke forrente sig, ejheller kan den lønne sig

for et tysk Konsortium. Købet maa betragtes som den første Begyndelse af det store Værk, og det er sandsynligt, at Kejserens Indflydelse allerede paa dette Tidspunkt staar bagved.

Aaret efter sin Tronbestigelse aflægger Kejser Wilhelm sit første Besøg i Konstantinopel, et Besøg, der vækker en voldsom og iøvrigt berettiget Opsigt, eftersom det er første Gang en kristen Fyrste aflægger et venkabeligt Besøg hos Sultanen. Abdul Hamid føler sig meget smigret, og ved denne Lejlighed lægges Grunden til det tysk-tyrkiske Venskab.

Banekøbet er hurtigt blevet fulgt af en Koncession paa en Forlængelse af Banen til Angora, og under Besøget opnaar Kejseren et Løfte om, at der ikke maa gives nogen anden Stat end Tyskland Tilladelse til en eventuel Videreførelse af Angorabanen. Hvor stor en Del af Æren for de tyske Orientplaner og deres Genneførelse, der iøvrigt maa tillægges Kejserens Person, er det selvfølgelig vanskeligt at afgøre, men det er ganske sikkert, at han maa dele Æren med to af Deutsche Bank's Direktører, v. Kaula og v. Siemens. Sidstnævnte opdager paa en Rejse i Lilleasien i Begyndelsen af 80'erne de mange Muligheder i det store brakliggende Land, der kun mangler Kapital og Arbejde, og han vender hjem med Ideen om, at en Jernbane er den rigtige Begyndelse.

v. Siemens er ikke alene en Mand med store Ideer, men ogsaa en praktisk Forretningsmand, og det skyides ham, at der opnaas en Ordning, hvorefter den tyrkiske Stat garanterer Indehaverne af Koncessionen en vis Minimumsindtægt pr. Kilometer bygget Jernbane. Udbetalingen af den saakaldte Kilometergaranti — for Angorabanens Vedkommende 15 000 francs pr. km. — bliver overdraget til »la dette publique«, en af en international Komité kontrolleret Institution, der varetager Udbetalingen

af den tyrkiske Statsgælds Renter og til dette Brug fast har overdraget visse Statsindtægter.

De tyske Jernbaneforetagender i Lilleasien udskilles af administrative Grunde fra Deutsche Bank og underlægges et særligt Selskab, Anatolische Eisenbahngesellschaft, og da Koncessionen og Garantierne først er i Orden, tages der fat paa Arbejdet. Banen føres op over Randbjergene til den lilleasiatiske Højslette, og da denne først er naaet omtrent ved Eskischehir, gaar det rask fremad, og allerede i November 1894 ruller det første Tog ind i den ældgamle By Angora.

Hermed er allerede meget vundet for Tyrkiet. Anatolien er Rigets bedste Provins; Befolkningen, der er næsten ublandet tyrkisk, afgiver et udmærket Soldatermateriale, og den ukendt hurtige Forbindelse med Hovedstaden betyder alene i militær Henseende en stor Forbedring. At det vil være af endnu større Betydning at faa Banen ført videre frem mod Rigets fjernere Provinser er en letfattelig Kendsgerning, som Tyskerne da ogsaa snart faar forklaret den tyrkiske Regering.

Allerede inden Angorabanens Fuldførelse har »Anatolische Eisenbahngesellschaft« faaet Koncession paa en Forlængelse af Banen i østlig Retning til Kaisarije (det gamle Caesarea), en Strækning paa 384 km; men allerede inden Arbejdets Paabegyndelse bliver Koncessionen kaldt tilbage ved en kejserlig Irade, hvorefter den tyrkiske Stat forpligter sig til for Fremtiden ikke at give andre end russiske Kapitalister Koncession paa Jernbanebygning i det nordøstlige Lilleasien. Det er umuligt at faa opklaret, hvor kraftige Midler den russiske Stat her har anvendt; men det er sandsynligt, at den har benyttet meget vidtgaaende Trusler for at forhindre Paabegyndelsen af Bane, der ført videre frem i Nærheden af de tyrkiske Fæstninger Erzerum og Trapezunt vil blive af stor strategisk Betydning. Som omtrent eneste Resultat af den med store Ofre førte, sejrriige Krig

1877—78 har Rusland erhvervet de gamle tyrkiske Grænsefæstninger Kars og Batum, og ved Udbedring af disse samt ved Jernbanebygning har det her skabt en stærk, offensiv Bastion, hvis Betydning imidlertid bliver ret illusorisk, hvis Tyrkerne opnaar tilsvarende Fordele. Nok er det, at Tyrkiet maa bøje sig for de russiske Diplomaters Forestillinger og berede Bagdadbanens Forkæmpere en alvorlig Skuffelse.

Disse giver imidlertid ikke op, men begynder straks at se sig om efter en ny Linieretning. En allerede flere Aar i Forvejen af den præjsiske Oberst Hildebrandt fremsat og forkastet Plan om en Bane fra Eskischehir til Konia tages frem til fornyet Overvejelse; den viser sig at indeholde store Fordele, og Planen antages. Det lykkes at faa Koncessionen forandret i Overensstemmelse hermed, dog imod et stort Afslag i Kilometergarantien, der fastsættes til 8800 francs. Der er dog ogsaa andre Mangler ved denne Forandring, der med Bagdad som Maal medfører en længere Strækning og vanskeligere Anlægsarbejde med de dermed forbundne, større Omkostninger. Fordelene kan imidlertid nok opveje Manglerne.

Muligheden for ad denne Vej at opnaa Tilknytningen til det syriske Jernbanenet aabner et vidt Perspektiv, der blandt andet rummer Chancen for at føre et Fremstød mod Ægypten og Suezkanalen. Muligheder af mere øjeblikkelig Værdi er ogsaa for Haanden, idet der omkring Konia henligger store Strækninger som Stepper og Ørkener, der med forholdsvis smaa Kanaliseringsarbejder kan forvandles til frodige Marker og Bomuldsplantager.

Banen naar frem til Konia i Juli 1896, men paa dette Tidspunkt er Tyskerne godt i Gang med den anden og lige saa vigtige Del af deres Arbejde, hvis Maal er at skaffe Tyrkiet rigere og bedre Provinser, og navnlig, at skaffe Tyskland et nyt Marked for Indkøb af halvtropiske Varer og for Afsætning af egne Produkter, — Koniaslettens Forvandling er paabegyndt. — De for-

bedrede Kommunikationsforhold medfører ogsaa et øjeblikkeligt Opsving i en gammel, lilleasiatisk Industri, nemlig Udvidingen af Merskum. En af de største og ældste Gruber i Nærheden af Eskischehir opnaar ved Hjælp af Banen og de af Tyskerne indførte, forbedrede Udvindingsmetoder en Forøgelse af Produktionen paa 700 pCt. i Løbet af 3 Aar.

Banen til Konia viser sig i det hele taget som et meget gunstigt Foretagende for den tyrkiske Stat, hvis Skatteindtægter fra de Banen omliggende Strækninger stiger med 60 pCt. i Løbet af et Par Aar, hvorimod Selskabet takket være den lave Kilometergaranti aarlig sætter Penge over Styr paa Driften. Medens Tyrkerne nu er ivrige for Fortsættelsen, viger Tyskerne tilbage for alene at paatage sig den vældige økonomiske Risiko. Det er heller ikke Smaapenge, det drejer sig om; skal Banen føres igennem til den persiske Bugt, bliver hele Linien paa godt 3000 km, og Bekostningen maa anslaaes til 8—900 Millioner Mark.

Det store Maal opfordrer ganske vist til at løbe en stor Risiko, men naar man betænker den stadige Fare hidrørende fra en mulig Omvæltning i den tyrkiske Stats Forhold, forstaar man, at de tyske Kapitalister for at opnaa forøget Sikkerhed vælger den Vej at søge fransk og engelsk Kapital engageret i Foretagendet, dog selvfølgelig med Bibeholdelse af tysk Førerskab.

For at lette Forhandlingerne opkøber »Anatolische Eisenbahngesellschaft« Aktier i den tidligere engelske nu fransk-belgiske Smyrna-Kassaba Jernbane, et Opkøb, der resulterer i en Sammenslutning af de to Selskaber. Forsøget lykkes derefter, om end først efter langvarige og besværlige Forhandlinger, for Frankrigs Vedkommende, hvorimod det i England møder uovervindelig Modstand. De 30 pCt., der er tiltænkt England, beholder Deutsche Bank derefter selv paa nær nogle Smaasummer, der gaar til Svejts og Østrig.

Medens Forhandlingerne føres med Frankrig og England har Kejser Wilhelm igen ved sin personlige Indgriben forstaaet at fremme sit Lands Planer. Til Trods for de store Kristenmyrderier i Armenien og i Konstantinopel, særlig i Efteraaret 1896, tiltrods for disse nylig stedfundne, uhyggelige Begivenheder, for hvilke den tyrkiske Sultan maa have i hvert Fald et vist Ansvar, aflægger den tyske Kejser ham paany, Sommeren 1898, et venskabeligt Besøg. Kejseren erklærer i en af sine mange Taler udtrykkeligt de 300 Millioner Muhammedaneres Kalif for sin Ven; det tysk-tyrkiske Venskab bliver paany befæstet, og det er under alle Omstændigheder givet, at det har vist sig fra nu af at være holdbart. Til Trods for, at den store Ven ikke forhindrer, at Italien annekterer Tripolis, og ikke forhindrer det tyrkiske Riges Sønderlemmelse under Balkankrigene, vedvarer Venskabet endnu, indtil Tyrkiet paa Centralmagternes Side føres ind i Verdenskrigens Rædsler.

Straks efter Kejserbesøget viser Sultanen en umaaelig Imødekommenhed overfor ethvert tysk Foretagende i Tyrkiet, og særligt kommer Bagdadbanen til at nyde godt heraf. Med værdifuld Bistand af den tyske Gesandt i Konstantinopel Marschall v. Bieberstein fører v. Siemens Forhandlingerne med den tyrkiske Regering, og allerede den 23. December 1898 afsluttes de med en Overenskomst. I denne bestemmes, at den projekterede Bagdadbane fra Selskabets Side skal være uafhængelig til alle andre end til den tyrkiske Stat, der paa sin Side forpligter sig til, saafremt den ikke skal drives som Statsbane, da alene at bortforpagte Driften til »Anatolische Eisenbahngesellschaft«. Enhver Mulighed for Tredjemands Indblanding er dermed udelukket.

Nøjagtig et Aar senere, den 23. December 1899, undertegnes en foreløbig Koncession paa Bagdadbanen. I de følgende Aar driver Tyskerne, med den for dem særegne Grundighed, deres Undersøgelser i det saavel i

geologisk, etnografisk som klimatisk Henseende næsten ukendte Land. Deres Indberetninger omfatter et helt Bibliothek paa 114 Bind, men saa ved de tyske Entreprenører ogsaa, hvad det er, de paatager sig, da de i November 1901 indsender de detaillerede Koncessionsplaner til den Høje Port.

Efter langvarige Forhandlinger undertegner Abdul Hamid endelig i Marts 1903 den kejserlige Irade, der giver Koncessionen til et for saa vidt nydannet Selskab, »Société Impériale Ottomane du Chemin de Fer de Bagdad«. Det nye Navn indeholder en Kompliment til Tyrkiet, men, at Navneforandringen iøvrigt kun har formel Betydning, fremgaar deraf, at man finder Formanden for »Anatolische Eisenbahngesellschaft«, Deutsche Banks Generaldirektør v. Gwinner ogsaa som Formand i det nye Selskabs Repræsentantskab. Som Direktionsmedlemmer, ligeledes i begge Selskaber, optræder bl. a. v. Siemens og Dr. Helfferich. Repræsentantskabet bestaar af 27 Medlemmer, hvoraf 4 udnævnes af den tyrkiske Stat, medens de andre Pladser besættes af de øvrige Lande i Forhold til deres økonomiske Interesser i Anlægget. Paa denne Maade har Tyskland 11 Repræsentanter, Frankrig 8, Svejts 2, Italien og Østrig hver 1. I Tilfælde af Meningsforskell af politisk Art har det som Regel vist sig, at Tyrkerne, de to svejtsiske og den østrigske Repræsentant har afgivet Stemme i Overensstemmelse med de 11 Tyskere, medens Frankrig kun har haft Støtte fra den ene Italiener. Den tyske Indflydelse er den dominerende, den er det i en saadan Grad, at Bagdadbanen, til Trods for Selskabets fransk-tyrkiske Navn og den internationale Kapital, med Rette betragtes som et tysk Foretagende.

Koncessionsdokumentet indeholder med sine 46 §§ mange interessante Bestemmelser, af hvilke de vigtigste her skal gengives i Uddrag.

§ 1. Koncessionen omfatter Bygningen af en Bane fra Konia til Basra (med nærmere Angivelse af, hvilke

Byer, der skal passeres) samt af enkelte Sidelinier, blandt andre til Aleppo og Urfa.

§ 2 bestemmer, at Koncessionen skal gælde i 99 Aar, hvorefter Bane og Materiel gratis tilfalder den tyrkiske Stat.

§ 3 deler Anfægget i indbyrdes administrativt uafhængige Sektioner paa 200 km's Længde. (Derved sikres Selskabet mod at rammes i sin Helhed af eventuelle Klager fra den tyrkiske Stats Side saavel angaaende Banens Bygning som Driften). Endvidere bestemmes, at Sektion 1 skal være færdig inden 8 Aar.

§ 4 bestemmer, at Fristen forlænges, hvis Arbejdet standses som Følge af force majeure, hvortil blandt andet henregnes en Krig mellem europæiske Stormagter.

§ 8 fritager Selskabet for Told og Stempelafgift for alt Materiel, der indføres, ligesom for alle Skatter og Afgifter af dets Ejendomme.

§ 9 giver Selskabet Adgang til at drive Skibsfart paa Eufrat og Tigris.

I § 12 garanterer den tyrkiske Regering, at Sidelinier til Havne ved Middelhavet skal udføres og drives for Bagdadbaneselskabets Regning og paa samme Vilkaar, som til enhver Tid gælder for Hovedbanen.

§ 22 giver Selskabet Ret til at drive samtlige Miner og Gruber, som findes indenfor en Afstand af 20 km fra Banelinien, samt til frit at drive Hugst i de til Banen grænsende Skove.

§ 23 giver Selskabet Tilladelse til at bygge og drive Havne i Bagdad, Basra samt paa et senere fastsat Sted ved den persiske Havbugt.

§ 35 omhandler Kilometergarantien samt Tilvejebringelsen af den nødvendige Kapital. Der stilles straks 54 Millioner francs i tyrkiske Statsobligationer til Selskabets Disposition til Bygning af 1ste Sektion, og der gives Tilsagn om et aarligt Tilskud paa 4500 francs pr. km til Dækning af Driftsomkostninger.

Ved § 37 forpligter Selskabet sig til at opretholde en regelmæssig ugentlig Hurtigtogs-Forbindelse mellem Haïdar Pascha og Bagdad. Til Driften erholder Selskabet et aarligt Statsbidrag af 350 000 francs.

Ifølge § 45 forpligter Selskabet sig til efter det tyrkiske Krigsministeriums nærmere Anvisning og indtil et Beløb af 4 Millioner francs at lade opføre Militærstationer langs Banen.

Endelig bestemmer § 46, at Selskabet skal yde et aarligt Bidrag paa 500 tyrkiske Pund (ca. 11 500 francs) til Fattighjemmet i Konstantinopel.

Medens sidstnævnte Bestemmelse her nærmest er medtaget som et Kuriosum, indeholder en Del af de fornævnte §§ Bestemmelser af saa stor Rækkevidde, dels til umaadeligt Gavn, dels til ubodelig Skade for Forehavendet, at en noget nærmere Omtale bliver nødvendig.

Den i § 22 nævnte — i Jernbanekoncessionernes Historie vistnok enestaaende — Bestemmelse om Adgang til Mine- og Skovdrift viser sig at rumme store Muligheder. De i senere Aar foretagne Undersøgelser har vist, at der i Egnene om Adana og Aleppo findes store, hidtil ikke udnyttede Lejer af Jern, Bly og Kul. Diarbékirs Omegn er ligeledes meget mineralrig; her findes saavel Bly som Sølverts. Mesopotamien er i geologisk Henseende endnu kun lidet kendt; der er dog fundet rige Kobberlejer i Nærheden af Mosul, og der er Grund til at antage, at der forskellige andre Steder ligeledes findes Mineralrigdomme. En rationel Minedrift vil i Fremtiden kunne skaffe Banen en god Fragt og Tyskland en Række Metaller, som det hidtil har indført fra andre Lande. Bestemmelserne i denne § bliver saaledes af Betydning for Banens Rentabilitet, samtidig med at den tjener det større Maal at gøre Tyskland uafhængig af den øvrige Verden, hvad Raamaterialer angaar.

Bestemmelserne i § 35 om Kilometergarantien m. m. gælder kun for den 1ste Sektion. Den suppleres ved

en »Convention Additionelle« af 2. Juni 1908, hvis Bestemmelser i alt væsentlig kun er en Gentagelse, dog med den Ændring, at Garantisummerne skal tages direkte af »Dette Publique«s Overskud, eventuelt suppleret med Statsindtægterne fra Vilayerne Konia, Adana og Aleppo. — Det er en tung Byrde, den tyrkiske Stat har paataget sig ved de vældige økonomiske Forpligtelser. Naar Banen bliver færdig kommer den alene for Strækningen Konia—den persiske Bugt til at koste Statskassen ca. 30 Millioner francs aarlig til Garantier, Driftsudgifter og Amortisation. Om 99 Aar bliver Tyrkiet saa til Gengæld Ejer af Banen, der vel nok til den Tid vil være rentabel. Allerede forinden vil disse Udgifter formentlig aftage, men saa længe de ulykkelige tyrkiske Finanser skal udrede den fulde Sum, vil det betyde en alvorlig Hemsko paa al anden Udvikling.

Bestemmelserne i § 9 og § 23, henholdsvis om Skibsfart paa Tigris og Eufrat og om Anlæg af Havne i Bagdad, Basra og paa et Sted ved den persiske Havbugt, synes ogsaa ved første Øjekast at være gunstige for Selskabet. De viser sig imidlertid snart at medføre ubehagelige Konsekvenser, idet de vækker en Storm af Uvilje i England, hvis hidtil nærmest passive Modstand nu forvandles til mere direkte Forholdsregler.

I de Egne har England Interesser, og det taaler ikke, at disse krænkes. — Skibsfarten paa Floderne har siden umindelige Tider været Statsmonopol, der fra 1831 har været bortforpågtet til et engelsk Dampskibsselskab Lynch & Co. Selskabet har drevet en meget indbringende Forretning, og Foretagendet har været til umaadelig Gavn for den engelske Handel, der herigennem er blevet eneraadende i hele Mesopotamien og Syd-Persien. — I mere end et Aarhundrede har England udøvet et uindskrænket Protektorat over den persiske Bugt; i den Hensigt at holde enhver fremmed Magt borte fra et Hav, der grænser saa umiddelbart op til Indien, har

England her udført en besværlig og bekostelig Polititjeneste og mener derigennem at have erhvervet almindelig Anerkendelse af sit Overherredømme.

Naar det i Konventionen hedder: «sur un point à fixer de littoral du Golfe Persique», har det sine gode Grunde. Det naturlige Endepunkt vil være den lille Araberby Koweit, hvor Bugtens bedste Havn findes, men her har England allerede forberedt sin Modstand. — I 1899 blander den engelske Regering sig i en Strid mellem den Høje Port og den tyrkiske Vasalfyrste i Koweit, tager Parti for den sidstnævnte og tiltager sig efterhaanden et Protektorat over hans Land. De engelske Interesser søges nu fremmet her, og i 1913, hvor Tyrkiet er svækket efter Balkankrigen, fortrænges den tyrkiske Vasal af en arabisk Schejk, der staar i engelsk Sold.

Allerede forinden har den engelske Modstand rejst sig til et Krav om en fuldstændig Internationalisering af Banestrækningen fra Bagdad til den persiske Bugt. Fra engelsk Side fordres der, at hver af de fem Stater: Tyrkiet, Tyskland, England, Rusland og Frankrig skal interesseres ligeligt med 20 % hver. Overfor denne Fordring fremsætter den tyrkiske Regering i 1911 et af Marschall v. Bieberstein formuleret Modforslag, der gaar ud paa, at Tyrkiet skal overtage 40 % af Anlægsomkostningerne, medens de resterende 60 % fordeles mellem de fire øvrige nævnte Magter med 15 % til hver, hvorved de tysk-tyrkiske Interesser opnaar at sikre sig Aktiemajoriteten med tilsammen 55 %. Under de senere Forhandlinger har de tysk-tyrkiske Tillidsmænd saavidt vides maattet forlade dette Standpunkt og gøre ret væsentlige Indrømmelser til de engelske Krav saavel med Hensyn til den engelske Kapitals Størrelse som ogsaa i Spørgsmaalene vedrørende Havneanlæg og Skibsfarten paa Floderne. Ved Verdenskrigens Udbrud er disse Forhandlinger, der føres samtidigt med Underhandlinger om

tyrkisk-persiske Grænsereguleringer og visse Afrikaspørgsmaal, endnu ikke fuldt afsluttet*).

De tyske Diplomater har imidlertid ogsaa været virksomme paa andre Kanter og har i deres Forhandlinger med Rusland opnaaet endelige Resultater. 6. August 1911 afsluttes en tysk-russisk Traktat angaaende Bygning af en Sidelinie fra Bagdadbanen til Chanikin, hvor Banen skal have Tilslutning til det projekterede nord-persiske Banenet. Ved denne Traktat anerkender Rusland Bagdadbanen som et tysk Foretagende, og der er saaledes her vundet en virkelig diplomatisk Sejr.

Der er aabnet Muligheder ikke alene for et nyt tysk Marked i Persien, men ogsaa for et nyt Felt for tysk Verdenspolitik; der kan i Fremtiden blive en Lejlighed for Kejser Wilhelm til »mit hereinreden« i persiske Spørgsmaal. Endelig synes nu alle politiske Vanskeligheder at være ryddet til Side for saa vidt angaar Banelinien indtil Bagdad.

Den næste politiske Skuffelse, der møder Tilhængerne af Projektet Berlin-Bagdad, kommer imidlertid paa et helt andet Sted, paa den europæiske Del af Linien, gennem den Forrykning af Forholdene, der her indtræffer ved Balkankrigene 1912—13. Efter anden Balkankrig er Tysklands Ven Tyrkiet slaet og ydmyget, ikke meget bedre er det gaaet Østrigs Ven Bulgarien. Døren mellem Østrig-Ungarn og Tyrkiet (Novibasar) er nu forsvarligt lukket, oven i Købet paa Grund af Udvidelsen af Serbien, den mest russertro af Balkanstaterne. Det ny Balkanforbund, der ogsaa omfatter Rumænien, er nu en alvorlig Hindring paa »Deutschlands Brücke zum Orient«.

Balkankrigene har skærpet Modsætningerne mellem

*) 18. Juni 1914 erklærer Sir Edward Grey i Underhuset, at Forhandlingerne mellem England og henholdsvis Tyskland og Tyrkiet er afsluttet, men at Resultatet er afhængigt af endnu ikke fuldførte indbyrdes Forhandlinger mellem Tyskland og Tyrkiet.

Rusland og Østrig-Ungarn, og Situationen i Europa er herigennem ført et stort Skridt nærmere mod Verdenskrigen.

Vi skal nu se, hvor langt Tyskerne alt imedens er naaet med Planernes praktiske Udførelse, i første Række med Banebygningen. Linieretningen er blevet bestemt af meget forskelligartede Hensyn. Fra Konia lægges Banen til Eregli i en stor Krumning sydover for at komme i størst mulig Afstand fra Tus Tschølls uhyggelige Saltsumpe.

Maalet er iøvrigt foreløbigt at naa Aleppo for at faa Tilknytning til det fransk-syriske Jernbanenet, en Tilknytning, der er af umaadelig Betydning for de tysk-tyrkiske Interesser. Der kan herigennem opnaas en direkte Forbindelse over Damaskus med Abdul Hamids Storværk Hedjas- eller Mekkabanen, der ved Krigens Udbrud er næsten færdig og i hvert Fald er ført et godt Stykke forbi Medina. Overfor saadanne Udsigter kan der ikke tages Hensyn til de protesterende Røster i Frankrig; Banen skal til Aleppo uden Hensyn til Protester, Omveje og tekniske Vanskeligheder.

Banen maa endvidere ikke paa noget Punkt komme saa tæt til Kysten, at den kan beherskes af Skibskanoner, en ret naturlig Fordring, der imidlertid har forøget Vanskelighederne og forsinket Anlægget, der i den Anledning skal føres gennem baade Taurus- og Amanusbjergene.

Paa disse Steder er Arbejdet endnu ikke færdigt ved Verdenskrigens Udbrud, men Linien er ført videre og har paa dette Tidspunkt passeret Aleppo og er paa Vejen østerover endvidere naaet forbi Eufkrat. Endvidere er der bygget en Sidelinie til Alexandrette, og en paa-begyndt modgaaende Linie fra Bagdad er færdigbygget ca. 125 km. nordest.

Medens Tyskerne saaledes her har været i god Tid og har optaget Arbejdet ved den tyske Banes foreløbige

Endepunkt, formentlig nærmest for overfor eventuel fornyet engelsk Modstand at have et fait accompli at henvise til, har Englænderne til Gengæld været meget ivrige for at fremme og befæste deres Interesser i Syd-Mesopotamien. Under Ledelse af den engelske Ingeniør Wilcox, der er bekendt fra sine Nilreguleringsarbejder samt for et Projekt om en engelsk Bane fra Ægypten til Mesopotamien, er der for engelsk Kapital udført Anlægget af en Dæmning med Sluseværker tværs over Eufrat ved Hindieh, i Nærheden af Babylon. I Forbindelse med Dæmningen er der planlagt Kanaliseringsarbejder, og Begyndelsen er dermed gjort — efter Oldtidens Mønster — til et Overrislingsarbejde, der engang i Fremtiden igen skal gøre Mesopotamien til et af Verdens bedste Kornkamre.

Til Sorg og Skuffelse for Bagdadbanens tyske Forløbere er denne Begyndelse gjort af de konkurrerende Englændere. Der bliver dog rigeligt af den Slags Arbejde tilbage for Tyskerne endda. Vi har tidligere nævnt Koniaslettens Forvandling; et tilsvarende Regulerings- og Kanaliseringsarbejde er af Jernbaneselskabet paabegyndt paa den kilikiske Slette, omkring Adana, hvor der ved Overrisling paaregnes en Indvinding paa 3000 km² Land for Bomuldsdyrkning. Endelig er der paa hele den nordmesopotamiske Slette de bedste Betingelser for Korn dyrkning, idet Jorden her mange Steder kun behøver Tilsaaning for at give god Afgrøde.

En fælles Vanskelighed for alle disse Foretagender, uden hvis Gennemførelse Bagdadbanens »wirtschaftliche« Betydning væsentlig forringes, ligger imidlertid i Arbejds- og Befolkningsspørgsmaalet. For at gennemføre Forvandlingen fra Ørken til Agerland behøves der mange Folk, der, da de ikke hidtil har kunnet leve paa de øde, ufrugtbare Steder, maa tilføres udefra.

En Mængde Flygtninge, der under Balkankrigene forjages fra deres Hjemsted i det europæiske Tyrki, faar

da ogsaa straks anvist Jord paa Koniasletten, og muligvis er det nu givet Verdenskrigen at løse det større, men beslægtede Problem for Mesopotamiens Vedkommende. I hvert Fald er en af de værste Hindringer for fremmedes Indvandring foreløbigt afskaffet, nemlig de saakaldte Kapitulationer, Overenskomster mellem Tyrkiet og de europæiske Lande angaaende Konsulernes Jurisdiktion og Politimyndighed over deres i Tyrkiet bosatte Landsmænd. Takket være disse Kapitulationer har den tyrkiske Stat hidtil modsat sig enhver Indvandring i større Stil, medens der fra tysk Side i samme Anledning er arbejdet i flere Aar for deres Afskaffelse. Under Verdenskrigen er det faldet Tyskerne let at sætte deres Vilje igennem paa dette Punkt, men Spørgsmaalets endelige Løsning, der kræver, at Tyrkiets Ligeberettigelse anerkendes, kan først komme, naar der engang bliver Fred.

Alle disse Forhold hører imidlertid Fremtiden til, men mellem os og Fremtiden ligger endnu Verdenskrigen, den vældige Krig, der har omstødt og forrykket saa meget, der har gjort enhver Udtalelse om Fremtiden næsten umulig, enhver Meddelelse om Forhold udenfor eget Lands Grænser i Nutiden usikker.

Oplysninger om Bagdadbanen under Verdenskrigen kan da ogsaa kun gives med al mulig Forbehold.

Sikkert er det imidlertid, at Tyskerne med stor Energi har fortsat Bygningen af Banen, dels paa Strækningen Øst for Eufrat, hvor Banen nu (Januar 1918) sandsynligvis er naaet til Nisibin, og navnlig paa de manglende Strækninger i Taurus og gennem Amanusbjergene.

Overgangen i den kilikiske Taurus frembyder de allerstørste, tekniske Vanskeligheder, et Forhold, der bedst belyses ved en Sammenligning af de beregnede Anlægsomkostninger. Medens Strækningen Konia-Eregli koster 85 000 Kr. pr. km (Bergensbanen 120 000 Kr. pr. km), er Strækningen Eregli-Adana beregnet at skulle koste 350 000 Kr. pr. km, og disse forøgede Udgifter

foraarsages næsten udelukkende ved Anlægget af den kun 47 km lange Strækning Bosanti-Dorak.

Efter at have passeret Taurusbjergenes stejle Vestskraaning naaer Banen sit højeste Punkt 1467 m over over Havets Overflade (Brennerbanen: 1370 m) omtrent 40 km Øst for Eregli, herfra følger den Tarbus Tschai-floden nedover. Lige forbi Stationen Bosanti spærres Flodlejet af en mægtig kalkholdig Bjergkæde, igennem hvilken Floden i Aartusinders Løb har banet sig en Vej. Paa begge Sider af den smalle, brusende Flod staar Kalkmuren mange Hundrede Meter lodret til Vejrs. For at undgaa endnu en vanskelig Stigning beslattes det at lade Banen følge Floden, og der paabegyndes et uhyre besværligt Arbejde, hvis Vanskeligheder imidlertid først rigtigt viser sig efterhaanden. Den løse Kalkmasse skrider ustandseligt ud, og det bliver nødvendigt at foretage omfattende Udmuringsarbejder. Paa den korte Strækning (47 km) findes der nu ikke mindre end 70 Tuneller og 37 Viadukter eller Broer.

Paa den anden Side af den kilikiske Slette møder Banen den næste alvorlige Hindring, Amanusbjergene, igennem hvilke fører en 5,5 km lang Tunnel, der saavidt vides er fuldført Sommeren 1915. Resten af Vejen østover lige til den persiske Bugt er derefter absolut jævn og flad.

Saalænge Udgravningerne i Taurus, der vist nu (Januar 1918) kan anses for fuldførte, har staaet paa, har al Trafik været henvist til de Kilikiske Porte, et af Verdenshistoriens berømteste Passer. Gennem dette Pas er i tidligere Tider Xerxes, Darius, Alexander den Store, Harun al Raschid og Gotfred af Bouillon passeret med deres Hære, gennem dette Pas er der ogsaa i Verdenskrigens første Aar foregaaet en mægtig Transport af Topper og Materiel.

Nu er det som sagt mest sandsynligt, at Jernbane-forbindelsen er etableret, saa at der er direkte Jernbane-

forbindelse fra Konstantinopel (Haïdar Pascha) til den tyrkisk-engelske Front i Palæstina, medens Forbindelsen til Fronten i Mesopotamien formentlig opretholdes ved Hjælp af Jernbanen, indtil den skærer Eufrat og derfra videre frem ad Flodvejen, muligvis endvidere paa lignende Maade ad Tigris.

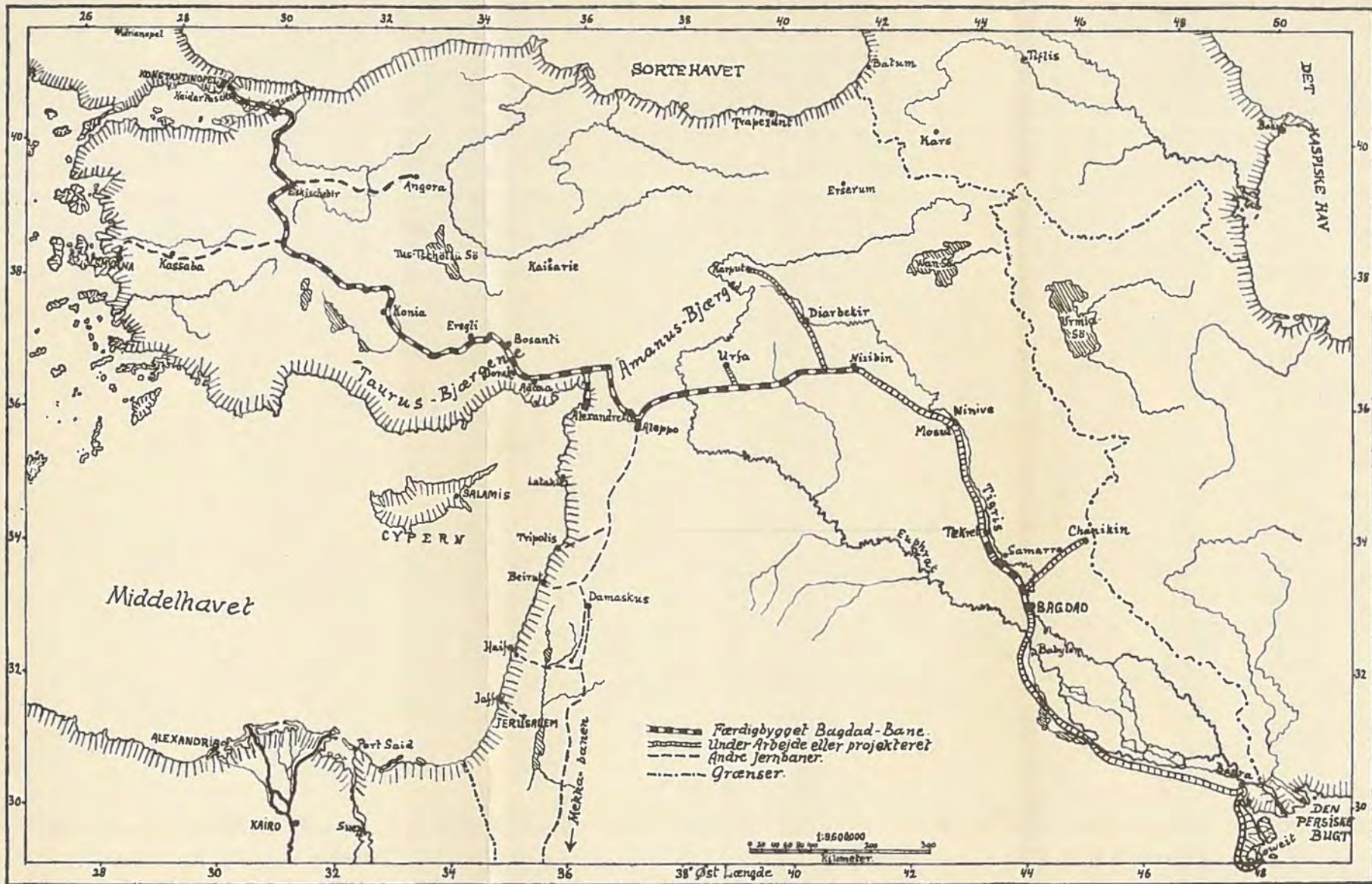
At Bagdadbanen som Transportvej har umaadelig Betydning for den tyrkiske Krigsførelse paa begge disse Fronter, er vel hævet over enhver Tvivl, og at den ogsaa har spillet en Rolle for den kaukasiske Front er meget sandsynligt.

Vil man yderligere uddybe Problemet Bagdadbanens Betydning for Verdenskrigens Førelse, kommer man let paa usikker Grund; der er saa mange andre og vigtigere Faktorer, der spiller ind. Naar man imidlertid betænker det uhyre Arbejde, der er udført i politisk Øjemed og af Hensyn til Bagdadbanen, af Tyskere og Østrigere paa Balkanhalvøen, af Englænderne i Mesopotamien inden Krigen, naar man ihukommer Clanswitz's berømte Sætning om Krigen som Politikens Fortsættelse med andre Midler, kan man ikke afvise den Tanke, at Bagdadbanen har haft Betydning ogsaa for nogle af de store Linier i Verdenskrigens Førelse.

Imod Syd har Englænderne under haarde Kampe og under Overvindelse af uhyre Vanskeligheder skudt deres Front frem, saa at den staar et Stykke norden for den færdigbyggede Banestumps Nordende.

Imod Nord har Tyskerne og Østrigerne med haard Haand brudt Vejen gennem Serbien; paa Banens Midte har de med stor Energi overvundet Naturens Hindringer; en ubrudt Linie fra Berlin til Nisibin (⁹/₁₀ af Strækningen Berlin—Bagdad) er nu efter al Sandsynlighed under Drift og i hvert Fald indenfor Centralmagternes absolutte Herredømme.

Til Gengæld er det sidste Stykke af Vejen som nævnt spærret. Lykkes det ikke Tyskland med Krigen eller



senere med Fredens Midler at hæve denne Spærring, lykkes det dem ikke at føre Banen helt frem til den persiske Bugt, vil det hele store Foretagende blive en Skuffelse for de mange tyske, der i Bagdadbanen har set den bedste Vej frem til en Plads i Solen.

Afgørelsen af, om det bliver Tyskerne, der alene skal føre Værket igennem, eller om de maa overlade det helt eller delvis til andre, falder først sammen med eller efter Verdenskrigens Afslutning. Een Ting er imidlertid sikkert, det hele Foretagende er et af Nutidens største Kultur- og Kolonisationsarbejder, og det er allerede ført saa langt frem, at det vil blive fuldført engang ud i Fremtiden, hvordan saa end Verdensfreden falder ud.

LITTERATURFORTEGNELSE

- A. Mohr: Kampen om tyrkisk Asien. Kristiania 1917.
 Imhoff Pascha: Das Eisenbahnnetz der Asiatischen Türkei vor dem Kriegausbruch. Petermann's Mittheilungen.
 A. d'Allonzo: Les Allemands en Orient. Paris 1914.
 R. Kjellén: Världskrigets politiska Problem. Stockholm 1915.
 J. Lindbæk: Forspillet til Verdenskrigen. København 1917.
 P. Rohrbach: Den tyska Tanken i Världen (oversat). Stockholm 1916.
 Fürst v. Bülow: Deutsche Politik. Berlin 1916.
 F. Naumann: Mitteleuropa. Berlin 1916.
 L. R. Freemann: Bagdad at any Cost, •Land & Water• 1917.
 Andler: Le pangermanisme. Paris 1915.
 A. C. Yate: Bagdad and Gaza- and after. •The Nineteenth Century• 1917.
 L. Fraser: The Responsibility for Bagdad. •The Edinburgh Review• 1917.

Flyvemaskiners Hastigheder i store Højder.

Efter „Aerial Age Weekly“ af August 1917.

Ved Ingeniørassistent C. V. Thymann.

Siden den europæiske Krigs Udbrud er Fordringerne til Flyvemaskinernes Præstationer i den Grad blevet revolutioneret, at de snart vil blive inddelt i nøjagtigt definerede Grupper eller Klasser.

En af de seneste og vigtigste Fordringer, som er nødvendiggjort af Krigsforholdene, er Undersøgelse af Hastighederne i forskellige Højder.

Det Faktum, at et Aeroplans Fart aftager jo højere det gaar, har været kendt i nogen Tid. Indtil for nylig har Fabrikanterne ikke ofret denne Sag megen Opmærksomhed, men nu gøres der store Anstrengelser for at holde Farten saa konstant som muligt i alle Højder. Der er allerede gjort Krav paa, at man endog har bragt Hastigheden til at vokse med Højden.

De Faktorer, hvoraf Hastigheden afhænger, er følgende:

- 1) Aeroplanets samlede Modstand ved alle Indfaldsvinkler.
- 2) Propellerens Stigning og dermed Propellertrykket.
- 3) Motorens Omdrejningstal, som i høj Grad afhænger af Karburatorens Funktion.

Atmosfæriske Forhold.

Før vi gaar længere frem i denne Undersøgelse, maa Forholdene i Luften være kendt. Ved Havets Overflade er Luftens Tryk 14,7 lbs/sq inch ved 60° F. Dette skyldes Vægten af Luften, som omslutter Jorden i en Højde, som af Meteorologerne anslaaes til omtrent 100

miles. I denne Højde kan intet levende Væsen eksistere uden særlige Hjælpemidler, og det er meget usandsynligt, at man kan fremskaffe Midler til at gaa saa højt. Jo høiere man kommer, desto mindre bliver Højden af Luftlaget ovenover og dermed Trykket og Tætheden. Fig. 1 fremstiller disses Variation. I 20,000 feet er Tætheden

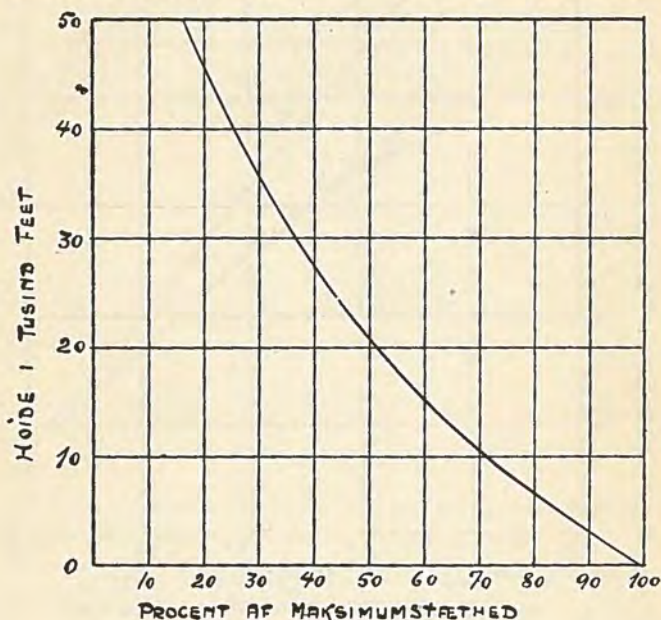


Fig. 1.

meget nær halv saa stor som ved Havets Overflade. Der maa desuden tages Hensyn til Temperaturen. I Fig. 1 er Trykket og Tætheden ved Havets Overflade angivet ved en Temperatur af 62° F. Hvis Temperaturen er højere, er Luften lettere, og Trykket ved Havoverfladen mindre. Hvad end Temperaturen ved Havets Overflade er, saa vil den altid aftage opefter undtagen i sjældne Tilfælde, hvor den i Begyndelsen kan stige lidt, men den vil altid ende med at falde.

Ved nærmere Undersøgelse vil det ogsaa vise sig, at ingen Maaleinstrumenter viser rigtigt paa Grund af denne Forandring, og alle Aflæsninger maa korrigeres, før de kan bruges til matematiske Antagelser.

Ved konstant Hastighed aftager Aeroplanets Luft-

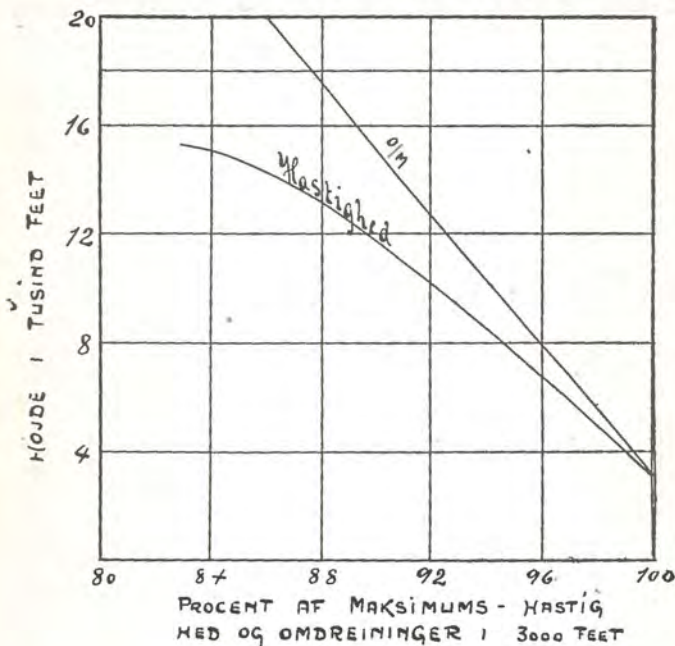


Fig. 2.

modstand, naar Højden vokser, men for at Maskinen skal kunne holde sig svævende med konstant Indfaldsvinkel, maa Hastigheden forøges. For at fremskaffe denne Hastighedsforøgelse, maa Propellerens Stigning være saadan, at den kan overføre den fornødne Hestekraft.

Karburatoren paavirkes i høj Grad af Temperaturen. Jo koldere Luften er, desto fugtigere bliver Gassen, hvad der medfører daarlig Forbrænding. I Forbindelse med Temperaturens Aftagen kommer Formindskelsen af Luftens

Tæthed, som medfører et urigtigt Blandingsforhold af Luft og Brændstof. Resultatet er en Forringelse af Karburatorens Virkningsgrad, hvad der nedsætter Omdrejningstallet tilsvarende.

Ved Forsøg, som for nylig er afholdt i England, er Tabet i Hastighed og Omdrejninger blevet bestemt tilnærmelsesvis. Der blev taget Hensyn baade til Temperaturen og Tætheden. Kurverne i Fig. 2 viser Gennemsnitsresultaterne fra to af de ovennævnte Forsøg og angiver det procentvise Tab i Hastighed og Omdrejninger fra Maksimumsydeevnen ved 3000 feet. Da 3000 feet blev valgt til Prøvernes Standardhøjde, vil vi antage, at Maksimumsydelserne af Hastighed og Omdrejninger ved Havet Overflade og i nævnte Højde kun var lidet forskellige.

Fig. 1 vil vi benytte til at beregne den nødvendige Hestekraft, og Fig. 2 for at finde den effektive Hestekraft, som Motoren kan yde. Unøjagtigheden vil være ringe. Kurverne i Fig. 2 svarer til en Temperatur af 39° F. i 3000 feet, og indtil videre Forsøg er afholdt, er der intet Middel til nøjagtigt at bestemme de Tab, som skyldes Temperaturforskellen fra 39° til 62° . Den procentvise Formindskelse af Tætheden, der faas fra Fig. 1, vil passe for enhver Temperatur ved Havets Overflade.

Højdens Indflydelse paa Fart og nødvendig Hestekraft.

Den nødvendige Fart og Hestekraft varierer med Kvadratrodten af den procentvise Forringelse af Tætheden. For en Højde af f. Eks. 15,000 feet er Tætheden 61 % af Tætheden ved Havets Overflade. Ved at dividere den Fart og Hestekraft, der er nødvendig for Flyvning ved Jorden med $\sqrt{0,61}$ eller 0,78, vil vi faa den Fart og Hestekraft, der er nødvendig for at bære Aeroplanet i 15,000 feet ved den tilsvarende Indfaldsvinkel. Dette bevises af følgende Eksempel:

For en Maskine med en samlet Vægt af 2500 lbs og 500 sq feet Bæreflade (alle senere Beregninger her gaar ud fra de her givne Data) er, ifølge Formlen: $W = K_y \cdot A \cdot V^2$, Optriftskoefficienten 0,00044 ^{lbs/sq} feet pr. mile ved en Hastighed af 106,6 m. p. h. (miles per hour) ved Jorden. Farten i 15,000 feet kaldes V_{15} ; man har da:

$$V_{15} = \sqrt{\frac{W}{K_y \cdot A}} = \sqrt{\frac{2500}{0,61 \cdot 0,00044 \cdot 500}} = 136$$

men $\frac{106,6}{136} = 0,78$ som er lig $\sqrt{61}$.

Ved at gaa frem paa lignende Vis vil man se, at den nødvendige Hestekraft varierer i samme Forhold.

Naar

V er Fart i m. p. h. ved Jorden

V_h er Fart i m. p. h. i en given Højde

HK nødvendig Hestekraft ved Jorden

HK_h — — i en given Højde

d er procentvis Tæthed i en given Højde,

har vi følgende Formler:

$$V_h = \frac{V}{\sqrt{d}}$$

$$HK_h = \frac{HK}{\sqrt{d}}$$

TABEL 1.

Indfalds- vinkel	Hastighed		HK	
	8000 feet	Hastighed 15,000 feet	8000 feet	15,000 feet
20°	44,0	56,4	128,5	165,0
18°	43,5	55,8	90,0	115,4
16°	44,8	57,6	75,4	96,6
14°	46,0	59,0	61,2	78,4
12°	48,2	61,9	53,0	68,0
10°	50,8	65,1	49,5	63,4
8°	54,4	70,0	48,2	62,0
6°	60,0	77,0	56,3	72,2
4°	68,7	88,1	71,8	92,0
3°	75,3	96,5	87,9	112,7
2°	82,8	106,1	112,4	157,0
1°	91,3	117,0	145,6	186,7

Bestemmelse af Ydeevnen.

I Tabel 1, 2den og 4de Kolonne, findes den virkelige Hastighed og Hestekraft, der er nødvendig i 3000 feet

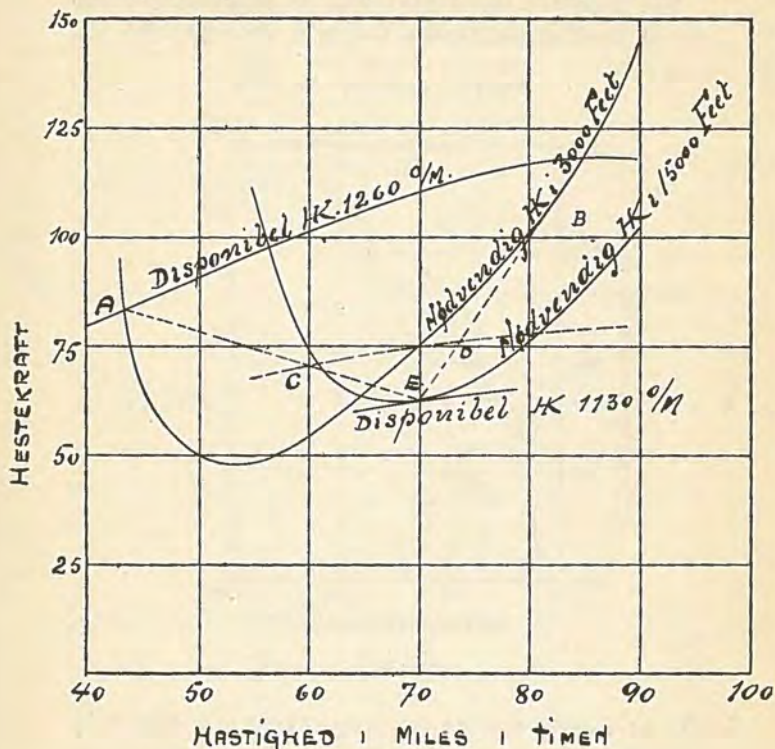


Fig. 3.

ved forskellige Indfaldsvinkler. Da 15,000 feet var den største korrigerede Højde, som de engelske Forsøg omfattede, vil vi beregne Farten i denne Højde. Flyvning i denne Højde er en dagligdags Ting ved Fronterne og synes for Øjeblikket at give en hensigtsmæssig Position særlig til Luftkamp, skønt 18,000 og 20,000 feet ofte er naaet.

I 3die og 5te Kolonne er givet de korrigerede Værdier

for Fart og Hestekraft i 15,000 feet, udregnet ved Hjælp af Formlerne 1 og 2. Resultaterne i Tabel 1 er grafisk fremstillet i Fig. 3.

Fig. 4 viser et typisk Kurveblad for Hestekraft. Dette viser, at Motoren ved Havets Overflade giver 150 HK ved

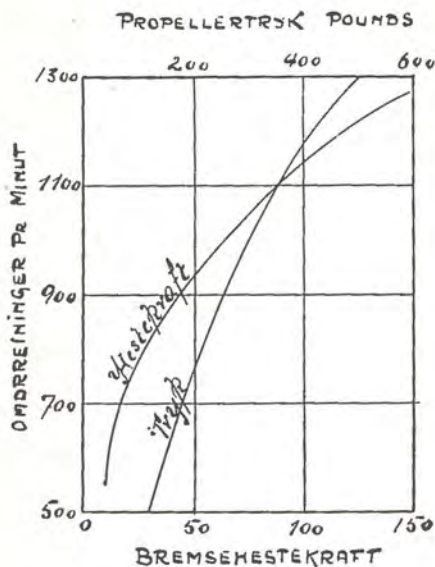


Fig. 4.

1275 o/M ; i 3000 feet vil den ifølge Fig. 1 give $150 \cdot \sqrt{91} = 143$ HK, der ydes ved 1260 o/M . Ifølge Fig. 2 er Omdrejningerne faldet 10 % ved 15,000 feet, hvilket giver $1260 \cdot 0,9 = 1130$ o/M ; fra Hestekraftkurven giver dette Omdrejningstal 96 HK. Den disponible Hestekraft i 3000 feet er repræsenteret ved den flade Kurve, AB, i Fig. 3, idet der er taget Hensyn til Propellervirkningsgraden, som vi vil behandle længere fremme.

Fig. 5 er en Gengivelse af et af M. Gustave Eiffels Kurveblade for Propellervirkningsgrad. V = Hastigheden i feet pr. sek., n = Omdrejninger pr. sek., og d = Pro-

PELLERDIAMETREN I FEET. Virkningsgradskurven giver 81 % som Maksimum, hvilket er beregnet at finde Sted ved en Hastighed af 85 m. p. h. ved 3000 feet, men vor Kurve for Hastighedstab ved 15,000 feet viser kun 84 % af

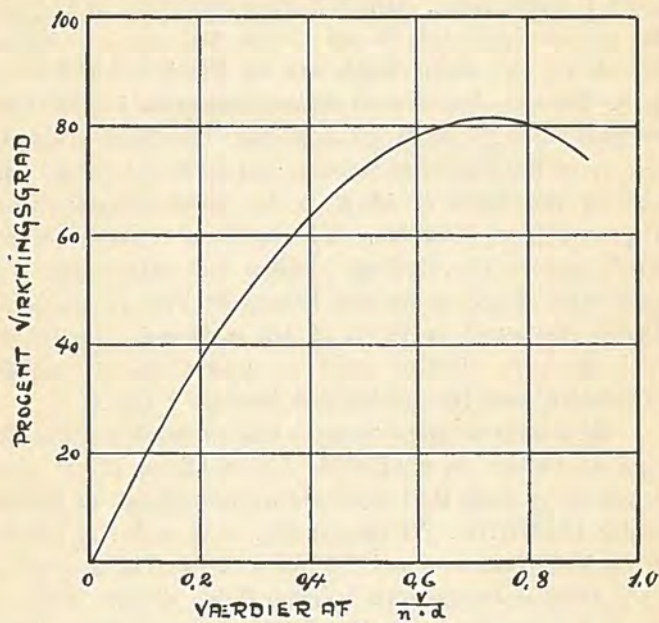


Fig. 5.

den maksimale Virkningsgrad ved 3000 feet; derfor vil den højeste Propellervirkningsgrad, man kan vente ved 15,000 feet, være 84 % af 0,81 eller 68 %.

TABEL 2.

Hastighed m. p. h.	$\frac{V}{n \cdot d}$	Virkningsgrad %	Disponibel HK
45	39,5	52,1	50,0
55	48,1	58,8	56,5
65	56,9	63,0	60,5
75	65,6	67,2	64,5
85	74,4	68,0	65,3
95	83,2	65,5	62,9
105	92,0	58,8	56,5

Tabel 2 giver de korrigerede Værdier af Propeller-virkningsgrad og Hestekraft, der er til Raadighed ved forskellige Hastigheder. Den næsten flade Kurve ved E i Fig. 3 repræsenterer Værdierne af Hestekraften, som er givet i denne Tabel. Denne Kurves Tangering af Kurven for nødvendig Hestekraft ved 15,000 feet viser, at Aero-planet vil naa denne Højde ved en Hastighed af 70 m. p. h. Det ses ligeledes, at Maksimumsfarten i 3000 feet er 85,5 m. p. h., og at det maksimale Overskud af Kraft, der er til Raadighed til Stigning ved 3000 feet, er 47 HK ved en Hastighed af 55 m. p. h. Dette aftager, naar Højden vokser, indtil der ved 15,000 feet ikke er mere Kraft tilovers til Stigning. Farten kan ikke vokse og maa ikke aftage under den beregnede Fart 70 m. p. h. Denne Hastighed er 82 % af den maksimale Hastighed 85,5 m. p. h., hvilket viser en meget nøje Overensstemmelse med Hastighedstabet bestemt i Fig. 2.

En interessant Bestemmelse kan nu udledes af Fig. 3. Ved at trække de punkterede Linier AE og BE er vi i Stand til at finde Hastighedsgrænserne ved enhver Højde under 15,000 feet. Vi forudsætter, at vi ønsker at kende Hastighedsgrænserne ved 13,700 feet. Af Fig. 2 findes, at Maksimumshastigheden i denne Højde vil være 86,5 % af 85,5 eller 74 m. p. h. Minimumshastigheden kan findes tilnærmelsesvis paa følgende Maade: Paa den underste Halvdel af BE, d. v. s. i dette Tilfælde under Linien for 90 HK, tages Hældningen af Kurven for disponibel Hestekraft ved $1130 \text{ } \frac{\circ}{M}$ og aflægges ved 74 m. p. h. paa den punkterede Linie BE ved D, og Skæringen mellem denne hældende Linie og den punkterede Linie AE ved C giver Minimumshastigheden. Hvis Maksimumshastigheden ligger over Linien for 90 HK, skal man tage Hældningen af Kurven AB. Antallet af Omdrejninger repræsenteret af Linien CD er $1260 \times 0,912 = 1150 \text{ } \frac{\circ}{M}$ ved 13,700 feet.

Spørgsmaalet om Propellertryk er ogsaa af Betydning.

Den samlede Modstand af Flyvemaskinen i 3000 feet ved 70 m. p. h. er 400 lbs. I 15,000 feet er dette 61% deraf, ifølge Fig. 1, eller 244 lbs. Fra Kurven for Propellertryk finder vi, at ved $1130 \frac{0}{M}$ er Trykket 370 lbs, og da den maksimale Virkningsgrad, man kan vente i denne Højde, er 68%, vil Propelleren give et Tryk af $370 \times 0,68 = 252$ lbs. eller 8 lbs. mere end nødvendigt; dette Overskud vil sandsynligvis forøge Hastigheden 1 eller 2 m. p. h.

Muligheder for Forbedringer.

Kilden, hvorfra Kurverne i Fig. 2 er taget, angiver ikke Tilstanden eller Formaalstjenstligheden af Motorerne og Propellerne, hvorpaa en stor Del af Flyvemaskinens Ydeevne beror. Da Kurverne ikke viser nogen Fastholden eller Forøgelse af Virkningsgraden, maa Motorerne og Propellerne have været af almindelig Konstruktion, d. v. s., at der ikke har været truffet nogen særlige Foranstaltninger til Flyvning i store Højder. Nogle af de Midler, der er til Raadighed for praktisk Løsning af Spørgsmaalet, fremgaar af Resultaterne af vor Undersøgelse.

Karburatoren synes at være den sandsynligste Genstand for stærk Udvikling. Omhyggelig Regulering af Opvarmningen vilde hjælpe til at give en bedre Blanding af Luft og Benzindamp. Porte til Hjælpeluft sammen med korrekte Tværsnit og Strømlinier i Indsugningsrøret vil hjælpe til at opretholde Trykket i dette og bevirke en højere Kompression, end man ellers kan opnaa. Rigtig Anvendelse af disse to Midler, som paa ingen Maade er nye for Fabrikkerne, skulde resultere i en betydelig Forøgelse af Omdrejninger og Hastighed. Hvis Motoren kunde vise denne Forøgelse, vilde vore Kurver for Ydeevne frembyde et mere lovende Billede, som f. Eks. Kurven CD i Fig. 3, som vi vil antage at repræsentere de $1130 \frac{0}{M}$, som vi tidligere havde ved 15,000 feet, Maksimumshastigheden vilde være 81 m. p. h. og Minimumshastig-

heden 61 m. p. h. med et Overskud af 15 HK til Raadighed til yderligere Stigning med det Resultat, at Maskinen vilde være mere effektiv med en højere Hastighed, og kunde naa en større Højde, end man ellers kunde opnaa.

Et andet Fremskridt kan ventes ved Propellere med variabel Stigning. Naar visse Højder var naaet, kunde man indstille Stigningen og derved opnaa et større Tryk med tilsvarende Forøgelse af Hastigheden. Propellerens Styrke maa tages i Betragtning, naar saadanne Forandringer indføres.

Den engelske Første Admiralitetslord Sir Eric Geddes' Tale i Underhuset den 2. Novbr. 1917*).

Den 2. November holdt First Lord of Admiralty sin Jomfrutale i det engelske Underhus og berørte i denne saa mange Ting, der har Interesse for Danmark, at vi i det følgende skal gengive Hovedpunkterne i hans Tale.

Efter en kortere Indledningstale kom Sir Eric Geddes til Hovedpunkterne i sin Tale og begyndte med

Admiralitetets Sammensætning.

Det nuværende Board of Admiralty bestaar af otte Søofficerer og tre Civile, mig selv iberegnet. Jeg indrømmer imidlertid, at Administrationens Arbejde er vokset i en saadan Grad, at Udnævnelsen af en ny Civil Lord er nødvendig. Bliver dette Tilfælde, vil Board of Admiralty komme til at bestaa af otte Søofficerer og fire Civile, mig selv iberegnet.

En Forandring af Vigtighed med Hensyn til Admiralitetets Arbejdsfordeling er bleven indført, idet Medlemmerne af Board of Admiralty er bleven inddelt i to Kommissioner, nemlig Operations-Kommissionen og Vedligeholdelses-Kommissionen. Hver af disse Kommissioner holder Møde en Gang om Ugen eller oftere, hvis dette gøres nødvendigt. First Lord er *ex officio* Formand og jeg har gjort mig til Regel, saa vidt mulig altid selv at overvære disse Møder.

*) Skønt det i Almindelighed ligger udenfor Tidsskriftets Opgave at referere Meddelelser som denne, og trods det, at Talen har været refereret i danske Aviser, har Redaktionen paa Grund af det foreliggende Emnes store Aktualitet og store Interesse ment at burde fravige dette Princip og har derfor ladet nævnte Tale oversætte i Uddrag.

Red.

Operations-Kommissionen bestaar af mig selv som *ex officio* Formand, af »Deputy First Sea Lord, First Sea Lord, Deputy Chief of the Naval Staff og Assistant Chief of the Naval Staff«, hvortil kommer Fifth Sea Lord, som kan tilkaldes, naar dette gøres fornødent. Denne Kommission behandler Spørgsmaal, der angaar maritim Strategi af større Betydning, Forandringer af Operationsplaner, Fastsættelse af Reglementer for Forsyninger og Udrustning, som angaar Flaadens Kampberedskab, samt tilligemed dens Virksomhed, Anvendelse og Organisation.

Den anden Kommission, Vedligeholdelses-Kommissionen, bestaar af seks Medlemmer af »Board of Admiralty« og behandler Spørgsmaal vedrørende Personellet, Materialer, Forsyninger og Arbejder, samt finansielle Spørgsmaal. Den varetager Forretningerne disse Sager vedrørende, samt Udførelsen af Operations-Kommissionens og Marinestabens Forslag. Deputy Sea Lord repræsenterer Operations-Kommissionen og Fifth Sea Lord tilkaldes, naar dette gøres fornødent. Sidstnævnte er Medlem af begge Kommissioner og danner derigennem et Bindeled mellem dem. Denne Kommission holder ligeledes Møde en Gang om Ugen eller oftere, hvis dette er fornødent. Administrative Spørgsmaal, som sorterer under enkelte af Kommissionens Medlemmer, bliver, hvis de er af særlig Vigtighed, sendt til Udtalelse af den Kommission, hvorunder de henhører, som saa enten træffer en Bestemmelse eller, hvis man finder Sagen af større Vigtighed, sender den til Afgørelse hos det samlede »Board of Admiralty«. Dette er i store Træk den Forandring eller snarere Udvikling, der har fundet Sted i »Board of Admiralty«.

Efter at have omtalt Forøgelsen af Personellet i »Board of Admiralty« og Tjenestegangen indenfor Kommissionerne, fortsatte Sir Eric Geddes:

Offentliggørelse af de britiske Tab.

Jeg skal nu gaa over til et Spørgsmaal, der er af betydelig offentlig Interesse, nemlig det ønskelige eller ikke ønskelige i at offentliggøre Tabet af britiske Handelskibe. Jeg maa sige, at jeg personligt ansaa det for ønskeligt, og mente, at det maatte være muligt at offentliggøre disse Tal, fordi det syntes næsten utænkeligt, at Fjenden ikke skulde vide, hvormeget han sænkede. Men efter en meget indgaaende Undersøgelse af Spørgsmaalet maa jeg meget beklage, at det ikke er lykkedes at finde en Form for Offentliggørelse, som ikke paa samme Tid vil give Fjenden en meget værdifuld Oplysning, en Oplysning, som jeg er fuldstændig sikker paa, han i Øjeblikket ikke er i Besiddelse af. Jeg har studeret gennem en Mængde Kilder de Beretninger, der fra Tid til anden udgives af Fjenden angaaende Tonnage-Spørgsmaalet, og jeg er kommet til det endelige Resultat, at ikke alene ved han ikke, hvad der bliver sænket af Tonnage, men at han ogsaa særdeles gerne vilde vide det. Han vilde gerne kende dette Tab fra Maaned til Maaned eller fra Uge til Uge, ja selv en eneste Angivelse indenfor et bestemt Tidsrum vilde være til stor Hjælp for ham.

Hvis jeg har Ret i denne Antagelse, og det tror jeg, at jeg har, er det tilstrækkelig Grund til ikke at offentliggøre Tonnage-Tabet. Jeg kan imidlertid give nogle orienterende Meddelelser, hvilke vil vise, at vi gør tilfredsstillende Fremgang overfor Fjendens truende Aktivitet paa Undervandsbaads-Omraadet.

Den almindelige Situation med Hensyn til Undervandsbaads-Krigen kan demonstreres ved følgende Tal:

Siden Begyndelsen af Krigen er der sænket mellem 40 % og 50 % af de tyske Undervandsbaade, der har opereret i Nordsøen, Atlanterhavet og det Arktiske Ocean, og paa disse Tal er jeg saa sikker, som man kan være paa noget. I Løbet af det sidste Kvartal har Fjenden

mistet ligesaa mange Undervandsbaade, som i Løbet af hele sidste Aar (1916).

Disse Oplysninger, som jeg her er i Stand til at give, anser jeg for at være af Vigtighed, idet de viser at vi virkelig gør Fremskridt.

Hvad angaar Sænkningen af britisk Handels-Tonnage angiver de tyske officielle Beretninger den til at være for August Maaned c. 808 000 Tons. Men dette Tal angiver alle Nationers Tab. De Angivelser, Tyskerne udgiver, omfatter sædvanligvis alle Nationaliteter, og saa spørger de: »Hvorledes kan den britiske Handelsmarine taale et saadant Tab?» I Virkeligheden sænkedes kun lidt mere end en Trediedel af dette Tal af den britiske Tonnage og lidt mere end Halvdelen af alle Nationer. For September er deres officielle Angivelse 672 000 Tons, det vil sige de er gaaet ned fra 808 000 til 672 000 Tons, og jeg skal senere fortælle, hvorledes de forklarer det. De sænkede ikke saa lidt mindre end en Trediedel af dette Beløb af britisk Tonnage og mindre end Halvdelen af andre Nationers. Tyskerne paastaar — og det er Maaden, hvorledes de forklarer Nedgangen i deres Sænkninger — at vor Tonnage er saa formindsket, at der ikke er Skibe nok paa Søen, saaledes at deres Undervandsbaadschefer ikke er i Stand til at faa deres »Tasker fuld«. Det er den Forklaring, de to halvofficielle Blade Cologne Gazette og Frankfurt Gazette fremkommer med paa samme Tid, nemlig den 23. Oktober, og efter al Sandsynlighed er den bleven dem tilsendt. Jeg vilde gerne komme nærmere ind paa dette Spørgsmaal, at de siger, der er saa lidt Vildt paa Revieret, at de ikke kan faa »Tasken fuld«. Sidste April, som utvivlsomt var den Maaned med det største Tab af sænkede Skibe siden Krigens Begyndelse, maa vi antage var den bedste for deres Undervandsbaade, fordi vore Handelskibe strømmede ind i tilfredsstillende Mængder. De havde ingen Grund til Klage i den Maaned. Sidste Sep-

tember, hvilken er den Maaned, de beklager sig over, fordi der ikke var Tonnage nok at sænke, var Skibene, der besørgede Oversøejladsen, Skibe paa 1600 Tons og derover, 20 % større i Antal og 30 % større i Tonnage end i April. Fjenden maa derfor finde paa en anden og bedre Forklaring paa sin Mangel paa Held. Og jeg kan give ham den. Grunden er den, at den britiske Marine har udstrakt sin Arm til Havenes Dyb, hvorved Undervandsbaadenes Høst er bleven mindre, hvorimod Antallet af tyske Undervandsbaade, der ikke vender hjem, stadig forøges. Siden April, Mærkemaaneden for de britiske Tab, er disse stadig aftaget og bliver ganske tydeligt ved med at aftage; det er en stadig nedadgaende Kurve lige til September. September er den bedste Maaned vi har haft, siden den skærpede Undervandsbaadskrig begyndte. Oktober er en ubetydelig Smule daarligere, men langt bedre end nogen anden Maaned siden den skærpede Undervandsbaadskrig begyndte. Den er 30 % lavere end nogen anden Maaned undtagen September, og September er den bedste Maaned. Netto Reduktionen af Tonnagen i de fire sidste Maaneder er i Dag 30 % mindre, end jeg først i Juli Maaned anslog den til at blive. Den totale Netto-Reduktion siden Krigens Begyndelse af al britisk Tonnage, der er officielt indregistreret, og dertil henregnes kun oceangaende Skibe paa 1600 Tons og derover, beløber sig til 2¹/₂ Mill. Tons. Det er den Tonnage, vi har mistet netto, og det er 14 % af Skibe i den registrerede Klasse. Denne Reduktion har fundet Sted i en Periode, hvor vore Hære med deres fortrinlige Udrustning absolut maatte have første Prioritet, samtidig med at den store Vækst af vor Marine sattes i Værk, omend paa Bekostning af Nybygninger til Handelsmarinen. Nu da Undervandsbaadene i hvert Tilfælde for Øjeblikket — og jeg ønsker at lægge Vægt paa disse Ord — gør mindre Skade, og da Landets Resourcer igen i stadig stigende

Maalestok kommer Handelsmarinen til Gode, haaber jeg, og ser jeg frem til, at det endelige Resultat maa blive endnu mere gunstigt.

Jeg har prøvet paa at give et fyldestgørende Begreb om, hvorledes jeg opfatter Undervandsbaads-Situationen.

For i faa Ord at udtale mig om denne, vil jeg udtrykke mig saaledes: Til Trods for det stadig voksende Antal Skibe, som passerer gennem Farezonen, har vore defensive Foranstaltninger vist sig saa effektive, at der har været en stadig Nedgang i den Skade, der er blevet udøvet af Fjendens Undervandsbaade, samtidig med at disse i en stadig stigende Maalestok er blevet sænkede. Vore offensive Foranstaltninger er forbedrede og bliver stadig mer og mer effektive; de vil blive yderligere forbedrede og mangedoblede.

Paa den anden Side tror jeg, paa Grund af de Underretninger, der foreligger, at Tyskland bygger Undervandsbaade hurtigere end de tidligere har været i Stand til, og at de endnu ikke har naaet deres Maksimums Ydelse. Det forekommer mig, at denne Undervandsbaadskrig, som saa meget andet, vil blive en Styrkeprøve for Bestemthed, Staalsathed og Intelligens mellem de to stridende Parter. For Øjeblikket forekommer det mig, at Undervandsbaadskrigen gaar godt for os. Som anført er det endelige Resultat bedre end ventet for fire eller fem Maaneder siden: Fjenden har gjort langt mindre Skade, end han havde haabet. Det er lykkedes ham at tilføje os denne stadig aftagende Skade, men paa Bekostning af de sværeste og alvorligste Tab for ham selv. I Øjeblikket er vi berettigede til at antage, at vi holder hans Angreb paa vor Handel Stangen, og vi er berettigede til at se Fremtiden i Møde med Mod og Bestemthed, overbevist om at han vil fejle.

Der er en Ting, jeg gerne vil henlede Opmærksomheden paa. Selvfølgelig undersøger vi ethvert tænkeligt Middel til at sænke Undervandsbaade, og selv om vi

stadig gør og stadig vil gøre alt for at uskadeliggøre dem ved Hjælp af alle Slags Vaaben, saa er der dog et Middel, som næsten er den vigtigste Beskyttelse mod Undervandsbaade. Dette Middel er vore Søfolks Øjne — et godt Udkig.

Jeg skal fremsætte nogle Tal, som sikkert vil interessere. Som Resultatet af en Række Undervandsbaads-Angreb kan anføres, at dersom en Undervandsbaad er bleven observeret af Udkiggen paa et Skib, hvad enten det er armeret eller ej, saa har det 7 Chancer mod 3 for at slippe væk, eller udaf hver 10 Angreb, hvor Undervandsbaaden er observeret fra Skibet, er de 7 Forbiere. Til Gengæld er udaf 10 Angreb, naar Undervandsbaaden ikke er observeret, de 8 Træffere.

Ved Krigens Begyndelse havde Tyskland en Tonnage paa 5 000 000 Tons. Indtil Dato er næsten Halvdelen heraf sænket eller i Hænderne paa vore Allierede eller os selv. Det vil sige en Reduktion paa 50 %, og samtidig sejler ingen af deres Handelsskibe paa Søen. Vi har en Reduktion paa 14 %.

Imidlertid maa den britiske Nation gøre sig klart, hvorledes Sagerne staar. Vi maa ikke betragte os selv som værende alene, vi maa betragte Alliancen som et samlet Hele. Vi maa ikke være optimistiske og sige, vi kan gøre, hvad vi lyster, fordi det i Øjeblikket i hvert Tilfælde gaar os godt, hvad Undervandsbaadskrigen angaar. Nogle af vore Allierede kan være daarligere stillet i nogle Retninger end vi. For Eksempel har vi rigelig med Kul, medens vore Allierede Frankrig og Italien ikke har det. Det er nødvendigt at udvise den største Økonomi med Hensyn til Fødevarer og til al Import i det hele taget, saaledes at den derved sparede Tonnage kan komme vore Allierede til Gode.

Jeg tror at Landet har akcepteret den Tanke, at vi maa lægge vore Planer med en lang Krig for Øje. Jeg ser ingen Tegn til, at den skal blive kort, og alle kan

ved Økonomi hjælpe Marinen og vore Allieredes Mariner til at nedkæmpe Undervandsbaadene. Jo færre Gange et Skib passerer Farezonen, jo færre Chancer er der for, at det bliver sendt til Bunds. Enhver britisk Borger i sit Hjem, enhver Arbejder paa et Skibsværft har det i sin Magt, at hjælpe til at tilintetgøre Undervandsbaads-Truslen og til at hjælpe, styrke og understøtte vore Allierede. Det er kun ved den strengeste Økonomi hjemme og med Maksimums Komfort for Arbejderne at Undervandsbaads-Truslen sluttelig kan blive tilintetgjort.

Den skandinaviske Konvoj.

Sir Eric Geddes gik derpaa over til at omtale to Spørgsmaal, hvis Fremkomst i Pressen havde givet Anledning til Kritik af Admiralitetet, en Kritik, der efter Sir Eric's Anskuelse er grundet paa ufuldstændig Underretning. Det første Spørgsmaal drejer sig om den skandinaviske Konvoj.

Den 16. Oktober eskorterede Jagerne »Strongbow» og »Mary Rose» sammen med tre smaa armerede Skibe, hvoraf kun den ene havde Radio-Telegraf, en Konvoj paa 12 Skibe fra Norge, bestemt til Shetlands-Øerne. I Løbet af Natten blev et af de smaa armerede Skibe — det med Radio-Telegrafen — sendt tilbage for at beskytte et af Skibene i Konvojen, som havde maattet stoppe, fordi dens Ladning havde forskudt sig. Konvojen var altsaa nu ledsaget af Jagerne »Strongbow» og »Mary Rose», begge med Radio-Installation, samt af de to smaa armerede Skibe, som ingen Radio-Installation havde. Den 17. Kl. 6 om Morgenen lige i Dagingen observeredes fra »Strongbow» i sydlig Retning to Skibe, som hurtigt kom nærmere. Sigtbarheden var c. 2 Sml. »Strongbow» afgav et Signal, og da den herpaa modtog et utilfredsstillende Svar, begyndte den straks Kampen. Fjendens første Skud ødelagte øjeblikkelig dens Radio-Station samt forvoldte anden ret alvorlig Skade. Til Trods

for det Mod og Udholdenhed, der blev udvist af Chef, Officerer og Mandskab under Kampen, blev den dog sænket. Den anden Jager »Mary Rose« blev ligeledes straks angrebet af de to tyske Skibe og sprængt i Luften ved et Skud i Ammunitions-Magasinet. De to tyske Skibe — det viser sig af senere Rapporter, at de har været en meget hurtiggaaende Krydser-Klasse — fortsatte nu med at ødelægge Konvojens Skibe, hvoraf de ni sænkedes. Grundet paa, at det Skib med Radio-Installationen var væk, og grundet paa at »Mary Rose« sank øjeblikkelig og at »Strongbow«s Radio blev ødelagt ved første Skud, modtog hverken den kommanderende Admiral for Ørkney-Distriktet, Chefen for »Grand Fleet« eller Admiralitetet nogen Meddelelse om, at Konvojen var angrebet, førend de undslupne Skibe kom ind til Lerwick. Admiralitetet modtog overhovedet ingen Underretning før Kl. 7 Em.

Idet jeg først vil beskæftige mig med, hvorledes Konvojen kunde blive angrebet, uden at Fjenden blev afskaaret, vil jeg bringe i Erindring følgende Fakta:

- 1) At Arealet af Nordsøen er c. 140 000 Kvadrat Sømil.
- 2) At vi har en Kystlinie, der er 566 Sømil lang, der, udsat for Angreb, strækker sig fra Kap Wrath til Dover.
- 3) At Synsfeltet for en Eskadre, bestaaende af lettere Krydsere med attachedede Jagere, om Natten i det højeste beløber sig til Kvadrat Sømil — fem Kvadrat Sømil i Forhold til 140 000!

Det vilde ikke være heldigt, om jeg i Øjeblikket offentliggjorde, hvormange af de lette Krydser-Eskadrer, der paa dette Tidspunkt kunde have været i Nordsøen, men man vil indse, at med de Strækninger at afpatrouillere — selv om man har hele Marinens lettere Materiel til Disposition — vil det være praktisk talt umuligt at forhindre sporadiske Angreb af den Slags enten paa vore Kyster eller paa isolerede Konvojer.

Paa Grund af den Sammenkædning af Omstændigheder, som jeg lige har omtalt, modtog Marinen ingen Efterretninger om Angrebet. Under Kendskab til Dispositionerne for vore Styrker den 17. er vi berettigede til at udtale, at havde vi modtaget traadløs Underretning — og med 3 Skibe forsynet med tilstrækkelig Radio-Installation er vi berettigede til at forvente en saadan — saa vilde den britiske Flaade ikke have ønsket sig nogen bedre Chance til at afskære Fjenden Tilbagevejen, men i dette Tilfælde blev Lejligheden nægtet os.

Det skandinaviske Konvojerings-System blev paabegyndt i April Maaned dette Aar, og mer end 4500 Skibe er alene paa denne Rute blevne skorteret af den engelske Flaade. Det er den første Lejlighed, ved hvilken et Skib er gaaet tabt ved Overflade-Angreb ved den skandinaviske Konvojering. Jeg omtaler specielt denne Konvojering, men der er jo ogsaa andre Konvojer, der gaar nord- og sydpaa samt tværs over Nordsøen, men ogsaa paa disse Ruter har vore Tab været forholdsvis smaa. Fjendens Krydsere er kommet op i Løbet af Natten, og grundet paa de Omstændigheder, jeg lige har anført, er de forblevne uforstyrrede om Dagen, og er saa slupne hjem igen om Natten. Arrangementet med Hensyn til Konvojernes Eskortering paahviler Chefen for »Grand Fleet«, og med de Styrker, han har til Disposition, i Forbindelse med de andre Opgaver, der paahviler ham, træffer han de bedst mulige Dispositioner. I dette Tilfælde kan vi efter en grundig Undersøgelse med Tilfredshed udtale, at han havde truffet de bedst mulige Foranstaltninger. Hvor meget vi end beklager Tabet af de mange tapre, som er omkomne, og den megen værdifulde Tonnage, der er gaaet tabt, saa maa vi betragte det som en af de uafvendelige Ting, der sker i Krig. Fjenden har haft Held med sig og sænket 8000 Tons, men det er for intet at regne mod de mange tapre, der har sat Livet til.

Jeg kan ikke forlade dette Emne uden at bringe en Hyldest — en Hyldest, jeg er sikker paa at alle vil deltage med mig i — til det Mod og den Opofrelse, som er udvist i de Skibe, der ledsagede Konvojen. Den Optræden, der er vist af Officerer og Mandskab i disse Skibe, svarer i fuldeste Maal til vor Marines Traditioner. De angreb øjeblikkelig, hvad de vidste var overlegne Kræfter. »Mary Rose» blev sprængt i Luften med det samme. »Strongbow» kæmpede indtil dens Maskiner og Kanoner var ubrugelige, hvorefter Chefen, Lieutenant-commander Edward Broke — som jeg her beklager har mistet sit ene Øje og sit ene Ben — gav Ordre til at være klar til at sænke Skibet, hellere end det skulde falde i Fjendens Hænder. Efter at »Strongbow» var gjort ukampdygtig, vendte Fjendens Skibe tilbage og beskød dens Dæk med mindre Skyts. Den armerede Trawler »Elise» kom paa den mest beundringsværdige Maade »Strongbow» til Hjælp for at redde dens Besætning, men blev drevet tilbage af Fjenden, som to Gange vendte tilbage og beskød »Strongbow». Paa dette Tispunkt var den i Brand og sank rimeligvis Kl. 9³⁰ Fm. Det er i korte Træk, hvad der skete om Bord i »Strongbow», men det er tilstrækkeligt til at vise — hvis det overhovedet er nødvendigt at vise — at Historien gentager sig, selv i vore Dage, og at Aanden i Flaaden er uforandret. »Strongbow» blev sænket i Kamp med en overlegen Styrke, kæmpende indtil dens Kanoner var ubrugelige, medens dens Officerer og Mandskab opretholdt Flaadens stolteste Traditioner. Hvad »Mary Rose» angaar, saa er vi afhængig af Underretninger, som vi har modtaget fra Norge, hvoraf fremgaar, at den blev angrebet paa ringe Afstand og sprængt i Luften omtrent øjeblikkelig ved et Skud i Ammunitions-Magasinet. Officerer og Mandskab paa »Mary Rose» fortjener i ikke ringere Grad end deres Kammerater fra »Strongbow» en Hyldest for deres Tapperhed og Uforfærdethed.

Østersøen.

Det andet Spørgsmaal, som Sir Eric Geddes sigtede til og som havde fremkaldt Kritik med Hensyn til Flaaden, drejede sig om, hvorfor man ikke, ved at sende Flaaden til Østersøen, havde søgt at understøtte Russerne.

Det er nemt nok, udtalte Sir Eric, at fremsætte en saadan Kritik, men jeg stiller mig tvivlende overfor det Spørgsmaal, om de, der har fremsat denne Kritik, med Omhu har studeret et Søkort over Østersøen med Indgangene dertil. Jeg bilder mig ind, at de har studeret et Skoledrenge-Atlas, hvor alt Vand er malet lyseblaat. Det vil ikke tjene noget Formaal, hvis jeg indlod mig paa at give nogle Detailler dette Foretagende vedrørende. Spørgsmaalet bliver bedst belyst ved at studere Fremgangsmaaderne ved de tyske Marine-Operationer i Riga Bugten, fordi de Forholdsregler, vi maatte tage for at komme ind i Østersøen, i høj Grad ligner dem, som Tyskerne har benyttet sig af under deres Indtrængen i Riga Bugten. Lad os betragte, hvad der skete i dette Tilfælde. En betydelig Del af »Højsøflaaden« med dens tilhørende store Styrker af Krydsere, Jagere, Undervandsbaade, Minestrygningsfartøjer og andre Skibe samt et stort Antal Transportfartøjer og hvad dertil hører, var samlet i Riga Bugten. Den første Operation bestod i Besættelsen af Øen Øsel ved Landsætning af en militær Styrke paa Øens Nordside, hvor der ingen Befæstningsanlæg var. Denne Styrke erobrede lidt efter lidt hele Øen og tog de sydlige og østlige Batterier i Ryggen, idet den blev understøttet af den tyske Flaade, der laa i en saadan Position, at den kunde beskyde Batterierne. Øerne Dagø og Moon blev paa samme Maade angrebet og besat, men disse Operationer strakte sig over en betydelig Tidsperiode. Det bør her erindres, at den sydlige Side af Riga Bugten — Kurland — hele Tiden var i Tyskernes Besiddelse.

Lad os nu fæste vor Opmærksomhed paa Indgangene til Østersøen, hvor Forholdene er noget nær de samme. Før Tyskerne forsøgte sig paa Operationerne i Riga Bugten indsaa de Nødvendigheden af, at bemægtige sig Øerne, der beherskede Indløbene til Bugten. Øerne, der behersker Indløbene til Østersøen, tilhører en neutral Magt, Danmark. Vilde det ikke være Galskab af den engelske Flaade at forcere igennem til Østersøen, vidende med Sikkerhed, at Tyskerne vilde besætte og befæste disse Øer i Ryggen paa os? Lad os nu betragte, hvad vi kunde opnaa. Tyskernes Maal er klart nok. Først at beherske Riga Bugten for derigennem at opnaa Fordele ved et Landangreb paa Reval og et Fremstød mod Petrograd, dernæst at være i Besiddelse af en Position, der behersker Indløbet til den finske Bugt. Vort Hovedformaal i Østersøen vilde være at ødelægge den tyske Flaade, der tager Del i disse Operationer, for derigennem at yde vore russiske Allierede Assistance*). Hvis vi virkelig trængte igennem til Østersøen, vilde vi der finde den tyske Flaade ved vor Ankomst. Den Operation, at trænge igennem til Østersøen, vil tage betydelig Tid, og — sættende til Side for et Øjeblik Spørgsmaalet om Danmarks Neutralitet — saa er der meget udstrakte Minefelter, der skal ryddes. De førende Skibe af en Flaade, der deboucherer fra Store Bælt — den eneste mulige Passage — i en nødvendig dyb Formation og paa en smal Front, vil der finde hele den tyske Flaade opmarcheret og koncentrerende sin Ild paa dem. Jeg har ikke fundet nogen ansvarlig Søofficer af nogen Skole, som under de nuværende Forhold vilde paatage sig Ansvaret for et saadant Foretagende.

Jeg vil aldeles ikke tale om saadanne Spørgsmaal, der vedrører Længden af de Kommunikationslinier, som

*) Man maa erindre, at Sir Eric Geddes' Tale blev holdt den 2. Novbr. 1917.

maa opretholdes, hvis Flaaden opholder sig i Østersøen. Den Kendsgerning, at ethvert Forsyningsskib, som passerer igennem Store Bælt, ikke er mere end 30 Sml. fra Kiel, beviser tilfulde det farlige ved denne Rute, og man kan med Sikkerhed regne, at Passagen kun vil lykkes for meget faa Skibe, med mindre store Styrker bliver detacherede for at beskytte dem. Dette er selvfølgelig vægtige Grunde, som man maa regne med, og jeg mener jeg har sagt tilstrækkeligt til at vise, hvorfor ansvarlige Søofficerer stiller sig afvisende overfor saadanne Operationer under de for Haanden værende Forhold. Hvis vor Flaade befandt sig i Østersøen, vilde den snart sygne hen, naar dens vigtigste Forbindelseslinier blev afbrudte, saa meget mere som vore russiske Allierede ikke kan forsyne os med Brændsel, Ammunition eller Provisioner.

Offensiv og Defensiv.

Jeg vil nu, saa vidt Tiden tillader det, give en Beretning om Flaadens Optræden. Det Spørgsmaal er ofte fremsat, om ikke Flaaden har slaaet sig til Ro paa en mere defensiv Rolle, fremfor at benytte sig af mere offensive Midler. Selvfølgelig skal der to Partier til, før der kan finde en Kamp Sted, og det at lokke en uvillig Fjende til at komme ud og slaas har altid været et vanskeligt Problem for en stærkere Sømagt.

Miner, Undervandsbaade og et stærkt Kystartilleri i Forening gør en Offensiv til et særdeles vanskeligt Foretagende. Den Rolle, som den britiske Flaade i vore Dage spiller, er baade offensiv og defensiv. Vi beskytter vore Handelsruter, og de Tal, jeg nu skal fremsætte, viser tilfulde, hvad Marinen har udrettet.

Den har til vore Allierede over Søen ført 13 000 000 Mand, 2 000 000 Heste, 25 000 000 Tons Eksplosionsstof, 51 000 000 Tons Brændsel, 130 000 000 Tons Fødevarer. Af de 30 000 000 Mand, som har passeret frem og tilbage over Søen, er kun 2700 omkomne paa Grund

af Fjendens Angreb. Marinen har desuden — uden alvorlige Afbrydelser og med uvurderlig Assistance af vor raske Handelsmarine — opretholdt alle oversøiske Ammunitions-Forsyninger ikke alene til os selv, men ogsaa til vore Allierede.

Men bortset fra, hvad jeg tidligere har omtalt vedrørende Konvojer og Beskyttelse af vore Trafikruter, har jeg søgt at finde en Maade, paa hvilken jeg kan vise, at den Rolle, vor Flaade spiller, absolut er offensiv. Som bekendt er Fjendens Tilflugtssted beskyttet af stærke Landbefæstninger, hvoraf Helgoland danner en Slags Forpost. Jeg skal give et Bevis for, hvorledes »Grand Fleet«s Optræden afviger fra den defensive Holdning, som »Højsøflaaden« indtager. Jeg røber ingen Hemmelighed — og er det en Hemmelighed, saa er jeg kun glad ved at kunne fortælle Fjenden den — naar jeg udtaler, at den britiske Flaade paa sin nordlige Station ikke er beskyttet af Landbefæstninger, men kun har sin egen Styrke at falde tilbage paa. Jeg taler ud fra det nøje Kendskab, som jeg har til Situationen i Nordsøen den Dag i Dag, og jeg kan med fuld Overbevisning udtale, at Nordsøen — 140 000 Kvadrat Sømil — Dag og Nat i Nord, Syd, Øst og Vest bliver gennemtrawlet af den engelske Flaade. Som Eksempel skal jeg blot nævne, at i Løbet af sidste Maaned har Blokade-Eskadren i det nordlige Atlanterhav og i det Arktiske Ocean løst den næsten umulige Opgave, at overhale og inspicere hvert enkelt Handelsskib, som var bestemt for de neutrale Lande. Nationens Krav til Marinen har været stort og er bleven mødt med en saadan Beredvillighed og med saa faa Ophævelser, saa jeg er overbevist om, at Nationen ikke er paa det rene med, hvad Marinen har udrettet og hvad den skylder den.

Jeg har forsøgt i den begrænsede Tid, der var til min Raadighed, at give en Oversigt over Organisationen af Admiralitetet og de Forandringer, der er blevene truffet, samt i korte Træk at vise, hvad Marinen har udrettet.

Jeg har søgt at vise, at vor Flaade, sine gamle Traditioner tro, søger at faa Fjenden ud for at kæmpe med ham, at den holder vore Handelsruter aabne og beskytter vor og vore Allieredes Handel. Englands Grænser er stadigvæk Fjendens Kyster.

Naar den Dag kommer, hvor Fjenden opfylder den britiske Flaades Ønske, at komme ud og slaas, saa tvivler jeg ikke paa, at den britiske Flaade ved sin Strategi og Taktik og ved sit individuelle Mod vil opretholde sine store Traditioner, de Traditioner, af hvilke den og Nationen med Rette er saa stolte. Men hvilken Uoverensstemmelse, der end maa være, og selv om der hersker den Opfattelse enkelte Steder, at Flaaden burde indlade sig paa Vovestykker, som enhver ansvarlig Marineautoritet vilde fordømme, saa kan der ikke være nogen Uoverensstemmelse om den Kendsgerning, at ved hver eneste Træfning siden Krigens Begyndelse — og jeg er mere end overbevist om i hver eneste Træfning til Krigen er forbi — har Officerer og Mandskab i Flaaden vist sig — og vil vedblive at vise sig — værdige til at opretholde dens store Traditioner.

Bjærgningen af Undervandsbaaden F. 4,

Af Naval Constructor J. A. Furer, U. S. Navy.

Oversat af Premierløjtnant Wolfhagen.

Den 25. Marts 1915 om Morgenen Kl. c. 9¹⁵ stod De Forenede Staters Undervandsbaad F. 4 ført af Lieut. A. L. Ede, U. S. N., sammen med Undervandsbaadene F. 1 og F. 3 ud af Honolulu Havn for at sejle neddykket. Baadsmanden paa den internerede tyske Dampers »Hölsatia«, som laa tilankers lige udenfor Havneindløbet, saa F. 4 dykke, medens den gik over mod Diamond Head. Det var det sidste, man saa til Baaden.

De to andre Undervandsbaade returnerede til Havnen kort efter, men da F. 4 ikke var vendt tilbage til Kl. 10³⁰ Fm., blev Dæksofficeren paa Tenderen »Alert« alarmeret, og denne afgav Melding til den kommanderende Officer. En hurtig Motorbaad blev straks sendt ud for at søge efter et Tegn fra Undervandsbaaden. Kort efter blev de tre andre Baade og alle »Alert«s Motorbaade sendt ud for at deltage i Eftersøgningen. Desuden blev der udsat Folk til paa »Alert« og alle andre Skibe at lytte efter Undervandssignaler. Denne Vagt blev holdt i flere Dage, uden at det mindste Tegn paa Liv hørtes fra det forulykkede Skib.

Kort efter Kl. 12 kom en af Motorbaadene hen over en Mængde Luftbobler og Oliepletter paa et Løb nærlig mellem Diamond Head og Barber's Point omtrent 1¹/₄ mile fra Kanalens Indløb. Kortet giver her 200 Favne Vand. Laa F. 4 paa dette Sted, var det til ingen Nytte at tænke paa at bringe den til Overfladen. Imidlertid syntes Boblerne at komme fra et Sted længere inde mod Land, hvilket gav det Haab, at Baaden ikke laa paa for stor Dybde til at kunne faa Assistance. Kun nogle faa

Hundrede Yards inden for det Sted, hvor Boblerne viste sig, gav Lodskud en Dybde af c. 300 ft. Dette var opmuntrende og førte til den Tanke, at Baaden laa paa lægere Vand end antaget fra Begyndelsen.

To »Chief Gunner's Mates« Nyras og Evans fra Undervandsbaadsflotillen foretog en Dykning i Nærheden af Boblerne til en Dybde af 190 ft. uden hverken at naa Bunden eller se noget til F. 4. Disse Folk gik ned kun med Hjelme — som mentes at være det mest hensigtsmæssige — for lettere at kunne komme til Overfladen i det Tilfælde, at der skulde ske noget Uheld med Lufttilførselen. Denne Dybde blev senere overskredet af Nyras, som gik ned til 215 ft. med en Hjelm alene. En Dykning til denne Dybde selv med Luft fra Pumpe er sikkert en Rekord. Dybder paa 300 ft. er senere blevet naaet af Dykkere, som arbejdede i »reputations suits« og med sammentrykket Luft.

Med Undervandsbaaden nedsænket til en Dybde af 300 ft., som det tydede paa, var den eneste Chance for at redde noget Menneskeliv at trække Baaden ind paa lægt Vand, for at gøre det muligt for Dykkeren at arbejde. Dette kunde kun udføres, hvis Batteritankene og Maskinrummene ikke var vandfyldte. Med disse Rum fulde vilde dens Vægt være c. 260 ts. Der var selvfølgelig ikke den ringeste Sandsynlighed for at kunne trække en saadan Vægt ind imod Land og op ad Grunden. Men gjordes der ikke Forsøg herpaa, vilde man til Gengæld have opgivet enhver Chance for at frelse Besætningens Liv, fordi intet Løftearrangement kunde anbringes i saa kort Tid, som det var muligt for den at opretholde Livet.

Saa snart Situationen stillede sig i dette Lys, blev der forfærdiget en Mellemløber. Denne bestod af to 110 fath Staaltraadstrosser med 25 fath Kæde paa Midten. De to Tampe af Mellemløberne blev taget om Bord i Slæbebaadene »Navajo« og »Intrepid«. De første Træk

blev foretaget omtrent Kl. 8 om Aftenen paa Ulykkesdagen og der fortsattes med at drægge hele Natten. Hver Gang Wiren fiskede lidt i Bunden, gav den et øjeblikkeligt Haab om at have fanget Baaden — men det var kun for at slippe sit Hold igen.

Den følgende Morgen — den 26. Marts — henimod Kl. 11 mærkede Slæbebaadene et haardt Ryk i Mellemløbet. Trossen holdt fast, og Baadene kunde ikke gaa frem over mod Land.

En anden Slæbebaad blev sat for hver af de dræggende Fartøjer for at forøge Kraften og for at holde de to Baade fra hinanden, da de stadig havde Tendens til at hale sig sammen. Men selv de fire Baades forenede Kræfter formaaede ikke at trække Wiren med.

For at undersøge Havbunden og for at stedfæste Undervandsbaadens Position var en Mikrofon blevet konstrueret om Bord i »Alert« i Løbet af Natten. Dette Apparat bestod af to Dybdelod, forbundet til hinanden med en Strop. I Bunden af hver var anbragt en Stift. Elektriske Konduktorer var sat til disse Stifter som desuden var i Forbindelse med en Telefon. Et Batteri af Tør-elementer gav Strømmen. Naar de to Stifter kom i Forbindelse med hinanden ved en Metalgenstand, var Kredsløbet sluttet i Telefonen. Med en Kontakt kunde Strømmen slutes og afbrydes. Dette Apparat blev brugt til at lytte med over den Strækning, hvor man tænkte sig at Undervandsbaaden var sunket. Ved Hjælp af denne Mikrofon blev faktisk Baaden fundet og dens Plads afmærket. Denne Plads stemmede med den Retning, som Længden af Mellemløbet og Vinklen af denne op til de to Slæbebaade angav. Den følgende Dag sprang Mellemløbet og bragte derved et Stykke Metal af Kommandotaarnets Bølgebryder op til Overfladen. Dette forjagede enhver Tvivl om, at Pladsen var rigtig.

Den Kendsgerning, at Slæbebaadene ikke kunde komme ud af Stedet, naar de trak, gjorde Situationen

ret haabløs med Hensyn til at frelse Besætningen. Ikke desto mindre blev det bestemt at prøve den sidste Chance: at løfte Baaden ved et jævnt Træk opefter. En Muddermaskine blev derfor bragt til Stedet og en Staaltraadstrop sænket ned paa Bunden. Efter mange Vanskeligheder og efter at have bragt et gammelt Anker op, — som først antoges for Undervandsbaaden — blev tilsidst en $1\frac{3}{8}$ inch Wire-Brog trukket under Baaden. De to Tampe af Brogen blev ført ind over Agterenden paa Muddermaskinen, og svære Spil blev rigget op for at hive den ind. En anden Staaltraadstrosse blev slæbt ind under Baadens anden Ende. Ved at hive ind paa Brogen, som førte til Muddermaskinen, og ved samtidig at hale i Wiren var der Haab om at kunne slæbe Baaden mod Land. Men det lykkedes ikke at komme ud af Stedet. Løfttrossen sprang til slut, da den blev paavirket af den fulde Kraft, som svarede til dens Bæreevne, d. v. s. c. 100 ts. Der var nu ikke Tvivl om, at Baaden praktisk talt var fuld af Vand, og at det ikke vilde lykkes at flytte den ved at løfte den klar af Bunden.

Der fandtes ikke nogle Bjærgningsgrejer klare i Honolulu. Dette var en betydelig Mangel, fordi ingen af de sædvanlige Bjærgningsmetoder kunde komme til Anvendelse paa Grund af den store Dybde, paa hvilken Baaden laa. De eneste Grejer, der passede hertil i Honolulu, og som havde tilstrækkelig Styrke til at bære den formodede Vægt af Undervandsbaaden, var to Mudderpramme, som tilhørte et lokalt Muddermaskine-Kompagni. Disse Pramme var 104 ft. lange, 36 ft. brede og med 13 ft. Dybgaende og havde 4 Mudderrum, hver paa 24—13 ft. foroven og 11—13 ft. forneden.

Da Vægten af Undervandsbaaden — 260 ts. — og den Faktor, at denne Vægt kunde blive levende paa Grund af det »swell«, der kunde staa, var det straks indlysende, at i det mindste 4 Broge af det sværeste Staaltraad, som kunde fremskaffes, var nødvendige. Man

bestemte sig til at anbringe to Broge under Baaden paa c. $\frac{1}{4}$ Længde fra Stævnen og to andre ligesaa langt fra Agterenden. To Spil blev installeret i hver Pram, som vist paa Fig. 1 og 2. Hvert af Spillene tog sin Brog.

Det var nødvendig først at skaffe nogle Bjælker til Veje, tilstrækkelig stærke til at forstøtte Rummene i



Fig. 1.

Prammene, for at disse kunde bære den svære Vægt, som vilde komme paa Spillene. Et Kuldepot var paa den Tid under Bygning ved Flaadestationen Pearl Harbor. Blandt Bygningsmaterialerne fandtes en Mængde 30 inch I-Drager af den omtrent nøjagtige Længde til Rummenes Forstøtning. Fem af disse Drager blev lagt tværs over de to midterste Rum paa hver Pram, som vist paa Figuren. Svære Vinkeljern blev boltet over I-Dragerne for at forhindre, at disse forskubbede sig. I-Dragerne var desuden fastgjort til Lugekarmene ved gennemgaaende Bolte. Spilhovederne var lavet af nogle Aksler fra Sukkermøller, som fandtes opmagasineret i et

af Maskinværkstederne i Honolulu. De Aksler, som udvalgte, var 13 ft. lange og $14\frac{5}{8}$ inch i Diameter. For at formindske Arbejdstrykket paa Akslerne saa meget som muligt blev de understøttet af tre Blokke med Bæreljer, som fastgjordes til I-Bjælkerne. Bæreljerne blev støbt specielt hertil paa et Støberi paa Stedet.



Fig. 2.

Det var nu for det første et Spørgsmaal, hvordan man skulde arrangere Indhivningen af Brogene. At anvende Grejer, som man sædvanligvis bruger dem ved Spil eller andre Hivmekanismer, var udelukket, fordi det var for langvarigt og kompliceret at opstille. En Kabeltromle paa den firkantede Ende af Akslen var Løsningen. Havde man med Haand og Magt faaet fem Tørn af en $1\frac{3}{8}$ inch Wire rundt om Tromlen og derefter hev Tørnene af med Dampkraft, fik man tilstrækkelig Hivkraft.

Visningen af Trossen fra Tromlen til en treskaaret Tallie over en stor Skive paa Siden af Prammene er vist i Fig. 1. Tampen af Trossen blev fastgjort til en Nagle

i en Fordybning imellem Pladerne i Tromlens Endeflader. Der blev taget Tørn om Tromlen for at formindske Trækket i Naglen.

De kraftigste Maskiner til Spillene, som forefandtes, var langt fra stærke nok til Indhivningen uden Udveksling. Diameteren af Kabeltromlerne var 50 inch, og da Diameteren af Akslerne var c. 15 inch, opnaaedes paa den Maade en Vægtstang, hvis Arme forholdt som som $\frac{2}{1}$. De treskaarne Tallier, hvortil Spiltrosserne var vist, forøgede yderligere Kraften seks Gange. Disse Tallier blev skaaret med $\frac{3}{4}$ inch Wire, som førtes direkte til Maskinernes Tromler. Der var imidlertid kun een Maskine for Haanden, som var tilstrækkelig kraftig til at løfte denne Vægt selv med Tallierne. Det var derfor nødvendigt at have en Arbejdstallie for yderligere at fordoble Virkningen. Friktionen var en stor Del af den Modstand, som Maskinerne skulde overvinde.

Konstruktionen af Kabeltromlerne var det mest vidtløftige ved Opstillingen, fordi man manglede passende Materialer. Staalstøbegods var ikke anvendeligt til at lave disse Tromler af. Støbejern kunde ikke bruges, da den Kraftpaavirkning, som Tromlerne skulde kunne modstaa, var meget stor. De blev derfor bygget op af solide Staalplader. Kernen blev forarbejdet af ti $\frac{1}{2}$ inch Plader i Mangel af andet brugeligt Materiale, Vangerne af $\frac{3}{4}$ inch Gods. Alt blev nittet sammen og Kernen klædt med Douglas Fyr. Et firkantet Hul blev boret i Midten, for at kunne sætte den paa Akslens firkantede Ende. En Stoppebolt blev anskaffet til hver Tromle for at forhindre Akslen i at dreje sig, naar Taljeløberen blev rullet af. Stoppeboltene var 6 inch i Diameter og forfærdiget af Nikkelstaal. Der blev boret fire Boltehuller i hver Tromle. Naar Boltene skulde virke, hvilede de paa to Bæreløjer, fastgjort til I-Dragerne, som man kan se paa Fig. 3. Den samlede Vægt af Undervandsbaaden skulde bæres af Splitboltene, naar Taljeløberen blev slækket op, hvilket

var nødvendigt for at faa dem rullet paa Tromlen. Saa-vel denne Del af Arrangementet som alt det andet maatte gøres stærkt nok til ikke alene at bære den døde Vægt af Baaden, som fordeltes lige mellem de to Pramme, men desuden mindst Halvdelen af dennes Vægt, naar den blev »levende» paa Grund af Prammens Bevægelse ved »swell»et.

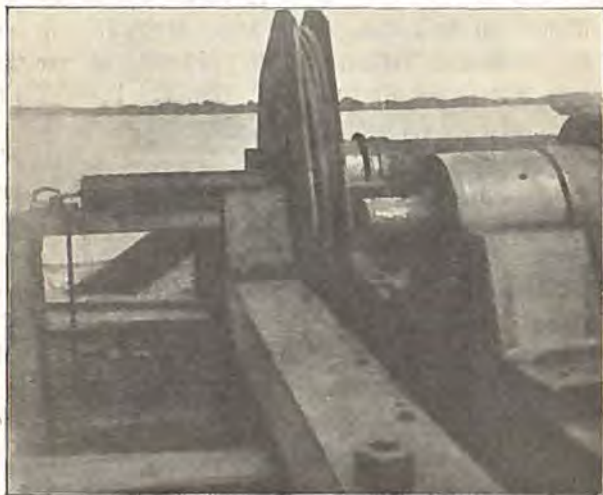


Fig. 3.

Prammens Længde bestemte hvormange Fod hvert Løft vilde give uden at rulle Tromlewirerne op igen, fordi det satte en Grænse for Løberblokkens Vandring. Tre fulde Omdrejninger af Tromleakserne bragte Gierne tilbloks. Tromlerne maatte saa bremses, Taljerne overhales og Tromlewiren oprulles. Dette var Fremgangsmaaden paa den Pram, som havde den stærkeste Maskine. Paa den anden Pram kunde kun en halv Omdrejning opnaas imellem hver Forfaring paa Grund af den ekstra Talje. Da hele Bjærgningsmetoden i sig selv var langsom, vilde dette kun medføre en ringe Forøgelse af den samlede Løftetid.

Een Gang blev Undervandsbaaden løftet 58 ft. i mindre end to Timer, efter at alle de forberedende Arbejder med Klargøring til Løftning var udført. Forarbejderne med at anbringe Brogene, Løfttrosserne o. s. v. tog 21 Dage.

For at forhindre Spilakslerne i at rulle ud af deres Lejer, naar Løftetovene var i forskellige Stillinger, var det nødvendigt at fastgøre U-Beslag rundt om Tapperne paa Kabeltromlernes Endeflader. Disse U-Beslag gjorde samme Nytte som de øverste Lejer paa en Spilaksel. Akslernes Tendens til at rulle ud af deres Lejer forekom naturligvis kun, naar Kabeltromlerne var stoppet mens Gierne overhaltes. Hvis Akslerne kunde have været stoppet i begge Ender, og hvis Stoppet var anbragt paa en Radius fra Akslens Centerlinie, som var større end selve Spiltromlens Radius, vilde der ikke have været en saadan Tendens. Men dette var ikke gørligt, undtagen ved at gaa over til en meget vanskeligere Konstruktion af hele Apparatet.

De to Tampe af hver Løftebrog blev fastgjort til Spiltromlerne ved Hjælp af Hagebolte. Disse Bolte var $2\frac{1}{2}$ inch i Diameter. To Huller, et til hver Bolt, blev boret gennem Akslerne, klos til Tapperne. Ved at anbringe Tampen af Trossen under Hagen og sætte denne paa Plads med Møtrik paa den anden Ende, blev Trossen trykket ned paa Akslen og holdt ved Friktion. For yderligere at forhindre Trossen i at skrænse, blev der paa-sat Knibere klos til Hageboltene. Tre Tørn blev taget om Akslen, før man begyndte at hive.

To dampdrevne Pumper blev installeret paa hver Pram, saa at man i Tilfælde af, at det skulde blive nødvendigt at bruge større Kraft, end Løftmaskinerne kunde præstere for at brække Undervandsbaaden los fra Bunden, kunde tage Opdriften til Hjælp. En Bundventil blev derfor anbragt i hver Pram. Med Vægten hængende i Spiltromlerne var det mest ønskeligt ikke at gaa over til

denne Løftemetode paa Grund af Prammenes daarligere Stabilitet, naar de var delvis fyldt med Vand. Træstyr blev anbragt langs Løfttrosserne i Bunden af Prammen for at modvirke det Moment til Kæntring, som den negative Metacenterhøjde under disse Forhold vilde medføre. Hvis en af Akslerne skulde beknibe sig, blev det nødvendigt at fylde den ene Pram for at ophæve Trækket, men ellers skulde det ikke være nødvendigt at anvende Fyldning og Lænsning.

Paa Grund af den ringe Løftehøjde (c. $1\frac{1}{2}$ ft.) i nærværende Tilfælde ved at anvende Ponton-Systemet, vilde denne Metode have været meget langsom. Den vilde kun have været hensigtsmæssig, hvis der havde været en betydelig Forskel paa Vandstanden paa Grund af Tidevandet. Med en ringe Ebbe og Flod mister man praktisk talt hele Forskellen mellem Høj- og Lavvande ved at tage hjem paa det slække, hvor tot Trosserne end er halt ved Lavvande. Kun den ringe Forskel, der var paa Prammenes Dybgaaende, naar de var tomme og fyldte, vilde give Løftehøjden.

Vejviserblokke til Tromlewirerne maatte konstrueres specielt, da der ikke forefandtes saadanne af tilstrækkelig Styrke. Tilvejebringelsen af dertil hørende Grejer til Befæstelse i Dækket var forbundet med ret store Vanskeligheder. U-formede Staal-Plader blev fastgjort under 12 inch Dæk-Stringere, saaledes at Pladernes Ender ragede op gennem Dækket. En Staalbolt blev sat igennem Hullerne i U-Pladerne og hertil blev Vejviserblokkene hekset. Pladerne blev forstøttet mod Træk op- og fremefter, som de var beregnet til, med Wire, som førte til Sidekølvine. Blokkenes Anbringelse maatte være meget nøjagtig for at holde Tromlewiren klar af I-Bjælkerne og Prammenes Lugekarme. En af Blokkene er vist i Forgrunden paa Fig. 1.

En Muddermaskine, fra hvilken man havde taget Bommen og Spandene, var Hovedmaskinen i Bjærgnings-

apparatet. Denne Muddermaskine blev valgt, fordi den var forsynet med en 10—14 inch Maskine, indrettet med 6 Tromler, som kunde arbejde uafhængig af hverandre. Efter at have drægget Løftetovene under Skibet, blev Tampene taget til Muddermaskinen, og der blev hevet ind paa dem saa meget som muligt, før de blev skiftet til Prammene. Udvekslingen mellem Maskinen og Spil-tromlerne var en saadan, at et Træk af saa meget som 25 ts. kunde overføres til Trosserne. Muddermaskinen blev opankret for et Agteranker med lang Wire. Denne Ankerwire førtes ogsaa til en Tromle. Naar den første Trosse var ført rundt om Undervandsbaaden og Tampene taget til Muddermaskinen, var Maskinen fortøjet godt baade for og agter. Ved at hive og slække paa Anker-tovet og Løftetrosserne kunde Muddermaskinen let bevæges efter Behov. Muddermaskinen forsynede endvidere Prammene med elektrisk Lys og Hejsemaskinerne med Vand.

Da Prammene var rigget til, skulde man finde Løfte-tove af tilstrækkelig Styrke til at løfte Baaden. Staal-traad af denne Førlighed haves som Regel ikke paa Lager i Forretninger, da det paa Grund af den sjældne Anvendelse er saa lidt efterspurgt. En $2\frac{5}{8}$ inch Staal-Wire blev fundet paa Øen Hawaii, hvor den var blevet brugt til en Færge over Flodlejerne under Anlæggelsen af en Jernbane langs Hamakua-Kysten. Nogle $2\frac{1}{2}$ inch galvaniserede Staalrosser blev opdrejet hos „The Pacific Mail Steamship Company“. Galvaniserede Wirer er imidlertid ikke saa gode til den Slags Arbejder som almindelig Staaltraad, fordi de bliver lettere varme ved Gnidning. Hvis man havde kunnet skaffe fire $2\frac{5}{8}$ inch Wirer som den ovenfor omtalte, er det meget muligt, at Baaden kunde være bragt ind i Havnen ved det første Forsøg. Man fik en 2 inch Staaltraadstrosse paa et Sted paa Kysten, men dens Brudgrænse var selvfølgelig langt fra den omtalte Wires.

Samtidig med Arbejdets Begyndelse afsendte Marineministeriet fra New York en Dykkerekspedition, som i San Francisco skulde gaa om Bord i »Maryland«. »The Bureau of Construction and Repair« havde i nogen Tid afholdt Tank-Forsøg med Dybvandsdykning ved Orlogsværftet i New York. Dette var det første Bevis for, hvad der kunde udrettes i Praksis.

Dykkerne ankom den 12. April. Paa den Tid var hele Løftemekanismen rigget til i Prammene, Muddermaskinen var opankret i Nærheden af Undervandsbaaden, og to Trosser var dræget ind under den.

Den 14. April blev en af Dykkerne sendt ned for at undersøge Forholdene og for at se, hvordan Trosserne laa. Han meldte, at Baaden laa paa ret Køl med kun lidt Styrbords Slagside og med Stævnen ind mod Kanalen. Ingen af Trosserne var kommet i den rette Stilling. De blev derfor flyttet af Slæbebaadene, og en Dykker blev atter sendt ned for Undersøgelse. Denne Gang var de paa Plads.

Det blev snart konstateret, at Dykkerne ikke var i Stand til at udføre meget Arbejde paa denne store Dybde, fordi de kun med Sikkerhed kunde være nede i meget kort Tid ad Gangen — 10—15 Min. Arbejde paa 300 ft. Dybde er langt mere anstrengende, end Arbejde i Nærheden af Overfladen, selv om Dykkerne, naar de er nede, ikke er udsat for nogen særlig fysisk Anstrengelse.

Dette saa man tydeligt ved et enkelt Tilfælde med en af Dykkerne, som var blevet paa Bunden i 30 Min. for at prøve paa at hale en smækker Skæreline af Manillatovværk igennem — det eneste virkelige Arbejde, som blev forsøgt paa denne Dybde. Efter denne Dykkers Udsagn var han ikke udmattet, medens han var paa Bunden; men efter at være kommet op til Overfladen faldt han sammen af Udmattelse og kom ikke til Kræfter igen før efter tre eller fire Dage, og det skønt han var en meget kraftig Mand. Men selv om Dykkerne ikke

kunde udføre noget Arbejde paa denne Dybde, saa var deres Tjeneste dog uundværlig, idet de stadig kunde oplyse om Tilstanden dernede. Det vilde have været umuligt at anbringe Brogene i den ønskede Stilling uden deres Observationer til Hjælp.

Dykkerne fik Luft fra fyldte Torpedoflasker, og Trykket reguleredes ved en Reduktionsventil og ved at



Fig. 4.

knibe paa Ventilen. Disse Flasker blev sammen med en Luftbeholder, som var kommet fra Værftet i New York, installeret i en Kul-Lægter. Dykningen foretoges fra en mindre Flaade, fortøjet langs Siden enten af Muddermaskinen eller Lægteren. Det meste af en Dag gik som Regel med til en Dykning, fordi det var nødvendigt at bringe Dykkeren tilbage til Overfladen meget langsomt, og fordi der var mange andre Forberedelser til en saadan Dykning. Man gik aldrig ud fra, at en Trosse var rigtig paa Plads, før den var blevet inspiceret af en af Dykkerne. Arrangementet med Lægteren, Muddermaskinen og Dykkerflaaden er vist paa Fig. 4.

Saa snart de to forreste Broge var paa Plads, blev de ført til den ene af Løfteprammene. Dette blev gjort ved Hjælp af en Ankerpram, som var forsynet med en dobbelt Tromlemaskine og en Kranindretning. Den ene Tromle bar en enkelt $\frac{3}{4}$ inch Wireløber, som for gennem en Skive paa Kranhovedet. Den anden Tromle var rigget til som en toskaarret Talje, ligeledes ved Hjælp af en Skive paa Kranen. En smækker Manillatrosse blev allerførst taget op gennem Mudderrummet i Prammen. Denne var stukket paa Tampen af den $\frac{3}{4}$ inch Wire — Ankerfartøjet var først placeret langs Siden af Prammen ud for de midterste Rum. Ved at hive ind paa Manillatrossen, som blev taget til Muddermaskinen, og stikke ud paa Løberen, blev denne bragt til Muddermaskinen, hvor den blev shacklet til Tampen af Løftetovene. Paa samme Maade blev en Trosse til en af Tromlerne paa Muddermaskinen shacklet i Løftetovet, indtil Omskiftningen var fuldført. Ved at stikke ud paa Muddermaskinehangerne og hive ind paa Ankerprammens Løber, kom Løftetovene op gennem Mudderrummet og derfra til Spiltromlerne.

Før der blev gjort fast til Hageboltene i Spiltromlerne, tog man det slække af Brogene ved at hive paa Ankerprammens Løber, samtidig med at Vandet faldt, ved simpelthen at hale ind paa den med Haand og Magt. Saa meget slækt som muligt maatte tages af Trosserne, da ellers de faste Tørn om Tromlerne kunde komme til at tage for meget Plads op. Efter at Løftetovene var halt tot, blev de atter slækket saa meget af, at der kunde tages tre Tørn om Akslerne. Trosserne blev derefter fastgjort til Hageboltene og derpaa skaaret over ved Hjælp af en Acetylen-Flamme.

Ankerprammens Trosse blev fastgjort til Brogene ved Hjælp af Kædestoppere. Praktisk talt blev al Haandtering med disse svære Wirer foretaget med Kædestoppere, da det sjældent hændte, at Tampene var paa saadanne

Steder, at man kunde shackle de halende Parter lige i Kovsene. De Kædestoppere, som var mest anvendelige, var 11 ft. lange og af $\frac{7}{8}$ inch aabne Kædeled. Et stort pæreformet Led, 10×5 inch i Lysningen, blev svejset i den ene Ende. I den anden Ende blev fastgjort et mindre Led af samme Façon, som kunde passere igennem det store Led. Det lille Led fik en saadan Størrelse, at det passede til en $2\frac{1}{2}$ inch Shacklebolt.

Den 18. April var alle fire Løftetove paa Plads og ført til Prammene. Vanskelighederne ved at arbejde med de svære Trosser, fiske dem op gennem Mudderhullerne og fastgøre dem til Akserne var overordentlig store. Dette vil være indlysende, naar man tager Vægten og Stivheden af en $2\frac{5}{8}$ inch Staaltraad i Betragtning. En saadan Wire, som brugtes til dette Arbejde, vejer omtrent syv tons, og den er ikke meget mere bøjelig end en Jernstang. I fuldstændig smult Vande vilde Arbejdet have været meget lettere, men da der altid er en Del Dønning uden for Honolulu's Havn, forårsagede Prammens og det andet flydende Materiels Bevægelser ofte voldsomme og pludselige Paavirkninger paa det samlede Apparat og ofte gjorde det farligt for Folkene at arbejde.

Da den sidste Brog var anbragt, var Styrken af den første allerede betydelig forringet ved Skamfling under Baaden paa Grund af Prammens konstante Bevægelse i Dønningen. Da der kun var løftet omtrent 12 ft., sprang den første Brog, der hvor den laa an mod Baadens Slingrekøl. Vejret blev daarligt og forhindrede, at den blev sat paa Plads igen med det samme. Efter at den var paa Plads, blev der taget et Løft til. Daarligt Vejr indtraf atter, og nu gik ogsaa de andre Trosser, en ad Gangen. Alt i alt var der med Brogene løftet 25 ft.

Nøjagtig en Maaned efter, at Ulykken var sket, var der ikke een Trosse under Baaden, det eneste Fremskridt var et Løft paa 25 ft. og Baaden 150 ft. nærmere ved Land. Situationen var nu imidlertid ikke saa nedslaaende,

som dette ringe Resultat angiver, fordi det havde vist sig, at Prammene og hele Foretagendet til at løfte Undervandsbaaden kunde virke, og at desuden Muligheden for at faa en Trosse ind under Baaden paa denne Dybde var blevet bevist.

Da det viste sig, at Trosserne saa hurtigt skamfledes, blev det besluttet at anbringe en Kædelængde paa 15 Fv. i Midten af hver Brog, hvor den gik under Baaden. Hertil anvendtes »Maryland«s $2\frac{5}{8}$ inch Ankerkæde. Det medførte et større Arbejde at faa dette gjort, da der maatte laves Øjespledsninger i de svære Wirehangere for at kunne shackle dem i Kæderne. De knækkede Trosser blev anvendt til Hangere. Der var naturligvis den Sandsynlighed, at Kæden vilde beskadige Baadens Skrog, i det mindste i højere Grad end Wire; men efter hvad man havde set hidtil, var det sikkert, at Wire ikke kunde staa for den Skamfiling i saa lang Tid, som krævedes til at faa Baaden bjærget.

Medens de ny Broge blev klargjort, installeredes en Luftpumpe paa Muddermaskinen til at blæse Vandet ud af Tankene paa Undervandsbaaden, hvis det skulde blive nødvendigt at gøre Baaden lettere. Det blev imidlertid besluttet ikke at etablere Luftforbindelse med Baaden før som et sidste Middel, paa Grund af de store Vanskeligheder, som Dykkerne vilde have, naar de skulde arbejde paa 275 ft. — den Dybde, som Undervandsbaaden nu laa paa. Havde Baaden ligget paa lægt Vand, vilde man uden Vanskelighed have kunnet gøre dette. De følgende Begivenheder gjorde det imidlertid unødvendigt at etablere Luftledning, da Løfteevnen viste sig at være tilstrækkelig som hidtil.

Den Maade, hvorpaa man havde anbragt Brogene, kunde ikke bringes til Anvendelse med de nye Skinkler, paa Grund af den Tilbøjelighed en Bugt af en Kæde har til at trække sig ud i en Spids, naar den bliver slæbt hen ad Grunden. Fremgangsmaaden bestod da i at op-

ankre Muddermaskinen for Agteranker i Nærheden af Undervandsbaaden ligesom før. Slæbebaadene slæbte derpaa en $1\frac{3}{4}$ inch Wirestrop under Stævnen af Baaden. Tampene af denne Strop blev derefter taget om Bord i Muddermaskinen. En tilsvarende Strop blev slæbt ind under Agterenden. Tampen af denne blev ligeledes taget op i Muddermaskinen. Disse Stropper i Forbindelse med

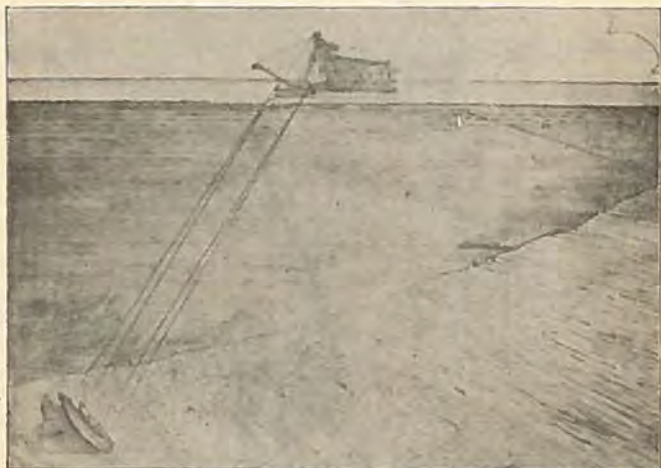


Fig. 5.

Muddermaskinens Anker ikke alene fortøjede denne, som vist paa Fig. 5, men de angav ogsaa ved deres Visning Retningen til den sunkne Baads Stævn og Agterende. Dette Arrangement gjorde det muligt at flytte Muddermaskinen lidt ad Gangen ved at hive eller stikke paa Tromlewirerne.

De nye Skinkler blev mærket for hver 5 fath. fra Midten for lettere at kunne anbringe Kædestykket nøjagtig under Baaden. Skinklerne blev transporteret ud i en Kulpram, som kom paa Siden af Muddermaskinen. Den ene Tamp blev derefter taget om Bord i Muddermaskinen og Øjet hekset til den ene Tromlewire. Den

anden Tamp blev taget om Bord i Slæbebaaden »Navajo» og her shacklet i Baadens Slæbetrosse. Kæden blev derefter kastet om Bord paa Kulprammen. En lille Slæbebaad førte en Trosse til »Navajo»s Stævn, som vist paa Fig. 6 A. Saa snart Skinkelen var om Bord, gik Slæbebaadene langsomt frem i den Retning, som vist paa A, for at strække Kæden foran for Undervandsbaaden. Dette

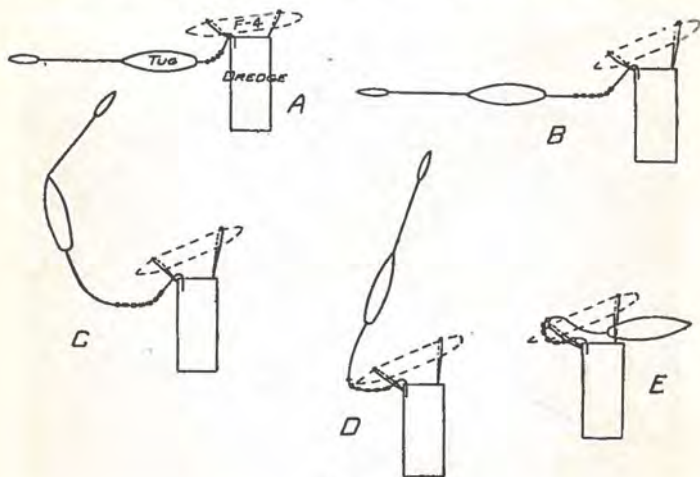


Fig. 6.

maatte gøres forsigtigt for ikke at løfte Kæden fra Bunden; ellers vilde Wirens Retning fra Muddermaskinen blive en saadan, at Kæden vilde blive slæbt hen over Baaden. Dette skete flere Gange, men det skyldtes den Omstændighed, at den nøjagtige Stilling af Baaden ikke kunde findes ved Hjælp af Wirerne.

Derefter stak »Navajo» ud paa sin Slæbetrosse og gik frem, som vist paa Fig. 6 B. Da der var stukket tilstrækkeligt ud, til at man kunde være sikker paa, at Kæden laa paa Bunden og foran for Undervandsbaaden, forandrede den forreste Slæbebaad Kurs og slæbte rundt til Stilling C. Hvis Trækket lykkedes, fik man Hold som

vist paa D. Under alt dette holdt man Øje med den Tamp af Skinklen, der var om Bord i Muddermaskinen. Ved at passe paa Wiren, hvor den passerede op over Muddermaskinen, vilde man opdage enhver Strammen eller Vibration af Trossen. Havde man saaledes faaet Hold som vist paa D, kunde man, naar Kæden begyndte at blive halet igennem under Baaden, tydeligt mærke et Ryk for hvert Led.

Anbringelsen af Skinklerne under Undervandsbaaden blev dirigeret fra Muddermaskinen, da Visningen af Trosserne gav en omtrentlig Retning til Baadens For- og Agterende. Tampen, der var om Bord i Muddermaskinen, var stadig sat fast paa Tromlerne, saa at Wiren, naar den var tot, vilde ligge med Midten af Kæden under Baaden.

For at forhindre Kæden at skrænse maatte der passes nøje paa. Da Slæbebaadene ikke kunde komme mere fremover, blev der signaleret til dem om at stoppe, og »Navajo» blev beordret til at stikke c. 5 fath. paa sin Slæbetrosse. Et tilsvarende Stykke blev derpaa stukket ud fra Muddermaskinen. Da dette var gjort, fik Slæbebaadene Ordre til atter at gaa frem, og der blev stukket paa Tromlewiren i Muddermaskinen. Paa denne Maade blev Skinklen anbragt i sin endelige Stilling.

Da Kæden — efter Længden af Wiren, der førte til Muddermaskinen og dens Visning at dømme — øjensynlig var lige lang paa begge Sider af Baaden og i den ønskede Stilling, blev Slæbebaadene stoppet og »Navajo» bragt i Stilling, som vist paa Fig. 6 E, ved at hive ind paa dens Slæbetrosse. Efter at Øjet af Wiren var taget over »Navajo»s Lønning, blev det ved Hjælp af Tromlewirerne taget om Bord i Muddermaskinen. »Navajo»s Slæbetrosse var naturligvis sat fast, indtil Wiren var om Bord.

En anden Skinkel blev med samme Lethed anbragt under Baadens Forende, hvorimod det voldte store Van-

skeligheder at faa dem under Agterenden, fordi Roret og den ene Skrue var begravet i Sandet. Tilsidst maatte en af Prammene benyttes og de forreste Skinkler toges der om Bord. Ved at løfte c. 150 ts. blev Undervandsbaadens Stævn hævet tilstrækkeligt over Bunden til at de to andre Skinkler kunde trækkes ned under Stævnen og agterefter. Den ene af Agterskinklerne kunde imidlertid ikke komme paa Plads. I Virkeligheden var denne Trosse den indirekte Aarsag til, at den første Del af Bjærgningsarbejdet tog saa uforholdsmæssig lang Tid. Da Visningen af denne Trosse syntes at være rigtig i Betragtning af den Dybde, Baaden laa i, blev det ifølge Raadslagning bestemt at lade den sidde, til Baaden var kommet ind paa lægere Vand, hellere end at forsøge paa det meget vanskelige Arbejde at skifte den til en bedre Stilling paa dette Tidspunkt.

Efter at have arbejdet i 21 Dage, ofte 24 Timer i Træk, var alt atter klart til et Løft den 20. Maj. Disse 21 Dage havde det taget at anbringe de fire Skinkler under Undervandsbaaden. De Vanskeligheder og Besværligheder, man mødte ved dette Arbejde, er for talrige at omtale. Det var meget svært f. Eks. at holde Slæbebaadene paa den rette Kurs, naar de skulde hale Skinklen paa Plads, da Vind og Sø drev dem ad Læ til og næsten gjorde dem ude af Stand til at manøvrere. Da Manøvreren fordrede, at de kun gik smaat fremover, men ofte maatte skifte Kurs, var »Navajo»s Ror kun til ringe Nytte. Derfor afgang det fuldstændig af den forreste Baad, om den rigtige Retning kunde holdes.

Flere Dage blev spildt med at tage et Anker og andre Sager op. Dette skete, da man dræggede for at finde Baadens Agterende for foreløbig at anbringe Skinklerne. Da Ankeret havde fisket, forsøgte man at hæve det op til Muddermaskinen og klare det ud fra Trosserne. Det viste sig imidlertid at være fltret sammen med andre Sager, som gjorde det nødvendigt at slæbe Mudder-

maskinen og hele Materiellet i Havn til en stor Kran, for at klare ud paa hele den sammenfiltrede Masse. Dette blev gjort med stor Besværlighed. De opflskede Sager bestod af to Ankere, to Kædestykker, en gammel Wire-Strop, en Bøje og forskellige smækre Trosser.

Efter at have fuldført Arbejdet med at bringe den ene af Agter-Skinklerne paa Plads, sprang Kæden ved

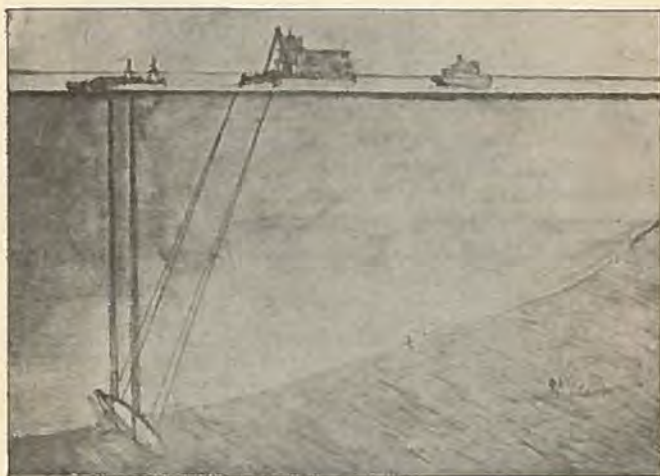


Fig. 7.

et daarligt Led. Dette medførte Tabet af to Dage. Kædestopperne svigtede adskillige Gange, hvorved Tampen af Trosserne gik overbord, og daarligt Vejr afbrød hyppigt Arbejdet.

Da alting igen var klart til at løfte, blev Slæbebaadene sat for Muddermaskinen. Wirerne, som førte fra Muddermaskinen til For- og Agterenden af Undervandsbaaden, blev halt tot med Spillene. Slæbningen ind mod Land blev saaledes udført ved et direkte Træk i Undervandsbaaden af Muddermaskinen, som vist paa Fig. 7, i Stedet for ved Hjælp af Prammene. Disse var

fortøjet til Muddermaskinen med Manilla-Trosser. Disse Trosser blev holdt slække, medens der blev løftet, for at Prammene kunde holde sig i den rigtige Stilling til hinanden og til Muddermaskinen. Da denne leverede baade Vand til Dampspillet og Belysning til Arbejdet, naar det var mørkt, maatte Prammene og Mudderma-



Fig. 8.

maskinen holdes ret klos til hinanden. Dette udførtes ved at hive ind paa de to Skinkler, efterhaanden som Dybden blev mindre.

Sent om Eftermiddagen den 20. Maj blev det første Løft foretaget med de nye Skinkler. Arbejdet blev fortsat til Mørkets Frembrud. Slæbebaadene slæbte støt fremad paa Undervandsbaaden gennem Muddermaskinen. Et Løft paa 20 ft. blev gjort den Dag. Det fyldte paa Spiltromlerne med Wire. Normalt repræsenterede et Lag Tørn paa Spiltromlerne en Løftehøjde paa 58 ft., men der var flere Tørn, som ikke havde givet nogen Løft-

ning. Man forsøgte at anbringe endnu en Tørn, efter at Tromlen var fuld, men Vægten i Skinklen viste sig at blive for stor. Denne Wire blev skaaret over den næste Morgen og den ny Tamp fastgjort til Hageboltene. Løftningen og Slæbningen blev derefter fortsat som før.

Mandag Eftermiddag den 24. Maj var F. 4 bleven løftet og bragt ind mod Land fra en Dybde paa 300 ft. til 84 ft. Det saa ud til, at Baaden kunde komme ind i Flydedokken i Honolulu's Havn den næste Dag.

Der blev den Eftermiddag gjort Forberedelser til at korte ind paa den ene af Kædeskinklerne. Der blev stukket ud til 23 fath., da et af Kædeleddene sprang ved det første Løft. Det var nødvendigt at korte ind paa Skinklen, før man kom ind paa lægt Vand i Kanalen, fordi Kæden ikke kunde tages rundt om Spiltromlen.

Det blev derfor planlagt at skifte til en mere fordelagtig Plads, fordi Agterskinklen — da Afstanden mellem Prammenes Bund og Undervandsbaaden formindskedes — begyndte at skamfle over Spanterne i Mudderrummene.

Imidlertid kunde intet af dette Program udføres, som det var planlagt. Den ene Vanskelighed efter den anden taarnede sig op, da der skulde kortes ind paa den lange Skinkel. Den eneste Autogen-Skærelampe, der fandtes, havarerede og maatte først gøres i Stand. Da Kæden endelig havde faaet den rette Længde, bekneb Skinklen sig, da den skulde paa Plads igen. I Stedet for at dette Arbejde skulde have været udført i Løbet af nogle faa Timer, blev Klokken 3 den følgende Morgen, før man overhovedet kunde tænke paa at skifte den agterste Skinkel. Saa arbejdede alle Mand i to Timer, indtil det blev lyst Kl. 5.

Da det var af Vigtighed at sende en Dykker ned for at undersøge og muligvis at arbejde med den vanskelige Skinkel, var det tilraadeligt at komme ind paa mindre Dybde. Baaden blev derfor løftet og slæbt ind til en

Dybde af 50 ft. Denne Stilling blev naaet den 25. Maj Kl. 8 Fm.

Dykkerne blev øjeblikkelig sendt ned for at undersøge Baadens Stilling og hvad Arbejde, der krævedes for at skifte Skinkelen. De gav den Besked, at Baadens Tilstand var god, tilsyneladende uden Huller eller stærkt beskadigede Plader, og at Grunden til den agterste Trosses uheldige Visning var, at den havde skaaret en Revne i de tynde Plader i Overbygningen, som forhindrede den i at glide agterefter til den ønskede Plads. Det var Dykkernes Mening, at Kæden ikke saa let vilde blive klar igen. Endvidere meldte en af Dykkerne, at Baaden laa helt over paa sin Styrbords Side med Tarnet delvis ned i Sandet.

I Betragtning af den Maade, paa hvilken Skinkelen var uklar, blev det bestemt at anbringe en ny Wire-Strop under Agterenden samt at lade Kæden blive paa Plads. Dette tegnede til at blive et let Arbejde, da Agterenden var fri af Bunden som Følge af det Træk, der stadig blev udført i den agterste Skinkel. Der var imidlertid ogsaa Uheld ved dette, hovedsagelig fordi der havde været Kinker paa Wiren ved tidligere Brug. Endnu Kl. 12¹/₂ om Eftermiddagen var Wiren ikke klar og bragt paa Plads. Desuden satte det uden Varsel i med svær Dønning.

Prammene begyndte at hugge med stor Kraft paa Grund af den Bevægelse, som Søen over det læge Vand gav dem. Efterhaanden blev Dønningerne sværere, og der begyndte at opstaa en stærk Brænding. Det blev nu klart, at der ikke var nogen Sandsynlighed for at faa anbragt den fjerde Trosse og faa gennemført det paa-tænkte Program. Med ringe Haab om et heldigt Udfald prøvede man at løfte Undervandsbaaden i de tre Skinkler. Men som det var at forudse sprang den enkelte agterste. For at frelse Undervandsbaaden fra videre Skade og for at forhindre, at Prammene skulde strande paa Revet,

maatte man lade de forreste Trosser gaa, da Søen begyndte at bryde meget stærkt i Nærheden af Prammene. Heldigvis blev de forreste Skinkler let klaret ud. Det blev gjort ved at løsgøre Spiltromlernes Hagebolte og slæbe Prammene til Søs.

Den svære Sø fortsatte i to Dage. Den tredje Dag blev Dykkerne sendt ned for at undersøge Baaden. De meldte, at Toppen af Undervandsbaaden, der hvor den forreste Kædeskinkel laa om, var blevet skaaret igennem omtrent halvvejs ned til Kølen. Denne Skade var fremkommet ved den forreste Prams Huggen i Søen.

Som Situationen havde udviklet sig blev det bestemt at forandre Arbejdsplanen. For det første var Juni og Juli de Maaneder med mest Brænding paa Sydsiden af Øen Oahu. Man kunde derfor regne med svær Brænding i den meste Tid af disse Maaneder ud for Indløbet til Honolulu's Havn. Det var ligeledes afgjort, at der i de korte Mellemrum, hvor man kunde regne med smult Vand, ikke var Tid til at anbringe nye Broge under Baaden og føre dem op til Prammene. Af tidligere Erfaring vidste man, at dette Arbejde vilde tage adskillige Dage, medens man samtidig løb den Risiko at blive afbrudt hele Tiden ligesom tidligere.

Den vigtigste Grund til at forandre Bjærgningsplanen var imidlertid den, at Undervandsbaaden, hvis den blev løftet i Prammene, kunde brække midt over, naar den blev transporteret gennem Kanalen. Dette vilde standse al Sejlads paa Havnen. At prøve paa at reparere den beskadigede Del, for at kunne anvende den første Løftemetode, vilde have medført store Udgifter og kostet megen Tid uden Udsigt til heldigt Udfald. Arbejdet maatte have været udført af Dykkere og vilde have været meget vanskeligt paa Grund af Understrømmen.

Der fandtes ikke lægere Vand end 40 ft., hvor Baaden kunde komme til Land. Dette var ogsaa en væsentlig Faktor til at planlægge en anden Bjærgnings-

metode. Maksimums-Dybgaaendet, som Flydedokken i Honolulu kunde tage, var c. 25 ft. 6 inch. Hvis der havde været en jævn Skraaning med haard Bund andre Steder end i selve Kanalen mellem Baadens Plads og Dokken, havde det været muligt at benytte den sædvanlige Ponton-Metode, hvorved et Skib bliver løftet 5 eller 6 ft. ad Gangen og slæbt ind paa lægere Vand mellem hvert Løft. Ved denne Maade maatte den sættes paa Grund mindst een Gang i selve Kanalen. Havde det næste Løft saa ikke kunnet foretages hurtigt efter, vilde Kanalen være spærret for Trafik saa længe. I Havnen var Bunden blød som Følge af Strømmen og Kloakudløbene, og at sætte Baaden paa Grund i Mudder vilde være farligt, fordi Sugningen af Mudder vilde nødvendiggøre praktisk talt den dobbelte Løftekraft. Desuden vilde Baaden blive fyldt helt med Mudder gennem den store Aabning, da Sejldugsmaatterne, som Dykkerne havde anbragt, ikke kunde holde Aabningen tæt.

Opgaven var derfor givet af sig selv, nemlig at løfte Baaden fra en Dybde af 46 ft. til en Dybde af 25 ft. paa een Gang. For at undgaa, at Baaden brækkede midt over, maatte hver Del af Skroget foran og agten for det beskadigede Stykke understøttes hver for sig. For at opfylde dette Forlangende blev det bestemt at sænke nogle cylindriske Pontoner langs Siden af Baaden og fortøje dem til denne ved Hjælp af Kæder. Ved at lænse Cylindrene kunde Baaden komme op til det forlangte Dybgaaende uden i Mellemtiden at blive sat paa Grund.

Denne Plan nødvendiggjorde Tilvejebringelsen af seks Cylindre og seks Kæder, saa at der kunde komme tre Cylindre paa hver Side. For at kunne brække Baaden los fra Bunden blev de seks Pontoners Løfteevne sat til 420 ts. Dette Overskud af Kraft var ikke alene nødvendigt for at faa løftet Baaden til at begynde med, men var ogsaa ønskeligt, hvis man af en eller anden Aarsag ikke kunde gøre Brug af al den disponible Opdrift, fordi

en af Cylindrene kapsizede saa meget, at den ikke kunde lænses helt. Man antog, at man ikke kunde faa Brug for Cylindrenes fulde Løfteevne undtagen i et saadant Tilfælde.

Fire af Cylindrene — de forreste og agterste paa hver Side — blev gjort 32 ft. lange og 11 ft. i Diameter, de to andre fik samme Længde, men en Diameter paa 12 ft. 6 inch. $\frac{3}{8}$ inch Plader anvendtes til Klædningen, og de blev bygget op med langskibs Spanter. Et tværskibs vandtæt Skod blev anbragt i Midten og delte derved Cylindrene i to Rum for lettere at kunne sænke dem og blæse dem ud. Uden dette Skod vilde Cylindrene have været vanskelige at arbejde med, naar de skulde sænkes paa Plads, da man i saa Tilfælde ikke var i Stand til at trimme dem. To Tons fast Ballast blev anbragt i Bunden af hver for at forsyne dem med tilstrækkelig Stabilitet, da de ellers vilde have rullet frit rundt i Vandet. En 4 inch Fylde- og Lænseventil blev anbragt i Bunden af Endeskoddet i hvert Rum. De blev forsynet med Spindler for at kunne manøvreres fra Toppen af Cylindrene. En $\frac{3}{4}$ inch Ventil blev lavet til hvert Rum og anbragt tæt ved Midterskoddet som Luftafgang og til Anbringelse af en Luftslange. Disse Ventiler blev anbragt saaledes for at holde dem klar af Trosserne og Kæden. En færdig Cylinder er vist paa Fig. 8.

Ydersiden af Pontonerne blev klædt med Douglas Fyr af 4 inch Tykkelse og 3 inch Bredde. Ved at anvende saa smalle Brædder var det ikke nødvendigt at give dem Form efter Cylindrenes Yderside. Klædningen blev ikke fæstet direkte til Pladerne, men den blev holdt paa Plads af $\frac{1}{2}$ inch galvaniseret Wire. Hensigten med Træklædningen var at forhindre lokal Beskadigelse af Pladerne i det Tilfælde, at Cylindrene skulde komme til at tage Grunden paa noget skarpt. Klædningen skulde endvidere tjene til at give mere Gnidning mellem Pontonerne. Værdien heraf blev tilfulde bevist ved selve

Bjærgningsarbejdet. I hvert Tilfælde blev Træet gnedet saa meget imod Undervandsbaaden, at Cylindrene sikkert vilde være sprunget læk, hvis ikke denne Sikkerhedsforanstaltning havde været udført. Hensigten med ikke at fastgøre Brædderne direkte til Yderklædningen var at forhindre, at Boltene blev revet ud eller revet løse. En læk Bolt vilde have været ligesaa uheldig for Foretagendet som et Hul i selve Pladerne. Klædningen blev anbragt i fire Længder og hver Del fastholdt af tre Wirer. De store Cylindre vejede 73 000 pounds hver og de smaa 63 000 pounds iberegnet Vægten af Træet.

Ventilerne i Endeskodderne var beskyttet af svære Træbjælker, som man ser paa Tegningen. Disse Bjælker tjente desuden som Fendere paa Enderne af Pontonerne. Ventilspindlerne og Bjælkerne blev ikke anbragt vertikalt. Dette var nødvendigt for at komme klar af Beslagene foroven paa Skodderne. Tre Beslag blev anbragt paa hver Ende. Sidebeslagene blev brugt til at surre den ene Ponton til den anden paa modsat Side af Undervandsbaaden. Saadanne Surringer var nødvendige, selv naar Pontonerne laa paa Bunden, for at holde dem i den nøjagtige Stilling.

Anbringelsen af Pontonerne paa Siden af Baaden var et af de vigtigste Arbejder ved Bjærgningen. Maaden var meget simpel og viste sig at være fuldt ud tilfredsstillende. Som ved den oprindelige Plan var det ugørligt at fastgøre Løftetovene paa selve Undervandsbaaden. Kæden blev derfor taget under Baaden og blev derefter skaaret igennem Klyds i Pontonerne. Paa denne Maade kunde Undervandsbaaden løftes i seks Kæder.

Et 12 inch Klyds blev anbragt 8 ft. fra hver Ende af Pontonerne. Disse Klyds var af Staalstøbegods og forbundet med hinanden ved 12 inch Staalrør. De langskibs og tværskibs Spanter paa Pontonernes Inderside var nittet til de Plader, som dannede Klydset. Naar Kæderne var taget igennem Klydset, blev de fastholdt af

svære støbte Staal-Stoppeklamper. Klamperne var lavet i to Halvdele med Form efter Kædeleddene. De to Halvdele blev holdt sammen af svære Bolte. Klamperne var saa lange, at de lagde sig uden paa Klydset og paa den Maade overførte Vægten til Pontonerne, naar disse flød. Fig. 9 viser en Klampe anbragt paa en af Kæderne. Da der anvendtes 2 inch Kæder for Ende-Pontonerne og



Fig. 9.

$2\frac{5}{8}$ inch Kæde paa Midter-Pontonerne, maatte Klamperne laves i to Størrelser.

En væsentlig Del ved Arbejdet var at anbringe Pontonerne og Løstekæderne paa de nøjagtige i Forvejen bestemte Pladser i Forhold til Undervandsbaaden. For at gøre dette maatte Bjærgningsfartøjerne fortojes til fire Bøjer, for at de kunde forhales i enhver Retning. Fire Træbøjer, 10 ft. og 6 inch i Kvadrat, blev bygget til dette Formaal.

Disse Bøjer blev opankret, som vist paa Fig. 10,

45° ud paa Styrbords og Bagbords Bov og Laaring af Undervandsbaaden. Tre Ankere af Marinetype, som vejede 5000 pounds Stykket, og et 7000 pounds Anker,

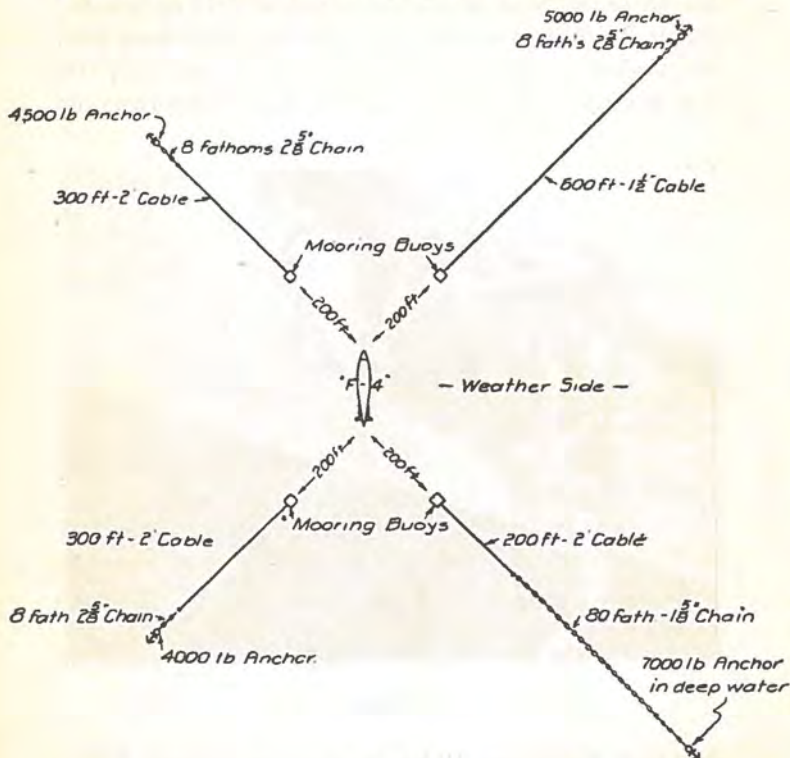


Fig. 10.

som var blevet fisket op under Bjærgningsarbejdet, blev brugt som Forankring for Bøjerne.

De luv Bøjer blev sat med særlig Omhu, da det var af Vigtighed, at Afstanden mellem Bøjerne og Bjærgningsfartøjet, naar det laa i tot Fortøjning, var tilstrækkelig stor, da Varpene ellers ikke vilde være af en passende Længde. Med Bjærgningsfartøjet lige over Undervandsbaaden beregnede man denne Distance til 200 ft.

Bøjerne blev sat ud af Slæbebaaden „Navajo“. For at faa de luv Bøjer til at staa nøjagtigt, blev en Mærkepilk sat for at angive den nøjagtige Plads for Ankeret. Ankeret blev hængt over Siden paa Slæbebaaden med Kæden ombord — Bøjen blev slæbt paa Siden. Som Agtervarp anvendtes $\frac{3}{4}$ inch Wire, som i en bestemt Længde blev gjort fast til Agterkant af Roret paa Under-



Fig. 11.

vandsbaaden. Naar Slæbebaaden var kommet ud i en passende Afstand paa en Linie mellem Undervandsbaaden og Bøjen, blev den anden Tamp af den $\frac{3}{4}$ inch Wire gjort fast til Bøjen, hvorefter Slæbebaaden gik frem i Retning af Mærkepilken.

Saa snart Maalelinen mellem Undervandsbaaden og Bøjen var tot, blev Bøjen kastet og Ankerkæden stukket ud. Naar det hele var tot og Retningen var rigtig, lod man Ankeret gaa. Paa denne Maade undgik man Fejl, som kunde fremkomme, dersom man ved Beregning

skulde finde Længden af Ankerkæden ved Hjælp af Afstanden og Vanddybden.

Den anden Bøje blev sat paa samme Maade. De to sidste Bøjer blev sat ved at stikke dem ud fra Bjærgningsfartøjet, som forinden var blevet fortøjet i de to luv Bøjer.

Bjærgningsfartøjet bestod af en Flaade, som vist paa Fig. 11, som havde været anvendt til Dykkerarbejder. Den var forsynet med en svær firbenet Kran og en solid Udlæggebom. Hejsemaskineriet paa Flaaden bestod af to Maskiner, hver med to Tromler med $\frac{3}{4}$ inch Staalwire. Ved at sætte Bøjevarpet fast paa Maskinens Spilkopper kunde Flaaden let forhales, som det passede. Specielle Vejviserblokke og Skiver blev klargjort for at manøvrere med Kæderne og sænke Pontonerne.

Alt hvad der hørte til Løftkæderne, Klamper o. s. v., blev sat paa Plads paa Dækket af Flaaden, før den forlod Havnen. 2 inch Kæder brugtes ved Endepontonerne og $2\frac{5}{8}$ inch Kæder ved Midterpontonerne. Da Vanddybden kun var 46 ft., kunde to 15 fath. Kædelængder bruges, skønt Tampene i saa Fald ikke kom op til Overfladen. Spanterne Nr. 17, 27, 41, 51, 71 og 81 i Undervandsbaaden blev udset til de Steder, hvor Kæderne skulde anbringes. Man haabede paa, at en $2\frac{5}{8}$ inch Kæde, som endnu fra det tidligere Arbejde laa under Baaden ved Spant 27, kunde bruges, men efter at have tilbragt flere Dage med Forsøg paa at klare den ud, maatte en ny Kæde anbringes. Dykkerne gravede ud under Baaden ved Spant 27 og 41 for at kunne skære Kæderne igennem. Paa de andre Steder var Undervandsbaaden tilstrækkelig klar af Bunden, til at Kæderne kunde passere under uden Udgravning. Naar Tunnelen skulde graves, blev der først lavet et Hul ved Hjælp af Skovle og Brækjern. En Pumpslange blev derefter flret ned fra Slæbebaaden Navajo, som laa lige ved Siden af. Koralsandet kunde let skylles bort ved Hjælp af Slangen, men

Koralklippe maatte brækkes los med Brækjern fra den ene Side af Baaden.

Kæderne ved Spant 27 og 41 blev skaaret under Baaden paa følgende Maade: En 55 ft. lang $\frac{3}{4}$ inch Wire B blev shacklet til Løberen A, den ene af Trosserne fra Tromlerne, som vist paa Fig. 12. Tampen af Wiren blev firet ned paa Bunden og taget igennem Tunnelen af Dykkeren. Løberen C, som førte til den anden Spiltromle, blev derpaa firet tilbunds paa den modsatte Side af Undervandsbaaden og shacklet til Wiren B. Ved at stikke ud paa Løberen A og hive paa C blev Tampen af B hevet op paa Dækket af Flaaden, hvor den blev hekset til Tampen D af det 15 fath. Kædestykke. Løberen C blev derefter shacklet i Tampen E af Kæden. Ved at hive i C, løftede man en Del af Kæden fra Dækket. Den anden Tamp af Kæden, som var shacklet til B, blev derpaa kastet overbord, idet man havde en Tovstopper paa Kæden kastet til paa Hjørnestøtten i Flaaden. Ved at hive ind paa A kom Kædestykket ind i Tunnelen. Længden af Wiren var saadan, at naar den nederste Ende af Kæden var kommet til Munden af Tunnelen, var Shacklen i den øverste Ende af B godt klar af Vandet. I Mellemtiden var Navajo blevet opankret tværs paa Flaaden lige ud for Tunnelen, med Agterenden omtrent 49 ft. fra Flaaden. Slæbebaadens Wire-Slæber blev derefter taget ombord i Flaaden og shacklet til den øverste Tamp af Wiren B, samtidig med at Løberen A blev shacklet ud. Ved at gaa frem med Slæbebaaden blev Kæden halet igennem Tunnelen. Navajo holdt sin Position i Forhold til Undervandsbaaden ved at hive ind paa sit Anker. Efterhaanden som der blev hevet ind paa Kæden, blev der stukket paa Løberen C. Ved Hjælp af Mærker anbragt paa C forvissede man sig om, at Kæden var igennem Tunnelen. Da der var lige meget af Kæden paa begge Sider af Undervandsbaaden, stoppede Navajo og stak ud paa Slæberen.

Derefter shacklede Dykkerne den nederste Tamp af Trossen B ud. Gennemhalingen af Trossen B lettede Arbejdet for Dykkerne, da denne Trosse var let at haandtere, hvorimod Navajos svære Staafløber vilde have været meget vanskelig at arbejde igennem Tunnelen.

For at faa den anden Tamp af Kæden klar af

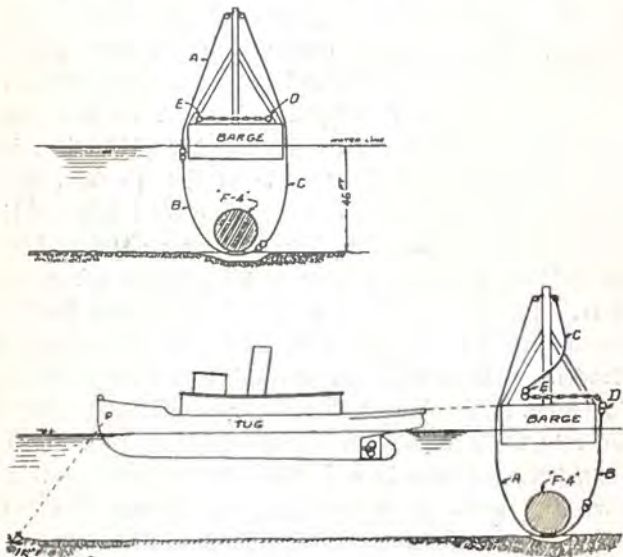


Fig. 12.

Undervandsbaaden, satte en Motorbaad en 3 inch Manilla-Trosse fast i C og slæbte ud i den tværs paa Flaaden, samtidig med at man stak ud paa C. Da Kæden var blevet strakt tilstrækkeligt, shacklede Dykkerne Trossen C ud.

Man havde stor Vanskelighed med at faa Kæden under ved Spant 27 paa Grund af den Tilstand, som Overbygningen og de Rør, der befandt sig i Nærheden, var i. Ligeledes var det meget besværligt at hive Kæden igennem Tunnelen ved Spant 41. Kæden ved Spant 51

blev ogsaa slæbt igennem, men det var ikke nødvendigt at grave Tunnel.

Ud for Spanterne 17, 71 og 81 rørte Baaden ikke ved Bunden, hvilket gjorde det muligt at anbringe Kæder uden Hjælp af Slæbebaaden. Fremgangsmaaden bestod i at stikke Trosserne A og C i Bund paa hver sin Side af Baaden, shackle den sammen underneden og derefter

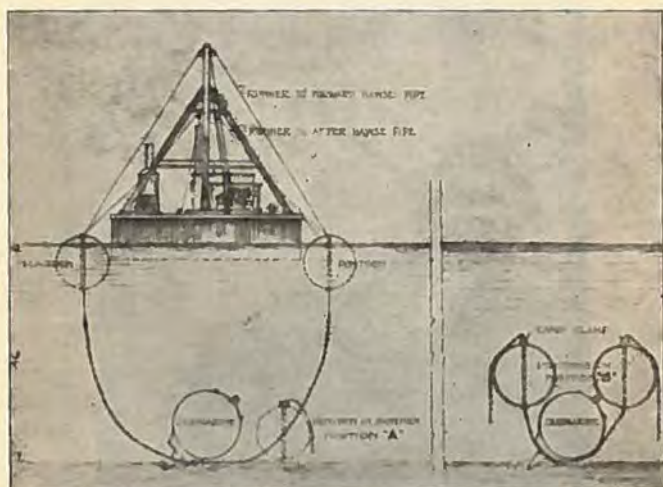


Fig. 13,

tage begge Tampene op til Dækket af Flaaden, hive ind paa den ene med Spillet og stikke paa den anden. De to Trosser blev derefter shacklet i hver sin Tamp af Kæden. Ved at stikke ud paa den ene Trosse og hive paa den anden, kom Kæden paa Plads. Motorbaadene strakte derefter Tampene ud paa den ovenfor beskrevne Maade.

For at Brogene kunde blive anbragt paa de nøjagtige Pladser i langskibs Retning, maatte naturligvis Flaaden forhales for hver Gang. Dette gjordes ved at tage Varpene til Maskinens Spilkopper. En Dykker blev

sendt ned, saasnart Fartøjet formodedes at ligge rigtigt, og en Løber blev firet ned som Mærke. Paa en bestemt Tid af Dagen kunde man, naar Vandet var meget klart, se Undervandsbaaden paa Overfladen ved Hjælp af Vandkikkerter, men paa Grund af Lysstraalernes Brydning i



Fig. 14.

Vandet, havde lagttagelserne oppe fra ingen Værdi, undertagen de blev bekræftet af Dykkerne.

Efter at alle Kæderne var bragt paa Plads under Baaden, blev Flaaden halet væk for at faa de midtskibs Pontoner paa Siden. Disse blev trimmede i Havnen til et Fribord af 3 ft., før de blev slæbt ud til Arbejdsstedet. En Ponton blev anbragt paa hver sin Side af Flaaden ud for A Spantet, som vist paa Fig. 13. De fire Løbere fra Spiltromlerne, blev skaaret gennem Klyds-Rørene og stukket i Bund, hvor Dykkerne knobede dem til

Kæderne. Samtidig arbejdedes der med at fylde Pontonerne.

En 50 ft. lang Luftslange forsynet med $\frac{3}{4}$ inch Ventil i Tampen blev forbundet med hver Luftstuds. Ved at manøvrere disse Ventiler, kunde man passe Pontonernes Trimning. Bundventilerne blev holdt aabne. Saa snart Løberne var stukket i Bund gennem Klyds-Rørene og shacklet til dernede, blev Stoppeklamperne anbragte paa Toppene af Klydsene, som vist paa Fig. 14. For at lette Dykkerne Arbejdet med at faa de to Halvdele af Klamperne sammen, blev der for det løse anbragt Støttebolte igennem nogle Huller, som var blevet anbragt for det samme. Hensigten med de nedfiredede Ender var at anbringe Klamperne paa Plads i Forvejen. De nævnte Bolte var lange nok til, at Klamperne kunde komme de 12 inch fra hinanden, som Rørenes Diameter var. Klamperne var surret til Pontonerne, for at de ikke skulde glide af.

Fem inch Manilla Trossen blev fastgjort i Pontonernes Endebeslag. Den forreste Trosse fra hver Ponton blev taget til en Pullert og den agterste til Spiltromlen paa den ene af Maskinerne. Disse Trosser blev mærket for hver fem ft., for at der kunde stikkes ligemeget ud paa dem begge.

Da alt var klart, paabegyndtes Fyldningen af Pontonerne. Saasnt disse viste Tilbøjelighed til at synke, blev Udblæsningsventilerne aabnet, for at de skulde faa negativ Opdrift. Enhver ringe Forøgelse af Vandmængden i et af Rummene vilde nemlig have den Virkning, at den ene Ende af Cylinderen vilde gaa ned først, og uden en saadan Foranstaltning vilde det ikke have været muligt at forhindre en forkert Trimning af Pontonerne. Saasnt Dykkerne meldte, at en Ponton laa lige paa Bunden parallel med og klos til Undervandsbaaden, blev Ventilerne aabnet for Fyldning. Kun med en af Pontonerne maatte den ene Ende løftes og føres nærmere

til Baaden. Dette vilde have været vanskeligt, hvis Pontonen havde været fyldt helt, før dens Stilling var undersøgt. Bundventilerne blev lukket, naar Pontonerne var fulde, for at forhindre Sand i at trænge ind.

Skønt Opdriften ved Hjælp af Luften kunde reguleres meget omhyggeligt, viste Cylindrene ikke destomindre en tydelig Tilbøjelighed til at blive uhaandterlige og tunge, saasnt Vandliniearealet var forsvundet. Samtlige Pontoner blev imidlertid sænket uden Uheld, og uden at nogen af Trosserne sprang.

Dykkerne paabegyndte at sammenbolte Stoppeklamperne, saasnt en Ponton var meldt paa Plads. Det var ikke nødvendigt, at Klamperne blev sat omkring et bestemt Led, men naar de engang var paa Plads, maatte man vide nøjagtigt, hvilket Led de sad paa, saa at Klamperne paa den modsatte Side kunde komme paa den rigtige Plads, og for at man kunde forvise sig om, at der var tilstrækkeligt slækt paa hver Kæde. Hvis Kæderne var blevet halt helt for, og Klamperne havde været anbragt lige over Klydsene, vilde Pontonerne være blevet holdt nede paa Siden af Undervandsbaaden, naar de begyndte at faa Opdrift. Dette vilde have bevirket et betydeligt skævt Træk, hvilket ikke var heldigt paa Grund af den overordentlige Kraftpaavirkning, Kæderne var udsat for.

Arbejdet med at bolte Stoppeklamperne sammen var meget haardt, da de støbte Stykker var meget svære. Det værste for Dykkernes Arbejde var den konstante Pumpning af Kæderne, som den stadige Dønning selvfølgelig fremkaldte. Kæderne maatte holdes klar af Trosserne fra Flaaden, da Vanskelighederne ved at anbringe Klamperne ellers vilde blive større.

Klamperne blev sat paa Plads paa de forreste Bagbords Kæder, medens Pontonen var i Overfladen for at undgaa saameget Undervandsarbejde som muligt. Da dette var gjort, blev denne Ponton hevet ned, mens den

havde en ringe positiv Opdrift ved at hale ind paa Kæden paa modsat Side. Dette Arbejde var imidlertid ret voveligt, fordi en Kæde, der hives under et Fartøj, let kan komme uklar. Med Sikkerhed kunde dette Arbejde kun udføres ved de forreste Pontoner, fordi det var det eneste Sted, hvor Baaden var tilstrækkelig klar af Bunden, hvor Kæderne skulde være.

Det var et større Studium at udfinde den bedste Metode, paa hvilken Pontonerne skulde bringes til Overfladen. Pumpning blev opgivet, fordi der i saa Tilfælde skulde indrettes Undervandsmaskineri. Pumper, som arbejdede paa Overfladen, var uanvendelige, fordi Sugehøjden var for stor. Udblæsning med Luft var derfor den eneste Udvej.

Det var af stor Betydning, at Lænsningen af Cylindrene, naar den en Gang var paabegyndt, blev fuldført i den kortest mulige Tid og med saa lille Risiko som muligt for Standsning — paa Grund af den Hurtighed, hvormed Søen uden for Honolulu Havn kan rejse sig. Det vilde have været skæbnesvangert for Bjærgningsarbejdet, dersom Pontonerne var delvis lænset, saa de kunde flyde uden dog at have tilstrækkelig Opdrift til at løfte Undervandsbaaden, hvis det satte i med svær Sø og deraf følgende Underdønning. I et saadant Tilfælde vilde der rimeligvis hverken blive Tid til at fylde Pontonerne igen og derved faa dem til at synke eller til at fuldende Uddykningsprocessen. Paavirkningen paa Undervandsbaaden og hele Bjærgningsmateriellet vilde under saadanne Omstændigheder blive ligesaa stærke, som hvis Løftningen var foretaget med Pramme. Derfor blev der fastsat en Maximumtid af to Timer til Uddykningsarbejdet.

Der var to Metoder mulige, paa hvilken man kunde skaffe Luft til Lænsningen — ligefrem Anvendelse af Luftpumper eller ved Brugen af fyldte Luftflasker. Den første Maade nødvendiggjorde Installationen af flere sær-

lige Luftpumper i Slæbebaaden Navajo. Det vilde have været vanskeligt at finde passende Plads paa Navajo for Installationen af disse Pumper, Beholdere og forskellige andre Ting. Desuden kendte man Luftpumpens Tilbøjelighed til at havarere. Det blev derfor bestemt at tage Luften fra fyldte Torpedoflasker.

En Beregning godtgjorde, at 24 Torpedo-Luftflasker,

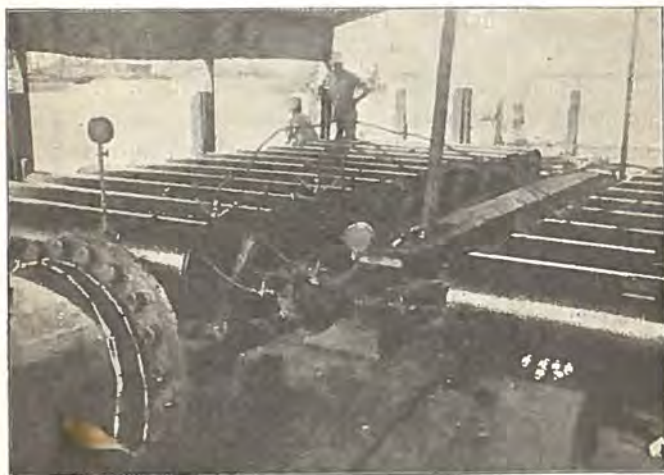


Fig. 15.

som blev blæst ned fra 2150 pounds til 200 pounds Tryk, vilde have tilstrækkelig Luft til at løfte Baaden. Forsøg godtgjorde, at en Luftflaske kunde blæses af fra 2150 til 200 pounds Tryk i omtrent fem Minutter imod et Modtryk af 50 pounds. Med den Forudsætning, at Luften skulde overføres til Pontonerne gennem 150 ft. lange $\frac{3}{4}$ inch Luftslanger imod en Vandsøjle paa 46 ft. og med en Forskel i Trykket paa 20 pounds, regnede man ud, at Pontonerne kunde komme op i Løbet af 100 Minutter. Naar dette Punkt var naaet, vilde Trykforskellen blive holdt noget under 20 pounds, for at

Sammenføjningerne i Pontonernes Endeskodder kunde holde. Pontonerne blev virkelig bragt til Overfladen i Løbet af to Timer, fra det Øjeblik Luften blev sat til.

Tyve Torpedo-Luftflasker blev installeret i en Kulpram, som vist paa Fig. 15—17. Disse Flasker var forbundet i Parallel til et 7 inch extra svært Rør. Dette Rør mundede ud i en Expansionsbeholder, som var lavet



Fig. 16,

af et Støbejerns-Rør, 22 inch i Diameter og 8 ft. langt. Dette Arrangement er vist paa Fig. 15. Expansionsbeholderen var forbundet med et Ventilstykke med 12 Ventiler, til hvilket Luftslangerne blev sat til og derpaa førte til Pontonerne, som det ses af Fig. 16 og 17. Et Manometer blev anbragt saavel paa det 7 inch Rør som paa Ventilstykket.

Det 7 inch extra svære Rør var nødvendigt, hvis en af Ventilerne paa Flaskerne skulde blæse i Stykker, da det fulde Tryk i saa Fald ikke vilde komme i Expansionsrummet og Luftslangerne. Dette Arrangement gjorde

det altsaa muligt at sætte en ny Flaske til blot ved at aabne Ventilen. Trykket i Luftslange-Manometret blev holdt paa 35 pounds, indtil Pontonerne kom op. Ved at knibe paa Flaskeventilen og Ventilen paa Røret til Expansionsrummet, kunde Trykket passeres uden Vanskelighed.

Det Antal Flasker, der var til Disposition, gav ikke



Fig. 17.

meget Overskud til Tab, som kunde fremkomme ved Utætheder og ved Afskruning af Luftslangerne. Man maatte derfor saavidt muligt undgaa Forsinkelse af den Grund. En af Undervandsbaadene blev derfor fortøjet med sin Stævn klos til Arbejdsflaaden. En Højtryks-Kobberluftslange blev ført direkte paa Undervandsbaadens Luftbeholdere til det 7 inch Rør. Den Luft, der kunde faas fra Undervandsbaaden, var tilstrækkelig til at blæse Halvdelen af Vandet ud. Paa Grund af Friktionen i det tynde Kobberrør kunde den ønskede Udstrømnings-hastighed ikke opnaas, efter at Trykket i Baadens Luft-flasker var faldet under 850 pounds.

Saasnart de to sidste Pontoner var kommet paa Plads paa Siden af Undervandsbaaden, blev Kulprammen med Luftflaskerne lagt paa Plads i Stedet for Arbejdsflaaden. Prammen blev forløjet ca. 50 ft. til Luvart af Undervandsbaaden for ikke at være i Vejen, naar Pontonerne dykkede ud.

Søndag den 29. August var alting klart til at faa



Fig. 18.

F. 4 op. Baaden havde da været paa Bunden i 5 Maaned. Paaskruningen af Luftslangerne og Aabning af Udblæsningsventilerne blev opsat til denne Morgen, da det vilde have været utilraadeligt at have de tolv 150 ft. lange Slanger paa Plads om Natten i Dønningen. Da alle Forbindelser var i Orden, blev en Dykker sendt ned for at passe paa Pontonerne og melde op gennem Telefon, naar de begyndte at flyde. Der blev derpaa sat Luft til alle fire Rum i Agterpontonerne. Da disse flød, blev der lukket for Luften, og Midterpontonerne blev lænset paa samme Maade. Da man skulde i Gang med

Forpontonerne, var det nødvendigt, at den lav Pontons forreste Ende kom klar af Bunden før Agterenden, for at den kunde komme klar af Forroret paa denne Side, som endnu sad paa Plads og drejet opad i en Vinkel paa omtrent 45° . Hvis dette ikke var blevet gjort, vilde Pontonerne have tøret mod Rorets skarpe Kant, hvilket rimeligvis vilde have medført et større Havari paa Cylinderen.



Fig. 19.

Efter at alle Pontonerne var stillet i passende horisontal Stilling ved Hjælp af Ventilene paa Ventilstykket, blev der aabnet for Luften til alle 12 Rum. Den ene Ende af Undervandsbaaden kom op lidt før den anden, som man kunde vente. Paa Fig. 18 er vist Forpontonerne i det Øjeblik de kommer i Overfladen. Man vil lægge Mærke til, at de er trimmet hver sin Vej. Dette hidrørte fra, at Kæderne ikke var fastgjort til Undervandsbaaden, men kun laa under Bunden paa den ene Side til den paa modsat Side. Den ene Ende af hver Ponton maatte nødvendigvis komme

noget før op end den anden, hvordan de end havde været inddelt. Den øverste Ende halede derved den slække Kæde igennem under Baaden. Resultatet heraf var, at Pontonen paa modsat Side blev trimmet den modsatte Vej. Saalænge der var tilstrækkelig Reserveopdrift i alle seks Pontoner, havde denne Trimning intet at sige, da der altid kunde blæses en tilstrækkelig Mængde Vand ud af den øverste Ende for at faa tilstrækkelig Løftekraft. Den nederste Ende kunde selvfølgelig komme helt op i Overfladen. Naar Pontonerne en Gang var i Overfladen, afbalancerede de hinanden automatisk, idet de øvre Ender ikke blev baaret oppe af Vandet og derfor ikke gav noget Træk i Kæderne. Dette gjorde, at Opdriften i den nederste Ende af den Ponton, der var ligeoverfor, kom til at virke ved at forskubbe Kæden. Fig. 19 viser Pontonerne i Overfladen under Slæbning ind i Havnen. Det ses, at alle Pontonerne nu er praktisk taget horisontale.

Spørgsmaalet om, hvorfor Pontonmetoden, som tilsidst valgtes, ikke kunde være bragt i Anvendelse fra Begyndelsen, besvarer sig selv. Det vilde have været uigennemførligt paa Grund af den store Dybde, som Undervandsbaaden først laa paa. Naar Arbejdet med at sænke Pontonerne ned paa Siden af Baaden og anbringe Kæderne var vanskeligt paa 46 ft. Vand, vilde det have været umuligt paa en Dybde af 300 ft. Dykkerne paa Undervandsbaadsflotillen maatte arbejde fra fem til ni Timer om Dagen fra den 21. til den 29. August, medens de bragte Kæderne paa Plads under Baaden, fastgjorde Stoppeklamperne, efter at Pontonerne var sænket, pakede Udblæsningsventilerne tæt og endelig forbandt Luftslangerne til Udblæsningen. Dette Arbejde kunde ikke være udført i 300 ft. Dybde, da det meste af det var meget anstrengende og trættende.

Bøganmeldelse.

Sjöslaget utanför Skagerak den 31. Maj og 1. Juni 1916. Af Aug. Giron, Kapten vid kungl. Flottan. Udgivet af Marinlitteraturföreningen.

Efterhaanden som Verdenskrigen skrider længere og længere frem, spejder man i Marinekredse med største Iver efter de Lærdomme, der kan uddrages af den. Desværre er disse kun faa. Rapporter og Beretninger er alle skrevne saaledes, at de kun oplyser det mindst mulige og navnlig tier om det, der fra et sømilitært Standpunkt maa anses som det vigtigste.

Som det saa ofte har vist sig, er Tildragelser paa Søen langt vanskeligere at faa Rede paa end Tildragelser paa Landjorden, og medens man saaledes efterhaanden har næsten fuldstændig Rede paa alle de større Landslag, kan man kun paa enkelte Punkter komme Verdenskrigens eneste virkelig store Søslag, Slaget ved Jylland, nærmere paa Livet.

Saa meget des større Interesse har en Fagmands virkeligt systematiske Forsøg paa at udrede Traadene i dette Slag, og det skal da straks siges, samtidig med paa det varmeste at anbefale Kaptajn Girons Arbejde, at dette Forsøg vistnok er lykkedes saa godt som muligt. De Kilder, der har staaet Forfatteren til Raadighed, er jo alle mere eller mindre plumrede, dels forsættlig, dels tilfældig, og Forfatteren siger da ogsaa i sit Forord, at Læseren ingenlunde faar vente sig en fuldstændig og i alle Henseender rigtig Redegørelse for Slaget. At man derfor paa enkelte Punkter kan nære andre Anskuelser end Kaptajn Giron er saaledes ganske naturligt, selvom man i Hovedsagen kommer til de samme Resultater.

Det vil i hvert Fald vare saa længe, inden virkelige paalidelige Oplysninger om Slaget kommer til at foreligge, at et Forsøg som dette maa synes fuldt berettiget og af største Interesse.

I denne Tid, hvor Tidsskriftets Læsere er spredt over hele Landet, og Adgangen til fremmede Bøger og Tidsskrifter ikke er saa let, vil en refererende Anmeldelse antagelig have sin Berettigelse, og det er da kun at ønske, at man vil føle sig fristet af disse Linier til at købe Kaptajn Girons Bog og selv sætte sig ind i hans Behandling af Emnet.

Efter en kort Indledning, hvori Forfatteren viser Udviklingen af den almindelige strategiske Situation paa Søen, begynder Bogen med en Oversigt over de to kæmpende Flaaders Sættelse og Inddeling og omstaaende Tabeller til Oversigt over Styrkeforholdet imellem dem.

Antallet af 38 cm Kanoner hos Englænderne er vistnok angivet noget for stort. I Oversigten over Styrkernes Fordeling opgiver Forfatteren selv, at Englænderne kun har haft 3 Skibe af den helt nye Resolution Klasse og 4 Skibe af Queen Elizabeth Klassen med. Dette giver kun 56 Stk. 38 cm Kanoner, idet ovennævnte to Skibstyper er de eneste, der er forsynede med Kanoner af dette Kaliber, og man ser derfor ikke, hvorledes Forfatteren er kommet til Tallet 72.

Iøvrigt anføres følgende til Oplysning over Flaadernes Styrkeforhold.

Virkningen af et 38 cm Projektil er under ensartede Forhold omkring dobbelt saa stor som et 30 cm Projektils og $2\frac{1}{2}$ Gange saa stor som et 28 cm Projektils Virkning.

Tyskerne havde imidlertid bedre mellemsvært Artilleri, de har som bekendt altid holdt dette Artilleris Kaliber oppe ved mindst 15 cm, hvorimod Englæn-

	England			Tyskland		
	Antal	Tonnage	Besætning	Antal	Tonnage	Besætning
Slagskibe	28	668 000	28 000	22	395 000	22 400
Slagkrydsere	9	208 400	9 000	5	124 000	5 400
Panserkrydsere . . .	6	78 000	5 000	—	—	—
Lette Krydsere . . .	23	110 000	10 000	? ¹⁾	65 000	5 500
Torpedojagere . . .	40	40 000	5 000	—	—	—
Torpedobaade . . .	80-100	80 000	7 000	100	55 000	8 000
	206	1 184 000		ca.140	639 200	41 300

¹⁾ Antallet af tyske lette Krydsere anslaaes andetsteds til at have været ca. 23.

	Kaliber	England	Tyskland
Slagskibe	{ 38.1 cm	72	—
	{ 35.5 "	10	—
	{ 34.3 "	120	—
	{ 30.5 "	104	128
	{ 28 "	—	72
	Sum	306	200
Slagkrydsere	{ 34.3 cm	32	—
	{ 30.5 "	40	16
	{ 28. "	—	28
	Sum	72	44
I alt		378	244

derne i lang Tid bestykkede deres Dreadnoughts med 10.2 cm Kanoner som sekundær Armering.

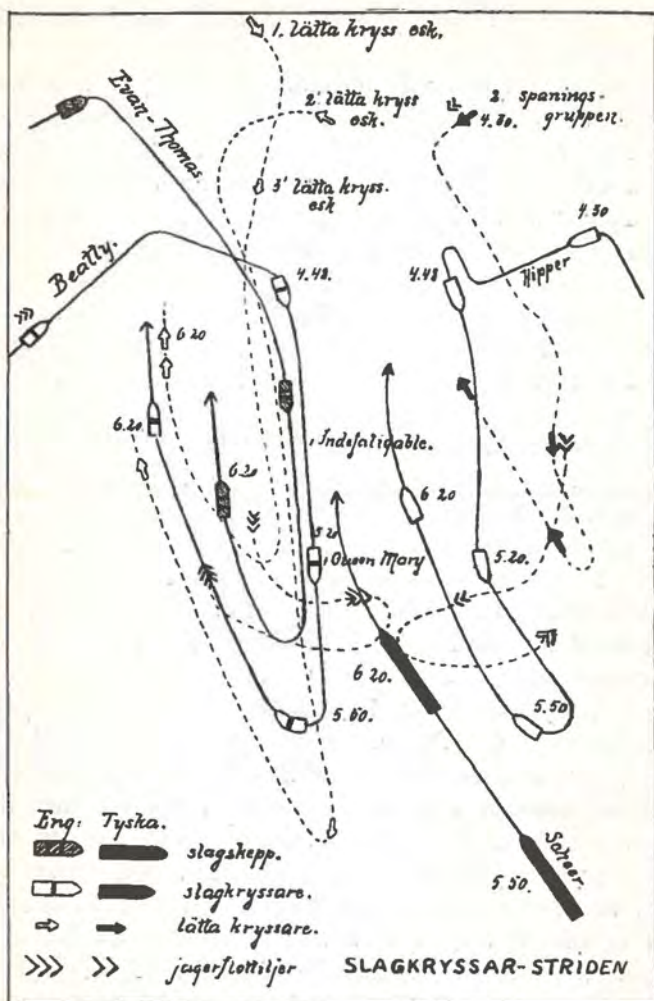
De tyske Fartøjers Panzer var ogsaa bedre end Modstanderens.

Saaledes har de tyske Slagkrydsere paa de svære Taarne 3—5 cm tykkere Panzer (25—28 cm) end Englændernes tilsvarende Skibe (23 cm). Og det i 1914 færdigbyggede Slagskib »König« har f. Eks. 35 cm Panzer i Vandlinien og paa de svære Taarne imod kun 30.5 cm paa det samme Aar færdigbyggede engelske Slagskib »Iron Duke«.

Hvad angaar Farten laa Overlegenheden for Slagskibenes Vedkommende hos Englænderne. Den engelske Slagflaades Eskadrefart gik op til ca. 21 Knob og de tyske Slagskibseskadrens til ca. 18 $\frac{1}{2}$ Knob (ved Deutschland-Klassens Deltagelse). Derimod havde den tyske Slagkrydsereskadre en Fart af henimod 28 Knob, medens Admiral Beattys Styrke ikke kan antages at have naaet op paa højere Fart end 26 $\frac{1}{2}$ Knob.

Forfatteren gaar derefter over til Beskrivelsen af selve Slaget og følger her i de første Afsnit nærmest Admiral Beattys Rapport. Klokkeslettene er efter mellemeuropæisk Tid.

Tidspunkterne for »Indefatigables« og »Queen Mary«s Undergang, der ikke nævnes i den engelske officielle Rapport, men kun kendes gennem tyske Beretninger og tildels gennem engelske Avisnotitser, opgiver han til henholdsvis Kl. 5⁰⁴ og Kl. 5⁸⁰, altsaa henholdsvis 16 og 42 Minutter efter Kampens Begyndelse. Om Aarsagen til at disse to Skibe gik ned allerede paa et saa tidligt Tidspunkt af Slaget, skriver Forfatteren, at der fra engelsk Side er gjort gældende, at den ikke direkte skyldtes Virkningen af Fjendens Ild, men Eksplosioner i Ammunitionsrummene. Disse Eksplosioner skulde være opstaaet ved, at Flammen fra eksploderende Granater havde bortrevet Taarntaget samt bragt Forhaandsammu-



tionen og derved Ammunitionsmagasinerne til at eksplodere.

Skildringen af Slaget er ledsaget af 3 Skizzer, en for hver af Slagets 3 Hovedpunkter. Disse Skizzer, som findes gengivne nedenfor, er med nogen Modifikation tagne fra »Unsere Flotte im Weltkriege« af Kontreadmiral Kalau vom Hofe.

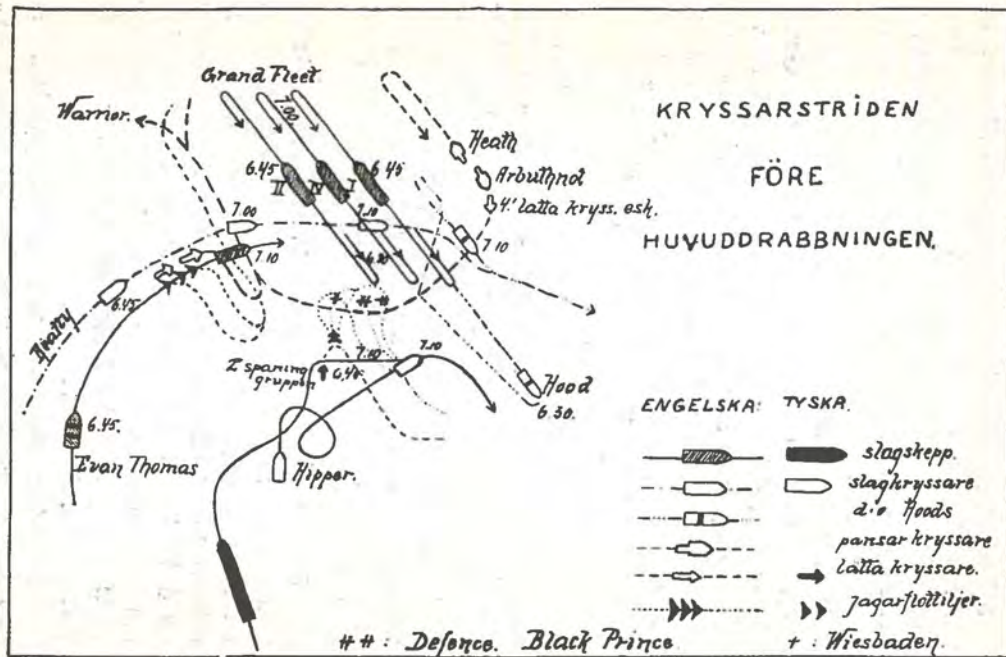
Medens den første og sidste Skizze giver et ganske sandsynligt og let overskueligt Billede af Slagets Gang, kan der vistnok rejses nogen Diskussion om saavel Skizzen »Kryssarstriden före Huvuddrabbningen« som Beretningen om denne Del af Slaget. Men dette er da ogsaa et af Slagets mest udviklede Punkter, og et af dem, hvorom man har de færreste Oplysninger.

Forfatteren skriver her!

Saasnart Jellicoe har faaet Underretning om, at Fjenden er i Sigte, sætter han Kurs SØ. t. S. med højeste Fart, og i omkring 2 Timer anstrænges Maskinerne til det yderste. Foreningen med Beatty bliver imidlertid i høj Grad besværliggjort paa Grund af den sydlige Kurs, som Beatty har styret, indtil han, efter at have faaet den tyske Hovedstyrke i Sigte, stod Nord paa.

Jellicoe detacherer derfor 3. Slagkrydsereskadre under Hood med Ordre til at gaa i Forvejen for at forstærke Beatty. Ligeledes fremsendes 1. Krydsereskadre under Arbuthnot samt 4. lette Krydsereskadre og 4. Flotille. For at vente paa nærmere Underretning om de kæmpendes Pladser og for ikke at komme for langt Syd paa, lader Jellicoe sin Slagflaade dreje til NV. (ca. Kl. 6³⁰ E. M.).

Kl. 6³⁰ er Hood saa nær ved Kamppladsen, at han kan se Blink af Skud og høre Skydning i SV., men endnu kan der ingen Fartøjer skelnes i Tykningen. Den lette Krydser »Chester« sendes frem paa Rekognoscering, men kommer i Kamp med fjendtlige



lette Krydsere og maa vende tilbage med uforrettet Ærinde.

Hood bedømmer imidlertid Situationen saaledes, at han er kommen for langt Øst paa og drejer til NV. Kurs. Paa denne Kurs støder han paa de tyske lette Krydsere og Jagere, som er indsat til Modangreb mod det af Beatty Kl. 6⁴⁵ ansatte Jagerangreb. De tyske Fartøjer, som styrer nordlig Kurs og sandsynligvis har til Hensigt at angribe Beattys større Fartøjer med Torpedoer, bliver beskudt med overraskende Ild, hvorved de lette Krydsere skyndsomst retirerer. »Wiesbaden» faar en svær Træffer i Maskinrummet og bliver liggende tilbage trods Forsøg paa at bugsere den bort. For at bistaa »Wiesbaden» gaar de tyske Jagere til Angreb og tvinger de engelske Slagkrydsere til at dreje NNØ. paa.

Jagerne fortsætter siden NØ. paa og opdager herved pludselig i Taagebankerne hele den engelske Slagflaade styrende NV. Kurs med høj Fart og i ugunstig Stilling for Torpedoangreb. — — —

Sammenholder man det ovenfor citerede med Skizzen, ser det ud, som om »Grand Fleet» allerede en Time tidligere skulde have været paa det Sted, hvor Admiral Beatty observerer den Kl. 6⁵⁶, saaledes at Admiral Jellicoe, efter de to Timer det varede at naa til Kamppladsen, skulde være kommet en Time galt i Bestikket. Oplysningen om, at han skulde have været saa langt fremme, har man kun fra de tyske Jagere, der efter at have angrebet Hoods Styrke fortsætter NO. over. Hvor langt de har været oppe, eller hvad Tid de observerer den engelske Slagflaade, ved man heller ikke. Over Hoods Bevægelser hviler der ogsaa et hemmelighedsfuldt Slør. Efter Skizzen har han kun været ca. 10 Sømil i Forvejen for »Grand Fleet»; men da man ikke ved, hvor han har marcheret i Forhold til Jellicoe (efter Nelsons »History of the war» har han gaaet forude paa Bb. Side

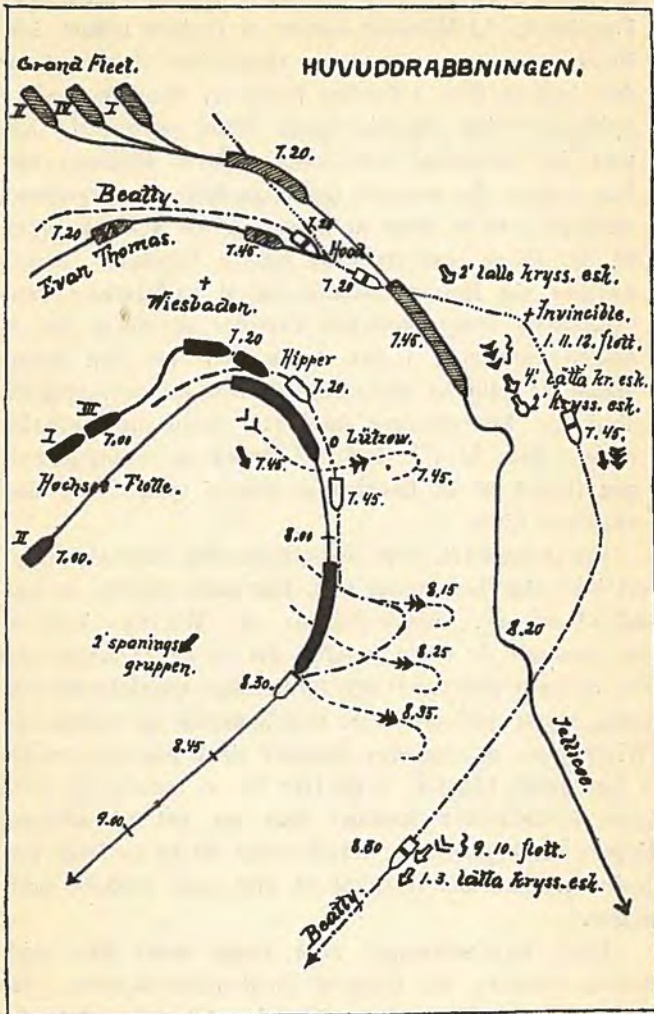
af »Grand Fleet«), da han blev beordret frem for at forstærke Beatty, eller paa hvilket Tidspunkt han har modtaget denne Ordre, kan han med sine 26 Knob lige saa godt være 20 som 10 Sml. forud for Jellicoe, der antagelig løber 20 Knob. Vejret var jo paa dette Tidspunkt meget diset, saa en Mulighed taler for, at de Skibe, som de tyske Jagere har anset for en Del af den engelske Hovedstyrke, kan have været Hoods Styrke. Begge Parter maa have tabt hinanden af Sigte efter Angrebet og kan saaledes godt paany være stødt paa hinanden, efter at Hood var drejet tilbage til sin tidligere NV. Kurs.

At en opmarcherende Slagflaade drejer om til modsat Kurs og holder denne i en halv Time synes ogsaa alene af moralske Grunde usandsynligt, men da »Grand Fleet« marcherede i 3 Kolonner og skulde overgaa til Kølvaandsorden, er dette maaske blevet udført ved, at en Kolonne forcerer frem, en mindsker og en drejer helt rundt. Der kan da tænkes den anden Mulighed, at de Skibe, de tyske Jagere har set, har været den Bagbords Kolonne, der drejede helt rundt for at sætte sig i Queuen af Kølvaandslinien og saaledes at have forvekslet Manøveren med et helt Drej. At Jagerne skulde have kunnet observere hele »Grand Fleet«, er næppe heller sandsynligt paa Grund af den Dis og Røg, der paa denne Tid hvilede over Stedet.

Hvis Jellicoe har villet undgaa at komme for tidligt til Kamppladsen, havde han jo kunnet opnaa det samme ved at mindske Fart. Yderligere skriver han i sin Rapport, at han Kl. 6⁴⁵ hører Skydning og Kl. 6⁵⁵ ser Blinkene af Skud fra ret forud til tværs om Styrbord, og efter dette kan han paa denne Tid ikke have styret NV.

Om Hoods videre Bevægelser fortælles følgende:

Kl. 7¹⁰ har Kontreadmiral Hood opdaget Beattys Slagkrydsere, som befinder sig i Kamp med de forreste



tyske Fartøjer. Hood er da paa »Lions» Bb. Bov og beordres af Beatty pr. Radio til at indtage Plads foran Flagskibet. 11 Minutter senere er Ordren udført, idet Hood gennem en Manøvre, som bliver Genstand for den højeste Ros i Beattys Rapport, anbringer sig i Spidsen af den engelske Linie. Hood nærmer sig tappert den fjendtlige Tête indtil 7300 m Afstand, idet han tvinger det førende fjendtlige Skib, Slagkrydseren »Lützow«, til at dreje af til vesten for Syd. Kampen er nu af en overordentlig hæftig Karakter. Beatty nærmer sig Hoods Eskadre for et understøtte dens forholdsvis svagt pansrede Fartøjer og tillige for at bringe Forvirring i den tyske Tête for paa denne Maade at lette og derved understøtte Jellicoes Angreb. Tyskerne koncentrerer imidlertid Ilden mod »Invincible«, som Kl. 7³⁴ skydes i Brand og sandsynligvis paa Grund af en Eksplosion senere synker bag den engelske Linie.

Om Arbuthnot, hvis Bevægelser den engelske Rapport ikke skænker mange Ord, faar man at vide, at han med »Defence«, »Black Prince« og »Warrior« efter at have beskudt de tyske Jagere, der er paa Tilbagevejen efter at have observeret den formentlige engelske Hovedstyrke, styrer ned mod den stilleliggende og brændende »Wiesbaden« og saaledes kommer til at passere mellem de kæmpende Flaader. I sin Iver for at forfølge de lette tyske Stridskræfter kommer han for tæt til Admiral Hippers Slagkrydsere og bliver udsat for en voldsom Beskydning, med det Resultat at alle hans 3 Skibe ødelægges.

Disse Krydserkampe, som altsaa fandt Sted midt imellem Beattys og Hippers Slagkrydsereskadrer, var Aarsag til, at disse af og til tabte hinanden af Sigte. 3. tyske Slagskibseskadre, som gik i Spidsen for »Hochseeflotte«, har fulgt Slagkrydsernes Kursforandring til Styrbord og optaget Kampen med Queen Elizabeth

Klassen, som forsøgte at naa fremfor den ankommende engelske Hovedstyrke, men senere maatte opgive dette Forsøg, idet disse hurtige Slagskibe dog ikke kunde følge med, da Beatty satte højeste Fart paa og senere gik til ØSØ. Kurs for at gøre Plads for de engelske Slagskibseskadrer. Herved kommer Beatty ud af Sigte af den tyske Tête paa det Tidspunkt, da denne kommer i Kamp med den engelske Hovedstyrke. Beatty kommer derefter i Ildlæ af Jellicoes Skibe; men det lykkes efterhaanden med høj Fart at arbejde sig frem, saa at hans Fartøjer Kl. 7⁵⁰ er vel frie af den forreste engelske Slagskibseskadre.

Vi kommer nu til Beretningen om Kampene mellem selve Hovedstyrkerne.

Efter først at have resumeret den ovenfor debaterede Manøvre, som Jellicoe skulde have foretaget inden sin Indgriben i Kampen, fortælles det, hvorledes begge Hovedstyrker har styret omtrent mod »Wiesbaden«, og den tyske Admiral, som har haft til Hensigt at beskytte dette Fartøj, tvinges af den engelske Slagflaade, som kommer i Sigte paa ca. 10 000 m Afstand, til at dreje Øst over.

Om den Manøvre, den tyske Admiral foretog her, skriver Forfatteren saaledes:

Tyskernes Stilling var nu i høj Grad kritisk. De havde med deres smalle Formation uden at ane det styret lige mod Fjendens brede Formation og blev beskudt saavel forfra som fra Styrbord og Bagbord med Salver af groveste Kaliber. Englænderne befandt sig i den i Artillerikamp saa efterstræbte T-Position og havde omfattet Fjendens Tête.

Om den tyske Flaades Manøvre for at trække sig ud af denne farlige Omfatning vides der intet andet med Sikkerhed, end at Kursen blev forandret til vestlig. Viceadmiral Scheer kunde ganske naturligt ikke blot indskrænke sig til at lade Spidsen dreje Styrbord

over for saa efterhaanden at komme paa parallel Kurs med Fjenden. Derved vilde Englænderne faa en alt for gunstig Lejlighed til at krydse den forreste Del af den tyske Linie. Tydeligt nok har den tyske Admiral set sig nødsaget til, sandsynligvis under Dækning af Jagernes Røgskærm, at dreje en hel Gang rundt, dels for at vente paa 2. Eskadre (Deutschland-Klassen) og navnlig for paa Afstand af Fjenden og under Beskyttelse af Disen at kunne forandre Formationens Retning, hvilket turde være udført hurtigst ved en samtidig Drejning omkring Midtpunktet, saaledes at den forreste Del af Linien forandrede Retningen med modsat Kurs af de agtenfor Midtpunktet værende Fartøjer.

Da de to Modstandere saaledes paany kommer i Kontakt med hinanden, befinder den tyske Tête sig dog stadig i en ugunstig Stilling i Forhold til Fjenden, og Viceadmiral Hipper tvinges til at gire til Styrbord, da han igen kommer i Kamp med de engelske Slagskibe.

Støttepunktet for denne Opfattelse af Admiral Scheers Manøvre finder Forfatteren i en officiel tysk Meddelelse af 4. Juni 1916, hvori det bl. a. siges:

Da Spidsen af vor Linie af og til blev beskudt fra begge Sider, blev Kursen kastet om til Vest. Samtidig blev Torpedobaadsflotillerne sat ind til Angreb mod Fjenden. De angreb med fremragende Dygtighed og synligt Resultat indtil 3 Gange efter hinanden. I dette Kampafsnit blev et engelsk Slagskib ødelagt, og en Række andre maa have faaet svære Beskadigelser.

Nu er den tyske officielle Meddelelse af 4. Juni kun en meget kortfattet Fremstilling af Slaget i sin Helhed; den indeholder f. Eks. ikke andre Tidsangivelser end for Slagets Begyndelse og kommer ingen Steder nærmere ind paa de enkelte Manøvrer, der er foretagne. Saaledes er det ovenfor citerede af den praktisk talt alt, hvad

denne Meddelelse indeholder om Kampen imellem selve Hovedstyrkerne. Der er derfor ingen Grund til at antage, at den pludselig skulde beskrive et enkelt Led i en Manøvre nøjagtigere, idet det dog efter den svenske Forfatters Mening kun er som et Led i Manøveren, at Kursen blev kastet om til Vest. Den tyske Flaades Kurs ender jo med at være østlig. Det hele maa sikkert opfattes saaledes, at den tyske Flaade i Tiden fra Kl. 7¹⁷, da den engelske Hovedstyrke aabner Ilden paa den, og til ca. Kl. 8, drejer gennem Øst og Syd til en vestlig Kurs, idet den stadig drejer væk fra Fjenden for at udligne dennes Fartoverlegenhed, saaledes at Kampen, som Forfatteren siger, kommer til at foregaa paa to parallelle Kurver.

Man synes uvilkaarligt, at det er at gaa for vidt, naar man, som Kaptajn Giron antager, at den tyske Hovedstyrke har drejet Vest paa. Der er en Mulighed tilstede for at dreje helt bort fra Fjenden, nemlig for at forøge Afstanden, og saaledes tillige at søge nærmere Føling med »Deutschland«-Klassen; men den eneste naturlige Maade at klare en Omfatning af Téten fra sig paa er dog i alle Tilfælde at holde sig paa den indre Cirkel ved at dreje væk fra Fjenden, og efter alt at dømme er det ogsaa den Metode, som Admiral Scheer har benyttet sig af, ialfald ender han da paa Øst-Kurs. En Manøvre som den beskrevne vilde være baade vanskelig og kræve en saadan Udfoldelse af Formaltaktik og altsaa kræve en lang og kostbar Tid, at den alene af den Grund vilde være utilraadelig. Den tyske Hovedflaade vilde saaledes næppe have været i Stand til allerede at være indskudt paa Fjenden saa tidligt, at der fra Kl. 7²⁰ kunde observeres særlig god Træfning paa ham.

I Beskrivelsen af den sidste Del af Slagflaadernes Kamp oplyses intet væsentligt udover, hvad der allerede er bekendt gennem de officielle engelske og tyske Rapporter, der er fremkomne her i Tidsskriftet. Kl. 7⁴⁵,

opgives det, kan »Lützow« ikke mere holde sin Plads og drejer ud af Linien. Forfatteren mener, at Grunden til, at denne Slagkrydser allerede paa et saa forholdsvis tidligt Tidspunkt maa give op, maa være, at den muligvis har været af en noget svagere Konstruktion end de andre Slagkrydsere. Tager man »Jane«, staar der derimod, at den har været stærkere pansret end de andre. Det synes heller ikke sandsynligt, at man har valgt det svageste Skib til Fører og Flagskib, saa man maa vel nærmere søge Grunden dertil, i at den i sin Egenskab af Fører det meste af Tiden har været udsat for særlig voldsom Beskydning.

Om Jellicoes Dispositioner for Natten, hvorom han i sin Rapport siger, at han manøvrerede for at komme mellem Fjenden og dennes Basis for ved Daggry at kunne forberede en Genoptagelse af Kampen, skriver Forfatteren:

Denne Hensigt synes den engelske Højstbefalende dog efter tysk Opgivelse (Kontreadmiral Kalau vom Hofe) at have opgivet, da han havde tilbagelagt omkring Halvvejen til Horns Rev. Jellicoe skal nemlig her have fortsat i en Bue Øst og Nord over og saaledes ført sin Styrke til Jammerbugten paa Jyllands Skagerrak-Kyst, hvor den Kl. 5 F. M. opdagedes af en Zeppeliner. Denne den engelske Flaades Forflytning Nord paa allerede om Natten omtales ikke i Jellicoes Rapport, hvor det tværtimod udtrykkelig fremhæves, at Slagflaaden ved Dagningen befandt sig SV. t. V. for Horns Rev. Den tyske Paastand finder imidlertid en vis Støtte i de engelske Fangers Udsagn, efter hvilket den engelske Flaade ved Mørkets Frembrud styrede Nord paa formeret i Kolonner og med alle lette Stridskræfter i Queuen som Agterbevogtning.

Forfatteren synes at hælde stærkt til den tyske Paastand (her maa man vel erindre, at Kalau vom Hofes Bog vel sagtens i høj Grad er skrevet »in usum delphini«),

at Jellicoe tidligt paa Natten drejede Nord over og saaledes at tvivle noget paa Sanddruheden af den officielle engelske Rapport, idet han senere, hvor det berettes, at Tyskerne intet Resultat havde af at sende deres Jagere ud til Natangreb, da de intet Maal finder for deres Torpedoer, skriver:

Dette Forhold faar imidlertid en naturlig Forklaring, hvis den tyske Opgivelse er rigtig. Herved blev det jo temmelig vanskeligt for de fjendtlige Fartøjer at finde den engelske Hovedstyrkes Spor.

Det synes imidlertid en farlig Sag at drage en officiel Rapport signeret med en Flaadeførers Navn saa grundig i Tvivl. Der kan vel være Udeladelser i en saadan Rapport; men positive Urigtigheder vilde dog vist en hvilken som helst Nations Admiraler ikke lægge Navn til. At de tyske Torpedofartøjer ingen Englændere fandt, laa vel mest i, at de havde en langt sværere Opgave i at finde Fjenden, hvis Kurs kunde være megen Gisning underkastet, hvorimod den tyske Flaades var saa godt som givet.

Hvadenten nu Jellicoe stod Nord paa eller ikke, Resultatet blev det samme, idet han jo ikke ved Daggry fik fat paa den tyske Flaade. Et af de Punkter, hvorefter den engelske Flaadeledelse skal bedømmes, naar engang denne Krigs Historie skal skrives, vil velsagtens netop blive, hvorvidt Jellicoe skulde være gaaet tættere paa Livet af den tyske Flaade, eller, som han gjorde, holde sig paa Afstand af den for ikke at udsætte sit Gros for de fjendtlige Jageres Angreb. Men det maa vel betragtes som fastslaaet, at han har været paa den af ham angivne Plads ved Daggry.

At de to Hovedstyrker dog af og til i Nattens Løb ikke kan have været saa forfærdelig langt fra hinanden, fremgaar deraf, at Jageren »Moresby«, der hørte til 13. Flotille, som havde Post agten for den engelske Slag-

flaade, Kl. 2³⁵ F. M. fik 4 Skibe af »Deutschland«-Klassen i Sigte.

Dette er i Korthed de Punkter, hvor man kan have en fra Forfatteren afvigende Mening. I det Hele og Store er Fremstillingen af Slaget baade interessant og velskreven og bør læses, da den ved sin Fyldighed giver et klart Indblik i Omridsene af moderne Taktik. Skønt denne ikke byder meget nyt, saa er dog Anvendelsen af store Jagermasser paa den i Slaget nævnte Maade noget af en Nyhed.

Bogen er yderligere forsynet med et rigt Billedstof, saasom de forskellige Skibstyper og de kæmpende Flaaders Admiraler og indeholder talrige Episoder, fortalte af Øjenvidner. Ny og af Interesse er den Oplysning, at Slagkrydseren »Seydlitz« var saa haardt medtaget, at den maatte bugseres hjem. Den naaede ikke til Havn, men sank paa lægt Vand udfor Wilhelmshaven, hvor den senere er blevet taget op og repareret.

Forfatteren slutter med en særdeles læseværdig Undersøgelse af Slagets strategiske og taktiske Hovedlinier. Det er naturligvis ikke meget, der kan siges om disse, da der foreligger saa lidt virkelig paalideligt, men Kaptajn Girons Konklusioner er paa flere Steder særdeles interessante.

S. W. Frandsen.

Sejlskibenes Renaissance og Pendul-Propelleren.

Berigtigelse og andet Nyt

af

Ingeniør H. C. Vogt.

I Slutningen af Artiklen vedrørende »Forsøg med Vind og Dampkraft« i »Tidsskrift for Søvæsen« for August—September 1917 fremkom en noget for flot eller for kolloquial Bemærkning, nemlig: »P. Propeller Skonnerten sejler nu (da der ikke høves Petroleum) for Sejl alene, og efter at have opnaaet fuldkommen Styreevne sejler den bedre end de fleste Sejlskibe af samme Størrelse, men Rejserne tager alligevel dobbelt saa lang Tid som tidligere, hvor P. Propelleren blev brugt til Hjælp i Forening med Sejlene.«

Med P. Propelleren driver og styrer man jo samtidigt, naar den svinger, men naar den ikke svinger, bruges den som almindeligt Ror, og med let lastet Skonnert (140 Tons Dpl.) var P. Propellerens Areal tilstrækkeligt qua almindeligt eller statisk Ror, men naar Skonnerten som altid eller næsten altid var dybtladet (256 Tons Dpl.), blev den meget luvgerig, og P. Propelleren ydede saa ikke tilstrækkeligt Rorareal qua statisk Ror (men svingende eller brugt som dynamisk Drivror kunde den naturligvis sagtens tumle Skonnerten trods Luvgerigheden), og da Petroleumsforsyningen ophørte, maatte Skonnerten have et ekstra Ror, fordi det var for bekosteligt at give den en større P. Propeller.

Vedrørende førstnævnte bemærkes, at Skonnerten hovedsagelig færdedes i Farvandet mellem Øerne syd for Sjælland, gennem Bøgestrømmen til Stege, derfra til

Nakskov etc. I disse Farvande kommer et Fartøj med 10' Dybgaaende med tung Last ikke godt frem uden Hjælpekraft, der maa ankres op ikke alene i stille Vejr, men ogsaa naar Vinden er imod, fordi der ikke er Plads til at krydse; paa den Maade kan Tiden jo nok blive dobbelt saa lang for Sejl alene, og var dette, da Artiklen blev skrevet.

Tiderne for dybt Vand er for Sejl alene 1,4 Gange større end for kombineret Sejl og motordreven P. Propeller. Paa nævnte Rute retarderedes imidlertid ogsaa Gennemsnitsfarten for kombineret Sejl og P. Propeller og blev 5,13 Knob. Dette kan synes ringe, da faktisk Farten paa dybt Vand ved henholdsvis 25—21 og 15 effektive H. K. og med Skibet lastet til 256 Tons Dpl. var henholdsvis 4,7, 4,5 og 4,1 Knob for P. Propeller alene (Farten ved samme H. K. med letlastet Skonnert (140 Tons) var henholdsvis 0,8 Knob større. De tidligere meddelte fine Forsøgsresultater var jo med letlastet Skonnert, men gælder analogt for dybtlastet Skonnert, og Fragtsejlsadsen var med dybtlastet Skonnert). 25 E. H. K., der gav 4,7 Knob med dybtlastet Skonnert, blev kun benyttet lige i Begyndelsen. 21 E. H. K. svarende til 27 I. H. K. og 4,5 Knob ved 60 Dobbeltslag pr. Min. var det almindelige det første Aar, men saa gik i det sidste Aar Dobbeltslagene ned til 54 svarende til 15 E. H. K. og 4,1 Knob. Sagen var, at Skonnerten har For- og Agterlast med et nogenlunde tomt Maskinrum imellem, hvorved den sætter sig lidt ved tung Last, saaledes at Rokkeakslen udsættes for betydeligt ekstra Friktionstab. Motoren var maaske heller ikke i fuld Vigør eller Petroleummen ikke saa god; tilmed afknækkedes i lsen over $\frac{1}{3}$ af Drivfladen, i det sidste Aar har P. Propelleren kun haft under $\frac{2}{3}$ af sin Drivflade.

Krafttabet til med svingende P. Propeller at modarbejde Luvgerigheden ved dybtlastet Skonnert lader sig nu ikke saa let bestemme. Derimod lader det sig

bestemme, at Gennemsnits-Hastigheden med tungt lastet Skonnert (256 Tons Dpl.) er c. 3,84 Knob paa dybt Vand for Sejl alene, hvilket er en ret høj Værdi, medens den for kombineret Sejl og P. Propeller er 5,4 eller 5,5 Knob, sig 5,45 Knob med en Motorkraft mellem 21 og 15 E. H. K. sig 18 E. H. K.! Der er næppe noget Skib af den Størrelse med saa ringe Kraft i Forhold til Virkningen! Nytte-Motor-Kraften til 3,84 Knob for Sejl alene svarer til 12,7 E. H. K. (paa Grund af Afdriften, der er stor ved ringe Hastighed, er Sejlenes virkelige H. K. dog henved dobbelt saa stor).

Sammenlignes nu nysnævnte Resultater med de følgende, saa vil man undre sig og spørge om Aarsagen dertil: Den omtrent dybtlastede Skonnert kan i Bramsejlskuling sejle 5 Knob rigelig 5 Streger fra Vinden, og P. Propelleren med 25 E. H. K. driver den 4,7 Knob, Sejlenes Nyttevirkning er da 30 E. H. K.; men kombineres disse Energier, saa vil Skonnerten for Sejl og P. Propeller i Forening opnaa 8 Knob, hvortil den omtrent dybtlastede Skonnert kræver 130 E. H. K.; trækkes Motorens Kraft (25 E. H. K.) derfra, faas 105 E. H. K., hvorved Sejlenes Nyttearbejde er forøget 3,5 Gange, fordi Afdriften er forringet $\frac{8^2}{5^2} = c. 2,6$ Gange eller mere; ogsaa saaledes forstaaet, at Modstanden ved 8 Knob med ringe Afdrift ikke bliver større end Modstanden ved 5 Knob under Sejl alene og stor Afdrift. For Sejl alene (samlet Sejlareal omtrent 3,000 □') kan iøvrigt den omhandlede Skonnert dybt lastet ogsaa avancere 8 Knob c. 6 Streger fra Vinden, hvorved Sejlenes nyttige Arbejde bliver c. 160 E. H. K. (Sejlenes virkelige Arbejde paa Grund af Afdriften er dog betydeligt over 200 E. H. K.).

Aarsagen til den her fremstillede kolossale Forskel i Sejlenes Ydelse i aaben Sø og i Smaaavande hidrører fra, at man paa Smaarejser i Smaaavandene altid maa

ligesom lavere sig frem; har man godt Stræk paa en vis Boug, varer det ikke længe, forinden man af Hensyn til Land eller en anden Grund etc. maa vende, eller man bliver træt af saadan Lavering og lader Ankeret gaa; eller bliver Vejret usigtbart, saaledes at man ikke kan finde sine Mærker, saa lader man ogsaa Ankeret gaa etc. etc. Paa de lange Ruter sejles væk uden Hindringer af den Art.

Med Hensyn til, hvad det specielt kommer an paa, saa har P. Propeller, Motor og Transmission arbejdet udmærket, og deri har Værftingeniør A. J. Christensen en ret væsentlig Andel.

Da Meddelelsen af dette næppe selv oplever Sejlskibenes Renaissance ved Hjælp af P. Propelleren (thi Skruen er netop det Apparat, der indirekte har ødelagt Sejlskibet), føles der af Hensyn til kommende Tider en vis Trang til at bekræfte følgende:

Man har sagt, at det er Orlogsværftet, som har fremhjulpet P. Propelleren. Ja tilvisse, denne var næppe kommet frem uden Orlogsværftets Hjælp, og dette er naturligvis gjort af Hensyn til nævnte Sag. Navnlig de ældre Søofficerer i det Hele taget og i Marineministeriet samt paa Orlogsværftet har en latent Kærlighed til Sejlskibet, der jo aldeles ubestrideligt er den skønneste Konstruktion, der er frembragt af Menneskehaand, og hvorved ogsaa den virkelige Sømandstype er blevet udviklet (Flyvemaskinen har Betingelser for at blive smuk, men er det ikke rigtig endnu). Et væsentligt Moment i denne Sags Udvikling, og som kunde udgaa fra Orlogsværftet, var de dengang unge Løjtnanter, som førte P. Propeller Skonnerten: afdøde Løjtnant Bohr, Ullidtz, Moth, Nørregaard, Trolle, Pade, Ewald og vistnok flere; det vilde have været vanskeligt i Begyndelsen at faa trænerede Hjørner til at manøvrere flot med en Installation, der dengang var i sin Vorden. Det saare vellykkede Norgestogt med P. Propeller Skonnerten blev ogsaa klar-

gjort fra Orlogsværftet, navnlig ved Kommandør E. Andersen, der ledede dette Togt saa ypperligt, og Direktør Tuxen arrangerede, at Værftsingeniør — nu Underdirektør — H. Christensen kom med paa Togtet, hvilket var til særdeles megen Gavn derfor. Adskillige Samtaler med Underdirektør Adolph og andre bevirkede, at Dampmaskinen i Forening med P. Propelleren blev opgivet og erstattet med Motor i Forening med Tandhjulstransmission, hvilket Meddelelsen dengang var imod, medens Prof. C. Hansen langt hurtigere var stemt derfor. Underdirektør Adolph fik Ret med Hensyn til Betydningen af den gearede Turbine (Turbine med Tandhjuls-Transmission), og Motor med Tandhjuls-Transmission vil snart følge efter i større Grad end nu. —

Allerede siden Direktør Rasmussen den 28. Novbr. 1914 skrev om »Indirekte Drivskruedrift« i »Ingeniøren«, har Sagen udviklet sig kolossalt, saaledes at Turbine med Tandhjuls-Transmission nu dominerer Driften tilsøs! I »The Presidential Address of Mr. A. Gleyhorn to the Institution of Engineers and Shipbuilders in Scotland« udtales, at Propeller og Turbine eller Motor daarligt kan forliges, fordi Turbine og Motor forlanges hurtigere og hurtigere, medens Propellerne skal være saa store og forholdsvis langsomme som muligt, hvilket ogsaa Naturen lærer os. Følgende Passus i nævnte Adresse kan vistnok gøre Regning paa Interesse: »Ten years ago the geared turbine was on little more than its embryonic stage; about 3 years later it had reached the experimental stage; then rapidly followed its promotion to the proposal lists and the stage of tentative application by the more courageous; until now we find it occupying the proud position of the standard type, demonstrating the universal application of the geared turbine by the rapid displacement of the direct-coupled turbine, the combination system, and the reciprocater

(Stempelmaskinen). Endog den dobbelt gearede Turbine med 2 Drev og 2 store Tandhjul udbreder sig, fordi det er saa vigtigt at kunne bruge hurtig Drivmaskine i Forening med stor og langsom Propeller. Transmission med 2 Tandhjul sluger 2 0/0 af Drivmaskinens Energi, og Transmission med 4 Tandhjul sluger $3\frac{1}{2}$ 0/0.

Om Dieselmotor-Drift noteres følgende: «Even in those cases to which the Diesel Engine is particularly applicable, it is on no more than an equal footing with the modern steam plant, as regards economy.» De moderne højt udviklede Transmissioner udbreder sig, som man ser, mere og mere.

I Forbindelsen Sejl, Dieselmotor med Transmission og Pendulpropeller lader Dieselmotoren sig imidlertid næppe fortrænge af noget bedre!

En Skruefragtdamper skal man ikke forsyne med Sejl, thi dels egner dens Skrogform sig ikke til Brug for Sejl, og man indfører ved Sejl ekstra Afdrift og Vægt, som man ellers er fri for, og naar Sejlene giver ekstra Drivtryk og Fart, forringes Skruens Virkning, fordi den ikke automatisk kan variere sin Stigning. Grundene til, at Skrue, Sejlskibsform og Sejlkraft ikke kan forliges, er iøvrigt givet mange Gange, og Praksis viser, at den Forening ikke duer, navnlig fordi Skruen har sin store Periferi-Hastighed klos op ad Skibsskroget og derfor fordrer speciel skarp Skrogform for ikke at lave kolossal Modstandsforøgelse. Skrueakslen skal desuden ligge lavt og skal drejes ved rundt-gaaende Krumtappe, Motormekanismen kommer derved langt frem i Skibet, saaledes at Lastrummet formindskes betydeligt eller kommer utilbørligt fremefter, eller man maa have 2 Lastrum. Ved Pendulpropelleren kan man føre hele Drivmekanismen helt agterud, saa-

ledes at man kan faa et forholdsvis stort Last-
rum. Paa Grund af P. Propellerens høje Nytte-
virkning kan man ogsaa nøjes med en forholds-
vis lille Motor!

Men tilbage til Orlogsværftet. Den Omstændighed, at Chef og Direktør støttede Arbejdet med Pendulpropelleren, foranledigede, at andre paa Værftet gjorde det samme. Hvor har ikke Kontorchef Nielsen været hjælpsom, hvorsomhelst Lejlighed gaves, og paa Tegnestu-
en har Konstruktør Witt været meget nyttig desangaaende. Vedrørende Maskinværkstedet har Fabriksingeniør Rasmussen været utrættelig med at hjælpe, og sammesteds har Kvartermand Madsen været overordentlig nyttig. Fabriksingeniørerne Fischer og Parsøe har ogsaa haft med Sagen at skaffe og hjulpet godt til.

Inden P. Propelleren kom i praktisk Drift, nærdes der af flere Fagmænd Bekymringer vedrørende de i P. Propelleren anvendte Fjedre, der spiller en betydelig Rolle vedrørende P. Propellerens høje Nyttevirkning. Det kan kun siges, at Fjedrene har fungeret aldeles fortrinligt, ikke en eneste Fjeder har sat sig eller mistet et Gran af sin Elasticitet. Siden P. Propellerne for 10 Aar siden blev forfærdigede paa Orlogsværftet, er kun en eneste Fjeder knækket som Følge af en Skøre i Materialet, ellers har de arbejdet aldeles udmærket. Om eventuelt pneumatiske Fjedre skulde kunne udvise bedre Elasticitet, er vistnok tvivlsomt. Derimod er det sikkert, at smaa Fjedre giver bedre Elasticitet end store, hvorfor man bør benytte mange smaa Fjedre.

Idræt og Flaaden.

De af Kaptajn Sander i Tidsskriftets Januar--Februar Hefte fremsatte Tanker om den militære Idræt, har sikkert vakt Interesse hos enhver Søofficer, da Kaptajns Ord jo har Bud til os alle. Det maa haabes, at man nu rundt om i Flaaden vil prøve paa at bringe vor Idræt ind i det her angivne Spor.

De efterfølgende Bemærkninger tager imidlertid ikke Sigte paa, hvad der bør gøres i Nutiden for Idrætten i Flaaden, men hvad der kan gøres i Fremtiden, eller rettere sagt, hvorledes man, efter min Mening, burde opdrage den kommende Slægt, for at denne kunde blive bedre i Stand til at tilfredsstille Idrættens Krav og da navnlig udvirke, at denne Slægt fik betydelig mere Interesse for Idræt i Almindelighed.

Idrætten spillede i ældre Tider ikke nogen større Rolle i Flaaden og dette var forsaavidt ganske forstaaeligt, thi Datidens Sejlrejsninger gav saa rig Lejlighed til Legemsøvelse, at ethvert fysisk Krav i fuldt Maal tilfredsstilledes. Men ogsaa de Krav, der stilles til Idræt i andre Henseender — Evnen til hurtig at fatte en Beslutning, til at lede en samlet Bevægelse i en bestemt Retning o. l. a. — tilfredsstilledes i saa fuldt Maal i Sejskibene, at man ej heller i den Henseende savnede nogen anden Idrætsform.

Saalænge Sejskibsuddannelsen for Befalingsmændene holdt sig — og det var jo længe for Officerernes Vedkommende, ja den holder sig jo endnu delvis endda for Underofficerernes — saalænge savnede man ej heller

Idrætten — der var hverken Trang og navnlig ikke Tid til det, vi forstaar ved Idræt. Men anderledes blev Forholdet, da Sejlskibsuddannelsen gik i Graven.

Naar mange Officerer — trods de skiftende Tider og deraf følgende skiftende Krav — endnu stadig betragter Sejlskibet som det ideelle Opdragelsesmiddel for den unge Slægt, saa ligger det vist ikke alene i de rent sømandsmæssige Grunde — i at man mener at faa Sømandsøjet bedre uddannet — det ligger sikkert lige saa meget i, at Sejlrejsningen, dem selv ubevidst, var Idrætsmomentet i Uddannelsen.

Man har i Tiden, der fulgte efter den forladte Sejlskibsuddannelse, forsøgt at erstatte den ved Fartøjssejllads. Denne er bleven drevet rationelt og med stor Energi i vore skiftende Øvelseseeskadrer og i Kadetskibet, men den kan nu engang ikke erstatte os Sejlrejsningen, højest kan den være et fortrinligt Middel til at uddanne Sømandsøjet. De fysiske Krav tilfredsstiller den ikke og disse har man forsøgt at imødekomme ved alskens Sport, saasom — og navnlig — Fodbold.

Men naar vi skal være ganske ærlige, maa vi vist indrømme, at vore Skridt ad den Vej har været famlende og mindre tilfredsstillende. Og dette er jo ganske let forklarligt, thi Interessen skulde komme fra oven og der var den ganske naturlig ikke til Stede i højere Grad. Enhver af os har i sin Ungdom været utallige Gange med til Rejsningsmanøvre med dens bekendte ildnende Tilraab »Hver Top gaar sin Gang« — men hvormange af os har sparket til en Fodbold?

Der har ogsaa været gjort Forsøg med andre Sportsgrene, Fægtning især, og Tennis, men disse Sportsgrenes særlige Form gør dem paa Forhaand uskikket til større Udbredelse udover Officerskredse.

Naar vi nu prøver paa at gøre os det Kæmpearbejde klart, som den engelske — og vel sagtens ogsaa den amerikanske — Nation udfører for at stampe Million-

høre op af Jorden, saa kan vi alle se, at dette kun er mulig — saaledes som Kaptajn Sander jo ogsaa klart peger paa — fordi enhver Englænder fra Vuggen er opdraget til Idræt. Idrættens militære Værdi kunde overhovedet — hvis der endnu var nogle, der tvivlede — ikke bevises mere fyldestgørende. Ovenpaa Tanken følger da umiddelbart Ønsket om, at den danske kommende Slægt set fra et militært Standpunkt vilde underkaste sig en lignende Opdragelse.

Sportsinteressen i England — som mange til Tider har fundet for stor, hvad der dog ikke vedkommer den foreliggende Sag — er jo gammel i dette Land og vil man lære af den, er det jo naturligt at efterlyse dens Oprindelse. Dette gaar dog over mine Kræfter. Langt lettere bliver det at sige, hvorfor vi herhjemme mangler den.

Som Skoleofficer ved Kadetskolen har jeg ofte i Samtaler med Kadetterne berørt disse Spørgsmaal. Jeg har spurgt, hvorfor der ikke var mere Idrætsinteresse blandt Kadetterne, hvorfor de ikke benyttede deres Fritid til Friluftøvelser af denne eller hin Art. Jeg har ogsaa forelagt mig selv dette Spørgsmaal, spurgt mig selv, hvorfor jeg i min Kadettid og yngre Officerstid ingen Interesse havde for Idræt i større Stil. For mit eget Vedkommende kunde jeg svare, at i min Skoletid som Dreng interesserede overhovedet ingen i Skolen — navnlig da ikke Lærerne — sig for Idræt og i min Kadettid havde vi jo Sejlrejsningen, der udfyldte alle vore Tanker og al vor Interesse, men som jo nu desværre er forsvunden og har efterladt mig og mine Samtidige til Dels rodløse i Henseende til Idræt.

De forskellige Kadetter, hvem jeg spurgte, svarede saagodtsom alle: »Vi har ingen Tid dertil om Hverdage og om Søndagen er vi nødt til at tage Hensyn til vort Hjem. Og saa er Vejret saa sjælden saaledes, at det opmuntrer til Idrætsøvelser.«

Jeg maatte uvilkaarlig give de unge Mennesker nogen Ret. Om Hverdagene var der ikke Tid og var der en sjælden Gang Tid, saa var Vejret ikke til Idræt — saa var det Regn eller Slud eller det nationale danske Sjap, der kan kvæle enhver Idrætsinteresse i Fødslen. Og var der en Times godt Vej og Fritid, hvorledes da naa udenfor Byen?

Skal imidlertid Interessen for Idræt vækkes og skal Idræt drives, saa maa Bevægelsen baade støttes og forstaas fra oven. Befalingsmændene maa personlig gaa i Spidsen og for at dette kan blive Tilfældet, maa de være opdragte til Idræt fra Barnsben, Idrætten maa saa at sige være gaaet dem i Blodet!

Naar jeg før indrømmede, at jeg ikke kunde afgøre, hvorfra den engelske Nation havde sin Sportsinteresse, saa laa det i, at jeg desværre ikke kender engelske Forhold godt nok. Men saameget kender jeg dog til dem, at jeg kan se, hvorfra de højere Klasser i England har denne Interesse for Sport, og det ligger da nær at antage, at Interessen har forplantet sig fra oven og ned-efter. Det er fra Kostskolerne, at Interessen kommer, fra Eton, Christchurch og hvad de nu alle hedde, men ikke alene fordi disse er Kostskoler, men langt snarere fordi de er Kostskoler beliggende paa Landet eller i mindre Byer, hvor dels den frie Natur er udenfor Døren og hvor der dels er mindre Lejlighed til andre — ikke sportslige — Adspredelser!

Lad enhver gøre Prøve paa denne Paastand ved at tænke tilbage paa sin Skoletid og Kadettid! Hvem af Kammeraterne havde Interesse og Begreb om Idræt uden »Soranerne« og »Herlovianerne« og denne Egenskab har fulgt dem hele Livet igennem. Naar mungen Fader i vore Dage vil have sin Søn til Sorø eller Herlufsholm, saa er det vistnok ikke alene, fordi han ønsker at faa Drengen i en tidlig Alder ud »at staa paa egne Ben«, men langt snarere — maaske ubevidst — fordi han fra

sine egne Drengear havde Indtrykket af, at disse »Sorranere« eller »Herlovianere« var »raske Drenge«, hvad jo i Virkeligheden kun er en Omskrivning for »idrætsinteresserede og idrætsvante« Drenge.

Vil man følge min Tankegang og mine Slutninger saa langt, bliver det næste Spring let at gøre. Det bliver til, at vore maritime Uddannelsesanstalter — ialfald da Kadetskolen — skal gøres til »Sorøer« — til Kostskoler efter engelsk Mønster!

Lad os foreløbig begrænse os til at betragte Kadetskolen — jeg har desværre kun ringe Kendskab til Konstabelskolen.

Hvad Kadetskolen angaar, da er den jo nu igen bleven — jeg for mit Vedkommende siger aabent heldigvis — en Kostskole — i den Forstand at Kadetterne har deres Hjem paa Skolen. Men en Kostskole i engelsk Forstand, et »Sorø«, er den ikke og bliver aldrig saalænge den ligger i en By — i en By, ja oven i Købet i en Hovedstad! For mit Vedkommende slutter jeg da i direkte Rækkefølge, at for at faa en frisk, idrætsinteresseret Ungdom frem i Officerskorpset — og at dette er Maalet, er vi dog vel alle enige om — for at naa dette store Ideal maa Kadetskolen bort fra København og ud paa Landet.

Paa Landet! Nej meget mere end det — paa Landet ved Vandet! Thi skal vi være konsekvente, saa bør en Søofficers Uddannelse dog foregaa i saa nær Berøring med Vandet som mulig og Vand er der da — heldigvis — nok af i Danmark!

Nu kan man jo dertil sige, at det er lettere sagt end gjort! Utvivlsomt er det saaledes; men lad os prøve paa at tænke Tanken igennem. Det kan jo da aldrig skade!

Efter min Mening burde Kadetskolen ligge et eller andet Sted i Hovedstadens Omegn, et Sted, hvor der var god og hurtig Togforbindelse, hvor der var Vand i

Nærheden og hvor der ligeledes i Nærheden var en Havn. For at nævne et bestemt Sted f. Eks. Rungsted. Længere borte vil Hensyn, hvortil jeg straks skal komme tilbage, forbyde og det er ej heller raadelig at unddrage Kadetterne den selskabelige Paavirkning, de kan faa i Hovedstaden. Den spiller, synes jeg, ogsaa sin store Rolle i Opdragelsen.

Bedst vilde Skolen naturligvis være beliggende paa en Grund umiddelbart ved Søen, men en saadan er vel uforholdsmæssig dyr — hvis den overhovedet kan faas. Men Skolen kunde ogsaa meget vel ligge inde i Landet med Adgang til Vandet sikret ved Vejanlæg og Strandret over et Stykke af Kysten. Af flere Hensyn burde Afstanden fra Stationen dog nødig overstige 2—3 km.

De Pengemidler, der skulde medgaa hertil, vil selvfølgelig ikke blive smaa. Hvor store, har jeg slet ingen Midler til at afgøre og jeg giver maaske mine Tanker herved straks et afgørende Grundskud. Men Kadet skolens Nedlæggelse i Hovedstaden vilde dog vel hjælpe noget og hele vort Forsvarsvæsen skal vel efter Verdenskrigen tages op til Revision. Det var jo dog ikke helt umulig, at man ved den Lejlighed kunde vinde Ørelyd for en Plan, der vilde give os en frisk og glad Ungdom i Flaaden!

Jeg skal her indskyde den Bemærkning, at det jo synes naturligere at lægge en saadan ny Skole paa Orlogsværftet, hvor der, foruden Plads, fri Luft og Vand i Nærheden, er mange andre Fordele. Saaledes som Sagen staar for mig, vilde man dog næppe opnaa det tilsigtede. Ganske vist var det bedre at have Skolen paa Orlogsværftet end hvor den nu ligger, men Hovedfordelen at faa den bort fra Hovedstaden naaede man ikke.

Paa dette Punkt synes jeg, man maa lægge særlig Vægt. Det gælder, synes jeg, om ligefrem at faa »København ud af Kadetternes Tanker«, ellers naar man ikke til, at Friluftslivet med Idræt o. l. bliver deres

Hovedinteresse. Man kan selvfølgelig holde Kadetterne paa Skolen alle Søgnedage, men vil man i Længden gøre dette? Vil ikke Familiensynene gøre deres Krav gældende? Og ærlig talt, at tilbringe sin Fritid paa Orlogsværftet frivillig — selv om nok saa megen Idræt vinker — tror jeg ikke, man faar en Kadet til.

Selvfølgelig, Orlogsværftet vilde være et Fremskridt. Og der er meget, der taler for en Henlæggelse af Skolen her, idet alle de mange og store Vanskeligheder ved at flytte Skolen ud fra Byen vilde falde bort. Men er disse Vanskeligheder nu saa store? Er de uovervindelige?

Lad os — for at blive i Billedet — et Par Øjeblikke betragte Kadetskolen beliggende i Rungsted!

Enhver Søofficer vil vist paa Forhaand give mig Ret i, at den opvoksende Slægt vil have overordentlig godt af at opdrages udenfor København. Kadetterne bør være bundne til Skolen hver Ugedag og kun have Lov til at tage til København Lørdag og Søndag — f. Eks. som regulær Orlov fra Lørdag Aften til Mandag Morgen, hvis de har Hjem i Byen. Herved har Familiensyn faaet, hvad de kan forlange, og den selskabelige Opdragelse med. De Adspredelser, som København ellers byder Kadetterne paa nu — og de er vist ret betragtet ikke saa meget værd — bør erstattes af uden-dørs og indendørs Idræt i Forbindelse med gode Opholdslokaler, Bibliotek o. l.

Frigjort saaledes fra alt det, der binder Timeskemaet nu, kan dette lægges saaledes, at der gives et Middags-hvil midt paa Dagen — ligesom i vore Skibe — og dette vil hurtig blive benyttet til udendørs Adspredelse paa Idrætspladser i godt Vejr eller til Fægtning o. l. i daarligt Vejr. Det vil Kadetterne vist hurtigt komme ind paa, særlig naar nogle af Skoleofficererne gaar i Spidsen. Dagen kan begyndes med en kort Omgang Gymnastik (saaledes som Tilfældet er paa de engelske

Kadetskoler) og det Ophold i Undervisningen, der er hentydet til ovenfor, kan indvindes ved Aftentimer med Skoleofficererne i deres Fag. Ethvert Frikvarter kan benyttes til udendørs Liv, og der kan bringes Tradition ind i dette, saaledes som vi alle kender det i Beskrivelsen fra de engelske Kostskoler. Kappelysten — der er den drivende Kraft i al Idræt — kan hurtig komme paa sin rette Plads, stærkt befordret af Kvarterinddelingen og den rigelige og lette Adgang til Idrætspladser af enhver Art, som Skolen kan byde. Al den Interesse, som nu vies til Livet i Byen — i dets forskellige Former — vil komme Friluftslivet tilgode og der kan bringes den Friskhed og Naturlighed ind i den opvoksende Officersslægt, som Livet i en By aldrig kan fremkalde — Kadetskolens mange og store Fordele i det Hele ganske ufortalte. Det trykkende Præg, som der let kommer til at hvile over Livet paa en saadan militær Opdragelsesanstalt, vil forsvinde af sig selv.

Den Idræt, der skal drives, behøver jo ingenlunde at begrænse sig til Sportspladserne — Søen bør selvfølgelig inddrages i Kredsen. I en nærliggende Havn kunde Kadetskolens Kutter og Kaproningsbaade samt maaske en udrangeret Torpedobaad have Liggeplads hele Aaret rundt. Tilsynet med disse Fartøjer, Af- og Tilrigning o. l. skulde Kadetterne selvfølgelig selv udføre og Øvelserne paa Søen kunde saaledes holdes i Gang hele Aaret rundt. Den Maaned før Søtoget, der anvendes til praktiske Øvelser, kunde stryges og fordeles over hele Aaret, hvorved der vilde indvindes Tid til de praktiske Øvelser og end yderligere Kontinuitet i disse. Hvert Kvarter burde have sit Ro- og Sejlfartøj, hvorved der kunde skabes langt mere Interesse for disse Idrætsgrene end paa et 4 Maaneders Søtoget.

Men desværre, der er jo vægtige — meget vægtige — Indvendinger imod det her nys udviklede.

Den vigtigste er selvfølgelig Bekostningen, men jeg

gentager, at hvis Tanken er sund og god, var det jo ikke umuligt at finde Raad for denne Hindring. Ialfald var det da Sagen værd at arbejde for dens Overvindelse.

Af de Indvendinger, jeg kan prøve paa at imødegaa, er langt den vægtigste selvfølgelig den, at Undervisningen vilde lide ved en saadan Flytning ud paa Landet. Ja derom er jeg ej heller i Tvivl, det kommer blot an paa, om Tabet ikke langt opvejes ved Vindingen; dette synes selvfølgelig jeg; men det er og bliver jo en Skønssag!

Lad os betragte Undervisningen lidt nærmere.

Selve Undervisningsplanen vilde selvfølgelig ikke tabe, Timeantal og Timefordeling bør selvfølgelig ikke røres. Jeg har blot talt om at inddele Dagen paa en anden Maade; men kan dette ikke lade sig gøre, saa kan man jo lade den gamle Dagsinddeling vedvare — der vil vindes nok endda.

Nej, Undervisningen selv vilde lide ved, at Lærerne fik den lange Vej fra København til Skolen — et Forhold, der jo i første Række er ensbetydende med Tids-spilde. Derfor bør Skolen ogsaa ligge i Nærheden af en Station med ekstra god Togforbindelse — som f. Eks. Rungsted, der før Krigen var den Station paa Kystbanen med den forholdsvis bedste Togforbindelse; normalt tager Turen derud kun omkring $\frac{1}{2}$ Times Tid. Naar Skolen var udrustet med en Automobil — og det maatte den vel alene være af Hensyn til Transport af Gods — var Afstanden fra Stationen til selve Skolen jo overkommelig, naar man hentede Lærerne paa Rungsted Station i Automobil.

Timeskemaet maatte selvfølgelig lægges med behørig Hensyn til Togtiderne, Lærernes Timer maatte koncentreres paa enkelte Dage og Timerne maatte forløbe hinanden — men det er jo ikke andet, end hvad der gøres den Dag i Dag.

Nej Vanskeligheden blev overhovedet at faa Lærere, der vilde indlade sig paa at tage en saadan Tur ud paa

Landet. Kadetskolen fik ikke de fremragende Lærerkårer, den har haft og har, Lærerkårer, der har gjort den til en Mønsterinstitution og som altid har været dens Stolthed. Det blev Lærere med mindre kendte Navne, der vilde finde sig i denne Ulempe.

Men mon Undervisningen ikke kunde drives fuldt tilfredsstillende alligevel. Paa de engelske Kadetskoler i Osborne og Dorthmouth kan det jo da ikke være Englands kendteste Navne, der underviser, og det er det ej heller, men udelukkende »naval instructors». Saadanne kan vi selvfølgelig under vore smaa Forhold ikke skabe, men vi maa kunne faa disse Lærerposter besatte og endog godt besatte.

Ej heller kan jeg indse, hvad der skulde være til Hinder for at besætte Kadetskolens Lærerposter i stedse stigende Grad med Søofficerer. Fag som Dansk og Historie undtager jeg selvfølgelig paa Forhaand, men f. Eks. Sprog? Hvad skulde der være i Vejen for at uddanne Officerer til Lærere i Tysk, Fransk og Engelsk. Vilde ikke Søofficerskorpset vinde ved at have enkelte sproguddannede Officerer? I England uddanner man jo f. Eks. Officerer i stor Maalestok som »interpreters» og giver dem særlige Lønningsforhold som saadanne. Jeg tvivler ikke om, at der vilde kunne findes yngre Officerer iblandt os, som kunde uddannes i Udlandet og præstere en fyldestgørende Undervisning derefter.

Ligesaa med Matematik, Naturlære o. l. De kunde sikkert ogsaa overtages af Officerer og over disse som Lærere tjenstgørende Officerers Tid kan jo Marineministeriet fuldt ud bestemme. Skolechefen og Skoleofficererne kunde jo ogsaa meget vel — det gør de f. Eks. nu for Øjeblikket — overtage en Del af Undervisningen i de rent militære Fag, som f. Eks. Artilleri, Søminelære, Søkrigshistorie o. l. a.

Til Lærere i Idræt burde to yngre Officerer uddannes, saa unge at de kunde gaa i Spidsen for Kadet-

terne og lede disses Friluftsliv ind i det rette idrætslige Spor. De kunde jo gøre Tjeneste som Skoleofficerer ved Siden heraf, thi en Skole som denne kræver jo et større Personel til Tilsyn og Vagttjeneste end den nu-værende.

Jeg tror for min Del bestemt, at Lærerspørgsmaalet under de ændrede Forhold vilde kunne løses fuldt tilfredsstillende og at det, der tabtes, vilde indvindes ved at faa Kadetterne bort fra Byen og ud i sundere og friskere Forhold. Og Spiren til et rigt Idrætsliv vilde være lagt og sprede sig nedefter til alle — maaske op-efter ogsaa!

Den anden vægtige Indvending, der vilde kunne anføres, er, at Forbindelsen mellem Skolen og Orlogsværftet vilde blive meget vanskelig — for ikke at sige umulig. Herved vilde Ingeniørkadetternes Uddannelse i høj Grad lide — og Søkadetternes ogsaa, om end i mindre Grad.

Ved Bygningen af en ny Skole vilde det jo dog imidlertid være naturligt at overflytte Maskinskolens Forsøgssamling fra Orlogsværftet til den nye Skole — Undervisningen vilde da snarere vinde end tabe. De nødvendige Forsøg paa Orlogsfærftet kunde da koncentreres paa en enkelt Dag og ved Pasning og Øvelser med den, til Skolens Brug forudsatte udrangerede Torpedobaad, vilde Praksis i langt højere Grad end nu kunde gaa Haand i Haand med Teori.

Hvis man en Gang i Fremtiden overgaar til at samle Officers- og Kadetskolen paa et Sted og under fælles Ledelse, skal jeg villig indrømme, at Forholdene vilde blive vanskelige. Eleverne paa Officersskolen vil naturligvis uden større Vanskelighed kunne tage frem og tilbage med Toget, men Lærerne, der jo alle er Officerer eller Embedsmænd, hvis Tid er stærkt optagen, vilde muligvis faa ret store Vanskeligheder ved at passe deres Skolegerning. Dog er disse jo alle — Læreren i Mate-

matik for Øjeblikket ene undtagen — militære, for hvem Undervisningen bliver en Tjenestesag uden de Hensyn, som deres civile Kolleger have at tage.

Officersskolens Elever, der jo ikke er bosiddende paa Skolen, vil selvfølgelig næppe blive begejstrede for den daglige Jærnbanelur frem og tilbage; de faar jo ikke den Glæde og Nytte af Friluftslivet som Kadetterne. Mon dog ikke alligevel mangan yngre Officer, der har tilbragt sin Kadettid under de nævnte Friluftforhold, vil finde Lejlighed til at genoptage sine Kadetaars Idræt og derved ogsaa vedligeholde Idrætsinteressen. — Jeg tror det!

Som allerede berørt kan jeg meget vel se, at Indvendingerne mod en saadan Flytning ud fra Byen ere store men — Bekostningsphinxen undtaget — ikke større, end at de forholdsvis let vil kunne overvindes. Undervisningen vil vel nok gaa noget ned i Kvalitet, men ikke mere end forsvarlig.

Saavidt jeg har kunnet skønne under min Tjeneste paa Kadetskolen, staar imidlertid Undervisningen paa et meget højt Trin — jeg tør slet ikke nævne den kætterske Mening, som enkelte har, at de unge Mennesker læser mere, end friske unge Mennesker har godt af. Jeg kan kun pege paa, at hvis Undervisningen gik en Smule ned i Kvalitet, vilde den dog alligevel repræsentere en anelig Kundskabsfyldte. Men Nutidens Kadetter og yngre Officerer staar efter min ringe Mening paa et altfor lavt Trin henset paa legemlig Uddannelse og Idræt i det Hele taget og kan dette rettes, vil man kunne finde sig i mange Ulemper.

Man forsikrer mig fra mange Sider, at den opvoksende Ungdom rundt om i Landets Skoler har meget stor Interesse for Sport — meget mulig, skønt jeg tillader mig al nære en beskeden Tvivl — men paa Kadetskolen findes denne Interesse ikke, ej heller i større Grad blandt vore yngre Officerer. Man kan ikke gaa

ind i en engelsk Officers Lukaf uden at se Væggene dækkede af Golf Clubs, Tennis rackets, Cricket bats, Boksehandsker, Fleuretter og Sportspræmier. Hvor findes disse hos os? Ikke mange Steder! Idræt kan meget vel drives under Udkommando, naar blot der er Lyst dertil hos Officererne og Forstaaelse derfor hos Chefen. Jeg kan f. Eks. personlig bevidne, at der findes Tennisbaner i alle vore Provinsbyer ved Vandet og at Folk i Byerne er himmelglade for at faa nogle nye Spillere at spille med og aabner med den største Gæstfrihed deres Baner for Fremmede.

Man siger ofte, at Tjenesten tillader ikke, at der drives Sport — der er ikke Tid dertil. Jeg tillader mig i al Beskedenhed at mene, at dette er Overtro. Tværtimod! Tjenesten vil vinde ved, at Skibenes Officerer og Mandskab daglig tilbringer nogle Timer paa Idrætspladser, ved Fodbold, Tennis e. l. Lejlighed til Idræt er der ogsaa allevegne rundt om i Danmark og selv paa det ødeste Sted er det jo ikke svært at faa stukket en Fodboldbane ud, bare Lysten er der.

Læs blot om de Sportskampe, der arrangeres paa »Grand fleet« midt under Verdenskrigen — Boksekampe, hvor Officerer og Matroser broderlig kæmper om »the fleet championship« e. l.

Tror nogen virkelig ikke, at de engelske Officerer spiller Golf paa Orkney Øerne, eller hvor de nu ligger? Jeg har læst Gang paa Gang derom og om Jagerne, som lige fra Undervandsbaadsjagten klapper til Bolværket, medens to Matroser staar rede med Officerernes Golfremedier og Folkene med deres Fodbold.

Nej vi mangler i høj Grad den virkelige Interesse for Sport! Meget kan afhjælpes og alt bør gøres for at komme ind paa de af Kaptajn Sander angivne Veje — men det bliver i bedste Fald at gyde ny Vin paa gamle Læderflasker. Skal Sagen gribes rationelt an, maa Kadetskolen bort fra København og der maa paa denne

Maade skabes Forhold, hvorunder virkelig Sportsinteresse kan vækkes og trives — Forhold, der vil forplante deres Virkninger i stedse stigende Grad nedefter gennem alle Grader!

Jeg har i det foregaaende kun talt om en Flytning af Kadetskolen, fordi disse Linjer ikke i nogen Maade gør Fordring paa at være en Plan, det er kun Tanker vakte ved Kaptajn Sanders Artikel — forøvrig ikke nye, men nu atter vakte til Live. Men selvfølgelig gælder det her fremsatte ogsaa om Konstabelskolen — blot i ringere Grad, fordi man nu engang begynder fra Toppen og fordi mangt og meget — saavidt jeg kan se — vilde være vunden alene ved at flytte Kadetskolen. Saa var Begyndelsen gjort.

Hvorvidt man deler mine Meninger ved jeg ikke — at mange ikke staar fremmed for dem ved jeg dog — men kunde disse Linjer give Stødet til en Diskussion om dette Emne i Fortsættelse af Kaptajn Sanders vægtige Ord, vilde mit Maal være naaet.

Schaffalitzky de Muckadell.

En Stranding 1681 i Kattegat paa en „ubekendt Grund“ (o: Schultz's Grund).

Af Cand. mag. Johannes Knudsen.

I Anledning af min Omtale her i Tidsskriftet (1917, S. 418) af Bagge Wandels Kort over en »i Farvandet til Ebeltoft liggende nylig bekendt bleven Grund, hvorpaa et af H. M. Skibe er tilsat«, har Hr. Pastor H. D. Lind haft den Venlighed at meddele mig, at denne Stranding bagefter blev underkastet en retslig Undersøgelse, hvis Akter blev bevaret i Under-Admiralitetetsrettens Dombøger og Vidnebøger, og da denne Sag giver et lille Bidrag til den danske »Hydrografis« Historie, forekommer den mig at fortjene en mere indgaaende Omtale.

Det kan straks bemærkes, at naar der i den nævnte Oplysning om Bagge Wandels Kort er Tale om en »i Farvandet til Ebeltoft« liggende Grund, virker det højst overraskende, at det viser sig i Virkeligheden at dreje sig om en Grund midt ude i Kattegat, mellem Hjelm og Hesselø, og som det vil fremgaa af det følgende, kan der næppe være Tvivl om, at Talen er om Schultz's Grund.

Vi vil nu gennem Retsakterne¹⁾ gøre os bekendt med Sagens nærmere Omstændigheder.

Retsmødet d. 14. Juli 1681.

Søetats-Fiscal Michel Michelsen har indstævnet Capt. Zacharias Hansen Bang og Styrmanden Jan Pietersen for at forklare, hvorledes til er gaaen med Skibet »Svenske Løves« Hensættelse.

¹⁾ Under - Admiralitetetsrettens Registerbog over Domme. 1681, Fol. 233 ff.

Paa Capt. Z. H. B.'s Vegne mødte hans Skibsskriver Iver Nielsen, da Capt. selv var syg.

Styrmanden oplyste, at de gik Norden om Hjelmen, 7 à 8 Fv., OSO., 3 Glas, 2 Mile sejlet, det 4. Glas OtS., OSO., og imod Enden af det 4. Glas stødte de paa en ubekendt Grund. Lodningen havde givet 12 Fod [o: Fv.?), straks derpaa 6 Fv., og idetsamme stødte Skibet. Hans Kiste med hans Journal var blevet staaende i Skibet. Straks efter Grundstødningen havde de gjort deres Bedste med Anker bagud, samt Baad og Chalup, mens formedelst der begyndtes en stor Storm, kunde de intet udrette.

Iver Nielsen irettelagde Capt. Z. H. B.'s skriftlige Indlæg, dat. 7. Juli 1681, hvilket formelder saaledes:

»Eftersom jeg til idag er indciteret for U. A. R. ang. om det forufykkede Skib «Svenske Løve» at forklare, hvorledes til er gaaen med des Hensættelse, og til Spørgsmaal at svare, da, som jeg formedelst stor Svagthed er forhindret selv personligen ved Retten at opvarte, saa er dette mit skriftlige Svar, at Gud veed, jeg haver brugt Sømandskab og sat min Kurs OSO., som kan sees, at jeg ikke er løben paa Grunden udaf Uerfarenhed, mens kommen paa en ubekendt Grund midt udi Farvandet, som enten jeg, Skipper, Styrmand eller nogen inden Borde ikke vidste af at sige, ej heller samme Grund findes udi Kortet eller Søbøger, som mig er om bevidst, hvorføre jeg og formoder for Hr. Sætats-Fiscalens Tiltale at vorde frikendt.«

Fiscalen kræver Captainens Journal fremlagt i næste Møde.

Retsmødet d. 21. Juli 1681.

For Capt. Z. H. B. mødte Procurator Jørgen Bøyesen og irettelagde nævnte Journal, endvidere en Attest under Capt. Ibbe Lydersen og Skipper Live Idikies deres Hænder, af Dato 20. Juli 1681, saaledes lydende:

»Saasom Capt. Z. H. B. af os haver været begærendes

ang. den Grund, som det kgl. Skib »Svenske Løve« desværre er paa forulykket, om vi nogen Tid samme Grund er bevidst, da, eftersom vi nogle Aars Tid derpaa haver faret, da kan vi med en god Samvittighed vidne, enhver for sig, at samme Grund, som dog er en Stenbund, af os aldeles haver været ubekendt, ejheller nogen af os udi vores Søkort kan findes. At dette saaledes er, testerer vi underskrevne og med vores Ed, om Behov gøres, vil stadfæste.»

Fiscalen irettelagde følg. »Forretning« under Schoutbynacht Hoppes og flere Officerers Hænder:

»Eftersom vi haver bekommet de højædle Adm. Herrers skriftlige Ordre af Dato d. 7. Juni, at examinere og efterforske, hvorledes tilgaaen er med det forulykkede Skib »Svenske Løve«, saa er samme Ordre straxen efterkommet og de af samme Skibs herværende Officerer efterskrevne Poster adspurt og derpaa svaret, som følger:

- | | |
|--|---|
| Blev Capt. Z. H. B. tilspurt: | Hvortil han svarede: |
| 1. Hvad Tid og Dag han gik fra Ebeltofte? | D. 4. Juni om Morgenen Kl. 6. |
| 2. Hvad Vind og Vejr var, om de Norden el. Syden Hjelman er passeret? | Vinden var VtS., godt Vejr, gik N. om Hjelman. |
| 3. Hvad Cours de sætte, efter at de var passeret Hjelm? | Coursen sætte de OSO. |
| 4. Blev Capt. adspurt, om han havde nogen Tvi-stighed med Styrmanden om Coursen at sætte? | Hvortil han svarede nej, men bad Styrmanden at se vel til, som svarede, at han skulde nok se til. |
| 5. Blev Capt. tilspurt, hvad Tid paa Dagen Skibet stødte og forulykkede, og paa hvad Sted det var? | Hvortil han svarede: om Middagen stødte det, formener uden for Grindø [Grenaa]. |

6. Om han ingen Middel saa at faa Skibet af igen? Han havde gjort sit bedste straxen at lade føre Anker agter ud, men saasom det begyndte at kule, maatte de lade det falde, og eftersom det jo mere og mere begyndte at kule, brast Skibet.»

Derefter blev Skipperen Svend Haagensen forhørt om de samme Poster; han svarede bl. a. »at Skibet stødte Kl. 1 Middag mellem Hjelmen og Haseløen, og at Capt. gjorde noksom sit bedste, mens var ingen Middel til at faa det af, eftersom de havde alle Sejlene bi, og saa snart det stødte, laa den halve Kiel [Køl] paa Siden.«

Derefter blev Styrmanden Jan Pietersen iligemaade tilspurt, hvorpaa han svarede bl. a.: »Hans Cours sætte han OSO. og vidste ej bedre Cours at sætte, indtil han Grunden var passeret, og vilde da sætte sin Cours Østen an. Han havde ingen Forskel haft med Captainen. Skibet stødte om Middagstiden paa 2¹/₂ Fv., og havde Hjelmen fra dennem VtN., hvor Strømmen havde hannem forsæt, og den Krejert, som dennem bjergede, kom og fra Jylland og satte samme Cours. Saa snart de stødte, kom en Storm af SV., saa de intet kunde udrette.«

Endelig var forhørt nogle af Mandskabet, der havde svaret endrægteligen, bl. a.: Vinden var SV. og siden VSV., Coursen var sat OtS. og OSO.; omtrent Middag stødte Skibet og havde Hjelmen agter ude, omtrent 3 Mile; Skibet blev strax fuldt af Vand.

Endvidere har de forhørt sig hos to Ebeltoft Skipperere, som forleden Mandag derfra er gaaen og den ene Skibet tæt passeret, som fuldkommeligen forklarer, at samme Skib staar paa en Grund, som strækker sig NNV. og SSO. omtr. 6 Mile [!] OtN. og VtS. fra

Hjelmen af. Saadant vi paa det nøjeste har eftersæt, og befindes da, efter deres Beretning, at samme Grund ligger midt i Farvandet, som udi ingen Bog el. Sø-kort findes, tilmed ej nogen sin Livstid veed, at nogen Skib paa samme Sted er forulykket, hvorfore vi ej kan se, at nogen Forseelse hos Captainen el. Styrmanden findes til Skibets Forsættelse, saasom de efter alle Officerers Bekendelse haver sæt deres Cours OSO. fra Hjelmen, hvilket saa meget syderligere er end ordinari, og dog Strømmen dennem saa meget nordlig haver opsat. 8. Juni 1681. Iffer Hoppe etc.»

Trods alle Vidnesbyrd vilde Fiscalen alligevel til næste Retsmøde skaffe Bevis for, at Grunden var bekendt, og at baade Over- og Underofficerer ikke havde gjort deres Devoir, som de burde.

Retsmødet d. 28. Juli 1681.

Fiscalen er ikke endnu færdig med sine Undersøgelser. Han irettelægger en Rapport af Bagge Wandel af 25. Juli 1681:

Efter Adm. Ordre af 21. Juli er B. W. d. 22. ditto gaaet til Sejls med den kgl. Jagt «Diana». D. 23. ved Solopgang fik de Haseløen i Sigte. »Siden stille vi vor Cours NVtV. og VNV. an, sejlede saa indtil Kl. 2 paa Eftermiddagen, til hvilken Tid vi var kommen omtrent der Vraget laa. Men formedelst det var ganske borte, saa nær som Bunden deraf, som laa under Vandet, da kunde vi det ingensteds fornemme; over dets [o: derfor] gik vi til Ankers paa 6 Fv. dyb, paa hvilken Plads der gik en haard SSV. Strøm. Vi satte da straxen Baaden ud og roede rundt om fra Jagten til at søge efter Vraget, og kom somme Tider paa 4 à 5 Fv. dyb, kunde dog ikke den Aften hverken finde Grundet eller Vraget. Søndagen d. 24. ditto om Morgenen betids, da havde vi Stille og godt Vejr, og roede da ud igen om bemeldte at finde, hvilke Grund og Skibsbund vi da

strax fandt en $1\frac{1}{2}$ Canonskud ret Syden fra Jagten, ved hvilke Vrag vi nedlagde en Bøje med Stang og Flag paa, os til Underretning i Pejlen; siden begyndte vi paa alle Kanter at dybe med Loddet, og paa den Grund, der Vraget staa, og der tværsover fandt vi ikkun 2 Fv., Stengrund, og strækker sig OtS., og Længden derover er omtrent $1\frac{1}{2}$ Kabel, og strækker sig StV. Men i SO-tværs over fra Vraget er $4\frac{1}{2}$ Fv. dybt, omtrent 3 Kabel-længde SO. fra Vraget igen paa $5\frac{1}{2}$ Fv., der er befunden god Sandbund. Syden fra Vraget omtr. 5 Kabels Længde var 17 Fod dyb, og saa Sandgrund; disligeste haver vi paa denne samme Grund befunden 2 Fv., og kort derefter fandt vi formedelst Loddet ikkun $7\frac{1}{2}$ Fod Vand; denne samme Grund er ogsaa hel liden i Begrif, saasom en Skibslængde; men fra Vragets Grund og til denne liden eller anden Grund befandt vi, at det strækker sig SVtS., og er der dybt imellem begge disse Grunde 4, $4\frac{1}{2}$ og 5 Fv., Distantzen imellem dennem efter Gisning en Cabels Længde. Nu haver vi med en god Sejlcompas afpejlet de fornemste Hukker af Landene, som vi kunde bekomme i Sigte: Stenshoved blev pejlet lige fra Vraget NV. ved 5 Mile; Hjelm fra Vraget VtS. og vel saa sydlig, 4 Mile; den syderste Huk af Grindaa pejled vi VNV. og vel saa vestelig fra Vraget. Formedelst Taage og Dis over Landene kunde vi ikke faa flere Hukker tilsyne ved Vraget. Og paa det ingen paa Vraget skulde forulykke, da oprette vi paa Vraget en Stang med Flag og Fløj [Flaad?] paa, sat igennem en tyk Planke, som flød, hvorved var en Zønke [Synke, Vægt] bunden med behørlig Sten, som ej saa snart at kunne drive bort.

Da vi nu alt forskrevne havde forrettet, satte vi vores Cours Mandagen d. 25. do. fra Grundene ret lige OtS. an, samme Cours anviste os lige paa Haseløen, da vi fik den i Sigte.«

Skipper Live Idikies mødte og vandt ved Ed efter Loven, »at disse Grunde findes vel udi en Del Søkortet, mens ligger dog ikke paa deres rette Steder efter Søkortet, mens vel 2 Mile østerligere, end de staaar antegnet udi Kortet.»

Jens Pedersen Gad, Styrmand, mødte og vandt, »at han havde faret paa Jylland udi 40 Aar, mens vidste ikke, ej heller haver vidst nogen Tid af denne Grund at sige, førend nu han kom der med »Wrangels Palais¹⁾.»

Retsmødet d. 4. Aug. 1681.

Fiscalen irettelægger følg.:

— — — »Først formener jeg, at Capt. Zacharias Bang og Styr. Jan Pietersen bør at forskaffe nøjagtig Bevis, at deres anbetroede Skib »Svenske Løve« er forulykket paa en ubekendt Grund eller Rev.

For det andet, hvorfor Capt. ej strax, da han var kommen paa Grunden, søgte at kaste noget af Lasten ud, paa det han Skibet med Resten kunde have faaet bjerget, eller udi andre Maader efter Sømandsbrug gjort sit bedste.

For det tredje Capt. Zacharias at svare og til Rette stande for, han har forladt hs. kgl. Maj. Skib eller da Vrag, førend han haver faaet bjerget alt hvis som stod at bjerge, eftersom Skibet eller Vraget har staaen udi mange Tider, efter det var sat paa Grunden, og alting kunde have været bjerget, dersom Capt. havde gjort efter sin Skyldighed.

For det fjerde har Capt. Z. H. B. henskikket sin Kvindes Broder [ø: Skibsskriver Iver Nielsen] til kgl. Maj. Vrag, hvor han samme Vrag har røvet og ranet og det til Captainens Profit hidbragt, saa af alting klarligen

¹⁾ Umiddelbart efter de Skibbrudnes Hjemkomst til Kbh. afsendes Jagten »Venus« for at bjerge en Del af Vraggodset, og nogle Dage senere det større Skib »Wrangels Palais«, som bjergede Resten.

kan fornemmes, hvorledes han har handlet med hs. kgl. Maj. Skib og Vrag.«

Retsmødet d. 25. Aug. 1681.

Paa Capt. Z. H. B.'s Vegne fremlægger Procurator Jørgen Bøyesen et her af U. A. R. udstedt Vidne af Dato 11. Aug. 1681:

Ved et d. 11. Aug. afholdt Retsmøde vidner Skipperen Henrik Christian, »at han d. 4. Juni kom sejlenes fra Rugaards¹⁾ Strand og hans Cours ad Sundet til, da saa han midt udi Farvandet Østen fra Hjelmen staa et Skib paa Grunden, som havde skudt sine Stænger og Raaer om Læ, og som han kom noget nærmere samme Skib og vilde gaaet sin Gang, da blev der skudt 3 Skud efter hannem, hvorpaa han kaste-
strax bi. Derpaa styrede Capt. paa Skibet hans Chalup til hannem med en Kvartermester og nogle andre Folk og begærte, at han vilde forvarte den Nat over og se til, at man kunde faa Folkene bjerget, hvilket han og gjorde. Samme Tid berettede Kvartermesteren for hannem, at der var dreven 3 Stykker af Kølen paa Siden af Skibet, og Skibet var fuldt af Vand. Samme Tid førte Skibsfolkene deres store Anker agter ud, og den samme Aften begærte Skipperen af Capt., at han vilde skikke hannem noget af sit Tøj og Folk omborde, formedelst han kunde ikke vide, om han gik til Sejls om Aftenen eller ej, hvilket Capt. ikke vilde gøre, mens forvartede til om Morgenens. Om Natten derefter vendte han med sin Krejert vel 6 el. 7 Ganger, paa det han kunde blive ved Skibet; mens om Morgenens, saa tidlig som Dagen kom paa, kom Capt. med alt hans Folk hannem omborde og bad for Guds Skyld, at han vilde bjerger dem, eftersom han saa ingen Udveje til at blive længer ved Skibet, formedelst at Skibet var brusten midt over ved

¹⁾ Ved Østkysten af Djursland, midt mellem Ebeltoft og Grenaa.

Faldrebet. Derefter skikkede Capt. Baaden med nogle Officerer og Folk til Skibet igen udi den Mening, om de kunde blive ved Skibet, indtil at han kunde komme fra Kbh. med nogen anden Fartøj at hente Godset fra Skibet. Imidlertid kom der saa stor Storm paa og drev dom [!] med Baaden til Skaane, og om alle Folkene havde været i Baaden, da den store Storm var, da havde det været umuligt, at de havde kommen derfra med Livet, og i samme Storm brast hans Krejers Storsejl midt itu. Grunden haver han sejlet over tilforne, mens befandt sig 5 el. 6 Fv. og ej grundere.»

Bagge Wandel refererede sig til sin allerede indgivne skriftlige Relation, samt derforuden ved Ed forklarede, »at den omtalte Grund staar ikke udi nogen Søbog eller Kort.»

Dernæst irettelagde J. B. et andet U. A. R. Vidne af Dato 18. Aug. 1681:

Constabel Jens Andersen Bølge vidner, at de strax havde ført deres Varpanker ud og halet alle Raaer og Stænger om Læ; at Skibet strax blev fuldt af Vand, saa det kunde ikke hjælpe at kaste noget ud; han havde set Stykker af Kølen flyde ved Skibet; Capt. havde med Trusel maattet holde over, at Folkene ikke strax tog Baaden og vilde fare bort.

De andre Folk vidnede det samme.

Berhos irettelagde Jørgen Bøyesen et Indlæg af Capt. Zacharias Bang af 25. Aug. 1681, hvori hele Sagen recapituleres (Fol. 249—50).

Retsmødet d. 7. Sept. 1681.

Fiscalen beviste, at Z. H. B. havde taget noget Brænde m. m. om Bord, som ikke var blevet fortoldet.

Retsmødet d. 29. Sept. 1681.

Denne Dag faldt endelig Dommen (Fol. 256 ff.):
Da Grunden efter alle Vidners Udsagn er

u b e k e n d t, bør Capt. Zacharias Hansen Bang for Fiscalens Tiltale i denne Post fri at være. Ligeledes frikendes han for Beskyldningen om ikke at have gjort sin Pligt for at frelse Skibet og bjerge Godset. Men han har forset sig m. H. t. Brændet; men denne Sag maa undersøges nærmere.

Forinden vi tager fat paa en kritisk Gennemgang af de afgivne Vidneudsagn, maa vi først klare os de vigtige Spørgsmaal: med hvilket Slags Kompas er de omtalte Pejlinger udført, og hvorledes var Misvisningen i 1681?

Den Plakat af 1692, hvorved det befaledes i de kgl. Skibe kun at bruge Kompasser, som havde Naalen liggende lige under Rosens N.-S. Linie, altsaa »misvisende» Kompasser efter Nutidens Sprogbrug, begynder med disse Ord: »Omendskønt de Kompasser, man gemenlig bruger, som har Naalen en halv Streg Østen for Nordstregen etc.«¹⁾ Det samme fremgaar af Ole Rømers Memorial²⁾, som gav Stødet til den nævnte Plakat: Skønt man nu ved, baade at Misvisningen er forskellig paa de forskellige Steder, og at den aarlig forandrer sig, bliver man dog ved at sejle paa Kompasser, som har Naalen liggende $\frac{1}{2}$ Streg fra Norden imod Østen. Vi kan da med temmelig stor Sikkerhed slutte, at »Svenske Løve«s Kompasser i 1681 har været saaledes indrettede.

Med Hensyn til Misvisningen ved vi fra Bagge Wandels »Det vaagendis Øje«, at den 1649 i Kbh. var knap $1\frac{1}{2}^0$ Ø., og i sin Memorial 1692 siger Ole Rømer,

¹⁾ Jfr. min Afhandling »Kompasset i ældre Tid« i T. f. Søv. 1912, S. 375.

²⁾ Jfr. »Ole Rømer og Kompasreformen 1692« i T. f. Søv. 1916, S. 540.

at den nu er godt 7° V. (Jørgen Dinesen siger $7\frac{1}{2}^{\circ}$ V.). I 1681 har den da aabenbart været c. 5° V.

Tages disse to Forhold i Betragtning, bliver altsaa Resultatet, at der ved de i Retsakterne opgivne Kompasstreger maa regnes med c. 1 Streg vestlig Misvisning. —

Skibet er altsaa gaaet N. om Hjelm og har da befundet sig 1—2 Kvml. N. el. NØ. for Øen, da Kursen sattes OSO., d. v. s. retv. ØtS., hvilket fører over mellem Sjællands Rev og Schultz's Grund. Paa denne Kurs sejler de, efter Styrmandens Udsagn, 2 Mil i 3 Glas, altsaa med en Fart af c. 6 Knob. I det fjerde Glas sejles OtS. [retv. Ø.] og OSO. [retv. ØtS.], og ved Udløbet af Glasset støder Skibet. Da Schultz's Grund ligger c. 12 Kvml. $\text{Ø}\frac{1}{2}$ N. for Hjelm, kan Strømmen let have forsat dem de 3—4 Kvml. mod N. op til Grunden.

I det i selve Admiralitetet afholdte Forhør oplyser Styrmanden endvidere, at da Grundstødningen fandt Sted, havde man Hjelm VtN. [retv. V.], hvilket passer udmærket paa Schultz's Grund; og ligesaa udtaler Skipperen Henrik Christian, at det grundstødte Skib stod Ø. fra Hjelm. Herimod strider imidlertid baade de to Ebeltoftskippers Udsagn og Bagge Wandels Rapport, som angiver Retningen fra Vraget til Hjelm til VtS. [retv. VSV.], hvilket vilde passe paa den læggeste Del af Hastens Grund, der ligger c. 4 Kvml. nordligere end Schultz's Grund. For at forklare denne Uoverensstemmelse maa man derfor, hvis man holder paa Schultz's Grund som Strandingsstedet, antage enten, at Ebeltoftskippers og Bagge Wandels Pejlinger er 2 Streger forkerte, eller at Vraget i Mellemtiden har skiftet Plads og er drevet op til Hastens Grund. Det sidste er maaske ikke helt usandsynligt, i Betragtning af, at det kort efter Grundstødningen var bleven tømt for alt staaende og løbende Gods, Sejl, Stykker, Ankere og øvrigt Inventar, som kunde bjerges, og at det havde en

Del Brænde i Lasten; og der var endvidere forløbet en hel Maaned, før Ebeltoftskipperne saa det, og derefter atter 3 Uger, før Bagge Wandel undersøgte Stedet. Bagge Wandels to andre Pejlinger synes desværre at være ganske ubrugelige til Stedbestemmelse; med »Stenshoved« mener han vistnok »Stavns«- el. »Stevnshoved«, hvormed man dengang i Søbøgerne betegnede det, som vi nu kalder Fornæs, og med »den syderste Huk af Grindaa« mener han vel det nuværende Havknude; men i saa Tilfælde er Pejlingerne splittergale, ogsaa fra Hastens Grund. Derimod vilde de passe ret godt fra Hastens Grund, hvis man antager, at han har forvekslet Fornæs (»Stenshoved«) med Havknude og Havknude atter med Jernhatten, begge paa Djurslands Østkyst. At han har kunnet dette, kan tænkes at bero paa, at han har ladet sig paavirke af, hvad han i Forvejen har hørt om Sagen; naar Captainen saaledes forklarer, at han mener, at Strandingsstedet ligger »uden for« [3: udfor] Grenaa, da viser dette, at han har tænkt sig en altfor nordlig Position.

Bagge Wandels Lodninger omkring Vraget kan der næppe udledes meget af, da Dybdeforholdene vel nok siden den Tid kan have forandret sig; men vil man tillægge dem Betydning, synes de snarere at pege hen paa Hastens Grund, hvis læggeste Pulle kun har fem Fod, der altsaa kunde repræsentere det af ham omtalte Sted SVtV. for Vraget med $7\frac{1}{2}$ Fod, end paa Schultz's Grund, der ikke har under 11 Fod.

Ved Afrejsen fra Vraget sætter Bagge Wandel Kur- sen lige OtS. [retv. Ø.], og paa denne faar de Hesselø i Sigte ret forude. Dette passer omtrent lige godt fra begge Grundene og kan blive helt rigtigt med en Smule Strømsætning til den ene eller den anden Side. —

Hvis Hastens Grund havde været det oprindelige Strandingssted, vilde den sikkert have været nævnt ved

Navn i Akterne, thi baade Navnet og dens omtrentlige Beliggenhed var kendt paa den Tid. Captainen beraaber sig i sit Indlæg af 7. Juli derpaa, at han fra Hjelm har sat Kursen OSO., og at man deraf kan se, at han ikke er løbet paa Grunden af Uerfarenhed, men er kommet paa en ubekendt Grund. Altsaa: han ved, at der er en Grund (o: Hastens Grund), som man skal sørge for at komme godt Sønden om. Ligeledes siger Styrmanden, at han vidste ej bedre Kurs at sætte end OSO., indtil han »Grunden« var passeret, og vilde da sætte sin Kurs Østen an. I Maj 1692 optegner Søkortdirektør Jens Sørensen en Meddelelse, som han har faaet fra en Grenaaskipper, om »Hastens Grund, som Kongens Skib Svenske Løven stødte paa og blev derpaa in Ao. 16..«; de meddelte Oplysninger er ret forvirrede, men angaar dog utvivlsomt den rigtige Hastens Grund, som jo altsaa ogsaa her nævnes ved Navn; derimod kan man ikke tillægge det nogen Vægt, at Strandingen er henlagt hertil; der var jo nu gaaet 11 Aar, og den Tids Stedbestemmelser i rum Sø, uden Støtte af Nutidens rigelige Afmærkning, var nødvendigvis ganske usikre. I 1697 opmaalte Jens Sørensen selv Hastens Grund, og den er aflagt i hans senere Kort paa sin rigtige Plads; men Schultz's Grund har han ikke opdaget.

Naar nu hermed sammenholdes den Enstemmighed og Ihærdighed, hvormed alle Sagkyndige i 1681 paastod, at det var en ubekendt Grund, som »Svenske Løve« var kommet paa, og som ikke fandtes angivet hverken i Datidens Søkort eller Søbøger, synes den Slutning ligefrem at paatvinge sig, at det maa have været Schultz's Grund, hvordan det saa end forholder sig med Vragets senere Plads. Det er jo meget muligt, at adskillige Skippere baade før og siden har »haft Føling« med denne, og at der paa Grundlag af saadanne mere eller mindre farlige Oplevelser mellem de Søfarende har dan-

net sig en ubestemt Tradition om Grunde mellem Hastens Grund og Sjællands Rev, som man skulde tage sig i Agt for med vest-østlig Kurs og omvendt. Men saa længe Grunden ikke var nøjagtig oploddet og aflagt i Kortet, hvilket først skete i 1846, kunde den atter og atter med Rette regnes for ubekendt.

Overfladevandets maanedlige Middeltemperatur i Atlanterhavet.

Fra meteorologisk Institut er udsendt en Afhandling af Kapt. C. Ryder, som behandler Overfladevandets maanedlige Middeltemperatur i Atlanterhavet Nord for 50° N. Br. Afhandlingen er ledsaget af 12 Kort, et for hver Maaned, der for hver Engradskvadrat viser Middeltemperaturen for en Periode af 40 Aar. Disse 12 Maanedskort er udarbejdet paa Grundlag af Observationer for danske Skibe i Aarene 1876—1915, ført i 3543 Skibsjournaler, og ialt er der benyttet c. 600 000 Enkeltobservationer.

Ved et Materiale som det her omhandlede, klæber der selvfølgelig forskellige Fejl. Nogle af disse er af systematisk Natur, og deres Indflydelse paa Slutningsresultaterne er det som oftest umuligt at ophæve, selv om Antallet af Observationer er nok saa stort. En anden Del af Fejlene er for saa vidt tilfældig, som de efter deres Oprindelse maa antages lige saa godt at kunne føre til for høje som til for lave Temperaturer. Hvor Antallet af Observationer er meget stort, spiller disse tilfældige Fejl ingen Rolle, idet de maa antages praktisk talt at ophæve hverandre. Man har endvidere, før Materialet er benyttet, gennemgaaet samtlige Skibsjournaler kritisk og søgt at befri det for de uundgaaelige Fejl, der altid maa klæbe ved et saa stort Observationsmateriale.

Hvad den regelmæssige Fordeling af Observationerne angaar, da er den kun ringe. Som en naturlig Følge af Forholdene er der i Maanederne November til Marts

store Strækninger, for hvilke der paa Grund af Skibsfartens Ophør eller Indskrækning i Vintertiden kun findes faa eller ingen Observationer, og selv i Aarets øvrige Maaneder er der Strækninger udenfor de stærkest trafikerede Skibruter, hvor Observationerne er meget sparsomme, ja undertiden kun er tagne et Par enkelte Gange. Dette gælder særlig den vestlige Del af Davis-Stræde og Farvandet mellem den sydlige Del af Grønlands Østkyst og Island, endvidere i Kortets vestlige Del Strækningerne mellem Skibruterne til Grønland og til Nordamerika samt i Kortets østlige Del Strækningen Vest for Storbritannien og Irland samt Kortets nordøstlige Parti.

Af de fundne Maanedsmiddeltal for hvert Aar er der for hvert af Tiaarene 1876—1885, 1886—1895, 1896—1905 og 1906—1915 beregnet Maanedsmiddeltal for de paagældende Tiaar og af disse 4 Tiaarsmiddeltal har man atter beregnet Maanedsmiddeltal for den hele Periode (det maanedlige »Generalmiddeltal«). I Maanedskortene er de fundne »Generalmiddeltal« opførte i hvert Kvadrat, og under disse er med mindre Typer angivet det Antal Aar, fra hvilke der foreligger Observationer indenfor Kvadratet.

For de Strækninger, for hvilke der foreligger et tilstrækkeligt Antal Observationer, er der trukket Isothermer, og paa Steder hvor Observationerne er faa, er den sandsynlige Beliggenhed af Isothermerne fundet ved Interpolation ad grafisk Vej.

For tillige at give et samlet Billede af Temperaturen's Forskydning i Aarets Løb er der paa et Kort indtegnet Isothermen for 9° for alle Aarets Maaneder. Paa et følgende Kort vises Forskellen mellem Temperaturen i Februar og August, og endvidere er der paa Plan 1 vist Aarskurver σ : Kurver for Overfladetemperaturens aarlige Gang for 16 forskellige Steder i Havet samt til Sammenligning tillige for de 5 Landstationer:

Vestmanø, Stykkisholm, Grimsey, Papey og Thorshavn, der daglig maaler Overfladevandets Temperatur.

De efterfølgende Tabeller indeholder alle de tidligere omhandlede Tiaarsmiddeltal for hver Maaned og for hver Gradkvadrat, endvidere et Tal, som angiver det Antal Aar, fra hvilke der foreligger Observationer i det paa-gældende Gradkvadrat og Tiaar.

Det Arbejde, som det meteorologiske Institut har udsendt, spænder altsaa over det Omraade i Havet, som væsentlig besejles af danske Skibe. Det er et Arbejde, der har vakt berettiget Opsigt i Udlandet som et væg-tigt Bidrag til Forstaaelsen af de hydrografiske Forhold i Nordatlantehavet. Uden danske Skibsobservationer kunde det ikke have været gjort, og det at Sømændene ser, at de af dem udførte Observationer har været til Nytte, er bleven behandlet og kan fremvise vigtige Re-sultater, bør give alle farende Officerer et Vink om, at de meteorologiske Observationer bør føres saa paalide-ligt som muligt.

Det skal anføres, at det danske meteorologiske Instituts ny Arbejde er bleven i høj Grad anerkendende omtalt i flere af Udlandets Fagblade.

S.



Viceadmiral Otto Joachim Moltke Koefoed-Hansen er født i Haderslev den 20. Marts 1854, hvor hans Fader Hans Peter Koefoed-Hansen var Provst. Hans Moder var Sophie Isabella Lætitia f. Komtesse Moltke fra Espe.

Han blev 13 Aar gammel optaget paa Søkadetakade-
Tidsskr. f. Søvæsen. 89. Aarg.

miet og afgik fra Søofficersskolen som Sekondløjtnant den 25. August 1873, blev umiddelbart derefter udkommanderet med Panserbatteriet Gorm (i Eskadre) og derefter i Vinteren 1873—74 med Fregatten Sjælland til Middelhavet. 1. Juni 1874 blev han udnævnt til Premierløjtnant. I 1876 var han udkommanderet med Fregatten Jylland, i 1877 havde han Orlov for at gaa i Koffardifart. 1878—81 var han Skoleofficer paa Søofficersskolen og som saadan om Sommeren udkommanderet med Kadetskibet, Korvetten Heimdal. Her fik han Lejlighed til at vise sit personlige Mod, idet han i 1881, medens Korvetten var under Sejl, sprang over Bord og reddede en overbordfalden Lærling. Han modtog i den Anledning 28. Novbr. s. A. Medaillen for Druknedes Redning. I 1882 var han atter udkommanderet med Fregatten Sjælland paa Sommertogt og den følgende Vinter med samme Skib paa Togt til Vestindien. Efter sin Hjemkomst var han i et Aar Næstkommanderende ved Vagervæsenet; derefter i 1884—85 Næstkommanderende i Skonnerten Fylla paa Togt til Middelhavet, hvor han blandt andet besøgte Konstantinopel og det hellige Land. I 1886 var han Næstkommanderende i Kongeskibet Dannebrog og 1887—90 ansat ved Søminekorpset. Den 1. Februar 1888 blev han udnævnt til Kaptajn og var samme Efteraar Chef for en Deling ny Torpedobaade, der var udrustede blandt andet for at prøve disse Baades Sødygtighed. Det følgende Aar modtog han i England 2 smaa nybyggede Torpedobaade Nr. 12 og 13 og førte dem hjem gennem Eiderkanalen. I 1890 var han Chef for Torpedoskibet Esbern Snare paa Torpedoskole, 1891—94 førte han Postdampskibet Skirner mellem Korsør og Kiel. ²⁸/₂ 1894 blev han udnævnt til Ridder af Dannebrog, og var samme Aar Meddommer i Kadetskibet, Korvetten Dagmar. Fra 1895 til 1898 var han Vagerinspektør og Fører af Vagerinspektionsskibet Løvenørn og fik under denne Tjeneste Lejlighed til at udføre et udmærket Ar-

bejde, dels ved Indførelsen af det nugældende System for Afmærkning af danske Farvande, og dels ved at paa-begynde en haardt tiltrængt Forbedring af Sømærkerne, hvorved disse blev mere egnede til at staa i Strømfarvande. I Vinteren 1898—99 var han Næstkommanderende i Krydserfregatten Fyen paa Togt til Middelhavet. I 1899 og 1900 var han Chef for Kongeskibet Dannebrog og i den mellemliggende Vinter Chef for Vagtskibet Sjælland. Den 30. April 1900 blev han udnævnt til Kommandør og blev samme Efteraar Stabschef ved den flydende Defension paa Københavns Red, hvor han virkede, indtil han i August 1901, da Kontreadmiral Jøhnke blev Marineminister, blev kaldet til den ansvarsfulde Post som Departementsdirektør i Marineministeriets Sekretariat og Kommandodepartement samt Admiralitetsdepartement. Efter at J. C. Christensen var blevet Forsvarsminister, udnævntes han 12. April 1905 til Direktør for Marineministeriet. Under sin Virksomhed i Ministeriet fik han Lejlighed til at udføre et stort og betydningsfuldt Arbejde, dels med Marinens Organisation og Eskadreøvelsernes rationelle Udvikling, herunder særlig Skarpskydningsøvelserne fra Eskadrens Skibe, for hvilke Øvelser han stadig nærede den største Interesse, dels ved alle de store Forarbejder, der var nødvendige i Anledning af Forsvarskommissionens Arbejde, hvor han blandt andet ledede Udarbejdelsen af en større Afhandling om Danmarks militær-politiske Stilling, og endelig ved Forberedelsen af de nye Forsvarslove. I 1902 var han tillige under Kontreadmiral Wandels Sygdom Tilforordnet ved Forsvarskommissionen. Under sin Tjeneste i Ministeriet havde han kun en Gang Lejlighed til at komme til Søs, nemlig som Chef for Panserskibet Iver Hvitfeldt i Eskadre i 1904. Som Anerkendelse for sit Arbejde i Ministeriet modtog han 7. April 1902 Sølvkorset, 10. Jan. 1905, ved Admiral Jøhnkes Afgang som Marineminister. Kommandør-

korset af 2. Grad og ved Afgangen fra Direktørstillingen Kommandørkorset af 1. Grad.

Efter at Forsvarskommissionen havde afgivet sin Betænkning, som han ikke ansaa for tilfredsstillende, mente han ikke, at han burde blive siddende som Direktør, hvorfor han den 16. December 1908 tog sin Afsked fra denne Stilling og vendte tilbage til sin tidligere Tjeneste som farende Officer. Han var 1909 Chef for Kystforsvarsskibet Olfert Fischer i Eskadre og den følgende Vinter paa selvstændigt Togt med samme Skib. 1910, 11, 12 og 13 var han Chef for Eskadren og blev 1. Oktober 1911 udnævnt til Viceadmiral, kommanderende Admiral, Generalinspektør for Søværnet og Chef for Søofficerskorpset. 26. Juni 1912 blev han Formand i Overkrigsretten og 9. Maj 1914 Storkors af Dannebrog.

Fra 1. August 1914 indtil faa Dage før sin Død ledede han som Chef for Flaadens Overkommando det store Arbejde, der under Verdenskrigen er udført af den danske Marine, ligesom han ogsaa i dette Tidsrum ved enkelte Lejligheder fik stor Indflydelse paa vigtige Beslutninger.

Som man vil se, var det en ualmindelig smuk og indholdsrig Livsbane, Viceadmiral Koefoed-Hansen har haft i den danske Marine, som han omfattede med den største Kærlighed og Interesse, og som han ofrede al sin store Arbejdsevne. Han havde som Skibschef, Eskadrechef, som kommanderende Admiral, som Flaadeinspektør og som Chef for Søofficerskorpset den bedste Lejlighed til at lære sine Undergivne at kende og til at bibringe dem de Egenskaber, som han var i Besiddelse af, og som han lagde Vægt paa.

Han var en ualmindelig finttænkende og retlinet Personlighed, i Besiddelse af en sjælden høj Grad af Pligtfølelse og Samvittighedsfuldhed, og han kendte aldrig personlige Hensyn. Overfor udenforstaaende holdt han sig tilbage, han kunde undertiden tilsyneladende være

noget forlegen, hvilket ofte af Mennesker, der ikke kendte ham, er bleven udtydet paa en forkert Maade. Han var streng i sine Fordringer baade til sig selv og sine Undergivne, der havde den dybeste Respekt for ham og ofte var bange for ham. Først, naar man havde lært ham at kende ved at arbejde under ham, fik man Øjet op for alle hans udmærkede Egenskaber som Menneske og Officer, og da saa man ikke længere i ham alene den strenge Admiral, men ogsaa den faderlige Ven, til hvem man med Tillid kunde henvende sig. Han udtalte sin Misbilligelse, naar og hvor han traf noget, som han ikke fandt rigtigt; han var mere sparsom med sin Ros, idet han fandt det selvfølgelig, at enhver, der tjente under Danmarks Flag, altid gjorde sin Pligt, gjorde den godt og opførte sig ridderligt. Han var skabt til at befale, han følte det dermed forbundne Ansvar, og han kunde bære det.

Der var bleven lagt stærkt Beslag paa hans Arbejdskraft, særlig i de sidste 17 Aar, og dette har vel ogsaa bidraget til, at den hidtil saa raske og kraftige Mand bukkede under paa et Tidspunkt, hvor alle ventede, at han endnu havde en lang Arbejdsdag for sig. Ved Nyt-aarstid 1918 blev han syg, men vedblev dog at varetage alle sine Forretninger indtil faa Dage før sin Død, der indtraadte den 16. April 1918, da han stille sov ind efter et virksomt Liv.

Han blev under den største Deltagelse begravet paa Vestre Kirkegaard.

Han var gift med Sigrid Marie f. Holm, Datter af Grosserer Vald. Holm paa Christianshavn, og efterlader sig 4 Døtre og en Søn, der er Søkadet.

Den danske Marine har i ham mistet en myndig Højsbefalende, som har sat sig mange Spor i Personellets og Materiellets Udvikling og ikke mindst gennem den gode Disciplin og Aand, der trods alle Tidens nedbrydende Tendenser hersker i Marinen.

Det danske Søofficerskorps har i ham mistet en dygtig Chef, hvis Minde vil leve længe i Korpset, og hvis Minde alle Korpsets Medlemmer paa den smukkeste Maade vil ære ved at bevare de gode Traditioner indenfor Korpset, som han altid har kæmpet og arbejdet for.

Danmark har i ham mistet en god og trofast Søn.

Th. Topsøe-Jensen.

Grundbevægelsen i Universet.

Af Kaptajn R. Moth.

I Tidsskrift for Søværnen December 1917 har Styrmand Sofus G. R. Christiansen skrevet om Grundbevægelsen i Universet; da han her omstøder flere af Matematikens og Fysikens Love og slaar til Lyd for en Verdensskabelse og en Bevægelse i Universet, der efter min Mening strider mod al sund Fornuft og i al Fald mod Naturvidenskabens nuværende Opfattelse, kunde jeg have Lyst til at gendrive nogle af Punkterne i Artiklen; kritisk at gendrive den i alle Detailler vilde dels blive for vidtløftigt, dels vilde dette kræve større matematiske og astronomiske Kundskaber, end jeg er i Besiddelse af; naar jeg alligevel vil kritisere Artiklen, er det, fordi jeg mener, at dette ikke alene bør gøres af Videnskabsmænd, men ogsaa af en Søofficer, for at afværge den Opfattelse hos Læsere af Tidsskriftet, at Søofficererne i Almindelighed deler nogle af Styrmand Christiansens Theorier.

I det følgende forudsætter jeg Styrmand Sofus G. R. Christiansens Artikkel bekendt og skal derfor henvise til den:

Side 431 er den Ellipse omtalt, der beskrives af et Punkt A, naar dette beskriver en Cirkel med Radius r om et Punkt B, der samtidig beskriver en Cirkel med Radius R om et fast Punkt C, naar A's og B's Omdrejningsretninger ere modsatte og foretages med jævn Hastighed og A gør 2 Omdrejninger, medens B gør 1 Omdrejning. Det bør vel være, at A og B begge gør 1 Omdrejning i modsat Retning i samme Tid.

Den beskrevne Kurve kan let bevises at være en Ellipse:

Der følger nu S. 432—436, altsaa Resten af Afsnit I, først et Bevis for, at A, der beskriver Ellipsen, har større Middelhastighed end B, der beskriver, hvad Forfatteren kalder Ellipsens Middelcirkel, da Ellipsen altid er større end den dertil svarende Middelcirkel, derefter kommer en Udvikling af de Kurver, A beskriver, naar A's og B's Gennemsnitshastigheder ere lige store, under denne Beskrivelse staar der S. 435 øverst, at A er nærmest C, naar R falder sammen med R, det er antagelig en Trykfejl, der burde staa: »naar R og r falde i modsat Retning«; falde de i samme Retning, altsaa i hindandens Forlængelse, er jo Afstanden størst, nemlig = $R + r$.

S. 436 øverst skriver Forfatteren, at man ved at vælge det rigtige Forhold mellem R og r og give A og B samme lineære Gennemsnitshastighed kan opnaa at faa A til at beskrive en Kurve, der er ligedannet med Jordens Bane om Solen. Denne Paastand forekommer mig umulig, da Jordens Bane om Solen er en Ellipse, i hvis ene Brændpunkt Solen staar, medens A's Bane om C jo foregaar meget nær med C som Centrum og er en fuldstændig jævn Kurve, medens Jordbanen jo ikke er nogen nøjagtig Ellipse, da den paa Grund af Maanens og Planeternes Tiltrækning bliver uregelmæssig.

I Afsnit II kommer Forfatteren nu først med en Bemærkning om, at Jorden ikke kan holdes i sin nuværende Bane paa Grund af sin egen Hastighed og Solens Tiltrækningskraft alene, dernæst udvikler han, at Jordens Bevægelse om Solen vilde blive fuldstændig jævn og cirkelformet, dersom den bevægede sig i den af ham ved Hjælp af Universalpasseren konstruerede Kurve, der skal være ligedannet med Jordens Bane om Solen. Jeg forstaar ikke, hvad Forfatteren mener hermed, thi A's Bane i Kurverne er jo hverken cirkelformet eller har jævn Hastighed, selv om Banen fremkommer ved den jævne Bevægelse af et Punkt B i en Cirkel-

periferi, om hvilket Punktet A, der beskriver Kurven, drejer sig med jævn Vinkelhastighed men med varierende lineær Hastighed.

Herpaa følger en Udvikling af Forfatteren om, at al Bevægelse i Universet burde foregaa i Cirkellinier, da jo denne er den eneste fuldkomne Linie. Dette er aabenbart hele Artiklens Hovedtanke, og Forfatteren mener øjensynlig at, da det er lykkedes ham med Universalpasseren at konstruere Kurver, der kunne bringes til næsten at være ligedannede med Jordens Bane, Jorden virkelig bevæger sig i en Kurve ligedannet med A's Bane med Universalpasseren.

I nederste Stykke S. 437 taler Forfatteren om Solens og Jordens indbyrdes Bevægelse og mener at, selvom Jorden ikke falder ind paa Solen paa Grund af Jordens Centrifugalkraft, er der intet, der forhindrer Solen i at følge Jordens Tiltrækning, thi enten maa man gaa ud fra, at Solen er »fast«, eller ogsaa maa Tiltrækningen mellem Solen og Jorden være »ensidig«. Forfatteren mener vel hermed, at enten maa Solen følge en Bane, hvorfra ingen af Planeterne kan rokke den, da det jo ikke er rimeligt, at Resultanten af Planeternes Tiltrækning paa Solen altid er $= 0$, eller ogsaa maa Solen kunne tiltrække Jorden og Planeterne uden at disse tiltrækker Solen.

Begge disse Udtalelser ere jo forkerte, thi som bekendt er jo Aktion og Rektion lige store og modsat rettede, følgelig tiltrækker Planeterne Solen med netop en ligesaa stor og modsat rettet Kraft som den, hvormed Solen tiltrækker Planeterne. Solens Bane er heller ikke fast, thi er Resultanten af Planeternes Tiltrækning paa Solen ikke $= 0$, vil Solen bevæges, saaledes at den i hvert givet Øjeblik faar en Centrifugalkraft, som er ligesaa stor og modsat rettet denne Resultant.

Forfatteren kommer nu øverst paa S. 438 ind paa Maanens Paavirkning paa Jorden og mener aabenbart

at ved Nymaane, hvor Maanen tiltrækker Jorden i samme Retning som Solen tiltrækker denne, skulde Jorden derved nærme sig Solen, omvendt tiltrækker Maanen ved Fuldmaane Jorden i modsat Retning af den, hvori Solen tiltrækker Jorden, og skulde derved fjærne Jorden fra Solen, da Maanen dog ikke rokker Jorden ud af dens Bane, maa Jorden sidde uhyre godt fast i sin Bane. Forfatteren er aller her paa Vildspor, som bekendt er det jo Jordens og Maanens fælles Tyngdepunkt, der roterer om Solen, Jorden vil derfor ved Nymaane være længere fra Solen end Jordens og Maanens fælles Tyngdepunkt, omvendt ved Fuldmaane, saaledes at Solens Tiltrækning paa Systemet Jord med Maane bliver lige stor, hvad enten det er Nymaane eller Fuldmaane, forudsat at Jordens og Maanens fælles Tyngdepunkt ikke i den Periode har forandret sin Afstand fra Solen. Da Jorden saaledes under et Maaneomløb bevæger sig i en Bølgelinie paa begge Sider af Jordens og Maanens fælles Tyngdepunkts Bane, følger ogsaa heraf, at den ikke kan følge den jævne Kurve, som Forfatteren tidligere har forklaret skulde være ligedannet med Jordens Bane.

Nederst S. 438 kommer Forfatteren ind paa, hvad der holder Jorden i dens Bane, jeg forstaar ikke, hvad han mener her, naar han siger, at den Kraft, der skal ophæve Resultanten af de paa Jorden virkende Kræfter, enten maa forandre Retning og Størrelse, eller at den stadig er Jorden saa nær og stadig er saa stor, at ingen, i hvert Fald ingen af de tilstedeværende Kræfter, er i Stand til at tvinge Jorden bort fra den. Meningen er vistnok, at Jorden følger den af ham tidligere omtalte Kurve, uden at nogen af de virkende Kræfter er i Stand til at tvinge den bort derfra. S. 439 taler Forfatteren nu videre om et fast Støttepunkt for Solen og mener aabenbart ogsaa, at denne maa følge en given Bane, uden at nogen af de virkende Kræfter kan bevæge den derfra, han er jo her paa Vildspor, idet det ikke er

gaaet op for ham, at det, der holder Ligevægt i Universet, er Himmellegemernes Bevægelse og den imellem dem virkende Tiltrækning, da flere Himmellegemer samtidig paavirker hverandre, bliver deres Baner som Følge heraf uregelmæssige.

Nederst S. 439 paastaar Forfatteren, at man ikke, hvis man befinder sig i det tomme Rum, vil være i Stand til at slynge en Genstand, man har i Haanden, bort fra sig. Denne Paastand forekommer mig meget uoverlagt; er man i det tomme Rum og f. Eks. kaster en Sten fra sig med Haanden, vil Stenen selvfølgelig faa en Hastighed, der kun er lidt mindre end den Hastighed, Stenen vilde faa, dersom man stod fast paa Jorden. Forskellen er lig den Reaktion, Legemet i det tomme Rum faar modsat Stenens Bevægelsesretning, da jo Bevægelsesmængderne skal være lige store i begge Retninger.

S. 441 kommer Forfatteren ind paa Omtalen af Newton's Tiltrækningslov, hvorved de keplerske Love kan bevises, han beskylder her Newton for at sige, at Solen tiltrækker Planeterne, uden samtidig at sige, at disse tiltrækker Solen med akkurat samme Kraft, Newton har selvfølgelig aldrig sagt noget saadant.

I Afsnit IV kommer Forfatteren nu ind paa Jordens Bane omkring Solen og Jordens Tilblivelse, først forudsætter han, at Jorden en Gang paa Grund af Centrifugalkraften har løsrevet sig fra Solen, han mener da, at Jorden vilde have fortsat sin Bevægelse bort fra Solen og aldrig vilde være vendt tilbage til denne igen, dersom den ikke under sin Bevægelse bort fra Solen har mødt andre Modstande end Solens Tiltrækningskraft. Skal denne Paastand være rigtig, maatte Jorden have udskilt sig fra Solen med en saa stor Hastighed, at den var kommen ind under andre Verdenssystemers Tiltrækningskraft, inden Solen fik standset den, og denne Antagelse forekommer mig usandsynlig. Jeg skal her anføre Svante

Arrhenius Mening om dette Emne i hans Bog «Världarnas Utveckling»; denne Videnskabsmand har den Anskuelse, at de udslukte Sole atter ere i Stand til at danne nye Solsystemer; at en Sol er udslukt vil sige, at den intet Lys mere udsender, men har faaet en fast Skorpe, der nu hindrer yderligere Energi fra at forlade Solen, saa denne i praktisk talt uendelige Tider kan bevare sin uhyre indre Energi, der kun venter paa en gunstig Lejlighed til atter at udfolde hele sin Kraft og straale som Sol for nye Planeter, en saadan Lejlighed kommer, naar den udslukkede Sol støder sammen med en anden mørk Sol fra saa at sige uendelig Afstand med en Hastighed, der kan sættes til c. 600 km i Sekundet. Det er naturligvis en Undtagelse, at Solene under et saadant Sammenstød ramme lige paa hinanden, i Reglen støde de lidt skraat sammen, hvorved en uhyre Rotationshastighed opstaar i det Legeme, hvortil de 2 Sole nu smelte sammen, disses slumrende Energi udløses nu pludselig, og denne i Forbindelse med den uhyre Centrifugalkraft udslynger Materie langs Æquatorplanet med stor Hastighed, og Svante Arrhenius angiver, at dersom 2 Sole af Størrelse som vor Sol tørnede sammen, vilde Materie med større Hastighed end 900 km i Sekundet fortsætte udenfor de 2 Soles Tiltrækningsomraade og udbrede sig i det uendelige Rum, var Hastigheden mindre, vilde den atter falde tilbage mod Centrallegemet, dog hindres disse Stofmasser i at naa dette paa Grund af det uhyre Straalningstryk fra det stærkt glødende Centrallegeme; Straalningstrykket har den Egenskab, at det bortstøder meget smaa Partikler med en Kraft, der ofte er større end Tyngdekraften. Centrallegemet udbreder sig ved den uhyre Centrifugalkraft til en meget stor Skive, i hvis fjernere Dele Rotationshastigheden bliver saa stor, at Centrifugalkraften ophæver Tyngdekraften, og paa disse Steder kan da en Gang Planeter dannes. Saadanne Sammenstød mellem

2 udslukte Sole giver Aarsag til en pludselig opstaaende Stjerne og senere Stjernetaage, hvorpaa mange Eksempler findes, Stjernetaagerne ere altsaa Verdener under Fødsel. Jeg har her anført en Videnskabsmands Forklaring paa en Verdensskabelse, eller rettere sagt en Del af hans Forklaring, thi der er naturligvis meget mere og ogsaa mange gaadefulde Punkter, dog forekommer Forklaringen mig at have høj Grad af Sandsynlighed, særlig da der i Universet findes mange Eksempler paa den Slags Stjernetaager paa forskelligt Udviklingstrin. Paa de andre af Styrmand Christiansens Hypotheser i Afsnit IV om Jordens Tilblivelse skal jeg ikke nærmere gaa ind, kun skal jeg anføre, at han tager Fejl, naar han paastaar S. 443, at Jorden, dersom den bevægede sig i en nøjagtig Cirkel om Solen som Centrum i en saadan Afstand, at Solens Tiltrækning og Jordens Centrifugalkraft var lige store, vilde falde ind paa Solen, dersom den af en eller anden Grund fik et Stød ind imod denne, thi han siger nu, at vel kan Jordens Hastighed da forøges men ikke den roterende Hastighed, det vil sige Vinkelhastigheden i Bevægelsen om Solen. Tænker man sig, at Jorden under en saadan Cirkelbevægelse faar et Fald ind mod Solen, vil den i samme Øjeblik faa forøget Hastighed i en Bane, der nærmer den til Solen, og saalænge dette sker, vil saavel Jordens absolute Hastighed som dens Vinkelhastighed i Bevægelsen om Solen tiltage, dette følger af den 2den keplerske Lov, der gælder for enhver Centralbevægelse og siger: »De af Radius vectar fra Centrallegemet til Planeten i ligestore Tider beskrevne Sektorer ere ligestore«, aftager Radius vectar, maa Vinkelhastigheden forøges; Cirkelbevægelsen ændres nu til en elliptisk Bane, i hvis ene Brændpunkt Solen staar.

Forfatteren kommer nu i 5te Afsnit ind paa Om-talen af et Legemes 2 Tyngdepunkter, nemlig et Hviletyngdepunkt og et Bevægelsestyngdepunkt, som han be-

nævner H-T og B-T, jeg forstaar ikke, hvad han mener hermed, man skulde nærmest tro, at B-T var det Tyngdepunkt, et Legeme faar, naar en Kraft forandrer Legemets Form og foraarsager indre Spændinger i dette, herved flytter jo Legemets Tyngdepunkt sig, Tyngdekraften, der jo virker med ligestore og parallelle Kræfter paa alle Legemets mindste Dele, vil jo ikke fremkalde nogen Formforandring og derfor heller ikke flytte et Legemes Tyngdepunkt, dog er denne Forklaring ikke rigtig, thi senere lader Forfatteren B-T forlade Legemet selv.

Paa Side 448 siger Forfatteren, at man ikke kan sætte et Legeme i Bevægelse ved et jævnt Tryk nedad. Denne Udtalelse er forkert, det afhænger jo ganske af Modstanden mod Bevægelsen, vokser denne i samme Forhold som Trykket, forbliver Legemet i Hvile, ellers vil det naturligvis sættes i Bevægelse.

Forfatteren anfører nu et Eksempel med et Søm, der ikke kan slaas i Planken ved et jævnt Tryk paa 50 kg, men derimod ved et Slag paa 50 kg. Jeg ved ikke, hvad han mener med, at Slaget repræsenterer en Vægt paa 50 kg, thi man kan jo med en meget mindre Vægt opnaa en langt større Kraft; lad os f. Eks. tænke os, at Hammerens Vægt er 1 kg, og at den rammer Sømmet med en Hastighed af 20 m pr. Sek., da virker Kraften fra Sømmet til at stoppe Hammeren i en meget lille Tid, f. Eks. $\frac{1}{200}$ Sekund, man har jo nu den Sætning, at Kraften \times Tiden = Tabet eller Tilvæksten i Legemets Bevægelsesmængde, altsaa:

Kraften \times Tiden, hvori denne har virket = Hammerens Masse \times Hammerens Hastighedsformindskelse; Hammerens Masse er, naar Tyngdens Acceleration sættes til 10 m, $\frac{1}{10}$; Hammerens Hastighedsformindskelse er 20 m, da den jo træffer Sømmet med denne Hastighed og i den korte Tid $\frac{1}{200}$ Sekund bliver stoppet; følgelig haves: Kraften $\times \frac{1}{200} = \frac{1}{10} \cdot 20 = 2$. Kraften er da 400 kg, hvilket Tryk altsaa 1 kg har fremkaldt.

Det Stykke, Sømmet har bevæget sig ned i Planken, findes af Sætningen: Det udførte Arbejde = Tabet i Hammerens levende Kraft. Kaldes Sømmets Vej ned i Planken x , er det udførte Arbejde = $x \cdot 400$. Hammerens levende Kraft, da den slaar mod Sømmet, er $\frac{1}{2} \cdot \frac{1}{10} \cdot 20^2 = 20$, følgelig $x \cdot 400 = 20$; $x = \frac{1}{20} m = 5 \text{ cm}$. Ovenstaaende er naturligvis kun en Tilnærmelse, idet jeg har gaaet ud fra, at Modstanden i Brædtet mod Sømmets Nedtrængen er lige stor hele Tiden, og at intet af Arbejdet omsættes til Varme.

Eksemplet øverst S. 449 er meget uforstaaeligt, Riflingen er jo indført for at give Rotation og Tætning for Krudtgassen, Rotationen vil jo nok mindske Hastigheden i Løbet lidt, da den forårsager lidt større Modstand her, men virker til Gengæld til under Flugten at holde Projektilets Akse i Nærheden af Banetangenten, hvilket formindsker Luftmodstanden og giver en nøjagtig Bane. Udskydes 1 Projektil fra et glatløbet Gevær, bliver Mundingshastigheden større, dersom Modstandene i Løbet er mindre og Tætningen for Krudtgassen er lige saa god som ved det riflede Gevær, men Hastigheden i Luften vil hurtigt aftage, paa Grund af at Projektilets Akse nu hurtigt drejer sig bort fra Banetangenten, herved forøges Luftmodstanden og Banen bliver uregelmæssig.

Eksemplet S. 449 om Vædskers Udstrømningshastighed, der skal tiltage ved at indsnævre Røret, er ikke rigtigt. Udstrømningshastigheden afhænger af den lodrette Afstand mellem Udstrømningsaabningen og Vædskens Overflade, den er $= \sqrt{2gh}$, hvor g er Tyngdens Acceleration og h den ovennævnte lodrette Afstand, indsnævreres Udstrømningsrøret, aftager Hastigheden paa Grund af den voksende Friktion i Røret.

Eksemplet S. 450 om Slaget paa Knæet er rigtigt, her mærker man mindst, naar Stokken knuses, Energien gaar da hovedsageligt hertil, holder Stokken hel, maa

Knæet jo stoppe Bevægelsesenergien og faar derved et haardere Stød.

Eksemplet med Kuglen gennem Brædtet kan bedst forklares saaledes. Kuglen, der kommer med ringe Fart, overfører hele sin Energi til Brædtet og ingen eller kun ringe Energi medgaar til at deformere eller opvarme dette eller deformere Kuglen. Kommer denne derimod med stor Hastighed og slaar Hul i Brædtet, vil kun en mindre Del af Kuglens Energi blive overført til Brædtet, og denne Energi medgaar til Knusning og Varme, da Brædtets Elasticitetsgrændse overskrides.

Eksemplet S. 451 med Papiret, man kan rive bort under en Vægt paa et glat Bord ved et rask Ryk, uden at Vægten følger med, men ikke ved et svagt Træk, maa forklares saaledes: Friktionen mellem Vægten og Papiret under Bevægelse mellem disse er = Friktionskoefficienten \times Vægten, rykker man rask til, vil denne Kraft kun virke paa Vægten i meget kort Tid og derfor ikke opnaa at sætte den i kendelig Bevægelse, trækker man langsomt i Papiret, saa langsomt at Vægten ikke glider paa Papiret, bliver Friktionen større, det bliver nu den hvilende Friktion, samtidig virker nu Kraften i længere Tid paa Legemet og sætter det saaledes i Bevægelse.

I Afsnit VI kommer Forfatteren nu ind paa det frie Fald og mener her, at Legemets Bevægelsestungdepunkt ikke paavirkes heraf; Meningen hermed forstaar jeg ikke. Forfatteren danner nu nye Love for det frie Fald, idet han siger, at et Legeme, der falder, til at begynde med bevæger sig langsommere og langsommere, indtil en bestemt Afstand D er opnaaet, og naar D er overskredet med voksende Hastighed. Dette strider jo mod Erfaringen, som viser, at et Legeme, der falder frit, har jævnt voksende Hastighed. Nederst S. 452 udtaler Forfatteren, at et Legeme, der er sat i Bevægelse og paavirkes af en jævn Kraft, faar en jævn Bevægelse; Hastig-

heden vil som bekendt være jævnt voksende, han mener, at for at en Bevægelse skal foregaa med jævnt voksende Hastighed, maa Kraften tiltage. Jeg kunde tænke mig, at hans Fejltagelse her beror paa, at han ikke kender Loven om, at Aktion og Reaktion er lige store, naar f. Eks. et Skib bevæger sig med jævn Hastighed, er jo Skruens fremad drivende Kraft jævn, men Vandets Modstand mod Bevægelsen er jo nøjagtig ligesaa stor, saa i Virkeligheden bevæger Skibet sig med jævn Hastighed paavirket af 2 ligestore og modsat rettede Kræfter.

I Resten af Afsnit VI beskæftiger Forfatteren sig med theoretiske Betragtninger over, hvorledes et Legeme vil falde fra Jordens Overflade i Æquator, dersom Jorden ingen Modstand gjorde mod Bevægelsen, men dog hele Tiden paavirkede Legemet med samme Kraft, som om den var massiv; han betragter her Jordens Centrum som Sæde for hele Tiltrækningskraften. Dette er kun tilladeligt for Legemer paa eller udenfor Jordens Overflade, da en tynd homogen Kugleskal kan bevises ikke at have nogen Tiltrækning paa et Legeme, der ligger indenfor den, men paavirker et Legeme udenfor med en Kraft, som om hele Kugleskallens Masse var samlet i Centrum. Legemet vil derfor paa Vejen ind mod Jordens Centrum paavirkes af en aftagende Kraft, der udgaar fra Jordens Centrum og fremkommer nu Tiltrækningen fra den Del af Jordens Masse, der ligger i Kuglefladen, med Centrum i Jordens Centrum og gaaende gennem Legemet, hvorledes Legemets Bane vil blive under Paavirkning af denne Kraft, kan jeg ikke afgøre, falder derimod Legemet fra et Punkt i Æquator paavirket af Jordens Tiltrækningskraft, som om Jordens Masse virkelig var samlet i Jordens Centrum, og dette er dog vistnok Forfatterens Mening, bliver Bevægelsen en Centralbevægelse, hvorfor de keplerske Love gælder, og Legemet vilde bevæge sig i en Ellipse omkring Jordens Centrum, med dette i Ellipsens ene Brændpunkt

og vil ikke, som Forfatteren mener, trækkes ind i Jordens Centrum.

I Afsnit VII forklarer Forfatteren nu, hvorledes Jorden er slynget bort fra Solen og dernæst følger hans tidligere beskrevne Dobbeltcirkelbevægelse, saa vidt jeg kan forstaa, paastaar Forfatteren nu, at Jorden er slynget bort fra Solen efter Tangenten til et Punkt i dennes *Æquator*, dette Punkts udadgaaende Bevægelse standses efterhaanden paa Grund af Solens Tiltrækning eller andre Modstande, hvorimod Rotationshastigheden om Solens Centrum tildels bevares, Punktet lader han nu rotere med jævn Hastighed i en Cirkel med Solen som Centrum og kalder dette Punkt for Jordens Bevægelsestyngdepunkt, hvorom han nu lader Jordens Hviletyngdepunkt eller rettere sagt selve Jorden rotere i en Cirkel med jævn Vinkelhastighed i Rotationen om Bevægelsestyngdepunktet men i modsat Retning af dette, saaledes at Jorden meget nær gør en Omdrejning om Bevægelsestyngdepunktet, medens dette gør en Omdrejning om Solen; hermed mener han at have ført Bevis for sin tidligere Paastand: At Jorden bevæger sig i den af *Ham* med Universalpasseren beskrevne Kurve. Paastanden er som tidligere godtgjort ganske uholdbar, det mærkeligste ved den er Jordens Bevægelsestyngdepunkt, der rykker langt udenfor Jorden og aabenbart af Forfatteren opfattes som et Kraftcentrum, der ikke kan rokkes fra sin Bane om Solen.

I Afsnit VIII S. 460 gaar Forfatteren over til nærmere at kritisere de keplerske Love, han mener, at Planeterne bevæger sig jo ikke nøjagtigt i Ellipser om Solen, og da den første keplerske Lov siger dette, maa den jo være forkert, thi en Naturlov er ubrydelig; Forfatteren begaar her den Fejl, at han ikke regner med de andre Planeters forstyrrende Indflydelse, thi de keplerske Love er jo kun beviste at gælde for Centralbevægelsen, altsaa for et Centrallegeme, hvorom et andet

roterer, saaledes at Kraften, der virker mellem de 2 Legemer, er ligefrem proportional med Produktet af Legemernes Masse og omvendt proportional med Afstandens Kvadrat, samtidig skal anføres, at det naturligvis ikke er det mindste Legeme alene, der roterer om det største, men begge roterer om deres fælles Tyngdepunkt.

Forfatteren udvikler nu yderligere Planeternes og Maanens Fødsel og deres Indvirkning paa Solens og Jordens Omløbstider m. m. Betragtet ud fra Forfatterens hele Standpunkt og Anskuelse er dette ganske interessant, dog er hans Argumenter efter min Mening saa langt fra Virkelighedens og Videnskabens Resultater, at det er ørkesløst nærmere at diskutere dem. I Resten af Afsnittet giver Forfatteren nu Forklaring paa Nulationen og Præcessionen; jeg kan ikke følge ham i disse Udviklinger og mener, at de 2 Bevægelser skyldes Maanens og Solens Tiltrækning paa Jorden, der jo roterer om en Akse, som danner en Vinkel paa c. $23\frac{1}{2}^{\circ}$ med Ekliptika, da Jorden er fladtrykt ved Polerne, vil disse Tiltrækninger søge at dreje Aksen op til at være vinkelret paa Baneplanet, altsaa henholdsvis Maanens Baneplan og Ekliptika, men paa Grund af Gyroskopvirkning afviger Jordens Akse vinkelret paa Trykket og bevæger sig derfor samtidig i den lille Nulationsellipse og den store Præcessionscirkel.

I Afsnit IX kommer Forfatteren nu atter ind paa Planeternes og Maanens Fødsel, idet han siger, at Centrifugalkraften ved Jordens Æquator ikke kan have slynget Maanen ud. Dette er naturligvis rigtigt med den Hastighed Jorden nu har om sin Akse, men, som jeg tidligere har omtalt i denne Artikel, kan jo Rotationshastigheden under vort Solsystems Skabelse have været meget større, det synes jo som om Rotationshastigheden aftager med Himmellegemernes Alder, hvad nu Grunden dertil end er. Tilslut udtaler Forfatteren det som sin sikre Overbevisning, at Maanen er slynget ud af Atlanter-

havet ved et mægtigt vulkansk Udbrud. Dette kan jeg vist roligt sige er fri Fantasi, dersom et saa voldsomt vulkansk Udbrud havde fundet Sted paa Jorden, havde dette sikkert ikke alene kunnet foraarsage det store Fastland Atlantis Forsvinden, men alt andet Bestaaende paa Jorden maatte sikkert være bleven ødelagt med det samme, og Jordens Beboere har antagelig mærket andet end en pludselig Forandring i Jordens Rotationshastighed, det er næppe sandsynligt, at ret mange af dem har overlevet en saadan Katastrophe.

Inden jeg slutter denne Artikel, skal jeg blot bemærke, at Styrmand Sofus G. R. Christiansen sikkert er et godt begavet Menneske, og at hans Afhandling vidner om, at han har dybe Tanker, men ikke kan ret meget af Fysik eller Mathematik, han staar med andre Ord paa samme Standpunkt som Astronomerne for flere Tusinde Aar siden.

Nogle Bemærkninger i Anledning af Artiklen „Idræt og Flaaden“.

Af Kommandør Kiær.

Uden Tvivl har Kaptajn Sanders Udtalelser om den militære Idræt ogsaa Bud til Flaaden, og det er berettiget, at Kaptajn Schaffalitzky de Muckadell slaar til Lyd for denne Sag, men Kaptajns saa begejstrede og varme Indlæg kan forhaabentlig taale, at det gaas lidt nøgternt efter paa enkelte Omraader, og jeg haaber at kunne forsøge dette uden at slukke Begejstringen hos Idrættens Forkæmpere.

Kaptajn Schaffalitzky omtaler ganske sikkert Mandskabsuddannelsen — denne med faa Ord — og Befalingsmandsuddannelsen hver for sig set under Idrættens Øjeglasse, men han ledes uvilkaarligt hurtigt ind paa for Flaadens Vedkommende at lægge hele Vægten paa Befalingsmændenes Uddannelse og her igen særligt paa Officerernes, som han selv siger paa Grund af sit gode Kendskab til Kadetskolen og sit ringe Kendskab til Konstabelskolen. Han reducerer under Behandlingen egentlig hele Spørgsmaalet til »Idræt og Kadetskolen« og lader Kaptajn Sanders Artikel figurere som Drivfjeder for sit Indlæg, medens den efter mit Indtryk har Bud langt videre.

Kaptajn Schaffalitzky maa efter min Mening skjelne mellem den Betydning, som Idræt bør have for Hærens Personel, og som den kan have for Flaadens Personel og behandle hvert Punkt for sig! Lad os et Øjeblik se paa dette Forhold.

Hærens Mandskabsstamme er Folk i 20—22 Aars Alderen, og ud af disse Folk tages alle Befalingsmænd, hvad enten de skal ende i Officers- eller i Underofficers-

kadrene. Dernæst er Hovedmassen af Hærens Mandskab bestemt for i Krigen at virke i Situationer, hvor legemlig Spænsthed, Styrke og fysisk Udholdenhed hos hvert enkelt Individ bliver en Hovedbetingelse for Brugbarhed, hvad enten de nu er Fodfolk, Ryttere, Feltartillerister eller Ingeniører, ligesom under alle Omstændigheder de subalterne Officerer og hele Underofficersklassen maa kunne præstere paa de nævnte Omraader ligesaa meget og helst mere end de menige.

Under Mandskabsuddannelsen er Befalingsmændene Lærere i Idræt og Foregangsmænd ved alle Øvelserne Dag ud og Dag ind, hvorfor man klart vil indse, at Kaptajn Sanders manende Ord er paa sin Plads over for Hæren, og at der dér bør gøres alt muligt for ved Uddannelsen at følge hans Anvisning.

Hvad angaar Flaaden, da er dens Mandskabsstamme ligeledes 20—22aarige Folk, men disse falder straks i 2 Hovedgrupper eller maaske i 3 nemlig: i 1) de egentlige Kombattanter — de der betjener Vaabnene —, 2) Maskin- og Hellegatsfolk og maaske 3) Søfolkene. Alle 3 Grupper kan tiltrænge Idræt, men det er vel egentlig kun den første Gruppe, der coûte que coûte behøver at have den, og ingen af Grupperne skal som enkelt Individ drives op i Idræt efter samme Maalestok som Hærens menige Mandskab, da de jo hovedsagelig virker som Arbejdsstyrke paa et ringe Underlag varierende fra et Kystforsvarsskib og til en Undervandsbaad.

Skal den for de værnepligtige i Forvejen knapt tilmaalte Uddannelsestid deles mellem almindelig Idræt og den specielle Træning, som kræves til det særlige Hverv, der er tildelt den værnepligtige, vil det endelige Resultat blive mindre godt, end naar hele Energien koncentrerer om det direkte Maal (f. Eks. ved Kanonbetjening at yde det mest mulige i den kortest mulige Tid). Jeg anser Idræt for et fortrinligt Grundlag for de militære Discipliner, men Tiden dertil bør hovedsagelig ydes før Ind-

trædelsen i Marinen og ikke tages fra den knapt tilmaatte Uddannelsestid.

Dernæst rekrutteres ingen af Flaadens Befalingsmandsskoler fra den egentlige Mandskubsstamme undtagen Reserveofficers- og Reserveunderofficersskolerne. Vi har Kadetskolen og Konstabelskolen. Disse Skoler har Tilgang af unge Mennesker henholdsvis i Alderen 17—18 Aar og 14—15 Aar. De uddannes ganske sikkert med det for Øje at virke som Lærere for det menige Mandskab, men Idrætten bliver her mere et Middel til at underbygge det gamle Ord »mens sana in corpore sano» end en absolut Betingelse for Brugbarhed under Krig.

Men netop det, at Flaadens Befalingsmænd uddannes paa særlige Skoler og rekrutteres af yngre Aarsklasser end, hvad der finder Sted for Hærens Vedkommende, har ført Kaptajn Schaffalitzky ind paa i sin Artikel hovedsagelig at beskæftige sig med disse Skoler og da særlig med Kadetskolen.

Jeg skal derfor nu gaa over til ligeledes at behandle Sagen disse Skoler vedrørende efter at have slaaet fast som Helhed, at Idrættens Udvikling i Flaaden efter en for dennes Forhold afpasset Maalestok har min fulde Sympati.

Kaptajn Schaffalitzky maa under Behandling af Spørgsmaalet om Idrættens Plads paa Flaadens Befalingsmandsskoler være varsom med at drage Paralleler med engelske Skoleforhold, thi disse virker under meget forskellige Betingelser i de 2 Lande.

Jeg skal i det følgende ligesom Kaptajn Schaffalitzky holde mig udelukkende til Kadetskolen.

I England begynder Kadetuddannelsen ved 13 til 14 Aars Alderen, hos os 3 Aar senere. Drengene er altsaa der udgaaede af Klasser svarende til vor Mellemskoles 3. eller 4. Klasse. Hos os kan vel nok ca. Halvdelen af Eleverne gøre nogen Gymnastik i den Alder og

toget med Øvelser af mere eller mindre idrætsmæssigt Tilsnit. I tidligere Tid — og efter fallig Evne endnu — var Sejl- og Rejsningsøvelser virkelig Idræt. Befalingsmændene havde ved deres Udnævnelse tilbragt en rum Tid af deres Uddannelse tilvejs ofte under vanskelige Vejrforhold og var derigennem blevne spændstige og adrætte, snarraadige og hurtige. Nu til Dags har Roning, Sejlads og Fartøjsøvelser maattet træde i Stedet, og det indrømmes, at Erstatningen er noget tam, men til syvende og sidst er jo endelig Roning fra Øvelses-skib under Kommando dog ligesaa vel Sport som den saa højt priste Rosport fra Lystbaadhavn og Roklubber (Oxford og Cambridge).

Tilbage bliver Sport som Tennis, Fodbold, Golf, Jagt, Fiskeri etc.

Det er altsaa Lejlighed til Udøvelsen af disse Idrætter, der skal være Løftestang for at flytte Flaadens Befalingsmandsskoler bort fra Byen ud mod Kysten!

Ligesom Kaptajn Schaffalitzky har jeg grublet over Grunden til Kadetternes Ulyst til at drive Friluftssport, og jeg har talt baade med Skoleofficerer, Gymnastiklærere og Kadetter for at finde ud af Sagen. Vi har forsøgt at leje Fodboldbane til Kadetterne, har bekostet Redskaber og Sko, Bælter og Dragter. Skolen har købt Kjælke og Skier og lejet Husrum til disse ude i Dyrehaven. Vi har betalt Indskudspenge og Kontingentshjælp for Kadetterne i Skøjteløberforening klos op ad Skolen, men intet har hjulpet. Kadetterne har anført de samme Grunde for os som for Kaptajnen. Men var de virkelig sportsinteresserede, fik de saamænd god Tid til at løbe paa Skøjter fra $3\frac{1}{2}$ — $4\frac{3}{4}$ E. M. og til at tage en rask Tur i Ulvebakkerne Søndag Formiddag. Sagen er den, at Kadetterne vil altid gerne til Sport i Arbejdstiden, men nødigt i Fritiden. Saa er de «anderswo engagiert».

Som undskyldende Moment for dem skal jeg anføre

nogle Grunde. En er den: at mange af dem ikke har Raad til Trods for den Hjælp, Skolen gerne efter fattig Evne vil yde dem.

Vi Forældre, der har haft flere Børn — og det er saamænd næsten ligegyldigt, om det er Drengene eller Piger — ved, hvad Sport koster.

Til Cycling hører Cycle og Cycledragt.

Til Fodbold hører Dragt og Fodboldstøvler.

Til Skøjteløbning faste Skøjter sat paa særlige Støvler.

Til Kælkning og Skiløb baade Kælk, Ski, særlige Vanter, Strømper, Sweaters m. m.

Til Hockey Hockeystok og Kugler.

Til Tennis Ketscher og Bolde m. m.

Kort sagt, jeg har selv som Ophav til en større Børneflokk gaaet Skalaen igennem og ved, at unge Mennesker ikke indlader sig paa Sport i Hovedstadens Nærhed og sammen med Ungdom fra dennes velhavende Kredse uden med fuld Udhaling som »Sportsmand»; og det koster.

Kadetter er ikke anderledes.

En anden Grund er vore fortvivlede Vejrforhold udendørs og den korte Dag under det meste af Kadetternes Tid i Land.

Det er mørkt længe efter deres Studietid er begyndt om Morgenen, og det er atter mørkt, naar de faar fri om Eftermiddagen. Lige hen til under Jul pladsker Regnen ofte ned, og Blæsten hyler. Vi mangler Sydens Sol og Nordens Sne og tindrende Frost. Sommeren er pragtfuld herhjemme, men da er Kadetterne jo netop i fri Luft fra Morgen til Aften under Udøvelse af den Sport, som den praktiske Uddannelse ombord medfører.

Jeg tror ikke at, selv om man flyttede Kadetskolen ud paa Landet, man derfor fik Lejlighed til at lade Kadetterne dyrke Friluftsidræt i stor Maalestok; thi der fattes baade Pengemidler og de rette Vejrforhold, og jeg tør tillade mig at udtale, at netop de 2 samme Fak-

kadrene. Dernæst er Hovedmassen af Hærens Mandskab bestemt for i Krigen at virke i Situationer, hvor legemlig Spænstighed, Styrke og fysisk Udholdenhed hos hvert enkelt Individ bliver en Hovedbetingelse for Brugbarhed, hvad enten de nu er Fodfolk, Ryttere, Feltartillerister eller Ingeniører, ligesom under alle Omstændigheder de subalterne Officerer og hele Underofficersklassen maa kunne præstere paa de nævnte Omraader ligesaa meget og helst mere end de menige.

Under Mandskabsuddannelsen er Befalingsmændene Lærere i Idræt og Foregangsmænd ved alle Øvelserne Dag ud og Dag ind, hvorfor man klart vil indse, at Kaptajn Sanders manende Ord er paa sin Plads over for Hæren, og at der dér bør gøres alt muligt for ved Uddannelsen at følge hans Anvisning.

Hvad angaar Flaaden, da er dens Mandskabsstamme ligeledes 20—22aarige Folk, men disse falder straks i 2 Hovedgrupper eller maaske i 3 nemlig: i 1) de egentlige Korbattanter — de der betjener Vaabnene —, 2) Maskin- og Hellegatsfolk og maaske 3) Søfolkene. Alle 3 Grupper kan tiltrænge Idræt, men det er vel egentlig kun den første Gruppe, der coûte que coûte behøver at have den, og ingen af Grupperne skal som enkelt Individ drives op i Idræt efter samme Maalestok som Hærens menige Mandskab, da de jo hovedsagelig virker som Arbejdsstyrke paa et ringe Underlag varierende fra et Kystforsvarsskib og til en Undervandsbaad.

Skal den for de værnepligtige i Forvejen knapt tilmaalte Uddannelsesetid deles mellem almindelig Idræt og den specielle Træning, som kræves til det særlige Hverv, der er tildelt den værnepligtige, vil det endelige Resultat blive mindre godt, end naar hele Energien koncentrerer om det direkte Maal (f. Eks. ved Kanonbetjening at yde det mest mulige i den kortest mulige Tid). Jeg anser Idræt for et fortrinligt Grundlag for de militære Discipliner, men Tiden dertil bør hovedsagelig ydes før Ind-

trædelsen i Marinen og ikke tages fra den knapt tilmaalte Uddannelsestid.

Dernæst rekrutteres ingen af Flaadens Befalingsmandsskoler fra den egentlige Mandskabsstamme undtagen Reserveofficers- og Reserveunderofficersskolerne. Vi har Kadetskolen og Konstabelskolen. Disse Skoler har Tilgang af unge Mennesker henholdsvis i Alderen 17—18 Aar og 14—15 Aar. De uddannes ganske sikkert med det for Øje at virke som Lærere for det menige Mandskab, men Idrætten bliver her mere et Middel til at underbygge det gamle Ord »mens sana in corpore sano» end en absolut Betingelse for Brugbarhed under Krig.

Men netop det, at Flaadens Befalingsmænd uddannes paa særlige Skoler og rekrutteres af yngre Aarsklasser end, hvad der finder Sted for Hærens Vedkommende, har ført Kaptajn Schaffalitzky ind paa i sin Artikel hovedsagelig at beskæftige sig med disse Skoler og da særlig med Kadetskolen.

Jeg skal derfor nu gaa over til ligeledes at behandle Sagen disse Skoler vedrørende efter at have slaaet fast som Helhed, at Idrættens Udvikling i Flaaden efter en for dennes Forhold afpasset Maalestok har min fulde Sympati.

Kaptajn Schaffalitzky maa under Behandling af Spørgsmaalet om Idrættens Plads paa Flaadens Befalingsmandsskoler være varsom med at drage Paralleler med engelske Skoleforhold, thi disse virker under meget forskellige Betingelser i de 2 Lande.

Jeg skal i det følgende ligesom Kaptajn Schaffalitzky holde mig udelukkende til Kadetskolen.

I England begynder Kadetuddannelsen ved 13 til 14 Aars Alderen, hos os 3 Aar senere. Drengene er altsaa der udgaaede af Klasser svarende til vor Mellemskoles 3. eller 4. Klasse. Hos os kan vel nok ca. Halvdelen af Eleverne gøre nogen Gymnastik i den Alder og

har jevn Lyst til Fodbold, Tennis og Skøjteløbning, men 3 Aar senere er al Gymnastikinteresse svunden hos de 9 Tiendedele af Gymnasiets ældste Elever, og deres meste Sport er stærkt iblandet med Flirt. Den sidste Tiendedel er til Gengæld i Almindelighed særdeles flinke, thi det er dem, der baade har Anlæg for og Lysten til at drive Legemsøvelser og Sport. Der skal nemlig baade Anlæg og Lyst til, for at der kan blive noget virkeligt Resultat. Saasnart det bliver en Kommandosag, viser det sig, at Lysten selv hos de stærkest interesserede hurtigt bliver minimal:

Jeg har nu en Række af Aar set Aspiranter fra Landets forskellige Skoler aflægge Prøver paa Kadetskolen i Legemsøvelser ved Adgangsprøven, og Præstationerne er slette, særlig i Smidighedsøvelser. Aspiranterne har endda faaet en særlig Oppudsning i Legemsøvelser paa Kursus om Vinteren, ellers vilde adskillige af dem falde igennem. At søge Grunden til dette gennemgaaende ringe Resultat af Latinskolernes Undervisning i Legemsøvelser har ligget nær, og Grundene tror jeg er 3, nemlig:

- 1) at Gymnastikholdenes Størrelse i vore Latinskoler er for store — som Regel 40—60 Elever
- 2) at Lærernes Antal er for ringe
- 3) at der i de ældste Klasser ses for meget igennem Fingre med Driveri og Skulken, og der mangler Præcision og Disciplin under Øvelserne.

Vore Latinskoler har hyppigt indtil Gymnasiet baade A og B Afdelinger inden for hver Klasse og hver af disse med et Antal af ca. 24—30 Elever.

Altsaa selv om der er klassevis Gymnastikundervisning, bliver Elevantallet meget højt. En Lærer kan til Nød kommandere samlede Øvelser, naar Elevernes Standpunkt er ens, men for at faa Sinkerne med og for at lære alle Elever at udføre de enkelte Øvelser ordentlig,

maa de deles i Grupper paa Maksimum 12 Drengene, og disse maa ledes af en Underlærer. Men hvor finder det Sted? Nu kommer de enkeltvis frem, og Øvelsen bliver at udføre, saa godt de kan. De flinke roses og faar derved Lyst til at naa videre frem. De daarligere sækker agter ud og bliver snart modløse, og enkelte fortvivler ved som Klodsmajorer at blive til Skive for Kammeraternes Munterhed. Inden længe er det den bedste Fjerdedel af samtlige Elever, der deltager i Øvelserne, medens de andre skulker den af i Krogene. Naar saa Sinkerne senere kommer op i de ældre Gymnasieklasser, kniber de ud, gider ikke møde og møder de, er de vigtige og deltager kun, naar Læreren direkte tager sig af dem.

Dette er Grundlaget for de vordende Kadetters Legemsøvelser.

Inde paa Kadetskolen arbejdes der godt baade af Lærere og Elever. Overlæreren holder strengt paa Disciplinen, og Underlærerne arbejder med Grupper paa kun 6 til 8 Kadetter. Det hører til Sjældenhederne, at en Kadet efter det første Aars Uddannelse ikke kan udføre en hvilken som helst Øvelse jevnt regelret og afrundet, og de aller fleste udfører rigtig smukke Øvelser inden Afgang fra Skolen.

Hugning og Fægtning drives saa meget, som Tiden tillader, og Kadetterne har ikke ringe Interesse for Vaabenøvelser.

Legemsøvelser er Grundlaget for Idræt af al Slags og giver Legemet det Minimum af Spændstighed og Styrke, som en Befalingsmand og Lærer for Mandskabet skal og maa være i Besiddelse af. Disse Færdigheder erhverves paa en billig Maade og kan gaa Haand i Haand med Kadetternes øvrige faglige Undervisning uden at gribe forstyrrende eller anmassende ind i denne, men Idræt i den Forstand, som Kaptajn Schaffalitzky slaar til Lyd for, er det jo ikke. Han vil have Friluftssport.

Som af Kaptajnen nævnt fortsættes der paa Sommer-

toget med Øvelser af mere eller mindre idrætsmæssigt Tilsnit. I tidligere Tid — og efter fattig Evne endnu — var Sejl- og Rejsningsøvelser virkelig Idræt. Befalingsmændene havde ved deres Udnævnelse tilbragt en rum Tid af deres Uddannelse tilvejs ofte under vanskelige Vejrforhold og var derigennem blevne spændstige og adrætte, snarraadige og hurtige. Nu til Dags har Roning, Sejlads og Fartøjsøvelser maattet træde i Stedet, og det indrømmes, at Erstatningen er noget tam, men til syvende og sidst er jo endelig Roning fra Øvelses-skib under Kommando dog ligesaa vel Sport som den saa højt priste Rosport fra Lystbaadhavn og Roklubber (Oxford og Cambridge).

Tilbage bliver Sport som Tennis, Fodbold, Golf, Jagt, Fiskeri etc.

Det er altsaa Lejlighed til Udøvelsen af disse Idrætter, der skal være Løftestang for at flytte Flaadens Befalingsmandsskoler bort fra Byen ud mod Kysten!

Ligesom Kaptajn Schaffalitzky har jeg grublet over Grunden til Kadetternes Ulyst til at drive Friluftssport, og jeg har talt baade med Skoleofficerer, Gymnastiklærere og Kadetter for at finde ud af Sagen. Vi har forsøgt at leje Fodboldbane til Kadetterne, har bekostet Redskaber og Sko, Bælter og Dragter. Skolen har købt Kjælke og Skier og lejet Husrum til disse ude i Dyrehaven. Vi har betalt Indskudspenge og Kontingentshjælp for Kadetterne i Skøjteløberforening klos op ad Skolen, men intet har hjulpet. Kadetterne har anført de samme Grunde for os som for Kaptajnen. Men var de virkelig sportsinteresserede, fik de saamænd god Tid til at løbe paa Skøjter fra $3\frac{1}{2}$ — $4\frac{3}{4}$ E. M. og til at tage en rask Tur i Ulvebakkerne Søndag Formiddag. Sagen er den, at Kadetterne vil altid gerne til Sport i Arbejdstiden, men nødigt i Fritiden. Saa er de »anderswo engagiert».

Som undskyldende Moment for dem skal jeg anføre

nogle Grunde. En er den: at mange af dem ikke har Raad til Trods for den Hjælp, Skolen gerne efter fattig Evne vil yde dem.

Vi Forældre, der har haft flere Børn — og det er saamænd næsten ligegyldigt, om det er Drengene eller Piger — ved, hvad Sport koster.

Til Cycling hører Cycle og Cycledragt.

Til Fodbold hører Dragt og Fodboldstøvler.

Til Skøjteløbning faste Skøjter sat paa særlige Støvler.

Til Kælkning og Skiløb baade Kælk, Ski, særlige Vanter, Strømper, Sweaters m. m.

Til Hockey Hockeystok og Kugler.

Til Tennis Ketscher og Bolde m. m.

Kort sagt, jeg har selv som Ophav til en større Børneflokk gaaet Skalaen igennem og ved, at unge Mennesker ikke indlader sig paa Sport i Hovedstadens Nærhed og sammen med Ungdom fra dennes velhavende Kredse uden med fuld Udhaling som »Sportsmand»; og det koster.

Kadetter er ikke anderledes.

En anden Grund er vore fortvivlede Vejrforhold udendørs og den korte Dag under det meste af Kadetternes Tid i Land.

Det er mørkt længe efter deres Studietid er begyndt om Morgenen, og det er atter mørkt, naar de faar fri om Eftermiddagen. Lige hen til under Jul pladsker Regnen ofte ned, og Blæsten huler. Vi mangler Sydens Sol og Nordens Sne og tindrende Frost. Sommeren er pragtfuld herhjemme, men da er Kadetterne jo netop i fri Luft fra Morgen til Aften under Udøvelse af den Sport, som den praktiske Uddannelse ombord medfører.

Jeg tror ikke at, selv om man flyttede Kadetskolen ud paa Landet, man derfor fik Lejlighed til at lade Kadetterne dyrke Friluftsidræt i stor Maalestok; thi der fattes baade Pengemidler og de rette Vejrforhold, og jeg tør tillade mig at udtale, at netop de 2 samme Fak-

torer vil træde hindrende i Vejen for, at Ildræt vil blive drevet efter udstrakt Maalestok af Flaadens Officerskorps, thi de sejler jo altid om Sommeren og har aldrig mange Penge til overs. Men naturligvis vil det være et stort Plus for Sporten, om Skolen ligger omgivet af Terrain, hvor den let kan dyrkes, hvad enten det nu er i Land eller paa Vandet. Ethvert ledigt Øjeblik kan da benyttes af Ungdommen hertil, og selv faa Timers smukt Vejr vil lokke dem ud.

Naar Kaptajn Schaffalitzky vil sammenligne Forholdene ved de engelske Kadetskoler og den hjemlige Kadetskole, da maa han huske paa, hvilke Midler der er stillet til Raadighed for Eleverne i Dartmouth og Osborne, og hvad Forældre i det Land er vant til at koste paa deres Sønners Opdragelse fra de Kostskoler, disse tidligere har frekventeret.

Der betales i England for at være Kadetter og aligevel synes Forældrene, at det er en billig Uddannelse. Herhjemme vil Forældrene helst have, at Staten udover Kost og Logis, Undervisning og Overmundering endda skal yde kontant Tilskud nu og da, og flere af Kadetterne kan iøvrigt ogsaa godt tiltrænge yderligere Tilskud, saa vanskeligt er de stillede.

Naar Kaptajnen skriver, at man ikke kan gaa ind i en engelsk Officers Lukaf uden at se Væggene dækkede af Golf Clubs, Tennis rackets, Cricket bats, Boksehandsker, Floretter og Sportspræmier, saa vil man sikkert heller ikke kunne trække hans Skuffer ud uden at finde dem fyldte med Sportsskjorter og Sportsdragter, hans Støvlehylder vil bugne af Sportsfodtøj i alle Afarter etc.; med andre Ord, har han maattet sætte en lille Formue i Anskaffelsen af Udstyr, en anden i Klubhonorarer og yderligere maattet sikre sig en rund Sum til at vedligeholde sit »Hab und Gut« for.

Ingen af disse mere eller mindre betydelige Summer findes i Almindelighed hos danske Søofficerer, og mange

blandt de yngste af disse har haardt nok ved at klare Officersudstyret i de første Aar, et Udstyr, der i disse Tider beløber sig til ca. 2500 Kr.

Endelig medfører Togternes længere Varighed, Skibenes Størrelse, Flotillernes og Eskadrenes større Antal af Enheder o. l., at de store Mariners Officersbesætninger er talrigere end vore, hvorfor den enkelte Officer kan afse mere Tid under Udkommando til at dyrke private Interesser, end Officererne herhjemme kan.

Nej, vi maa paa alle Omraader regne med en lille Skala her i Danmark.

Nu maa Kaptajnen ikke tro, at jeg skriver alt dette, fordi jeg vil reducere hans Artikel in absurdum, og han vil maaske neppe tro mig, naar jeg udtaler, at jeg i Bunden er en varm Tilhænger af hans Tanke om at flytte Kadetskolen og Konstabelskolen bort fra Byen. Men det er jeg alligevel. Blot kan jeg ikke som Motivering for en saadan Flytning nøjes med »Ildrættens Betydning for Flaadens Befalingsmænd», men maa supplere denne med andre Faktorer for at kunne forsvare at slutte mig til Forslaget om en Flytning, og disse Faktorer er:

- 1) at Kadetternes Arbejdsro lider i den store By, og
- 2) at Kadetterne bliver blaserede og forjaskede herinde, og
- 3) at der maa ruskes op i Kadetterne — i Lighed med, hvad der bør gøres med den overvejende Part af den danske Ungdom — for at faa den slumrende Nationalsfølelse og Fædrelandskærlighed vækket hos dem.

Denne sidste Udtalelse kan maaske falde lidt for Brystet, og mange vil maaske sige: »Ja, mangler Kadetterne virkelig Nationalsfølelse og Fædrelandskærlighed nu, Egenskaber som Kadetter netop altid var i Besid-

delse af i tidligere Tid, saa maa det være Kadetchefens Skyld. Han er sat paa den Plads for at vaage over, at de bedste Egenskaber bliver udviklede hos de unge Mænd, og til disse hører ubetinget Nationalfølelse og Fædrelandskærlighed.»

Hertil skal jeg kun svare, at jeg efter bedste Evne har arbejdet for at holde disse Egenskaber i Ære, men Forholdene har paa saa mange Maader trykket de unge i de sidste Aar, og Udlængslen, som hos mange af dem har været Drivfjedren til, at de har valgt deres Livsgerning, er aldrig blevet tilfredsstillet hos de nuværende Kadetter. De har udelukkende færdedes i hjemlige Farvande. Sølivet ude bringer uvilkaarligt den Unge til at se paa Hjemlandet, Landsmænd, Flaget med andre Øjne, og det er ikke mindst gennem at længes hjem, at man kommer til at føle nationalt og at være fædrelandskærlig.

Naturligvis virker det ogsaa i høj Grad vækkende paa de Unge at leve omgivet af historiske Minder og derved dagligt baade gennem Øje og Øre at mindes, hvad Landsmænd tidligere har ofret for Land og Flag.

København og Københavneri hviler i Øjeblikket som noget af en Mare paa den danske Ungdoms Udvikling, men medens man ikke kan flytte hele den studerende Ungdom ud fra Storbyen, saa ligger det inden for Mulighedernes Grænse at flytte Militærskolerne og i snevrere Forstand Kadetskolen ud.

Spørgsmaalet er blot hvorhen og for hvor ringe Udgift!

Kaptajn Schaffalitzky er gaaet ret dybt ind paa Spørgsmaalet, men indrømmer selv, at han ganske har ladet den pekuniære Side af Sagen ligge. Det er naturligvis det nemmeste; men jeg bilder mig ind, at Kaptajnen vilde fare forskrækket tilbage, saafremt han blot i store Træk gjorde sit Forslag i Penge.

Jeg indrømmer ham villigt, at det er af stor Vigtighed, at de danske Søofficerer uddannes saa godt og

sundt som muligt, og ligeledes indrømmer jeg ham, at Friluft og Ildræt kan have en stor Betydning under denne Uddannelse, men det bør erindres, at det danske Kadetkorps normalt tæller 36 Personer, og at Nyanlæg af Kadetskole under de af Kaptajnen skitserede Former vil for en uoverskuelig Aarrække lade hver dansk Søofficer trække rundt med en relativ stor Gæld til Staten paa sin Konto.

Lad os et Øjeblik betragte, hvad der for Tiden er tilvejebragt til Brug for Kadetuddannelsen i Land.

For faa Aar siden er der indført Fællesuddannelse for Søkadetter og Ingeniørkadetter. Man kasererede samtidig alle Kadetter i hele Kadettiden, et Gode, der ikke noksom kan paaskønnes. For Ungdommen fra Provinsen er Kaserering en ubestridelig Fordel, thi Storbyen med sine Fristelser og de bedre Pensionaters Kostbarhed medførte, at Kadetterne lærte lidt og morede sig meget, da de levede under ret tarvelige Forhold i deres lejede Logier. Hvad de i København bosiddende Kadetter angik, saa havde de velstillede af dem jo gode økonomiske Forhold at leve under, de ringere velstillede under alle Omstændigheder et Hjemms Kontrol med deres Færden, men alle led de under den Skavank, at Kadetskolen havde militært set kun ringe Indflydelse paa de unge Mennesker i Vinterhalvaaret. Forskellen blev nemlig kun ringe, fra de som i Gymnasietiden forlod Hjemmet Kl. ca. 8 F. M. for at gaa til Metropolitan-skolen, Frøken Adlers Skole, Komtesse Moltkes Skole eller i lignende Institutter indtil Kl. 2 E. M., eller de nu som Kadetter forlod Hjemmet paa samme Tid og læste paa Kadetskolen til Kl. 3 E. M. En stor Del af Lærerne er paa denne sidste Skole civile, og meget af den militære Politur, der heftedes paa Kadetterne paa Sommer-togtet, gnubbedes af i Vinterhalvaaret. Kammeratliv eksisterede næsten ikke.

Ved Kaserering har Skolen Haand i Hanke med

Kadetterne Døgnnet rundt, og den teoretiske og praktiske Udvikling finder Sted ganske sideløbende under militære Former, medens Fælleslivet inde paa Skolen udenfor Undervisningstiden fremmer Kammeratlivet.

Staten stiller til Raadighed for Kadetuddannelsen baade en Skole i Nyboder, hvor Kadetterne bor, og en Skole ude paa Værftet, hvor Undervisning finder Sted i alle tekniske Fag med de mest moderne og udmærkede Hjælpemidler.

Man maa sige, at Uddannelsen finder Sted under fuldt forsvarlig Form, naar blot de unge Mennesker ved Siden heraf frivilligt vilde arbejde med paa deres egen Udvikling og Fuldstændiggørelse. Men det gør de langt fra alle. De er ligesom Nationens Flertal dysset hen i Troen paa, at Samfundet har Pligt til at bringe dem frem. Nu er de Kadetter, og saa bliver det Statens Sag at bringe dem frem til dygtige Officerer. Systemet »Hjælp til Selvhjælp» er ikke rigtig gaaet op for dem.

Tro ikke, at det er, fordi Kadetterne er værre end den øvrige danske Ungdom, de er maaske snarere lidt bedre, men de er smittede af Tonen herhjemme og specielt af Tonen i København.

Spørgsmaalet er altsaa: »Kan Kadetterne renyderkes i den gode Forstand, om de flyttes fra Hovedstaden, og kan denne Flytning foretages uden uforsvarlig Bekostning for Staten og uden, at Kadetternes nu iøvrigt gode Arbejdsforhold forringes».

Til den første Del af Spørgsmaalet mener jeg, at der kan svares et velbegrundet Ja! Til den anden Del maa svares nej, saafremt Flytning skal foretages, som af Kaptajn Schaffalitzky foreslaaet.

En billigere og efter min Formening bedre Løsning skal jeg tillade mig at fremsætte og skal forudskikke, at denne Løsning ogsaa tager Sigte paa at afhjælpe den sidstnævnte Skavank hos Kadetterne, nemlig deres rela-

tivt svagt udviklede Forstaaelse af Begreberne Fædrelandskærlighed og Nationalfølelse.

Kaptajn Schaffalitzky vil flytte Kadetskolen ud ad Kysten og stopper op et Sted midtvejs mellem København og Helsingør. Han vælger Rungsted, formentlig fordi der her er projekteret en Havn, og maaske fordi der til denne Plet er knyttet en Latinskole. Dette sidste spiller nemlig en Rolle, hvad jeg senere skal komme tilbage til. Ellers er der intet særligt, der netop fremhæver dette Sted frem for andre Steder paa Kysten.

Mit Forslag gælder Kronborg.

Under de bevægede Aar, hvor der blev taget Stilling til Forsvarssagen herhjemme, ankedes der imod at lade Kronborg tjene som almindelig Mandskabskaserne, dels af Frygt for Brandfare, dels af Pietetshensyn over for de pragtfulde gamle Bygninger. Af militære Hensyn formente man, at Hillerød laa bedre som Mobiliseringssted og Depotoplæg for de sjællandske Regimenter, der nu hører hjemme paa Kronborg. Er denne Opfattelse endnu gældende, vil Kronborg kunne frigøres eller en Fløj af den frigøres til Kadetskole.

Efter min Mening vil Kronborg være et ideelt Sted for Kadetterne under deres Uddannelsesetid.

Tæt ved Søen, hvor der daglig foregaar en koncentreret Skibsfart, med nem og fri Adgang til en stærkt trafikeret Havn, i umiddelbart Naboskab med et stort nymodens Skibsværft, paa et af historiske Minder gennemsyret Sted, og paa et Terrain, hvor man inden for Slottets egne Voldgrave kan drive al Slags Friluftssport ad libitum, synes mig alle Betingelser at være til Stede for her at kunne opdrage en ung rask Dreng med Lyst til Søen til at blive en dygtig, fædrelandskærlig, idrætsskole og kvik Søofficer eller Marineingeniør. Hovedstaden er nær nok til, at man kan lade Kadetterne nyde

godt af dens fordelagtige Sider, og dog fjernet saa meget, at man kan værge de Unge for dens uheldige Egen-skaber.

Kan Norge have sin Kadetskole liggende i Horten, England i Dartmouth og paa Isle of Weight, Tyskland i Flensborg, Frankrig i Brest og Italien i Spezzia, saa kan vi vel ogsaa have den liggende ca. 1 Times Jernbanekørsel eller 2 Timers Sejlads fra København, selv om Orlogsværftet ikke er knyttet til Helsingør.

Bekostningen ved Flytningen vil kun, hvad Skole og Kasernebygning angaar, blive af ringe Betydning, da det kun her vil dreje sig om indre Installationer i allerede eksisterende Hus. Under alle Omstændigheder ringe i Sammenligning med Kaptajn Schaffalitzkys Forslag. Ved Arrangement med Skibsværftet vil en for Kadetternes Uddannelse forsvarlig Ordning sikkert kunne træffes med Henblik paa de tekniske Fag. Da der findes en Latinskole i Helsingør, vil der i Tidens Løb sikkert ske en Sammensmeltning af de civile Læreres Virksomhed ved denne Skole og ved den eventuelle Kadetskole saaledes, at der skabes gode Eksistensbetingelser for dygtige Lærerkrafter, et Spørgsmaal, der har stor Betydning.

Hvad Hovedgrunden til den af Kaptajnen foreslaaede Flytning af Kadetskolen angaar, nemlig Idrættens Betydning for Flaadens Officersuddannelse, saa er som allerede nævnt Forholdene ved Kronborg ideelle. Kadetterne kan have deres Ro- og Sejlfartøjer liggende klare til øjeblikkelig Brug i Foraars- og Efteraarsmaanederne og derved være i Stand til at benytte enhver gunstig Lejlighed, som vore vanskelige Klimatforhold vil tillade, og det samme friske kammeratlige Liv, som man kender fra de engelske Kadetters Færden paa Søen ved Dartmouth, vil hurtig komme i Gang ude i Sundet. Knyttes et ældre mindre Dampfartøj — enten en ældre Torpedobaad eller Kanonbaad — til Skolen, vil Praksis paa Søen

let kunne gaa Haand i Haand med Navigations- og Maskinundervisningen i Land til stor Gavn for de Unge.

Kadetternes nuværende Færden paa Gaden og offentlige Promenader i Spadseretiden vil naturligt blive afløst af Sport og Idræt under de forskellige Former, hvad jo har været Anledningen til, at Kaptajn Schaffalitzky har rejst hele dette Spørgsmaal.

Jeg skal ligesaa lidt som Kaptajnen indlade mig paa at anvise Midlerne til at løse det rejste Spørgsmaal finansielt set, men blot antyde, at den nuværende Kadetskolebygning i Nyboder vistnok vil være i høj Grad anvendelig som Søkortarkiv og meteorologisk Institut, og den til disse Virksomheder nu anvendte Bygning være et let realisabelt og værdifuldt Aktiv, der maaske kan dække Udgifterne ved den foreslaaede Nyordning.

Konstabelskolens og Officersskolens eventuelle Flytning bliver et andet Spørgsmaal.

Medens de samme Grunde, som nu er anførte for at flytte Kadetskolen, kan tale for ligeledes at opdrage Konstabelskolens Elever uden for Storbyen, maa det erindres, at Eleverne paa Officersskolen hyppigt er gifte og har deres Hjem i København, ligesom de aldrig er tænkt kasererede under Skoletiden paa Officersskolen, hvorfor denne sidste Skoles Henlæggelse til et Sted udenfor Orlogsværftet vanskeligere vil kunne udføres.

»Grundbevægelsen i Universet«.

Af mag. scient C. Luplau Janssen.

Nærværende Bemærkninger fremkommer i Anledning af en Artikkel i dette Tidsskrifts Decemberhefte 1917: Sofus G. R. Christiansen: Grundbevægelsen i Universet. Pag. 467 lader Forfatteren skinne igennem, at han vilde sætte Pris paa en Bedømmelse fra en Astronom's Side; i denne Egenskab er det, at jeg har bedt Redaktionen af »Tidsskrift for Søvn« om Plads for de efterfølgende Linier. Hele den temmelig omfangsrige Afhandling vidner fra først til sidst om megen Opfindsomhed og ivrig Syslen med den Opgave at simplificere vort Syn paa Verdensbygningen. Desværre maa dette Arbejde siges at være skabt c. 2000 Aar for sent til at bringe Videnskaben nogen Berigelse. Forfatteren forsøger nemlig at genindføre Epicykelt teorien. Hvis Artiklen havde indskrænket sig til at være et Forsøgherpaa, vilde undertegnede have været den sidste til at gaa i Rette med dens Forfatter. Denne opstiller imidlertid en hel ny Mekanik, af hvilken Epicykel-Bevægelsen efter Forfatterens Mening er en nødvendig Konsekvens. For at finde Støtte for disse nye Forestillinger, forkaster Forfatteren ganske Fysikens Axiomer, men herimod maa der protesteres, i hvert Tilfælde indtil Forfatteren har godtgjort, at deres Anvendelse bringer os i Strid med Erfaringen. Dette er ikke gjort i den foreliggende Afhandling; samtlige af Forfatteren fundne Modsigelser mellem den gældende Mekanik og vor Erfaring beror paa beklagelige Misforstaaelser. Herpaa skal vi i det følgende nærmere komme ind, uden at jeg vil paatage mig at gennemgaa samtlige Fejlslutninger, hvilket vilde føre alt for vidt; jeg vil udvælge de vigtigere Punkter og holde mig til disse alene.

I første Hovedafsnit studerer Forfatteren Epicykel-Bevægelsen og viser, hvorledes et Punkt, der med jævn Hastighed bevæger sig paa en Cirkel, hvis Centrum atter med jævn Hastighed beskriver en Cirkel omkring et fast Punkt, ved passende Valg af Vinkelhastigheder og Længder af de to Radier kan bringes til at følge en »Elipse« (det hedder forresten Ellipse), der er ligedannet med Jordbanen. I Forbigaaende kan jeg ikke lade være at gøre opmærksom paa, at den benyttede Definition for Ellipsens Excentricitet som Forholdet mellem Radierne i de to benyttede Cirkler er urigtig efter dette Begrebs sædvanlige Betydning. Forfatteren bemærker tillige, at det bevægede Punkts lineære Hastighed bliver størst ved Endepunkterne af de to smaa Axer og mindst ved begge Storaxens Endepunkter. Under et Løb gennem den resulterende Ellipse vil Punktets Hastighed altsaa to Gange opnaa sin maximale og ligeledes to Gange sin minimale Værdi. Lader Forfatteren nu sin Ellipse fremstille Jordbanen, medens Jorden er det bevægede Punkt, da kommer Forfatterens Teori ikke til at stemme med vor umiddelbare Erfaring. Det er en bekendt Sag, at vor Jord under sit Løb omkring Solen kun fremviser eet Hastighedsmaximum og eet Hastighedsminimum. Disse indtræffer, som vi alle ved, naar Jorden er ved Endepunkterne af Storaxen i Jordbanen. Til nøjagtig det samme Resultat kommer vi, naar vi daglig Aaret igennem bestemmer Solens tilsyneladende Diameter. Vi finder denne størst ved Hastighedsmaximum og mindst ved Hastighedsminimum. Den af Hr. Christiansen hævdede Opfattelse med Solen i Jordbanens Centrum giver to maximale Diametre og ligeledes to minimale Diametre i Løbet af et Aar. Allerede af disse rent praktiske Indvendinger kan vi se, at der maa være noget i Vejen med den opstillede Teori, idet den kun formaar at gøre Rede for Jordbanens Form, men tildeler Jorden en Bevægelse, der paa den mest eklatante Maade er i Strid med den faktiske.

I Afsnit 2 f. argumenterer Hr. C. mod den sædvanlige Newton'ske Opfattelse af Planetbevægelsen. Jeg vilde helst i Tavshed forbigaa Forfatterens Paastand om, at det ligger i den Grad af »Fuldkommenhed«, vi maa tillægge Naturens Love, at al Bevægelse i Universet maa foregaa i Cirkler, eftersom Cirklen er den eneste fuldkomne Linie. Forfatteren er Læseren skyldig en Definition af, hvad han forstaar ved en fuldkommen Linie, men det maa antages, at han vil have vanskeligt ved at gøre nogen begribeligt, hvorfor Cirklen skulde være en mere fuldkommen Linie end f. Eks. en Ellipse, en Parabel eller en algebraisk Kurve af 3. Orden.

Ogsaa Hr. C.'s Paastand om, at alle Planeternes Bevægelser er behæftede med Uregelmæssigheder, maa forekomme Læseren mærkelig, eftersom vi med Newtons Lov som Grundhypotese (for Merkurs Vedkommende med Tillæg af Relativitetsprincippet) opnaar fuldstændig Overensstemmelse mellem Teori og Observation. Det vil være Læseren bekendt, hvorledes nogle tidligere fundne Uregelmæssigheder ved Uranus Bevægelse førte til Opdagelsen af Neptun.

Hr. C. gaar derefter over til at argumentere mod Newtons Lov, som Grundlov for Bevægelserne i Sol-systemet, og bemærker, at den kun kan være rigtig, saafremt een af to Muligheder er opfyldte, nemlig hvis enten Solen sidder fast, eller ogsaa hvis Planeterne ingen Tiltrækning udøver paa Solen, men selv tiltrækkes af denne. Da Maanens Tiltrækning paa Jorden jo er Aarsag til Tidevandsbølgen, medens Jordens Tiltrækning paa den anden Side er i Stand til at fastholde Maanen, saa slutter Hr. C. heraf, at Tiltrækning er gensidig, og at Jorden sidder uhyre fast i sin Bane, da Jorden og Solen ellers vilde styrte ind i hinanden. Hvor Fejlen i denne Argumentation stikker, er det ikke svært at opdage; den ligger i en Misforstaaelse af de faktiske Forholds Natur. Selvfølgelig falder, som vi alle ved, Solen

stadig imod Jorden, lige saa vel som Jorden stadig falder mod Solen. Disse stadige Fald bevirker, at saavel Solen som Jorden kommer til at beskrive ligedannede Ellipser omkring deres fælles Tyngdepunkt. Dette er en direkte Konsekvens af Newtons Lov, hvad der kan bevises saavel rent matematisk, som ved rent elementære Betragtninger, der findes gengivne i enhver Lærebog i Fysikkens Grundbegreber. Jeg skal da ikke optage Plads til at gengive dem paa dette Sted. Paa Grund af, at Solmassen er saa mange Gange større end Jordens, bliver Solens Fald kun ringe, og den vil altid befinde sig meget nær det fælles Tyngdepunkt. Naar man i Almindelighed taler om Jordbanen, tænker man ikke paa den her nævnte «absolutte Bane» men paa Jordens Bane i Forhold til Solens Centrum, den saakaldte «relative» Bane, der iøvrigt er ligedannet med den absolutte og nær sammenfaldende med denne, paa Grund af den korte Afstand mellem det nævnte Tyngdepunkt og Solcentret. Ukendskab med dette Forhold har forledt Hr. C. til de ganske fejlagtige Slutninger, der for ham gør Antagelsen nødvendig af en mystisk Kraft udgaaende fra et Kraftcentrum, der beskriver en nøjagtig Cirkel omkring Solcentret. Medvirkende Aarsag er manglende Hensyntagen til Inertiens Lov.

Vi staar øjensynligt her ved den Aarsag, der har foranlediget Opstillingen af hele denne Teori. Det forekommer Forfatteren uforstaaeligt, at paa den ene Side Planeterne følger Solens Tiltrækning, medens denne sidste lilsyneladende er ganske upaavirket af Planeternes Tiltrækninger. Hvis det virkelig forholdt sig saaledes, var der al god Grund til at spekulere over denne mærkværdige Tingenes Tilstand. Forholdet er imidlertid dette, at hele Solsystemets Tyngdepunkt med jævn Hastighed og efter en ret Linie bevæger sig fremad i Rummet. Om dette Tyngdepunkt kredser paa Grund af Gravitationen Solen og Planeterne.

Hovedfejlen ligger altsaa i Forvekslingen af relative og absolutte Baner. Den har forledt Artiklens Forfatter til Indførelsen af Kraftcentret, og dette trækker saa atter en meget lang Række af meget mindre uskyldige Fejl efter sig. Hr. C. søger at udgranske Oprindelsen af den Kraft, der udgaar fra det nævnte Kraftcentrum, og som bevirker Jordens Epicikelbevægelse. Dens Aarsag søges i Legemernes Sammenhængskraft, hvorved Forfatteren føres til at tillægge alle Legemer to Tyngdepunkter: et »Hvile-Tyngdepunkt« og et »Bevægelses-Tyngdepunkt«. Forfatterens Tankegang er her ganske uklar, i hvert Tilfælde har jeg været ganske ude af Stand til at udrede, hvad der egentlig har foresvævet ham. Bevægelsestyngdepunktets Definition kan, uden at Udtrykket paa nogen Maade er for stærkt, betegnes som meningsløs. Bevægelsestyngdepunktet skulde efter Forfatterens Mening kun kunne paavirkes af Kræfter, der er forskellige fra Tyngdekraften. Man maa da spørge, hvilke Kræfter Forfatteren da regner med. De givne Eksempler oplyser intet derom. Paa denne Lære om de to Tyngdepunkter opstilles en hel ny Mekanik, idet der dog medtages endnu et Par yderligere »Axiomer«, hvis Natur dog ogsaa er meget tvivlsom. Denne Mekanik illustreres ved en hel Række af praktiske Eksempler. Disse viser dog alle som et ene og alene de Mangler, der klæber ved de opstillede Principer. Naar de af Forfatteren tages til Indtægt for hans Mekanik, saa beror det kun paa manglende Forstaaelse af de Fænomener, der behandles, og Ukendskab med de fysiske Grundlove. For at vise dette, skal jeg fremdrage et ganske enkelt Eksempel, der paa en slaaende Maade lader den nye Mekaniks Mangler træde frem.

»Man prøver at slaa et Søm i en Planke; thi giver man Sømmet et Slag og antager, at Slaget repræsenterer en Vægt paa 50 kg, da vil Sømmet gaa et Stykke ind i Planken, men hvis man derimod med Forsigtighed

sætter en Vægt paa 50 kg oven paa Sømmet, da rører det sig ikke.

I begge Tilfælde er den virkende Kraft og de tilstedeværende Modstande ligestore.* Fra disse Forskelle i Sømmets Opførsel slutter Forfatteren sig til Eksistensen af to Tyngdepunkter hos Sømmet. Dette Eksempel viser med al ønskelig Tydelighed, hvorledes det er fat med Forfatterens Forstaaelse af fysiske Foreteelser. Der foreligger her en Forveksling af Kraft og Arbejde. Lad os se, hvorledes det i Virkeligheden forholder sig i det her betragtede Tilfælde. Naar Hammeren er i Bevægelse, er den i Besiddelse af en vis Mængde Energi, der maales ved dens levende Kraft, der er lig det halve Produkt af Hammerens Masse og Kvadratet paa dens Hastighed. Naar Hammeren træffer Sømmet, vil den meddele Sømmet denne Energimængde, som sætter det i Stand til at overvinde Plankens Modstand mod Indtrængning.

Det udførte Arbejde er lig Modstanden gange den Vej, Sømmet føres i Modstandens Retning. (Vi tænker for Simpelheds Skyld denne Modstand at være konstant; i Virkeligheden er den sikkert voksende, vi regner derfor med en Middelværdi.) Lad os tænke os, at Hammeren vejer 20 kg, da vil dens Masse være c. 2 kg ($20 = M \cdot g$, hvor $g = 10$ m). Føres nu Slaget med en Hastighed af 4 m/sek., da vil den Energimængde, der meddeles Sømmet, være 16 Kilogrammeter ($= 1/2 \cdot 2 \cdot 4^2$). Lad os tænke os, at dette Slag formaar at trykke Sømmet 2 cm ned i Planken. Vi sætter da Plankens Modstand lig K og har da

$$K \cdot 0,02 = 16, \text{ hvoraf vi faar}$$

$$K = 800 \text{ kg.}$$

Med en Kraft af 800 kg vil Planken modsætte sig Sømmets Indtrængning.

For ved et Tryk at tvinge Sømmet ned i Planken, maatte vi anvende et saadant med en Størrelse af mindst 800 kg.

Der er altsaa ikke noget mærkværdigt ved Sømmets Opførsel i det frendragne Eksempel, og det beviser ikke det ringeste om Eksistensen af to Tyngdepunkter hos Sømmet. Alle de øvrige Eksempler lider af den samme Begrebsforvirring og viser kun det ene, nemlig at de opstillede nye mekaniske Principer er ubrugelige.

Vi vil betragte endnu et Tilfælde i et af de følgende Afsnit, hvor Forfatteren forsøger at opklare Forholdene ved det frie Fald i Overensstemmelse med Læren om de to Tyngdepunkter. P. 452 siges der saaledes: «Betragter man nu f. Eks. et Fald paa 50 m ved Jordens Overflade, da er det indlysende, at Jordens Tiltrækning er meget nær den samme ved Slutningen som ved Begyndelsen af Faldet, og efter den Antagelse, at ingen andre Kræfter virkede paa Legemet, da maatte Faldbevægelsen foregaa jævnt eller i hvert Fald tilnærmelsesvis jævnt; thi naar et Legeme en Gang er sat i Bevægelse og kun paavirkes af en jævn Kraft, da maa Bevægelsen ogsaa blive jævn; naar den nu ikke er det, da maa det være, fordi en anden Kraft virker paa Legemet, og den Kraft, som gør, at Faldhastigheden tiltager, er absolut ikke Jordens forøgede, men B.-T.'s formindskede Tiltrækning paa H.-T.»

Denne Betragtning er i Strid med Inertiens Lov. Naar et faldende Legemes Hastighed stadig forøges, er Aarsagen simpelthen dette, at der af Tyngdekraften udføres et Arbejde, der kommer tilsyne i Form af forøget Bevægelsesenergi hos Legemet. Under Faldet er Legemet netop paavirket af en «jævn» Kraft (Forfatterens Udtryksmaade), Tyngdekraften, og derfor faar Legemet en jævnt voksende Hastighed. Overhovedet vil altid et Legeme, der paavirkes af en Kraft, faa en accelereret Bevægelse. I Hvile eller jævn Bevægelse er et Legeme kun, naar der ikke virker nogen Kræfter paa det, eller disse stadig holder hinanden i Ligevægt (Inertiens Lov).

Paa Grundlag af de indvundne Love for Bevægelsen

dekreterer Forfatteren Ugyldigheden af de keplerske Love. Skønt en simpel Henvisning til de faktiske Forhold paa dette Punkt vilde være fuldt ud tilstrækkelig, skal jeg med et Par Ord imødegaa denne Paastand.

I Keplers Affattelse var disse tre Love meget gode Tilmærkelser og paa Grund af Solens dominerende Masse slaar de saa godt til. Tyngdekraftens Opdagelse medførte visse Modifikationer. Efter at disse en indført, maa disse Love siges at være en absolut og uigendrive- lig Konsekvens af Tyngdeloven, paa hvilken hele Himmelmekniken hviler, og alle vore Forsøg og Observationerne af Planeterne, udførte gennem flere Aarhundreder, har aldrig vist os Spor af Afbigelse fra Tyngdeloven. For Merkurs Vedkommende var der visse Forhold, som den først nu, efter at man har taget »Relativitetepri-ncipet« til Hjælp, har formaaet at forklare. Vi staar da nu saaledes, at vi ved Tyngdelovens Hjælp er i Stand til at gøre Rede for alle Bevægelser i vort Solsystem, paa en saadan Maade, at Teori og Beregning altid stemmer fuldkommen overens; her ligger i Virkeligheden det allerbedste Bevis for vor Opfattelses og for Tyngdelovens Rigtighed. De keplerske Love er da ikke, som Hr. C. mener, et Produkt af Tilfældigheder, men de er ubrydelige Konsekvenser af en Naturlov, om hvis Rigtighed vi ikke har den fjerneste Grund til at tvivle.

Jeg skal ikke inklade mig paa at gennemgaa flere Punkter i Hr. C.'s Afhandling, hvor Betragtninger af samme Art i de senere Afsnit anvendes paa Problemet om vort Solsystems Dannelse og Maanens Opstaaen. Det vilde nemlig føre til stadige Gentagelser; det er stadig de samme Mangler, der gaar igen. De her fremdragne Eksempler turde da være tilstrækkelige til at vise hele Afhandlingens Karakter.

I det sidste Afsnit undersøger Forfatteren vor Jords Udviklingshistorie for i denne at finde Støtte for sin Teori om Maanens Dannelse.

Ogsaa her kommer Hr. C. i Strid med Videnskaben. Saaledes betragtes vulkanske Udbrud som frembragte ved, at Jordskorpen under Jordkuglens Afkøling og Sammentrækning bliver for lille til at omslutte Jordkærnen, hvorfor den maa revne. Forholdet er som bekendt det stik modsatte, nemlig at Jordskorpen ikke kan følge Kærnen i dens Sammentrækning og derfor slaar Folder. Forfatteren har ogsaa gjort sig Ulejlighed med at finde Sagn eller Overleveringer om den Naturkatastrofe, ved hvilken Maanen blev bortsprængt og er herved stødt paa Beretningen om Syndfloden og paa Atlantissagnet.

Hertil er der kun at sige, at Maanens Løsrivelse fra Jorden efter alt at dømme har fundet Sted paa et Tidspunkt, hvor Jorden endnu var en glødende Kugle. Der er saaledes næppe Grund til at søge efter Tilskuerne til denne Begivenhed.

Til Slut skal jeg blot gøre opmærksom paa, at Hr. C. opfatter Jordens Fladtrykning som en Konsekvens af Maanens Løsrivelse og ikke, som den er, nemlig en Følge af Jordens Rotation om sin Akse.

En Undersøgelse af den foreliggende Artikkel viser altsaa med al ønskelig Tydelighed, at den fra Ende til anden maa betegnes som ganske forfejlet. Dette er saa meget mere beklageligt, som Forfatteren sikkert har præsteret et stort Arbejde ved dens Udarbejdelse. I Betragtning af dette har jeg affattet min Imødegaaelse saa bredt, som jeg har gjort det, og ikke affærdiget Forfatteren med en kort Bemærkning, om at hans Synspunkter var forkerte.

Bog anmeldelse.

(Bøger omhandlede Verdenskrigen).

«Den store Frase» av et Menneske Oversat af Kaptajn B. W. Nørregaard. (Gyldendalske Boghandel. Nordisk Forlag).

Blandt de mange Forsøg paa at skildre den moderne Krigs Indvirkning paa Deltagerne, indtager denne Bog en høj Rang. Det er en højst mærkelig Bog — skreven af en dyb Tænkter og med blændende Stil. Forfatteren angives i Fortalen at være en i russisk Fangenskab levende østrigsk Officer, og den dybe Sørgmodighed, parret med Krigsleder, der aander ud af Bogens Blade forklares derved.

Bogens Handling foregaar under det mislykkede østrigske Felttog i Efteraaret 1914 imod Rusland og bringer højst interessante Enkeltheder frem, kyndig retledede af den bekendte norske Kaptajn Nørregaard, hvis fortrinlige Oversættelse — trods det norske — man glæder sig over. Der fældes en knusende Dom over den østrigske Overledelse, og den tyske Indsats i det næsten initiativblottede østrigske Forsvar er glimrende skildret — en tysk Repræsentant for de »fra Nord kommende« er næsten ført ud i Karrikaturen — men Forfatteren er ærlig nok i sin Beundring. I det hele taget belyses Forholdet mellem den tyske og den østrigske Ledelse højst interessant og man faar en levende Sympati for de tapre »Tiefenbacher«, ved hvilket Regiment Forfatteren staar som Kaptajn.

Man kan læse Bogen som Krigshistorie — som document humain — eller som Roman; den er lidt af hvert og minder en til Tider om »En Rekrut fra 64«.

Højest kommer Forfatteren i sin Skildring af Brigaden »Martens« Dødsridt. Den Scene og den Beskrivelse af Brigadefestens Møde med Overgeneralen glemmes sent.

•De brune Brødre« af Patrick Macgill. Oversat af Valdemar Rørdam. (H. Aschehous Forlag).

Patrick Macgill er snart den danske Læseverden saa kendt, at han ikke behøver nogen Anmeldelse. »I de brune Brødre« er han dog vel nok naaet højest indtil Dato. Siden Kiplings »Soldiers three« er der ikke skrevet noget, der saa dybt skildrer Soldatens Tænkemaade. Men Kiplings var hvervede Soldater, Macgill er »the man on the street«. En rask Londoner — en moderniseret Ortheris — en Irlænder, men ingen Mulvaney, derimod en prægtig irsk Type halv Drømmer, halv Landsknægt! Og saa den fødte Soldat Bowdy — man glæder sig ligefrem, da han faar »the military cross« og senere sin »bar« til det!

Valdemar Rørdams Oversættelse er fortrinlig — Fristelsen til at »slange« for meget i Sprog har han heldig modstaaet og hans Vers er aabenbart en god Gengivelse af Macgills egne. Over Bogen som Motto kunde staa Slutningslinierne af det første Digt:

•En sød lille Glut og en glohed Granat
hip som hap — en Soldat er parat•

thi de gengiver til Punkt og Prikke Bogens ejendommelige Stemning.

•Fra det erobrede Rumænien« af Aksel Breidahl. (Nordiske Forfatteres Forlag).

Forf. skildrer sin Rejse i Rumænien som indbudt neutral Krigskorrespondent og det er højest interessante Ting, han meddeler. Det er ikke en *Krigens Bog*, men

en *Fredens Bog*, han har skrevet, hvor man lærer Ty-skernes bedste Sider at kende. Deres Organisation og Ophjælpning af det erobrede Land er beundringsværdig. Interessant fremhæver Forfatteren, hvor den tyske Krigsledelse har erkendt og rettet de Fejl, den begik overfor Befolkningen i Belgien. Det er ikke Bogens mindst interessante Side.

Red.

Meddelelser fra Verdenskrigen. *)

I.

Skibstabene.

Af Kommandør I. A. Vøhtz.

Oversigt over Tab af Krigsskibe (herunder ikke Hjelpekrydsere) under Krigen indtil Udg. af 1914. Udarbejdet paa Grundlag af James «Fighting Ships» 1914.

Hvor der ikke er anført noget i de efterfølgende Rubrikker er det fordi der mangler Oplysninger i «Fighting Ships». Det i Parantes anførte er Forfatteren af denne Artikkels Antagelse:

Forkortelser:

Depl. = Deplacement; Flm. = Flyvemaskine; J. = Jager; Kan. = Kanonild; Kol. = Kollision; Kr. = Krydser; Tb. = Torpedobaad; Torpd. = Torpederet; Ub. = Undervandsbaad.

*) Redaktionen har sat sig til Opgave at søge Verdenskrigen paa Seen nærmere belyst og har desaarsag henvendt sig til en Række Medarbejdere, hvis Bidrag vil fremkomme under Titlen «Meddelelser fra Verdenskrigen». Materialet til en fyldig Betragtning over Søkrigen og dens Erfaringer er som enhver jo ved ganske minimalt, men et Forsøg bør dog vel geres og de første Resultater forelægges da Læserne her. Redaktionen.

England.

Skibstype	Navn	Depl. i Tons	Hvorfor gaaet tabt.	Naar og hvor gaaet tabt.
Slagskib	Bulwark	15000	Indre Eksplosion	Novbr. 1914. Sheerness
—	Formidable	15000	Torpd. af tysk Ub.	Jan. 1915. Kanalen
—	Irresistible	15000	Mineret	Marts — Dardanellerne
—	Ocean	12950	—	—
—	Goliath	12950	Torpd. af tysk J.	Maj — Udfor Gallipolihalvøen
—	Majestic	14900	— en Ub.	— — —
—	Triumph	11800	— — —	— — —
—	King Edward VII	16350	Mineret	Jan. 1916. Nordsøen
—	Russel	14000	—	April — Middelhavet
—	Cornwallis	14000	Torpd. af en Ub.	Jan. 1917. —
—	Vanguard	20900	Indre Eksplosion	Juli — —
Slagkrydser	Queen Mary	27000	Kan., tyske Skibe	31. Maj. 1916. Slaget ud for Jylland
—	Indefatigable	18750	—	— — —
—	Invincible	17250	—	— — —
Gammel Kr.	Aboukir	12000	Torpd. af tysk Ub.	Sept. 1914. Nordsøen
—	Hogue	12000	—	— — —
—	Cressy	12000	—	— — —
—	Good Hope	14100	Kan., tyske Skibe	Novbr. — Udfor Coronel, Chile
Pansret Kr.	Monmouth	9800	—	— — —
—	Argyl	10850	Strandet	Oktbr. 1915. Skotlands Østkøst
—	Natal	13550	Indre Eksplosion	Decbr. — —
—	Defence	14600	Kan., tyske Skibe	31. Maj 1916. Slaget ud for Jylland.
—	Warrior	13550	—	— — —
—	Black Prince	13550	—	— — —
—	Hampshire	10850	Mineret	Juni 1916. Ud for Skotlands Nordkyst
—	Drake	14100	Torpd. af tysk Ub.	Oktb. 1917. — Irlands —
Krydser	Hawke	7350	—	— 1914. — Skotlands Kyst
—	Ariadne	11000	—	Juli 1917. Kanalen.
Let Krydser	Amphion	3440	Mineret	Aug. 1914. Themsmundingen.
—	Pegasus	2135	Kan., tyske Skibe	Septbr. — Ved Zanzibar.

Skibstype	Navn	Depl. i Tons	Hvorfor gaaset tabt.	Naar og hvor gaaset tabt.		
Jager			Kol.	Maj	1917.	Kanalen.
—	ældre Type		Mineret	—	—	—
—			Torped. af tysk Ub.	Juli	—	Nordseen
—	gammel Type		Mineret	—	—	—
—			—	Aug.	—	—
—	Mary Rose		Torped. af tysk Ub.	Septbr.	—	Indløbet til Kanalen
—	Strongbow		Kan., tyske Kr.	Oktbr.	—	Ud for Norges Kyst
—			Kol.	—	—	—
Torpedobaad	N. 10	225	Torped. af tysk Ub.	Juni	1915.	Nordseen
—	- 12	225	—	—	—	—
—	- 96	130	Kol. med Handelsskib	Novbr.	—	Gibraltarstrædet
—	- 11	225	Mineret	Marts	1916.	Nordseen
Undervandsb.	A E 1	(730)	Sunken	Septbr.	1914.	Australske Station
—	E 3	(730)	Sænket af tysk J.	Oktbr.	—	Helgolandsbugten
—	D 5	(550)	Mineret.	Novbr.	—	Ud for Yarmouth
—	E 15	(730)	Torp. for at undgaa at blive taget	April	1915.	Dardanellerne
—	A E 2	(730)	—	—	—	—
—	E 13	(730)	Strandet	Aug.	—	Paa Saltholm, interneret i Kjøbenhavn
—	E 7	(730)	—	Septbr.	—	Dardanellerne
—	E 20	(730)	—	Novbr.	—	—
—	B 10	(280)	Bomber fra østrigsk Flm.	—	—	Adriatiske Hav
—	H 6	(1000)	Strandet	Jan.	1916.	Hollands Kyst, interneret i Holland.
—	E 22	(730)	—	April	—	—
—	C 34	(280)	—	—	—	—
—	E 10	(730)	Sænket af tysk Ub.	Juli	1917.	—
—	E 6	(730)	Savnet	—	—	—
—	D 2	(550)	—	—	—	—
Monitor			Kan.	Maj	1916.	Middelhavet

Ministryer-Slup	Arabis	Sænket af tysk J.	Febr. 1916.	Nordsøen
—	Primula	Torped.	Marts —	Middelhavet
—	Nasturtium	Mineret.	April —	—
—	Genista	Torped. af tysk Ub.	Oktbr. —	Vestkysten af Irland
—	Begonia	Sænket	— 1917.	
Ministryersk		Mineret	Marts —	
—		—	Marts 1917	
—	gammel Type	—	April —	
—		Torped.	Maj —	
—		Mineret	Juli —	Middelhavet.

De samlede engelske Tab udgør:

11 Slagskibe	med et Deplm.....	162850 Tons	37 Jagere ¹⁾	med et Deplm....	33625 Tons
3 Slagkrydsere	- - —	63000 —	4 Torpedobaade	- - —	805 —
12 Pansrede Krydsere	- - —	150950 —	15 Undervandsbd. ²⁾	- - —	9960 —
2 Krydsere	- - —	18350 —	1 Monitor ³⁾	- - —	4000 —
7 Lette Krydsere	- - —	28285 —	10 Ministryere ⁴⁾	- - —	2000 —
2 Torpedo-Kanonb.	- - —	1620 —	104 Skibe og Baade	- - —	475485 —

¹⁾ For 21 Jagere er Depl. ej angivet i Fighting Ships, det skønnes til 21000 Tons.

²⁾ Depl. af Ubaadene er ej angivet i Fighting Ships, men er taget efter "Taschenbuch der Kriegsmarine".

³⁾ og ⁴⁾ Depl. er ej angivet i Fighting Ships, men er skønnet.

Aarsagerne til Tabene har været:

28 Torpederet	med et Deplm.....	163780 Tons	8 Kollision	med et Deplm.....	6630 Tons
25 Mineret	- - —	88020 —	4 Sænket	- - —	2390 —
21 Kanonild ¹⁾	- - —	145285 —	1 Ved Bomber	- - —	280 —
3 Indre Eksplosion	- - —	4945 —	4 Savnet	- - —	2210 —
6 Strandede	- - —	14480 —	4 Ingen Aarsag angivet	- - —	2920 —

¹⁾ For de 8 er der dog intet angivet i Fighting Ships, men efter al Sandsynlighed har det været Kanonild.

Frankrig.

Skibstype	Navn	Depl. i Tons	Hvorfor gaaet tabt.	Naar og hvor gaaet tabt.
Slagskib	Bouvet	12000	Mineret	Marts 1915 Dardanellerne.
—	Suffren	12750	Torped. af tysk Ub.	Novbr. 1916. Ud for Portugals Kyst.
—	Gaulois	11620	— - en -	Decbr. — Middelhavet
—	Danton	18400	— - - -	Marts 1917. —
Pansret Kr.	Léon Gambetta	12300	— - østrigsk Ub.	April 1915. Otrantostrædet
—	Amiral Charner	4750	— - en -	Febr. 1916. Ud for Syriens Kyst
—	Kléber	7700	Mineret	Juni 1917. - - Brest
Mineskib	Casablanca	1000	Ekspllosion af egne Miner	— 1915. Tæt ved Smyrna
—	Cassini	1000	Torped. af en Ub.	Febr. 1917. Middelhavet
Kanonbaad	Zelée	680	Kan., tyske Kr.	Septbr. 1914. Tahiti
—	Surprise	680	Torped. af tysk Ub.	Decbr. 1916. Funchal
Jager	Mousquet	300	Kan - - Kr.	Oktbr. 1914. Penang
—	Dague	735	Mineret	Febr. 1915. Ud for Antivari
—	Branlebas	330	—	Novbr. — - - Dunkirk
—	Renaudin	755	Torped. af østrigsk Ub.	Marts 1916. - - Durazzo
—	Fourché	735	— - tysk -	Juni — - - Otrantostrædet
—	Fantassin	450	Kol. med fransk J.	— — Middelhavet
—	Yatagan	300	Kol.	Decbr. — Ud for Dieppe
—	Boutefeu	700	Mineret	Maj 1917. Middelhavet
Torpedobaad	No. 347	100	Kol. med fransk Tb.	Decbr. 1914. Ud for Toulon
—	- 348	100	- - - -	— — - - -
—	- 219	90	—	— — - - -
—	- 331	100	Kol.	Jan. 1915. - - Niuport
—	- 300	100	Mineret	— 1916. - - Cherbourg.
—	—	—	Kan. for tysk J.	Novbr. — - - Havre
Undervandsb.	Curie	(400)	Taget af Øatrig	April 1917. - - Dunkirk
—	Saphir	(390)	—	Decbr. 1914. - - Pola.
—	—	—	—	Jan. 1915. Dardanellerne

Undervandsb.	Joule	(400)		Maj 1915.	Marmarahavet
—	Mariotte	(530)		Juli	— Dardanellerne
—	Turquoise	(390)	Kan.	Novbr.	— Marmarahavet, senere bjerget af Tyrkerne
—	Fresnel	(400)	Kan. fra østrisk J.	Decbr.	— Ud for Albanien's Kyst
—	Monge	(100)	Væddret af østrisk Krigsskib	—	— - - Cattaro
—	Foucault	(400)	Kan. fra — —	Septbr. 1916.	Adriaterhavet
—	Ariane	(410)	Torped. fjendtlig Ub	Juni 1917.	Middelhavet

De samlede franske Tab udgør:

4 Slagskibe	med et Depl.	54770 Tons	8 Jagere	med et Depl.	4305 Tons
3 Pansret Krydser	- - -	24750 —	6 Torpedobaade	- - -	590 —
2 Mineskibe	- - -	2000 —	9 Undervandsbaade ¹⁾	- - -	3720 —
2 Kanonbaade	- - -	1360 —	34 Skibe og Baade	- - -	91495 —

¹⁾ Deplm. af Undervandsbaadene er ej angivet i Fighting Ships men er taget fra »Taschenbuch der Kriegsflootten.«

Aarsagerne til Tabene har været:

10 Torpederet	med et Depl.	63400 Tons	5 Kollision	med et Depl.	1050 Tons
7 Mineret	- - -	21965 —	1 Tøget	- - -	400 —
6 Kanonild	- - -	2270 —	1 Væddret	- - -	400 —
1 Eksplosion af egne Miner	- - -	1000 —	3 Ingen Aarsag angivet	- - -	1010 —

Italien.

Skibstype	Navn	Depl. i Tons	Hvorfor gaet tabt.	Naar og hvor gaet tabt.
Slagskib	Amalfi	10000	Torped. af østrisk Ub.	Juli 1915. Adriaterhavet
—	Benedetto Brin	13215	Indre Eksplosion	Septbr. — Ved Brindici
—	Leonardo da Vinci	22000	Ild og Eksplosion	Aug. 1916.
—	Regina Margherita	13215	Mineret	Decbr. — Adriaterhavet
Pansret Kr.	Giuseppe Garibaldi	7235	Torped. af østrisk Ub.	Juli 1915. Ud for Gattoro
Let Krydser	Quarto	3480	Ild og Eksplosion	Oktbr. 1916. Ved Neapel
Jager	Turbine	320	Kan., østrisk	Maj 1915. Adriaterhavet
—	Intrepido	680	Torped. af østrisk Ub.	Decbr. — Udfor Albaniens Kyst
—	Impetuosa	680	—	Juli 1916. Adriaterhavet
—	Nembo	320	—	Oktbr. — —
Undervandsb.	Medusa	—	—	Juni 1915. —
—	Nereide	—	Antages sunken	Aug. — Ud for Pelagos
—	Jalea	—	—	— 1916
—	Glacinto Pullino	—	Taget af Østrig	— —

De samlede italienske Tab udgør:

4 Slagskibe	med et Depl.	58430 Tons	4 Jagere	med et Depl.	2000 Tons
1 Pansret Krydser	- - - - -	7235 —	4 Undervandsb. ¹⁾	- - - - -	1075 —
1 Let	- - - - -	3480 —	14 Skibe og Baade	- - - - -	72220 —

Deplm. af Ubaadene er ej angivet i Fighting Ships, men er taget fra «Marine Almanack».

Aarsagerne til Tabene har været:

6 Torpederet	med et Depl.	19165 Tons	1 Kanonild	med et Depl.	32 Tons
1 Mineret	- - - - -	13215 —	1 Taget	- - - - -	350 —
3 Indre Eksplosion eller Ild og Eksplosion	- - - - -	—	1 Sunken	- - - - -	225 —
med et Depl.	38695 —	—	1 Ingen Aarsag angivet	- - - - -	250 —

Rusland.

Skibstype	Navn	Depl. i Tons	Hvorfor gaaet tabt.	Naar og hvor gaaet tabt.
Slagskib	Imperatriza Marie	22435	Ild og Eksplosion	Oktbr. 1916. Sortehavet
—	Slavia	15000	Kan., tysk Eskadre	— 1917. Rigabugten
Pansret Kr.	Pallada	7775	Torped. af tysk Ub.	— 1914. Finskebugt
Let Krydser	Jemtchug	3130	— - - Kr.	— — Ved Penang
Kanonbaad	Donetz	1200	Sænket for at undgaa at blive taget	— — - Odessa
—	Kubanetz	1200	—	— — —
—	Konitse	960	Sænket af tysk Eskadre	Aug. 1915. Rigabugten
—	Sivah	960	—	— — —
Jager	Emir Bukharski	570	—	— — —
—	Leitnant Pushichin	350	Torped. af en fjendtlig Ub.	Marts 1916. Ud for Varna
—	Leitnant Burakoff	330	Mineret	Aug. 1917. - - Aalands Øerne
—	Okhatnik	600	—	Septbr. — Rigabugten
—	Grom	1200	Kan., tysk Eskadre	Oktbr. — —
Torpedebd.	Gammel Type	(400)	Mineret	Juni — Sortehavet
Undervandsb.	Akula	(370)	Bomber fra tysk Flyver	Maj 1915. Ud for Gothland
—	Bars	(800)	Savnet	— — —
—	Delfin	(115)	Antaget sunken	— — —
Mineskib	Prut	490	Sænket for at undgaa at blive taget	Oktbr. 1914. Ved Odessa

De samlede russiske Tab udgør:

2 Slagskibe	med et Depl.	37435 Tons	1 Torpedobaad ¹⁾	med et Depl.	400 Tons
1 Pansret Krydser	- - -	7775 —	3 Undervandsbd. ²⁾	- - -	1285 —
1 Let	- - -	3130 —	1 Mineskib	- - -	4900 —
4 Kanonbaade	- - -	4320 —	18 Skibe og Baade	- - -	62295 —
5 Jagere	- - -	3035 —			

¹⁾ og ²⁾ Depl. af disse Baade er ej angivet i Fighting, men er taget fra "Taschenbuch der Kriegsmotten.

Aarsagerne til Tabene har været:

3 Torpederet	med et Depl.	11255 Tons	6 Sænket	med et Depl.	9790 Tons
3 Minerere	- - -	1330 —	1 Sunken	- - -	115 —
2 Kanonild	- - -	16200 —	1 Ved Bomber	- - -	370 —
1 Ild og Eksplosion	- - -	22435 —	1 Savnet	- - -	800 —

Japan.

Skibstype	Navn	Depl. i Tons	Hvorfor gaet tabt.	Naar og hvor gaet tabt.
Pansret Kr.	Tsukuba	15150	Indre Eksplosion	Jan. 1917. Ved Yoko, uka
Let Kr.	Takachiho	3700	Torped. af tysk J.	Oktbr. 1914. Ud for Tsingtao
—	Kasagi	4760	Strandet	1916. I Tsugaru-Strædet
Jager	Shirotaye	380	—	Septbr. 1914. I Kiautschoubugten
Torpedobaad	N. 33	85	Mineret	Novbr. — —

De samlede japanske Tab udgør:

1 Pansret Krydser	med et Depl.	15150 Tons	1 Torpedobaad	med et Depl.	85 Tons
2 Lette Krydsere	- - -	8460 —	5 Skibe og Baade	- - -	24075 —
1 Jager	- - -	380 —			

Aarsagerne til Tabene har været:

1 Torpederet	med et Depl.	3700 Tons	1 Indre Eksplosion med et Depl.	15150 Tons	
1 Mineret	- - -	85 —	2 Strandet	- - -	5140 —

Grækenland.

Skibstype	Navn	Depl. i Tons	Hvorfor gaet tabt.	Naar og hvor gaet tabt.
Jager	Pardalos	980	Ild og Eksplosion	Decbr. 1916.
—	Doxa	350	Eksplosion, mulig torped.	Jan. 1917.

De samlede græske Tab udgør:

2 Jagere med et Deplm. 1330 Tons; Aarsagen har i begge Tilfælde været Eksplosion. Det ene skyldes dog maaske Torpedering.

Tyskland.

Hvor der under dette Land er sat et ? i Rubrikken Skibstype, betyder det, at der i Fighting Ships findes et ? fordi der ikke haves fuld Vished for, at det vedkommende Skib er gaaet tabt.

Skibstype	Navn	Depl. i Tons	Hvorfor gaaet tabt.	Naar og hvor gaaet tabt.
Slagskibe	af Kaisertypen	24700	Sunken (rimeligvis Kan.)	31. Maj el. 1. Juni 1916. Slaget ud f. Jylland
—?	—	24700	—	—
—	af Helgolandtypen	22800	—	—
—?	—	22800	—	—
—	Pommern	13200	—	—
(var forinden rapporteret torpederet af en engelsk Ub Juli 1915 i Danzigbugten)				
—	Westfalen	18900	Torped. af engelsk Ub.	Aug. 1916. Nordsøen.
Slagkrydser?	Von der Tann	19400	—	Decbr. 1914.
—	Lützow	28000	Kan.	31. Maj el. 1. Juni 1916. Slaget ud f. Jylland
—	Seydlitz	25000	Sunken (rimeligvis Kan.)	—
Panserkr.?	Yorck	9050	Mineret	Novbr. 1914. Jahdebugten
—	Scharnhorst	11600	Kan. fra engelsk Kr.	Decbr. — Ud for Falklandsøerne
—	Gneisenau	11600	—	— — —
—	Friederich Karl	9000	Mineret	— — — Østersøen
—	Blücher	15500	Kan. og Torped. fra engelsk Kr.	Jan. 1915. Nordsøen
—	Prinz Adalbert	9000	Torped. af engelsk Ub.	Oktbr. — Østersøen
Let Krydser	Köln	4300	(Rimeligvis Kan.)	Aug. 1914. Helgolandsbugten
—	Mainz	4300	—	— — —
—	Ariadne	2650	Kan. fra engelsk Kr.	— — —
—	Magdeburg	4500	- - russisk -	— — — Aalandsø., hvor den var strand.
—	Hela	2000	Torped. af engelsk Ub.	Septbr. — Ud for Tysklands Kyst
—	Karlsruhe	4900	—	Novbr. — - - Trinidad
—	Emden	3600	Kan. fra australsk Kr.	— — — Cocosøerne
—	Leipzig	3200	- - engelsk -	Decbr. — Ud for Falklandsøerne
—	Nürnberg	3400	—	— — —
—	Dresden	3600	—	Marts 1915. Ved Juan Fernandez
(derefter sænket for ikke at blive taget)				

Skibstype	Navn	Depl. i Tons	Hvorfor gaet tabt.	Naar og hvor gaet tabt.
Let Krydser	Königsberg	3500	Kan. fra engelske Monitorer	Juli 1915. Munden af Rusgt, Øst- af ika
— ?	Augsburg	4300	Enten Kan. el. Torped.	Enten Jan. 1915. Nordsøen, Kan. fra engelske Krydsere
—	Undine	2700	Torped. af engelsk Ub.	Eller Aug. — Rigabugten, Torpederet
—	Bremen	3200	—	Novbr. 1915. Østersøen
—	Wisbaden	4900	(Rimeligvis Kan.)	Decbr. — —
—	Rostock	4900	—	31. Maj el. 1. Juni 1916, Slaget ud f. Jylland
—	Frauenlob	2700	—	—
—	Elbing	4500	Vædret af et tysk Skib	—
Mineb.	Albatros	2200	Dreven i Land af russisk J.	Juli 1915. Interneret i Wisby
—	Pelikan	2360	Torped. af russisk J.	Novbr. 1915. Ud for Libau
Ubeskyttet Kr.	Kormoran	1600	Kan., japansk	— 1914. Ved Tsingtao
—	Geler	1600	Interneret, senere beslaglagt	— — i Honolulu, beslaglagt af Amerika Marts 1917
—	Seadler	1600	—	Aug. — i Vigo
Kanonbaad	Panther	1000	Taget	— — i Boma, belgisk Congo
—	Eber	1000	Interneret, senere beslaglagt	Septbr. — i Bahra, beslaglagt af Bra- sillen i 1917
—	Lucks	900	Sænket for ej at blive taget	Novbr. — i Tsingtao
—	Jaguar	900	—	— — —
—	Iltis	900	—	— — —
—	Otter	260	Interneret	— — i China
—	Tsingtau	170	—	— — senere sprængt for at undgaa at blive beslagl.
—	Vaterland	170	—	— — —
Jager	V 187	650	Kan. fra engelske Skibe	Aug. — Helgolandsbugten
—	T 116 (el T126)	420	Torped. af engelske Ub.	Okthr. — Ud for Tysklands Kyst
—	T 115	420	Kan. fra engelske Skibe	— — - - Hollands Kyst
—	T 117	420	—	— — - - —
—	T 118	420	—	— — - - —
—	T 119	420	—	— — - - —

Jager	T 90	400	Strandet	Oktbr. 1914	Nær ved Tsingtao
—	r 124	420	Kol.	—	Nordsøen
—	Taku	280	Sænket for ej at blive taget	—	I Tsingtao
—	—	—	Sunken	Maj 1915.	Rigabugten
—	—	—	—	—	—
—	V 188	650	Torped. af engelsk Ub	Juli	Ud for Tysklands Kyst
—	—	—	Kan., fransk J.	Aug.	Kanalen
—	—	—	Torped. af engelsk Ub.	Oktbr.	Østersøen
—	—	—	Kol. med Dampfærge	—	Sundet
—	—	—	Torped. af engelsk Ub.	Decbr.	Østersøen
—	G, 194	650	Vædret af engelsk Kr.	Marts 1916.	Tæt ved Sylt
—	V 48	850	Sunken (rimeligvis Kan.)	31. Marts el. 1. Jan.	Slaget ud for Jylland
—	—	—	—	Jan. 1917.	Ud for Hollands Kyst
—	G 88	—	Torped. af engelsk Ub.	April	- - - Belgiens
—	G 85	—	Sunken (rimeligvis engelsk Kan.)	—	- - - Goodwin Sands
—	G 42	620	m	—	- - -
—	S 20	570	—	Juni	- - - Belgiens Kyst
—	—	—	Mineret	—	- - - Hollands
—	nyeste Type	—	Sunken (rimeligv. Kan. fra rus. Sk.)	Oktbr.	Rigabugten
—	—	—	—	—	—
Torpedobaad	T 44	145	Kol.	Febr. 1916.	Nordsøen

Foruden de ovennævnte tyske Skibe og Baade er desuden ifølge Fighting Ships gaet tabt en Del smaa Krydsere; der nævnes: Frankfurt, Kolberg, Berlin, Lübeck, München, Thetis og Hertha, men der kan ikke faas positiv Bekræftelse herpaa. Endvidere angives det, at det vides, at flere tyske Jagere, end anført ovenfor, er gaet tabt, men Antal og andre Detaljer kendes ikke; det samme gælder om flere Minestrygere. Endelig er der gaet et meget stort Antal tyske Undervandsbaade tabt, men nøjagtig Underretning kan ikke erholdes for Tiden, der nævnes dog Numrene paa 35 Ubaade, som menes sikkert at være gaet tabt. Det er derfor ikke muligt at fremsætte en blot nogenlunde nøjagtig Oversigt over de samlede tyske Tab. I den nedenfor anførte Oversigt er der regnet med de Skibe, hvorved der ovenfor er sat ?, men derimod er der ikke taget noget Hensyn til de smaa Krydsere Frankfurt m. fl., ej heller til Undervandsbaadene.

De samlede tyske Tab udgør:					
6 Slagskibe	med et Deplm.....	127100 Tons	2 Mineskibe	med et Deplm.	4560 Tons
3 Slagkrydsere	- - -	72400 —	8 Kanonbaade	- - -	5300 —
6 Pansrede Krydsere	- - -	65750 —	26 Jagere ¹⁾	- - -	12990 —
18 Lette	- - -	67150 —	1 Torpederet	- - -	145 —
3 Ubeskyttet	- - -	4800 —	(Mange Undervandsbaade)		
			73 Skibe og Baade med et		360195 —

¹⁾ For 12 af disse er Deplm. ej angivet i Fighting Ships, men det er skønnet at være 5800 Tons.

Aarsagerne til Tabene har været:

12 Torpederet med et Depl.....	45580 Tons	3 Kollision med et Depl.....	965 Tons
3 Mineret - - -	19450 —	1 Taget - - -	1000 —
16 Kanonild - - -	79990 —	4 Sænkede - - -	2980 —
20 Enten Kanonild eller torped., rimeligvis dog langt den overvejende Del ved Kanonild	177640 —	2 Vædrct - - -	5150 —
1 Strandet med et Depl.....	400 —	7 Intern., deraf senere 2 beslagl. med et Depl.	7000 —
		4 Ingen Aarsag angivet - - -	21050 —

Østrig.

Skibstype	Navn	Depl. i Tons	Hvorfor gaaet tabt.	Naar og hvor gaaet tabt.
Let Krydser	Zenta	2300	Kan., fransk Eskadre	Aug. 1914. Adriaterhavet
—	Kaiserin Elisabeth	4000	Sænket for ej at blive taget	Novbr. — I Tsingtao
—	Af Saidatypen	3500	Torped. af fjendtlig Ub.	Jan. 1916. Adriaterhavet
Jager	Lika (el. Csepel)	800	Mineret	Decbr. 1915. Ud for Durazzo
—	Triglav	800	—	— —
Torpedobaad	No. 19	80	—	Aug. 1914. Tæt ved Pola
—	• 51 T	250	Sunken	— 1915. Adriaterhavet
—	• 11	110	Taget af Italien	Oktbr. 1917.
Undervandsb.	U 6		Kan., italiensk Torpedobd.	Maj 1915.
—	U 7			Juni — Dardanellerne
—	U 11		Bomber fra en Fl.	Juli —
—	U 12		Torped., italiensk Ub.	— — — senere bjerget af Italienerne
—	U 3		Kan., fransk Jager	Aug. — Ud for Montenegros Kyst
—			Torped., fransk Ub.	Maj 1917 - - Cattaro
—			Bomber, italiensk Fl.	Aug. —
—	U 16			
—	U 4			
—	U C 12		Taget af Italien	

De samlede østrigske Tab udgør:

3 Lette Krydsere med et Deplm.....	9800 Tons	10 Undervandsbaade ¹⁾ med et Deplm.....	4655 Tons
2 Jagere - - -	1600 -	18 Skibe og Baade - - -	16495 -
3 Torpedobaad - - -	440 -		

¹⁾ Deplm. af disse Baade er ikke angivet i Fighting Ships, men er taget fra Taschenbuch der Kriegsflotten.

Aarsagerne til Tabene har været:

3 Torpederet med et Deplm.....	4440 Tons	1 Sænket med et Depl.	4000 Tons
3 Mineret - - -	1680 -	2 Ved Bomber - - -	915 -
3 Kanonild - - -	2775 -	4 Ingen Aarsag angivet - - -	1875 -
2 Taget - - -	810 -		

Tyrkiet.

Skibstype	Navn	Depl. i Tons	Hvorfor gaaet tabt	Naar og hvor gaaet tabt
Slagskib	Messudieh	10000	Torped. af engelsk Ub.	Decbr. 1914. Dardanellerne
—	Hairedin Barbarossa	10000	—	Aug. 1915. Marmarahavet
Let Krydsrer	Medjidich	3300	Mineret	April -- Sortehavet, senere taget af Rusland
Kanonbaad	Burak Reis	500	Sunken for ej at blive taget	Oktbr. 1914. Ved Tchesma
—	Hiziz Reis	500	Mineret	Decbr. — Sortehavet
—	Aidin Reis	500	Kanonild, russiske Skibe	April 1915 —
—	Pelenk-I-Deria	880	Torped., engelsk Ub.	— — Marmarahavet
—	Peik-I-Shevet	760	—	— — —
—	Nerchehir	210	Kan., italiensk Kr.	Juni — Ved Hodeida
—	Tachkeupru	210	—	— — —
—	Marmaris	490	Kan., engelske Skibe	— — I Tigris
—	Berk-I-Satvet	760	Torped., engelsk Ub.	Aug. — Marmarahavet
—	Donib Reis	500	Kan., russisk Kr.	Decbr. — Ved Beirut

Skibstype	Navn	Depl. i Tons	Hvorfor gaaet tabt	Naar og hvor gaaet tabt
Kanonbaad	Af Malatlatypen	210	Ødelagt af russisk Torpedofartøj	Decbr. 1915. Sortehavet
—	Sedelbahr	210	Kan., russisk Kr.	— — Ved Beirut
—	Berk i Zaffer	195	—	— — —
—	Jlasia Reis el. en anden af Typ. Burak Reis	510	Ødelagt af russisk Torpedofartøj	— — Sortehavet
—	Kartamoni	185	Kan., russiske Skibe	— — —
—	Yozgad	185	—	— — —
Mineskib	Nussel	380	Ekspllosion af egne Miner	— 1914. Dardanellerne
Jager	Yar Hissar	290	Torpd. af engelsk Ub.	Septbr. 1915. Marmorahavet
Torpedobaad	Moseil	175	Mineret	Novbr. 1914. Sortehavet
—	Timur Hissar	95	Dreven paa Land af engelsk J.	April. 1915. Græske Øer i Ægæerhavet

Desuden er adskillig flere Kanonbaade og Torpedofartøjer gaaet tabt, men hvilke og hvormange vides ikke.

De samlede tyrkiske Tab udgør:

2 Slagskibe med et Depl.	20000 Tons	1 Jager med et Depl.	290 Tons
1 Let Krydser - - - - -	3300 —	2 Torpedobaade - - - - -	270 —
16 Kanonbaade - - - - -	6795 —	23 Skibe og Baade - - - - -	31035 —
1 Mineskib - - - - -	380 —		

Aarsagerne til Tabene har været:

6 Torpederet med et Depl.	22690 Tons	1 Sænket med et Depl.	500 Tons
3 Mineret - - - - -	3975 —	1 Dreven paa Land - - - - -	95 —
9 Kanonild - - - - -	2685 —	2 Ingen Aarsag angivet - - - - -	710 —
1 Ekspllosion af egne Miner - - - - -	380 —		

Ententemagternes samlede Tab

har til Udgangen af 1917 været 177 Skibe og Baade med ialt 726850 Tons

Aarsagerne til Tabene har været:

48 Torpederet med et Depl.	261300 Tons	10 Sænket	med et Depl.	12180 Tons
37 Mineret - - -	124615 —	2 Sunken	- - -	340 —
30 Ved Kanonild - - -	164075 —	2 Ved Bomber	- - -	650 —
11 Indre Eksplosion, herunder Eksplosion af egne Miner og Ild og Eksplosion m. et Depl.	128050 —	5 Savnet	- - -	3010 —
8 Strandet med et Depl.	19620 —	2 Taget	- - -	750 —
13 Kollision - - -	7680 —	1 Vædret	- - -	400 —
		8 Ingen Aarsag angivet	- - -	4180 —

Tallene viser hvilke store Tab Undervandsbaade, Torpedoen og Miner, og navnlig Torpedoen, har tilføjet Ententemagterne, det udgør over Halvdelen af de samlede Tab og er mere end det dobbelte af Tabene ved Kanonild. Hertil kommer at Undervandsbaadene, og i første Linie Torpedoen, har tilføjet Ententemagternes Handelsflaader Tab, der er mange Gange større.

Bemærkelsesværdigt er endvidere det store Tab foranlediget ved indre Eksplosioner, det er jo ikke meget mindre end Tabet ved Kanonild.

Centralmagternes samlede Tab

har været 114 Skibe og Baade med ialt 407725 Tons; men hertil kommer for Tysklands Vedkommende i al Fald et meget stort Antal Undervandsbaade.

Aarsagerne til Tabene har været:

21 Torpederet med et Depl.	72710 Tons	6 Sænket	med et Depl.	7480 Tons
9 Mineret - - -	24105 —	2 Ved Bomber	- - -	915 —
48 Ved Kanonild; mulig nogle af disse har været torpederet med et Depl.	263080 —	3 Taget	- - -	1810 —
1 Eksplosion af egne Miner - - -	380 —	2 Vædret	- - -	5150 —
1 Strandet - - -	400 —	7 Interneret	- - -	7000 —
3 Kollision - - -	965 —	1 Dreven paa Land	- - -	95 —
		10 Ingen Aarsag angivet	- - -	23635 —

I Taschenbuch der Kriegsflotten 1918 er Ententemagternes Tab af egentlige Krigsskibe — ikke Hjelpekrydser eller Minesøger-, Bevogtnings-, Patrulje-, Forpostfartøjer eller andre smaa Krigsskibe — opgivet til Udgangen af Januar 1918 at være som anført i det omstaaende Skema.

	England		Frankrig		Italien		Rusland		Japan		Portugal		Rumæ- nien		Forenede Stater	
	An- tal	Deplm. i Tons	An- tal	Deplm. i Tons	An- tal	Deplm. i Tons	An- tal	Deplm. i Tons	An- tal	Deplm. i Tons	An- tal	Deplm. i Tons	An- tal	Deplm. i Tons	An- tal	Deplm. i Tons
Slagskibe	13	215200	4	54400	3	49300	3	49900								
Panserkrydsere	18	267900	3	25100	2	17750	1	8000	1	14000						
Beskyttede Krydsere	17	87700	1	8000			1	3180	3	11650						
U-Bsødelæggere	10	18000	1	1800							1	70	1	100		
Monitorer og Kanonbd.	17	17500	2	1300			6	5000					1	50	2	1700
Jagere og Torpedobd.	90	74000	25	12000	11	5900	18	14500	2	500					2	560
Undervandsbaade	31	22500	12	6400	10	3800	7	3500	1	120						
Minebaade							2	8250								
	196	702800	48	109000	26	76750	88	92330	7	26270	1	70	2	150	4	2260

Ialt 322 Skibe og Baade med Deplm. af 1009630 Tons, altsaa 145 Skibe og Baade flere og 282780 Tons mere end angivet i Fighting Ships. Denne store Forskel, der navnlig falder paa England, skyldes ikke at Taschenbuch der Kriegsflotten medtager Tabene i Januar 1918, der alle falder paa England, thi de udgør kun 2 Monitorer med 5500 Tons, 1 Kanonbaad med 1080 Tons, 2 Jagere med 1000 Tons og en Undervandsbaad med 825 Tons, ialt 6 Fartøjer med 8005 Tons; heller ikke skyldes det, at Tabene for Portugal, Rumænien og de Forenede Stater er medregnet, thi de andrager kun 7 Fartøjer med ialt 2480 Tons.

I Taschenbuch der Kriegsflotten er nu, som tidligere, ikke angivet nogetsomhelst om Centralmagternes Tab.

Meddelelser fra Verdenskrigen.

II.

Lægevidenskabelige Betragtninger.

Af Korpslæge H. Heggum.

Verdenskrigen, der i saa mange Henseender paa afgørende Vis har adskilt sig fra tidligere Krige, har specielt ogsaa gjort dette paa Lægevæsenets Omraade. Der foreligger herom adskillige Beretninger saavel fra tysk, engelsk og fransk Side ligesom ogsaa enkelte fra dansk Side fra Læger, der efter Indbydelse har aflagt Besøg ved de forskellige Fronter. Saavel fra disse sidste, bl. hvilke kan nævnes Chievitz, Scheuermann, Tscherning, Meisen o. fl., men ogsaa fra de første er efterfølgende samlet til et Referat i store Træk angaaende Lægevæsenet under Verdenskrigen.

De fleste Beretninger stamme som rimeligt er fra Landkrigen, og til disse knytter sig hovedsageligt efterfølgende Beskrivelse, medens de faatallige Beretninger om Søkrigen, forsaavidt de frembyde karakteristiske Forskelligheder i Sammenligning med Resultaterne fra Landkrigen, er samlet som et Afsnit for sig selv til Slut.

Til Begyndelse skal de forskellige Vaaben, som betinge de egentlige krigschirurgiske Lidelser, omtales. Disse kan naturligt samles i de to Hovedgrupper: Ildvaaben og blanke Vaaben. Ildvaaben er først og fremmest Infanterigeværet. Dette er dog i denne Krig haardt trængt af Artilleriets Skyts, saaledes at Halvdelen eller flere endnu af Læsionerne er fremkaldt af dette. Endvidere er flere til Dels helt nye Vaaben kommen til: Haandgranater, Lufttorpedoer, Bomber, underjordiske Miner, samt Flyvepile og Flyvebomber. De blanke Vaaben er først og fremmest Bajonetten, desuden Sablen og

Lansen. Til Vaabnene maa ogsaa regnes de giftige Gasarter, der ganske vist ikke fremkalder Saar, men lige-
saavel Død og Invaliditet.

De Projektiler, der benyttes til Infanterigeværerne samt Maskingeværerne, adskille sig som bekendt for de fleste af de krigsførende Landes Vedkommende fra tidligere Tiders, idet det ogivale Projektil er afløst af Spidsprojektil, hvis Hovedfordel ved Siden af større Begyndelseshastighed er dets fladere Bane, der bevirker, at Fordringen til en nøjagtig Afstandsbedømmelse kan opstilles mindre strengt. Med Hensyn til den Læsion, der opstaar ved dette Projektil, har Afstanden en ganske enorm Betydning. Paa nær Afstand, og det er jo ofte Tilfældet i denne Krig, kan den opstaaede Læsion faa et Udseende ganske lignende en Artillerilæsion af frygteligste Art. For Læsionens Størrelse er ligeledes af Betydning den Maade, hvorpaa Projektilen er bygget med Tyngdepunktet liggende langt tilbage, hvorved den faar en Tilbøjelighed til at dreje sig og blive en saakaldet Sidetræffer, hvorved der opstaar langt større Læsioner, end hvor Projektilen træffer Legemet med Spidsen. Saadan Drejning af Projektilen opstaar navnlig, naar den paa sin Vej strejfer en eller anden Genstand f. Ex. Straa eller Pigtraad, eller det er ricocheteret.

I Begyndelsen af Krigen beskyldte de krigsførende hinanden for at anvende Dum-Dumkugler. Saadanne frembringes ved at skære Spidsen af Hylsteret, saa Blykernen kommer til at ligge fri. Naar Projektilen da rammer, udslynges Blyet og giver Anledning til særlig udrevne og farlige Saar. Efterhaanden er det dog bleven klart, at de samme Læsioner kan opstaa, selv om Projektilen ikke er bleven omforandret. Saaledes er Franskmandene ogsaa bleven beskyldt for at have anvendt Dum-Dumkugler, og specielt deres Infanteriprojektiler er det ganske umuligt at omdanne. Som Regel og heldigvis har Saarene fremkaldt ved Infanteriprojektilerne dog den

sædvanlige Form, nemlig en ganske lille rund Indgangs-aabning og tilsvarende noget større Udgangsaabning. Dog kan Projektilet, selv om det er trængt ind med Spidsen forrest, ogsaa inde i Legemet stille sig sidelæns og giver da Anledning til store, gabende, udrevne Udgangsaabninger med tilsvarende større Beskadigelser af Knogler og Bløddede.

Sidetræffere skal i det hele forekomme i henved ca. 20 % af samtlige Infanteriskud, altsaa et ret betydeligt Antal.

Artilleriprojektiler er hovedsageligt Granaten og Granatkardæskan (Shrapnelen). De Læsioner, der opstaar ved Granatskud, er indbyrdes højst forskelligartede rettende sig efter det afsprængte Granatstykkets Størrelse og Form samt Afstanden, paa hvilken det er skudt. For Størstedelen er Saarene dog her langt større og mere udrevne, lappede og uregelmæssige, ligesom Knogler, Muskler og Organer er i en ganske anden Grad sønderrevne og ødelagte, end hvor Læsionerne er foraarsagede af Infanteriprojektilerne, selv om mange af disse som omtalt kommer dem nær i Farlighed. Hvor kolossal en Kraft en exploderende Granat er i Besiddelse af, der om beretter Chievitz i en »Oversigt over moderne Krigschirurgi« et Tilfælde, som han selv iagttog paa sin Rejse til Fronten. Paa en Kystegn i Flandern var en Granat exploderet i Sandet og havde pisket en Sandstraale i Vejret. Denne havde ramt en Soldat og havde sønderrevet Hud og Muskler samt foraarsaget Knoglebrud hos ham. En nærmere Undersøgelse, ogsaa ved Røntgenfotografering, viste kun Sandpartikler i Saaret, men ikke en eneste Del af Granaten fandtes i Legemet.

Shrapnelens Virkning er omtrent midt mellem Infanteriprojektilet og Granatens. Ofte mangler de ved Sprængningen frigjorte Blykugler tilstrækkelig Kraft, saa de bliver siddende inde i Legemet. Ligesom Granatprojektilerne fører Shrapnelen næsten altid Tøj, Jord,

Træsplinter o. l. ind i Saarene. De Læsioner, der opstaar ved Bomber og Haandgranater, ligne Granatlæsioner, ja, er ofte voldsommere end disse, tilmed fremkalde de næsten altid hos samme Mand flere Læsioner, undertiden kan en saadan Mand ligesom være oversaaet med Saar.

De talløse Bajonetangreb, man har hørt Tale om i denne Krig, skulde man tro havde givet Anledning til mange Saarede. Dette har dog ikke været Tilfældet, tværtimod har der kun været et yderst ringe Antal paa Lazaretterne med Saar stammende fra disse Kampe. Grunden hertil maa antages at være, enten at Bajonetangrebet bryder sammen under den fjendtlige Ild, eller at de angrebne er flygtede fra Stillingen, før Angriberne er naaede frem. Og er det endelig kommen til Haandgemæng, er dette altid saa vildt og voldsomt, at de, der ikke straks faar Dødsstødet, men saares og mister Forsvarsevnen, alle til Hobe bliver stukne ned.

Et frygteligt Vaaben overfor Modstanderen var i Krigens Begyndelse, inden der endnu var fundet Midler derimod, de giftige Gasarter. Som saadanne anvendtes og anvendes vel stadig mest Chlordampe. Ogsaa andre Gasarter som Brom, Svovlsyring og Salpeterundersyre o. fl. har været anvendt. Chlogassen, der er lettest og billigst at fremstille, anbragtes foran Stillingen i flydende Tilstand indesluttet i mægtige Jernbeholdere. Naar Vinden var gunstig, aabnedes for Hanerne, og den tunge, tykke, gulgrønne Damp væltede hen over Jorden ofte i en Udstrækning paa en Mil og mere til Fjendens Stilling og ned i deres Skyttegrave. Alle ubeskyttede, hvem det ikke i Tide lykkedes at flygte, blev Ofre for Dampene. En Del døde hurtigt, andre blev slaaede ned af den med Røgmaske forsynede Angriber, men nogle lykkedes det dog at redde og faa anbragt i Lazaretterne.

Disse Stakler var imidlertid i en i høj Grad medynksværdig Tilstand med ustandselig irriterende Hoste

og det voldsomste og pinagtigste Aandedrætsbesvær, der ikke i nævneværdig Grad kunde lindres. Dette Stadium, om Patienten overlevede det, kunde vare ca. halvandet Døgn. Der kom da et roligere Stadium, der atter afløstes af et Stadium med Bronchitis, der vel i de fleste Tilfælde var af lettere Art, men som dog ogsaa kunde være alvorligere og undertiden gik over til Lungebetændelse og Lungekoldbrand, for hvilke den svækkede Patient da til sidst bukkede under.

Heldigvis lykkedes det hurtigt efter de første overvældende og ødelæggende Angreb at finde Midler derimod, idet man beskyttede Soldaterne med Røgmasker for Næse og Mund og Røgbriller for Øjnene. Ogsaa disse led nemlig meget ved den giftige Gas. Inden for Røgmasken anbragtes Vat eller Gazestykker gennemvædede med en Opløsning, hvorved Chloret bindes. Bedst er Opløsninger af Natrium- eller Calciumsalte, men ogsaa Vand alene kan anvendes i Form af et fugtigt Klæde for Næse og Mund, eller man kan benytte en Haandfuld fugtigt Græs eller Hø og dække Ansigtet hermed. Lignende Røgmasker er nu ogsaa iudførte i den danske Hær. En anden Maade, der hyppigt benyttedes til at udsende de giftige Gasarter, var at fylde den flydende Gas i Granater, ved hvis Explosion den da frigjortes.

Indtil ind i den nuværende Krig stod den berømte tyske Chirurg v. Bergmanns Lære ved Magt, at Skudskaar var sterile (d. v. s. ikke indeholdt Bakterier) og kunde behandles som saadanne. Dækkedes de straks til med en steril Forbinding, vilde de læges, uden at der opstod Betændelse. At denne Lære saalænge kunde holde sig trods baade Boerkrigen, den russisk-japanske Krig og Balkankrigene og nærmest bekræftedes af disse, skyldtes, dels at Krigene den Gang førtes paa længere Afstande, dels at det hovedsageligt var Infanterikampe og endelig Projektillets Art. De glatte, fine Skudkanaler, der opstod ved det ogivale Projektil med den større Afstand og

mindre Hastighed, rummede vel ogsaa Bakterier, men det lykkedes altid de lidet kvæstede Vævsdele at faa Bugt med dem, saaledes at Saarene virkelig i praktisk Henseende kunde betragtes og behandles som sterile, hvor det kun gjaldt at dække dem, for at ikke udefra andre Bakterier skulde trænge ind. Ogsaa med Spidsprojektilet, hvor det rammer paa lang Afstand, og ikke har været i Berøring med noget, saasom Jord, Pigtraadshegn o. l. paa Vejen, kan man faa lignende i praktisk Forstand sterile Saar.

Desværre gælder dette som tidligere omtalt kun de færreste Saar, og mange ubehagelige Overraskelser indtraf for Lægerne, der i Begyndelsen af Krigen nøjedes med at dække Saarene til med steril Gaze og derefter lod dem i Ro. Ved næsten alle lidt større Læsioner, særlig hvor Fremmedlegemer var trængt med ind, viste det sig hurtigt, at naar endelig Forbindingen skiftedes, var der stødt Betændelse til. Dette har selvfølgelig givet Anledning til en Slags Omvæltning i Saarbehandlingen — i Stedet for den tidligere mere passive Behandlingsmaade er nu traadt den mere aktive.

Dette vil ikke sige det samme som at det bare gælder radikalt at skære væk, foretage Amputationer o. l., tværtimod er det den største Kunst at kunne bevare saa meget som muligt — jo dygtigere Chirurgen, des færre Amputationer.

Læseren vil nu naturligt spørge, hvad skal der da gøres ved en saaret? Ja, først og fremmest gælder det selvfølgeligt at faa fat paa ham. Hvor vanskeligt det har kunnet være, særlig naar han befandt sig paa »Ingen Mands Land«, mellem de to Modstanderes Skyttegrave, og ofte, var han ikke død forinden, først efter Dages Forløb kunde hentes tilbage af Kammeraterne, er saa almindelig bekendt, at det ikke behøver nærmere Omtale. Er den Saarede endelig blevet optaget, skal den, der først bringer Hjælpen, Kammeraterne eller Ambu-

lancesoldaterne, handle som i tidligere Tider lært, lægge en steril Forbinding. Herved hindres som anført yderligere Indtrængen af Bakterier udefra ind i Saaret, og selv om disse ikke paa langt nær har den Betydning, som de oprindelig i Dybden indtrængte Bakterier, hvis tiltagende Virkning fra omtrent Time til Time kan iagttages, berettiger dette paa ingen Maade til at underkende den primære aseptiske Forbinding. Desuden standses ved denne ofte en mindre Blødning, en Methode, der er at foretrække for Blodstillingen ved Omsnøring med Esmarchs Slynge el. l., der kun bør anvendes, hvor den virkelig er paakrævet, og helst naar man har Sikkerhed for, at Patienten hurtigt kan bringes til Læge. Har en saadan Omsnøring af et Lem varet for længe, støder uvægerligt Koldbrand til, og der er da ikke andet at gøre end at amputere det. Men selvfølgelig bør man ved alle større Blødninger anvende Omsnøringen. Et andet Forhold af Betydning, særlig om Sommeren, er, at ved den straks paalagte Forbinding undgaas det, at Saarene, som man ser det ved de utildækkede, eller hvor Forbindingen har været slet lagt, fyldes med Fluemad-diker. Det skal paa mange af Kampstederne have været rent utrolige Fluemasser, der optraadte.

Det gælder derfor snarest at faa bragt Patienten til Forbindspladsen, der befinder sig lige bag de kæmpende, altsaa indenfor Ildlinien. Det gør her en Forskel, om det er Bevægelseskrig eller Stillingskrig. I den sidste vil man ofte kunne have nogenlunde Sikkerhed i Rum, der endda kan være indrettede som Operationsstuer i selve Skyttegraven; i de første derimod kan det være forbundet med største Vanskelighed at finde et Sted, hvor der blot er nogenlunde Sikkerhed. Enhver Ujævnhed eller Fordybning i Terrænet maa udforskes, og det er en hel Kunst, som kræver stor Erfaring og Studium, at udfinde den bedste Plads. At det var farlige Forhold, derom vidner de mange døde og saarede blandt Læger

og øvrige Sanitetspersonale. Opstilling af Genferkorset viste sig at være en ret unyttig Forholdsregel, da Forholdene som Regel medførte, at der ikke kunde tages Hensyn til det. Paa Forbindspladsen undersøger Lægen Forbindingen, faar denne lagt rigtigt, sér efter, om en eventuel Blødning er standset og giver den Saarede Morphin eller lignende smertestillende Midler, hvilket er af største Betydning, idet herved den Saarede, der ofte endnu er under Shockvirkningen, faar Ro og derigennem bedre Kræfter til at staa sine Lidelser igennem. At Forbindspladsen og dermed Lægehjælp var anbragt saa nær ved de kæmpende, fremhævedes af flere Forfattere som et Forhold, der havde en i høj Grad moralsk Indvirkning paa Soldaterne, som derved fik en Følelse af, at saaredes de, var de ikke forladte og overladte til deres egen Hjælpeløshed, men alt, hvad gøres kunde, vilde blive gjort.

Fra Forbindspladsen overførtes de Saarede snarest til Ambulancevognene. I Begyndelsen af Krigen var disse forspændt med Heste. Dette viste sig meget uheldigt; dels kunde de Afstande, det drejede sig om for at komme uden for Ildlinien, være meget lange, og dels var Vejene ofte frygtelige. Senere hen, efter at Skyttegravskrigen er etableret, er dette Forhold de fleste Steder ændret, saaledes at Vejene netop er i en ganske glimrende Tilstand. Men den Gang gik det altsaa for langsomt, og det er nu næsten altid Motorambulancevogne, i hvert Fald paa Vestfronten. Disse Vogne er ofte indrettede som Forbindingsstationer, hvor man yderligere kan efterse Forbindingerne. Her gives ogsaa en Indsprøjtning mod Stivkrampe. Motorvognene træder paa en Maade i Stedet for de tidligere Hovedforbindingspladser, som anvendtes, da Hestevognene var i Brug, idet man da ofte ikke turde vente til Ankomsten til Feltlazaretterne, der naturligt helst skulde ligge udenfor den egentlige Kampzone; men i Reglen laa disse dog inden-

for Ildlinien, ca. 6—7 Kilometer bag Kamplinien. Mortovognene er endvidere forsynede med Varmeanlæg, da de Saarede, der for det meste er under Shockvirkning, er i høj Grad modtagelige for Kulde og kan gaa til Grunde alene for dette.

Fellazarettet, der som omtalt endda kan være anbragt umiddelbart i Nærheden af de kæmpende i selve Skyttegravene, anbragtes i Reglen paa det højeste Parti i Terrænet, dels for Afløbsforholdenes Skyld, og dels for derved særlig at være synligt. Naturligvis var Genferkorset hejst, men dette var desuden i kæmpemæssigt Format aftegnet paa Jorden, at ogsaa de fjendtlige Flyvere kunde blive opmærksomme og undgaa at bombardere det. I Fellazarettet anbringes alle de Saarede, der nødvendigvis snarest skal under operativ Behandling. De øvrige anbringes foreløbig paa de i Nærheden liggende saakaldte Fordelingshospitaller, hvor de faar Mad og en ofte i høj Grad tiltrængt Hvile. Ogsaa her kan foretages Eftersyn af Forbinding. Efter kun faa Timers Hvile gaar Rejsen for disses Vedkommende videre, men nu oftest pr. Jernbane, hvortil Sporene jævnlig er førte helt ud til Hospitalsbygningerne, og de Saarede føres nu til de faste Hospitaller og Reservelazaretterne, der er etablerede rundt om i Byer, der ligger langt borte fra Krigsskuepladsen.

Det var en rimelig Tanke at krævede de tidligere for sterilt antagne Saar en steril Forbinding, maatte det bakterieindholdende, ogsaa kaldet inficerede Saar kræve en bakteriedræbende, antiseptisk Forbinding. Saadan blev ogsaa Løsenet. De antiseptiske Midler, der saalænge havde været fordømte i Skudsaarbehandlingen, kom atter til Hæder og Værdighed.

Hvor det drejede sig om de glatte Infanterigenemskudssaar, og vigtigere Organer ikke var bleven beskadiget, var den sterile Forbinding som tidligere omtalt under hele Forløbet fuldt tilstrækkelig; men ved

Saar, hvor der var en betydelig Vævskvæstelse til Stede, var det nødvendigt gennem Udvidning af det ofte ret ubetydelige udvendige Saar at komme i Dybden, hvor Bakterierne særlig kunde udfolde deres ødelæggende Virkning, trænge ind i hver Smutkrog, fjerne alle helt løse Vævsdele, saasom Knogle- og Kødstumper o. l. samt fjerne de ved saadanne Saar næsten altid tilstedeværende Fremmedlegemer, f. Ex. Tøjdele samt Jord, Træsplinter o. s. v. Endelig gælder det ogsaa om at opfriske Saarvæggene, d. v. s. fjerne alt for kvæstet eller allerede dødt Væv. Først naar dette var udført, var Tidspunktet til Anvendelsen af de antiseptiske Midler kommen. Hvilke antiseptiske Midler man nu end anvendte, gjaldt det om at anvende disse i ikke alt for concentreret Tilstand, da de derved kunde udøve en skadelig Indvirkning paa de Væv, hvorfra Saarhelingen skulde udgaa.

En endnu mere radikal Behandling end den nys omtalte er i sundt Væv at skære hele det læderede Parti ud, saaledes at Saaret, som da kan betragtes som bakteriefrit, straks kan syes sammen. Denne yderst gennemgribende Methode er anvendt af flere Chirurger og skal i mange Tilfælde have givet tilfredsstillende Resultater.

Det er selvfølgelig ikke ligegyldigt, hvilken Del af Legemet, der rammes, om det er Hoved og Krop eller Arme og Ben. De fleste Saarede har heldigvis deres Læsioner paa de sidstnævnte Steder. Muligvis rammes disse ogsaa oftere, men Hovedgrunden er vel, at de saa sjældent er dødelige, medens hine i en ofte forfærdende Grad er det. Største Parten, der bliver liggende paa Valpladsen, er ramte i Hjerne-, Bryst- og Underlivsorganer. Bringes disse som Saarede til Lazaretterne er den aktive Behandling i særlig Grad paakrævet, da Betændelser disse Steder altid er farlige og har særlig gode Betingelser for at brede sig. Faar man tilsyne-

ladende endda Bugt med de indtrængte Bakterier og deres Virkning, kan man alligevel ikke være rolig. Snigende kan der have udviklet sig en Betændelse hos Patientten, der allerede var begyndt at føle sig rask, og gøre det af med ham. Dette sidste gælder særlig Cranielæsionerne. Med Hensyn til disse, da finder man dem for Resten nu langt sjældnere end i Krigens Begyndelse. Dette skyldes, at man efterhaanden er begyndt at indføre Staalhjælme til Soldaterne. Hvor det drejer sig om mindre Granatstykker, Shrapnelkugler og Infanteriprojektiler, der ikke er affyrede paa nær Afstand, er disses Kraft ofte nedsat saa meget, at de vel formaar at trænge gennem en Hjærneskal, men ikke en Staalhjælm. Dr. Meisen omtaler saaledes i en Artikel om et Besøg ved Fronten, at man paa Militærhospitalet «Val de Grâce» i Paris kunde se en hel Række af Staalhjælme med opfangede fastsiddende Projektiler af Størrelse fra almindelige 8—9 mm's Geværkugler og op til et enkelt Granatstykke af 12×4×5 cm's Tykkelse. Om de Soldater, der havde været Bærere af disse Hjelme, oplystes det, at de var sluppet med at faa en lille Hjerne-rystelse eller et mindre Saar i Bløddelene udenpaa Craniumet. Disse Hjelme var ofte forsynede med en bred Krave og kunde derved ogsaa beskytte en Del af Halspartiet. Særlig ved Underlivssaar gjaldt det om at faa de Saarede hurtigt til Behandling. De, der havde ligget 12—14 Timer og undertiden længere, havde ikke meget Haab om at kunne reddes, og for dem blev Morphinend den væsentligste Behandling. Den sidste Behandlingsmaade var iøvrigt i tidligere Krige ved Underlivssaar saa godt som den eneste anvendte. I nogle Tilfælde, særlig ved de glatte Infanterigennemskudssaar, kunde Resultatet for Resten være udmærket, men det var og blev kun Lotterispil med alt for mange Nitter.

De Bakterier, der findes i Saarene, kan være de betændelsesvækkende af almindelig Art og saadanne, der har en

specifik Virkning. Hvad de første angaar, kan deres Virkning være ren lokal, men ofte er Forholdene saa gunstige for dem, at den fremadskridende Betændelsesform opstaar, hvorved en Arm eller Ben kan blive Sæde for vidtstrakte Materieansamlinger, der ikke alene kan være faretruende for vedkommende Lem, men for selve Mandens Liv. Opstod der Tegn paa disse fremadskridende Bylder, var snarlig indgribende Behandling fra Chirurgen Side nødvendig. Kom man for sent, da kunde i Reglen alene en Amputation redde Manden og det endda ikke altid.

De mere specielle Saarsygdomme er bl. a. den i tidligere Tidens Krige saa frygtede Saarrosen, der ofte fremkaldte et vældigt Mandefald blandt de Saarede. I denne Krig har den heldigvis kun vist sig sjældent, et Forhold, man sikkert tør tilskrive Saarbehandlingen. Af andre mere specielle Saarsygdomme skal nævnes Gasbylden. Denne er fremkaldt af iltskyende Bakterier, der lever i Jord og Smuds og optræder særlig efter de store Granatlæsioner. Som det fremgaar af Navnet, bestaar Bylden af en Blanding af Luft og Materie. Endnu mere end de før omtalte Bylder har denne Tilbøjelighed til at brede sig og virke faretruende for Patientens Liv. Som Regel begynder den først at vise sig, naar Saaret allerede er kommen i Ro og er begyndt at læges. Det gælder da at iagttage de første Tegn derpaa for i Tide radikalt at kunne gribe ind, og Chirurgen har da ogsaa mangan Gang den Glæde at kunne frelse Patientens Liv, der ellers i de fleste Tilfælde vil blive Dødens sikre Bytte.

Det var ikke i sjældne Tilfælde, særlig paa Vestfronten, at man iagttog denne farlige Saarsygdom; de fleste Forfattere angive saaledes Tallet til 2—3 % blandt de saarede. I Krigens Løb er Gasbylterne blevne mere og mere sjældne, hvilket atter skyldes den radikale, gennemgribende Saarbehandling samt Anvendelsen af antiseptiske Midler. Efterblødninger kan ogsaa, om end i

uegentlig Grad, regnes til Saarsygdommene, idet de ofte skyldes en Betændelse. Et lidt større Blodkar kan være bleven læderet af et Projektil, men Blødningen atter standset af en Blodprop eller lignende. Er der nu en iøvrigt ofte ganske ubetydelig Betændelsestilstand til Stede i Karrets Nærhed, kan der ske en Opløsning af Blodproppen, hvorved der opstaar en Blødning. Denne standser i Reglen hurtigt af sig selv igen, men oftest gentager den sig og vil til Slut gøre det af med Manden, om ikke han kommer under Behandling, saasnart det viser sig, at det ikke drejer sig om en enkelt forbigaaende Blødning. Denne kan dog ogsaa straks være af voldsommere Art og optræder undertiden paa særlig farlig Maade, idet Patienten selv ikke mærker, han bløder, og Omgivelserne først opdager det, efterat maaske baade Forbinding og Sengeklæder er gennemsvivet med Blod, og der har dannet sig en Blodpøl paa Gulvet. For den i Forvejen svækkede og blodfattige Patient kommer da Hjælpen for sent, tilmed da denne ofte er overordentlig vanskelig, hvor det blødende Kar sidder dybt inde og kan være næsten umuligt at finde. Det er en Selvfølge, at en Blodprop ogsaa kan løsnes ved stærk Bevægelse; derfor gælder det ogsaa i høj Grad om at have øvede Sygebærere, og at de læderede Legemsdele er anbragt i god Stilling ved Hjælp af Skinner el. lign. under Transporten.

Stivkrampe har i gamle Dage været en ret hyppig Saarsygdom, og ogsaa i Begyndelsen af denne Krig optraadte den i temmelig stort Antal, idet ca. 7 % af de Saarede blev angrebne. Naar man tilmed hører, at Dødeligheden var henved 100 %, forstaar man, at Lægerne i høj Grad anstrængte sig for at faa Bugt med denne farlige Sygdom. Den foraarsages af en iltskyende Baktterie, der særlig findes i Hestestalde og gødet Jord. Dette forklarer, at den var saa langt hyppigere paa Vest-

fronten med dennes intensivt gødede Jord end paa Østfrontens mere mangelfuldt behandlede Marker.

Medens Serumbehandling af det fuldt udviklede Stivkrampeanfald kun har en ret ringe af mange omstridt Virkning, har Resultatet af den forebyggende Serumbehandling vist sig at være i allerhøjeste Grad glimrende. I de aller fleste Tilfælde undgik de Saarede, der straks serumbehandlede, at faa Sygdommen, og de, der alligevel fik den, blev kun i lettere Grad angrebne og overstod denne ret hurtigt. At Sygdommens Forsvinden virkelig skyldtes den forebyggende Behandling, konstateredes flere Gange, ved at nye Tilfælde straks igen optraadte ved de Afdelinger, hvor Serum af en eller anden Grund var sluppet op. Som Regel fik de Saarede Serumindsprøjtningen paa de første Forbindspladser eller Ambulancevognene.

Det var ikke alene ved Stivkrampe, at Serumbehandlingen anvendtes. Ogsaa mod de andre Saarsygdomme fremkaldt af Bakterier har man anvendt og anvender i tiltagende Grad Serumbehandlingen. Det synes, som om Resultaterne har været ret tilfredsstillende, om end de langt fra kan maale sig med de storartede Resultater ved den forebyggende Behandling mod Stivkrampe.

De Saaredes Ophold paa Feltlazaretterne varede kun saalænge, indtil deres Tilstand paa nogen Maade tillod at transportere dem videre. I de fleste Tilfælde var Feltlazaretterne ikke noget helt sikkert Opholdssted, og desuden maatte man her stadig være belavede paa Modtagelsen af nye Saarede, hvis Tilstand krævede Behandling saa hurtigt som muligt. Behandlingen fortsattes derefter paa de faste Hospitaler eller Reservelazaretter, der rundt om i Byerne, langt borte fra Fronten, var installeret, selvfølgelig med fuldstændigt Udstyr, i Skoler, Forsamlingsbygninger o. l.

Som Regel, hvor det drejede sig om lidt større Læsioner med aabne Knoglebrud og store Bløddelsde-

structioner, varede det meget længe, inden det lykkedes at faa fuldstændig Bugt med Betændelsen og bragt Heling til Veje, ofte kunde der gaa Maaneder, ja, halve og hele Aar. Var Helingen endelig naaet, betød det ikke som i tidligere Tider det samme, som at nu kunde Patientten udskrives og passe sig selv for Resten, eventuelt forsynet med et Træben eller -arm. Medens tidligere Invaliderne i det højeste kunde opnaa en Lirekasse og ellers i de fleste Tilfælde var henvist til at eksistere ved Godgørehed eller offentlig Forsorg, gjaldt det i denne Krig om paa enhver Maade at kompensere den opstaaede Invaliditet og gøre den Saarede arbejdsduelig paany, helst til det samme Arbejde, som Manden før havde været beskæftiget med. For at opnaa dette forestod der ofte den Saarede endnu et maaned- eller aarelangt Hospitalsophold. Ved Fordelingen af de Saarede til de faste Hospitaler og Reservelazaretterne havde man sørget for, at de, hvis Læsioner var af samme Art, bragtes til samme Hospital, saaledes at de der kunde komme under Behandling af Læger, der var specialkyndige paa vedkommende Omraade.

Det var ikke alene Invaliditet med Hensyn til Lemmernes Brug, der kunde gøre den Saarede arbejdsudygtig. Alene Udseendet kunde bevirke dette, saaledes at ingen vilde have ham i sin Tjeneste. Og det kunde være et ganske skrækindjagende Udseende, de Saarede med Ansigts- og Kæbelæsioner kunde faa, efter at Saarene var lægt. For Ansigtslæsionernes Vedkommende foretog man da Operationer, hvor man ved Lapper, bestaaende af Hud- og Muskelvæv taget fra andre Dele af Legemet, »udfyldte« Defekterne, ja lavede nye Næser til dem. Hertil maatte »Lappen« ogsaa indeholde Benvæv. For de ligesaa frygtelige Kæbelæsioner har Samarbejdet mellem Læger og Tandlæger frembragt rent ud storlaaede Resultater. Selv om der kun resterede ubetydelige Knoglebrudstykker, kunde det lykkes ved Skinne-

behandling, eventuelt Indplantning af friske Knoglestykker, at faa dannet en brugbar Kæbe.

Mest drejede det sig dog om Lemmernes Brugbarhed. Med Hensyn hertil maatte man allerede længe før Saarenes Heling have sin Opmærksomhed henvendt paa saa vidt muligt at fjerne alle de Aarsager, der under den langvarige Saarbehandling kunde bidrage til at svække denne. Hvad der først og fremmest bidrog hertil, var Forbindingen, der ved at tvinge Benet eller Armen til samme Stilling i Maaneder kunde svække Muskelkraften saa stærkt, at den aldrig kunde genvindes senere. Ogsaa ved at holde et Led i samme Stilling i lange Tider kunde dette blive ganske ubrugeligt. For at imødegaa disse Følger, sørgede man for, om det paa nogen Maade for Saarets Skyld lod sig gøre, at forbinde Lemmerne i forskellige Stillinger, saaledes at den ene Gang var den ene Muskelgruppe strakt, den anden Gang den anden, og saaledes fremdeles. Endvidere sørgede man for, at Bandagen ikke gjordes længere end nødvendigt, at ikke sunde Muskelgrupper eller Led blev medinddragne, hvad der slet ikke sjældent kunde være Tilfældet, og som kunde have varigt Mên til Følge. Saa tidligt som muligt, naar Saarets Tilstand tillod det, begyndte man paa Massage og Bevægelse af de stive Muskler og Led. For altfor voldsom Bevægelse af et Led skulde man dog tage sig noget i Agt, da man flere Gange ved en saadan kunde se en Betændelse, man troede fuldstændig overstaaet, bryde op igen. Lammelser kunde ogsaa opstaa, som Følge af at vedkommende Muskel eller Nerve var ødelagt af Projektilet.

Nervelammelser baade af denne Aarsag og indirekte ved Tryk af Arvæv var ret hyppige; men de kunde ogsaa opstaa alene ved den Rystelse, en Nerve var udsat for i Læsionsøjeblikket. Den sidste Art Lammelser optraadte jævnlig, men svandt af sig selv igen, undertiden dog først efter mange, indtil 8—10 Maaneders Forløb.

Hvor man skulde gribe operativt ind, var det en Betingelse, at al Betændelse først var hævet, saa man kunde arbejde i absolut sundt Væv. Hvor der var Tryk af Arvæv el. lign. fjernedes dette, og man eftersaa nu, om Nerven var hel, om der var Dele af den, der ikke var sunde. Var der konstateret saadanne Partier, skares alt det sygelige væk, og de to Nerveender syedes da sammen. Var Afstanden altfor stor, større end 5—7 cm, indplantede man Stykker af en Substans, som Regel Kalvepulsaaer, der var præpareret paa særlig Vis, hvorigennem den centrale Nerveende kunde vokse og forene sig med det periphære Stykke. At disse Operationer var teknisk set uhyre vanskelige og krævede de allergunstigste Betingelser, siger sig selv, ligesom deres heldige Gennemførelse kunde være af største Betydning for Patientten. Lykkedes Foreningen ikke, og vedkommende Muskelgruppe forblev lam, kunde man dog alligevel hjælpe paa dens Funktion ved Forening af dens Sener med sunde Muskler.

Selv om relativt Amputationerne har været færre, har deres absolute Tal været saa langt større end nogensinde. Det har derfor været en særlig betydningsfuld Opgave at finde passende Erstatning for de mistede Lemmer. For Benenes Vedkommende var det selvfølgelig det nemmeste og i mange Tilfælde tilstrækkeligt at give Manden et eller to Træben. Her maa nævnes, at den danske Læge Svindt, Overlæge ved det danske Hospital i Paris, har konstrueret et Papben, der baade er uhyre billigt, og som Patienterne, naar Saaret er lægt, næsten straks kan gaa paa. Opfindelsen har vakt Opsigt og er begyndt at faa større og større Udbredelse. Det var ellers en Ulempe, at der kunde gaa længere Tid, før Patienten paa Grund af Ømhed af Amputationsstumpen kunde benytte Træbenet. Muskelkraftige Folk, særlig de sportsvante Englændere, kunde dog nogenlunde hurtigt overvinde denne Ømhed.

Den samme Ømhed spillede en endnu større Rolle ved Brugen af kunstige Ben. Særlig i Tyskland er man gaaet over til disse, idet man mener, at Udseendet af en Mand med Træben altid vil kunne genere denne ved Forsøg paa at faa Arbejde, ligesom det ogsaa for Manden selv betyder meget at kunne ligne andre. Tilmed er de kunstige Ben, der nu benyttes, saa udmærkede, at det er ligesaa nemt at gaa med disse som med Træben. Men Tiden forinden er lang, og i Mellemtiden maa han ikke gaa med Træben, da »Stumpen« saa senere ikke vil egne sig til kunstige Ben. Han maa saalænge nøjes med Krykker, samtidig med at »Stumpen« behandles med daglig Massage.

Saa gode Resultater som med de kunstige Ben havde man paa langt nær ikke med de kunstige Arme. Ganske vist har en enarmet Mekaniker i New-Jork, Carne, efter otte Aars Arbejde opfundet en kunstig Arm, som er udmærket for dem, som ikke skal leve ved Haandens Arbejde. Scheuermann beretter saaledes at have set en Demonstration, som en Læge, der havde mistet venstre Arm og nu havde skaffet sig den amerikanske Arm, gav for en Kreds af Læger. Med den kunstige Arm tog han mindre Genstande som Tændstikker, Knive o. l. mellem Tommelen og de andre Fingre, løftede dem op, idet han drejede Haanden og holdt dem saa fast, at der skulde anvendes en vis Kraft for at tage dem ud af Haanden; men paa den anden Side var han i Stand til i enhver Stilling at slippe Genstandene, formaaede endog at kaste dem fra sig. Han tændte flot sin Cigaret med højre Haand, samtidig med at han med den kunstige holdt Tændstikæsken, lagde et Brev i en Konvolut og hjalp en anden Frakke paa. Han kunde spise med Gaffel paa sædvanlig Vis, holdende denne med den kunstige Haand. Han kunde ogsaa haandtere tungere Ting; medens den kunstige Haand holdt Paraplyskaftet, lukkede højre Haand Paraplyen op. Til Slut endte Demonstrationen med at

Lægen greb en Haandkuffert, der vejede 25 Kilo, med den kunstige Haand og bar den omkring for at vise, hvor solidt Haand og Fingre var byggede. Over Haanden var trukket en Traadhandske, og det var forbavsende, særlig paa lidt Afstand, at se, hvor naturligt det hele havde Udseende af at være.

Konstruktionen af Haanden beskrives paa følgende Maade: Der findes ved Haandleddet to Axer med Tandhjul og en Valse med en Skrue uden Ende; omkring denne Valse løber en Snor, der fortsætter sig op gennem Armen til et Par selelignende Gjorder, der ligger omkring Skuldrene. Foruden denne Snor findes to andre, der ogsaa er fæstede til disse Seler, og ved lette Bevægelser af Skulderen kan nu de forskellige Haandbevægelser foretages.

For den arbejdende Mand duede denne Arm ikke, tilmed var den meget dyr. Her maa man nøjes med en massiv Træ- eller Læderarm, til hvilken man kan fæste forskellige Hjulpeapparater, f. Ex. en Krog til at bære en Spand med, en Ring, der kan gribe om Skaftet paa en Kost, Le, Fork, Høvl eller en tangformet Klo, der kan fatte Smaating, saasom Tændstikker, Cigaretter, Kopper o. l., saavel som Apparater til Strikning, Hækling og Skrivning. Ved Siden af denne »Arbejdshaand« forsynedes Vedkommende endvidere med en »Søndagshaand«, der var af let Materiale og havde et net Udseende, og som iøvrigt svarende til Prisen kunde være mere eller mindre kunstfærdigt indrettet med Hensyn til at holde paa Genstande o. s. v. Ofte var forøvrigt den bedste Arbejdshaand selve Stumpen, naar den var tilstrækkeligt lang, helst naaede noget neden for Albuledet. Som bekendt er Haandens Føleevne betydeligt større end Armens, men ved Mangel af Haanden udvikler der sig efterhaanden i Stumpen en lige saa stor Føleevne som tidligere i hin.

Medens det ikke er forbundet med altfor stor Vanskelighed at gaa paa to kunstige Ben, selv ved Laar-

amputationer, er det langt vanskeligere at klare sig med to kunstige Arme, særlig ved Overarmsamputationer. Er blot saa store Stumper tilbage, at der kan bæres kunstige Arme, kan man dog lære Patienten at skrive, tegne, male, ogsaa at klæde sig af eller paa, det sidste dog desuden ved Hjælp af Tænderne. Er kun den ene Arm i Behold, er det forøvrigt næsten ganske ligegyldigt, om det er højre eller venstre. Det er væsentligt en ren Øvelsessag at anvende særlig venstre eller højre Arm.

I den overordentlig lange Tid der gik med, inden Patienten til sidst kunde udskrives, sørgedes der ved Siden af Behandlingen for, at han kunde lære forskellige Ting, der senere kunde komme ham til Nytte. Mangan Gang var det nødvendigt at lære ham et helt nyt Arbejde, naar Indskrænkningen af hans Lemmers Brug var saa stor, at han aldeles ikke kunde genoptage sit tidligere Arbejde, i andre Tilfælde gjaldt det om at complete den nedsatte Arbejdsevne med Beskæftigelser af lettere Art, hvorved han da kunde have et Bierhverv. Endelig gjaldt det ogsaa om blot at beskæftige ham under det lange ensformige Hospitalsophold. Hidindtil har der været ganske god Brug for Invalidernes Arbejdsevne, men hvorledes det vil gaa ved Krigens Slutning, naar de mange raske Soldater vender tilbage for at genoptage deres tidligere Arbejde, er et stort Spørgsmaal. Rimeligvis maa her Lovbestemmelser til, at Invaliderne ikke skal skubbes til Side og danne en Hær af Lediggængere, for hvem Tilværelsen herved vil blive dobbelt ulykkelig, selv om Staterne, som rimeligt og ret er, vil sørge for deres Underhold. At overlade Invaliderne til deres egen Skæbne, undertiden med en ringe Almisse som i forrige Tider, kan vel ikke tænkes i vore, trods alt, mere humane Tider.

Ved Siden af Behandlingen af de Saarede staar Bekæmpelsen af de epidemiske Sygdomme, der mangan

Gang under Krigene har krævet de fleste Ofre. I denne Henseende har Forholdene paa Vestfronten været fortræffelige. Dette skyldtes ikke alene de almindelige hygiejniske Foranstaltninger, særlig Undersøgelse af Drikkevandet overalt, hvor Tropperne kom hen, men ogsaa og navnlig den specifikke forebyggende Behandling mod de hyppigst forekommende Epidemier. Af disse maa først og fremmest Tyfus nævnes som den fra gammel Tid mest trofaste Følgesvend til Krigene. Efter Overlæge Marners: »Den prophylaktiske Tyfusindpodning» skal her nedsættes nogle Tal fra de sidste Krige:

	Styrke	Tyfusillfælde	Døde af Tyfus	Dræbt eller døde af Saar	Døde af Sygdom
Fransk-tyske Krig 1870—71					
Den tyske Hær	—	73,393	6,965	28,269	15,240
Spansk-amerikanske Krig 1898					
Den amerikanske Hær	107,973	20,738	1,580	243	2,565
Boer-Krigen 1890-92					
Den engelske Hær..	380,605	57,684	8,022	7,702	13,250
Russisk-japanske Krig 1904—05					
Den russiske Hær..	—	17,033	—	34,000	9,300

Som man ser imponerende Tal, der klart vise, hvilken Betydning der tilkommer Tyfus blandt de epidemiske og andre Sygdomme, der ikke er fremkaldt ved Vaaben. Den hyppigste Maade, Smitten gik for sig paa, var ved, at »Bacilbærere», saadanne der huse Bacillerne uden selv iøvrigt at frembyde Symptomer paa Sygdommen, udskilte Bacillerne med Afføringen. For Viderebefordringen har de tidligere omtalte Fluesværme sikkert spillet en Rolle, ligesom vel ogsaa Latrinernes Tilstand i Felten har væ-

ret af en Beskaffenhed, der har muliggjort mere direkte Smitte. Allerede under Boerkrigen havde Englænderne forsøgt Indpodning mod Sygdommen, men den Methode, der den Gang anvendtes, var uheldig og gav ingen paa-lidelige Resultater. Senere forbedredes Metoden mere og mere, og dens Betydning under denne Krig er uomtvistelig. Der foreligger en engelsk Statistik fra 1915. Af denne fremgaar, at af en til Frankrig udsendt Expeditionsstyrke var de 90 % podede, de 10 % ikke; blandt de 90 % optraadte kun 299 Tyfustilfælde med 20 døde, medens blandt de 10 % ikkepodede der optraadte 481 Tilfælde med 100 døde. Den foretagne Indpodning er virksom i 2—3 Aar. Den er forbunden med nogen Ubehagelighed for de paagældende, kan give Anledning baade til Feber og Smerte. For raske Mennesker er dette dog kun forbigaaende, men hos Patienter med Disposition til chroniske Sygdomme, særlig Tuberculose, skal man helst undgaa Indpodningen. Ved akutte Sygdomme venter man, til disse er overstaede.

En anden epidemisk Sygdom, som har vist sig i denne Krig, særlig paa Østfronten, er Plettyfus. Det synes dog, som man har faaet Bugt med den, efter at man er begyndt radikalt at befri Soldaterne for de Masser af Utøj, de paadrager sig under Feltlivet. Ligeledes skal der i Serbien have været mange Koleratilfælde, og først Ankomsten af engelske og franske Læger bragte Sygdommen til Standsning; fornemmelig skete dette ved Kogning af Drikkevandet og andre hygiejniske og diætetiske Forholdsregler. I den sidste Tid skal der være opstaaet Pest i Rusland, men noget nærmere om dennes Bekæmpelse forlyder intet. Desuden har der paa de forskellige Fronter været adskillige Tilfælde af den epidemiske Meningitis, som ogsaa vi herhjemme det sidste Aars Tid har stiftet et sørgeligt Bekendtskab med. Angaaende denne Sygdom har Serum institutet gennem Dr. med. O. Thomsen og Dr. F. Wulff anstillet ind-

gaaende Undersøgelser. Det vilde føre for vidt, hvor interessante disse end er, at gaa nærmere ind paa dem. Saa meget skal nævnes, at det nu er almindelig anerkendt, at den væsentligste Smittevej er Bacilbærere, som har deres Meningococcer i Næsesvælgrummet, og som ved Hoste, Nysen o. lign. bringer dem til andre. Dette er Grunden, til at Sygdommen særlig optræder i Kaserne og lignende Steder, hvor Folk bor tæt sammen. At raade Bod paa dette Forhold vil derfor altid være et virksomt Middel, men ved Siden heraf er den forebyggende Indpodning af Betydning. Undersøgelserne er endnu ikke sluttede. Desværre synes det, som Undersøgerne heller ikke i Aar skal komme til at mangle »Materiale«. Epidemien, der altid dør hen ud paa Sommeren og Slutningen af Aaret, lever jævnlig op igen hen paa Foraaret, naar Forkølelssygdommene atter for Alvor begynde. I nogle Aar forekommer Meningitis saa godt som ikke eller optræder i yderst mild Grad, medens den i andre Aar optræder hyppigt og med stor Dødelighed. Dette sidste synes fortrinsvis at være Tilfældet i de Vintre, hvor der har været mange Influenza- og Forkølelssygdomme, og dette Forhold begrundes af de to Undersøgere med, at Meningococcerne ved at »omsaas« hyppigt fra det ene Næsesvælgrum til det andet faar stærkere Giftvirkning. Bemærkelsesværdigt er det, at man aldrig hos Bacilbærerne ser Meningitis opstaa.

Forinden dette Referat afsluttes, skal Søkrigen omtales med et Par Ord. Der foreligger herom langt færre Beretninger end om Landkrigen, og dog har Søtræfninger været talrige, og Slaget ud for Jyllands Vestkyst har vel endda været det største, der nogensinde er udkæmpet til Søs.

Det synes, som de Saarede til Søs i langt mere udtalt Grad end til Lands har kunnet deles i de 2 Grupper: Letsaarede og haardtsaarede. Som tidligere om-

talt afhang Følgerne for de letsaarede i allerhøjeste Grad af Stedet, der var ramt. Var det Øjet, Hjærneskallen, et større Blodkar eller Underlivet, kunde Forløbet for den letsaarede blive alvorligt nok, og blev det ogsaa. Allerede i Krigens Begyndelse omtales det i de engelske Lægers Beretning, hvor værdifuld for Dæksbesætningen Staalhjelme vilde være. Selv en Læderhjelm med bred Krave til at beskytte Halsen, formentes det, vilde have reddet mangen en Mand fra Undergang, og et Par Automobilbriller paa samme Vis fra Blindhed. Enkelte Læger foreslog endog Indførelsen af et Læderharnisk e. l. paa Bug og Bryst, men i al Fald i Krigens første Par Aar var endnu ingen af disse Beskyttelsesmidler indførte i den engelske Flaade.

At alle Saar ogsaa til Søs betragtedes som inficerede og behandledes i Overensstemmelse hermed, er selvfølgelig efter Erfaringerne fra Landkrigen. For de Saarede var det en Fordel, at de som Regel altid kunde komme nogenlunde tidligt under Lægebehandling. Alle var dog, før de bragtes til Lægen, blevne foreløbigt forbundne af Kammeraterne, ligesom ved Blødning de almindelige Blodstillingsmidler var anvendte. Efterhaanden, ogsaa under Kampen, bragtes de Saarede ned til Lægerne. Ligesom i vore Skibe kunde under Kampen ikke de egentlige Sygelukafer bruges, og man havde derfor anbragt Forbindingsstationer for og agter under Panserdækket eller Vandlinien. I Tilfælde, hvor man havde benyttet Sygelukafet, var det hændt, at dette var blevet truffet af Granater. Ofte væltede Vandet ogsaa ind i dette og gjorde paa den Maade Opholdet umuligt.

Lægernes Plads var altid paa Forbindingsstationerne, der her naturligvis samtidigt fungerede som Lazaretter. At kalde dem hen til det Sted, hvor de Saarede laa, var en ganske uhensigtsmæssig Fremgangsmaade. Det blev forsøgt nogle Gange, men Resultatet var, at enten blev Lægerne ogsaa saarede, eller naaede de hen til de Saa-

rede, kunde de alligevel intet udrette udover den foreløbige Forbinding. Det viste sig ogsaa altid, at naar Lægen ikke kom, saa lykkedes det Kammeraterne selv at bringe den Saarede til Forbindingsstationen.

Et Forhold, der spillede en kolossal Rolle, var Ventilationen. Saa sent som i 1912 blev der i England nedsat en Kommission til at tage sig af dette Spørgsmaal. Det gjaldt herved om at afpasse Lufttilførselen og -udsugningen saaledes, at der ikke opstod Trækvinde, der kunde virke i højeste Grad generende i de smaa Rum. Det lykkedes ogsaa efter mange Forsøg i flere af de nye Skibe at faa indført gode Ventilationsforhold, bl. a. ved at det var opvarmet Luft, der tilførtes. Blandt Lægerne var den Mening almindelig, at mange Menneskeliv herved blev frelste baade i de største og mindste Skibe. Særlig i Kanontaarnene indtraf jævnlig Dødsfald paa Grund af mangelfuld Ventilation, og kom det ikke saa vidt, fremkaldte Krudtrøgen og de udviklede Gasarter en lammende og kvalmende Fornemmelse hos Besætningen, og dette kunde naturligt have farlige Følger ved at nedsætte de kampdygtiges saavel legemlige som sjælelige Kræfter. I smaa, slet ventilerede Skibe kunde Opholdet blive næsten uudholdeligt, ved at hvert Rum i Skibet fyldtes med Røg af Gasarter.

En stor Del af Saarene var Brandsaar. Hovedsageligt opstod de ved Flammen fra den exploderende Granat. Brandsaarene kunde have stor Udstrækning, men var altid overfladiske. At Synet led Skade fandt ikke Sted, da de paagældende altid naaede at faa Øjnene lukkede til forinden, saa kun Øjelaugene blev forbrændte. Saadan saarede kom sig altid fuldstændigt.

Ligesom ved Hæren fik de saarede i Flaaden ogsaa forebyggende Serumindsprøjtning mod Stivkrampe, omend Faren herfor til Søs maa siges at være saa langt mindre. Det var kun ved Granatlæsioner, at man en enkelt Gang kunde se Tilfælde heraf optræde. Ogsaa

Faren for Tyfus var kun ringe, i hvert Fald i de nordligere Farvande; i Middelhavet var Faren større, og her fik Besætningen forebyggende Indsprøjtninger. Med Hensyn til Meningitis var Forholdene som ved Landhæren. Saa snart et Tilfælde viste sig blandt en Skibsbesætning, blev Skibet taget ud af Linien og rømmet for en stor Del af sin Besætning for derved at skaffe saa megen Plads som muligt for den enkelte, at Folkene ikke skulde kunne smitte hinanden.

Endnu skal omtales Nervesygdommene. Der er gaaet megen Tale om, at Krigen skulde have fremkaldt talrige Tilfælde af Sindssygdomme i Hær og Flaade. Det forholder sig dog ikke helt saaledes. I sig selv fremkalder ikke Krigen de egentlige Sindssygdomme hos ellers sjælsunde Individuer, men blandt Tropperne er der mange, der bærer paa skjulte Anlæg hertil, og hos saadanne kan Krigen, der naturligt paa mange Maader hos alle fremkalder Sindsbevægelser, virke som Fremkalder, saa Sindssygdommen paa tydelig Vis bryder frem. Derimod var der mange Tilfælde af en Slags Nervesvækkelse, visende sig som Depression i lettere Grad og slet Humør. Dette var i særlig Grad Tilfældet hos Flaadens Mandskab. Selvfølgelig spillede ogsaa her den medfødte Disposition sin Rolle. Fra engelsk Side omtales, at henvend 5 % af Flaadens Mandskab var angrebet af denne Lidelse. Det var dog kun Tilfældet med Mandskabet i de Skibe, som i Krigens Begyndelse i mange Maaneder, ja hele Aar, fungerede som Vagtskibe, og hvor der til Stadighed maatte holdes den strengeste Vagt baade Dag og Nat mod Undervandsbaade og Miner. Naturligt maatte denne ensformige og strenge Tjeneste virke meget nervepirrende, tilmed da der ikke tilstodes Mandskabet Landlov eller Ferie. I et Skib, hvor der havde været mange saadanne Nervetilfælde, det havde uafbrudt ligget paa Vagt i otte Maaneder, forsvandt disse momentant, da Skibet fik Ordre til at gaa ud paa virkeligt Togt mod

Fjenden. Kun en eneste virkede dette paa, saa han blev fuldstændig vanvittig af Skræk og sprang i Søen; men dette Tilfælde maa regnes som hørende til Sindssygdommene. Belært af Erfaringen bliver der nu sørget for, at Vagtskibene hyppigere bliver afløste, og Besætningerne nu og da faar Ferie.

— — —

Jeg skal herved afslutte dette Referat om Lægevæsenet under Krigen. De Fordringer, der har været stillet til Lægerne i denne Krig, har været større end nogensinde. Dels har Læsionerne været gennemgaaende saa langt større, og dels har disse saa ofte været inficerede, og endelig har Antallet aldrig tidligere været tilnærmelsesvis saa stort. Alligevel har Procenten af dem, der holdtes i Live, været langt større og relativt mange flere end forhen bevarede i nogen Grad deres Førlighed. De opnaaede Resultater skyldes først og fremmest de mægtige Fremskridt, Lægevidenskaben har gjort i de sidste Decennier, men ved Siden heraf, selv om i anden Række, maa paa ingen Maade underkendes den Humanitetens Aand, der overfor de Saarede, i hvert Fald for Central- og Vestmagters Vedkommende, har besjælet saavel Autoriteterne som de enkelte Individier, hvorfor der aldrig har behøvet at mangle hverken Materiel eller Plejere og Plejersker.

Englændernes Spærringsforsøg mod Zeebrügge og Ostende

Natten mellem den 23. og 24. April 1918.

Ved D.-H.

Der foreligger nu fra engelsk Side («The Times» April 26.) en fyldig Beskrivelse af det engelske Angrebs- og Spærringsforsøg mod Zeebrügge og Ostende.

Som det heraf fremgaar, hævder Englænderne, at de opnaaede et særdeles gunstigt Resultat ved Zeebrügge, og at Hovedformaålet her — Spærringen af Brügge Kanalen — lykkedes fuldtud, medens de indrømmer, at Angrebet mod Ostende mislykkedes.

Det vil være Tidsskriftets Læsere bekendt, at der fra tysk Side foreligger Meddelelse om, at begge Forsøg mislykkedes.

Hvorom alting er, var Foretagendet udmærket planlagt og udførtes med et Mod og en glimrende Tapperhed, som i høj Grad tjener den engelske Marine til Ære.

Allerede længe havde Englænderne planlagt Spærringsforsøg mod de to Havne for derigennem at lukke Passagen for de tyske Undervandsbaade, og flere Gange skal saadanne Forsøg have været paabegyndt, men maatte igen indstilles, dels af Hensyn til Forandring i Vejrforholdene, dels af andre uforudsete Grunde.

For at Foretagendet skulde have nogen Udsigt til at gennemføres med Held, maatte nemlig mange Forhold tages i Betragtning.

I Følge Operationens Natur maatte et meget stort Antal Smaafartøjer deltage deri, og da Distancen hver Vej er ca. 100 Sømil, udkrævedes gode Vejrforhold.

For fuldt ud at kunne udnytte »Røgskjul«, maatte Vinden være paalands og for at kunne bringe de til Spærring af Kanalen og Havneindløbet bestemte Skibe langt nok ind i denne, maatte det være Højvande.

Og endelig maatte Tidspunktet af Hensyn til Beskydning fra Kystbatterierne henlægges til midt paa Natten.

Alle Forberedelser maatte selvfølgelig hemmeligholdes paa det strængeste, da Planens heldige Udfald i høj Grad beroede paa, at den udførtes overraskende. For hver Dag, der gik, efter ethvert paabegyndt Forsøg, steg jo ogsaa Chancerne for, at noget kunde sive ud om Foretagendet og komme Tyskerne for Øre, saa at disse kunde træffe deres Modforholdsregler, hvorefter Udsigterne for en heldig Gennemførelse forringedes meget betydeligt.

Endelig d. 23. April oprandt Dagen, hvor alle de mange Omstændigheder søjede sig paa en heldig Maade, og Angrebet fandt da ogsaa øjeblikkelig Sted.

Øverstkommanderende for Ekspeditionen var Vice-admiral Keyes, hvis Flag var hejst i Destroyer »Warwick«.

Besætningerne til de til selve Spærringsforsøgene udsendte Skibe var udtagne af dertil særligt udvalgt Mandskab fra »Grand Fleet« eller Marinens Depoter. De var blevne gjorte bekendte med, at det drejede sig om et særligt »hazardous« Foretagende. Betegnende er det, at da det blev meddelt en Del af Mandskabet fra et af de til Sænkning udsete Skibe, at de skulde blive hjemme, idet Besætningens Størrelse i Anledning af Skibets særlige Hverv var reduceret, mødte en Deputation frem og anmodede Skibets Chef om Tilladelse til at alle gik med. De fik Tilladelsen og kom mærkelig nok alle hjem igen.

De for Angrebet mod de to Havne bestemte Far-tøjer afgik samlet fra den engelske Kyst.

Foran gik hurtige Motorfartøjer og røggivende Baade, som lagde en Røgtaage i Ruten og angreb fjendtlige Patrouljefartøjer for saaledes at rense Vejen for Hovedstyrken samtidig med at skjule dennes Tilstedeværelse for Fjendens Kystbatterier.

Under den belgiske Kyst blev Vinden imidlertid uheldig for »Røgskjulningen«, hvilket navnlig ved Angrebet af Ostende blev af afgørende Betydning.

Under Hovedstyrkens Nærmelse holdt Monitorer og det engelske Belejringsskys i Flandern, som var bemandedet med Mandskab fra »Royal Marine Artillery«, de tyske Kystanlæg under kraftig Beskydning.

Paa et forud angivet Sted skiltes Hovedstyrkens Dele, den ene for at gaa mod Zeebrügge, den anden mod Ostende.

Den 24. April er i England St. Georges Dag. Den Øverstkommanderende gav inden Styrkerne detacheredes Signal til Styrkecheferne:

»St. George for England«

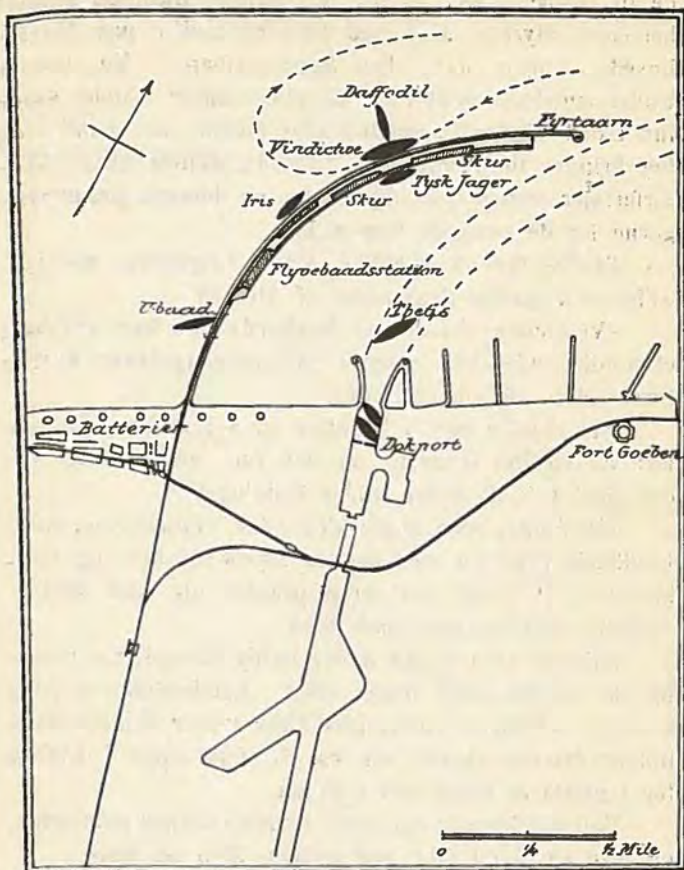
hvorpaa Chefen for Zeebrügge Angrebsstyrken svarede:

»May we give the Dragons tail a damned good twist«.

Angrebet mod Zeebrügge.

Angrebsstyrkens Hovedopgave var Spærring af Indløbet til Brügge Kanalen, eventuel Ødelæggelse af de derværende Dokporte. Til dette Øjemed var udset 3 gamle Krydsere: »Thetis«, »Intrepid« og »Iphigenia«, der var fyldt med Cement, og som, efter at have indtaget deres Plads i Kanalen saa nær Dokporten som muligt, ved Eksplosion skulde bringes til Sænkning. Umiddelbart inden Sænkningen skulde Besætningerne tages fra Borde af Motorbaade.

Efter «Times» Fremstilling synes de 3 Skibe at have løst deres Opgave. (Se Kortskitsen), Til at aflede Fjendens Opmærksomhed fra denne



Hovedopgave og tillige for at ødelægge de paa Havnemolen liggende Vareskure, Opholdsrum samt en Flyvebaadsstation, og endelig til at afskære Forbindelsen mellem Molen og Land, var udset en særlig Styrke.

De to gamle Krydsere «Vindictive» (5800 Tons, Tidsskr. f. Søværnen. 89. Aarg.

1897) og »Iris« assisteret af et mindre Skib »Daffodil« skulde, kort Tid inden Spærringsskibene nærmede sig Kanalen, lægge til paa Molens Yderside og landsætte de til Ødelæggelsen af de derværende Etablissementer bestemte Styrker, samt ved Lysningsmidler paa Molehovedet oplyse dette for Spærreskibene. En ældre Undervandsbaad fyldt med Eksplosivstoffer skulde søge ind i den Viadukt, som forbinder Molen med Land, og her bringes til Eksplosion. Samtidig skulde talrige Motorfartøjer sænke fjendtlige Skibe og bjærge Besætningerne fra de sænkede Spærreskibe.

Chefen for »Vindictive«, Capt. Carpenter, giver i »Times« følgende Beskrivelse af Affæren:

»Vindictive« havde paa Bagbords Side faaet anbragt et højtliggende Dæk, hvorfra 18 Landgangsbroer kunde føres ud til Molens Brystværn.

Paa mindre end 5 Minutter var Skibet langs Molen. Der var en Del Dønning, og det var vanskeligt at faa det gjort fast til Molen under Rulningerne.

»Daffodil«, som fulgte klos efter »Vindictive«, satte imidlertid Stævnen mod dennes Styrbords Side og vedblev med at holde Krydseren presset op mod Molen, saalænge Landgangen fandt Sted.

Skibene kom straks under heftig Beskydning, navnlig var øverste Dæk meget udsat. Landsætningen over Broerne var yderst farlig, idet disse under Skibets Rulninger det ene Øjeblik var ca. 10 Fod oppe i Luften for i næste at brase ned i Molen.

Folkene klarede imidlertid Landsætningen glimrende, og ikke en Mand faldt ned mellem Skib og Mole.

De to Førere af Landgangstropperne blev skudt straks inden Landgangen, og da Tropperne kom i Land, var de udsat for en yderst heftig Ild fra det tyske Maskinskyts, som enflerede Molen.

I Løbet af et Par Minutter var 3—400 Mand kommet i Land. De mødte udover den voldsomme Beskyd-

ning ingen Modstand, og hver Afdeling naaede i Løb de forud bestemte Pladser. Efterhaanden saas den ene efter den anden af Bygningerne komme i Brand eller blive bortsprængt med Dynamit.

En Afdeling, som var naaet helt ind til Molens inderste Ende, ødelagde her med Bomber en Del Maskinskytsplacementer.

Der blev ingen Fanger taget; det synes, som om Tyskerne, da Skibene nærmede sig, har trukket sig tilbage til Molens Kystender, hvor Maskinskytset var anbragt.

»Vindictive« selv led en Del under Beskydningen, navnlig den Del af Skibet, som ikke var dækket af Molen.

Besætningen til forreste Kanon maatte saaledes 3 Gange skiftes, de blev alle dræbte.

Fra Krydseren udsendtes ustandseligt Lysbomber og Lysraketter for at oplyse Molehovedet for Spærrings-skibene, som ca. 25 Minutter efter, at »Vindictive« var kommen langs Molen, saas runde Fyrtaarnet og styre mod Kanalmundingen.

Krydsernes og Landgangsstyrkens Opgave var dermed tilendebragt.

Et Kvarterstid efter at »Vindictive« havde indtaget sin Plads, saas en voldsom Eksplosion mellem Molen og Land.

Det var Undervandsbaaden, som var løbet ind mellem Viaduktens Piller, og her blev sprængt i Luften. Kort forinden var Besætningen (10—12 Mand) gaaet fra Borde i en lille Motorjolle, som imidlertid mistede Skruen.

Den blev taget paa Slæb af en Dampbarkas, men da var de fleste saarede af Ilden fra Maskinskytset.

En Mængde Tyskere befandt sig paa Viadukten og fyrede paa Undervandsbaaden, da Eksplosionen fandt Sted. Ved denne blev Viadukten sprængt tværs over, og der dannedes et Gab paa over 100 Fods Bredde.

Den anden Krydser »Iris«, var ikke saa heldig som »Vindictive« i at komme til Molen. Den led frygteligt af Tyskernes Ild, inden det lykkedes den at indtage sin Plads og faa Tropperne i Land. Chefen, Com. Gibs, fik begge Ben skudt væk og døde næste Morgen. En Granat slog gennem øverste Dæk og sprang, hvorved 49 Mand dræbtes og 7 saaredes. En anden Granat sprang i Messen, hvor der var installeret Lazareth og dræbte 4 Officerer og 26 Mand.

Ialt havde »Iris« et Tab paa 8 Officerer og 69 Mand dræbte, samt 3 Officerer og 102 Mand saarede.

Da de tre Spærringsskibe rundede Molehovedet, modtoges de af en Regn af Granater fra de tyske Batterier.

Ilden koncentreredes navnlig paa det førende Skib, »Thetis«. Den største Part af Besætningen var forinden taget fra Borde, tilbage var kun et tilstrækkeligt Mandskab til at føre Skibet ind i Kanalen og sænke det, samt til Betjening af 4 Stk. Skyts. »Thetis« forcerede først en Række af armerede Baade, som forsvarede Kanalmundingen, men fik derved en Netspærring i Skruen og drev uden at kunne manøvrere ind paa en Sandbanke ved Kanalsiden. Den gled dog af igen og sænkedes nogle hundrede Meter udenfor Slusemundingen, idet der blev Plads nok for de to andre Skibe til at passere.

Som den laa her, overdænget af Granatilden, fik den dog Lejlighed til pr. Signal at meddele de efterfølgende Skibe Direktiver for, hvor de skulde passere.

Besætningen lykkedes det at slippe bort i et Motorfartøj, som mærkeligt nok slap uskadt gennem Ilden.

»Thetis« Tab var 5 dræbte og 5 saarede.

Efter »Thetis« fulgte »Intrepid«, fyrende med alt sit Skyts, idet hele Besætningen var om Bord, da det ikke var lykkedes at faa en Del deraf fra Borde forinden Indsejlingen.

»Iphigenia«, som fulgte efter, blev blændet af Røgen

fra »Intrepid« og løb ind i et Opmudringsfartøj, som laa ved Kanalsiden. Den kom dog hurtig fri og stod videre efter »Intrepid«.

Begge Skibe blev derefter sænkede indenfor Kystlinien udenfor Dokporten.

Besætningerne reddedes dels af tililende Motorfartøjer, dels i Skibenes egne Fartøjer.

I Følge senere foretagne Luftobservationer ligger de to Skibe paa den i Kortskitzen viste Plads.

De 3 Destroyers »Warwick«, »Phoebe« og »North Star« skulde under Affæren beskytte Vindictive mod Angreb fra fjendtlige Jagere.

»North Star« for vild i Røgtaagen og blev senere opdaget af Fjenden i Lyset fra Lysbomberne, og blev skudt i Sænk af Batteriilden. De fleste af Besætningen blev dog reddede af »Phoebe«.

Omtrent en Time efter at »Vindictive« var kommen langs Molen, var Planen bragt til Udførelse.

Spærringsskibene var sænkede, Viadukten sprængt og Molen stormet. Der blev derfor givet Signal (med Sirene) om at trække sig tilbage.

Der gik ca. 20 Minutter inden det landsatte Mandskab igen var kommet ombord i Krydserne, hvorefter alle 3 Skibe med fuld Fart stod fra Land hæftig beskudt af de tyske Kystbatterier. De naaede alle tilbage til den engelske Kyst.

Chefen for Vindictive udtaler, at alle, som har deltaget i Ekspeditionen, er overbeviste om dennes heldige Udførelse, og at Formaalet, »Spærringen af Brügge Kanalen« opnaaedes.

Angrebet mod Ostende.

Det var uheldige Vindforhold, der her var Aarsagen til, at Angrebet mislykkedes, idet Vinden, kort forinden de i Angrebet deltagende Fartøjer naaede ud for Ost-

ende, sprang til Fralands og drev Røgtaagen væk, saa at Skibene opdagedes for tidligt og kom under Beskydning af Kystbatterierne.

Motorbaade havde anbragt Kalciumlys paa Enden af Molerne og udsendte Røgskyer, men Vinden drev disse væk og den fjendtlige Ild fordrev snart Fartøjerne.

De til Spærring af Indløbet bestemte Skibe »Sirius» og »Brillant» kom under voldsom Beskydning, og kunde ikke finde Indløbet.

De kom paa Grund og blev sænkede omtrent 400 Meter Øst for Molerne. Besætningerne blev reddede af Motorfartøjerne.

Angrebet mislykkedes saaledes, men efter hvad senere Telegrammer har meddelt, har et nyt Spærringsforsøg fundet Sted d. 10. Maj.

Englænderne meddeler, at den fra Zeebrügge-Affæren kendte Krydser »Vindictive» er blevet sænket mellem Piererne paa tværs af Indløbet, og at dette er blevet effektivt spærret.

De tyske Meddelelser hævder derimod, at Indsejlingen er uhindret.

Til Slut skal anføres, at denne Fremstilling af de for Englænderne aabenbart meget magtpaaliggende Spærringsforsøg mod de to Havne, Zeebrügge og Ostende, for derigennem at komme den tyske Undervandsbasis til Livs, udelukkende er baseret paa engelske Kilder.

Som oftere fremhævet hævdes fra tysk Side, at Havnene ikke blev spærrede ved disse Angreb.

Zonetid paa Søen.

Af Kaptajn H. Ravn.

Den 22. Marts 1917 udstedte det franske Marine-ministerium et Reglement om Benyttelse af Zonetid paa Havet om Bord i den franske Flaade og i alle Skibe, der er inddraget til Tjeneste i denne. Indtil da havde de franske Orlogsskibe, ligesom alle andre Skibe, naar de var paa Søen, fulgt en omtrentlig lokal Tid, i Regelen Skl. svarende til Middagspladsens Længde, og Skibets Ure stillede da som Regel en Gang om Dagen. Dersom Længden forandredes meget i Løbet af Etmaalet, kunde man imidlertid godt stille det oftere. Skibe i Havn eller i Kystfart fulgte i Regelen Land-Tiden.

For Fremtiden er det altsaa beordret i den franske Marine, at et Skib i Søen skal følge Standardtiden i den Zone (fuseau), i hvilken det befinder sig, saa at Skibets Tid altid skal være et helt Antal Timer forskelligt fra Grw. Middeltid, og Tiden skal altid forandres en Time ad Gangen. Endvidere skal Skibe i Søen Nord for det tropiske Bælte holde Sommertid, dersom denne benyttes i Land. Dog skal i Radiotelegrafrummet Grw. Tiden altid benyttes.

Ministeriets Reglement giver detaillerede Bestemmelser angaaende Tidens Angivelse i Skibets Logbog og om dens Anmeldelse ved Skibets Tjenestegang, saa at en pludselig Forandring af en Time i Tiden ikke virker til Forfordeling af den ene eller den anden Vagt, samt endvidere for særlige Tilfælde, som f. Eks. naar en Flaade er spredt over et stort Areal, men er under samme Kommando.

Denne Reform i Tidens Angivelse er foranlediget af »Bureau des Longitudes« i Paris, hvilken Institution i Løbet af de sidste Aar har haft en stor Andel i Etableringen af det radiotelegrafiske Tidssignal fra Eiffel-

taarnet, Indførelsen af Grw. Tiden i Frankrig og flere andre videnskabelige Foranstaltninger.

Under de nuværende Forhold har de Allierede sikkert følt en stærk Trang til, under deres Operationer paa Søen, at kunne faa Tidspunkter opgivet paa en saadan Maade, at Forveksling og Fejltagelse er udelukket, og det engelske Admiralitet har da ogsaa, kort Tid efter at ovennævnte franske Reform er traadt i Virksomhed, indbudt til en Konference mellem Repræsentanter for forskellige interesserede Regeringsdepartementer og videnskabelige Selskaber for at diskutere og afgive Rapport over det ønskelige i en lignende Reforms Indførelse i den britiske Marine. Frankrig var paa denne Konference repræsenteret ved M. Renaud, der ved de Oplysninger, der er tilstillet fra Bureau des Longitudes har konstrueret et Kort over Time-Zonerne (fuseaux horaires) paa Land og paa Søen. Kortet er udgivet af Service Hydrographique og er det, der benyttes i den franske Marine. En Gengivelse af dette Kort følger med denne Meddelelse.

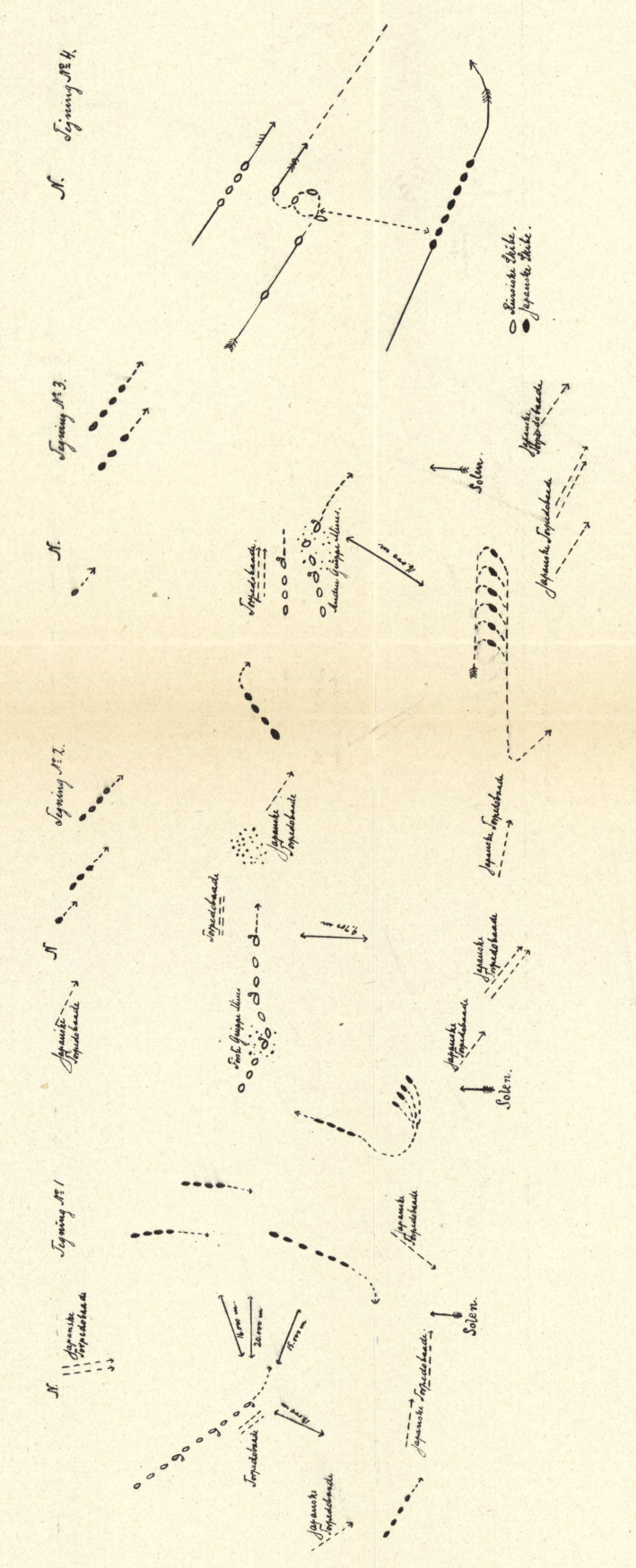
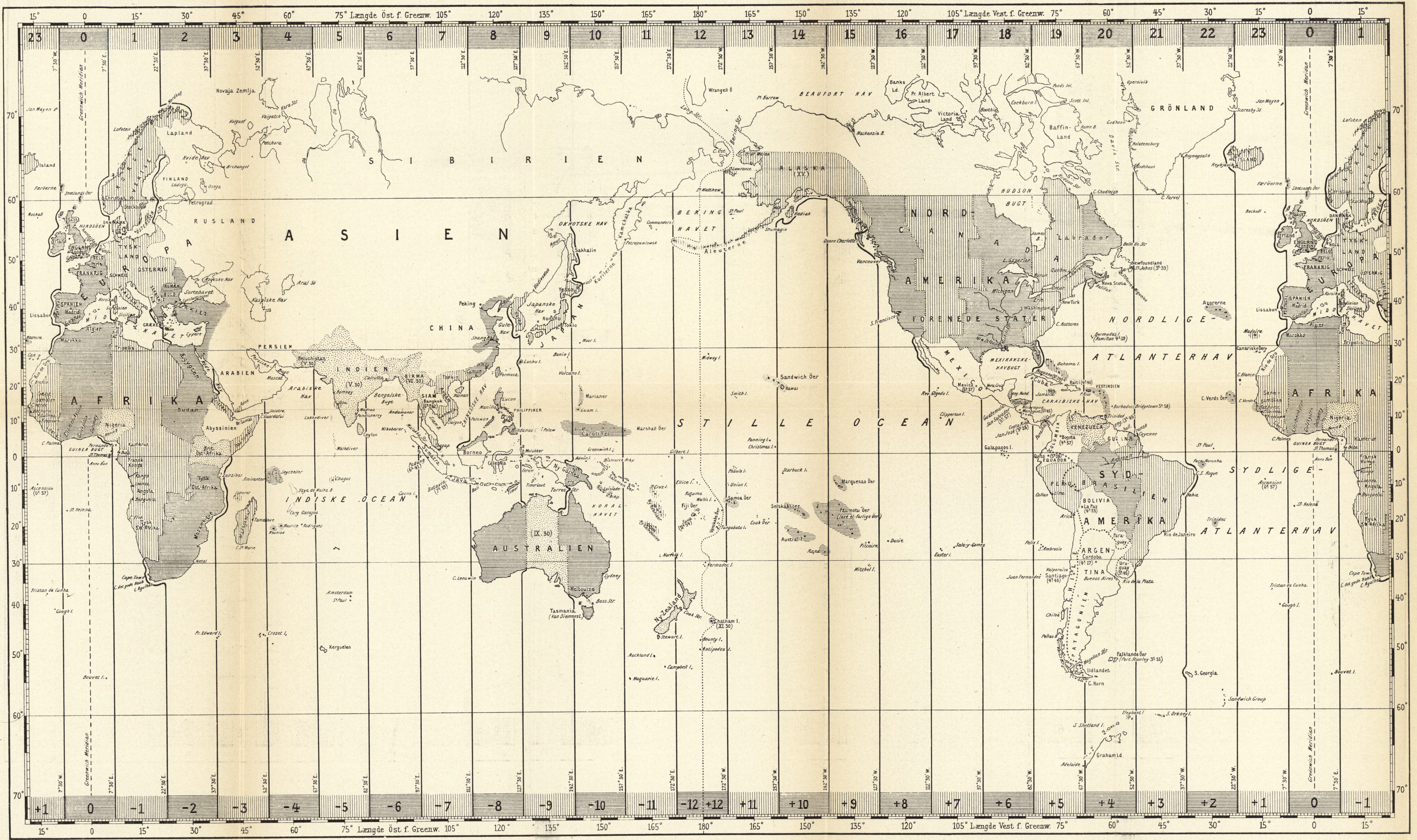
Konferencen var straks paa det rene med, at den nemmeste og sikreste Maade til ensartet Tidsangivelse fra Skibe i Søen var den i Frankrig indførte Metode, altsaa en Fortsættelse ud paa Havet af de allerede i længere Tid anvendte Zoner paa Land, der i saa høj Grad har vist sig egnet til at fremskaffe Sikkerhed i Udveksling af Telegrammer og har været af saa stor Betydning i den postale Tjeneste samt ved Fastsættelse af Togplaner og i mange andre Forhold i det daglige Liv. De i det franske Kort fastsatte Grænser for Zonerne anbefaledes, og kun til to Punkter stillede Konferencen Ændringsforslag, hvilke forøvrigt begge blev tiltraadt af den franske Repræsentant. Det ene af disse

angik den i det franske Forslag gældende Bestemmelse om Anvendelse af Sommertid, idet Konferencen var af den Mening, at der ingen Fordel vilde være ved Benyttelse af denne i rum Sø. Det andet Ændringsforslag var kun en Forandring i Benævnelsen af Zonerne, men er dog af en vis Betydning. I det franske System er Time-Zonerne nummereret øst efter fra 0 til 23, hvilket, skønt i flere Henseender bekvemt, dog har den Mangel, at man kan tage Fejl, naar man vil reducere Zonetiden til Tid og Dato i Greenwich. Konferencen anbefalede derfor, at den Zone, der ligger mellem $7\frac{1}{2}^{\circ}$ Øst for og $7\frac{1}{2}^{\circ}$ Vest for Grw. Meridian skal kaldes 0-Zonen. Zonerne Vest for 0-Zonen skal betegnes ved + 1, + 2 op til + 12 for den Del af 12-Zonen, der ligger Øst for Datolinien (d. v. s. den Linie, der er beskrevet i det engelske Admiralitets Sailing Directions, og som er baseret paa den 180de Længdegrad. Naar denne passeres i vestlig Retning, maa Datoen sættes en Dag frem, og i østlig Retning en Dag tilbage. Zonerne Øst for 0-Zonen skal betegnes med -1, -2 op til -12 for den Del af 12-Zonen, der ligger Vest for Datolinien.

Denne Betegnelse af Zonerne er praktisk, da Zonens Nummer samtidig er den Korrektion, der skal anvendes paa Zone-Tiden, for at faa det tilsvarende Klokketæt i Greenwich.

For at sikre den rette Anvendelse af det ovenfor nævnte, ansaa Konferencen det for ønskeligt:

- a) at Forandringen i Skibets Tidsangivelse altid skal være 1 Time, og Tidspunktet for Skiftningen skal altid opføres i Skibets Logbog; men det Tidspunkt, paa hvilket Uret forandres behøver ikke nødvendigvis at være det, paa hvilket Skibet passerer fra en Zone ind i en anden;
- b) at Zonebetegnelsen (d. v. s. den Korrektion, der er nødvendig for at faa Grw. Tiden) altid tydeligt er



- angivet ved Uret, enten ved en Seddel eller paa anden Maade;
- c. at naar Tidsangivelse opføres i officielle Meddelelser, i Korrespondancer og i Skibsdokumenter, skal denne altid være efterfulgt af Zonebetegnelsen;
 - d. at ved alle meteorologiske Observationer skal Skibets Tid anvendes, men som Regel skal alle selvregistrerende Instrumenter (som det vilde være vanskeligt stadig at rette til Zone-Tid) angive Grw. Tid. Zonebetegnelsen skal daglig paaføres Observationerne.

Konferencen tog Spørgsmaalet om Tidsangivelse ved Radiotelegrafering under særlig Overvejelse og kom til den Slutning, at dersom de foreslaaede Tids-Zoner vilde blive almindelig anerkendte, skulde Zone-Tid fremtidig benyttes ved Registrering af Modtagelse og Afsendelse af Radiotelegrammer, almindelige Telegrammer og optiske Telegrammer. Samtidig med at Konferencen anbefalede dette, var den dog ikke desto mindre af den Mening, at, naar alt kom til alt, vilde Angivelse i Grw. Tid være det mest bekvemme ved al Tidsangivelse og Henviſning til Tid i Forbindelse med Afsendelse og Modtagelse overalt paa Jorden af alle Slags Telegrammer. Den udtrykte derfor det Haab, at dette Forslag saa hurtigt som muligt maatte blive forelagt alle vedkommende Nationer og interesserede Selskaber.

Da Spørgsmaalet om Tidsregning er saa nøje knyttet til Dagens Inddeling og Timernes Nummerering, tog Konferencen ogsaa dette Spørgsmaal op til Diskussion, og den fremhæver med megen Styrke, at, set fra et maritimt Synspunkt, vilde det være en stor Fordel, dersom den Dag, der begynder med 0 Timer ved Midnat kunde træde i Stedet for den astronomiske Dag, der begynder med 0 Timer ved Middag. Konferencen anbefalede, at the Royal Astronomical Society skulde anmodes om at skaffe sig Klarhed over Astronomernes Syn paa

en saadan Forandring, der sætter den borgerlige Dag i Stedet for den astronomiske.

Det medfølgende Kort er en noget formindsket Gengivelse af det franske, af Service Hydrographique udgivne Kort over Time-Zonerne, kun er der gjort den Forandring, at Skravering træder i Stedet for Farver, og at den paa den engelske Konference vedtagne Benævnelse af Time-Zonerne fra -12 til $+12$ er indsat forneden, medens den oprindelige franske Benævnelse er bibeholdt foroven.

Som det fremgaar af Kortet er Zonerne Grænser paa Land af praktiske Grunde lempet efter Landenes eller Provinsernes Grænser. Norge, der ligger i Zonerne 0, -1 og -2 følger saaledes Klokkeslættet i Zone -1 , skønt Tidsangivelsen i det nordlige Norge ved Ruslands Grænse derved bliver over en Time fejl. Denne Ulempe regnes altsaa for mindre, end om en Del af Landet skulde have et Klokkeslæt, der var en Time forskellig fra det øvrige Lands. Det samme ses forøvrigt at være Tilfældet flere Steder f. Eks. i Østrig. De meget store Lande er dog naturligvis nødt til at benytte forskelligt Klokkeslæt, som f. Eks. Canada og De forenede Stater, der begge har fem forskellige Time-Zoner.

Paa Søen følger Zone-Grænserne Meridianerne $7\frac{1}{2}$, $22\frac{1}{2}$, $37\frac{1}{2}$ o. s. v. Øst og Vest for Grw. og støder enten direkte til Land eller følger Territorialgrænsen et Stykke, og søger den nærmeste Grænse mellem Zonerne paa Land.

Korsika og flere af Øerne i Det Stille Hav ligger i én Zone, men gaar efter Tiden i en anden Zone. Naar man derfor sejler fra en af Havnene i Zone 0 til Korsika eller omvendt fra Korsika til en Havn i Zone 0, kan man beholde Klokkeslættet i Zone 0.

De Stater eller Provinser, hvis officielle Klokkeslæt er reguleret efter Zone-Systemet er angivet med vandret Skravering for de lige Zoner og ved lodre: Skra-

vering for de ulige Zoner: De Stater, der har antaget en Tid, der er 30 Minutter forskellig fra Zone-Tiden har punkteret Bund, og endelig er de Lande, der ikke har antaget Zone-Tid, hvide.

Datolinien er angivet ved en punkteret Linie, der i Hovedsagen følger den 180de Længdegrad, dog med enkelte Afbøjninger, for at Lande og Øgrupper, der strækker sig paa begge Sider af den, kan faa samme Dato. Datoen Vest for Datolinien er en Dag i Forhaanden for Datoen Øst for.

I de Lande, der ikke har indført Zone-Tiden, og som følger en Tid, der svarer til et Observatorium, er der paa Kortet angivet Differensen mellem denne Tid og Tiden i Grw. Denne Angivelse er oftest angivet ved Siden af Observatoriets Navn.

For de Landes Vedkommende, hvor Zone-Tid benyttes, kan man næsten i alle Tilfælde direkte i Kortet se, hvilken Zone der benyttes, thi det er tilstrækkeligt at sammenligne Skraveringen i Zonen med Skraveringen i de Baand, der er anbragt foroven og forneden i Kortet, for at aflæse Zonens Nummer. Ved de fleste af de Lande, hvor Tiden er en halv Time forskellig fra Zone-Tiden, og som paa Kortet er punkteret, kan man i Regelen ogsaa nemt se, hvilken Tid de følger, men hvor der er Tvivl, er Tiden sat under Landets Navn.

Som det fremgaar af Kortets Angivelser, har England, da Zone-Tiderne blev indført, ikke været særlig ivrig for at faa den gennemført i hele det britiske Rige, idet Indien benytter en Tid, der er $5\frac{1}{2}$ Time før, Birma $6\frac{1}{2}$, Syd-Australien $9\frac{1}{2}$ og Ny-Zeeland $11\frac{1}{2}$ før Grw. Mkl. Dette er naturligvis gjort for at holde Tiden i de forskellige Dele af vedkommende Land saa nær som mulig i Overensstemmelse med den virkelige Tid, men der har nu hævet sig Røster i England for at faa dette Forhold, som de kalder en Plet paa det britiske Riges Tidssystem, forandret, og særligt mener de, at

det vil være ønskeligt nu, dersom de foreslaaede Zone-Tider paa Søen vil blive almindeligt benyttede.

Det vilde være glædeligt om en international Konference efter Krigen kunde optage dette Forslag til videre Behandling. At Trangen til det vil blive større og større, jo flere Skibe der forsynes med Radiotelegraf, er vistnok hævet over enhver Tvivl, men foreløbig har kun Frankrig og England forhandlet om det, og til disse to Stater har Italien i Princippet sluttet sig, saa der er vel næppe nogen Tvivl om, at alle de allierede Stater i en nær Fremtid vil komme til Enighed om Indførelsen af Reformen for Tidsangivelser fra alle deres Skibe. De Nordamerikanske Fristaters Stilling til Reformen kendes ikke.

Den eneste Sorg, de engelske Medlemmer af Konferencen havde, var, at ikke et af Medlemmerne var istand til at foreslaa et tilfredsstillende engelsk Udtryk for den franske Benævnelse »fuseaux horaire». Et noget tilsvarende engelsk Ord, a lune, benyttes i Geometrien, men et Ekvivalent for det franske Ord fuseau for det Areal paa Jorden, der er indesluttet mellem to halve Storcirkelbuer, findes ikke, og desuden mente Konferencen ogsaa, at Udtrykket lune-time vilde være vildledende, idet det leder Tanken hen paa Tid i Forbindelse med Maanen. Resultatet blev derfor, at man blev staaende ved Udtrykket Zone-time.

I den Retning er vi vist ikke bedre stillet i Danmark, thi saavidt mig bekendt findes der heller ikke paa dansk et tilsvarende Udtryk til det franske. Egentlig talt vilde det være ganske heldigt, om der ikke paa de forskellige Sprog fandtes et særligt Udtryk, thi dersom Reformen bliver internationalt vedtaget, synes jeg, det vilde være heldigt om Benævnelsen for, at man benyttede sig af dette System, vilde være det samme overalt, og selv om den Indvending kan gøres, at Ordet Zone ikke er noget korrekt Udtryk for Arealet mellem to Meridia-

ner, kan man vist godt sige, at Ordet Zonetid allerede paa Grund af Sprogbrugen har vundet Hævd i mange Lande.

Det er i det foregaaende nævnt, at Stødet til denne Reforms Indførelse i Frankrig er kommet fra Bureau des Longitudes. Et lignende Institut har i sin Tid eksisteret i England, nemlig »The British Board of Longitude«, men det er opløst for mange Aar siden. Det skal i denne Forbindelse nævnes, at Konferencen paa et af sine sidste Møder optog Forhandling om det ønskelige i Genoprettelse af dette Institut, og efter at den franske Repræsentant havde givet en historisk Fremstilling af Bureau des Longitudes og dets nuværende Arbejde, blev Resolutionen om Genoprettelsen enstemmigt vedtaget. Da imidlertid denne Sag laa uden for Grænserne for Konferencens Forhandlingsomraade, maatte Indstillingen udelades af den officielle Rapport, men Konferencen udtalte det Haab, at Vedtagelsen ad anden Vej vilde komme til Regeringens Kundskab.

Et Institut af denne Slags, hvor Repræsentanter for saa godt som alle Samfundsinstitutioner, baade Stats- og Privatinstitutioner, saavel videnskabelige som praktiske, kan optage enhver Sag til Behandling, som menes at have Interesse og Betydning for hele Samfundet, og som kan gøre Indstilling til Regeringen desangaaende, er naturligvis en mægtig Drivfjeder til Fremme af saadanne Reforme, for hvis Indførelse de alt eksisterende Regeringskontorer eller Departementer ikke har noget direkte Ansvar eller nogen særlig Interesse.

Bog anmeldelse.

(Bøger vedrørende Verdenskrigen).

Hermann Stegemann: Krigens Historie. Første Bind. Oversat af Kaptajn, Arkivar K. C. Rockstroh (Nordiske Forfatteres Forlag).

Det foreliggende Værk omhandler udelukkende Landkrigens Historie og er ført op til 15. Septbr. 1914. Det behandler følgelig i Vest den tyske Angrebsbevægelse, dens Standsning og Slaget ved Marne; i Øst Hindenburgs store Sejre og Østrigernes Nederlag overfor den russiske Sydarmé.

Til Forstaaelse af Verdenskrigen — saavel til Søs som i dens Helhed — er det ogsaa nødvendig at følge Krigen til Lands — Refleksjerne af denne kastes jo ud over Søen — og til dette Brug egner det foreliggende Værk sig i høj Grad. Forfatteren besidder nemlig den sjældne Evne at skrive underholdende, trods det tørre Emne. Ej heller forudsætter Bogen flere Kundskaber paa Landkrigens Omraade, end enhver Søofficer raader over.

Hermann Stegemann var før Krigen politisk og literær Medarbejder ved det bekendte svejtsiske Dagblad »Berner Bund« og har i mange Aar drevet militærhistoriske Studier, hvad ogsaa tydelig spores af dette Værk. Han har da nu givet sig i Lag med at udarbejde Krigens Historie og drager med Held mange Steder allerede Konklusioner af Begivenhederne ligesom han ogsaa — med solid Underbygning — fremsætter en Slags Kritik.

En sømilitær Forfatter studser straks over de rigtholdige Oplysninger, det er lykkedes Forf. at fremskaffe. Ganske vist ved vi jo alle, at det er langt lettere at faa

oplyst, hvad der er sket paa Landjorden end hvad der er sket paa Søen — men at Forskellen er saa stor — virker dog overraskende.

Naar vi nu efter over 2 Aars Forløb egentlig intet rigtig paalidelig ved i Detaillerne om f. Eks. Slaget ved Jylland — ialfald da langtfra kan tage det op til strategisk og taktisk Vurdering — saa er Tilfældet et andet med Landkrigen. Hele det store Felttog mod Frankrig foreligger klart belyst og tillader allerede indgaaende Studium.

Stegemann er — som Svejtsen — altsaa den neutrale Tilskuer, men han har afgjort sine Sympatier paa tysk Side. Han kæmper som Historiker af al Magt derimod, kan man se af Bogen og, hvor han holder sig til Krigsbegivenhederne, er hans Upartiskhed udmærket gennemført. Dette gælder derimod ikke Bogens indledende Kapitler: Af Krigens Forhistorie — som egentlig næsten hellere maatte være udeladte. Ikke paa Grund af at Forf.s Sympatier er paa den ene af de kæmpende Parters Side — det er uhyre svært for en Historiker at undgaa dette og vi er saa vante til tysk eller engelsk-præget Literatur — men fordi dette Kapitel nu engang ikke kan skrives paa dette Tidspunkt. Der mangler alt for meget i at en upartisk Redegørelse kan gives af Staternes Andel i den store Verdensbrand — der skal løbe meget Vand til Stranden før saadant kan gøres. Det er paa en Maade Synd for Bogen, thi man faar let det upartiske Indtryk med paa Vejen gennem Resten af Bogen. Og det er galt — den fortjener en bedre Skæbne!

I en Række Kapitler skildrer Forf. de forskellige Staters Militærpolitik før Krigen og deres Operationsplaner. Han viser, hvilken Rolle den engelske Hær skulde spille i Samarbejdet med den franske og belgiske og pointerer stærkt, at den kom senere end paaregnet, dels over paa Fastlandet dels i Kamp. Forf. mener ikke,

at Tyskernes Krænkelse af Belgiens Neutralitet kom Frankrig uventet; han anfører at denne Mulighed var forudset i den franske Hærs Operationsplan for Opmarchen mod den tyske Rhingrænse; men han anfører som Grund til Tyskernes Sejr, at den Parallelforskydning bag Fronten til Forlængelse af denne op i Belgien ikke gik saa glat som ventet. Hertil kom Overraskelsen ved de belgiske Fæstningers Fald, grundet paa Tyskernes vældige Angrebskraft og svære Belejringskyts — og han dadler Englænderne fordi de kom for sent og for deres manglende Manøvreedygtighed. Det var et Uheld for Franskmandene at Englænderne kom paa den Fløj der blev omgaaet — thi Stegemann mener ikke at de løste deres Opgaver som de burde »den ubehjælpomme engelske Hær kalder han den flere Gange.

Han er i det hele taget en meget streng Dommer over Englænderne — vistnok altfor streng, thi de havde, maa man huske, en ganske overordentlig vanskelig Opgave. Derimod giver han fortræffelige Karakteristikker af Tyskerne og Franskmandene. Særlig Tyskerne om hvem han siger: »Ikke Felttogsplanen, saa rigtig denne end var, men alene Aanden i Hæren og hele Folkets fuldkomne Hengivelse i den fædrelandske Tanke satte Tyskland i Stand til at tage saadan en Krig paa sig, optage den saa levende i sig og udforme den saa organisk, at den blev til den fulde, alt omfattende Livsytring af det hele Folk, den hele Stat, og hævede Nationen langt ud over sig selv.»

Forf. er en oprigtig Beundrer af General Joffre — ejendommelig nok nævner han slet ikke Moltkes Navn paa tysk Side — og han giver en klar og overskuelig Fremstilling af Situationen før Slaget ved Marne.

Dette Slag vilde efter Forf.s Mening — om Tyskerne havde kæmpet det til Bunds — være bleven en tysk Sejr. General v. Klucks Manøvre, da han parerede Manourys Flankestød behandles indgaaende. — Forf. er

en stor Beundrer af v. Kluck og dennes udmærkede taktiske Dispositioner i Forbindelse med den engelske Armés Svigten gør Situationen paa Franskændenes venstre Fløj yderst vanskelig. Over Resten af Fronten er de haardt trængte, men »de Skygger som Situationen i Øst kaster over Overledelsens Kortbord» foranlediger den tyske Overkommando til at afbryde Kampen trods den relativ gunstige Stilling. Stegemann er øjensynlig af den Mening at den tyske Overledelse har handlet overilet og tog Beslutningen om Slagets Afbrydelse paa et for tidligt Tidspunkt under Indtryk af at Manourys Arme havde omgaaet v. Klucks højre Fløj.

General Hindenburgs næsten æventyrlige Operationer er ligeledes indgaaende beskrevne, men der er kommet saa meget op om russiske Hærforhold, at man her stiller sig skeptisk til Forf.s Dom over General Rennenkampf.

Det russisk-østrigske Felttog er ført op til Østrigernes Tilbagetog og giver interessante Oplysninger om den Rolle, Østrigerne skulde spille i den fælles Felttogsplan. Her, som andetsteds fremhæves, at Russernes Mobilisering var 3 Uger længere fremme end man i Tyskland-Østrig troede — en Kendsgerning der greb dybt ind i deres Operationer.

Desværre er Bogen ikke ledsaget af Kortmateriel. Man kan benytte Flemmings bekendte Krigskort — dem har vel de fleste — thi der staar alle Navne, men det er et stort Arbejde at finde dem frem.

Oversættelsen er omhyggelig men Sproget er noget tungt.

Alt i alt er »Krigens Historie» et fortræffeligt Værk — den vil kunne læses af enhver Søofficer med stort Udbytte selv under Udkommando. Red.

Idræt og Flaaden.

Bemærkninger til Kommandør Kiær og Kaptajn Schaffalitzky de
Muckadells Artikler.

Af Kaptajn H. Bistrup.

Lige siden Kaptajn Schaffalitzky's Artikel kom frem »Idræt og Flaaden« har det kriblet i mine Fingre for at tage Ordet, men holdt igen, da jeg erfarede, at selve Kadetskolens Chef vilde lade høre fra sig. Nu har Kommandør Kiær fremsat sine Anskuelser og med Glæde vil man se, at de to Forfattere i Hovedsagen er enige, nemlig om, at det vilde være af overvejende Betydning for Kadetterne — og jeg tør vel tilføje ogsaa for Konstabeleleverne — om Skolen blev flyttet fra Kjøbenhavn.

Kronborg, som Kommandør Kiær foreslaar, maa vel indrømmes at være et ideelt beliggende Sted, bedre end Rungsted og bedre end Bramsnæsvig, som jeg havde tænkt mig som velegnet. Men Latinskolen og Skibsværftet i Helsingør vil være af saa stor Værdi for Skolen at have i Nærheden, at man vel næppe vil kunne finde noget Sted, der har de Fordele.

Ligesom Kaptajn Schaffalitzky maa jeg indrømme min manglende Evne til at kunne anstille Beregninger over de eventuelle Udgifter ved en Flytning, men maa se paa Sagen fra andre Synspunkter. Og da jeg alle Dage har været meget sportsinteresseret, og som alle gamle Soraner uddannet baade som Gymnastiker, Cricketspiller og i anden Sport, er det navnlig det Omraade mit Indlæg i Sagen vil dreje sig om og hvor jeg gerne vil imødegaa Kommandør Kiær.

Det undrer mig forøvrigt, at Hr. Kommandøren, i Stedet for at sammenligne vore Kadetters Forhold med

de engelske Kadetter, ikke i denne Forbindelse drager Forholdene frem paa Sorø og Herlufsholm, der vel er bygget op paa Grundlag af Erfaringer fra engelske Skoler, men dog helt igennem er præget af dansk Aand og tilrettelagt for danske Forhold, saavel paa det pekuniære som paa andre Omraader.

At det ikke er Sporten, som er Formaålet ved Skolen eller Skolernes Flytning fra Kjøbenhavn, er der vel ingen der er i Tvivl om, men at Sport — ikke alene for Hærens Befalingsmænd og Menige — er et overordentlig vigtigt Led i Uddannelse af unge Mennesker, er udenfor al Tvivl, særlig, hvor det gælder vordende Befalingsmænd.

En saa erfaren Mand paa Sportens Omraade som Oberstløjtnant H. Kalkau, gammel Soraner, der forøvrigt i mange Aar var Censor paa Kadetskolen ved Gymnastik-eksaminerne, skriver i »Idrætsbogen« følgende:

»Men for den, der sætter Pris paa en kraftig, sejt og udholdende Ungdom, med sikkert Øje og smidigt Haanded, med Evne til at fatte Beslutning hurtigt og afgørende og sætte alt ind paa at gennemføre den med Fare for legemlig Smerte og med Forstand paa Betydningen af at arbejde i Samklang med Kammerater for at naa det fælles Maal og som ikke opgiver Sejren, før den sidste Mand er falden — for den er Spillet det bedste af alle«. — Ganske vist taler Oberstløjtnanten her specielt om »Cricket«, det nobleste af alle Boldspil, men som man ser er det ikke Smaating, han tillægger dets Indflydelse, og hvad her siges, kan vel i Almindelighed mer eller mindre passe paa al Sport.

Hvad Kadetterne særlig kan komme til at drive er Tennis, Cricket, Fodbold, Hockey, Roning og Sejlsport, men af disse er det eller burde det særligt være Tennis, Cricket og Sejlsport, der i særlig Grad er gentleman's Sport — Fodbold vil i særlig Grad egne sig for Konstabelelever.

Hvorfor jeg særlig fremhæver hint for Kadetterne

og dette for Konstabeleleverne ligger blandt andet deri, at det er bekostligere at drive Tennis, Cricket og Sejlsport, medens Fodbold er en billigere og populærere Sport.

Kommandør Kiær er forundret over Kadetternes Ulyst til Friluftssport og det er ogsaa saa meget mere mærkeligt som Sport nutildags er meget velset blandt Ungdommen, mere end den var i mine Skoleaar — naar netop undtages Sorø og Herlufsholm. Jeg husker fra min egen Kadettid, hvor forbavset jeg var over at se saa liden Interesse, mine Kammerater viste for Sport — naar undtages lidt Tennis, Hugning, Fleuretfægtning og Sejlsport. Flirten tog téten, dengang ligesom nu, men Tennis, Cricket og Sejlads kan forresten, naar det endelig skal være, meget godt drives i Forbindelse med lidt Flirt, men ganske aldeles ikke i Forbindelse med Kjøbenhavneri, der dybere set er noget ganske andet og absolut af det onde. Jeg taler jo her desværre af egen dyrekøbt Erfaring.

Det undskyldende Moment for Kadetternes Ulyst, Hr. Kommandøren anfører, synes jeg nu ikke har videre paa sig. Kadetter og andre Elever paa militære Skoler har jo ikke Lov at gaa civile, og deres Gymnastikdragter er en glimrende Sportsdragt til al Sport, naar lige undtages Fodbold, hvortil man helst skal have korte Knæbenklæder. Sportsredskaberne, rackets, bats, Bolde, Støvler o. s. v. er udmærkede Gaver ved Jul- og Fødselsdage, for ikke at tale om Sports- og Skydepræmier og andre Præmier, meget bedre end Cigarer og Cigaretter med dertil hørende Etuier af Guld og Sølv.

Det er rigtigt, at Sport under Kommando er en Umulighed d. v. s. befalet Sport i Fritiden. Bevægelsen maa fremkaldes ad frivillig Vej. En Skoleofficer, der virkelig interesserer sig for Sport, og som selv tager Del deri, er den eneste mulige Løsning, saalænge Kadetterne ikke selv nærer den fornødne Interesse.

Forøvrigt, kommer Kadetterne eller Eleverne bort fra Kjøbenhavn, og deres Fritid lægges saaledes, at de fristes til at drive Sport, vil Savnet af »the sweetheart» og Østergade snart drive dem i Marken, og er de først i Gang, er Spillet gaaende. Ved at arrangere Kampe med andre Skoler, Sorø, Herlufsholm, Studenterhold o. lign, vil de første Kampes læsterlige Klø hurtig vække den slumrende Energi og Traditions Stolthed, det skal ikke fejle.

Kommandør Kiær og Kaptajn Schaffalitzky taler begge næsten kun om Kadetterne, men hvorfor ikke i samme Aandedræt tage Konstabeleleverne med. Der er der vist nok saa meget Københavneri, og jeg kan ikke indse, at de to Skoler ikke skulde kunne holdes paa samme Sted under den samme Administration, have fælles Chef og tildels fælles Skoleofficerer, derfor kunde Skolerne jo godt være uafhængige af hinanden. Budgettet for Marinens Skoler vilde sikkert derved sættes betydeligt ned. Uddannelsen vilde kunne føres parallelt hvad sikkert kun vil være af det gode. Naar Talen er om Kronborg, da er der mer end Plads nok til baade en Kadet- og en Konstabelevskole, de er jo da endelig ikke saa mægtig store nogen af dem.

Officersskolen og Underofficersskolerne synes mig at kunne holdes ganske udenfor, deres Maal er saa vidt forskellige fra Kadet- og Konstabelskolerne og de maa nødvendigvis ligge i Kjøbenhavn, som ogsaa Kommandør Kiær fremhæver.

Undersøgelses-Kommissionens Betænkning
for
Søslaget ved Schantung den 10de August 1904
mellem Port-Arthurflaaden og den japanske Flaade
i den russisk-japanske Krig 1904—1905.

Oversat fra det russiske Tidsskrift *•Morskoi Sbornik•*.

Ved Kaptajn Louis Tvermoes.

Efter Slaget ved Schantung den 10. August 1904 blev der ved kejserligt Prikas af 10. April 1905 nedsat en Undersøgelseskommission til Klarlæggelsen af Omstændighederne ved og Forløbet af denne for Rusland i Almindelighed og for Port-Arthurflaaden i Særdeleshed saa skæbnesvangre Kamp, og Kommissionen kom til at bestaa af følgende:

Viceadmiral Dikoff, Præsident,
Viceadmiral Hildebrandt,
Viceadmiral Nikonoff,
Kontreadmiral, Baron Schtachelberg,
Kommandør, Fløjadjutant Dabitsch

Premierløjtnant von Schultz gjorde Tjeneste som Kommissionens Sekretær. Desuden var der tilforordnet Kommissionen en Auditor af Søværnet.

I. Den historiske Del.

Kommissionen ansaa det for nødvendigt at gennemgaa, foruden selve Kampens Akter og Dokumenter, tillige alle de Omstændigheder og Forhold, der var knyttede til den russiske Stillehavsflaades Virksomhed forinden Krigen, for derigennem at komme til et rigtigt

Skøn over Flaadens Krigsberedskab og de dertil hørende nærmere Enkeltheder.

Kommissionen har gjort sig bekendt med den officielle Korrespondance mellem Statholderen i Østen, Admiral Aleksejeff og den Kommanderende for Port-Arthur Eskadren efter Statholderens Afrejse fra Port-Arthur den 5. April 1904. Endvidere har Kommissionen afhørt forskellige af de Deltagere i Kampene, som vendte tilbage til St. Petersborg fra Østen, for herigennem at skaffe sig Klarhed angaaende Eskadrens Virksomhed i Aaret 1903.

I Løbet af dette Aar havde Port-Arthur Eskadren ikke foretaget noget længere Togt, naar undtages en enkelt Rejse til Wladiwostok, hvilket var ganske nødvendigt, da der i Port-Arthur ikke fandtes nogen Dok til Panserskibene. Enkelte kortere Togter gav ikke Personellet nogen Erfaring med Hensyn til samlet Sejlads med Eskadrens Skibe. De Farvande, der i Almindelighed besejledes ved disse kortere Togter, indskrænkede sig til Port-Arthurs nærmeste Omgivelser — Dalny og Bugten »Wosmi Korablei. Eskadren fjærnede sig saaledes ikke fra Halvøen Kwantungs Kyster. Der gaves ikke Personellet Lejlighed til at gøre sig bekendt med Farvandet ved Petschili Havbugt og Korea Arkipelag, og Torpedobaadene foretog aldrig nogen systematisk Rekognosering af de Port-Arthur omgivende Farvande og Kyster.

Ledelsen af Eskadren var ej heller paa Højde med Tidens Fordringer. Vigtige Spørgsmaal og Opgaver fra Søkrigskunstens Omraade blev ikke optaget til Behandling i Praksis og ikke ført ud i Livet paa en saadan Maade, som allerede for lang Tid tilbage var anset som nødvendig i andre Landes Mariner. Saaledes gaves der ikke Personellet praktisk Øvelse i Efterretnings- og Patrouilleringstjeneste, og der fandt ikke tilstrækkelig mange Øvelser Sted i Eskadreskydning og ingensomhelst Øvelser i Skydning paa lang Afstand. Endvidere var de

Manøvrer, der blev foretaget, af meget kort Varighed, og der fandt ingen Bedømmelse af disses Udførelse Sted ved de Sammenkomster, der paafolgte af Flagmænd og Skibschefer. Eskadrechefen udviste ikke tilstrækkelig Selvstændighed i Ledelsen af Eskadrens Virksomhed og ved Uddannelsen af Personellet.

Under saadanne Betingelser kunde det personlige Initiativ, selv hos de højest stillede, aldrig faa Lejlighed til at komme frem, ligesom Foretagsomhed hos den enkelte aldrig mødte Opmuntring. Øvelserne paa Eskadren havde Karakter af en vis Aftjening af Værnepligt eller Opfyldelse af Skyldighed og Udførelse af visse bestemte Numre.

Samlet Sejlads af alle Eskadrens Skibe i organiserede Kampformationer praktiseredes saa godt som ikke, og i de sidste Aar før Krigen var Eskadren kun samlet to Maaneder af Aaret. Flaaden adskiltes for Vinteren i to Dele, og den lange Tid af ti Maaneder, Skibene skulde ligge i den saakaldte armerede Reserve, bevirkede, at den indre Enhed i Eskadren gik tabt, da de forskellige Skibe laa i Reserve til forskellige Tider.

I Slutningen af August 1903, hvor de politiske Forhold i det fjerne Østen var meget spændte, og den japanske Flaade var fuldt ud mobiliseret, var Anvendelsen af en armeret Reserve i særlig høj Grad uheldig.

Ikke desto mindre overgik Eskadrens Skibe omkring Midten af November 1903 til armeret Reserve, og her ved skete der adskillige Ombytninger af Officerer fra det ene Skib til det andet, hvilket atter skabte meget uheldige Forhold for Vedligeholdelsen af Eskadrens Krigsberedskab. Man kunde ikke, saalænge Skibene laa i Reserve, foretage større Reparationsarbejder ombord ej heller Adskillelsesarbejder af større Omfang ved Mekanismerne, da der overfor Skibscheferne var blevet fremsat Forlangende om, at Skibene skulde ligge paa 12 Timers Varsel. Selv om dette ikke overholdtes, for-

hindrede det dog, at Materiellet blev holdt i den fornødne Orden. Krigsberedskabet kunde saaledes ikke gennemføres, og de uafviselige Øvelser ude paa Port-Arthurs Red, som der af Myndighederne stilledes Forlangende om, og hvortil Skibenes Besætninger ikke var egnede paa Grund af manglende Personel, maatte som Følge heraf indskrænke sig til ganske overfladiske Øvelser, og den armerede Reserve var saaledes kun til Skade for Eskadren.

Den første Februar 1904 begyndte Port-Arthur Eskadren sit Togt. Den gik ud paa Reden og sejlede til Schantung Kysten, hvorefter den, efter et Etmaals Forløb, igen vendte tilbage til Port-Arthur. Til Trods for den overordentlig tilspidsede politiske Situation og Afbrydelsen af den diplomatiske Forbindelse med Japan, havde man ikke paa Eskadren, der laa paa Port-Arthurs Red, truffet de fornødne Forholdsregler mod et pludseligt Angreb, da Eskadrechefen ikke mente at have Ret til at tage saadanne Forholdsregler efter eget Skøn, og havde anmodet om Tilladelse hertil af Statholderen. Men denne gav kun Ordre til at forstærke Patrouillen omkring Eskadren fra den 10de Februar, medens Japannerne allerede Natten til den 9de Februar foretog deres Torpedobaadsangreb, der havde til Følge, at to af Eskadrens stærkeste Panserskibe og en Krydser blev gjort ukampdygtige, og Eskadrens Kampkraft derved betydeligt svækkedes. Dette Tab, i Forbindelse med at Warjag, Korjets, Jenissei og Bojarin allerede i Krigens første Tid gik tabt, paavirkede naturligvis i høj Grad den moralske Tilstand imellem Personellet.

Da Viceadmiral Makaroff i Slutningen af den paafølgende Maaned overtog Posten som Øverstkommanderende for Port-Arthur Flaaden hævedes atter den moralske Tilstand betydeligt. Eskadren gik nu hyppigt ud paa mindre Togter, der blev taget kraftigere Forholdsregler og den enkeltes Initiativ blev opmuntret, og den

Fortryllelse, der udgik fra den nye Flaadechef, bibragte i Løbet af kort Tid Personellet Troen paa egen Styrke.

Panserskibet Petropawlowsk's Undergang, og endnu mere Viceadmiral Makaroffs Død, satte imidlertid en pludselig Stopper for Port-Arthur Eskadrens Udvikling.

Statholderens Overtagelse af Kommandoen af Flaaden kunde intet ændre i Krigens Gang, og ej heller hjælpe paa det store Tab Rusland led ved Katastrofen den 12te April, og da Fjenden hurtigt derefter landsatte store Troppestyrker ved Bitsewo, afrejste Statholderen, Generaladjutant Aleksejef, hurtigst til Mukden, og bestemte Kontreadmiral Withøft til midlertidig Chef for Port-Arthur Flaaden.

Flaadens Tilstand var paa dette Tidspunkt følgende: Panserskibene Retwisan og Cesarewitsch var under Reparation med Kofferdam. Panserskibet Pobjeda, der den 13de April var blevet beskadiget ved at gaa paa en Mine, var ligeledes under Reparation med Kofferdam. Sewastopol var i Gang med at reparere nogle Beskadigelser, som den havde faaet ved et Sammenstød med Panserskibet Pereswjjet, da den engang under Viceadmiral Makaroffs Tid gik til Søs. Flaaden var saaledes i meget betydelig Grad svækket, saa at Fjendes Tab af to Panserskibe den 15. Maj i de russiske Minespærringer, ikke bragte Ligevægt i Styrkeforholdet.

I Overensstemmelse med den Øverstkommanderendes Ordre indskrænkede Eskadrens Virksomhed i April og Maj Maaned sig til Reparation af de beskadigede Skibe, Ilandbringning af en Del af Kanonerne og Projektørerne samt Mandskabernes Deltagelse i Arbejdet for at forstærke Forsvarsværkerne omkring Fæstningen. Da Kintschau Stillingen faldt og Dalny blev besat af Japanerne, var man i Port-Arthur klar over, at Fæstningen inden ret længe maatte blive fuldstændig afskaaret, og Ilandbringningen blev nu paaskyndet, ligesom en Del af Skibenes Besætninger blev afgivet til Landtjeneste, og alt

dette bevirkede selvsagt, at den materielle Kraft af Eskadren formindskedes, og Enheden i Besætningernes Sammensætning faldt bort.

Port-Arthur Flaadens Uvirksomhed paa Søen lettede Fjenden baade Blokaden af Fæstningen og Udlægning af Miner paa Yderreden og i de tilstødende Farvande, og Manglen af mindre, hurtiggaaende Krydsere i Eskadren bevirkede, at det var meget vanskeligt at udnytte Torpedobaadene paa en hensigtssvarende Maade ved saadanne Operationer fra Fjendens Side. Den Minestrygning, der blev udført i saa høj Grad, var kun en passiv Kamp.

I Midten af Juni, da Reparationen nærmede sig sin Afslutning, forlangte den Øverstkommanderende telegrafisk, at Eskadren skulde staa til Søs for at lamme Fjenden, hvis Flaade, efter Oplysninger den Øverstkommanderende sad inde med, var meget svækket paa Grund af, at adskillige af hans Skibe var i Dok, og som kun opretholdt Blokaden med en mindre Del af sine Skibe. I andre Telegrammer paaviste den Øverstkommanderende Nødvendigheden af, at Eskadren gik op til Wladiwostok inden det Øjeblik indtraf, at der var øjensynlig Fare for at Fæstningen skulde blive erobret af Fjenden. Ogsaa de landmilitære Myndigheder i Port-Arthur holdt paa, at Eskadren burde gaa ud, idet man ansaa Eskadrens Hovedopgave for at være: Fæstningens Forsvar mod Angreb fra Søen, og man tog slet ikke i Betragtning, at der i Eskadren faktisk kun fandtes to Panserskibe, der var i kampberedt Stand.

Ved de gentagne Møder af Flagmænd og Skibschefer, der afholdtes i Port-Arthur, var man af samme Mening som Kontreadmiral Withøft, og udtalte sig med overvældende Stemmeferhed mod, at Eskadren, lige efter at Reparationerne var tilendebragt, gik ud, idet man ansaa det som rigtigt, at Eskadren blev i Port Arthur til det sidste Moment, og hjalp til med Kanoner og Mand-

skab, og først søgte op til Wladiwostok, hvis Fæstningen skulde falde. Den Øverstkommanderendes bestemte Forlangende om, at Eskadren skulde staa ud og søge afgørende Kamp med Fjenden, som var svækket, bevirkede, at Kontreadmiral Withøft gik ud med Eskadren den 23. Juni. Maalet for dette Togt blev ikke meddelt Skibscheferne i tilstrækkelig bestemt Form, og paa Eskadren antog man i Almindelighed, at der kun skulde foretages en Rekognosering i Petschili Havbugten og opereres paa Fjendens Kommunikationslinier. En stor Del af de fra Eskadrens Skibe ilandbragte Kanoner blev nu bragt om Bord igen med Undtagelse af følgende:

Retwisan, manglede nogle Kanoner

af lille Kaliber og.....	2	Stk.	15	cm	R.
Pereswjjet	3	-	-	-	-
Askold, Diana, Pallada manglede hver	2	-	-	-	-
Pebjeda.....	8	-	-	-	-

Ved Udgangen af Havnen blev imidlertid Skibene en Del forsinkede, da der fra de Skibe, der gik først ud, blev observeret en Del japanske Miner paa og omkring det Sted, der var udset til den samlede Eskadres Ankerplads. Da Minestrygning derefter foretoges paa Stedet, viste det sig, at Fjenden om Natten til den 23. Juni havde kastet en Mængde Miner, og der krævedes derfor en grundig Minestrygning, der varede flere Timer, inden Skibene kunde passere Farvandet. Eskadren kom ud i frit Farvand uden Uheld, og sendte derefter Minestrygningskaravanen tilbage, hvorefter Eskadren formeredes i en Kølvandslinje med Flagskibet Cesarewitsch i Spidsen. Klokken var da blevet 5 E. M. Ved denne Tid var det lykkedes at faa samlet hele den japanske Flaade, ligesom den ogsaa havde faaet Tid til at trække en stor Mængde Torpedobaade til sig. Da Eskadrechefen ved sit Skøn over Fjendens Styrke var kommet til det Resultat, at denne bestod af 4 Panserskibe, 4

Panserkrydsere af første Klasse, 1 Panserskib af anden Klasse, 10 Panserdæskrydsere, nogle mindre Krydsere og 30—40 Torpedobaade, og da dette slet ikke stemmede med det af Statholderen opgivne om Fjendens svækkede Styrke, og da han ikke ansaa sin Styrke for at være tilstrækkelig stor til at angribe med under de forhaandenværende Omstændigheder, tog Eskadrechefen den Beslutning at vende tilbage til Port-Arthur, for til Ankers paa Yderreden at forberede Afværkning af et eventuelt Torpedobaadsangreb. Da Eskadren derefter kom tilbage til Port-Arthurs Red, stødte Panserskibet Sewastopol mod en Mine i Spærringen og fik et større Hul. Torpedobaadsangreb fandt Sted hele Natten dels medens Eskadren vendte tilbage til Reden, dels efter at den her var gaaet til Ankers. Men alle Angreb blev heldigt afværget. Om Morgenen den 24. Juni gik Eskadren ind i Havnen.

Ved Togtet den 23. Juni blev det klarlagt, at Fjenden opholdt sig i Nærheden af Port-Arthur med overlegne Styrker og at det, paa Grund af Vanskelighederne ved at komme ud af Port-Arthurs Havn i frit Farvand, vilde være umuligt ved et pludseligt Angreb at overvælde en Del af den fjendtlige Flaadestyrke. Som et mindre behageligt Resultat af dette Togt skal anføres Panserskibet Sewastopols Minebeskadigelse, som bevirkede, at dette Skib for længere Tid mistede sin Kampevne. Saaledes gav Kontreadmiral Withøfts eneste Forsøg paa at gaa til Søs med hele Eskadren fra Port Arthur inden den 10. August ikke noget positivt Resultat i Retning af Øvelse i samlet Sejlads, og Personellet fik mere og mere Bekræftelse paa, at Eskadren var meget ilde stedt, naar den kun kunde støtte sig til Port-Arthur, der som Manøvre-Basis var uden Betydning.

Efter at man skyndsomst var gaaet i Gang med Reparationen af Sewastopol ved Hjælp af Kofferdam, foranledigede Eskadrechefen Samarbejde med Fæstnin-

gens Myndigheder, saaledes at Panserskibene, der laa i Havnen, foretog indirekte Skydning mod Fjendens Kyststillinger, ligesom der blev sendt Torpedobaade, Kanonbaade og Krydsere til Søs for at beskyde de samme Stillinger fra Søiden. Paa en af disse Ture, den 27. Juni, stødte Krydseren Bajan paa Yderreden mod en Mine i Spærringen og blev beskadiget, saaledes at den ikke kunde staa til Søs den 10. August sammen med den øvrige Eskadre. Der blev ogsaa fra de fra Port-Arthur udsendte Skibe landsat Detachementer, der angreb de fjendtlige Kyststillinger.

Imidlertid fik Eskadrechefen efter sin Ankomst til Port-Arthur den 24. Juni kategorisk Ordre til at gaa op til Wladiwostok af den Øverstkommanderende. Statholderen føjede hertil den Ordre, at Kontreadmiral Witthøft skulde føre Eskadren ud og staa til Søs, saaledes at det kom uventet for Fjenden, og Eskadren skulde saa staa op til Wladiwostok, idet den, saavidt det var muligt, skulde undgaa enhver Kamp. Kun hvis en saadan var uundgaelig, skulde den optages med Tillid til Sejren.¹⁾

¹⁾ Telegram fra Statholderen til Eskadrechefen i Port-Arthur af 4. Juli 1904:

1. Da det efter allerhøjeste Ordre maa anses som Eskadrens Hovedopgave at naa op til Wladiwostok, er det nødvendigt, at Skibene saa snart som muligt forlader Havnen, uden at gaa til Ankers paa Yderreden, saaledes som det fandt Sted den 23 Juni.
2. For at dette kan udføres paa bedste Maade, bør man søge at gøre det uventet for Fjenden, særlig vælge dertil en taaget Morgen eller friskt Vejr og herved søge at skabe uheldige Betingelser for de japanske Torpedobaade til Forfølgelse af Eskadrens Skibe, der inden Mørkets Frembrud søger saa langt ud i det aabne Hav som muligt.
3. Omend det hovedsagelig drejer sig om for Eskadren at undgaa Kamp, saa bør den dog være rede hertil bestandig, og i Tilfælde af, at en saadan er uundgaelig, da modtage den med Tillid til Sejren. Paa Grundlag af modtagne Udsagn har Japanerne kun 3 Panserskibe.

I det Møde af Flagmænd og Skibschefer, som Eskadrechefen havde sammenkaldt i Port-Arthur den 17 Juli, blev det fastslaaet, at Flaadens Hovedopgave paa det nærværende Tidspunkt var at være til Støtte for Fæstningen, og som Følge heraf burde Eskadren ikke forlade Havnen, saalænge der endnu var en Mulighed for at kunne løse denne Opgave.

Da den Øverstkommanderende ikke kunde tiltræde denne Opfattelse, telegraferede han til Kontreadmiral Withøft, at Flaaden, for hvilken man havde en særlig Bestemmelse, ikke maatte knytte sin Skæbne til Fæstningens, og Eskadren skulde staa til Søs og slaa sig en Vej igennem til Wladiwostok, og undgaa Kamp, saafremt Omstændighederne tillod det. Protokollen for førnævnte Møde af Flagmænd og Skibschefer i Port-Arthur

4. Det overlades Dem at bestemme i hvilken Orden Skibene skal forlade Havnen. Jeg anser det imidlertid som nødvendigt at udtale, at alle de i Orden værende Torpedobaade bør gaa først ud, og derpaa Krydserne, der ved Operationer sammen skulle dække de udgaaende Panserskibe paa Siderne og søge at forjage de fjendtlige Torpedobaade.

Foruden Minestrygerne vil det være heldigt at have to store Dampere med.

Telegram af 1. Juli 1904 (Modtaget i Port-Arthur den 3 Juli). Ifølge allerhøjeste Befaling beordrer jeg herved Deres Eksel-
lence til, i Tilslutning til Anordning af 1 Juli No. 2196, at komplettere alle Beholdninger, og naar Sewastopol er færdig, overbevise Dem om, at Skibene med Sikkerhed kan gaa ud af Havnen. I det De derpaa vælger et gunstigt Øjeblik, skal de staa til Søs med Eskadren, undgaa enhver Kamp saavidt det er muligt, og staa op til Wladiwostok ad den Vej. De anser som den mest formaalstjenlige. Før de gaar ud maa De afholde Konference med alle Flagmænd og Skibschefer om alle Spørgsmaal denne Sag vedrørende, om et muligt Møde med Fjenden og endelig om selve Sejladsen derop. Alle de Skibe der bliver tilbage i Havnen skal underlægges Admiral Leschinsky. Angaaende Modtagelsen af dette Telegram bedes De sende Indberetning og tillige, som angivet i førnævnte Anordning, om Dagen for Deres Afgang med Eskadren.

forelagde General-Adjutant Aleksejeff, sammen med sin egen Opfattelse til Kejsereus Sanktion, og efter at han af denne havde faaet Billigelse paa de Ordre, han havde givet, telegraferede han til Eskadrechefen, at han fastholdt sine tidligere givne Befalinger om, at Eskadren skulde gaa til Wladiwostok.

Dette Telegram blev modtaget i Port-Arthur om Natten til den 7de August, og om Morgenen den 8de August sammenkaldte Kontreadmiral Withøft Flagmændene og Skibscheferne til Møde, og gav Befaling til at alt skulde være klart til Afgang den næste Morgen. Imidlertid bragte Fjenden Belejringsskyts i Stilling paa Ulvebjergene, og den 7de August aabnede han Ilden paa Havnen, hvorved nogle Projektiler ramte Skibene samme Dag, og et af disse saarede Kontreadmiral Withøft, der befandt sig paa Dækket af Cesarewitsch, let i Armen. Den 9de August kunde Eskadren ikke gaa ud, da den endnu ikke var klar, og den forblev derfor i Havnen. Fjenden fortsatte Skydningen, hvorunder der var mange Træffere paa Eskadrens Skibe, og en Granatstump fra en 12 cm Kanon ramte Chefen for Panserskibet Retwisan, Kommandør Schtschensnowitsch. Et andet Projektil ramte samme Skib under Panzerbæltet og foraarsagede en undervands Beskadigelse af stort Omfang, hvorved der løb 400 Tons Vand ind i Skibet. En Pram der laa paa Siden af Panserskibet, lastet med to 15 cm K. til det, sænkedes ved den tredje fjendtlige Træffer.

Eskadrens Skibe søgte at erstatte de 15 cm Kanoner, der var blevet bragt i Land, med 15 cm Kanoner fra Krydsereu Bajan, der stod i Dok. Desuden fyldtes der Kul og indtoges Proviant, og man besvarede Fjendens Beskydning med svag indirekte Skydning.

Overførelsen af 15 cm Kanoner, og for Resten ogsaa af en Del Kanoner af mindre Kaliber, udførtes for at udligne den Mangel paa denne Slags Skyts, der var fremkommet som Følge af, at en Del af Kanonerne allerede

ved Belejringens Begyndelse var blevet taget i Land. En saadan Ombytning af Kanoner, selv om det er af samme System, det drejer sig om, er meget uheldig under en Krig.

Enheden i Skibenes Besætninger led ogsaa ved, at Dele af disse blev sendt i Land til Kyststillingerne, hvorfra ofte Folkene ikke mere kom tilbage til deres Skibe.

Eskadren, der i Tiden før Belejringen af Port-Arthur saa godt som ingen Øvelse havde haft i samlet Sejlads, og som for Størstedelens Vedkommende havde ligget i Havnen i de tre sidste Maaneder, fortrinsvis beskæftiget med Arbejder i Land og med Reparationsarbejder i de af Torpedoenne beskadigede Skibe, var ikke et samlet Hele, men kun en Samling af enkelte Skibe, hvoraf ovenikøbet en Del ikke havde sin fulde Armering og Besætning. Kontreadmiral Withøft, der aldrig havde kommanderet Eskadre eller Deling af Skibe, ansaa sig ikke for kvalificeret til den ansvarsfulde Stilling som Eskadrechef og nærede aldeles ikke Tillid til Muligheden af, at Eskadren skulde kunne slaa sig igennem til Wladiwostok. Størstedelen af Flagmændene og Skibscheferne ansaa vor Eskadre for at være betydelig svagere end den blokerende Flaade, og nærede kun ringe Haab om et lykkeligt Udfald.

Da Eskadren den 10. August gik ud manglede der følgende i Armeringen:

Panserskibet Sewastopol	1	Stk.	30	cm	K.
— Retwisan	2	-	15	-	-
— Pereswjet	1	-	15	-	-
— Pebjeda	1	-	15	-	-
Krydseren Askold	2	-	15	-	-
— Diana	4	Stk.	75	mm	og
— Pallada	4	-	75	-	og
Panserskibet Cesarewitsch	4	-	75	mm	-

Den 10. August begyndte Eskadren at gaa ud af Havnen Kl. 4¹/₂ Morgen; paa Yderreden gik Skibene til Ankers efter Dispositionerne, og samtidig gik Minestrygningskaravanen i Gang. Da Kl. 8¹/₂ det sidste Panserskib var kommet ud af Havnen, lettede Eskadren og stod i Kølvandsorden til Søs efter Ministrygerne. Ved Daggry observeredes i Horizonten, i Retning af Øen Cape, nogle fjendtlige Kanon- og Torpedobaade, til hvilke der kort efter sluttede sig 3 Krydsere af 2den Klasse og 2 Panserkrydsere; omtrent samtidig saas ved Øgruppen Miao-tou 1 Panserkrydser af 2den Klasse og nogle Torpedobaade.

Lidt før 10 F. M. højste Eskadrechefen Signalet: »Det meddeles Flaaden, at Hans Majestæt har befalet at gaa til Wladiwostok.»

To fjendtlige Panserkrydsere — Nishin og Kasuga — trak sig tilbage østerpaa. Kl. 10¹/₂ F. M., da Eskadren passerede Forbjærget Ljaotischang i en Afstand af 10 Sømil, gav den Kommanderende Ordre til, at Ministrygerne kunde gaa tilbage, hvorpaa Eskadren styrede Kursen S 52 O i Kølvandslinie med følgende Orden: Cesarewitsch (Kontreadmiral Withøfts Flag), Retwisan, Pebjeda, Pereswjel, (Kontreadmiral, Fyrst Uchtomskys Flag), Sewastopol og Poltawa. Derpaa Krydserne Askold (Kontreadmiral Reissensteins Flag), Pallada og Diana. Krydseren Nowik gik foran som Førerskib; Torpedobaadene Winosliwy (Kaptajn Elisejffs Stander), Wlastny, Grosowoi og Boiky paa Styrbords Side og Besschumny, Besstraschny, Besposchtschatny og Burny paa Bagbords Side udfør Admiralskibet. Hospitalskibet Mongolia gik noget agten for Eskadren.

Besætningerne gaves der Middagsmaaltid. Paa denne Tid fik Cesarewitsch en Beskadigelse paa Styreledningen og højste Signalet K og gik ud af Linien. Efter at have udbedret Skaden indtog den atter sin Plads i Linien. Eskadrechefen forespurgte om Retwisan kunde gaa mere

Fart til Trods for sin undervands Skade, og fik herpaa det Svar, at det kunde den godt, hvorfor Farten sættes op først til 10 og derpaa til 12 Knob. Antallet af fjendtlige Torpedobaade voksede stadigt, og nogle af dem holdt gaaende foran vor Eskadre.

Omtrent Kl. 11^{1/2} viste der sig i Øst en Deling fjendtlige Panserskibe bestaaende af 4 Panserskibe og Krydserne Nishin og Kasuga, der holdt en Kurs, der skar vor Eskadres. Den Deling fjendtlige Krydsere, der var observeret ved Miao-tou, stod over for at slutte sig til Panserskibsdelingen.

Krydseren Nowik blev kaldt tilbage og indtog sin Plads i Linien som agterste Skib, og Torpedobaadene blev sendt over paa Styrbords Side.

Kl. 12 T. 20 M., paa en Afstand af 15000 Meter, aabnede Fjenden Ilden fra deres store Kanoner, som straks blev besvaret fra Skibene i vor Eskadre. Sandsynligvis for at hindre Fjenden, der gik paa en Kurs der skar vor, i at omfatte Teten af vor Kølvandslinje, ændrede Eskadrechefen Kursen til Bagbord omtrent 4 Streger og passerede Fjenden paa omtrent modgaaende Kurser med Styrbords Siderne vendt med hinanden (Tegning No. 1).

I Cesarewitsch observeredes imidlertid en Mine-gruppe, som Panserskibet kom heldigt udenom, og advarede samtidigt de andre Skibe med de aftalte smaa, korte Fløjt og Viften med Semaforen. Idet Fjenden koncentrerede Ilden paa vort forreste Panserskib og passerede Linjen tværs af os, vendte han pludselig med alle sine Skibe til modsat Kurs og, uden at ophøre med Skydningen, tog han en Kurs, der nærlig var parallel med vor Eskadres (Tegning No. 2).

Efter i nogen Tid at have staaet videre paa denne Kurs vendte Fjenden atter med alle sine Skibe til modsat Kurs, og passerede saaledes vor Eskadre (Tegning No. 3), idet han overførte sin Ild paa vore agterste

Panserskibe og Krydsere, der gik i Queuen af vor Linie. Paa Grund af den store Afstand kunde vore Krydsere med deres 15 cm Kanoner ikke med Udbytte besvare den fjendtlige Ild, medens de fjendtlige Projektiler af stort Kaliber ramte omkring dem og Krydserne selv. Af denne Aarsag gik vore Krydsere ud af Linjen, satte Farten op og formerede en anden Kølvandslinie tværs om B. B. for Panserskibene i en Afstand af omkring 2000 Meter.

Omtrent paa samme Tid vendte den Deling af fjendtlige hurtiggaaende Krydsere, der kom fra Øerne Miaoutou, for at slutte sig til sin Panserskibsdeling, og koncentrerede sin Ild om de sidste Skibe i vor Linie, Krydserne Askold, Pallada, Diana og Nowik.

Efterhaanden forøgede vor Eskadre sin Fart til 14 Knob, hvorved Panserskibet Poltawa, der var agterste Skib i Styrbords Kolonne, begyndte at sakke lidt agterud.

Vore Torpedobaade, der gik i to Kølvandskolonner, holdt sig ude paa Krydsernes Bagbords Side.

Lige efter at Krydserne havde formeret anden Kolonne, kom Eskadren til den anden Gruppe af Miner, som den imidlertid undgik lige saa heldigt som den første.

Efter at Eskadren saaledes var kommet bort fra Fjenden, ophørte Skydningen lidt over Kl. 1 E. M., og Admiralen gik derefter atter paa Kurs mod Shantung og fortsatte med en Fart af 14 Knob.

De fjendtlige Skibsdelinger var paa denne Tid i følgende Stillinger (Tegning No. 3) til vor Eskadre: Panserskibsdelingen — 4 Panserskibe og 2 Panserkrydsere af 1ste Klasse — var agten for vor Eskadre paa Styrbords Laaring og i betydelig Afstand herfra. Efter at være drejet paa Kurs efter Eskadren laa Delingen omtrent parallel med os og vandt langsomt ind paa os; den fjendtlige hurtiggaaende Krydserdeling — 1 Panserkrydser af 1ste Klasse og 3 Panserdækskrydsere af 2den

Klasse — holdt sig paa Bagbords Laaring af vor Eskadre, uden for Skudafstand for de store Kanoner. En Deling af 4 lette Krydsere af Typen Matsuschima og Panserskibet af 2. Klasse Tschinien befandt sig nordfor vor Eskadre; nogle Delinger af Torpedobaade — ialt op imod 50 — holdt sig fornemmelig foran vor Eskadre.

Under den første Kamp var der ingen af vore Skibe, der fik alvorligere Beskadigelser; det, der led mest, var Cesarewitsch, der gik forrest, og Poltawa, der gik agterst; men ingen af Skaderne var af alvorlig Natur. De fjendtlige Skibe havde ogsaa, saa vidt det kunde ses, kun faaet mindre Skader i denne Del af Kampen, og den fjendtlige Formation var ubruds.

Efter denne Kamp blev de fjendtlige Panserskibs- og Krydserdelinger langt tilbage for os, og Vejen var fri til Shantung, hvorfor den Kommanderende gav Signal til at tage den tidligere Kurs for at staa op mod Wladiwostok.

Fra Kl. 3 E. M. begyndte de fjendtlige Panserskibs- og Krydserdivisioner langsomt at hale ind paa os. Da Kontreadmiral Withøft saa, at Fjenden gjorde sig klar til Kamp, lod han, efter sin Stabschefs Forslag, planlægge nogle eventuelle Manøvrer med det Maal at afskære Fjenden fra den gunstige Stilling med Hensyn til Solen og modtage Kamp under Fjærnelse fra ham paa Frontorden. Denne Formation maatte antage at bevirke, at Fjenden vilde forfølge vor Eskadre ligeledes paa Frontorden, og dette gav os et stort Fortrin i Ildstyrke fra de 15 cm Kanoner (som 26 til 12), medens dette Fortrin ved Kølvandslinieformationen for den japanske og vor Eskadre, vilde være paa den fjendtlige Panserskibdelings Side (som 33 til 41); med Hensyn til de større Kalibre var Forholdet mellem de to Eskadrer temmelig lige.

Ved en Analyse af Manøvremlighederne viste det sig, at vor Eskadre ikke kunde komme til at indtage en

gunstig Stilling med Hensyn til Solen, da den for at opnaa en saadan nødvendigvis maatte støvne SW, medens det for at gaa til Wladiwostok var nødvendigt at styre SO. Desuden kunde vi let ved at overgaa til Frontorden komme til at nærme os Fjenden i Stedet for, som Planen var, at føre Kampen under Fjærnelse fra ham, og Admiralen befrygtede, at vore Skibe paa den kortere Afstand kunde faa saa alvorlige Beskadigelser paa Skrog og hurtigskydende Skyts, at de ikke var i Stand til at fortsætte Rejsen til Wladiwostok og afværge Fjendens Torpedobaadsangreb om Natten. Af denne Aarsag besluttede Admiralen at bibeholde samme Formation og staa videre paa samme Kurs; men for i den eventuelt paafølgende Kamp ikke at binde Krydserdelingen og for at give den Lejlighed til, i givet Tilfælde, at benytte sig af sin høje Fart, gav Admiralen Ordre til at give følgende Signal til Krydserdelingen: I Tilfælde af Kamp gives der Chefen for Krydserdelingen fri Månøvre.

De japanske Skibsdelinger vedblev at hale ind paa vor Eskadre; men Klokkeren var allerede 5 om Eftermiddagen. og den Kommanderende gik aabenbart ud fra, at det vilde kunne lykkes ham at undgaa en afgørende Kamp inden Mørkets Frembrud; i Løbet af Natten haabede Kontreadmiral Withøft paa, at det ved at foretage en Række Drejninger skulde lykkes ham at faa Fjenden til at miste Følingen med vor Eskadre, og paa den Maade faa en Mulighed for at naa op til Wladiwostok. I den Hensigt gav Admiralen Ordre til med Semaforen at signalere til Askold, om at meddele Krydserne, at de om Natten ikke maatte lyse med deres Projektører, og til Torpedobaadene, at de skulde holde sig i Nærheden af Krydserne.

Mandskaberne fik Aftensmaaltid. Vor Panserskibdelings Linie var paa denne Tid en Del mere langstrakt,

da de agterske Skibe — Sewastopol og særlig Poltawa — sakkede meget agterud.

Lige før Kl. 6 E. M., da det forreste Skib i Fjendens Panserskibsdeling kom op og var tværs ud for Skib No. 4 — Panserskibet Pereswjet — i vor Linie, i en Afstand fra dette paa 8000 Meter, begyndte Kampens anden Del. Den Kommanderende gav Ordre til at forøge Farten til 15 Knob, for at vanskeliggøre Fjendens Skøn om vor Eskadres virkelige Fart, og samtidigt forandrede Admiralen Kursen til 2 Streger til Bagbord, for at faa Fjenden paa Laaringen og derved holde ham under den stærkeste Ild fra alle Kanoner, og samtidigt stille eget Panzer under den heldigste Nedslagsvinkel. Men Admiralen satte hurtigt Farten ned igen til 14 Knob, for at Sewastopol og Poltawa kunde naa op til Eskadren.

Forinden anden Del af Kampen tog sin Begyndelse gik en Krydser af 1ste Klasse, der gik som forreste Skib i Fjendens Deling for hurtiggaaende Krydsere, ud af sin Deling og indtog Pladsen som agterste Skib i Panserskibsdelingen, saaledes at den japanske Admiral havde en Linje bestaaende af 7 pansrede Skibe: 4 Panserskibe og 3 Panserkrydsere af 1ste Klasse, mod 6 Panserskibe i Admiral Withøfts Linje.

Alle de andre fjendtlige Skibsdelinger holdt sig Nord for vor Eskadre.

Artillerikampen udviklede sig mellem hele Fjendens og vor Panserskibsdeling, som gik paa nærlig paralelle Kurser. Fjenden koncentrerede sin Ild paa vore Flag-skibe — Cesarewitsch og Pereswjet — medens vore Panserskibe, efter Admirals Ordre, koncentrerede deres Ild paa det forreste fjendtlige Skib. En meget hidsig Kamp udkæmpedes i omtrent 1 Time med lige Held for begge Parter; tilsyneladende fik hverken Fjendens eller vore Skibe alvorligere Skader, og kun Pereswjet mistede begge Stængerne.

Men imidlertid lykkedes det Fjenden ret hurtigt at

skyde sig ind paa Cesarewitsch, og lidt over 5 E. M. dræbtes Eskadrechefen, Kontreadmiral Withøft, ved at et 30 cm Projektil ramte Flagskibet omtrent ved Kommandotaarnet. Ved denne Lejlighed saaredes yderligere Stabschefen, Kontreadmiral Matusewitsch, ligesom de fleste af Stabens Officerer enten dræbtes eller saaredes. Fjenden, der havde den Fordel at besidde højere Fart, trak langsomt forover, og begyndte efterhaanden at trække nærmere over mod vor Linie, i den øjensynlige Hensigt at omklamre Téten af vor Køl vandlinie. Panserskibet Cesarewitsch blev bogstavelig overdrysset med fjendtlige Projektiler; lige før Kl. 6 fløj en Projektilstump ind mellem Kommandotaarnet og Taget, og dræbte inde i Taarnet ældste Navigationsofficer, Rorgængereren og nogle Matroser samt saarede Chefen, ældste Artilleriofficer og Torpedoefficer og endelig alle de Matroser, der opholdt sig i Taarnet. Dette Projektil ødelagde Styrelningen og alle Apparaterne i Kommandotaarnet til Ledelse af Panserskibet og Artilleriet, og Skibet kunde ikke styre. Et Øjeblik forinden dette Projektil ramte, havde Roret været lagt lidt Styrbord for at holde Skibet paa Kursen, og Roret blev nu staaende i denne Stilling, hvorfor Skibet begyndte at beskrive en Cirkel til Bagbord. Panserskibene Retwisan og Pobjeda fulgte efter Cesarewitsch; men da de opdagede, at denne gjorde omtrent en hel Omdrejning og gennemskar vor Skibslinje, forstod de, at Cesarewitsch ikke kunde styre, og Roret blev derfor skiftet i disse Skibe, og de begyndte at dreje til Kurs igen (Tegning No. 4). Paa denne Maade kom vor Skibslinje fuldstændig i Uorden, og alle Skibene kom til at ligge i en Klump. Cesarewitsch fortsatte med at gaa rundt i en Cirkel, Pereswjet drejede ud fra sin Kurs og mindskede Fart for at undgaa at kollideres med Cesarewitsch, og Retwisan og Pobjeda drejede til deres tidligere Kurs.

Da Chefen paa Retwisan saa, at Fjenden med Held

beskød vore Skibe, der laa i en Klump, og da han ansaa Stillingen for meget alvorlig, besluttede han at udskille sig fra de andre Skibe og begyndte at nærme sig Fjenden. Retvisan havde foruden en undervands Beskadigelse, den havde faaet den forrige Dag ved Port-Arthur, og med hvilken den var gaaet til Søs, faaet endnu en undervands Træffer under den første Del af Kampen, henne i Skibets forreste Del lige ved Vandlinjen; der strømmede Vand i Lazaretrummet, og Skibet laa noget paa Næsen. Under disse Omstændigheder ansaa Chefen det for umuligt at naa op til Wladiwostok, og mente at han hellere burde søge tilbage til Port-Arthur.

Paa Cesarewitsch's Bro foregik der ved dette Tidspunkt følgende: Da ældste Artilleriofficer, Premierløjtnant Njenjukoff, et eller to Minutter efter at være blevet saaret atter kom til sig selv, saa han, at der ingen var i Taarnet undtagen nogle dræbte, og at Panserskibet stadig fortsatte sin drejende Bevægelse til Bagbord; han gik hen til Rattet, men mærkede straks at Roret ikke virkede, hvorfor han gav Ordre til Centralkommandopladsen, om at skifte om til Styring dernede fra; men der blev ikke svaret dernede. I dette Øjeblik kom Sekondløjtnant Daragan og Premierløjtnant Pilkin, der ogsaa begge var blevet saaret, ind i Taarnet. Premierløjtnant Njenjukoff sendte Sekondløjtnant Daragan hen for at sørge for Rortalliernes Anbringelse, og da han derefter følte, at han tabte Bevistheden (han var gentagende Gange blevet saaret og kunde ikke se tydeligt) og at hans Ansigt drev med Blod, overgav han Kommandoen til Premierløjtnant Pilkin, og begav sig derpaa agterefter for at blive forbundet.

Efter at have overtaget Kommandoen saa Premierløjtnant Pilkin, at Maskintelegraferne ikke fungerede, og han søgte derfor, ved at lede Skibets Bevægelser fra Centralkommandopladsen, at føre det ud af den farlige Stilling, det befandt sig i. Da Næstkommanderende,

Fig. 1.

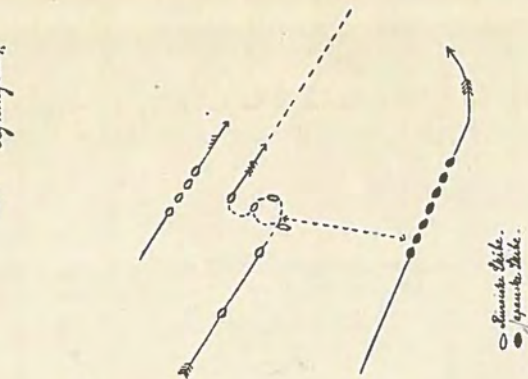


Fig. 2.

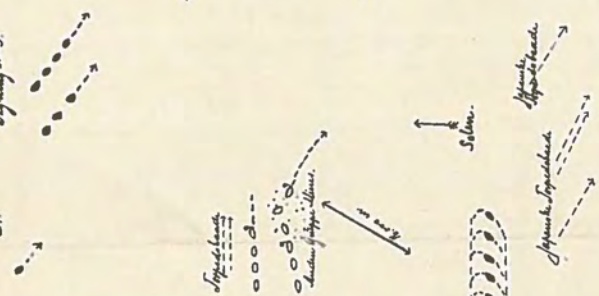


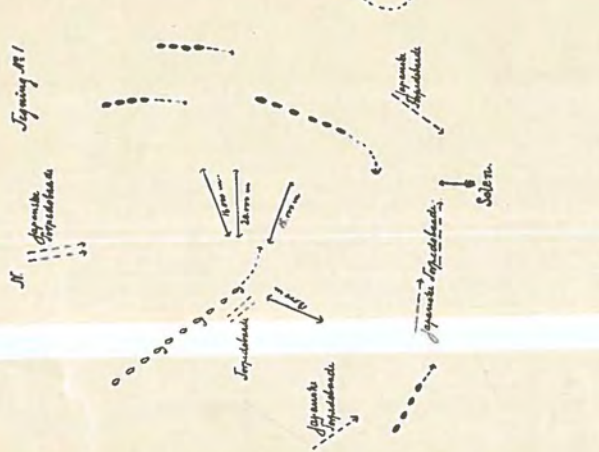
Fig. 3.



Fig. 4.



Fig. 5.



Kaptajn Schumoff, lige derefter kom op paa Broen, efter at have været nede ved Slukningen af en Ildløs paa Batteridækket, overtog han Kommandoen og begyndte at dreje Skibet rundt med Maskinerne. Han gav derefter Ordre til at hejse Signal til Eskadren om, at Admiralen overgav Kommandoen til Kontreadmiral, Fyrst Uchtomsky, da den saarede Stabschef var bevidstløs og ikke kunde føre Eskadren.

Krydserdelingen vendte nu til N1/4 W. For nu hurtigst muligt at bringe Orden i vor Linje, gav Kontreadmiral Uchtomsky Ordre til at hejse Signalet »Følg mig«; men da Stænger og Signalrør var blevet skudt ned paa Pereswjet, var det umuligt at hejse dette Signal, og Signalofficeren najede det derfor til Gelænderet paa øverste Bro. Pereswjet stævnede Nord, men holdt ikke nogen bestemt Kurs, da alle Kompasser var ødelagt. Den fjendtlige Panserskibsdeling holdt efterhaanden nord-øst og omspændte vore Skibe, der laa i en Klump, og hans Ild koncentreredes mod Retwisan, der blev ved at nærme sig Fjenden.

Da det paa Pobjeda, der stadig holdt sin tidligere Kurs, bemærkedes, at flere af Skibene drejede til nordlig Kurs, drejede det op i Pereswjets Kølvand i den Hensigt at faa genoprettet Formationen; men paa Pereswjet havde man endnu ikke truffet nogen endelig Bestemmelse om, hvad der skulde gøres, og Skibet laa derfor paa en tilfældig Kurs. Retwisan nærmede sig Fjenden til en Afstand af 3500 Meter i den Hensigt at vædre Fjendens agterste Skib; men i dette Øjeblik blev Chefen ramt af en glødende Granatstump i Underlivet, og da han paa Grund af Smerterne ikke saa sig istand til at lede Panserskibets Manøvrer, gav han Ordre til at lægge Roret haardt Bagbord og staa hen for at forene sig med Eskadren. Efter at Retwisan havde indhentet Pereswjet og Pobjeda, og da Chefen for Retwisan mente

at være den ældste i Panserskibsdelingen, stod han paa en Kurs over mod Port-Arthur.

Kontreadmiral Uchtomsky gav straks Ordre til at holde op i Køl vandet paa Retwisan, og fulgte derpaa efter den; de øvrige Panserskibe, Poltava, Sewastopol og Cesarewitsch drejede ogsaa til Kurs $N\frac{1}{4}W$; paa denne Maade gik hele Eskadren op imod Port-Arthur.

Kampen med Fjendens Panserskibsdeling hørte nu op; men to fjendtlige Krydsere af Typen Matschushima og Panserskibet af 2den Klasse Tschinien aabnede Ilden paa vore Skibe; efter nogle heldige Skud fra Pereswjet trak disse Skibe sig tilbage og Kampen ophørte.

I Løbet af den anden Del af Kampen holdt Krydserne sig ligesom før i Køl vandslinie noget ude om Bagbord for vore Panserskibe. Da Cesarewitsch's krappe Drej observeredes, hvorved han drejede helt ud af Linjen, gav Krydserdelingens Chef, Kontreadmiral Reissenstein, Ordre til at dreje til Kursen $N\frac{1}{4}W$, for at komme paa en Kurs, der var parallel med Flagskibets.

Som før omtalt kom der paa dette Tidspunkt Uorden i vor Panserskibslinie, og paa Cesarewitsch blev der hejst Signal om Kommandoens Overgivelse, hvilket Signal ogsaa blev aflæst paa Askold. Da Kontreadmiral Reissenstein saa, at vore Skibe kom til at ligge i en Klump, og at Fjenden omsluttede Eskadren mere og mere, gik han ud fra, at det var Fjendens Plan cirkulært at indeslutte vore Skibe og beskyde dem ude fra Periferien, medens de laa i Centrum. Da Admiralen ansaa det for at være af yderste Vigtighed jo før jo hellere at bryde den fjendtlige Ring, for at han ikke skulde faa denne helt sluttet, og da det snart blev mørkt, besluttede Kontreadmiral Reissenstein at bryde igennem Linjen. Alle vore Panserskibe laa paa dette Tidspunkt paa Kursen $N\frac{1}{4}W$ og blev beskydt af Fjendens Agterkanoner. Krydserdelingens Chef vilde nu

gennembyrde Ringen af Fjendens Skibe paa det Sted, hvor den havde mindst Modstandskraft, og maatte derfor dreje til en Kurs, der skar vore Panserskibes, gaa foran dem paa en vestlig Kurs og sætte Farten op først til 18 og saa til 20 Knob; samtidig gav han Signalet: »Krydserne skal følge mig».

Da Askold passerede Panserskibene observeredes der ingen Signaler paa Pereswjet, og Kontreadmiral Reissenstein, der forment at Fyrst Uchtomsky ikke var istand til at kommandere Eskadren, gav Ordre til at nedhale Kendingssignalerne for Krydserne og kun lade det ene Signal »Følg efter mig» blive vajende. Kontreadmiral Reissenstein ræsonnerede som saa, at var Fyrst Uchtomsky ude af Stand til at kommandere Eskadren, vilde denne følge efter Krydserne, og var han det ikke, vilde Panserskibene følge efter deres Admiralskib.

Krydseren Novik fulgte efter Askold, medens Krydserne Pallada og Diana, der ikke kunde løbe saa høj Fart, sakkede noget agterud for Admiralskibet.

Kontreadmiral Reissenstein gjorde Regning paa ved disse Manøvrer at drage nogle fjendtlige Krydsere efter sig for at jage ham, og herved bryde Fjendens Ring og bane Vejen for vore Panserskibe; ved at følge den Kurs Krydseren Askold styrede, kunde vor Eskadre, efter Krydsedelingschefens Anskuelse, komme ud af den Ring af fjendtlige Skibe, der omsluttede den og ved at forene sig med Askold senere hen paa Natten, fortsætte Bestræbelserne for at naa op til Wladiwostok, hvilket Kontreadmiral Reissenstein ansaa som det hovedsagelige Maal, Eskadren burde søge at naa.

Da Askold kom i Nærheden af den vor Eskadre omsluttende Ring af fjendtlige Skibe, maatte den udholde en svær Ild fra nogle Krydsere af 2den Klasse, en Krydser af 1ste Klasse og et Panserskib af 2den Klasse; Askold satte Farten op til sit højeste, og det lykkedes den ved en heldig Træffer at fremkalde en

stærk Ildløs paa et af de japanske Skibe. Det lykkedes den at gennembryde den fjendtlige Linie; men en Mængde Projektiler ramte Krydseren under Passagen. Den blev tillige angrebet af japanske Torpedobaade, men det lykkedes heldigt at afværge alle Angrebene, under hvilke en fjendtlig Torpedobaad blev skudt i Sænk. Askold ændrede sin Kurs til Syd, og trak flere af de fjendtlige Krydsere efter sig for at jage den.

Alle Kontreadmiral Reissensteins Planer med Hensyn til at vor Eskadre skulde følge efter Askold ad den Vej, den anviste, kom ikke til Udførelse, idet kun Nowik fulgte efter ham; omkring Kl. 11 om Natten sakkede den imidlertid ogsaa agterud for Askold, da den ikke kunde holde saa høj Fart, som Følge af, at en Kondensator var kommet i Uorden. Alle de øvrige Skibe i Eskadren holdt deres tidligere Kurs N $\frac{1}{4}$ W, og efter at Mørket nu var brudt frem, tabte Askold alle vore Skibe af Sigte.

Da Pallada og Diana ikke kunde gøre saa høj Fart som Askold og Nowik, forenede de sig med den øvrige Eskadre; Diana kom herved saa tæt forbi Pereswjet, at man paa Diana kunde høre, hvorledes ældste Navigationsofficer i Panserskibet raabte over til dem om at gaa af Vejen, da Roret var i Uorden, og Signalofficeren hos Kontreadmiral Uchtomsky benytte Lejligheden, ved den korte Afstand der var mellem Skibene, til at anmode dem om gennem en Raaber at repetere Admiralens Signal „Følg mig“; men dette sidste hørt imidlertid ikke paa Diana.

I Pereswjets Kølvand fulgte paa dette Tidspunkt Pobjeda og Poltawa. Pereswjet selv søgte at holde i Kølvet paa Retwisan, og halede ind paa den med stærk Fart. Panserskibene Sewastopol og Cesarewitsch og Krydserne Diana og Pallada sakkede langt agterud, men holdt samme Kurs som de andre. Retwisan, der gik foran med høj Fart, drejede snart til Kursen W og

forsvandt i Mørket. Da Pereswjet nu ikke havde noget Skib foran sig, blev det førende Skib i Linjen. De andre Skibe, Cesarewitsch, Sewastopol, Pallada og Diana forsvandt i Mørket, og nu begyndte Japanerne deres Torpedobaadsangreb fra forskellige Sider. For at undgaa disse ændrede vore Skibe deres Kurs pludseligt, og kort Tid efter var Eskadren fuldstændig skilt ad. Hvert enkelt Skib handlede efter bedste Skøn, og Eskadren var som et Hele ophørt at eksistere endog nominelt.

Da man fra Flagskibet havde tabt Retwisan af Sigte (Admiralens Signal om at mindske Fart var ikke her blevet observeret) besluttede Kontreadmiral Uchtomsky for Natten at blive paa Kamppladsen og styrede derfor efterhaanden Kurserne N, S, O, W med Farter paa 7—8 Knob for bedre at kunne holde sig samlet. Ved Daggry viste det sig, at Pereswjet og de omkring den værende Skibe, nemlig: Pobjeda, Poltawa og Torpedobaaden Wlastny ikke var paa Kamppladsen, men derimod ved Øen Round; efter at have bestemt Pladsen gik disse Skibe over mod Port-Arthur, hvortil de ankom om Morgenen den 11. August efter at have passeret Mine-spærringerne uden Uheld. Den samme Morgen vendte Retwisan og Sewastopol, Pallada og Torpedobaadene Wynosliwy og Bojky tilbage til Havnen.

Vore øvrige Skibe var det gaaet paa følgende Maade: Cesarewitsch var sakket meget agterud, da dens Skorstone var blevet meget beskadigede. Desuden var man nødt til at styre fra Centralkommandopladsen, hvor Kompasserne var ødelagte. Skibet kunde daarligt holde sig paa Kursen og girede voldsomt. Da Næstkommanderende, der nu kommanderede Skibet, saa, at Cesarewitsch var fuldstændig skilt fra de andre Skibe, og da han indsaa, at med Mørkets Frembrud vilde de fjendtlige Torpedobaadsangreb begynde, hvilke man kun meget daarligt vilde kunne værge sig imod med Styling fra Kommandopladsen ved Hjælp af Ror og Maskiner, be-

sluttede han at gaa til en sydlig Kurs og søge op til Wladiwostok for saaledes at udføre Kejserens Befaling; efter Raadslagning med sine Officerer herom gav disse ham Medhold i hans Beslutning, og da Klokkeren var omtrent 8 om Aftenen, drejede han, Kaptajn Schumoff, Panserskibet til Kursen Syd, styrende efter Polarstjernen.

Den næste Morgen den 11. August, da man undersøgte de Skader, som Cesarewitsch havde faaet under Kampen, kom Chefen til det Resultat, at Skibet ikke vilde være i Stand til at naa op til Wladiwostok. Man manglede Kul og Fokkemasten var ved en Træffer fra en 30 cm Kanon blevet gennembrudt i hele sin Omkreds lige under øverste Bro, og den truede med at styrte om. Kulforbruget var gaaet meget op, da Skorstenene var stærkt gennembullede. Der manglede saaledes i høj Grad naturlig Træk, og ved Anvendelsen af kunstig Træk foer en Mængde af det finere Kul fra Ildstederne lige ud af Skorstenene uden at naa at blive forbrændt. Under disse Omstændigheder kunde man ikke gaa ud fra, at der ikke vilde blive Kul nok til at gaa helt op til Wladiwostok med, og som Følge af disse Aarsager, gik Cesarewitsch ind til Kiau-Tschau, hvor den derefter desameredes.

Krydseren Diana tabte snart Eskadren af Sigte. Da Chefen gik ud fra, at Eskadren gik tilbage til Port-Arthur, og da han havde set, at Chefen for Krydserafdelingen havde slaaet sig igennem med Askold og afgivet Signalet »Følg efter mig«, og da han endelig forstod de i Port-Arthur givne Ordre saaledes, at det hovedsagelige Maal med at sende Skibene til Søs var, at disse ikke skulde falde i Fjendens Hænder i Tilfælde af, at Fæstningen maatte overgive sig, sluttede han at udskille sig fra Eskadren og stod syd paa. Da Mørket faldt paa, holdt Diana først østover og dernæst over mod Shantung. Torpedobaaden Grosowoi, der stadig holdt sig i Krydserens Nærhed, fulgte efter den.

I Kampen den 10. August fik Diana ingen betydelige Skader; kun forarsagede en undervands Træffer, at der løb en Del Vand ind i Skibet, og navnlig Lazaretrummet var bleven en Del ødelagt. Man var her nødt til at stive Dæk og Skodder af med Træstræbere.

Da man den følgende Dag opgjorde Kulbeholdningen, kom Chefen til den Slutning, at man ikke havde Kul nok til at gaa op til Wladiwostok med. At man ikke havde tilstrækkelig Kul fremgaar af følgende Erklæring fra Chefen: Selv om man vilde gaa med økonomisk Fart, maatte der op til Wladiwostok holdes Damp paa alle Kedler; thi ellers kunde et, selv i god Tid observeret fjendtligt Skib, komme ind paa nært Hold af Krydseren, medens der blev sat Damp op paa alle Kedler; for det andet maatte man beregne et Etmaal med fuld Fart, for at komme igennem Koreahavbugten. Endelig kom hertil, at det var yderst vanskeligt at benytte de Kul, der laa i Reservekulkasserne, da disse skulde flyttes over øverste Dæk hen til de almindelige Kulkasser, og hertil maatte hele Besætningen benyttes, under ustandseligt Arbejde tre Dage igennem. Af disse Aarsager besluttede Chefen ikke at gaa til Wladiwostok med Askold, men at fortsætte Syd paa.

Paa Vejen sydpaa gik Diana ind til Havnen Kwantchau-Wan for at komplettere sin Kulbeholdning, og stod derefter ind til Saigon, hvor den desarmeredes.

Torpedobaaden Grosowoi forlod Krydseren og gik til Schanghaj, hvor den snart efter blev desarmeret.

Efter at Krydseren Askold havde slaaet sig igennem og unddraget sig Forfølgelse, mindskede den sin Fart for Natten. Den næste Dag blev det ved et nøjere Eftersyn godtgjort, at den havde faaet adskillige undervands og overvands Skader. To Spanter var skudt over midtskibs og Skorstenene var meget gennemhullede, hvorfor Kulforbruget forøgedes i høj Grad. Kontreadmiral Reisenstein besluttede derfor ikke straks at søge op til

Wladiwostok, da det efter Admiralens Mening vilde være uforsvarligt at foretage denne lange Sejlads, hvis det skulde falde i med haardt Vejr. Krydseren gik derfor ind til Shanghaj for derpaa, efter at være repareret i Dok, at gaa videre til Wladiwostok; men efter sin Ankomst til Shanghaj blev den hurtigt desarmeret.

Krydseren Novik maatte, efter at have slaaet sig igennem sammen med Askold, da Klokken var 11 om Aftenen, stoppe op for at efterse Kondensatoren, og den tabte herved Askold af Sigte.

Under Kampen fik Nowik ingen alvorligere Skader, men den havde en undervands Beskadigelse omtrent ved forreste Bro. Da man den næste Morgen gjorde Kulbeholdningen op, kom Chefen til det Resultat, at det var ugørligt at naa op til Wladiwostok med det, der var tilbage, og han besluttede derfor at gaa ind til Kiau-Tschau for at komplettere Kulbeholdningen.

Krydseren ankom hertil Kl. 5¹/₂ E. M. og indtog 250 Tons Kul, og Kl. 4 den næste Morgen gik den ud for at staa op til Wladiwostok øst om Japan. I Kiau-Tschau traf Krydseren Torpedobaaden Besschumny, og Kl. 7 Aften indtraf Panserskibet Cesarewitsch.

Paa Turen op til Wladiwostok forøgedes Nowiks Kulforbrug stærkt, og Krydseren kunde derfor ikke naa helt derop, men maatte gaa ind til Korsakowsky Post paa Sachalin, hvortil den ankom den 2. August. Samme Dag kom en fjendtlig Krydser ind til Stedet, hvor Nowik laa, og der udkæmpedes nu en Kamp mellem de to Krydsere, der endte med, at Nowik blev ramt flere Steder under Vandlinjen og fik Roret beskadiget. Chefen satte Skibet paa Land og Besætningen forlod den Natten til den 21. August.

Torpedobaadene Besschumny, Besstraschny, Besposchtshadny og Burny besluttede, efterat Mørket var faldet paa, at udskille sig fra Eskadren for at udføre Kejserens Befaling om at gaa til Wladiwostok. Da de

ikke kunde følge Flagskibet paa Grund af svær Sø og Dønning, gik disse Torpedobaade samlede mod Øst; men om Natten udskilte Besschumny og Burny sig fra de to andre Torpedobaade, der derpaa fortsatte deres Sejlads sammen.

Torpedobaaden Burny stødte om Natten til den 11. August paa Grund paa Kysten af Shantung og Chefen lod den sprænge i Luften; Officererne og Besætningen gik derefter til Fods til Wei-Chai-Wai.

Torpedobaaden Besschumny mødte den 11. August den fjendtlige Panserskibsdeling, hvorfra der udsendtes en Krydser af 2den Klasse for at jage den. Ved denne Jagt brugte Torpedobaaden saa meget Kul, at den var nødt til at gaa ind til Kiau-Tschau for at faa kompletteret Beholdningen.

Torpedobaadene Besposchtschadny og Besstraschny mødte samme Morgen en fjendtlig Skibsafdeling, hvorfra der blev udsendt to mindre Krydsere for at jage. Og saa disse Torpedobaade forbrugte under Jagten saa meget Kul, at de var nødsaget til at gaa ind til Kiau-Tschau.

Som Følge heraf blev alle Torpedobaadene Besschumny, Besstraschny og Besposchtschatny desarmerede i Kiau-Tschau.

Hospitalskibet Mongolia vendte tilbage til Port-Arthur.
(Fortsættes).

Ferrokonkretskibe.

Forkortet, efter det engelske.

Ved Kgl. siamesisk Kommandør M. Bojesen.

Nedenstaaende Uddrag af et Foredrag, holdt d. $22/8$ 1918 i »Institution of Naval Architects« i London, af Mr. T. G. Owen Thurstone, omhandlende 6 søgaaende Dampere, der er under Bygning i Barrow-in-Furness, kan formentlig paaregne nogen Interesse.

Mr. T. udtalte følgende:

For at imødegaa de skæbnesvangre Virkninger, som de umaadelige Tab af Handelstonnage tilsidst vilde have paa Landet, var det af engelske Skibsværfter blevet vedtaget at bygge et vist Antal Ferrokonkret-Skibe af moderate Dimensioner, men dog tilstrækkelig store til at vise, om saadanne Skibe tilfredsstillende de Fordringer, der maatte stilles til Styrke, Sødygtighed, Dødvægt, Kubik etc. Vanskelighederne ved Konstruktionstegningen viste sig imidlertid større end forventet, hvorfor det blev nødvendigt at samarbejde med et paalideligt Ingeniørfirma i Jernbetonbranchen, hvilket Arrangement havde vist sig gensidig fordelagtigt og tilfredsstillende. Man vedtog som første Forsøg at bygge et selvbevægende Fragtskib paa 1150 Tons Dødvægt, som skulde opfylde alle Betingelser, der stilledes til et lignende Skib af Staal. Dimensionerne kom — af Aarsager, som viste sig under Tegningen af Skibet — til at differere fra dem, der anvendes i et Staalskib af samme Dødvægt, i Særdeleshed hvad Længden angik, og endelig fastsloges følgende Dimensioner: Længde mellem Perpendikulærerne 205 ft., Bredde 32 ft., Dybde $19\frac{1}{2}$ ft., Dybgaaende lastet $15\frac{1}{2}$ ft. Tegningerne og Dimensionerne blev arrangerede i Overensstemmelse med Lloyds Regler for

Staalskibe. En af de første Omstændigheder, hvorpaa man blev opmærksom, var, at Gravitetscentret laa langt dybere i Ferrokonkretskroget end i et Staalskrog, hvorfor Metacenterhøjden blev større end ønskelig. For at formindske den, blev den opringelige Bredde af 34 ft. reduceret til 32 ft., og for at opnaa samme Kubik, blev Dybden forøget fra $17\frac{1}{2}$ ft. til $19\frac{1}{2}$ ft. som ovenfor angivet. — Staalvægten i Betonskibet befandtes at udgøre omtrent $42\frac{1}{2}$ % af et Staalskibs af samme Dødvægt; Deplacementet af det sidste vilde være 1800 Tons mod Betonskibets 2350 Tons, og Staalskibets Dimensioner vilde blive: Længde 188 ft., Bredde $30\frac{1}{4}$ ft., Dybde $17\frac{1}{4}$ ft., Dybgaende $14\frac{1}{2}$ ft. Reduktionen i Staalvægt var saaledes ledes langt fra saa stor som forventet af visse Forfattere. Staalvægten kunde vel have været nedbragt noget, hvis Konstruktørerne havde villet løbe en vis Risiko, hvad konstruktiv Styrke angik, hvilket imidlertid ikke ansaas for tilstedeligt ved et første Forsøg. — Een Grund herfor var den, at det var vanskeligt bagefter at give forøget Stivhed og Styrke; en anden og vægtigere, at man var uberettiget til at risikere Skib og Mandskab under Forsøget paa at reducere Staalvægten til et Minimum. Man haabede imidlertid tillidsfuldt efterhaanden at kunne hidføre en saadan Reduktion, da Besparselsen i Staalvægt var af den allervæsentligste Betydning især under de nuværende Forhold. — 200 lignende Skibe vilde betyde en Forøgelse af Handelstonnagen paa 230000 Tons samtidig med, at der spares 51000 Tons Staal. — Desuden var det anvendte Staal almindeligt Forstærknings-Stangstaa, hvorved man blev uafhængig af Pladevalseværkerne. — Dette er saa meget vigtigere, som det for Tiden væsentligt er Valseværkernes Ydeevne, som begrænser Produktionen af Skibsbygningsstaa. — Som den mest økonomiske og effektive Form for Stangstaa anvendtes Spiralstangen, som er en almindelig blød Staalstang, der efter Udvalsning snoes paa en saadan Maade, at

Elasticitetsgrænsen forhøjes med 35% samtidig med, at Snoningen bevirker en forbedret mekanisk Adhæsion til Betonmassen. Den bedre Forbindelse med Betonmassen betinger en kortere Overlapning af Stængerne og dermed, i Forbindelse med den højere Elasticitetsgrænse, en Vægtbesparelse. En yderligere Fordel ved Snoningsprocessen er det, at der hertil kan benyttes Staal af en meget lav Strækningsstyrke, saaledes at Staal af højere Kvalitet frigøres.

I Ferrokongkretskibet opstaar der mange Problemer med Hensyn til Anordninger og Forbindelser, som — i Modsætning til, hvad der er Tilfældet i Staalskibet — frembyder Vanskeligheder. Saaledes skal nævnes Anbringelsen af Aabninger i Skibsbunden, Pakdaaser, Rørpassager gennem Skodter, de forskellige Forbindelser med Skodterne samt Støtters og Pullerters Forbindelse til Dækket m. m.; fremdeles Forbindelsen af Agterstævn, Rorstævn og Sternrøret til Skroget. I et Staalskib er det en smal Sag bagefter at bore Huller, som muligvis er blevne oversete, før Skodterne er blevne rejste, men i et Betonskib er Anbringelsen af Huller, efter at Kongkretten har sat sig, hverken let eller ønskelig. Det er derfor i høj Grad vigtigt, at alle saadanne Detailler er tagne under Overvejelse, før Skodtet eller Skroget er rejst og støbt. Hvor et Hul skal udspares, kan man anbringe en Træpind, men hvor et Rør skal anbringes, er det heldigere at indstøbe en Metalbøsning, med fremspringende Gevind, i Betonen.

Særlig Ombu maa anvendes paa Afløbningen, da man i det foreliggende Tilfælde har at gøre med en Vægt paa 1100 Tons i Stedet for, som i det tilsvarende Staalskib, af 550 Tons. En moderat Hældning maa anvendes, men selv i saa Fald opstaar der paafaldende store Paa-virkninger, netop før Agterenden begynder at løfte sig.

Indvendige Forstøtninger maa derfor anvendes, og

Betonen maa have haft tilbørlig Tid til at størkne og sætte sig, ligesom Beddingen maa være ekstra solid.

Erfaringen viser, at nogen synderlig Tidsbesparelse ikke kan ventes ved det første Skib; men naar alt Materiale er ved Haanden, antages det, at et Skib som det nævnte kan fuldføres i $3\frac{1}{2}$ til 4 Maaneder.

I Sammenligning med en Betonpram paa 1000 Tons vil et Staal fartøj af samme Dimensioner kunne bære 35—40% større Dødvægt. — Staalvægten i Betonprammen vilde kun være knap $\frac{1}{3}$ af Staalprammens, men Skrogvægten vilde være den dobbelte. Hvor Kubiken er Maalet for Lastevnen, spiller dette Forhold ikke nogen større Rolle, men hvor Dødvægten er det afgørende, er Fordelen stærkt paa Staalprammens Side.

Tænkes to Dampere 375 ft. lange og af 9900 Tons Displacement, den første af Staal, den anden af Jernbeton, vil den førstes Letvægt være 2890 Tons, den andens 4070 Tons, Dødvægtene vil være 7010 Tons og 5830 Tons. — Der tabes saaledes 1180 Tons D. W. i Konkretskibet eller 17 % af, hvad der lastes i Staalskibet, medens Skrogvægten er 65 % større og Letvægten 40 %. Disse Tal er dog kun anslaaede.

Marinen paa Rigsdagen. *)

Paa den ordinære Rigsdagssamling 1917—18 har de militære Forhold været meget lidt diskuteret, hvilket — navnlig for Marinens Vedkommende — er en Følge af Krigssituationen samt af at Rigsdagen under de nuværende Forhold naturligvis har været stærkt optaget af paatrængende Spørgsmaal om Ernæringsforhold, Dyretid, Beskatning o. l.

Det eneste Spørgsmaal, der har været videre omtalt, er Flyvevæsenet — idet ved Behandlingen heraf Hærens og Marinens Forhold omtales samtidigt.

Endvidere rettes et Spørgsmaal til Forsvarsministeren om Orlogsværftets Anvendelse til privat Skibsbygning.

Henvendelsernes Art vil fremgaa af Forsvarsministerens Svar.

Forsvarsministeren.

Det ærede Medlem fra Horsenskredsen (Hans Nielsen) spurgte, om man ikke i højere Grad kunde anvende Orlogsværftet til Bygning af andre Skibe end den Art, der hidtil har været byggede derude. Jeg kan dertil svare, at dette i og for sig ingenlunde er umuligt. Foreløbig vil man vel vanskelig kunne overkomme andet end Statens Arbejder, men for Statsarbejdernes Vedkommende er Sagen i Gang, idet jeg allerede ifjor har truffet Aftale med Finansudvalgene om visse Foranstaltninger, som skulde finde Sted, for at Orlogsværftet

*) For Fremtiden vil Tidsskriftet i alt væsentlig gengive efter «Rigsdagstidende» de Rigsdagsforhandlinger hvor Marinen omtales. Kaptajn Henry Gad har paataget sig Hvervet at uddrage hvad der kan formenes af Interesse for Tidsskriftets Læsere. Red.

skulde kunne paatage sig Bygningen af Færger til Statsbanedriften. Saadanne Bygninger er planlagte og besluttede, men har ganske vist Vanskeligheder ved at komme igang som Følge af de Vanskeligheder, der er ved at skaffe det fornødne Materiale dertil.

Jeg skal dernæst vende mig til et Spørgsmaal, som er bleven berørt baade af det ærede Medlem fra Æbeltoft (Neergaard) og det ærede Medlem fra Københavns 6te Valgkreds (Foss) og paa et enkelt Punkt ogsaa af det ærede Medlem fra Middelfart (Slengerik). Jeg tænker paa Forholdene ved Flyvevæsenet. Der har samlet sig Opmærksomhed om det, og de Udtalelser, som er fremsatte her i Salen, er knyttede til bestemte Tilfælde fra den sidste Tid, bestemte beklagelige Ulykkestilfælde. Det har givet Anledning til, at man har rejst det Spørgsmaal, om disse Ulykker stod i Forbindelse med Manglerne ved det Materiel, som Flyvevæsenet raader over. Vi har i Danmark haft 5 Ulykker*), der har medført Død for de paagældende Flyvere, 3 ved Flaaden, 2 ved Hæren — ja 5 Tilfælde er det egentlig ikke, det er 4 Tilfælde, idet der ved den ene Lejlighed ved Flaaden dræbtes 2 Mand ved samme Ulykkestilfælde. De Undersøgelser, der i saa Henseende er anstillede, viser, at der i det højeste i det ene Tilfælde kan være nogen Mulighed for, at der har været Vanskeligheder ved Maskinen, som har kunnet spille ind. Det, jeg tænker paa, er det Tilfælde, hvor Marineflyveren Ulrich Birch styrtede ned. Der er paa dette Punkt nogen Tvivl. For de andre Tilfældes vedkommende betragtes det af dem, der har haft Lejlighed til at undersøge Sagen, og som er de kyndigste paa dette Omraade, som udelukket, at de Begivenheder, som indtraf, har staaet i Forbindelse med Mangel ved Materiellet. I de to sidste Tilfælde ved Hæren, hvor Flyverne Hammelev og Stockfleth forulykkede, oplyses og fastholdes det udtrykkeligt, at det

*) De 4 sidste Ulykkestilfælde er sket senere.

maa anses for givet, at det ikke er Fejl ved de paa-gældende Maskiner, der har været Grunden dertil. I det ene Tilfælde, for Flyveren Hammelevs Vedkommende, anses særlige Vejrforhold at have været Aarsagen, og i det andet Tilfælde formoder man, at en ganske bestemt Manøvrefejls har været bestemmende. Det kan da siges, at i disse Tilfælde foreligger der ingen Grund til at gaa ud fra, at det er Materiellet, der har svigtet. Der er selvfølgelig Tilfælde, hvor en Motor paa en eller anden Maade kan komme i Uorden; ingen af disse Tilfælde har imidlertid forvoldet alvorlige Ulykker, men det kan selvfølgelig ske, det tror jeg foregaar indenfor enhver Virksomhed og naturligvis ikke mindst indenfor enhver Flyvevirksomhed. Man kan da ogsaa sige, at der ikke for Flyvevirksomhedens Vedkommende her hjemme paa nogen Maade har været forholdsvis flere Ulykkestilfælde end for Flyvæsenet andetsteds, der virker under nogenlunde tilsvarende Forhold. Jeg kan vel ogsaa dertil føje, at man jo alle Dage maa regne med, at i mange Henseender er Forholdene for Flyvæsenet lidet gunstige i et Land, hvor Klimaet er af en saa blæsende Karakter, som det er i Danmark.

Med Hensyn til Ordningen kommer i dette Forhold to Ting i Forgrunden, Spørgsmaalet om Kontrol med Materiellets ordentlige Tilstand paa ethvert givet Tidspunkt og Spørgsmaalet selve Reglerne ved Uddannelsen. Systemet paa dette Omraade er naturligvis udviklet lidt efter lidt, men efterhaanden er der udformet ganske faste Regler. De bedste Kræfter, som Myndighederne, Orlogsværftet og Hærens tekniske Korps overhovedet raader over paa dette Omraade, har baade medvirket til Udarbejdelsen af Reglerne og har Ledelsen af deres Gennemførelse, og det Grundprincip, paa hvilket disse Regler kan siges at være byggede, er det, at Flyverne selv skal have teknisk Indsigt i Maskinernes Anvendelse ved Siden af de andre Teknikere, der har Overledelsen,

og at en bestemmende Indflydelse tillægges der Flyvernes egen Mening om, hvorvidt Materiellet er i saa god Stand, at de uden Bekymring kan anvende det. Det er Hovedsynspunktet; Enkeltheder er naturligvis ikke egnede til, om jeg saa maa sige, at foredrages her, men det er klart, at jeg vil være rede til i Finansudvalget eller overfor særlig interesserede Medlemmer at give alle mulige Oplysninger derom. Paa tilsvarende Maade er ogsaa Uddannelsesreglerne formede lidt efter lidt, efterhaanden fæstnede mere og mere. Det er muligt, at der paa nogle Omraader endnu ikke gives tilstrækkelig teoretisk Uddannelse m. H. t. Vejrforhold o. l., og paa dette Punkt er der vistnok Grund til at gaa videre i Kravene end man hidtil er gaaet. Ogsaa om alle Uddannelsesreglerne og Kontrollen i den Henseende o. s. v. skal jeg være rede til at give alle de Oplysninger, man maatte ønske.

Det ærede Medlem fra Middelfart (Slengerik) nævnede i denne Forbindelse Spørgsmaalet om, hvorvidt man skulde kræve, at Flyverne skulde afholde sig fra Spiritus i den Tid, de havde med Flyvevirksomhed at gøre, og det ærede Medlem nævnede i saa Henseende Forholdet ved Marinen. For Marinens Vedkommende har Forholdet udviklet sig saaledes, at man ved Undervandsbaadene ikke havde Spiritus ved Baadene og heller ikke paa de Pladser, hvor Mandskabet samledes. Undervandsbaadenes Virksomhed blev Udgangspunkt for Flyvevæsenet indenfor Flaaden. Derfor er det ganske af sig selv bleven overført paa Tilstanden ved Flaadens Flyveplads. Ved denne og ved Undervandsbaadene forefindes der altsaa ikke Spiritus. Den samme Grundsætning har hidtil ikke været anvendt ved Hærens Flyveplads, men den vil nu blive gennemført der, saaledes at man i saa Henseende for Hærens Vedkommende vil komme til at træde ind under de samme Forhold, som man har for Flaadens Vedkommende.

Det ærede Medlem fra Æbeltoft (Neergaard) rettede

et Spørgsmaal til mig paa dette Omraade, nemlig Spørgsmaalet om Udgifterne til Flyvevæsenet og Forholdet mellem Statens Udgifter og de Beløb, der er indkommet ved privat Indsamling, og dette knytter sig vel til Bemærkninger og Forestillinger, som ofte fremkommer om, at Flyvevæsenet væsentlig skulde være betalt ved private Midler. Denne Opfattelse, som jeg ikke antager, det ærede Medlem gik ud fra, men som hyppigt ses, stemmer ikke med Forholdene; det Beløb, der anvendes, overstiger flere Gange det Beløb, der er indkommet ved private Indsamlinger. Dette gælder baade for Hærens og Flaadens Flyvevæsen; nærmere Oplysninger herom skal jeg ogsaa til enhver Tid stille til Raadighed for Finansudvalget. Jeg vil blot benytte Lejligheden til at understrege, at et Flyvevæsen kræver meget betydelige Udgifter, ikke saameget til Driftsmateriale, som man har, den Autolin, som benyttes til Driften, men meget betydelige Udgifter til Reparation af Maskinerne og Erstatning af Maskiner. En Flyvemaskines Stel bliver meget hurtigt forældet, en Flyvemaskines Motor er ikke saa overvætted længe i brugbar Tilstand, om end betydelig længere end Stellet, og endelig viser sikre Erfaringer baade fra Danmark og andre Lande, at man maa regne med talrige hændelige Havarier, som bevirker omfattende Reparationer. Altsaa, man maa regne med, at Flyvevæsenet vil koste meget mere, end det, der kan udtrykkes ved selve det Beløb, som behøves til Anskaffelse af Flyvemaskiner i Øjeblikket og til Bygning af de Hangarer, som Flyvemaskinerne anbringes i. Det har i den sidste Tid været under Overvejelse blandt Repræsentanter for Postvæsenet og for de militære Etater at tilvejebringe en Flyver-Virksomhed, knyttet ogsaa til Postvæsenet, at anvende den ogsaa i Posttrafikens Tjeneste for de større Afstande her i Danmark. Undersøgelserne paa dette Omraade og de Overvejelser, Regeringen og de paagældende Myndigheder har anstillet,

er imidlertid endnu i dette Øjeblik kun i deres Begyndelse, og jeg skal derfor endnu ikke udtale mig om, hvilke Muligheder der maatte være for at give Flyvevæsenet en særlig praktisk Anvendelse paa dette Omraade.

Det ærede Medlem fra Æbeltoft (Neergaard) knyttede til sine Bemærkninger om Flyvevæsenet den Bemærkning, at Rigsdagen kun i mindre Grad var underrettet om, hvad der foregik i denne Henseende, idet vi jo ikke havde Lovbestemmelser og ikke havde særlige Bevillinger paa Finansloven til de nuværende Anskaffelser. (Omtaler derpaa at Lovbestemmelser paa det nuværende Tidspunkt vilde være uheldige og nemt komme til at foregribe en kommende Ordning.)

Jeg har endnu med Hensyn til denne Sag et Par Bemærkninger at gøre til det ærede Medlem for Københavns 6te Valgkreds (Foss). Det ærede Medlem kom med forskellige Udtalelser om det private Initiativ og Statsvirksomhederne og i Tilknytning dertil nævnede han, vel halvt i Forbigaaende, Flyvevæsenet, og brugte om det den Vending, at man ved den senere Tids Begivenheder maatte have faaet det Indtryk, at der raadede et Dilettanteri i Behandlingen af disse Spørgsmaal, der havde givet sig Udslag i disse beklagelige Ulykkestilfælde; saaledes forstod jeg i hvert Tilfælde det ærede Medlems Udtalelser. Denne Udtalelse er, som det fremgaar af hvad jeg før har sagt, ikke holdbar, og det ærede Medlem fremsatte den jo ogsaa mere i Almindelighed, uden at knytte den til bestemte Oplysninger eller til bestemt Viden om enkelte Tilfælde. Men naar den fremsættes saaledes, kan det ikke undgaas, at den kommer til at virke uretfærdigt overfor de paagældende Embedsmænd. Jeg har allerede understreget, at disse Embedsmænd er de teknisk dygtigste Mænd, som staar til Statens Raadighed, og der er ikke den fjerneste Grund til at tro, at den private Industri paa noget Omraade i denne

Sammenhæng, i Forbindelse med Flyvevæsenet, skulde raade over tekniske Dygtigheder, der var bedre udstyrede og mindre Dilettanter end dem, der nu dels ved Orlogsværftet og dels ved Hærens tekniske Værksteder i de sidste Aar har arbejdet med dette Spørgsmaal. Den private Industri har ganske vist i den sidste Tid ogsaa arbejdet med Flyvemaskinindustrien, men den private Virksomhed er jo langt nyere end de paagældende Militærvirksomheder, og jeg kan tilføje, at den Virksomhed, der er udfoldet, er en Virksomhed i Samarbejde med de militære Myndigheder, Ogsaa i denne Henseende kan det vel siges, at det ærede Medlems Opfattelse ikke helt dækker Forholdene, idet det ærede Medlem synes at gaa ud fra, at der er en vis Uvilje tilstede overfor en saadan Samvirken med de paagældende private Industrier. En saadan har imidlertid ikke foreligget fra de tekniske Myndigheders Side eller i det hele fra Ministeriets Side paa dette Omraade. At jeg for min Del anser en omfattende privat Vaabenfabrikation her hjemme for en lidet heldig Udvikling, er sikkert nok, det har jeg tidligere haft Lejlighed til at fremhæve, og jeg mødtes i den Betragtning, tror jeg, af det ærede Medlem fra Æbeltoft (Neergaard) ved Finanslovsbehandlingen ifjor, men det kan jo ikke uden videre overføres paa Flyvevæsensindustrien, som ikke kan siges udelukkende at være en militær Virksomhed. Som disse Betragtninger blev fremsat af det ærede Medlem for Københavns 6te Valgkreds, maatte de imidlertid komme til at virke krænkende for vedkommende Embedsmænd, og jeg ser ikke, at der er nogen rimelig Grund derfor. (Der- efter følger nogle Bemærkninger om privat Industri i Sammenligning med Arbejder under Statens Ledelse).

Neergaard.

Den ærede Forsvarsminister gav efter min Opfordring en Række Oplysninger m. H. t. det militære

Flyvevæsen, men de interessanteste deraf forbeholdt han Finansudvalget, og der afventer vi altsaa nu, hvad den højtærede Forsvarsminister vil fremføre. Ganske vist mener jeg, at det gælder om mange af disse Oplysninger, bl. a. ogsaa om Oplysninger paa dette Omraade, at det er meget godt at vi Finansudvalgsmedlemmer har Lov til at meddele vort Parti dem og det gør vi ogsaa sammentrængt i Uddrag, men den højtærede Forsvarsminister maa indrømme, at det ikke kan erstatte Offentlighed, det kan ikke erstatte det, at der i Bilagene til Finansloven og Tillægsbevillingsloven fremkommer Oplysninger, som er tilgængelige for Offentligheden, saa at Befolkningen kan se, hvorledes det staar til med saa vigtige Statsanliggender, som der ofres saa mange Penge paa, hvordan det fordeler sig mellem Staten og private, og hvorledes det hele er organiseret. Forhaabentlig vil den højtærede Minister tillade, naar vi i Finansudvalget faar Oplysningerne, at vi lader Offentligheden tilflyde dem ved Bilagsskrivelse eller paa anden Maade.

Foss.

Udtaler, at hans Bemærkninger om Flyvevæsenet væsentlig tog Sigte paa Hæren og ikke paa Marinen. Han erklærer, at han ikke tvivler om de tekniske Embedsmænds Dygtighed, men man kan ogsaa forlange formeget af dem. Tøjhusafdelingen har saameget andet at fremstille, at man ikke kan forlange, at Teknikerne dér tillige skal være Specialister i at bygge Flyvemaskiner og Motorer. Iøvrigt mener han, at private Virksomheder har større Frihed til at prøve sig frem end Statens Værksteder, hvor der er stadige Hensyn at tage til overordnede Myndigheder. Ligeledes bemærker han, at Orlogsværftet bygger godt, men langsomt og dyrt.

Han er derfor af den Formening, at de private Virksomheder ofte vil være at foretrække.

Forsvarsministeren.

Gjorde opmærksom paa, at den tekniske Ledelse og det tekniske Tilsyn foregaar ved Hæren netop ved de samme Mænd, som har Ledelsen paa O. V. De samme to Mænd, der har den væsentlige Ledelse paa Orlogsværftet, fører ogsaa Tilsyn med Hærens tekniske Korps paa dette Omraade og deltager toneangivende i Arbejdet indenfor Hæren.

Iøvrigt var det oplyst at Reparationer paa Orlogsværftet kostede betydeligt mindre end paa private Værfter. Motorer til Flyvemaskiner fremstilles i Øjeblikket til det halve af den Pris, der tilbydes fra private Virksomheder og med Hensyn til Materiale under Artilleriværkstederne, Søminekorpsset og de elektriske Installationer er det oplyst, at Anskaffelsen hos private af de samme Ting, som forarbejdes paa Orlogsværftet, gennemgaaende er 50—100 % dyrere. Enhver kan tænke sig til, hvad det vilde føre til, hvis Staten ikke havde sine egne Værksteder, men helt var henvist til den private Industri.

Idræt og Flaaden.

Genbemærkninger til Kaptajn A. Bistrup.

Det er beklageligt, at jeg er saadant et Fæhoved til at skrive og at udtrykke mig, saa Kaptajn Bistrup ganske kan misforstaa min Stilling til Friluftssport for Kadetter.

Kaptajnen forbavses over, at jeg sammenligner vore Forhold med engelske Kadetters og ikke med Soranernes og Herlovianernes, men det gør jeg for det første, fordi Sammenligningen da finder Sted mellem Elever af to Opdragelsesretninger, der stiler mod det samme Maal, nemlig mod at uddanne Søofficerer, og for det andet, fordi Kaptajn Schaffalitzky er begyndt med at drage Sammenligning mellem danske Søofficerers og engelske Søofficerers Sportsinteresser.

Jeg skal gerne sammenligne Kadetters, Soraneres og Herlovianeres Forhold paa de sportslige Omraader, naar Kadetterne engang stilles paa lignende Basis for Sport som disse Kostskolers Elever, men det er jo netop det, de ikke er nu, hvorfor en Sammenligning er umulig.

Flyttes Kadetskolen til Kronborg — for at blive ved dette Sted — ja, saa vil de samme Forhold for god Sport være til Stede, hvad jeg netop fremhæver Pag. 200 nederst, hvor jeg udtaler: „... og paa et Terrain, hvor man indenfor Slottets egne Voldgrave kan drive al Slags Friluftssport ad libitum . . .“, men saalænge Kadetskolen ligger som den nu ligger i København, uden andet end en Legeplads op af sig, hvorfor Kadetterne enten skal ty ud og blive Medlemmer af alt eksisterende Sports-

klubber eller selv danne egen Klub ude paa anvist Terrain, til Eksempel paa Orlogsværftet, mangler der tilstrækkelig Basis for Sammenligning med de glimrende Forhold, hvorunder Sport kan drives baade paa Sorø og paa Herlufsholm.

Naar Kaptajn Bistrup synes, at det undskyldende Moment, som jeg anfører for Kadetternes Ulyst til Sport, ikke har videre paa sig, saa kan jeg kun sige, at det maa være fordi han ikke kender rigtigt til de almindelige Fordringer, som Ungdommen i Kjøbenhavn — og deriblandt Kadetterne — nu til Dags stiller i Retning af saavel Selskabs- som Sportsudstyr. Han har ikke rigtig bidt Mærke i de rette Ord i det Stykke, som jeg skriver Pag. 194 » . . . at unge Mennesker ikke indlader sig paa Sport i Hovedstadens Nærhed og sammen med Ungdom fra dennes velhavende Kredse uden med fuld Udhaling som Sportsmand . . .«. Der skal bides Mærke i Ordene »Sport i Hovedstadens Nærhed og sammen med Ungdom fra dennes velhavende Kredse . . .«, thi det er derfor at Kadetterne eller maa-ske snarere deres Forældre synes, at alt dette Sportsvæsen koster for mange Penge. Bliver Fremtidens Billeder derimod Kadetter styrtende ud fra deres Læsesale med Sportsredskaber i Hænderne, iført deres gamle Tøj suppleret med Fisherman eller hvide Benklæder alt efter Aarstid og Sportsart, fordi Sportspladsen nu ligger opad Skolebygningen og spærret for Egnens kvindelige Ungdom, ja da skal jeg gerne optage Sammenligning med Herlufsholm og Sorø. Men hvor troer Kaptajn Bistrup den lille Flirt kommer fra, som han mener uden Skade kan trives sammen med Tennis og Cricket, naar Pige-børnene maa blive udenfor Murene? Flirten maa da henvises til Sejladsen — hvor Kaptajnen ogsaa tillader den — men al Sejlads har nu ikke godt af den, selvom man naturligvis i Kadetternes Fritid ogsaa maa vise sig lidt liberal paa dette Omraade.

Nej, paa Herlufsholm og Sorø trives sikkert den rette Sport uden Flirt, og det er netop ogsaa den Sport, jeg vil have frem hos Kadetterne, og den kommer nok, naar disse sættes i Stand til at leve i Omgivelser i Lighed med de, der hersker paa Sorø og Herlufsholm, saa i Realiteten er Kaptajnen og jeg enige, vi behøver blot at regne Flirt til Underafdelingen »Københavneri«, som vi begge hader, og saa kan vi trykke hinanden paa Næven i Venskab.

Til aller sidst kun et Par Ord i Anledning af Kaptajnens lille fine, men skarpe Hug til Kadetchefen i Udtalelsen »Kadetter og andre Elever paa militære Skoler har jo ikke Lov at gaa civile . . .«. Dermed mener Kaptajnen, at saa har de unge Mennesker jo ikke Brug for Sportsdragter etc. Ja, jeg maa indrømme, at ihvorvel jeg regner Sportsapparaterne for mere end kostbare nok, saa har jeg dog aldrig haft Mod til at forbyde Kadetterne under Sport i Klubber, at iføre sig en nogenlunde passende Paaklædning, selv om den har civilt Anstrøg.

Jeg synes nemlig, at en Kadet med korslagte Seler paa Ryggen, med en stiv, løs Flip og flagrende Bindslips, tykke blaa Benklæder og reglementerede Sejldugsko tager sig lidt ufikst ud over for en let, hvidklædt Dame, ligesom en hvid Sweaters i Ulvebakkerne er fiks og køn selv til en Uniformskasket. Med Tilladelse fra Kadetskolen har Kadetterne baade til Ridning og anden Sport kunnet modificere Paaklædningen for Tilfældet, særlig inden Dørs.

Jeg vil heller end gerne være Talsmand for en Flytning af Konstabelskolen ud af København, men det maa erindres, at denne Skole nu til Dags er saavel Skole for Maskinunderofficerer som for Artilleri- og Matrosunderofficerer. Dette forandrer betydeligt Udflytnings-spørgsmaalet for denne Skoles Vedkommende, da Elever og Konstabler med Vedtegning »M« uddannes i Orlogsværftets Værksteder og ikke kan overflyttes til Oplæring

paa et privat Skibbyggeri. De er kun til Søs med Skolens Øvelsesskib paa Lærlingetogtet og sejler ellers ikke under Elevtiden. Først som Konstabler kommer de ud med Flaadens Skibe. Hele Sommeren og meget om Vinteren arbejder de i Orlogsværftets Værksteder.

Skal Konstabelskolen flyttes ud, maa Skolen vistnok atter spaltes og Maskinafdelingen udskilles.

Hector Kiær.

Undersøgelses-Kommissionens Betænkning
for
Søslaget ved Schantung den 10de August 1904
mellem Port-Arthurflaaden og den japanske Flaade
i den russisk-japanske Krig 1904—1905.

Oversat fra det russiske Tidsskrift «Morskoi Sbornik».

Ved Kaptajn Louis Tvermoes.

II. Kommissionens Erklæring.

I Slutningen af Aaret 1903 var vor Flaadestyrke i Stillehavet nærlig af samme Størrelse som Japanernes; den japanske Flaade talte 12 moderne Panserskibe (6 Panserskibe og 6 pansrede Krydsere), og vi havde i vor Stillehavsflaade 11 (7 Panserskibe og 4 Panserkrydsere) og det 12te Panserskib Oslabia befandt sig i det Røde Hav paa Vejen til Østen.

Vor Stillehavsflaade var, med Krigen med Japan for Øje, fordelt paa følgende Maade: 3 Panserkrydsere af 1ste Klasse og 1 Panserdækskrydser var stationeret i Wladiwostok, og Resten af Skibene var stationeret i Port-Arthur. I strategisk Henseende var denne Fordeling meget uheldig, da den japanske Flaade, der opererede med Krigshavnene Sasebo, Kure og Midsuru som Basis, indtog en central Stilling overfor Port-Arthur og Wladiwostok.

I Slutningen af 1903 erhvervede Japan i Evropa 2 stærke Panserkrydsere af 1ste Klasse Nisshin og Kasuga, og herved forrykkedes Ligevægten mellem den japanske og vor Flaadestyrke; denne Omstændighed influerede ikke paa den af os lagte Plan for Søkrigen mod Japan, og vore Søstridskræfter, der saaledes var

blevet føleligt svagere end de japanske, blev ikke rettidigt koncentrerede.

Fjendens pludselige Overfald, inden Krigen var erklæret, berøvede os to af vore stærkeste Panserskibe og en Panserdækskrydser i Port-Arthur, samtidigt med at Fjenden ødelagde 1 Panserdækskrydser og 1 Kanonbaad ved Tschumulpe. Som Følge heraf var vor Flaade, lige fra Krigens Begyndelse, i en meget vanskelig Stilling.

Imidlertid var det jo en meget vigtig Rolle vor Flaade vilde spille i en Krig med Japan, og en heldig Udgang paa Operationerne til Søs vilde faa afgørende Indflydelse paa hele Krigens Forløb. Men for at tage Kampen op med den japanske Flaademagt var det nødvendigt at koncentrere tilstrækkelig store Flaadestyrker og ikke splitte dem ad i mindre Dele. En Forening fra Begyndelsen af Wladiwostok Delingen til den svækkede Port-Arthur Eskadre vilde ganske vist ikke have gjort vor Eskadre saa meget stærkere, at den kunde gaa i aaben Kamp mod den japanske Flaade med Chance for at sejre; og Overførelsen af disse Skibe fra Wladiwostok til Port-Arthur vilde sikkert være et saa uveligt Foretagende, at det, der opnaaedes, ikke stod i Forhold til Risikoen. For at vi kunde bekæmpe den japanske Flaade med godt Resultat maatte vi nødvendigvis have Forstærkning af Skibe fra Europa, og indtil denne indtraf indskrænke os til at lade Port Arthur Eskadren operere i Nærheden af Fæstningen og undgaa en afgørende Kamp med Fjenden.

Petropawlowk's Undergang og Sewastopols Beskadigelser ved Sammenstød med Pereswjet svækkede vor Eskadre i den Grad, at den maatte indskrænke sine Operationer i høj Grad. Dette lettede Fjenden betydeligt Landsætningen af de store Troppstyrker i Bitsewo, som drog meget alvorlige Følger efter sig: Port-Arthur blev afskaaret, saa at Fjenden beherskede Dalny, og fik i umiddelbar Nærhed af Port-Arthur en meget bekvem

Havn til Udslibning af Belejringsstyks og til Udviklingen af sine Operationer til Lands mod Fæstningen.

Paa dette Tidspunkt burde alle Bestræbelser være rettede paa at faa de beskadigede Skibe bragt i Orden saa hurtigt det var muligt, saaledes at Eskadren kunde tage aktiv Del i Forsvaret af Kysterne, og særlig bekæmpe den fjendtlige Flaade paa virksomste Maade.

Imidlertid gav den Øverstkommanderende Ordre til, foruden at fremskynde Reparationen af de beskadigede Skibe saa meget som muligt, tillige at lade Eskadren støtte Landforsvaret af Fæstningen med Kanoner og Mandskab samt med Projektører. Som Følge heraf blev Eskadrens Kræfter spredt, og allerede ved Kin-Tschau's Fald, mistede Eskadren 1 Stk. 15 cm K. af Canet System. Men den materielle Svækkelse var endda ikke det væsentligste; det der var meget værre var, at Personellet — helt oppe fra de højeste Charger — efterhaanden mistede Opfattelsen af den Rolle, som Flaaden skulde indtage og dens Bestemmelse i det Hele taget; Interessen for Flaaden tabtes og flere og flere søgte fra Skibene over til Tjeneste i Land.

Afsendelsen af andre Krigsskibe fra Evropa trak ud. Panserskibet Oslabia, der havde forladt Kronstadt i Efteraaret 1903, var i Januar Maaned 1904 ikke kommet længere end til Djibutji, og i Begyndelsen af Krigen blev den sendt hjem igen til Østersøen, hvor man var ifærd med at klargøre den 2den Eskadre, som først om Efteraaret kunde afsendes til sit Bestemmelsessted. Af denne Eskadre var det Mening at sende en stor Del sønden om Kap det gode Haab. Paa denne Maade blev den strategiske Operation — en Koncentration af alle vore Skibe — udsat paa meget langt Sigt, og Opgaven, der bestod i at bevare den Eskadre, der var i Port-Arthur, til Udførelse af denne Operation, blev saaledes i betydelig Grad vanskeliggjort.

Ved Midten af Juni var Reparationen af de beska-

digede Skibe saa vidt fremskreden, at Eskadrechefen til sin Raadighed havde 6 Panserskibe, 1 Panserkrydser og 4 Panserdæskrydsere; men denne Eskadre var imidlertid en Del svækket, ikke alene i materiel Henseende, men ogsaa hvad Moralen angik. Det lange Ophold i Havnen, og Ilandbringningen af Kanoner samt Overførelsen af Dele af Skibenes Mandskaber til Landfronten havde i høj Grad skadet Krigsberedskabet; fra enkelte Skibe havde man taget nogle Kanoner, fra andre en Del af Besætningen og fra nogle begge Dele; i enkelte Skibe var der blevet stillet nye Kanoner op i Stedet for dem, der var blevet udtaget o. s. v. Hertil kom endelig, at det flere Maaneder igennem ikke havde været muligt at faa gennemført en eneste Manøvre eller Øvelse af nogen som helst Art. Desuden kom Personellet efterhaanden som det saa, hvorledes saa meget fra Eskadren blev bragt i Land til Brug paa Fæstningsværkerne, til den Opfattelse, at Fæstningen sikkert ikke kunde holde ret længe ud, saafremt alle disse Midler fra Eskadren ikke blev stillet til Raadighed for den, og i maritime Kredse begyndte der at brede sig den Mening, at Eskadren ikke burde forlade Fæstningen under de forhaandenværende Omstændigheder, men at dens Hovedopgave bestod i at samvirke med Landforsvaret af Port-Arthur.

Fejlagtheden i en saadan Anskuelse synes det ganske unødvendigt at paavise; Indtagelsen af denne Fæstning var kun af Betydning for Fjenden, da den tjente som Basis for Flaaden, der laa derinde; saafremt Flaaden derimod forlod Fæstningen, saa vilde denne i Fjendens Øjne have tabt sin væsentligste Betydning.

Omendskønt den fjendtlige Flaade i Begyndelsen af Maj Maaned havde mistet to Kampskibe i vore Mine-spærringer og som Følge heraf var blevet en Del svækket, saa var han dog alligevel foran os i Styrke. Han indrettede en midlertidig Basis paa en af de nærliggende Øer, og lagde en snæver Blokade omkring Port-Arthur,

hvortil han raadede over følgende Skibe: 4 Kampskibe, 4 Panserkrydsere, et betydeligt Antal Panserdækkrydsere og endelig et meget stort Antal Torpedobaade; desuden kunde Viceadmiral Kamimuras Deling af Panserkrydsere altid komme nordfra ned til Assistance ved Port-Arthur.

Det kunde ikke nytte at give Eskadren som Opgave at føre et aktivt Forsvar for Farvandene omkring Port-Arthur, og, naar Lejlighed dertil gaves, at falde over en Del af Fjendens Styrke; thi paa Yderreden havde Fjenden kastet saa store Mængder Miner, at enhver Udgang af Havnen var forbundet med en enorm Risiko. Endvidere maatte det erindres, at dersom vore Skibe var kommet ud og her stødte paa overlegne fjendtlige Styrker kunde de ikke trække sig tilbage under Fæstningens Kanoner, da de saa vilde komme ind i Minespærringerne, hvilket selvfølgelig kunde blive yderst skæbnesvangert. Port-Arthurs isolerede Beliggenhed, og Manglen paa en Havn i Nærheden, hvor Eskadren kunde finde et — om end kun midlertidigt — Ly mod en overlegen Flaade, berøvede Port-Arthur Betydningen som Manøvre-Basis for Flaaden.

Ved Eskadrens Udfald den 23. Juni kom man til Erkendelse af, at Fjenden blokerede Port-Arthur med overlegne Styrker, og at det vilde være umuligt at staa til Søs uventet for Fjenden, da alene det at komme ud af Havnen og passere Minespærringerne varede flere Timer.

Hertil kom endvidere, at det uheldige Slag ved Wafangau viste, at det i nærmeste Fremtid vilde være umuligt at undsætte Port-Arthur fra Landsiden; Fjenden indesluttede Fæstningen mere og mere, og man kunde kun nære den mest alvorlige Bekymring for dens Skæbne.

I Overensstemmelse med den Stilling, i hvilken Port-Arthur Eskadren befandt sig ved Udløbet af Juni Maaned 1904, forekommer det Kommissionen, at der kunde være Tale om at træffe to Beslutninger: 1) drage Nytte af og anvende de forhaandenværende Flaade-

styrker i Port-Arthur, eller 2) gøre Forsøg paa at redde en Del af Eskadren ved at overføre den til Wladiwostok for de Skibes Vedkommende, der kunde slaa sig igennem. Hvis man tog den førstomtalte Beslutning, maatte Eskadren tillægges Ordre til at staa til Søs, og optage en afgørende Kamp med Fjenden, og heri af al Kraft søge at ødelægge nogle af Fjendens Skibe og saaledes bane Vej for den 2den Eskadres Sejr. Tog man derimod den anden Beslutning, saa burde man stille Eskadrechefen den Opgave med de hurtiggaaende Skibe at slaa sig igennem til Wladiwostok, der faktisk var de eneste, der kunde udføre et saadant Gennembrud, og saa lade de langsomtgaende Skibe blive tilbage i Port Arthur.

Dersom et saadant Gennembrud lykkedes, kunde der være en Mulighed for, at de Skibe, der gik ud fra Port-Arthur, saa Lejlighed til at forene sig med anden Eskadre, og saaledes faa samlet i Stillehavet en saa stor Styrke, at der var mere Udsigt til et godt Resultat af Operationerne med Fjenden.

For at udføre et saadant Gennembrud var det nødvendigt at udskille de to langsomtgaende Panserskibe Sewastopol og Pottawa fra den øvrige Eskadre, og knytte disse to Panserskibes Skæbne til Fæstningens. Alle Eskadrens øvrige Skibe: 4 Panserskibe, 1 Panzer- og 4 Panzerdækskrydsere, der alle kunde gøre indtil 17 Knob, skulde saa forsøge at slaa sig igennem til Wladiwostok, idet de saa vidt muligt søgte at undgaa nogen afgørende Kamp med Fjenden.

Efter den 23. Juni forlangte den Øverstkommanderende flere Gange af Eskadrechefen, at Eskadren skulde afgaa til Wladiwostok, idet den saa vidt muligt undgik at komme i Kamp; i Tilfælde af, at dette sidste var ugørligt, da skulde man gaa til det i Fortrøstning om Sejr. Angaaende et saadant Foretagende skulde der forhandles i Møder af Flagmænd og Skibschefer.

Ved disse Møder udtaltes af de Tilstedeværende, at

Eskadren burde forblive i Havnen og samvirke med Landstridskræfterne til Forsvar af Fæstningen, da det maatte anses som uundgaaeligt at staa til Søs uden at Fjenden opdagede det og uden at blive indviklet i Kamp med ham. Admiral Withøft, der aldrig havde kommanderet Eskadre eller Deling af Skibe, ansaa sig ikke for erfaren nok til at tage et saadant Ansvar paa sig, og han troede ikke heller paa noget heldigt Udfald af en saadan Aktion, idet han var klar paa Fjendens Overlegenhed i Styrke.

Den Øverstkommanderende, der ikke var enig med Mødets Erklæringer med Hensyn til Port-Arthur Eskadrens Forbliven i Havnen og dens Samvirken med Fæstningsforsvaret, gav Befaling til, at Eskadren skulde staa til Søs og søge at naa op til Wladiwostok, idet den saa vidt muligt undgik enhver Kamp.

Kontreadmiral Withøft, der tidligere havde faaet meget nøjagtige Instruktioner om Eskadrens Virksomhed af den Øverstkommanderende, opfattede dennes sidste Disposition bogstaveligt at slaa sig en Vej igennem til Wladiwostok, hvad det end skulde koste.

Kun den Opfattelse hos Eskadrechefen, at det vilde være umuligt at naa op til Wladiwostok med Eskadren, kan forklare det Faktum, at det ved Mødet for Flagmænd og Skibshefer, før Eskadren gik ud den 10. August, ikke blev forelagt disse, at det var Planen, at Eskadren skulde slaa sig igennem til Wladiwostok. Ej heller blev der ved dette Møde truffet nogen Aftale for det Tilfælde, at Eskadren skulde blive nødt til at optage Kampen med Fjenden, og dette til Trods for, at den Øverstkommanderende havde givet Ordre herom. Eskadrechefen sørgede heller ikke for i rette Tid at underrette den Øverstkommanderende om Eskadrens planlagte Afgang fra Port-Arthur, saa at han kunde først for sent underrette Krydsereskadren i Wladiwostok om at gaa ud og forsøge at forene sig med Port-Arthur Eskadren.

Under saadanne Omstændigheder maatte altsaa Port-Arthur Eskadren gaa til Søs den 10. August ved Daggry. Man kunde umuligt forudsætte, at Resultatet heraf kunde blive godt for os, og dette viste sig ogsaa meget hurtigt. Klokken 12 T. 20 M. havde Eskadren sit første Sammenstød med Fjenden, kun 20 Kvartmil fra Port-Arthur og om at undgaa nogen Kamp med Fjenden var der saaledes ikke blevet Tale.

Forinden Kampen vilde Eskadrechefen hindre den fjendtlige Panserskibsdeling i at kunne omfatte Teten af vor Kølvandslinie, og i den Hensigt holdt han ned imod Fjenden og krummede derved sin Skibslinie netop lige i det Øjeblik, da Artilleriilden skulde aabnes, og tillod saaledes at Fjenden indtog den fordelagtigste Stilling Syd for Eskadren. Som Følge heraf havdes Fjenden til at begynde med under en skarp Vinkel med Kursen og mod Solen. En saadan Manøvre fra vor Eskadres Side kan kun forklares ved, at den Kommanderende nærede det bestemte Ønske at udføre bogstaveligt den Ordre, han havde faaet: at slaa sig en Vej til Wladiwostok og undgaa Kamp; saafremt nemlig den Kommanderende, da han stod til Søs, havde haft i Sigte fremfor alt at indlede Kamp med Fjenden, og ikke at undgaa denne, saa vilde han sikkert have manøvreret saaledes, at det var lykkedes ham selv at opnaa den mest fordelagtige Position overfor Fjenden og føre Eskadren i Kamp paa en saadan Maade, at den paa en Gang kunde udvikle sin fulde Kampkraft med Hensyn til Artilleriilden. Men for at gøre dette var det fremfor alt nødvendigt at se bort fra det opstillede usikre Maal for Eskadren.

Paa Grund af den fjendtlige Panserskibsdelings overlegne Fart var det selvfølgelig vanskeligt for vor Eskadre at indtage den mest fordelagtige Position overfor Fjenden, men ved en energisk Manøvrering maatte dette kunde være opnaaet, i hvert Fald delvis. Men i denne Retning blev der ikke gjort nogetsomhelst Forsøg.

Det maa tillige anses som en Fejl at føre Panserdækskrydsere i Kamp i samme Linie som Panserskibene, idet disse Krydsere i høj Grad forøgede Længden af vor Kølvaslinje, og forstærkede den ingenlunde meget, samtidigt med at der berøvedes disse Skibe deres Mulighed for selvstændig Optræden med deres høje Fart. Følgen heraf var, at de fjendtlige Torpedobaade uden Hinder kunde opholde sig foran vor Eskadre, og sandsynligvis har netop disse Baade set Lejlighed til at kaste en Mængde Miner paa Eskadrens Vej, som denne to Gange maatte søge udenom.

Lidt før Klokkeren 6 E. M. begyndte den anden Del af Kampen.

Kontreadmiral Withøft fulgte ikke sin Stabs Raad om at lade Eskadren formere Frontorden, der vilde være en gunstig Kamporden, men lod i Stedet Eskadren foretage en Drejning paa to Streger til Bagbord, og hertil indskrænkedes vor Eskadres Manøvrering; Eskadren fortsatte sin Vej mod Wladiwostok, idet man nu og da besvarede Fjendens Ild.

Holdende en nærlig parallel Kurs med Fjenden vedligeholdt vor Eskadre en hidsig Artilleriduel i lang Tid; men dette blev efterhaanden mindre og mindre gunstig for vore Panserskibe, da alle Fordele var paa den japaniske Flaades Side, og da en Panserkrydser af 1ste Klasse sluttede sig til dem fik de herved en meget følelig Forøgelse af Bredside-Artilleri, saavel med Hensyn til de større som til Mellemkaliberet. Desuden skød den fjendtlige Flaade bedre end vi og forstod bedre at koncentrere Ilden. Endelig manøvrerede han bedre og holdt sin Linie langt mere samlet end vi og bevarede sin gunstige Position med Hensyn til Solen i lang Tid. Last not least var han overlegen i Fart.

Da Fjenden havde faaet skudt sig ind paa Cesarewitsch og hans Projektiler begyndte at ramme Skibet hyppigt, blev det klart, at det var umuligt at fortsætte

Kampen under saadanne Betingelser; men vor Eskadre blev ved med at gaa den samme Kurs op imod Wladiwostok, og der blev ikke gjort noget som helst Forsøg paa at komme ud af den ugunstige Position. Eskadren befandt sig i. Man forfulgte kun det ene Maal, at komme op til Wladiwostok, og sandt at sige, Eskadren kæmpede ikke, den befandt sig kun i Kampen. At naa Wladiwostok paa denne Maade kunde der selvfølgelig ikke være Tale om, og Klokkeren 6 E. M. omtrent blev det forreste Skib, Panserskibet Cesarewitsch, gjort ukampdygtigt.

Da Cesarewitsch gik ud af Linien, og da Signalet om Kommandoens Overdragelse blev højest, opstod der den største Forvirring i vor Eskadre. Dette Signal blev givet efter Signalbogen og ikke efter en særlig Aftale, saaledes som det forlanges i § 110 i Love og Bestemmelser for Flaaden, idet et saadant Signal ikke var blevet aftalt i Forvejen. Den daarligt organiserede Eskadre faldt ved det første Stød fra hinanden, og kunde ikke mere samles. Kontreadmiral Uchtomski tog ikke de nødvendige Forholdsregler til at gribe Ledelsen af Eskadren og faa den til at underordne sig hans Vilje; han fandt ikke engang Midler til at underrette alle Skibene om, at han havde overtaget Kommandoen af Eskadren, idet det til Brogelænderet i Pereswjjet najede Signal jo kun kunde aflæses af meget faa Skibe, og Admiralen ansaa det for umuligt at forsøge paa at faa anbragt blot et enkelt Par Signalfald paa Mastetoppen. Han ansaa det ogsaa for ganske umuligt at overføre sit Flag til et andet, noget mindre beskadiget Skib, i Overensstemmelse med § 109 i Love og Bestemmelser for Flaaden, omendskønt Krydseren Diana kom saa tæt forbi Pereswjjet, at han kunde praje til ham, og det desuden var næsten stille.

Da ingen kunde se hvem Chefen for Eskadren var, gjorde hvert enkelt Skib, som det fandt for godt: Kontreadmiral Reissenstein ansaa det for bedst at gennem-

bryde Fjendens Linie, Panserskibet Retwisan nærmede sig til at begynde med til Fjenden, og gik derefter i Spidsen for Eskadren til Port-Arthur; de andre Skibe handlede efter bedste Skøn, og hele Eskadren adsplyttedes.

Efter vor Eskadres Sammenbrud var Kontreadmiral Uchtomski, til hvem Kommandoen overgik, i Uvished om, hvad han skulde foretage sig, og først da Panserskibet Retwisan viste sig forude for Pereswjjet med Kurs mod Port-Arthur, gav Kontreadmiral Uchtomski Befaling til at holde op i dens Kølvand.

Efter imidlertid at have tabt Retwisan af Sigte holdt Kontreadmiral Uchtomski sig paa Kamppladsen hele Natten, og skiftede nu og da Kurs fra S. N. O. W., hvilket maa anses som ganske uforstaaeligt, da Cesarewitsch, der gik efter Eskadren, kom bort fra denne, medens Kontreadmiral Uchtomski selv med Pereswjjet, Poltawa og Pobjeda samt Torpedobaaden Wlastny, ved Dagry den 11te August var ved Øen Round.

Kontreadmiral Reissenstein, der besluttede at slaa sig igennem den fjendtlige Linie, højste Signalet »Krydserne skal følge efter mig«, og derefter halede han Signalet for Krydserne ned, saa at han nu altsaa gav sit Signal »Følg efter mig« til Eskadren i al Almindelighed. Admiralen gik ud fra, at hvis Kontreadmiral Uchtomski ikke saa sig i Stand til at lede Eskadren, saa vilde Panserskibene følge efter Askold, og hvis han var i Stand til at lede Eskadren, saa vilde Panserskibene følge efter deres Admiral.

Men hertil er at sige, at hvis Kontreadmiral Reissenstein nærede den Anskuelse, at Kontreadmiral Uchtomski, af en eller anden Grund, ikke kunde overtage Kommandoen over Eskadren, saa burde Chefen for Krydserdelingen paa en eller anden Maade have tilkendegivet dette, da det var Kontreadmiral Reissenstein, der selv skulde overtage Kommandoen over Eskadren,

og i hvert Fald burde han ikke skille sig ud fra Eskadren med sin Deling.

Angaaende Kontreadmiral Reissensteins Opfattelse af Nødvendigheden af at slaa sig igennem den fjendtlige Linie, og ved at drage nogle af Fjendens Skibe efter sig for at jage, at bane Vejen for Panserskibene, skal Kommissionen udtale, at en let Panserdækskrydser som Askold ikke kan anses som skikket til at bane Vej for Panserskibene, da dette, saafremt Eskadrechefen overhovedet ansaa det for nødvendigt, langt bedre kunde gøres med Panserskibene selv, ved at disse søgte at bryde gennem de fjendtlige Krydseres Linie. Da Askold foretog sit Gennembrud sammen med Nowik, fik den ikke andet ud deraf end, at den fik meget alvorlige Skader, saa at den ikke selv kunde naa op til Wladiwostok, men var nødt til at søge ind til Shanghai for at faa udbedret Skaderne, og der snart efter blev desarmet. Resultatet af Gennembruddet var altsaa kun, at Krydseren maatte desarmere i en neutral Havn.

Efter Mørkets Frembrud udskilte Panserskibet Cesarewitsch, Krydseren Diana, Torpedobaadene Burny, Besstraschny, Besposchtschatny, Besschumny og Grosowoi sig ligeledes fra Eskadren, alle i den Hensigt at søge op til Wladiwostok.

Omend der den 10. August ikke var bestemt noget rendez-vous, stod det dog klart for alle, at Eskadren efter Kampen gik tilbage til Port-Arthur, og Kommissionen er af den Mening, at alle disse Skibe burde ikke have udskilt sig fra Eskadren.

Den Del af Eskadren, der vendte tilbage til Port-Arthur ligesom Panserskibet Cesarewitsch, kunde ikke staa op til Wladiwostok, da Poltawa, Retwisan, Pereswjet og Cesarewitsch havde faaet betydelige Skader, og dette vilde bringe dem i en meget farlig Stilling, saafremt Vejret skulde blive stormende.

Kampen den 10. August kan næppe anses som af-

gørende i taktisk Henseende, da intet Skib blev tilintetgjort eller gjort absolut ukampdygtigt hverken hos os eller hos Fjenden. Kampens kritiske Moment var, da Cesarewitsch gik ud af Linien, hvorefter vor Eskadre kom til at ligge i en Klump og ikke kunde faa genoprettet Formationen. Men dette skete ikke saa meget fordi Skibene havde faaet saa svære Skader, eller fordi det var dem umuligt at styre, men nærmere fordi Personellet havde saa liden Øvelse og var saa lidt vant til Eskadresejllads. Eskadren var ikke et samlet Hele, men kun en Samling af enkelte Skibe. En vel organiseret og godt indøvet Eskadre vilde have fortsat Kampen selv efter at det forreste Skib var gaaet ud af Linien; den vilde ikke være kommet i Uorden og ikke være blevet adspaltet, saaledes som det fandt Sted den 10. August.

Ved sine Følger fik Kampen den 10. August en uhyre Betydning, idet den afgjorde, hvem der skulde være Herre paa Søen i den første Halvdel af Krigen. Efter denne Kamp gik vor Eskadre sin Opløsning imøde; de Skibe, der havde udskilt sig fra Eskadren, blev desarmerede i neutrale Havne og tog ikke mere Del i Krigsforetagenderne, og de Skibe, der vendte tilbage til Port-Arthur, blev ødelagt i Fæstningen under Ilden fra Fjendens 11" Morterer.

Naar det foranførte derefter skal resumeres, kommer Kommissionen til, at Aarsagerne til det højst uheldige Resultat af vor Stillehavsflaades Virksomhed maa søges i efterfølgende Omstændigheder:

- 1) Ugunstige strategiske Forhold for 1ste Stillehavseskadre, ved at have to fra hinanden fjærnt liggende Havne at støtte sig til, hvoraf den ene, Port-Arthur, var mangelfuldt udstyret som Flaade-Basis; endvidere Adskillelse af Eskadren i to Dele og endelig

- en daarligt sikret Forbindelse mellem Hovedkvarteret for Operationshæren og Port-Arthur.
- 2) Ustabiliteten i Planerne for Operationerne til Søs, hvor det til en Begyndelse fordredes, at Flaaden skulde optræde kraftigt og senere kombinerede dette med en Ilandbringning af Skytset fra Skibene til Forstærkning af Landforsvaret.
 - 3) Mangel paa Krigsberedskab for Eskadrens Vedkommende. Før Krigen sejlede Eskadren kun lidt, og dens Ledelse var ikke paa Højde med Tidens Fordringer, og dette kunde der ikke bødes paa, da Port-Arthur var meget sparsomt udrustet som Flaade-Basis.
 - 4) Mangel paa Selvstændighed hos de Admiraler, der kommanderede Eskadren i Stillehavet, hvilket var Resultatet af, at Eskadren for det meste lededes fra Land. Dette førte til, at Eskadrechefen Dagen forinden Krigens Udbrud ikke mente at have Ret til at træffe Foranstaltninger til Eskadrens Sikkerhed, uden dertil at have indhentet Tilladelse af Statholderen.
 - 5) Utilfredsstillende Forsyning i Skibene med teknisk Tilbehør. Eskadren havde saaledes slet ikke Kikkert-Sigtemidler, og Projektilerne var ikke forsynet med tilstrækkelig stærke Sprængladninger.
 - 6) Eskadrens uheldige S sammensætning i taktisk Henseende, idet den bestod af Panserskibe af forskellige Typer og med forskellige Egenskaber, og uden et tilstrækkeligt stort Antal Krydsere (Panterkrydsere af 1ste Klasse og 10 lettere af 2den Klasse) og Torpedobaadsjagere; en stor Del af disse sidste var desuden ikke skikket til længere Sejlads.
 - 7) Uerfarenhed og Mangel paa Selvstændighed hos den Admiral, hvem det var overdraget at føre Eskadren efter den Øverstkommanderendes Afrejse fra Port-Arthur, i Forbindelse med de Stemninger og Meninger hos de højeste blandt Flaadens Officerer, som

var vel kendt af den Øverstkommanderende, med Hensyn til Sagernes strategiske Stilling, bevirkede, at det var nødvendigt, at der blev givet bestemte Meddelelser om Maalet for Eskadrens sidste Udfald, — om det var Meningen at slaa sig igennem med de hurtiggaaende Skibe og søge at naa op til Wladiwostok, eller om Eskadren skulde søge Kamp med Fjenden og svække ham saa meget som muligt, og herved lette Opgaven for 2den Stillehavs Eskadre. »Slaa sig en Vej igennem til Wladiwostyk, og undgaa Kamp« — det var umuligt for Eskadren. Vinde Sejr mente Eskadrechefen ikke at kunne gøre sig Haab om, og slaa sig igennem med enkelte hurtiggaaende Skibe, idet en Del af Eskadren efterlodes i Port-Arthur, det var øjensynligt noget Eskadrechefen ikke mente at have Ret til at gøre uden direkte Befaling desangaaende af den Øverstkommanderende; og

- 8) Adsplittelsen af Eskadren paa Vejen tilbage til Port-Arthur, hvilket ikke var foraarsaget af Begivenheder, der var indtruffet under Kampen, og som foranledigede, at Spørgsmaalet om Herredømmet paa Havet blev fuldstændigt afgjort til vore Fjenders Fordel.

Underskrifterne:

Admiral Dikoff, Præsident,

Viceadmiral Hildebrandt,

Viceadmiral Nikonoff,

Kontreadmiral, Baron Stackelberg,

Kommandør, Fløjadjutant Dabitsch,

Premierløjtnant von Schultz, Sekretær.

Idræt og Flaaden.

Af Kaptajn Barfod.

De i dette Tidsskrift fremkomne Artikler om Idræt i Flaaden af Kaptajn Sander og Kaptajn Schaffalitzky de Muckadell er sikkert læst med Glæde af alle, hvem Flaadens Fremtid ligger paa Hjerte.

Idrættens Evne til at udvikle Beslutsomhed, Snarraadighed og Villie samt til at vedligeholde fysisk Kraft er almindelig anerkendt. Tidligere Tidens Sejlskibsuddannelse udviklede formentlig de samme gode Egenskaber, og efter at man har maattet forlade denne, er det kun rimeligt, at man søger Erstatning for, hvad Dampskibene ikke har kunnet give under Uddannelsen der om Bord. Det Personel i Flaaden, for hvem ovennævnte Egenskaber er af størst Betydning, er dens Officerer.

Kaptajn Schaffalitzky retter i Erkendelse heraf og ud fra sin Erfaring som Skoleofficer ved Kadetskolen i sin Artikkel hele Opmærksomheden paa at faa Idræt sat til Højboards blandt Kadetterne og foreslaar derfor at flytte Kadetskolen udenfor København, men dog i dennes Nærhed, og nævner som Eksempel Rungsted. Kaptajnen vil derved opnaa, at Kadetternes Fritid vil blive benyttet til Idræt i Stedet for Spadseren paa Strøget og Deltagelse i en Storbys Forlystelser. Alle vi, der som Drengene har boet paa en Kadetskole, ved, at det sikkert vil opnaas, hvis Skolen da kommer tilstrækkelig langt bort fra København, og Forholdet vil da faa Betydning for de vordende Officerer. Dette er dog ikke nok. Hvis man erkender, at Idræt er af Betydning for Flaadens Personel, saa maa man ikke slaa sig til Taals med at give Efterkommerne Lejlighed til at tage sig af den,

medens man selv lader staa til, thi vi har en Pligt til at give dem Flaaden i Overlevering med de gode Traditioner, hvormed vi overtog den.

Derfor mener jeg, at man bør søge efter Betingelser for at faa det hele Spørgsmaal løst under et, hvis dette er muligt. I Erkendelse af, at det ikke alene er paa Kadetterne, men paa mange andre om Bord i de udrustede Skibe, at Storbyen virker spredende paa Interesserne, mener jeg derfor, at det vilde være gavnligt, om Flaadens Skibe fik et uden for København liggende Tilholdssted eller Støttepunkt til Brug, naar de var paa Tugt i danske Farvande.

Da Marinen gerne har Kuloplag forskellige Steder uden for København, kunde man lægge et af disse paa det Sted, man maatte finde mest hensigtsmæssigt som Støttepunkt, og da søge at skaffe sig Idrætsbanen her. Hvor omfattende Støttepunktet blev ved Anlægget, forekommer mig mindre væsentligt. Det vigtigste forekommer mig at være, at man gør sig klart, hvor man ønsker det lagt, og da stadig holder sig Maalet for Øje. |Naar der da som nu bliver rejst Spørgsmaal om Ønskeligheden af at flytte et af Marinens Etablissementer, bør det om muligt flyttes der hen. Marinen vil næppe faa Glæde af at have dem liggende for spredt.

I mange Aar har der i Flaaden været udtalt Ønske om et Støttepunkt i Smaalandsfarvandet. Jeg vil da gaa ud fra, at dette Ønske stadig næres og som Følge deraf søge det af mig ovenfor omtalte Tilholdssted der. Jeg vil gøre ligesom Kaptajn Schaffalitzky, nemlig vælge mig et Sted, f. Eks. Karrebæksminde og da undersøge dets Betingelser.

I stratetisk Henseende er Karrebæksminde det heldigst beliggende Sted i Smaalandsfarvandet. idet det i Luftlinie ligger ca. 27 Sømil fra den nærmeste Del af Østersøen, ca. 18 Sømil fra Faxe Bugt og Storebælt, ca. 13 Sømil fra de nærmeste Punkter paa Falster

og ca. 11¹/₂ Sømil fra den nærmeste af Smaaøerne (Fæmø) Syd for Sjælland. Det har over Næstved, der ligger ved en af Hovedjernbanelinierne, god Forbindelse med København. Foruden ad Landevejen har Karrebæksminde Forbindelse med Næstved ad Susaaen, hvor Dybden er tilstrækkelig for Fartøjer og Pramme.

Vene- og Kirke-Grundene, der deler Smaalandsfarvandet i to Dele, gør den nordlige Del af dette til Karrebæksminde Red, der ikke er generet af den gennem Farvandet gaaende stærke Trafik. Derfor har Reden ogsaa gennem mange Aar været et yndet Sted for Afholdelse af Artilleriskydninger. For Torpedoskydninger er Betingelserne ligeledes gode, da der er god Plads, og Vanddybderne er passende. De omliggende Farvandes Egnethed for alle Arter af maritime Øvelser vil sikkert gøre et Kuldepot og Tilholdssted her særlig værdifuldt.

Som ovenfor nævnt finder jeg det rimeligt under Forudsætning af, at man ønsker et Støttepunkt i Smaalandsfarvandet og dertil vælger Karrebæksminde, da ved en eventuel Flytning af Kadetskolen at vælge dette Sted. Kadetterne vil da jevnlige kunne komme i Forbindelse med Flaadens udrustede Skibe og muligvis ved enkelte Lejligheder kunne overvære deres Øvelser. I Rungsted vil de næppe ofte se noget til Flaadens Skibe. Medens i Karrebæksminde Paavirkningen ude fra vil være let at overse, vil man i Rungsted ikke være helt uden for Københavns Paavirkning, og denne bliver næppe mindre med Tiden. Med Hensyn til Bekostningen ligger Karrebæksminde i Øjeblikket ret uopdaget hen, saa at Grunde her sikkert vil kunne købes billigt, medens de i Rungsted er ret dyre.

Med Hensyn til Kadetskolens Lærere, saa vil Forholdet paa de to nævnte Steder vel stille sig omtrent ens, idet jeg tror, at det vil berede Skuffelse paa mange Maader med Lærere, der tog ud og ind med Toget fra København. Ligesom Kaptajn Schaffalitzky tror jeg ikke,

at det vil skade Skolen, om Lærernes Navne blev mindre kendte. Jeg skal i denne Forbindelse minde om Herlufsholms Nærhed ved Karrebæksminde. Iøvrigt kunde jeg godt tænke mig, at Livet paa en højere Kostskole, som Kadetskolen vilde blive, mellem raske unge Mennesker og i nær Forbindelse med Søen og Flaaden kunde friste yngre dygtige Lærere til at tage en Gerning op her i nogle Aar. Det er sikkert af Betydning for Kadetterne at have civile mellem deres Lærere, men skulde det i en Periode vise sig umuligt at skaffe, er der vist ikke noget Fag, hvor ikke en eller anden Officer kunde vicariere.

Den tilsyneladende væsentligste Anke, der kunde rettes mod at flytte Kadetskolen bort fra København, er, at Skolen samtidig fjernedes fra Orlogsværftet. Jeg er dog enig med Kaptajn Schaffalitzky i, at frivilligt færdes en Kadet sjældent der, som Forholdene nu er. Er saa udrustede Skibe, som Kadetterne med Interesse gaar om Bord i, samt Tegninger og Modeller ikke at foretrække i ethvert Fald for Søkadetternes Vedkommende? For Ingeniørkadetternes Vedkommende kunde man, hvis dette ikke menes at være tilstrækkeligt for dem, og man ikke ønskede at lade dem gaa tilbage til Skolen paa Orlogsværftet, maaske klare sig med en Ordning som i enkelte andre Lande: at lade de faa Ingeniører, vi har Brug for, uddanne paa polyteknisk Lærestalt, eventuelt paa en særlig Afdeling.

For Konstabelskolens Flytning til Støttepunktet i Smaalandsfarvandet kan anføres de samme Grunde som for Kadetskolens Vedkommende. For denne Skoles Elever vil Idrætten foruden ved den personlige Udvikling, som derved opnaas, ogsaa faa Betydning derved, at det for at fremme Idræt blandt Mandskabet, er nødvendigt at have vakt Underofficerernes Interesse derfor. Disse træder mere direkte end Officererne i Forbindelse med Mandskabet under dettes Øvelser, og deres Dygtighed i

de Idrætsgrene, hvormed man tænker sig at kvikke Mandskabet op, er derfor nødvendig.

Angaaende Skibsbesætningerne som Helhed, vil sikkert alle Officerer, der har haft at gøre med Mandskabets Uddannelse om Bord i moderne Skibe, give Kaptajn Sander Ret i Idrættens gavnlige Indflydelse paa Humøret og derigennem paa hele Tonen om Bord. En Besætning, der kommer varm og oplivet om Bord efter Idræt, og som derefter faar et Bad, er ganske anderledes i Humør til at tage Nattevagter, og hvad der ellers kan følge paa, end en Besætning, der har staaet og sovet over Geværøksercits kommanderet af Befalingsmænd, paa hvem deres Beskæftigelse heller ikke har virket oplivende. Selvfølgelig maa Uddannelse i Betjening af alt Materiel om Bord stadig komme til at optage Besætningens meste Tid, men da Haandvaabeneøksercits, Gymnastik o. l. for en moderne Skibsbesætning hovedsagelig maa betragtes som Midler, hvorved man holder Besætningen «i Form», saa ser jeg ikke rettere, end at man vilde gavne og samtidig opnaa at se kvikkere og gladere Besætninger, hvis det blev en almindelig Regel, at disse Discipliner, naar et Skib laa til Ankers, saa vidt muligt erstattedes med al Slags Idræt i Land.

Naar jeg, skønt jeg værdsætter, men ikke har mere Kendskab til Idræt end andre Søofficerer, har ønsket at knytte disse Bemærkninger til Kaptajn Schaffalitzkys Artikkel, er det, fordi Kaptajnen i denne foreslaar at flytte Kadetskolen, og jeg da mener, at intet Marineetablissement bør flyttes til et Sted, hvor kun det ligger godt, men bør, naar det flyttes, lægges, hvor det tillige ligger heldigt for Marinen som Helhed.

Nogle Bemærkninger

i Anledning af Artiklerne

»Ildræt og Flaaden.«

Af Premierløjtnant Kai Hammerich.

Med stigende Interesse har man fulgt Artiklerne »Ildræt og Flaaden«. For det stod klart for enhver, at man her var kommet ind paa et Felt, hvor der utvivlsomt var en Del at reformere. Ganske naturligt gled Tanken da ogsaa hen paa Idrætsuddannelsen paa vore Undervisningsanstalter og da ganske særligt paa Kadetskolen.

Vi, der ikke har Kadetskolen saa ret langt bag os, har følt — baade nu da Spørgsmaalet rejses, og dengang vi selv gik derinde — at der var noget galt i Systemet. Hvor vi i Grunden misundte Kadetterne i Dartmouth, da vi kom dertil med »Hejmdal« og fik et Indblik i, hvorledes deres Uddannelse foregik. Dør sad Sport og Friluftsliv i Højsædet! Dør havde man en »naval college«, som virkelig bød Ungdommen paa noget, som den med Liv og Lyst kunde gaa i Gang med. For det gør Gernersegade 20 nu engang ikke!

Dør finder i Vintermaanederne en meget forceret Læsning Sted. Det gælder jo om i Løbet af 7 Maaneder at træner sig op til at tage en Eksamen, hvis Krav slet ikke er saa helt ringe. Og derfor maa der arbejdes! Fra Udpurring om Morgenen ca. Kl. 7 til Kjøjetid om Aftenen er man inden Døre med Undtagelse af knapt tilmaalte halvanden Time om Eftermiddagen. At man i dette lille Tidspunkt midt paa Dagen gerne vil dyrke Venner og Bekendte — som Kadetter nu engang har mange af, naar de bor i Hovedstaden — er let forstaaeligt.

Meget forklarligt er det ogsaa, at disse halvanden Time ikke ofres paa Sportens Alter, da som Regel den sidste Undervisningstime paa Skolen inden Spadseretildelingen netop er Gymnastik.

Og det skal indrømmes, at der paa Kadetskolen drives en virkelig god og intensiv Undervisning i Legemøvelser, hvor man faar rørt alle Muskler dygtigt.

Kadetterne trænger ovenpaa denne Omgang kun til en rolig Spadseretur i det Fri — og kan saa en Smule «flirt» sætte lidt Kolorit paa Tilværelsen er det kun saa uhyre menneskeligt!

Begyndte man derimod Dagen med de gymnastiske Øvelser i Stedet for at afslutte Undervisningstiden dermed, og tilstodes der f. Eks. Kadetterne 2¹/₂ Times Frihed om Eftermiddagen, tror jeg meget hurtigt, man vilde spore en Tendens til Sport drevet i Fritiden.

Dette slet ikke at opfatte som nogen Kritik af de bestaaende Forhold paa Kadetskolen, men blot en Redegørelse for, hvordan vi Unge saa og ser paa Spørgsmaalet. En Sag kan jo altid ses fra forskellige Synsvinkler, og vor ærede Redaktør har jo selv indbudt til Diskussion. Jeg beder derfor om, at det følgende maa blive opfattet blot som et Forsøg paa at fremsætte de Unges Tanker og som et Slags Selvforsvar mod ret haarde Ord i tidligere Indlæg.

Men — for at komme tilbage til vort Udgangspunkt: Kadetternes Fritid i Vintermaanederne — saa er 1¹/₂ Time i det Fri absolut ikke tilstrækkeligt for unge Mænd i Opvækst, naar der samtidig kræves, at de skal være friske og glade og præstere stort intellektuelt Arbejde.

Det er muligt, at mere Bevægelse i frisk Luft ikke altid vil gavne Lektielæsningen, men det er utvivlsomt, at det vil gavne Kadetternes Humør og Velbefindende. Som det er nu, bliver Resultatet alligevel noget i Retning af en Sløvhedstilstand, som man ikke maa lægge Kadetterne til Last, men Systemet. Hvor ofte har man

ikke hørt dette Suk inde paa Forsamlingssalen efter mere Friluftsliv? Hvor ofte har man ikke set Kadetterne efter Middag storme ned til Tennispladsen for at sluge en sidste Mundfuld frisk Luft. De fik lige akkurat Tid til at hænge Nettet op, saa ringede det ubønhørligt til Lektuelæsning. Og hvor der da nikkedes over Bøgerne rundt om i Værelserne! Jeg erindrer en tung og tryk-kende Luft i Kadetskolens Klasseværelser. Mon det ikke ogsaa delvis skulde skyldes Varmeapparaterne og en ikke videre god Ventilation?

Men i alle Tilfælde er Problemet »I Vintermaane-derne at gøre baade en Bogorm og en Sportsmand ud af Kadetten« under de nuværende Forhold ganske overor-dentlig vanskeligt for ikke at sige umuligt; og jeg gen-tager, at jeg først og fremmest tror, at det er Systemet og ikke Kadetterne, der er noget i Vejen med. De er vist hverken værre eller bedre end tidligere Generationer.

Nej, at der her var noget, der haltedede, var indly-sende. Og Kaptajn Schaffalitzky de Muckadell satte da ogsaa Fingeren paa et ømt Punkt, da han gav Tids-skriftets Læsere sit velmotiverede Forslag: Bort med Kadetskolen fra Hovedstaden og ud paa »Landet ved Vandet«. Og Kommandør Kiær gjorde denne Plan reali-sabel med sin ypperlige Ide: At henlægge Skolen til Kronborg. Hvad vilde der ikke herigennem vindes af Tid til Ildræt og Sport, som atter vilde avle godt Humør og Arbejdslyst til Bøgerne!

Planen er i sig selv saa glimrende, at man undres over, at den først er kommet op nu. Den er hverken mer eller mindre end ideel! Der vilde Kadetterne kunne faa Lejlighed til at vise, at de fuldt ud kan staa Maal med deres engelske Kolleger, hvad Kvalitet angaar, og det selv om vi herhjemme har saa lille en Marine i Sammenligning med den engelske, og som Følge deraf ikke raader over samme Midler eller tilnærmelsesvis har

saa gunstige Vilkaar til at skabe den ideale Kadet-Uddannelse.

Jeg tror, de fleste Kadetter paa Skolen selv nu vilde indse og forstaa de enorme Fordele, der var forbundet med denne Løsning, ligesom alle vi, der har gennemgaaet Skolen — og vel derfor ser noget klarere paa Forholdene (fordi det er et tilbagelagt Stadium, som man kan betragte rent objektivt) med den største Glæde vilde se denne Plan realiseret.

Men alle vi, som nu engang ved Tidens Ugunst er Børn af en noget uheldig Ordning, vi føler os lidt krænkede over den ikke helt blide Behandling, der i de to tidligere Indlæg er blevet de unge Officerer og Kadetterne til Del — og da i Særdeleshed af Kommandør Kiær.

Kaptajn Schaffalitzky de Muckadell skriver (Pag 141):

»Det var jo dog ikke helt umuligt, at man ved den Lejlighed (Revision af vort Forsvarsvæsen efter Verdenskrigen) kunde vinde Ørelyd for en Plan, der vilde give os en frisk og glad Ungdom i Flaaden».

En frisk og glad Ungdom! Det er med andre Ord noget, der savnes indenfor Marinen i Øjeblikket.

Skulde jeg paa dette Punkt have misforstaaet Kaptajnen og optaget denne Vending for bogstavelig og for »au serieux« skulde det kun glæde mig, og jeg beder tilgive min Misforstaaelse. Men da i alle Tilfælde mange med mig har haft samme Opfattelse, vil jeg gerne i den Anledning udtale, at naar jeg før indrømmede, at der kunde være en vis Sløvhed over Kadetterne, hvad der i første Række skyldes Mangel paa frisk Luft og tilstrækkelig Bevægelse, saa har jeg dermed ment, at det var noget rent forbigaaende, som sandelig ikke spores senere hen.

Saasnart Kadetternes Sommertogt begynder, er der Fart og Humør i dem igen, saa det er en ren Fornøjelse. Alene heri ligger jo ogsaa Beviset paa, at det er

Systemet og ikke Kadetterne der er noget galt paa Færde med.

Men vi, der selv er Led af Ungdommen i Flaaden, føler os ikke særlig stolte ved pludselig officielt i vort Tidsskrift at faa paastemplet: »humør- og friskhedsforladt» — selv om vi maaske engang nogle Vintermaaneder paa Kadetskolen rent uforskyldt mistede noget af vort naturlige gode Humør. Det kom saamænd saare hurtigt igen!

Dog langt mere ondt gør det, naar Kommandør Kiær med rene Ord siger om Kadetterne, at Fædrelandskærligheden trænger til at vækkes (Pag. 196) og at »Kammeratskab næsten ikke eksisterer» (Pag. 198).

Saadanne Ord falder tungt paa Kadetterne — dobbelt tungt, naar de kommer fra deres Kadetchef.

Hvad det første — Nationalfølelsen — angaar, er jeg langt tilbøjeligere til at tro, at den nu i denne alvorsprægede, historiske Tid er mere skærpet end nogensinde før.

At Kronborg i den Retning skulde indvirke mere gavnligt paa Sindene er vist et Spørgsmaal! København byder jo dog i denne Henseende paa en Del flere historiske Minder end Kronborg. Og selv om man ved at bo paa Kronborg havde Minderne saa at sige mere direkte for Øje, saa tror jeg dog ikke, at man af den Grund bestandig vilde gaa med Holger Danske i Tankerne.

Maa jeg indskyde en lille Sidebemærkning: At Kadetterne derimod havde forfærdeligt godt af en virkelig rationel Undervisning i Historie — baade i vor egen og Verdens — er en helt anden Sag. Dog det, at mange af Kadetterne faktisk mangler positive, historiske Kundskaber (som Følge af minimale Krav i Forskolerne) er jo ikke ensbetydende med, at de mangler Kærlighed til deres Land.

Kommandør Kiær mener, at en af Grundene til

denne Mangel paa Fædrelandskærlighed skyldes det, at det nuværende Hold Kadetter aldrig har deltaget i et Togt udenfor de hjemlige Farvande. Men selv om de ikke kender Hjemlængsel fra Togterne i Udlandet, saa gaar der dog vist igennem dem alle een bærende, national Følelse, der stikker langt dybere: Forstaaelsen af Krigens uhyggelige Nærhed og de deraf flydende Konsekvenser.

Mit Indtryk er snarere, at denne Følelse hos Kadetterne er en hel Del mere vaagen end hos Landets øvrige Ungdom.

Hvad endelig Kammeratskabsfølelsen angaar, saa ved jeg ikke, hvorledes den er nu. Men saa meget forskellig som for 2 smaa Aar siden kan den vel næppe være.

Og dengang var det virkelig en Følelse, der blev respekteret og holdt i Ære i Kadetkorpset. Jeg personlig lærte først, hvad godt Kammeratskab vil sige, da jeg blev Kadet. Der var paa Kadetskolen et kolosalt Sammenhold indenfor de enkelte Afdelinger. Og senere — da man blev Officer — følte man virkelig Savn ved at blive adskilte og var glad, om man tilfældigvis fik Udkommando med en jævnaldrende.

Nej jeg tillader mig — i al Beskedenhed — at træde i Skranken for Kadetterne, hvad angaar Nationalfølelse og Kammeratskab. Og jeg synes, at skulde der i Vintermaanederne fattes de vordende Officerer lidt godt Humør og Friskhed inde paa Skolen, er der, som ovenfor nævnt, stærkt undskyldende Momenter. Og jeg tillader mig i alle Tilfælde at betvivle, at der blandt os unge Officerer skulle være blevet klæbende nogetsomhelst af denne Kadetskolens største — skal vi kalde det »drawback«.

Mon det ikke snarere er noget af den gamle Vise om igen: »At dengang jeg var Dreng, da var der Drengene til«. Er vi kvalitativt ringere end tidligere Generationer? Det, at der kræves mere Teori nu end for 30 Aar siden

maa jo uvægerlig medføre, at Kadettypen forandres. Men Kærnen i den er den samme!

Netop under Hensyn til Tidens Krav med skærpet teknisk Uddannelse, kan jeg ikke tænke mig, at man gjorde de vordende Kadetter og Officerer — og dermed Staten — en større Tjeneste end at forlægge Kadet-skolen fra København til Kronborg.

Dér kunde man skabe, hvad der er en Umulighed i Gernersgade: En Bibeholdelse — ogsaa i Vintermaanederne — af den gamle, friske Kadettype paa Trods af de stedse stigende Krav om teoretiske Kundskaber.

Idræt og Flaaden.

Genbemærkninger til Premierløjtnant Kai Hammerich.

Af Kommandør Hector Kiær.

Maa jeg have Lov til at begynde med at udtale en hjertelig Tak til Premierløjtnant Hammerich for hans Indlæg i Diskussionen. Det gør godt at høre Udtalelser fra en Mand, der for saa kort Tid siden har haft Trykket af Skoen og endnu kan finde det ømme Punkt eller de ømme Punkter, naar han bevæger Foden. Dernæst er det en Fornøjelse at læse hans Indlæg baade fra Indholdets og Formens Side. Et Par enkelte Bemærkninger maa jeg dog bede om at fremsætte.

Der rettes i Indlægget et Spørgsmaal om, hvorfor Undervisningen i Legemsøvelser ikke forsøgsvis er blevet lagt op til om Morgenens, hvad jo synes snublende nær, og dette Spørgsmaal kunde jeg let besvare blot med, at denne Løsning havde været taget under Overvejelse, men var strandet paa administrativ Vanskelighed. Jeg synes dog ikke, at dette Svar er tilfredsstillende for den, der har rejst Spørgsmaalet og skal derfor belyse det lidt nærmere.

Premierløjtnant Hammerich maa erindre, at Kadet-skolen gennem Aarenes Løb har undergaaet adskillig Forandring — forresten frem og tilbage — i Retning af Kasernering for alle Kadetter eller Kasernering kun for yngste Klassen Vedkommende. Da Kasernering for alle Kadetter først er indført 1916, har altsaa f. Eks. Premierløjtnant Hammerich selv boet i Hjemmet de to sidste Kadetaar og saavidt jeg erindrer endda helt ude ad Frederiksberg. Mon han ikke i de lange mørke Vintermaaneder har faaet saa megen Luft under Vingerne paa Morgenturen, saa han er bleven ganske vaagen inden

han har naaet Gernersgade 20, og da har været ret tilfreds med ikke i Hui og Hast at skulle klæde sig om i Gymnastikdragt og blive trukket godt igennem i Legemsøvelser. Ikke at tale om, at Kadetterne da havde maattet forlade Hjemmene yderligere et Kvarter tidligere for at kunne naa Omlædning.

En anden Grund, der taler mod denne Ordning er, at alle Lærere og særlig Værftets Autoriteter forlanger, at Morgentimerne skal benyttes til Undervisning for at de Officerer og Ligestillede, der er knyttet til Undervisning, ikke ved at undervise forhindres for meget i at udføre deres øvrige Tjeneste i Orlogsværftets reglementerede Arbejdstid. Kan disse Lærere begynde ved Kadetskolen Kl. 8 F. M., naar de dog som Regel til Korpsernes Kontorer inden Værftets Middag, saafremt de kun har et Par sammenhængende Undervisningstimer.

Endelig er som bekendt Kadetskolens daglige Undervisning fordelt mellem Lokalerne i Nyboder og Lokalerne paa Orlogsværftet. Der maa undervises begge Steder fra Morgenstunden for at kunne faa alle Kadetterne samlede inde i Nyboder til Spisetiden ca. 11—11¹/₂ F. M., og for at kunne benytte henholdsvis Spadseretiden om Morgenen fra 7¹/₂—8 og i det lange Frikvarter fra 10¹/₄—10³/₄ F. M. til Vejen mellem de to Kadetskoler.

Naar man rigtig nøje ser paa, hvad frisk Luft og Legemsøvelser Kadetterne har i Løbet af Dagen, da bliver det nu:

1. Morgentur til Orlogsværftet eller Spadseretur paa Langelinie fra Kl. 7¹/₂—8 F. M.
2. Hjemtur fra Orlogsværftet fra Kl. 10¹/₄—10³/₄ F. M. eller Frikvarter 20 Minutter.
3. Legemsøvelser eller Dans en Time hver Dag.
4. Spadseretid fra Kl. 3¹/₄—4³/₄ E. M. hver Dag undtagen Mandag.

Jeg indrømmer dog Premierløjtnant Hammerich, at hele den efter min Mening baade legemlige og aande-

lige Opfriskning, som Kadetterne har faaet siden 1916 gennem Skoleundervisningen i Lokalerne paa Orlogsværftet, har han aldrig kendt og derfor ganske har maattet se bort fra i sit Indlæg.

Mon ikke den af Premierløjtnanten nævnte Sløvhedstilstand i Klasseværelserne om Morgenen meget skyldes de af ham nævnte Varmeapparater i nogen Grad i Forbindelse med en lidt sen Bridge eller anden Aftenselskabelighed, som de hjemmeboende Kadetter i hans Tid var bleven fristet til at deltage i — maaske endog meget mod deres Villie — ?

Flyttes Kadetskolen ud fra Byen, og faar den al sin Undervisning om jeg saa maa sige paa egen Grund og med egne militære Lærere, ja saa kan Undervisningen i Legemsøvelser lægges paa det for Kadetternes Velbefindende mest passende Tidspunkt uden Ulemper i andre Retninger, medens man samtidig har Garanti for, at de selskabelige Fornøjelser om Aftenen ikke trækker længere ud, end at Kadetterne kan faa sovet ud udenfor Klasseværelserne.

Det andet Punkt, som jeg gerne vil ofre et Par Ord paa er Spørgsmaalet Nationalfølelse og Fædrelandskærlighed. Ja, det kan være at Kadetterne har disse Følelser i et efter Nutidens Krav afpasset Forhold, og jeg udtaler heller ikke, at de ikke har det, idet jeg netop paa Side 196 under Punkt 3 udtaler »at der maa ruskes op i Kadetterne — i Lighed med, hvad der bør gøres med den overvejende Part af den danske Ungdom — for at faa den slumrende Nationalfølelse og Fædrelandskærlighed vækket hos dem«, men jeg lyser efter Udslaget af disse Følelser. Man hører det ikke og mærker det ikke under det daglige Samliv. Sang og Stemningsbrud høres aldrig i den Retning, hverken paa Skolen eller i Kadetskibet; med Næsen i en Bog passerer de forbi vore smukkeste Kyststrækninger og under Landlov i Provinsen finder man Kadetterne hurtigst

muligt optagne ved Ægyptens Kødgryder. En rask Udflugt ud ad Landet for at lære dette at kende og at nyde Landets og Naturens Skønhed falder de færreste ind.

Premierløjtnant Hammerich forstaar vistnok godt, hvad jeg mener. Jeg ønsker ikke, at Kadetterne skal spille Komædie for os Skoleofficerer og søge at give sig Mine af Følelser, som de ikke virkekelig nærer, eller at give disse Følelser en Styrke, som de virkelig ikke har, men jeg vil gerne opnaa, at man inde paa Kadetskolen kan komme til at leve sammen med disse vore yngste Kammerater i Marinen i en Luft, der gensidig varmer og varmes af Nationalfølelse og Fædrelandskærlighed. Vi ældre, der i Barndommen har følt, hvad Nederlaget i 64 havde pisket sammen af Skam, Skuffelse og Sorg i Landsmænds Sind, og af vore Forældre tidt hørte med hvilken Smerte de følte Landets Ydmygelse, vi kan naturligvis ikke forlange, at den næste opvoksende Generation skal kunne se paa Forholdene fra den Tid ganske som vi, men vi kan ønske at dæmme op for de sidste tyve Aars Trang til at ville se overlegent ned paa Mennesker, der i barnlig Naivitet kan føle nationalt. Jeg tror i det mindste paa Forædlingen af et Folk gennem Nationalfølelse og Fædrelandskærlighed, og mener det derfor som en ufravigelig Pligt for en militær Skole, hvis Opgave det er at uddanne Lærere for de værnepligtige unge Mænd, at hæge om disse militære Læreres Opdragelse i disse to Retninger.

Det glæder mig, at Premierløjtnant Hammerich saa sikkert tør udtale, at disse Egenskaber er kraftige hos de unge Mænd, der i de senere Aar er udgaaede fra Kadetskolen, og at det kun skyldes en taktfuld Skyhed hos Kadetterne, at Kadetchefen ikke har faaet Sigte paa disse Egenskaber. Men jeg tror Premierløjtnanten, og jeg er glad ved at kunne det.

Endelig Kammeratskabet. Ja! Premierløjtnanten sværger ogsaa til det, men han er saa klog at tilføje »et kolosalt Sammenhold indenfor de enkelte Afdelinger«. Der er kolosalt Sammenhold indenfor de enkelte Afdelinger, men en Kadetchef maa helst rette Blikket lidt videre ud og maa forlange, at Kammeratskabsfølelsen strækker sig lidt længere end indenfor Afdelingen; den skal herske i hele Korpsset. Men naar den ikke altid har gjort det, saa skyldes det meget, at ikke alle Kadetterne var kasernerede, men kun den yngste Halvdel. Saasnart de ældste Kadetter slap Kaserneringen, følte de sig som en bedre og ældre Kaste, og der dannedes en Kløft mellem yngste og ældste Kadetklasse. Kløften jævnedes en Del ud om Sommeren paa Kadet-skibstogtet, hvor Afdelingerne opløstes noget af den gennemførte Kvarterfordeling, thi Kadetterne føler ufravigeligt for deres Kvarter og staar Last og Brast indenfor dette med hverandre.

Mit Haab er, at den nu gennemførte Kasernering vil medføre, at Kammeratskabsfølelsen bliver udvidet udover Afdelingerne, men den vil stadig lide under, at Kadetterne i al deres Fritid under Udgang fra Skolen hver søger til sit Hjem og sin Kreds, hvad der dog kun er naturligt. Realiseres Tanken om at flytte Kadetskolen ud, da vil megen af Fritiden blive tilbragt sammen med Kammerater baade i fri Luft ved Sport og paa Forsamlingssalene eller til Udflugter i Skolens nære Omegn, og Kammeratlivet kommer anderledes til at florere.

Premierløjtnant Hammerichs Henvisning til »at dengang jeg var Dreng, da var der Drengene til« er vist nok berettiget her lige som hyppigt andre Steder, thi der er ingen Tvivl om, at jeg som Kadetchef engang imellem falder for Fristelsen til at synge dette Omkvæd, men forhaabentlig ganske uberettiget.

En Ting staar imidlertid absolut fast, og det er,

at jeg udelukkende har følt Glæde ved at have faaet Lov til at være Kadetchef, og at de Aar, jeg har arbejdet ved den gamle Kadetskole og levet sammen med danske Kadetter i Kadetskolens Øvelsesskibe, for mig indeholder de bedste Minder.

Nekrologer.

Henrik Gerner Snøedorf Nielsen var født den 8. Oktober 1866, blev Officer i 1888, men hjemsendtes i 1891 efter nogle faa Udkommandoer. Hjemsendelsen skyldtes de daarlige Avancementsforhold, saaledes at der i den Periode var et alt for stort Antal Secondlieutenanter til Raadighed.

Efter Giftermaal med en norsk Dame gik Nielsen ind i en industriel Virksomhed i Norge og kom ikke tilbage til Militærtjenesten. Han søgte og fik sin Afsked den 25. Jan. 1894. Budskabet om, at han var afgaaet ved Døden i Filadelfia i Amerika den 9. Juli 1916 vakte Minder hos hans gamle Kammerater om en elskværdig og glad ung Mand.

Premierlieutenant **Mathias Kjeldsen de Fine Licht** var født den 16. September 1859, blev Secondlieutenant den 24. Aug. 1881 og Premierlieutenant den 21. Juni 1883. Hans militære Tjeneste og Udkommandoer fremviser intet bemærkelsesværdigt, hvilket muligvis kan sættes i Forbindelse med, at Licht med sit stille og noget tilbageholdende Væsen kun i ringe Grad forstod at gøre sig gældende udadtil. Skuffelser mødte ham efterhaanden — og han bøjede Hovedet.

Den 16. September 1901 afskedigedes Licht i Naade paa Grund af Alder og fik derefter Ansættelse som Lodsoldermand ved Hals Lodseri, hvor han henlevede sine Aar i Stilhed, en ydre Stilhed, som vistnok passede ham godt; thi skønt han tog ivrig og virksom Del i det religiøse Arbejde paa Stedet, synes hans Sind ogsaa paa dette Omraade at have været noget tungt. Han døde den 23. Februar 1917.

Kontreadmiral **Christian Frederik Scheller** var født den 16. April 1849. Efter den sædvanlige Uddannelse blev han 21 Aar gammel Sec. Lt. — ³¹/₈ 1870 — og begyndte dermed en Løbcbane som Officer, hvilken paa Grund af hans Evner og absolute Personlighed fik et noget stærkere Præg end det tilmaales de fleste. Schellers Virksomhedstrang i og uden for den militære Tjeneste bragte ham ind i mangeartede Forhold og i Berøring med en Mængde, ikke blot Personer, men ogsaa Personligheder. De derved indvundne Erfaringer forstod han at udnytte, ligesom de blev udnyttede ude fra, hvad hans Anvendelse til adskillige Hverv noksom taler for.

Inden for Militærtjenesten skal bemærkes Schellers Anvendelse ved Fyr- og Vagervæsenet, ved Mærkevæsenet og ved Artilleriet, hvor han en Tid var Undertøjmester.

Imidlertid er det vel nok Schellers Tjeneste i den franske Marine i Aarene 1879—81, der i væsentligst Grad har dannet Grundlaget for hans senere Udvikling. Han bevarede efter sin Hjemkomst og Resten af sit Liv en stærk Interesse for Frankrig og det franske Sprog; men Hovedvægten maa vist lægges paa, at han derude under de større Forhold havde tilegnet sig et videre Syn, som paavirkede ham til at arbejde med Spørgsmaal, hvis Rod og Udvikling laa uden for vort Lands Grænser, men som dog i høj Grad greb ind i Danmarks Interesser.

I Traad med dette, men under andre Former skulde Scheller senere komme i meget nær Berøring med evropæisk-politiske Forhold. Han var nemlig Adjudant hos Kongen i Aarene 1892—1905, altsaa i en Periode, hvor det danske Hof Gang efter Gang var Samlingssted for kronede Hoveder, og hvor vor Konge ofte foretog Rejser til fremmede Hoffer. Selv om disse Fyrstesammenkomster i deres ydre Form som oftest var rent upolitiske, er det utænkeligt andet, end at Scheller ifølge sin Stilling og med Støtte af sine Evner og sin anerkendte Takt

maa have høstet betydelige Kundskaber, ikke mindst gennem den nære Berøring med de fremragende Personer, som ofte ledsagede Fyrsterne.

Scheller var blevet Premierlieutenant i 1872 og Kaptajn i 1885. Inden den Tid havde han som nævnt været i fransk Tjeneste. I Aarene 1887—91 førte han Postskib; i 1898 udnævntes han til Kommandør og i 1905 til Kontreadmiral.

1906, 1908 og 1909 var S. Eskadrechef og senere midlertidig fungerende som Chef for den flydende Defension i et Par kortere Tidsrum. Han afskediges ifølge Alder den 16. April 1911.

Fra Tjenesten bevares Indtrykket af Scheller som den altid rolige Officer, hvem ingen Situation syntes at kunne komme bag paa.

I 1907 var S. Danmarks Delegerede ved Fredskongressen i Haag og senere udsendtes han som Deltager i London-Konferencen.

I sine senere Aar udarbejdede S. en haardt tiltrængt fransk—dansk Marineordbog.

Scheller døde den 1. Marts 1917 efter nogen Tids nedadgaaende Helbred.

Aage Alfred Bardenfleth døde i en Alder af kun 35 Aar den $22/8$ 1917 som Premierlieutenant efter $13\frac{1}{2}$ Aars Officerstjeneste, d. v. s. paa et Tidspunkt, da han skulde have traadt ind i mere overordnede og selvstændige Stillinger. Hans Udkommandoer havde været som de flestes; desuden havde han i længere Tid været ansat ved Kadetskolen.

Bardenfleth kunde sikkert have gjort sig Haab om en smuk militær Løbebane, hvis hans Helbred ikke havde sviglet. Fra Begyndelsen af 1915 var han næsten uafbrudt syg eller paa Rekreationsrejser, men den forventede Bedring udeblev og Legemets Modstandskraft aftog stadig. Naar saaledes det sørgelige Tilfælde er ind-

truffet, at en Officer kaldes bort i sine bedste Aar, er det paa den anden Side en Glæde at kunne give ham det Eftermæle, at han mindes som en pligtopfyldende, dygtig og elskværdig Officer og Kammerat.

Bardenfleth var født den 18. Juli 1882 og blev Secondlieutenant den 15. Sept. 1903.

Kaptajn **Axel Bruun** havde under den overvejende Del af sin Tjenestetid Forbindelse med Opmaalingsvæsenet og Søkort Arkivet. I de yngre Aar var han navnlig ved Opmaalingen i de danske Farvande om Sommeren og bearbejdede Materialet om Vinteren. Senere blev han Afdelingschef ved Søkort-Arkivet og foretog flere Opmaalingsstogter til de islandske Farvande. Gennem hele dette Arbejde gaar som en rød Traad en ualmindelig Flid og Samvittighedsfuldhed. Det personlige Initiativ til Fremskaffelsen af nye Metoder eller System med videnskabelige Fremskridt viste Bruun derimod ikke Trang til. Han arbejdede med det foreliggende, men tillod hverken sig selv eller andre at gaa let hen over noget Spørgsmaal, som der var Mulighed for at behandle til Bunden.

Fra 1910 kom Bruun ikke mere til Søs, men forestod den Afdeling ved Søkort-Arkivet, hvor Efterretninger for Søfarende, Farvandsbeskrivelser og Fyrlisters m. m. udgives, og skønt hans ikke altid stærke Helbred lagde ham Hindringer i Vejen, veg han aldrig tilbage, naar det gjaldt om at fuldkommengøre de foreliggende Op-gaver.

Bruun var født den 30. December 1862, blev Officer i 1884, Premierlieutenant i 1888 og Kaptajn i 1902. Han afskediges af Militærtjeneste paa Grund af Alder i 1914. Efter kun ganske kort Tids Sygeleje døde Bruun den 3. November 1917, erindret af de efterlevende som en god og elskværdig Mand.

Kommandør **Hans Theodor Hedemann** staar vel for de fleste ikke saa meget som den farende Søofficer, thi han var i en lille Menneskealder næsten uafbrudt knyttet til Marineministeriet i overordnede Stillinger, hvis Karakter iøvrigt paavirktes noget af de skiftende Systemer med militære og civile Marineministre, men uafhængigt af Titulationerne var Kommandør Hedemann saa at sige det faste Midtpunkt i Sekretariats- og Kommandokontoret og de mangeartede Forretninger, som stod i Forbindelse med denne Del af Ministeriet. H. medbragte ualmindelige Egenskaber til denne Virksomhed og sparede aldrig sig selv trods et mindre godt Helbred. Han var den rolige, nøjagtige og samvittighedsfulde Kontormand og Administrator og blev netop derigennem en værdifuld Støtte for Ministeriet. Ved sin Død var H. konstitueret Departementschef.

Hedemann var født den 24. Februar 1850, blev Secondlieutenant i 1871, Premierlieutenant i 1873 og Kaptajn i 1885. I 1875 var han en ganske kort Tid i russisk Tjeneste efter forud at have studeret ved Hærens Officersskole. I Aarene 1884—87 var han Underbestyrer ved Meteorologisk Institut og var derefter 4 Aar Chef for Admiralitetskontoret, hvorfra han overgik til Sekretariats- og Kommandokontoret. Her fungerede han dels som Kontorchef og dels som Departementsdirektør Resten af sin Tid med enkelte Afbrydelser under Udkommando.

I 1899 var H. ude som Chef for Korvetten Dagmar men maatte gaa syg i Land og sejlede derefter ikke mere. I 1902 faldt han for Aldersgrænsen og fik Kommandørs Karakter.

Efter gentagne, ret alvorlige Sygdomsanfald døde Hedemann den 17. November 1917. F. F.

Meddelelser til Sølieutenant-Selskabets Medlemmer.

Der er nedsat et Udvalg, bestaaende af:

Kommandør Saabye,

Kaptajn Bonde,

Premierløjtnant Prins Axel

for at affatte Forslag til Prisspørgsmaal for 1919.

I Selskabets Arkiv findes mindre Oplag af en Del trykte Afhandlinger o. l., saaledes af:

C. J.: Om Stabilitet, Bevægelser i stille Vand og Søgang med Theorien om Bølgebevægelse. 1879.

Capitain S. Bojesen: Om Skibes Drejningsforhold. 1882.

Premierløjtnant G. H. R. Zachariae: Om Gennembrydning af Jærnpansere. 1883.

Premierløjtnant O. Lütken: Om Peter Willemoes. 1883.

Meddelelser af Sølieutenant-Selskabets Arkiv. 1884.

Premierløjtnant H. T. Foss: Om Udviklingen af det engelske Marineartilleri. 1885.

Underdirecteur A. H. M. Rasmussen: Om Kulforbruget i Flaadens Skibe. 1885.

Kapitain F. Mygind: Skibsmaalingens Grundtræk, Anvendelse og Udvikling. 1886.

Kommandør P. F. Giødesen: Mindeskrift om Henrik Gerner. 1887.

Capitain C. F. Wandel: Iistidens Betydning for vore Farvande. 1888.

Katalog over Sølieutenant Selskabets Afhandlinger. 1896.

Nogle Synspunkter for det maritime Forsvar. Foredrag af Premierløjtnant Konow med efterfølgende Diskussion. 1898.

Fortegnelse over Foredrag, Prisspørgsmaal og Diskussioner i Sølieutenant-Selskabet fra 1872. 1898.

Saavidt Oplagene strækker til, kan Medlemmer ved Henvendelse til Selskabets Sekretær faa udleveret et Eksemplar af ovennævnte.

Ved Gennemgang af Selskabets Arkiv har det vist sig, at der af Tidsskrift for Søværnen kun findes, hvad der er udkommet siden 1889.

Der mangler saaledes:

Archiv for Søværnen	1827—1841
Nyt Archiv for Søværnen	1842—1845
— 2. Række	1846—1855
Tidsskrift for Søværnen	1856—1864
— Ny Række	1865—1888

Det forekommer Bestyrelsen, at Selskabet, der ogsaa inden 1889 til Dels har været Ud giver, og hvis Formaal altid har været nær beslægtet med de Opgaver, Archivet og Tidsskriftet har virket for, bør eje alt, hvad der er udkommet siden 1827. — Bestyrelsen ser i Øjeblikket ingen Udvej til at skaffe det manglende, men vil være taknemlig for mulige Anvisninger.

P. B. V.

C. Hammerich,
Formand.

Adskillige yngre Søofficerer ønsker sikkert gerne at komme i Besiddelse af ældre Aargange af «Tidsskrift for Søværnen». Saafremt ældre Kammerater skulde ønske at bortskænke eller sælge saadanne, paatager Redaktionen sig gerne at være Mellemand og imødeser Meddelelse fra begge Parter, hvorefter det fornødne vil blive foretaget.

Redaktionen.

Marinen paa Rigsdagen.

Johan Knudsen

omtaler Flyvevæsenets Udvikling her i Landet. Han udtaler, at Opmærksomheden er i den senere Tid blevet stærkt henledet paa de pinligt ofte forekommende Ulykkestilfælde og mener, at den almindelige Opfattelse er, at Udviklingen herhjemme i høj Grad har haft Tilfældighedens Præg. Da det forlyder at Ministeren paatænker en Undersøgelse af Spørgsmaalet vil han foreløbig ikke rette nogen Forespørgsel men kun henlede Opmærksomheden paa, at det ikke alene er det militære men ogsaa det civile Flyvevæsen, der trænger sig paa. Der maa lægges Retningslinier for Udviklingen, da vi ellers risikerer at blive distancerede af andre Lande.

Hans Nielsen (Horsens)

omtaler Sundhedstilstanden — særlig Meningitisepidemien — og henstiller at der gøres det mest mulige for at forhindre Tilfælde af denne Art.

Paa disse Henvendelser svarer

Forsvarsministeren:

Der er til mig rettet to Spørgsmaal. Det ene blev rettet til mig af den ærede Ordfører for det konservative Folkeparti og vedrørte Flyvevæsenet. Den ærede Ordfører føjede til, at man havde tænkt sig en særlig Forespørgsel derom, hvis det ikke havde været bebudet, at der vilde blive foranstaltet en Undersøgelse af hele den Tilstand, hvori Flyvevæsenet befinder sig. Jeg maa i Anledning af disse Udtalelser fremhæve, at hver Gang der er foregaaet Ulykkestilfælde, eller der af andre Aarsager har været Grund til det, er der blevet foranlediget Undersøgelser dels ved Hærens og dels ved Flaadens

Flyvevæsen. I forrige Rigsdagssamling blev der givet Folketingets Finansudvalg en Række Oplysninger om de her henhørende Forhold. Det foranledigede dengang ikke yderligere Forhandlinger mellem Folketingets Finansudvalg og Ministeriet. Der er nu i den sidste Tid forefaldet flere nye Ulykkestilfælde. Foruden de allerede bekendte Ulykkestilfælde foreligger der i Dag Meddelelse om et nyt, der denne Gang har ramt Marinens Flyvevæsen, idet ved en Øvelse ved Store Bælt en af Deltaerne er druknet. Det vil være naturligt, at vi i Tilslutning til de Forhandlinger, som allerede har fundet Sted med Folketingets Finansudvalg, maa optage Spørgsmaalet og søge en Form for en samlet Undersøgelse, der muligvis kunde virke mere beroligende paa dette Omraade end de enkelte Undersøgelser, der allerede har fundet Sted.

Jeg kan tilføje, at naar den ærede Taler dvælede ved Spørgsmaalet om den civile Flyvevirksomhed her i Landet, er dette Spørgsmaal for saa vidt ogsaa sat under Forhandling, som der i nogen Tid har fundet Drøftelser Sted mellem Postvæsenet og de to militære Ministerier, og det er Hensigten at forelægge de Tanker og Betragtninger, der ved denne Lejlighed er kommet frem, for Rigsdagens Udvalg til nærmere Overvejelse.

Det ærede Medlem fra Horsens (Hans Nielsen) gjorde nogle Bemærkninger om de Meningitistilfælde, der i de sidste Aar er forekommet indenfor Flaaden og Hæren. For Flaadens Vedkommende har det jo aldeles overvejende været en enkelt Epidemi, der virkede med stor Voldsomhed indenfor en bestemt Besætning. For Hærens Vedkommende har Tilfældene været af meget spredt Karakter. Der er i Løbet af de tre Aar forekommet omkring ved hundrede Tilfælde af Meningitis indenfor Hæren, og en stor Del af dem har jo medført Døden. Der er vel noget, som taler for, at de Tilstande, hvorunder man lever og virker i Kaserne, er frem-

inende for denne Sygdom, og der vil da utvivlsomt være Grund til at træffe alle mulige Foranstaltninger for at afbøde den Fare, som her bestaar. Der er for Tiden nedsat en Kommission, dels af militære Myndigheder, dels af civile Læger, deriblandt en Repræsentant for den særlige Forskning vedrørende Meningitis, og Hovedopgaven for denne Kommission har det været at tilrettelægge og stille Forslag om Foranstaltninger, der paa dette Omraade kunde afgive den størst mulige Betrygelse. Resultatet foreligger ikke endnu. Naar det foreligger, er det højst sandsynligt, at det vil give Anledning til Drøftelser ogsaa her i Rigsdagen.

Forespørgsel til Forsvarsministeren af Folketingsmændene L. Rasmussen og Slengerik om, hvad Forsvarsministeren agter at foretage i Anledning af de to Selvmord, der har fundet Sted i den senere Tid ved Hær og Flaade, samt overfor de i Forbindelse med disse staaende Forhold,

Ordføreren for Forespørgerne

L. Rasmussen:

Paa det radikale Venstres og Socialdemokratiets Vegne skal jeg fremsætte følgende Forespørgsel: »Hvad agter Forsvarsministeren at foretage i Anledning af de to Selvmord, der har fundet Sted i den seneste Tid ved Hær og Flaade, samt overfor de i Forbindelse med disse staaende Forhold?« Den direkte Anledning til denne Forespørgsels Fremkomst er, som det fremgaar af Forespørgselens Ordlyd, de to Selvmord, der i den sidste Tid har fundet Sted i Hæren og i Flaaden. Den 19. Juni begik Kystartillerist Marinus Richter Selvmord paa Middelgrundsfortet, og i de sidste Dage har Kok Valdemar Kreutzfeldt druknet sig. Begge to har de begaaet Selvmord af Fortvivlelse over den Behandling, der er blevet dem til Del af nogle unge Befalingsmænd. Det

er dette, som giver den direkte Anledning til Forespørgselsens Fremkomst. Men ved Siden deraf er der inden for Militæret i den sidste Tid forefaldet adskillige Ting, som har givet Anledning til offentlig Omtale, Ting, som kunde tyde paa, at den gamle Aand var ved at vaagne igen indenfor Hæren. Da vi i 1914 ved Verdenskrigens Udbrud fik de store Indkaldelser, syntes der blandt de militære Befalingsmænd at være naaet en bedre Forstaaelse af, at man maatte og burde tage Mandskabet paa en mere lempelig Maade end tidligere, og der var derfor en Tid, hvor der ikke fremkom Klager af væsentlig Art. Men i den sidste Tid synes det, som om den gamle Aand er kommet ind igen, og som om det særlig er de unge Befalingsmænd, der vil vise, at den Magt og Myndighed, de har, vil de ikke alene bruge, men bruge paa en saadan Maade, at de gaar over til at misbruge den. Nu er det naturligvis saadan, at der indenfor Militæret maa gælde særlige Regler. Saa længe vi mener, det er nødvendigt at opretholde et Militærvæsen, maa der vel nok indenfor dette gælde særlige Love og Bestemmelser, for at man kan haandhæve Disciplinen; men at tro, at det er nødvendigt for at haandhæve Disciplinen, at man farer frem paa haardhændet Maade, er en fuldkommen Misforstaaelse. Det viser sig, at de Officerer, der er mest humane og hensyntagende overfor Mandskabet, ogsaa er dem, som haandhæver den bedste Disciplin. Saa længe Lovgivningsmagten tvinger unge Mennesker til at afljæne deres Værnepligt, tvinger dem ind under militære Forhold, saa længe maa den samme Lovgivningsmagt ogsaa staa som Bestytter overfor disse unge Mennesker, hvis man mener, at den Beskyttelse, der ydes dem paa anden Maade, ikke er tilstrækkelig.

Nu ved jeg, man vil sige, at denne Forespørgsel fremkommer for tidligt, fordi de Undersøgelser, der er iværksatte angaaende de to Selvmord, endnu ikke er til-

endebragte; men vi ønsker netop at fremkomme med denne Forespørgsel nu paa dette Tidspunkt, fordi vi gerne vil være Tolk for den Mistillid, der næres ude i Befolkningen til den militære Retspleje i al Almindelighed. Det er jo saaledes, at naar en Befalingsmand tiltales, er det de militære selv, som foretager Undersøgelsen. Det er den tiltaltes Kammerater, der i væsentlig Grad leder den Undersøgelse, der iværksættes. Man har mange Eksempler, der tyder paa, at Kammeratskabet har været saa overvejende under disse Undersøgelser, at man ikke er gaaet saaledes til Bunds i Sagerne, som man skulde og burde. Dertil kommer, at naar Undersøgelsen er tilendebragt, og der fra Ministeriets Side beordres Tiltale, er det de paagældendes egne Kammerater, der dømmer dem, og derfor er der ude i Befolkningen og i særlig Grad blandt de menige Soldater afgjort Mistillid til den militære Retsplejes Retfærdighed og Mistillid til, at en menig nyder samme Beskyttelse som en Befalingsmand. Og dog skulde man synes, at de menige, der tvinges ind i Tjenesten, har større Krav paa Beskyttelse end Befalingsmændene, som selv har valgt deres Stilling. De menige, som tvinges ind under Forhold, hvor de er prisgivet andres Naade eller Unaade efter Forgødtbefindende, har større Krav paa Beskyttelse end Befalingsmændene, der selv har valgt deres Stilling. Men det omvendte er Tilfældet, og naar de menige under en Undersøgelse indkaldes til Forhør, er de ikke trygge ved at afgive Forklaring, hvis de er blandt dem, der skal indkaldes til fortsat Tjeneste, thi saa ved de, at naar de udtaler sig paa en Maade, som er ubehagelig for vedkommende Officer, kan det paa mange Maader hævne sig paa dem under den paafølgende Tjeneste. Selv om de er hjemsendte, er de ængstelige for at udtale sig, hvis de har en Indkaldelse tilbage. Jeg vil henstille til den højtærede Forsvarsminister, at der ved den Undersøgelse, der er iværksat, ogsaa maa blive af-

hørt som Vidner saadanne Folk, som ikke længere staar foran Indkaldelse. Jeg kender f. Eks. Navnene paa nogle, som er blevet kasseret og har tjent under Løjtnant Henriksen. Der er en Mand, som har erklæret, at han vil give Møde i Retten, han har hørt den unge Løjtnant holde Formaningstaler og bebrejde Underofficererne, at de var altfor humane overfor de menige. En saadan Mand kan udtale sig uden Ængstelse, fordi Militæret staar afmægtigt overfor ham i Fremtiden.

Naar i dette Tilfælde to unge, af Naturen livsglade Mennesker begaar Selvmord, kan man være sikker paa, at der ligger noget alvorligt bag ved. I den Alder er Selvmordstankerne ellers ikke stærkt fremme, og naar de paagældende griber til en saa fortvivlet Handling, maa der ligge noget bag ved, som trænger til en indgaaende Undersøgelse. Kreutzfeldt skrev i et Brev til sin Forlovede umiddelbart, før han berøvede sig selv Livet: Det kan ikke hjælpe mig, men maaske min Afløser. Jeg vil haabe, han vil faa Ret i dette, at det Skridt, han foretog sig, maa foranledige, at der bliver taget saaledes fat paa denne Sag, at man kan blive fri for Gentagelser, og at de Plageaander, der findes indenfor Officerskorpset, maa faa en alvorlig Paamindelse om, at man vaager nøje over deres Færd og er parat til at skride ind, hvis Militærautoriteterne ikke selv gør det, og at vi her fra Rigsdagen nøje følger deres Færd.

Jeg ved, at der indenfor Officerskorpset findes mange udmærkede, hensynsfulde Mennesker, der har Forstaaelse af deres Ansvar, har Forstaaelse af, at naar de unge Mennesker bliver betroet dem, har de et Ansvar overfor dem, men selv disse humane, rettænkende Officerer kan ikke helt fritages for Medskyld i, hvad der passerer af Overgreb. Jeg har i 14 Aar opholdt mig i en Garnisonsby, og Befolkningen dør kendte meget godt de to Typer af Befalingsmænd, de hensynsfulde og hensyntagende og de brutale. Det lokale Venstreblad frem-

drog under mit Ophold der et Tilfælde af Mishandling af Soldater. Det var en Premierløjtnant, som havde misbrugt sin Myndighed, og Bladene fremdrog Sagen paa en saadan Maade, at Militærautoriteterne var nødte til at skride ind derimod. Den tiltalte Kammerater satte af misforstaaet Kammeratskabsførelse alt i Bevægelse for at undgaa, at der blev rejst Sag mod den paagældende. Da det ikke lykkedes, og da man ogsaa her i Rigsdagen begyndte at beskæftige sig med Sagen, var der ikke andet at gøre end at lade den gaa til Doms. Vedkommende blev idømt tre Maaneders Fæstningsarrest, da det var ret graverende, hvad han havde foretaget sig. Efter at de tre Maaneders Straffetid var blevet overstaaet, blev det indenfor Officerskorpset overvejet, om man ikke skulde arrangere en Festlighed til Ære for den dømte. Kommandanten og nogle ældre Officerer forstod imidlertid, at noget saadant ikke gik an, at det vilde være alt for udæskende overfor den offentlige Mening; men da han kom tilbage, var det dog Martyren der kom, Kammeraterne hilste ham hjerteligt og viste ham Opmærksomhed, fordi han havde været Genstand for saadan et væmmeligt Overgreb fra civile Menneskers Side. Og det fristede ham i hvert Fald let til at gøre Gentagelser, dette, at han forstod, at Kammeraterne saa op til ham og højagtede ham til Trods for den Dom, der var overgaaet ham. Jeg ved ikke, om det er stort bedre endnu. Men jeg er overbevist om, at det mest virksomme Middel til at hindre en Gentagelse var, om indenfor Officerskorpset den Befalingsmand, der havde gjort sig skyldig i Overgreb overfor menige Soldater, ikke var taalt i det gode Lag, ikke var taalt ved Sammenkomster indenfor Officerskorpset, om de unge Officerer havde Forstaaelsen af, at hvis de vilde omgaa Kammeraterne, var det en bydende Nødvendighed for dem at behandle de menige paa en forsvarlig Maade. Derfor siger jeg, at selv de humane Officerer kan ikke fritages

for Medansvar, saa længe de taaler disse Elementer indenfor deres Kreds. Naar en Gang Verdenskrigen hører op, tror jeg, at der ogsaa herhjemme vil komme et Opgør med Militæret. Den Vind, der hidtil har blæst saa gunstigt, vil neppe vedblive at være gunstig, og jeg tror derfor, at det vilde være klogt, om man holdt Justits indenfor sine egne Rækker, saa at Uviljen imod Militæret ikke i alt for høj Grad kommer til at gøre sig gældende ved, at enkelte misbruger deres Myndighed, saaledes som sket er.

Alle kan vist være enige om, at de to Befalingsmænd, der er optraadt saaledes, som Tilfældet har været her, absolut hører hjemme udenfor Befalingsmændenes Kreds, selv om man maaske, naar Undersøgelsen er afsluttet — det tvivler jeg ikke om — har et og andet at behrejde de menige; og det vil ikke være underligt, om dette bliver sat under Forstørrelsesglas, saa at man ser, at de menige selv har givet Anledning til, at man har faret haardhændet frem imod dem. Men det maa da erindres, at Befalingsmændene skulde være modne og have Forstaaelse af, at de netop bør vise Overlegenhed ved ikke at fare frem, som sket er. Vi har jo i Straffeloven Bestemmelser om, at det at berøve et andet Menneske Livet, selv om det sker ved Uagtsomhed, imod ens Villie, er strafbart. Hvor meget mere Grund er der da ikke til at fare frem imod dem, som ikke ved Uagtsomhed, men ved haardhændet Behandling har drevet to unge Mennesker i Døden. Jeg vil haabe, at den Undersøgelse, der iværksættes, og den Dom, der følger efter, vil tage Hensyn hertil og dermed virke beroligende ude i Befolkningen.

Vi har ønsket at rette denne Forespørgsel her i Rigsdagen for om muligt at forhindre en Gentagelse af det uhyggelige, der her er sket, og for at bibringe de menige Soldater Forstaaelse af, at den Lovgivningsmagt, der har tvunget dem til at aftjene deres Værnepligt,

ogsaa vaager over dem, bliver deres sidste Appelinstant, saa at de forstaa, at de ikke er værgeløse, men at Rigsdagen følger dem og tager fat, hvis man mener, at de er behandlede paa uforsvarlig Vis. Samtidig vil jeg udtale Haabet om, at den nye Rigsdag, udgaaet for begge Tings Vedkommende af den almindelige Valgret, maa forstaa, at den er den naturlige Værner og Beskytter af disse unge Mennesker. Jeg vil anmode Forsvarsministeren om, at Rigsdagen, naar Undersøgelsen er afsluttet, maa faa tilstillet en Udskrift af Forhørerne, saa at vi kan følge, hvorledes disse er ledede, hvad der er kommet frem under dem; endvidere vil jeg anmode om, at vi, naar Dommene er fældede, faar en Udskrift af dem og af Domspræmisserne. Vi kan da maaske faa Anledning til at vende tilbage til Sagen. Naar vi dette, kunde det være, at vi, om ikke paa anden Maade, saa derved kunde faa hindret en Gentagelse af det beklagelige, her er sket.

Naar vi har bragt Sagen frem her, vil jeg ogsaa gerne have det opfattet som et første Varsko til de unge Befalingsmænd, der ikke kan taale at have Magt og Myndighed, men misbruger den, et Varsko, saa at de forstaa, at herefter vil saadanne Sager kunne blive taget op af Rigsdagen, der nøje vil følge deres Færd. Det er da muligt, at de unge ser, at de ikke er saa værgeløse, som de hidtil har følt sig, og at de, hvis de bliver Genstand for Overgreb, forstaa, at de ikke er prisgivne, hvad Officerer, Krigsretter og Overkrigsretter maatte beslutte, men at Rigsdagen staar over den militære Myndighed, og at vi vil vide, hvis Sagen ikke kan ordnes paa anden Maade, at skride ind gennem Lovændringer, saa at Gentagelser af det, der her er sket, ikke skal finde Sted. Det er Hensigten med den Forespørgsel, jeg herved retter til Forsvarsministeren.

Forsvarsministeren.

De ærede Forespørgere har utvivlsomt Ret i, at de sørgelige Selvmord, der er forefaldet, har vakt en saadan Uro og Bekymring i Befolkningen, at der er al mulig Anledning til, at man ad den Vej, som de to Forespørgere har valgt, giver Lejlighed til allerede paa det nuværende Tidspunkt at belyse Sagen ved de Oplysninger, der i Øjeblikket maatte foreligge gennem de afholdte foreløbige Forhør. Forhøret i den Sag, der gav Anledning til Kreutzfeldts Selvmord, modtog jeg i Fredags, og der blev derefter i Lørdags truffet Bestemmelse om Sagsanlæg mod Premierløjtnant Augsburg og Marineingeniør Richter. Samtidig blev Premierløjtnant Augsburg fjernet fra den Kommando, i Kraft af hvilken han besad den Jurisdiktionsmyndighed, hvis Anvendelse Sagen i dette Tilfælde gælder. Ligeledes er Marineingeniør Richter fjernet fra den Virksomhed, han havde som Forstander for den Messe, hvor de Begivenheder fandt Sted, der gav Anledning til Sagen.

Af det, der er oplyst i Forhørene, kan jeg anføre følgende: Den paagældende Marinesoldat var blevet anklaget for Uorden i forskellige Henseender med den Proviant, som han som Kok bestyrede. Oprindeligt klagede to af hans Kammerater fra Mandskabets Side over saadan Uorden. Det gav Anledning til forskellige Undersøgelser, og i eet Tilfælde blev der ikendt ham en arbitrær Straf paa 14 Dages Skibsarrest af Hensyn til noget Fedt, som han formentlig havde anvendt paa anden Maade, end han som Kok mentes berettiget til. I dette Tilfælde skete der tillige det, at Premierløjtnanten som Chef overfor Mandskabet erklærede, at medens en tidligere Sag ikke havde ført til Vidnesbyrd, der var fældende for vedkommende, forelaa der nu Bevis for, at han var en Tyveknægt. Efter denne Sag fulgte en anden, hvor Kokken var anklaget for at have fordelt Provianten

urigtigt. Eet Tilfælde var navnlig traadt i Forgrunden, i hvilket han havde fordelt nogle Portioner Mad saaledes, at han selv og en Oppasser efter det foreliggende fik en betydelig større Del deraf end de andre, der skulde have Del i Maden. Dette og mange andre Ting i Forening gav Anledning til en ny Straf, ligeledes arbitrært idømt, paa 3 Ugers Skibsarrest, hvilket vil sige, at den paagældende i 3 Uger berøvedes Landlov.

Det er nu utvivlsomt, at Premierløjtnanten, hvis han ansaa disse Sager for Tyverisager, hvilket fremgaar af hans Udtalelser overfor Mandskabet og formentlig ogsaa maa have ligget til Grund for Udmaalingen af Straffen, var uberettiget til at afgøre dem arbitrært; i saa Fald skulde Sagerne afgøres af en Krigsret. Og forudsat, at han valgte den Vej at bedømme dem som Skibsuorden, som han var berettiget til paa egen Haand at afgøre, var det selvfølgelig aldeles utilbørligt overfor Mandskabet at hævde, at der forelaa Bevis for, at den paagældende var en Tyveknægt. Paa disse to Punkter er der efter Ministeriets Skøn afgørende Fejl i Premierløjtnantens Opfattelse og Optræden, og derfor er han blevet sat under Tiltale for urigtig Anvendelse af sin Straffemyndighed og for ærefornærmende, uberettiget Omtale af en undergIVEN. Det fremgaar tillige af det foreliggende, at Marineingeniør Richter ved sin Omtale af vedkommende Kok overfor Premierløjtnanten har givet Anledning til dennes Opfattelse, og der vil derfor være Grund til ad krigsretlig Vej at faa undersøgt, paa hvilken Maade dette har været Tilfældet, og faa afgjort, om der findes Grundlag for at dømme ham for ubeføjede Sigtelser mod en underordnet.

Dette er de væsentlige Punkter i denne Sag. Den anden Sag, der har været og er til Behandling, gælder et Selvmord paa Middelgrundsfortet ved en Afdeling, som Reserveløjtnant Henriksen har staaet i Spidsen for. Forhørene i denne Sag er sluttede Søndag.

Ministeren refererer derefter denne Sag.

Om begge de to Tilfælde vil jeg gerne sige, at naar den ærede Ordfører for Forespørgerne (L. Rasmussen) udtalte Ønsket om at faa en Udskrift af Forhørene tilstillet Rigsdagen og, naar Sagerne er sluttede, at faa de Oplysninger, som maatte komme frem, forelagt Rigsdagen, er jeg selvfølgelig rede til at gøre dette. Sagerne er af en saadan Karakter, at jeg har ment det rigtigt, at Ministeriet benytter en Ret, som Ordningen af 1908 giver, til at lade tage som Anklager en civil Sagfører, ikke knyttet til Militæretaten. Dette kan ske paa Ministeriets Foranledning i Sager af særegen Vigtighed eller Vanskelighed, dog ikke saaledes, at Ministeriet vælger den paagældende, men saaledes, at Ministeriet anmoder Stedets Overøvrighed om at udpege en Sagfører til at behandle Sagen som Anklager. Alle vil sikkert være enige om, at det er utilladeligt, at Forhold af en saadan Karakter som de, der fremgaar af Oplysningerne om Begivenhederne paa Middelgrundsfortet, bestaar.

Den ærede Forespørger udtalte, at der gælder indenfor Hæren særlige Forhold, og det fremgik af hans Udtalelser, at han dermed tænkte paa de særlige disciplinære Midler, den særlige Form for Disciplinens Haandhævelse, som findes indenfor Hæren. Jeg deler ganske den Opfattelse, at netop denne Karakter af Tilstandene i Hær og Flaade medfører for de Mænd, der som Befalingsmænd er udstyrede med Myndighed af særlig Art, en Forpligtelse til med den største Omhu at undgaa ethvert Misbrug af denne Myndighed. Det er givet, at i ethvert Tilfælde, hvor der for Ministeriet fremkommer Oplysninger, som lader formode, at der er begaaet nogen som helst Art af Misbrug af Befalingsmænds Myndighed, vil man gribe ind og bringe Sagen til Behandling efter de retslige Regler, som gælder paa dette Omraade, og jeg er ogsaa af den Opfattelse, at det er heldigt og rigtigt, at de Begivenheder, som har fundet Sted, benyttes

til stærkt at indskærpe de foresatte Officerer deres Tilsynspligt, deres Pligt til at øve al den Indflydelse, de formaar, for at undgaa, at der begaaes nogen som helst Art af Overgreb, nogen som helst urigtig Anvendelse af Befalingsmandsmyndighed. Jeg kan ogsaa med den ærede Forespørger dele den Opfattelse, at det vil være særdeles ønskeligt, om der fra toneangivende Side i militære Kredse stærkest muligt udgaar en Art offentlig Stemning, som vender sig mod alt, hvad der paa disse Omraader kan kaldes Misbrug af den Myndighed, Befalingsmænd er udstyrede med. Jeg tror, det maa forstås fra alle Sider, at man baade i Regering og Rigsdag opfatter disse Spørgsmaal som særdeles alvorlige, anser det for at være af afgørende Betydning, at Misbrug ikke finder Sted.

Der findes som Grundlag for Behandlingen af Soldaterne omfattende Regler, Regler, som er bestemte til at værne mod alle Arter af Misbrug, Paalæg til Befalingsmændene om at optræde overfor Soldaterne som Hjælpere og Lærere af anden Karakter, end i alt Fald de Begivenheder paa Middelgrundsførtet, som jeg her har nævnt, bærer Vidnesbyrd om. Jeg skal nævne de almindelige Tjenestebestemmelser, der gælder i Henhold til Tjenestereglement af 1912. Der staar heri om Befalingsmandens Optræden: »Overfor undergivne skal han optræde med Myndighed, men tillige med Velvillie. Han skal sørge for, at de lærer deres Pligter og de for deres Tjeneste gældende Bestemmelser at kende. Han skal søge at erhverve sig et nøjagtigt Kendskab til deres Evner og Anlæg. Han er ansvarlig for de Fejl, hans undergivne begaar, for saa vidt de skyldes utilstrækkelig Vejledning, Mangel paa Tilsyn eller Mangel paa Skønsomhed fra hans Side ved Anvendelse af de til Raadighed staaende Kræfter». — »Finder han det nødvendigt at irettesætte eller straffe en undergivent, skal han gøre det med Maadehold, uden Heflighed og saaledes, at han

ikke uden Nødvendighed saarer den paagældendes Selvfølelse«. — »Den foresatte skal af al Magt fremme sine undergivnes Vel og støtte og vejlede dem i deres personlige Anliggender«.

Der gælder tilsvarende Bestemmelser om, hvorledes enhver undergiven er berettiget til at fremføre Klager, og hvorledes ingen Befalingsmand er berettiget til at undertrykke nogen saadan Klage. »Tror nogen sig i den Nødvendighed at maatte klage, skal han henvende sig til sin nærmest foresatte Chef, selv om Klagen er rettet mod selve denne Chef. Naar denne er i samme Garnison som Klageren, skal Henvendelsen ske personlig. Er Klagen rettet mod en anden foresat, melder han — ved Ophold i samme Garnison personlig — til denne, forinden han klager. Fra disse Regler maa der kun afviges, naar Sagens Oplysning kan lide Skade ved, at den paagældende for tidlig kommer til Kundskab om Klagen. Nægter den nærmest foresatte Chef at fremme Klagen, kan Klageren henvende sig til den næste Instans«.

Disse Regler gælder for Hærens Vedkommende. Med Hensyn til Behandlingen af Flaadens Mandskab gælder efter Bestemmelser af 1914 følgende Regel: »Den foresatte skal optræde med Bestemthed overfor sine undergivne og søge at vinde deres Agtelse, Tillid og Hengivenhed ved at behandle dem med Retfærdighed og Velvillie og aldrig vise en overilet og saarende Optræden«.

Endelig kan jeg tilføje, at der i den militære Straffelov af 1881 findes Straffebestemmelser overfor Befalingsmænd, som ikke maatte iagttage disse Regler. I § 130 hedder det: »Den, som belægger nogen Undermand med Straf, uagtet Myndighed dertil ikke tilkommer ham, eller overskrider Grænserne for sin Straffemyndighed eller i øvrigt ulovligt lader nogen Straf fuldbyrde eller paa anden Maade misbruger sin Myndighed til Undermænds

Forurettelse ved Afstraffelse eller Fængsling, straffes, saafremt han ikke efter den borgerlige Straffelov har forskyldt større Straf, med Fængsel eller med Embeds eller Bestillings Fortabelse. — § 131: »Den, som ulovlig slaar eller paa lignende Maade øver personlig Vold imod Undermænd, skal straffes med Fængsel, og Straffen skal, hvis Undermanden ikke ved sit opirrende Forhold har ægget til Forbrydelsen, i det mindste være Vagtarrest i 30 Dage eller anden Fængselsstraf af lige Størrelse. Udarter saadan Vold til egentlig Mishandling, eller er der andre saaledes skærpene Omstændigheder til Stede, anses den skyldige med Fængsel i anden Grad eller med Embeds eller Bestillings Fortabelse, saafremt han ikke efter den borgerlige Straffelov har forskyldt større Straf Den, som ulovligt truer sin Undermand med Vold, uden dog at forsøge paa at tilføje ham nogen saadan, straffes, for saa vidt han ikke efter andre Bestemmelser har forskyldt højere Straf, med Fængsel. — § 133: »Den, som krænker en Undermands Ære ved ubeføjet at tillægge ham Handlinger, der vilde gøre ham uværdig til eller nedsætte ham i Medborgeres Agtelse, straffes med Fængsel. Samme Straf er anvendelig paa den, som med Ukvemsord, Skældsord eller anden upassende Adfærd forhaaner en Undermand. — § 140: »Den foresatte, der ved Trusel om skadelige Følger eller ved andre uberettigede Midler søger at afholde undergivne fra at fremsætte eller forfølge Besværinger, eller som undertrykker eller søger at undertrykke en til ham tjenstlig afgiven Besværing, som han var forpligtet til at undersøge eller fremme, straffes med Fængsel eller i Gentagelsestilfælde efter Omstændighederne med Embeds eller Bestillings Fortabelse.»

Der findes saaledes en Række af Regler, men der gør sig jo her det Forhold gældende, som den ærede Ordfører for Forespørgerne pegede paa, idet han sagde, at der kunde ikke være Tvivl om, at i den almindelige

Bevidsthed, i alt Fald i vide Kredse af Befolkningen, saa man med Mistillid paa selve den dømmende Myndighed, fordi man mente, at her dømte Kammerater Kammerater. Jeg er ganske af den Opfattelse, at Hovedvanskeligheden paa dette Omraade er den, at vi arbejder med en forældet Retsplejeordning og en forældet Straffelov for de militære Omraaders Vedkommende. Jeg skal ikke gøre mig til Dommer over, hvorvidt Krigsretter tager fejl i deres Domme hyppigere eller sjældnere end andre Domstole, men det er givet, at de har et Særpræg. Det er Særdomstole med et vist Standspræg, hvilket ellers er forladt paa næsten alle andre Omraader af vor Retspleje. Dette er en Grundfejl, som er afgørende for hele Systemet og for Systemets Virkninger.

Nu kan det ikke siges, at man ikke i den nyere Tid har haft Lejlighed til fra Rigsdagens og Regeringens Side at beskæftige sig hermed. Der er i 1908 gennemført Ændringer i den militære Retsplejeordning, Ændringer, som paa adskillige Punkter betyder Forbedringer af denne. Navnlig er der i 1908 oprettet en Overkrigsret, hvor 3 høje Dommere sammen med 3 militære og Generalauditøren er den endeligt afgørende Myndighed i Militærsager. Og med Hensyn til Anvendelsen af Straf uden Dom er Bestemmelserne saa nye som fra Aaret 1912, udstedte af det daværende Ministerium. Men det er ganske givet, at den gennemgribende, principmæssige Forandring, som maa til her, har ikke fundet Sted ved Ordningen af 1908 eller andre tilsvarende Bestemmelser.

Der er efter Initiativ af det foregaaende Ministerium udarbejdet Forslag med Hensyn til Strafferetten af en Kommission og med Hensyn til Retsplejen af Generalauditøren. Om begge disse Forslag gælder det efter min Opfattelse, at heller ikke disse bringer en tilstrækkeligt gennemgribende Ændring af den bestaaende Ordning. Der er nu nedsat et Udvalg, bestaaende dels af Repræsentanter for de retskyndige og Militæretaten, dels

af Repræsentanter for Rigsdagen gennem Talsmænd for dens forskellige Anskuelser og Retninger. Jeg haaber, at de Forhandlinger, som saaledes finder Sted, maa føre til en Forstaaelse, saa at vi, selv under de nuværende særegne Forhold med Hensyn til Behandlingen af alle disse Spørgsmaal overfor Rigsdagen, vil være i Stand til at opnaa et Resultat. Og jeg ønsker at tilføje, at jeg er overbevist om Nødvendigheden af, at Grundlaget for den nye Ordning bliver et saadant, at Militærdomstolenes Særpræg forsvinder, at Retsplejen mister den Karakter, som den fra gammel Tid har indenfor Hær og Flaade, og at man behandler Sager, som forekommer i Fredstid, vel at mærke, — under Krigsforhold vil alle Dage gælde helt andre Vilkaar —, at man behandler Sager vedrørende militære Personer, ikke blot af almindelig Karakter, men ogsaa militære Sager, ved de samme Domstole, som i det hele taget bedømmer Retsspørgsmaal her i Landet. Jeg anser dette for den til Grund liggende Løsning og den Maade, hvorpaa man først og fremmest vil kunne virke til at tilvejebringe tilfredsstillende Forhold, og jeg anser det: at tilvejebringe en Ordning, der i de Sager, som er virkelige Retssager — ikke i de mindre Disciplinærsager —, fjerner det Særpræg, den Særstilling, Militærelaten her har, og stiller dem Side om Side med andre Sager, for at være en betydningsfuld Opgave at løse for den nuværende Regering og den nuværende Rigsdag.

I Kommandør VØRTZ's Artikel »Skibstabene«
(Juniheftet) forekommer nogle meningsforstyrrende
Trykfejl, der bedes rettede.

Side 215, Linie 6 f. o.: 1914 rettes til 1917.

- - - 7 - : James - - Janes.

- - - - - : 1914 - - 1917.

Meddelelser fra Verdenskrigen. III.

Strategiske og taktiske Strejflys.

Af Kaptajn Baron Schaffalitzky de Muckadell.

Slaget ved Jylland kostede meget Blod, men ikke saa snart var de sidste af de deltagende Flaader komne i Havn før det ogsaa begyndte at koste Blæk. Først i den engelske og tyske Presse, senere i andre Landes Blade og Fagskrifter.

Dette er ganske forstaaeligt, thi Slaget var — ialtfald set fra et taktisk Standpunkt — uafgjort, og de Meddelelser, der fremkom fra begge de kæmpende Parter, var saa og ufuldstændige. Hullerne søgtes derfor udfyldt med Gisninger, der blev gendrevne, saaledes at Diskussionen snart var i fuld Gang.

Man kan vistnok rolig hævde, at Slaget var det engelske Folk en Skuffelse. Man havde i England ventet »et knusende Forhammerslag efter Nelsons Metode«, som Reinhard kalder Napoleonskrigenes store engelske Sejr, og man søgte Grunden til at dette Haab ikke gik i Opfyldelse i den Omstændighed, at Admiral Jellicoe ikke førte Stødet til Bunds. At Admiralen ikke gjorde dette, men frivilligt trak sig ud af Kampen inden Mørkets Frembrud for at afvente Krigslykken næste Dag, skyldtes antagelig Hensynet til de natlige tyske Torpedobaadsangreb; men dette stillede ej det engelske Folk tilfreds.

Vi, der staar udenfor, kan selvfølgelig intet Øjeblik prøve paa at dømme Parterne imellem. Vi kan blot indrangere Slaget som et strategisk Led, thi, trods vor øvrige Uvidenhed staar det dog fast, at der fandt et stort uafgjort Slag Sted i Nordsøen den 31. Maj og 1. Juni.

Derved er vi i vore strategiske Overvejelser i hvert

Fald dog naaet et Skridt videre og kan prøve paa at betragte Verdenskrigen til Søs i Belysning af de strategiske Grundlinjer, som de sidste Aartiens Forfattere har trukket op for os. Vi kan forsøge paa at undersøge, om de virkelig er den gyldne Skrift, vi har anset dem for, eller om alt det nye, som Krigen har skabt — og da særlig Undervandsbaadenes mægtige Udvikling — har forandret Forholdene saaledes, at vi maa omvurdere alle vore Værdier. Paa Forhaand troer vi det naturligvis ikke, thi i Modsætning til Taktikken er Strategien jo uafhængig af Tiden. Den tumler med saa temmelig abstrakte Begreber og den er et Udtryk for Tænkemaaden hos Mennesket, det eneste nogenlunde konstante Element i Krigen gennem Tiderne. Tiden kan tvinge Strategien til at veksle Midlerne, ikke Maalene.

«Il y a vraiment une stratégie navale! On commençait presque à s'en douter», saaledes udbød en af de første strategiske Forfattere i Frankrig, Lieut de vaisseau Degouy for en 30 Aar siden. Ja, der er virkelig en maritim Strategi, yngre Søster til Strategien til Lands og den har i de Aar, siden den nuværende Admiral Degouy var Løjtnant og nedskrev dette Udbrud, funden flere — og store — Bearbejdere.

For at definere selve Begrebet «Strategi» kan vi godt søge Hjælp hos de store Militærfilosoffer til Lands, thi Strategi er Strategi, hvad enten den optræder til Lands eller til Vands, det er kun Maaden, hvorpaa den føres ud i Livet, der er forskellig.

Den største «Krigstænker», der har levet, er utvivlsomt den tyske General Clausewitz. Han definerer Strategien som Læren om «Stridskræfternes Ledelse indtil Slagets ¹⁾ Begyndelse og om Slagenes ¹⁾ Anvendelse til Opnaaelse af Fjendens endelige Nederlag» og i samme

¹⁾ Udhævet af mig. S. de M.

Aand taler den store Moltke, der siger at Strategien er Læren om »hvor og naar, der skal kæmpes¹⁾».

I begge disse Definitioner tales der om »Slaget« og om at »kæmpe«. Verdenskrigen har jo imidlertid indtil Dato kun i ringe Grad opvist Slag — Slaget ved Jylland var uafgjort, Coronel og Falklandsøerne vel nok Slag, men Slag paa en sekundær Krigsskueplads og de to Slag i Nordsøen — i Helgolandsbugten og paa Doggers Banker — kun Krydserkampe. Al anden Kamp paa Søen i Verdenskrigen har ikke været det svære Skyts's Tale, men kun A T, Luftskyts, Torpedoer og Miners anderledes lydende Klang.

Søger vi Belæring hos sømilitære Forfattere om samme Emne, da trækker f. Eks. Mahan Grænsen mellem Strategi og Taktik der, hvor Stridskræfterne kommer i Kontakt med hinanden, Darrius siger, at Strategien er »Forberedelsen til det Maal, som er Slaget« og endelig siger Stenzel at den er »Anvendelsen af Stridskræfterne til Opnaaelse af Krigsmaalet«. Populært har vi det engelsk-amerikanske Slagord, at Strategiens Kunst er »to get the mostest men there the firstest«!

Betragter vi den foreliggende Krig, da passer egentlig kun Stenzels Definition os rigtig — de andre er selvfølgelig ikke urigtige, men det er ligesom om de ikke passer endnu. Vi har jo til Dato ikke oplevet det store afgørende Søslag og — vi oplever det maaske aldrig.

Hvis det ikke kommer, dette store Slag — en jo absolut ingenlunde utænkkelig Løsning — er der lidt uvirkeligt i alle de førnævnte Definitioner, thi saa er Krigen altsaa bleven afgjort uden at Slaget har funden »Anvendelse til Opnaaelse af Fjendens endelige Nederlag«.

Vi maa da vænne os til Begrebet, at en Søkrig kan afgøres uden Slag — den blotte Tilstedeværelse af

¹⁾ Udhævet af mig, S. de M.

overvældende Styrke hos den ene Part kan være nok. Det er »Fredsstrategien« der virker helt ind i Krigen og bekræfter det engelske Slagord:

»Battleships are cheaper than battles«.

Her, som andetsteds, afviger Forholdene paa Søen fra de tilsvarende paa Landjorden. Til Lands kan ganske vist den overlegne ved sin blotte Styrkes Magt tilskynde den svagere til at rømme sit Territorium, indslutte sig i en Fæstning og efter en Sultekrig at kapitulere; men her er dog den af Mahan forlangte »Kontakt« til Stede, her er dog Styrkerne inde paa Livet af hinanden, her ligger ikke den ene af de kæmpende Parter i sin befæstede Basis, medens den anden opholder sig omkring 400 Sm. derfra.

Netop dette Forhold har voldet, at den længe Betragter af Verdenskrigen til Søs har fundet denne saa temmelig uforstaaelig, og at selv Fagfolk har følt til Tider noget af en Overraskelse.

Vi vil belyse dette lidt nærmere i det følgende.

Gennem alle Søkrige har det strategiske Grundprincip: At opsøge Fjenden, slaa ham og tilkæmpe sig det afgørende Herredømme, gaaet som en rød Traad. Saaledes har man altid tænkt sig Stenzels »Anvendelse af Stridskræfterne til Opnaelse af Krigsmaalet« og Maalet er selvfølgelig Fjendens fuldstændige Underkastelse.

Vi har her et Eksempel paa at Maalet for enhver Krig er stadig bestaaende, det er Midlerne, der veksle. Har Tiden forandret Vaabnene, nuvel saa kan maaske Maalet naas uden at man opsøger Fjenden og slaar ham fordi netop den fremadskridende Tids industrielle Udveksling har givet os Handelskrigen i Hænde. Maalet bliver dog det samme.

Medens disse Linier læses, raser maaske det store afgørende paa Søen — hvem ved — Slaget mellem »Grand fleet« og »Hochseeflotte«. Men herved foran-

dres intet i hvad vi har udviklet. Det viser i saa Fald blot, at saa var Forandringen i Midlerne alligevel ikke saa stor. Derfor er i Øjeblikket Tanken om at Verdenskrigen kan ende uden Slag lige mulig — der har været saamange Chancer for Fred i det sidste Aar, at den ikke kan afvises.

Gaar vi et Skridt videre i vor Tankegang, da hævde vi, at Maalet — Fjendens fuldstændige Ødelæggelse — naas ved at tilkæmpe sig Herredømmet paa Søen. Hele Mahans — Søofficerens Clausewitz — literære Stræben er gaaet ud paa at vise os, at man skal sætte al sin Kraft ind herpaa, hvis man er den Stærke og at man — om man er den Svage — skal søge at besværliggøre Fjenden hans Besiddelse af dette Herredømme. Den der har erhvervet det, ham falder alle de Resultater som Sejrene avler før eller senere i Skødet som modne Frugter.

Vi vil da først betragte Begrebet »Herredømmet paa Søen«.

En af de mest moderne strategiske Forfattere vi har — og tillige en af de indsigtfuldste — Sir Julian Corbett definerer i sin sidste Bog »Some principles of maritime strategy« 1911 dette Begreb som følger:

»Søkrigens Maal maa altid være direkte eller indirekte at sikre sig Herredømmet paa Søen eller at forhindre Fjenden i at opretholde det.

Herredømmet paa Søen betyder intet andet end Kontrol med de maritime Kommunikationer, enten nu det er af commercielle eller af maritime Hensyn. Søkrigens Maal er derfor at erhverve sig Kontrol med Kommunikationerne og ikke som i Landkrigen, hvor det drejer sig om at erobre Territorium«.

At opretholde et Herredømme paa Søen støder imidlertid paa mange Vanskeligheder. Søen lader sig ikke »besætte«. Et Søterritorium tillader ikke, at der »slaas Lejr« eller »graves Løbegrave«, ej heller at der oprettes Hjelpebaser. Et Fremstød ind paa Fjendens

Territorium kan derfor ikke fastholdes uden ved at lade egne Skibe stadig sejle frem og tilbage, klare til Kamp. Storm og Taage kan tvinge dem bort og faste Kommunikationslinier kan ikke anlægges.

Disse Forhold gør, at den Part, der har tilkæmpet sig Søherredømmet ikke dermed har afskaaret den slagne Fjende fra overhovedet at gøre noget mere. Søherredømmet vil derfor kun i Undtagelsestilfælde være »absolut«, thi den Omstændighed, at den slagne Fjende viser sig paa Søen og retter Slag mod den besiddende, omstøder ikke dennes Herredømme. I Almindelighed vil han dermed intet kunne gøre som forrykker Hovedresultatet, her ligger det centrale i Spørgsmaalet.

I Verdenshistoriens større Søkrige søger vi da ogsaa forgæves — naar begge Parter er Stormagter — efter et saadant »absolut« Søherredømme. Er den ene af Parterne derimod haabløs underlegen paa Søen — saaledes som Danmarks Modstandere var i den 1. slesvigske Krig — kan der forekomme et absolut Søherredømme, hvor den, der besidder det, kan have sin Skibsfart gaaende som i dybeste Fred. Ellers ikke. Selv efter Hawkes Sejr i Quiberon Bugten 1759 — en af de største Sejre Historien kender (af 21 Linieskibe reddede Frankrig kun 8) — selv efter dette Slag kaprede Franskmandene en engelsk Transport mellem Cork og Portsmouth og en Indiafarer i Sigte af Lizard (Corbett). Ej heller i Napoleonskrigene — ja ikke en Gang efter Trafalgar — hvor dog England besad et af de berømteste Eksempler paa Søherredømme, var den engelske Flaade i Stand til at forhindre, at Fjenden viste sig paa Søen. Tværtimod vrimgledede det med Kapere. Men Franskmandene var afskaarne fra at benytte Søen systematisk i Handelsøjemed. Selvom Søherredømmet ikke var absolut, er det dog af alle Historikere erkendt som værende Hovedaarsagen til Napoleons endelige Nederlag.

Betragter vi derefter — med disse Betragtninger

som Grundlag — Verdenskrigen, da erindrer vi os først og fremmest, at lige fra Krigens Udbrud har det tyske Koffardiflag praktisk talt været forsvunden fra Søen. Krigsflaget holdt sig lidt længere idet en enkelt Eskadre (v. Spee) forhalede Afgørelsen og idet det tog nogen Tid at faa Bugt med de i fjærne Have værende Krydsere (Emden, Karlsruhe o. l. a.) tilmed endda ikke uden at den engelske Handel havde lidt nogen Skade.

Englands Flaade besad derefter forsaavidt *«the control of communications»* — og følgelig Herredømmet paa Søen. Den tyske Hochseeflotte forblev rede til Kamp, støttet paa sin faste Basis holdende sig som en *«fleet in being.»*

Søherredømmet var saaledes uden Kamp gaaet over i Englands Besiddelse, men Tyskerne lod ikke dette ubestridt. De iværksatte deres *«war of attrition»* som skulde reducere den engelske Kampflaades Styrke, saaledes at en Søkamp blev mulig uden Risiko for en altfor knusende Overmagt. Iøvrig optraadte den tyske Flaade efter den *«offensive Defensiv»* Princip, thi andet er jo *«the war of attrition»* ikke, og foretog Krydser og Torpedobaads *«Raids»*, alt imens Verdenskrigens nye og uprøvede Vaaben, Undervandsbaaden, udvikledes til en hidtil ukendt Styrke og med Resultater, som selv dette Vaabens ivrigste Beundrere ikke havde forudset. Handelsdampere, Fiskedampere, Troppettransportfartøjer og Krigsskibe — ja selv neutrale Handelsskibe, der kunde tænkes at støtte England og dets Allierede — sank i Knaldet af Undervandsbaadenes graadige Torpedoer.

Kunde man stadig sige at Englands Flaade besad *«the control of communications»* eller var dets Søherredømme rystet i sin Grundvold?

For at betragte dette Spørgsmaal i sin rette Belysning maa vi først og fremmest erindre os at, ihvorvel England besad Herredømmet til Søs inden Undervandskrigens Trusel rykkede paa Livet af det, var dette Sø-

herredømme kun sikret ved en overvældende Magtkoncentrations tavse Sprog — ikke ved et vundet Slag. Marcherede f. Eks. hele den engelske »Grand fleet« ind i et Minefelt — eller udsatte den sig midt i Nordsøen for et mægtigt Undervandsbaadsangreb — ja saa kunde Resultatet med et Slag forandres. Herom er imidlertid ikke Talen. Her spørges, om de tyske Undervandsbaades Optræden i Nordsøen, Kanalen, Middelhavet — ja endog Atlanterhavet — kunde fraviste England Søherredømmet. Vi forudsætter, at Undervandsbaadskrigen udvikler sig, som den begyndte, men maa mærke os, at vi jo ingenlunde kender de nøjagtige Tal for Sænkningerne. Hidtil havde der til Søherredømmets Opnaaelse efter vor Mening hørt »en mægtig Flaades mægtige Sprog«. Kunde dette udrettes ved Undervandsbaade, da oplevede vi jo Admiral Aube og hans »jeune écoles« Tanker lyslevende iblandt os.

Vi klarer lettest vore Tanker ved at vende Spørgsmaalet om og fremsætte det i Formen: Kunde tyske Undervandsbaade, forudsat England mistede Herredømmet, bringe det over paa tyske Hænder. Hertil vil vist de fleste med mig svare nej. Undervandsbaade vil ikke være i Stand til at beskytte deres eget Lands Kommunikationer over Søen; først og fremmest kan de ikke beskytte dem imod Fjendens Undervandsbaade og dernæst ikke mod Fjendens lette Stridskræfter. Thi høj Fart er stadig det bedste Middel til Forsvar mod Undervandsbaadsangreb og i den Henseende naar de aldrig Overvandsfartøjet — det ligger i hele Fremdrivningsteorien. Undervandsbaade i enormt Antal maa antages at kunne fordrive al Fjendens Overvandshandel men de vil ikke kunne forjage hans Undervandsbaade, thi Undervandsbaade kan nu en Gang ikke kæmpe med Undervandsbaade undtagen i særlige Tilfælde. Saadanne kan indtræde, naar den ene Baad ligger »stilleliggende« neddykket og venter til en fjendtlig Baad dykker ud

indenfor Torpedoskudvidde. Men paa saadant kan intet Søherredømme baseres!

Det højeste Undervandsbaadskrigen kan naa er alt-saa, at Søherredømmet bliver omtvistet — et over-ordentligt smukt Resultat af den offensive Defensiv, men intet afgørende.

Man kan ej heller forudsætte, at den stærkere Over-vandsflaade i Fremtiden bliver værgeløs. Nye Midler vil fremkomme til Bekæmpelse af Undervandsbaadene, det har Verdenskrigen med al ønskelig Tydelighed vist os. Alene Konvojerung vil kunne føre langt og kunne hid-føre en Genoptagelse af den standsede Handelsskibsfart.

Naar vi i sin Tid bedømte »la jeune écoles» Tan-ker, da erklærede vi, at dette System ikke vilde kunne tilkæmpe sig Herredømmet paa Søen — ja endog ikke en Gang gøre det omtvistet — fordi de lette Fartøjer, hvorpaa det hvilede, ikke besad tilstrækkelig Kamp-kraft. Dette Ræsonnement kan vi ikke anvende paa Undervandsbaaden. Et Skib, der besidder et saa mæg-tigt Angrebsvaaben som Torpedoen og som i sin Usyn-lighed besidder fornødne defensive Egenskaber til at føre dette Vaaben frem, kan ikke siges at mangle Kampkraft — en Torpedo kan sænke Verdens største Slagskibe. Man kan sige, at de nuværende Undervandsbaade besidder meget ringe Kampkraft, men hvem ved hvilke Fremskridt, der endnu staar tilbage. Allerede nu ved vi, der findes Baade med 15 cm Skyts. Der er intet til Hinder for at konstruere endnu større Baade, som foruden deres Undervandsegenskaber vil kunne besidde Kampkraft som Overvandsfartøjer. Dybgaaendet vil ganske vist være en Hindring for Displacementets Forøgelse, men dette gæl-der kun i Nordsøen og Kanalen. I Atlanterhavet — i Ska-gerak endogsaa — vil selv et »Undervands-Slagskib« — hvorom der allerede tales i den udenlandske Fagpresse — kunne optræde uden Hensyn til Dybden.

Det er altsaa ikke Kampkraften, som gør at vi frakender Undervandsbaaden Evnen til at kunne etablere et Søherredømme. Det er derimod de Modvaaben, der udvikles.

Man har ofte spurgt sig selv, hvad der vilde ske, hvis Tyskland f. Eks. havde besiddet et fabelagtigt stort Antal Undervandsbaade ved Krigens Begyndelse — ingen Kampflaade, kun Undervandsbaade. Vilde da ikke hele Englands Søhandel være bleven ødelagt?

Saalænge vi ved saa lidt om den uindskrænkede Undervandsbaadskrigs Resultater, som vi gør, kan dette Spørgsmaal selvfølgelig ikke besvares, men det synes sandsynlig. Ialfald synes det, som om der derved vilde kunne tilføjes den engelske Søhandel et Dødsstød, selv om Kystfarten kunde opretholdes. Man maa forestille sig dette som et rent Tankeeksperiment til Brug for teoretiske Betragtninger. Thi i Praksis vil der ikke i den ene Parts Hænder kunne udvikles et saa mægtigt Vaaben, uden at den anden Part kunde faa Lejlighed til at møde, ialfald med nogen Vaaben derimod.

Undervandsbaadenes store Muligheder var rum Tid før Krigen blevne klart belyst af Sir Percy Scott — selv den uindskrænkede Undervandsbaadskrig var behandlet — ganske vist novellistisk i »Strand magazine» — af den bekendte Forfatter Sir Arthur Conan Doyle.

Tyskland var ejheller England overlegen i Undervandsbaade ved Krigens Begyndelse — tværtimod var Tyskland vistnok den af Stormagterne, der stod længst tilbage i den Henseende og Verdenskrigen har — om ikke andet — lært os, at ethvert Vaaben avler sit Modvaaben.

Selv om Undervandsbaaden ikke kan tilkæmpe sig et Søherredømme, kan den jo godt ved at udelukke Fjenden derfra tilkæmpe sig Sejren. Hvis England til Tid og Evighed blev udelukket fra Omverdenen, maatte

Landet selvfølgelig give op og saa havde Undervandskrigen naaet sit Maal.

Men dette er som sagt kun mulig ved en, hidtil i Historien uset Overtaskelse, en Overtaskelse, hvormed der ikke kan regnes. Et Land tvinges ikke til Underkastelse ved at faa sine Forbindelser afbrudte selv i længere Tid. Derpaa giver Tyskland os det smukkeste ønskelige Svar i Verdenskrigen, og der er ingen Grund til at tvivle paa, at England ikke skulde kunne præstere det samme. Det er kun hvis denne Overtaskelse kan udstrække sine Virkninger over et ubegrænset Tidsrum. Men dette vil den ikke kunne.

Vi maa da efter denne nøjere Undersøgelse tilkende Undervandsbaaden stor — endogsaa meget stor — Betydning i Søkrigen, men et Herredømme tilsøs vil man ikke kunne basere paa den, uden at den gaar op i Slagskibet og vi faar det »dykkende Slagskib«. Og saa er vi ved vort Udgangspunkt igen, thi saadanne vil Modparten da ogsaa have. Gasangrebene bragte Tyskerne — Tankene Englænderne — store, øjeblikkelige Fordele, men nu er status quo ante igen indtraadt! De store Stater vil ikke kunne basere deres Søherredømme og deres Forsvar alene paa Undervandsbaade. »The last say« ligger stadig hos Slagflaaderne.

Vore Grundsætninger for Begrebet Søherredømme er saaledes urokkede. Det næste Skridt bliver at undersøge, om Grundsætningerne for dets Befæstelse ogsaa er det.

Den Form, man i strategiske Overvejelser for Krigen havde givet Tankerne var, at naar Søherredømmet var erhvervet — om med eller uden Sværds slag er ligegyldigt — da sikredes Herredømmet paa Søen ved Blokade af Fjendens Baser.

En nærmere Betragtning af Verdenskrigen giver imidlertid ikke Indtrykket af, at den tyske Flaade er blokeret. Den var jo dog i Slaget ved Jylland i Stand til

at optræde langt fra sin Basis, den optraadte samlet og kampberedt.

Hvis vi med andre Ord vil svare paa, om Blokade-strategien har staaet sin Prøve, da maa vi først gøre os klart, hvad Blokadestrategien har til Maal, og det er da naturligt først at belyse Sagen historisk inden vi gaar videre i vor Tankegang.

Den Blokadeform, hvorom der i det følgende skal tales, er Krigsblokaden (i Modsætning til Handelsblokaden). Af denne kendte man i Sejlskrigsskibstiden to Former, den »snævre« og den »aabne«, eftersom Blokadestyrken var stationeret umiddelbart udenfor eller paa længere Afstand fra den blokerede Flaades Tilflugtssted. Hawke var saaledes en Tilhænger af den snævre Blokade, Howe af den aabne. Vi vil dog indskrænke os til at betragte Revolutions- og Napoleonskrigene —, af hvilke vi jo i saa mangt og meget øser vor strategiske Viden — i hvilke Blokadestrategien udfoldede sig i sit fuldeste Flor.

Bedst belyses Spørgsmaalet maaske dog ved Perioden efter Freden i Amiens (1802) ved de Operationer, der var Ouverturen til — og senere udgjorde — selve Trafalgarkampagnen. Her var nemlig begge Systemer repræsenterede, den snævre Blokade endog i Renkultur organiseret af selve Lord St. Vincent. I Krigens Løb holdtes denne af ham udformede Blokade af Brest i sin snævrreste Form af Cornwallis og Gardner — hvem husker ikke de Vidundere af Sømandsskab som »Cornwallis and his storm-beaten ships« udførte. Men i Middelhavet organiserede Nelson den aabne Blokade — først af Toulon og senere af Cadiz. Nelson vilde ikke engang indrømme, at hans Dispositioner kom ind under Begrebet Blokade, men skrev: »My system is the very contrary of blockading. Every opportunity has been offered the enemy to put to sea«.

Den strategiske Terminologi var ikke paa Nelsons

Tid saa udviklet som den er nu. Vi vilde netop kalde hans Blokade for en typisk »aabne« Blokade, og Nelson sætter selv Fingeren paa det, der skiller den aabne fra den snævre Blokade, ved at sige, at enhver Lejlighed, Fjenden kunde ønske sig til at staa til Søs, var givet ham.

At Blokaden af Brest holdtes saa snæver som mulig skyldtes særlige Omstændigheder, nemlig Hensynet til Invasionsfaren. Napoleons Landgangsbær stod parat omkring Boulogne og han selv skrev: *«Il ne faut être maître de la mer que six heures, pour que l'Angleterre cesse d'exister»*. Overfor dette vilde den engelske Flaadeførelse intet risikere og valgte da at kvæle ethvert Forsøg fra Ganteaumes Eskadre paa at løbe ud, i Fødslen.

I Middelhavet var Situationen en ganske anden — og Nelsons højtspændte Kamplyst spillede ogsaa her en stor Rolle — paa denne Krigsskueplads var der ikke nogen Invasionsfare for Haanden i samme Maal som ved Brest, ej heller saa rigelige Midler til at holde en snæver Blokade vedlige. Ligesaa senere udfor Cadiz, hvor der lød et Jubelraab fra den engelske Eskadre, da Ville-neuve endelig stod til Søs og tog imod Slag.

I mere moderne Krige træffer vi Blokadestrategien anvendt i den spansk-amerikanske Krig. Blokadeformen var her den snævre, men den indesluttede Styrke i Santiago var saa blottet for Initiativ, at vi ingen Slutninger kan drage herfra. I den russisk-japanesiske Krig anvendte Admiral Togo en aaben Blokade af Port Arthur, om man end ved Sænkning af Handelsdampere søgte at forandre denne til en snæver Blokade.

Vi kan til en Begyndelse straks se, at den snævre Blokade, saaledes som Lord St. Vincent organiserede den, ikke kan iværksættes naar Fjenden er i Besiddelse af Undervandsbaade, og dette maa jo i Verdenskrigen absolut forudsættes. I den Diskussion, der førtes om Blokadestrategien omkring Aarhundredskiftet, forlod man da ogsaa Tanken om den snævre Blokade og gik i sine

Overvejelser nærmest en Mellemvej. Tyske Forfattere i «Marine Rundschau» (Glatzel 1899, Vanselow 1905) og af engelske særlig Dewar i sit Prize essay 1904 foreslog at etablere en Observationsblokade med indskudte Styrkemellemed — saaledes at Signal eller Radioforbindelse sikredes — samt Blokadestyrkens Gros liggende 40—50 Sm. til Søs. Formaalet var at skabe Sikkerhed for at Fjenden ikke løb upaaagtet ud, og naar han løb ud, da at sikre eget Gros de nødvendige Oplysninger om hans Kurs, Fart og Styrke, saaledes at der tilvejebragtes Sikkerhed for, at han ikke undgik det afgørende Slag.

I England, hvor Blokadestrategien stod stærkest paa Dagsordenen, sammenfattet i Sætningen «The frontiers of our empire is the enemys coast line», var imidlertid allerede Dewar klar over, at selv denne Blokadeform ikke vilde kunne bestaa i Længden, hvis Undervandsbaads- og Torpedobaadstyperne udvikledes yderligere, og han kom da i sine Overvejelser ind paa «Antiflaadesystemet». Dette forklares af Reinhard som hvilende paa »en saakaldt Antiflaade, der maa være den fjendtlige Flaade, den skal operere imod, overlegen i Kampkraft og som straks ved Krigens Udbrud indtager en Position, der sikrer den mod Angreb af fjendtlige Torpedofartøjer, men behersker den fjendtlige Kampflaades sandsynligste Operationslinie og samtidig er saa tæt ved en god Basis, at fornødne Reparationer og Kulydning nemt kan foretages og de ad de nævnte Veje indhentede Efterretninger nemt kan bringes den Højstkommanderende i Hænde, saa at han derigennem sættes i Stand til at opsøge og tilintetgøre den fjendtlige Flaade».

Reinhard bemærker hertil, at Antiflaadesystemet ret beset da i Virkeligheden ikke er andet end den samme Blokadeform, som Lord Howe anvendte — altsaa den «aabne» Blokade.

Inden vi derefter betragter Situationen i den nuværende Krig, kan det være ganske interessant at se, hvor-

ledes moderne strategiske Forfattere definerer Begrebet Blokade; saaledes siger Darriens i «La guerre sur mer»:

«Man maa ved Blokade forstaa enhver Stationering af en Søstyrke i en Afstand, der er tilstrækkelig nær ved den fjendtlige Eskadres Tilflugtssted til at muliggøre en Bevogtning af alle dens Bevægelser og til at forhindre den i at unddrage sig denne Bevogtning ved Flugten.

Der er altsaa Blokade til Stede hver Gang, Bevogtningsomraadet omkring det blokerede Sted er tilstrækkelig begrænset til at sikre et Sammentræf mellem de to Styrker og følgelig ogsaa Slaget imellem dem».

Og videre efter at have talt om Nutidens forbedrede Meddelelsesmidler (Radiotelegraf):

«Takket være dette hurtige Meddelelsesmiddel over store Afstande, vil en Blokade være ligesaa effektiv paa 100 Sm. Afstand fra den blokerede Kyst den Dag idag, som paa nogle faa Sm. Afstand i fordums Tid.»

Den hollandske strategiske Forfatter Luit. ter zee Putman Cramer kalder i sin «Inleiding tot de maritieme strategie en zeetaktiek» i 1913 den snævre Blokade for den «taktiske» og den aabne for den «strategiske». Han siger, at «Krigsblokade har til Maal at sikre sig en saadan Kontrol over den blokerede Del af de fjendtlige Stridskræfter, at denne, naar den forsøger at forlade det blokerede Omraade — det være sig Havn eller Rhed — kan tvinges til Slag, før nogen selvstændig Krigshandling har kunnet udføres». Yderligere tilføjer han, at begge Blokadeformers Maal er det samme — nemlig at tvinge Fjenden til Slag efter hans Udløb.

Vi ser nu klart, at Kærnepunktet i Blokadestrategien er, at Fjenden skal have Lejlighed til at løbe ud og derved skal det afgørende Slag hidføres. Den aabne Blokade giver ham enhver Lejlighed, han kan ønske sig til at løbe ud.

Blokadestrategien faar herved det offensive Præg, den naturnødvendig maa og skal have, thi den er den

Stærkes Handling og følgelig offensiv ind til sin inderste Marv.

Vi kan nu gaa over til at betragte Blokadestrategien i Verdenskrigen.

Ganske vist ved vi intet sikkert om, hvorledes den engelske Flaade i Detailler har anordnet den strategiske Styrkefordeling til Blokaden, men vi ved dog saa meget saa vi kan sige, at den tyske Flaade opholder sig i Farvandene omkring Helgoland, der med Minespærringer og Kystskyts danner et befæstet Basisomraade. Ligeledes ved vi, at den engelske Flaade er baseret paa Scapa flow. Vi ved, at den ikke opholder sig der stadig, kun nogen Tid ad Gangen, idet den foretager Kryds i Nordsoen efter hvad Admiral Jellicoe i sin Rapport over Slaget ved Jylland kalder »the general policy of periodical sweeps in the North sea.»

Hvorledes Observationen af den tyske Flaade i sine Detailler er iværksat, ved vi ej heller. Men at en saadan er iværksat fremgaar tydelig af de offentliggjorte engelske Rapporter, hvor der nævnes, at den holdes ved Jagere, Scouts og Undervandsbaade (se f. Eks. Admiral Beattys Rapport over det første Krydserslag i Helgolandsbugten, hvor hans Opklaring hvilede paa Undervandsbaade).

Grundtanken i hele den engelske Flaades Fordeling er da ganske tydelig. Den er at give den tyske Flaade Lejlighed til at løbe ud, møde den i frit Farvand og der udkæmpe den afgørende Kamp. Vi har da ogsaa i Krigens Løb set flere Eksempler paa, at den tyske Flaade — ialfald Dele af den — har forladt sin Basis og er staaet til Søs — først de bekendte Krydser-»Raids» og senest Slaget ved Jylland.

Af »Raids»ene lykkedes som bekendt alle undtagen det sidste, der førte til Tabet af »Blücher». Ingen af dem resulterede i afgørende Kampe, fordi Styrkerne kun var smaa, men da hele den tyske Hochseeflotte stod til Søs, førte dette til Slaget ved Jylland. Det strategiske

Maal naaedes saaledes af Englænderne, og at den taktiske Løsning ikke førte til Maalet, har i denne Sammenhæng intet at sige. Den strategiske Situation gik tilbage i sit Leje, saaledes som den var før Slaget, da Tyskerne retirerede til deres Basis den 1. Juni.

Vi ved ganske vist ikke, om den tyske Flaade oftere har været ude i Nordsøen uden at være bleven tvungen til Slag. Nej, ganske vist, det ved vi ikke, men vi ved, at har den været ude, saa har den ikke faaet udrettet noget af Betydning og saa er det jo i denne Sammenhæng mindre væsentlig, om den har været i Stand til at opholde sig i nogen Tid i Søen. Det er ikke det principale!

Man har — særlig i læge Kredse og for Resten i høj Grad i England — undret sig over, at disse »Raids« har kunnet finde Sted, og at de tyske Krydsere, endog uopdagede, har naaet selve Englands Kyst; yderligere over Krydserangrebene paa Konvojerne. Der er dog intet mærkeligt heri. En Blokade, saa effektiv at ingen kan bryde ud, er utænkelig. Vejr og Vind — Taage ikke mindst — kan stille den blokerende uovervindelige Vanskeligheder. Skulde en Blokade holdes saa effektiv, at ingen kunde slippe ud, maatte der bygges Stenmoler over hele Helgolandsbugten! Det er atter et af de Punkter, hvor Forholdene saa totalt afviger fra Forholdene paa Landjorden, hvor man kan forblive i stærke Stillinger paa Grænsen for sin Fremrykning. Saadant tillader Søen ikke.

Historien er ogsaa fuld af saadanne »Raids« endda meget effektivere end de tyske i den foreliggende Krig — f. Eks. Admiral Allemands bekendte »escadre invisible«. Det samme gælder om Angrebene paa Konvojerne — saadanne vil aldrig helt kunne forhindres. At de vakte saadan Opsigt skyldtes vel sagtens mere, at den engelske Konvojeringsstyrke var for svag og blev nedkæmpet, end at Angrebet skete. De sidste Aartiers

mægtige tekniske Fremskridt har selvfølgelig ogsaa i høj Grad forøget Chancerne for et heldigt Udfald af saadanne Udbrud.

De Principper, hvorpaa Blokadestrategien hviler, er da stadig urokkede. De tekniske Fremskridt har maaske nok i nogen Maade skabt større Vanskeligheder for den blokerende end for den blokerede, men ogsaa denne sidste har faaet nye og store Hjælpe midler at benytte sig af — navnlig Radiotelegraphen. Naar Nelsons Eskadre i Dagene før Trafalgarlaget var forbunden med sine Skibe udfor Cadiz ved Signal-Kæde, saa er Grand fleet fra sin 10 Gange længere borte liggende Basis forbunden med Forposterne ved Radio-Kæde, og naar Lord St. Vincent og Nelson anvendte en »inshore squadron« til at opholde de udbrydende og følge dem under Observation, saa har England sin kampkraftige »battle-cruiser squadron« med mægtig Fart og Aktionsradius og sandsynligvis en Kæde af Undervandsbaade foran Fjendens Basis. —

Grundprincippet kan nu som i Nelsons Tid direkte gængives ved hans før citerede Ord:

»Every opportunity has been offered them to put to sea, for it is there we hope to realize the hopes and expectations of our country«.

Tilkender vi efter den foregaaende Udvikling England Herredømmet paa Søen — det kan vi saa meget desto roligere gøre, som tyske Forfattere i den seneste Tid selv indrømmer det, saa er det altsaa efter Corbetts fornævnte Ord erhvervet »indirekte«.

Det er klart, at denne Situation ikke er tilfredsstillende — den mangler det afgørende, det sikre Præg, den gerne skulde have. Det er højst sandsynligt, at Englands Herredømme til Søs kan bevares, men Krig er nu engang Krig og sammensat af en Række uberegnelige Faktorer. Den Utilfredshed, hvormed Resultatet af Slaget ved Jylland blev modtaget, kan være nok saa

uberegtiget, den er og bliver med det ikke fuldt sikre Herredømme paa Søen og med den farlige Uudervandsbaadskrig for Øje fuldt forstaaelig.

Umiddelbart efter Slaget indsendte den amerikanske Søofficer Captain William S. Sims (den bekendte Søartillerist, nu Viceadmiral og kommanderende en amerikansk Flaadedeling i engelske Farvande) en Rapport-Fremstilling af Slaget til det amerikanske Marineministerium. Anledningen var en officiel Forespørgsel til Captain Sims, om Tabet af de engelske Battle-cruisers havde foranlediget ham til at modificere sit til den amerikanske House Committee indsendte indtrængende Forslag om, at indlemme nogle Enheder af denne Skibstype i det nye amerikanske Nybygningsprogram. I sit Svar behandlede Captain Sims ogsaa den strategiske Situation paa Søen efter Slaget i følgende Vendinger:

»Britiske Skribenters Paastand, at Opofrelsen af Slagkrydser-Eskadren (i Slaget ved Jylland) . . . var berettiget i Haabet om at hidføre et Hovedslag mellem de to Kampflaader, synes ikke at være sund og dette af den simple Grund, at den militære Situation ikke krævede, at den britiske Flaade skulde udkæmpe nogen afgørende Kamp, eller overhovedet nogen Kamp, da den allerede praktisk talt besad en lige saa fuldstændig Kontrol af Havet, som den vilde have faaet som Resultat af at have tilføjet Fjenden et Nederlag.

Kontrol af Havet er til Stede i fuldt Maal, naar den fjendtlige Flaade er »defeated« eller »contained« og den tyske Flaade har været »contained« siden Begyndelsen af Krigen, er i Øjeblikket »contained« og vil utvivlsomt ogsaa forblive det«.

Den af Captain Sims her fremsatte Mening deles af mange i England og er sammenfattet i Sætningen:

»Containment is equivalent to victory«.

I Tidsskriftet »Land & water« blev Captain Sims

straks udførlig imødegaaet af den bekendte engelske Marineforfatter Arthur Pollen og Meningsforskellen fik Navnet »The jutland controversy«. Ordet »to contain« forklares i »Annandales dictionary« som »to hold within fixed limits« og er altsaa blot et andet Ord for »at blokere«.

Set fra et strategisk Standpunkt — og det er jo herfra, det skal ses — synes da ogsaa Captain Sims Paastand nærmest uforstaaelig. For det første er det jo aldeles ikke givet, at den tyske Flaade vil forblive »contained«. Ganske vist er Overmagten stor — efter den amerikanske Flaades Tilkomst nærmest kolossal — men der er jo ingen der rigtig ved hvor stor den tyske Flaade er — den kan have præsteret store Ting i Nybygninger i de Aar Krigen har varet. Man har før i Historien set en underlegen Flaade sejre og den moderne Teknik har trykket den Svage ganske uberegnelige Vaaben i Hænde — Minefelter, Undervandsbaade, Luftskebe. Den engelske Flaade kan møde et eller andet mægtigt Uheld fra disse tre Faktorer — Tilfældet spiller en langt større Rolle til Søs end til Lands. I Slaget ved Trafalgar var Forholdet mellem de kæmpende Parter som 3 til 4, ved Kap St. Viucent som 1 til 2 og ved Jylland kan vi sætte det som 1 til 3. Støder der et Uheld til, kan Styrkeforholdet forandres, thi personelt set staar de to Mariner vist paa samme høje Standpunkt.

Hvordan man nu end ser paa Sagen, saa er nu Sikkerhed engang Sikkerhed og »containment« er ikke Sikkerhed og kan aldrig blive »equivalent to victory« — som er Sikkerhed. Hvis Englænderne havde tilføjet Tyskerne et afgørende Nederlag i Slaget ved Jylland, kunde de nu anvende deres mægtige Flaade ganske anderledes i Kampen mod Undervandsbaadene. Og en overordentlig stor Besparelse vilde ogsaa være opnaaet, hvis de ikke mere behøvede at tage Hensyn til den tyske Kampflaade!

Vi har i det foregaaende væsentlig beskæftiget os med den engelske Flaade — det er jo den, der opererer efter den strategiske Offensiv. Vi vil i det følgende betragte den tyske Flaade.

Som den underlegne har Tyskland — man kan godt sige selvfølgelig — opereret efter den strategiske Defensivs Princip. Men Defensiv og Defensiv er to Ting, og en Flaade, der ikke er »quantité négligeable«, har ingen Chancer, naar Defensiven ikke bliver til den »offensive Defensiv«. Det er da ogsaa under dennes Tegn, den tyske Flaade befinder sig.

Selv blandt Fagfolk var der dog vist ikke faa, der havde troet, at den tyske Slagflaade umiddelbart efter Krigserklæringen vilde have staaet ud til Kamp for at faa afgjort, hvem Herredømmet paa Havet skulde tilhøre. Hele Læren om dettes Erhvervelse — udformet, belyst og fremsat med overordentlig Kraft og Klarhed af Mahan — hele denne Lære gaar jo ud fra den Forudsætning, at begge Parter vil staa til Søs og kæmpe. Dette forudsætter imidlertid nogenlunde jævnbyrdige Modstandere, thi hvis man ikke er sin Modstander voksen, vil Sætningen »Til den stærkeste Flaade alt, til den næststærkeste intet« faa Gyldighed.

Dette har den tyske Flaade selvfølgelig længe før Krigen gjort sig klart, og den gik da ikke til Søs, men gik over i den offensive Defensiv for som en »fleet in being« at bie sin Time.

»Fleet in being«-Princippet er sikkert alle saa velkendt, at det ikke i denne korte Redegørelse behøver at udvikles nærmere. Hvor stor en Flaade behøver at være for at operere efter dette Princip, kan selvfølgelig ikke afgøres — Strategi er nu engang ikke nogen eksakt Videnskab — men at den tyske Flaade er stærk nok dertil, er uden for al Tvivl. Videre skal Flaaden være »operationsdygtig« (Reinhard). Ogsaa dette maa den tyske Flaade siges at være — Slaget ved Jylland i frisk Minde.

Den mangler ganske vist, hvad en »fleet in being« gerne skulde have, overlegen Fart, men dette er kun som Helhed betragtet, naar Pre-Dreadnoughterne — som i Slaget ved Jylland — indgaa i Kampflaaden; ellers er den i denne Henseende den engelske »Grand fleet« jævnbyrdig. Yderligere er den fortrinlig baseret paa Farvandet omkring Helgoland (Trekanten Borkum—Helgoland—Sylt) og kan ved Hjælp af »Kaiser Wilhelm« Kanalen optræde paa de indre Linier overfor enhver engelsk Flaade med offensive Hensigter.

Naar man Mand og Mand imellem — særlig naturligtvis blandt Lægfolk — hører den Mening, at den tyske Flaade intet videre har udrettet i Krigen, da er denne Mening selvfølgelig ganske urigtig. Den tyske Flaade har tværtimod ved sin blotte Tilstedeværelse beskyttet hele den tyske Nordsø og Østersøkyst mod Landgangsforetagender fra Fjendens Side. Vil man rigtig forstaa, hvilken mægtig Faktor den er, da kan man blot læse de af den første Admiralitetslord Sir Eric Geddes i Underhuset d. 2/11 1917 fremsatte Betragtninger over Grundene til, at den engelske Flaade ikke kom Rusland til Hjælp under Kampene i Rigabugten. (Gengivne i Oversættelse her i Tidsskriftets Jan.—Febr.-Hefte 1918).

Vi taler imidlertid her kun om Invasionsfaren — om at den tyske Flaade har kunnet afværge Landgangsforetagender. Andet har den jo ikke kunnet. Den har ikke kunnet beskytte Tysklands Kolonier, ej heller dets Søhandel. Dens Berettigelse til at kaldes en »fleet in being« kunde efter moderne engelsk Opfattelse der- ved noget omtvistes.

Corbett siger i sine »Some Principles of maritime strategy« følgende om Begrebet »fleet in being«:

»For en Sømagt betyder da Defensiven til Søs intet andet end at holde Flaaden »actively in being« — ikke blot »in existence« men i virksomt og kraftigt Liv. Ingen Sætning kan i fuldere Maal udtrykke Tankens hele Be-

tydning end »a fleet in being«, hvis det forstaas paa rette Maade. Uheldigvis er Begrebet blevet indskrænket, ved en Misopfattelse af de Omstændigheder, hvorunder det blev dannet, til at omfatte en særlig Form for Forsvar. Vi taler om det, som om det først og fremmest var en Maade at forsvare sig paa imod Invasion, og faar derved ikke fat paa dets dybere Mening. Udstrækkes det imidlertid til at udtrykke Forsvar imod enhver Form for Angreb paa Søen, hvadenten imod Territoriet eller imod Sø-Kommunikationerne, vil dets dybe Sandhed blive iøjnefaldende og det vil da give os den rette Opfattelse af Tanken, som den lever i den britiske Flaade«.

Som man ser fører Corbett her Begrebet et Skridt videre og vil have, at en »fleet in being« ikke alene skal værge imod Invasion, men ogsaa mod, at den, der besidder Søherredømmet, skal faa for megen Indflydelse paa »the control of communications«.

Den tyske Flaade har ganske vist givet Afkald paa ved sine Slagskibe at angribe eller blot skade Fjendens Handel, men en saadan Rolle har Corbett sikkert ej heller tiltænkt dem — det vilde være mulig indenfor det nærmeste Omraade, men umulig overfor det fjærne. Corbetts Tankegang er sikkert en Følgeslutning fra de engelsk-franske Krige, hvor de store Konvojer færdedes paa Havet, løb gennem Kanalen eller ind til nærliggende Havne. Herpaa kender Søkrigshistorien mange Tilfælde; her skal blot nævnes Tourvilles berømte »campagne au large« 1691, hvor den engelske Flaade under Russel var underlegen, men ikke desto mindre dækkede den store Smyrnakonvoj, som Corbett kalder »the backbone of our oversea trade«.

Men netop i den offensive Defensivs Aand har den tyske Flaade udfoldet en rig Virksomhed ved Krydserkrig, Torpedobaads- »Raids« og Undervandsbaadskrig. Vi kan ikke sige andet, end at det sidste Skaktræk, »den uindskrænkede Undervandsbaadskrig«, har vist sig at

være et Vaaben af forfærdende Skarphed. Den offensive Defensiv har ved dette faaet en hidtil ukendt farlig Karakter og en Faktor i sine Rækker, der sikkert har den største moralske Indflydelse paa hele det tyske Personel. At Krydserkrig og Torpedobaadsforetagender er satte i Skygge, kan ikke undre.

Den Flaade, der var blokeret, har altid i Søkrighistorien været udsat for at gaa tilbage i Sømandsegenskaber — for med andre Ord at miste sin Slagfærdighed. Paa dette Punkt har den tyske Flaade intet lidt. Med »Kaiser Wilhelm«-Kanalen i Ryggen har den kunnet benytte Østersøen som Øvelsesfarvand og tilmed kunnet føre sin egen Søkrig imod Rusland. Operationerne i Rigabugten, Landgangsforetagenderne paa Øsel og Dagø har givet Personellet den Luft under Vingerne, en blokeret Flaade ellers maa savne.

I England har Kritiken ofte haft fat paa, at den engelske Flaade ikke rettede et direkte Angreb paa selve den tyske Hovedbasis i Helgolandsbugten. At man i den engelske Flaade ikke har gjort det, synes enhver Søofficer ganske forstaaelig, men da vi ikke kender de kæmpende Parters nøjere Forhold kan vi ikke gaa nærmere ind herpaa. Derimod kan vi pege paa, at Historien, i de Eksempler hvorpaa Blokadestrategien hviler, aldrig har set saadanne Operationer. Nelsons Flaade, som man dog ikke kan forekaste just Mangel paa Kamplyst, prøvede ingensinde paa at angribe Fjenden i Havn. Og den Gang fandtes endda ingen Miner — end sige Undervandsbaade.

Selve Begrebet: den offensive Defensiv har mange Eksempler i Historien og Tysklands Optræden til Søs i Verdenskrigen minder i mangt og meget om Frankrigs i de store engelsk-franske Krige omkring 1800. Selv England har været paa Defensiven i lange Perioder af den nordamerikanske Frihedskrig.

Netop dette, at undgaa afgørende Slag og derved

binde Fjendens Styrke, har et klassisk Eksempel i Kolonialkrigen (1755—63), hvor det tog England 5 Aar at underlægge sig Canada. Napoleons maritime Strategi bevægede sig ad de samme Linier, og den Tid, han derved vandt, benyttede hans Hære til at underlægge sig det halve Europa og skaffe Frankrig Allierede. Men Napoleons Magtmidler til Søs var ikke saa underlegne overfor Englands som Tysklands er i denne Krig — særlig efter at Amerika har kastet sit Lod i Vægtskaalen. Tyskland har derfor til Dato maattet begrænse sig til at beskytte sit Territorium og til at skade Fjendens Søhandel. Sine Kolonier har det ikke kunnet beskytte og var Dardanellerekspeditionen bleven planlagt og forberedt efter Strategiens Grundregler, vilde den næppe være bleven den fejlslagne Kampagne, den blev. Saa stor er Englands Overmagt, at der kunde afses 12 Slagskibe til dette Foretagende — ganske vist kun for Størstedelen Pre-Dreadnoughter, men dog alligevel en Styrke, der belyser Magtforholdet til Fuldkommenhed.

Defensiven paa Søen er altid bitter og i bedste Fald kan den, der befinder sig i Defensiven, kun opnaa ét, at vinde Tid. Dette har Tyskland da ogsaa gjort og dette er meget. »Tout dans la guerre consiste à gagner du temps«, skrev Napoleon, hans Modstander, Nelson, formede den samme Maxime i Ordene »Time is every thing«. Hvilke Fordele Tiden formaar at bringe Tyskland, kan ingen vide.

Det Udsagn, vi paa det nuværende Tidspunkt kan danne os over Verdenskrigen til Søs, kan da ikke andet end give os det Indtryk, at de strategiske Grundlinier, vi har optrukket efter Studium af tidligere Kriges Historie, ogsaa er Grundlinier i den store Nutidskrig, set fra et strategisk Synspunkt. Mahans Ord »History repeats itself« har endnu engang bevist deres dybe Sandhed.

Men vil vi dernæst gaa over til at betragte de taktiske Problemer, da bliver Opgaven ulige sværere. Thi her har vi meget ringe Grund under Fødderne og kan ikke engang haabe paa at kunne trække Hovedlinierne op.

Grundprincippet for Taktikken er at frembringe en Koncentration paa en Del af Fjendens Stridsmagt, hvis andre Dele under Koncentrationen paa den første isoleres eller holdes hen. Paa Grundlag af dette Princip er alle de store Sejre i Søkrigshistorien vundne.

I Søtaktikken lader dette Grundprincip sig selvfølgelig overføre fra Tid til anden. Men Maaden veksler saa meget med Tiden, at vi dèr saagodtsom intet kan lære af Historien. Naar man i Sejlskibstiden hidførte Koncentrationen ved at gennembryde Fjendens Linie, da maa Nutidens Flaadeførere af Hensyn til Torpedofaren lade saadant ude af Betragtning. Naar Nelson kunde udtale: »No captain can do very wrong in laying his ship alongside the enemy«, saa gaar Tendensen i Nutidens Søkrig den stik modsatte Vej. Hvor Nelson søgte Entring, søger man nu Kamp paa omkring 20,000 m.

Naar Sejlskrigsskibstidens Flaadeførere søgte ind paa Livet af Fjenden, laa det ikke alene i Kanonernes ringe Ydeevne — 1500 m var Maksimumsafstand for al Skydning overhovedet — det laa fornemlig i den ringe Sideretningsfrihed, det i Batteri opstillede Skyts havde. Denne var sjældnen mere end 15^o paa hver Side af Tværslinien og Skibene maatte altsaa føres derhen, hvor Koncentrationen skulde udføres.

Nutildags staar man friere, thi Kanoninstallationerne tillader meget store Sideretningsfriheder — op til omkring 300^o — og Kampafstande, der allerede er godt over 20,000 m. Derfor gælder det om at bringe sine Skibe i en saadan Position, at Fjendens Skyts bliver ude af Stand til at virke — dels paa Grund af Sideretningsfriheden, dels paa Grund af Maskering fra andre Skibe og endelig ogsaa paa Grund af Kampafstanden. Det er

disse Overvejelser, der har ført til, at den saakaldte T-Position («to cross the T» — «kreuzen zum T») anses for den ideelle eller med andre Ord den, der fremtræder som Levendegørelse af Koncentrationsprincippet.

Vi har altid tænkt os, at to Flaader, der mødtes til Kamp, først vilde kæmpe om Begyndelsespositionen — endog længe før Kanonerne talte. Derefter vilde de taktiske Manøvrer tage deres Begyndelse, idet de formal-taktiske af Hensyn til Indskydningen begrænsedes til et Minimum. Den «anvendte» Taktik vilde sluttelig komme til Orde som en eller anden Form for Koncentration — hidført ved Fartoverlegenhed, Tryk paa Fjendens Linie ved en «fast wing» e. l. Den rene T-Position vilde man næppe kunne opnaa overfor en endnu handlekraftig Modstander, thi selv et lille Drej paa den indre Cirkel kan udligne Modstanderens Fartoverlegenhed.

Til Grundlag for vore taktiske Studier foreligger der 4 Slag i Verdenskrigen: Coronel, Falklandsøerne, Dogger Bank og Jylland. De tre første er Krydserkampe, det fjerde et Søslag med Kæmpeindsats paa begge Sider.

I alle disse Slag opdagedes Fjenden af Rekognosceringsstyrkerne, der meldte Fjendens Kurs, Styrke og Fart. Dette var ganske vist ikke meget før Hovedstyrkerne saa hinanden, men disse foretog dog deres første Forholdsregler paa Grundlag af de indløbne Rapporter. En Undtagelse danner dog tildels Slaget ved Falklandsøerne, hvor den tyske Flaade intet vidste om Fjendens Tilstedeværelse før de saa hans Hovedstyrke liggende i Port Stanley; Englænderne fik Meddelelse om Fjendens Opmarsch fra Signalstationen iland.

Men de særegne strategiske Forhold har bevirket, at der ikke er kæmpet alene om de taktiske Fordele ved Begyndelsespositionen — S-Faktorerne. — For Ty-skernes Vedkommende ligger dette ved Slagene i Nord-søen i deres Stilling i den offensive Defensiv, hvor det

kun gjaldt om at tilføje Fjenden Maksimum af Skade, uden at risikere egen Flaades Eksistens. Paa Englændernes Side har det omvendt drejet sig om først og fremmest at fastholde Fjenden — altsaa afskære ham fra hans Basis — de ugunstigere taktiske Forhold, der derved kunde fremkomme, udlignedes ved det store Kraftoverskud.

I Kampene udenfor Europa har der ogsaa været særlige Forhold til Stede. Ved Coronel var Admiral Cradocks Eskadre paa Forhaand Fjendens underlegen og denne Underlegenhed forøgedes yderligere ved, at de engelske Skibe paa Grund af det haarde Vejr ikke kunde benytte deres underste 15 cm Batteri og derved ikke deres fulde Kampkraft. Der er derfor meget der tyder paa, at Admiral Cradock vilde søge at naa ind under Land paa neutralt Søterritorium (Norsk Tidsskr. for Søvæsen 1915, Hefte 2) for at opnaa Forening med »Canopus«, der var ca. 200 Sm. sydligere; Tyskerne paa deres Side søgte at hindre dette og holdt derfor mellem Englænderne og Land. Herved gav de straks Solfaktoren fra sig (Vinden var i Stævnen paa begge Parter), men efterhaanden som Solen sank, forandredes Forholdet til Tyskernes Fordel, idet Englændernes Skrog traadte tydelig frem som Silhouetter paa den røde Aftenhimmel.

I Slaget ved Falklandsøerne var Eskadrens Positioner overfor hinanden paa Forhaand givne, dels paa Grund af Englændernes Afgang fra Port Stanley, dels paa Grund af, at Slaget formede sig som en Jagtkamp.

Hvad angaar de formaltaktiske Manøvrer i Slagene, da faar vi selvfølgelig meget lidt at vide. Dels foretages de jo for det meste inden Kanonerne tale, dels offentliggøres de ikke. At de har været faa og simple kan vi dog se, og dette følger iøvrigt direkte af hele Udviklingen. Grunden hertil er den ganske naturlige, at formaltaktiske Manøvrer betyder Afstandsforandring og er følgelig en Fjende af al Indskydning. Ligesom »the spotter, next to

the captain, may be considered the most important officer of the ship» saa er ogsaa en god Indskydning Hovedvejen til Sejren. »Hit, hit hard and hit first!» siger et gammelt Ord,

Naar to Flaader nærmer sig hinanden og vil engagere paa 10—15000 m Afstand, er der ej heller megen Grund til formaltaktiske Manøvrer udover de, der er nødvendige for at overgaa til den for Lejligheden passende Slagorden. En Formationsændring vil i mange Tilfælde paa disse Afstande vel næppe nok kunne observeres af Fjenden, og er kun tænkelig for at bringe Artilleriet i en bedre Stilling. Men hertil tjener selve Slagordenen og de i den følgende »anvendte Taktik» til Udførelse kommende Manøvrer med denne Slagorden som Helhed.

I alle de fire nævnte Slag har Kølvsandsordenen været Slagorden. For de tre første Slag er dette, kan man sige, næsten selvfølgelig; ved Coronel var Skibsan-tallet ringe, i de to andre Slag var der kun Tale om en Jagtkamp. At Kølvsandsordenen anvendtes som Slagorden i Slaget ved Jylland maa anses for givet; for os udenforstaaende er det ganske forbavsende, at man kan tumle en saa stor Styrke i Kølvsandsorden — den engelske »grand fleet» maa have været op imod 7 Sm. lang. Vi tænker os uvilkaarligt, at der maa være en eller anden Leddeling og vi kan se at Kølvsandslinien ej heller er Marchorden. Hertil tjener aabenbart en anden Formation: Divisions-Kolonneorden eller om man vil: Divisions-Frontorden.

I det amerikanske Tidsskrift har Emnet moderne Taktik været berørt af to af hinanden uafhængige Forfattere, der komme til nedenstaaende Slutninger, der sikkert maa være baseret paa Erfaringer, indhøstede i den amerikanske Flaade.

Den ene Forfatter (Commander Dudley W. Knox) siger:

»Nogen Manøvrering maa der til. Begrundet paa den uensartede (ragged) Formation, der kan ventes, ligesom ogsaa paa den usikre Signalfaktor, anses samtidige Drejninger af alle Skibene i Linien for farlige (af Hensyn til sandsynlig Kollission) og upraktiske i Udførelse naar det drejer sig om et stort Antal, i Slaget engagerede Skibe. Som vi allerede har vist er en Manøvre, udført ved Kontremarche, langsom og forbunden med »gun-fire handicap«. Den mest yndede Maade at manøvrere paa gaar under Navnet »division column movements«. Ved denne er Slagskibsflaaden delt i smaa Grupper paa 3—5 Skibe, det ledende i hver Gruppe manøvrerende efter en forud bestemt Plan eller i Henhold til Signaler fra Flagskibet og de andre Skibe følgende i Gruppelederens Køl vand».

Den anden Forfatter (Lieut-commander H. E. Yarnell) siger om en passende »formation for approach»:

»Slagskibene kan formeres i Køl vandslinie eller »column of divisions«. Den sidste Metode synes at foretrækkes, da den letter tre udaf fire Skibe for Besværet med at holde deres Position i Frontordenen.»

Saavidt Lieut-comdr Yarnell!

At en eller anden Form for Frontorden er den ideelle »formation for approach» siges sig selv og har ofte været fremhævet i taktiske Studier. Grunden er den selvfølgeligelige, at Overgang til Køl vandorden er nem at udføre. Foretages Opmarchen mod Fjendens ene Fløj — hvad selvfølgelig altid tilstræbes eller kommer man uforvarende over Fjenden, kan et 8 Stregers Drej let iværksættes, saaledes at alle Skibenes Bredsider drejes mod Fjenden og den efterstræbte T Formation — eller noget der nærmer sig til den er da opnaaet.

Ifølge de førnævnte amerikanske Meddelelser synes det som om man i de store Mariner marcherer i og baserer sin Formaltaktik paa Divisionskolonnen. Et medvirkende Moment her er sikkert ogsaa Meddelelses-

midlerne. Divisionen er Grænse for Flagsignaler; Røg og selve Afstanden sætter sikkert dette som en praktisk Grænse. Divisionerne selv ledes saa fra Flaadeflagskibet pr. Radio og lader Ordrene gaa videre pr. Signal. En af de bemærkelsesværdigste Krigserfaringer er jo netop den i høj Grad udstrakte Brug, der selv i Slaget gøres af Radiotelegrafien. De store engelske Flagskibe har saaledes 4 Radiostationer og det viser sig, at det er overordentlig svært at faa ødelagt et Skibs Radioforsendelse over korte Afstande, thi et Par Traade kan let rigges op (Se Admiral Jellicoes Ordensindstilling efter Jylland Slaget).

Disse Betragtninger stemmer paa ikke uinteressant Maade med de sidste Meddelelser fra Slaget ved Jylland. I det engelske Tidsskrift »Land & Water« findes saaledes en Artikel paa Aarsdagen for Slaget, hvorefter den engelske Flaade kom marcherende i 6 »subdivisions« paa Frontorden og da Flaaden bestod af 24 — maaske 25 — Skibe, har Divisionen altsaa bestaaet af 4 Skibe. Hver Eskadre har ogsaa 2 Admiraler.

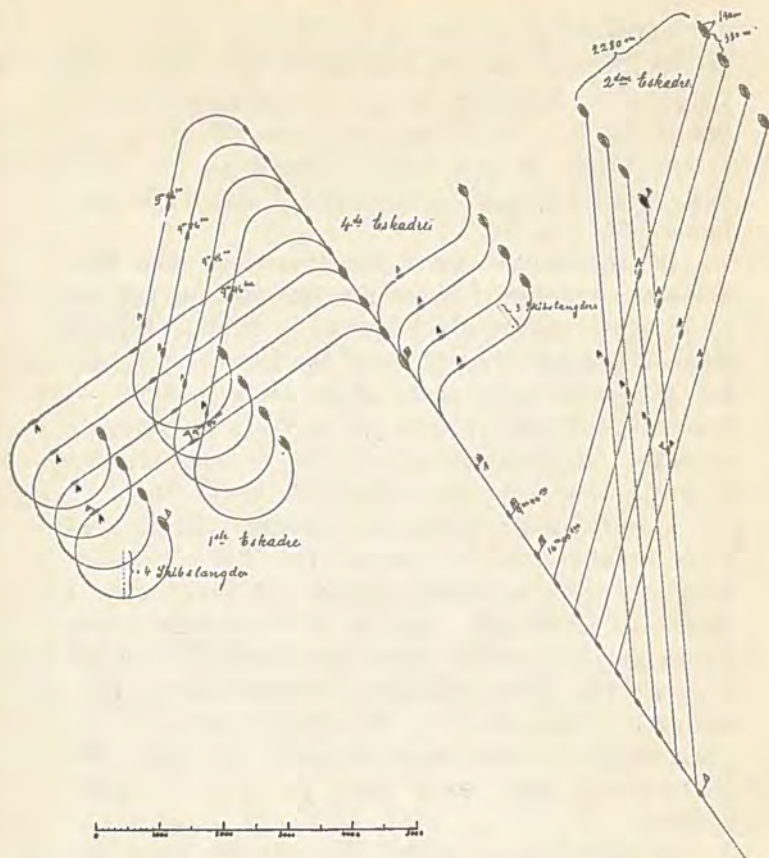
Man vil fra Rapporterne over Slaget erindre, at den tyske Fremstilling hævder at »Grand fleet« inden den engagerede drejede om til N W Kurs. Denne Anskuelse tiltraadtes af den svenske Kaptajn Giron i hans Bog »Sjølslaget utanför Skagerak«. I sin Anmeldelse af nævnte Bog her i Tidsskriftet hævder Premierløjtnant Frandsen som sin Opfattelse, at det synes mindre sandsynlig, at en opmarcherende Flaade skulde foretage en saadan Manøvre — dels af rent taktiske, dels, og ikke mindst, af moralske Grunde. Flaaden kunde jo, hvis den vilde, afvente Situationens Opklaring ved at mindske.

Betragter man Sagen ud fra den Forudsætning at »Grand fleet« har marcheret i 6 Kolonner og tillige saaledes at de højre Fløjkolonner skal være Arrieregarde (1. Eskadre under Burney) vil det være af Interesse at se, hvorledes Slagorden kan formeres. Gaar vi ud fra, at

en saadan Formationsforandring skal gennemføres saa hurtig som mulig **kan** det ske som paa vedføjede Diagram, der velvilligst er beregnet og konstrueret af Kaptajn Prins Axel. Tiden der medgaar er 16 Minutter. Manøveren kan selvfølgelig udføres ved Kontremarche eller ved Opmarche, men begge disse Manøveformer er langsommere, tager ca. 23 Minutter og lider begge af den Fejl, at Flagskibet deltager i de til Manøveren hørende Drej. Vi er her gaaet ud fra, at Admiral Jellicoes Flagskib befandt sig i Midten af Slaglinien, hvad der maa anses for at være givet. Man vil i saa Tilfælde udenfor al Tvivl formere paa Flagskibet. Dette indlader sig næppe paa at forandre Kurs — maaske nok Fart — endsige paa at dreje i Klump med de andre Skibe — thi hele Flaadens Bestik hviler paa Flagskibet og Afstanden fra Fjenden forandres tilligemed øvrige Observationer — ja da Formationsforandringen foretages bort fra Fjenden tabes han maaske endog af Sigte. En Støtte for denne Antagelse findes i en af de førnævnte amerikanske Artikler om Taktik. Der udtales:

»Retningscentret (the guide) er nu sædvanligvis Flagskibet i Spidsen af Linien. Naar denne tæller omtrent 16 Enheder med de langsomste sædvanligvis i Queuen vil den Tid som nødvendigvis kræves til blot at forandre Retningslinien et Par Streger forekomme umaaadelig. En Løsning vilde være at gøre det i Midten gaaende Skib til Retningscenter«.

Nu ved vi jo at »Iron Dukes« Plads var i 4. Eskadre og til at ræsonnere derfra og til at den har været Manøvens Pivot er ikke noget stort Spring og synes berettiget. Manøveren forekommer kompliceret men vi kan ikke anvende vore taktiske Begreber paa den engelske Flaade. Hvis komplicerede Bevægelser er hurtigere og fører mere direkte til Maalet er de sikkert ikke nogen Hindring for en saa taktisk trænet Styrke som den engelske Flaade. Vi kender selvfølgelig intet til



Flaaden er formeret paa Divisions-Kolonneorden; Fart 20 Knob, Kurs S E t S. Der skal overgaa til Kolvandsorden med 2den Eskadre i Tøten, 4de Eskadre i Centrum og 1ste Eskadre i Queuen, Formeringen skal foregaa paa 4de Eskadres Stb.s Kolonne.

Evolutionen kan foretages paa følgende Maade: (se Skitsen).

4de Eskadre mindsker til 10 Kn; Bb.s Kolonne foretager samtidig Drejning paa 8 Str. til Stb. og slutter op i Stb. Kolonnes Kolvand.

Herefter stopper 4de Eskadre. I Løbet af de næste 6 min. regnes med en udlebet Distance = 720 m (ca. 4 Knob) med stoppede Maskiner.

1ste Eskadre. Begge Kolonnerne foretager samtidig Drejning til Stb. Stb.s Kolonne drejer ca. 24 Str. og fortsætter paa omtr. Kurs N E t E, og sætter sig ved samtidig Drejning til Stb. i 4de Eskadres Kolvand. Fra Evolutionens Begyndelse er forløbet 16 min. Bb.s Kolonne drejer ca. 20 Str. og fortsætter paa omtr. Kurs N t E og sætter sig ved samtidig Drejning til Stb. i Stb.s Kolonnes Kolvand; inden sidste Drej mindsker Farten.

2den Eskadre. Stb.s Kolonne drejer ved samtidig Drejning ca. 2½ Str., og Bb.s Kolonne ca. 4½ Str. til Stb. og formerer Kolvandslinie foran 4de Eskadre. Evolutionen tager ca. 16 min.

den engelske Formaltaktik, men vi har dog enkelte Fingerpeg henimod, at man ingenlunde viger tilbage for komplicerede Manøvrer, og paa at Signalvæsenet staar paa et saa højt Trin at dette kan gøres uden Fare. (Se herom Striden mellem Lord Beresford og Sir Percy Scott med Diagram af Evolutionen i Tidsskrift for Søvæsen 1909 Pag. 61).

Har Evolutionen været udført saaledes, som Diagrammet viser, har vi her en rimelig Forklaring paa den af Tyskerne observerede Drejning til N. W. Admiral Burneys Eskadre drejer jo netop her helt rundt og der har ikke været meget at se af de andre Eskadrer — Frontliniens Bredde er oppe paa ca. 6 Sm. og Manøvreren er sikkert foretaget paa Synsviddens Grænse, saaledes at de fjærneste Skibe har været under Horisonten.

I de tre andre Søslag gik Førerne i Spidsen af deres Eskadrer, men der var her kun Tale om mindre Eskadrer, ogsaa Krydseradmiralerne paa begge Sider i Slaget ved Jylland gik i Spidsen. En Undtagelse herfra danner dog Doggerbank Slaget, hvor Admiral Hipper gik i Queuen (dog foran »Blücher«), men dette har sin Forklaring i at han var jaget. Det forlyder iøvrigt at der i den engelske Flaade ingen Admirals- eller anden Distinktionsflag føres under Kamp for ikke at vejlede Fjenden.

Ej heller i de tre mindre Slag har der været anvendt formaltaktiske Manøvrer, saavel Admiral Beatty som Admiral Hipper kontremarcherede i Slaget ved Jylland med deres Eskadrer.

Den taktiske Overlegenhed man har stræbt efter, har man da søgt at bringe tilveje ved at vinde den forlige Position.

T Positionens Fordele har været en Del omtvistede før Krigen — man har baade forgudet og forkættet den. Der kan ikke være Tvivl om, at den er den teoretisk ideelle Position — alene den Omstændighed at der kan

tillades op til 200 m Fejl i Afstanden til Fjenden (en Skibslængde) viser dens store Fordel. Man gaar ud fra at Sideretningsfejlen er meget ringe men allerede dette er et stort Spørgsmaal. Vanskeligheden ligger dog fornemlig i Indskydningen mod det ene Maal. Hvorledes holde enkelte Skibes Nedslag ude fra hinanden? Maalets store Højde set forfra — jo netop en af Fordelene for den, der har erhvervet T Positionen — skjuler desuden Nedslagene bag Maalet.

Noget ganske andet er at den kun naas ved et rent Tilfælde — Taage, Dis eller overfor en hjælpeles Modstander og selvom den naas er Paraden den simplest mulige — blot en Afdrejning, der ikke i særlig Grad behøver at berøre de kostbare Indskydningsresultater. Det synes saaledes som om det virkelig var lykkedes Admiral Jellicoe at »krydse T et« ved Indledningen af Hovedkampen i Slaget ved Jylland, men Admiral v. Scheer trak sig hurtig ud af den farlige Stilling.

Tager vi f. Eks. to Skibe — det ene drejende paa den ydre, det andet paa den indre Cirkel og saaledes at den indres Diameter er ca. 20.000 m — et ikke særlig kraft Drej — og sætter vi Kampafstanden til 10.000 m saa skal Skibet paa den ydre Cirkel op paa 32 Knob for blot at holde det paa den indre Cirkel med 16 Knob løbende Skib tværs, og op paa ca. 60 Knob for efter et Drej paa 16 Streger at naa T Positionen.

Det er sandsynligvis disse Overvejelser, der har ført de store Mariner ind paa at begrænse Slagskibenes Fart ved de sidste Nybygninger. Den engelske »Resolution« Klasse har saaledes kun 21 Knobs Fart og selve »Grand fleet« — den mest moderne Flaade, Verden nogensinde har set — har kun 20 Knob som Maximums Eskadrefart. Jævnside hermed er der i de store Mariner gaaet en Tendens henimod at skabe en særlig Skibsklasse med meget høj Fart, de saakaldte »Slagkrydsere«.

Disse Skibe vilde da kunne anvendes som en »fast wing» — en flyvende Eskadre, der dels kunde opnaa en enflilerende Position overfor Fjenden, takket være deres højere Fart, dels kunde udøve et Tryk paa ham og tvinge ham til Drejning eller Formationsændring.

Som Forholdene udviklede sig i Jyllandsslaget ser man hverken Admiral Hipper eller Admiral Beatty spille nogen saadan Rolle. Dette beviser selvfølgelig intet, men henleder Opmærksomheden paa at den før-omtalte »fast wing» næppe vil komme meget til Anvendelse, da Fjenden sagtens vil være i Besiddelse af en Søsterklasse til den, og disse to Eskadrer vil da kæmpe sammen.

Evan-Thomas' Eskadre (5th Battle squadron) indtager ved sin mellem Beattys og Jellicoes Styrker liggende Hastighed en Særstilling; den forstærker først Beattys og dernæst Jellicoes Styrker, men kommer ikke til at udrette noget særligt i taktisk Henseende. Admiral Beatty manøvrerer derimod efter Afslutningen af Krydserkampen selvstændigt og hans Manøvrer kunde tyde paa, at der tilsigtedes en Optræden som »fast wing». Men den kommer ikke til Udfoldelse da han stoppes af Admiral Jellicoe.

Tyskernes Taktik i Jyllandsslaget er som rimeligt ganske defensiv; de drejer af for at udligne Englændernes Fartoverskud.

Der er imidlertid et nyt Moment i Slaget — Dagangrebene af Torpedojagerne. Hvad der er tilsigtet med disse fremgaar ikke direkte, det har næppe været Torpedovirkning alene, man har eftertragtet. Snarere skulde disse Angreb bringe Forvirring i Fjendens Linie, tvinge ham til at dreje af, saaledes at nogle af de kostbare Indskydningsresultater mistedes og endelig ogsaa tvinge ham til at bemane sit A T Skyts under Ild. Lykkedes dette, vilde mere være naaet end ved en enkelt Torpedotræffer. Imidlertid har Fjenden ogsaa her Modvaabnet

rede, der udvikler sig Kamp mellem de respektive Jagerstyrker uden at nogen af dem faar gennemført deres Angreb. Ny er ogsaa »Røgtaktikken« som Middel til at skjule egne Bevægelser.

Forsøgene paa at handle efter Taktikkens Grundprincip — Concentration mod en isoleret Del af Fjendens Linie — har da i Verdenskrigen kun opvist ringe Resultater. Derfor er det ingenlunde givet at en saadan Concentration ikke kan udføres — Jyllandsslaget kom jo slet ikke til Udvikling, hvis det var bleven fortsat var Resultatet af vore Overvejelser maaske blevet anderledes.

Den defensive Taktik har atter bevist sin Styrke. Det samme har været Tilfældet i Landkrigen, hvor Forsøgene paa Slag i aaben Mark, Gennembrud el. l. er blevene kvalt i Løbegravskampen, den underlegne har straks gravet sig ned og derved udlignet Styrkeforholdet — paa Søen har den underlegne drejet af og naaet det samme. Men paa Landjorden har man Reserverne rede til Indgriben — saadanne kendes ikke til Søs, det er netop et af Søtaktikkens karakteristiske Punkter. Derfor endte den defensive Taktik i Jyllandsslaget med at Fjenden maatte gaa hjem til sin Basis.

I »Norsk Tidsskrift for Søvæsen« har Kommandørkaptajn Oppegaard, Lærer i Søkrigskunst for den norske Flaades Officerer naaet til noget nær samme Erkendelse som den ovenanførte, at der ingen Concentration har været ad taktisk Vej. Derimod har der været en Concentration, og denne kom til Udfoldelse, mener Kommandørkaptajnen, overfor den tyske Flaade ved at den engelske Flaades Skyts var sværere end Modstanderens. Concentrationen var altsaa paa Forhaand udført paa Skibsværfterne. Denne Paastand blev straks imødegaaet af den bekendte Søartillerist Kommandørkaptajn Johansen.

Rent bortset fra at vi jo ikke bestemt ved, at den tyske Flaade var den engelske artilleristisk underlegen,

saa tør man dog vel ikke slutte saaledes. Fordi det ene Skib har indbygget mægtigere Angrebsvaaben end det andet har det dog ikke i sig inkorporeret det taktiske Concentrationsprincip. Fordi Verdenskrigen endnu ikke har vist os nogen Concentration er det jo dog for langt at slutte, at den ikke vil kunne gøre det. Alt tyder paa at saadant vil kunne ske.

Man har ligeledes -- i den engelske og amerikanske Presse — diskuteret Admiral Beattys Anvendelse af sine Slagkrydsere til Fastholdelse af Fjenden indtil Hovedstyrken kom op. Et af de Spørgsmaal der derved er kommen op er ganske naturligt: Hvad er egentlig Slagkrydserne til? Dette Spørgsmaal er særlig brændende i Amerika, hvor nævnte Skibsklasse skal indføres.

Man har i Almindelighed anset Slagkrydseren som Udtrykket for et stort Maal af Kampkraft, der hurtig kunde sendes til et bestemt givet Sted. Desuden skulde den bibringe Rekognosceringsstyrkerne den fornødne Kampkraft »Scouten er Øjnene, Slagkrydseren Kløerne der holder fast og river Hul«.

Slagkrydserne fejrede da ogsaa en stor og berettiget Triumf i Slaget ved Falklandsøerne. Ikke alene i selve Slaget, thi det skulde og maatte jo vindes og førtes kun paa den lange Afstand (uden Hensyn til Ammunitionsforbruget), da Slagkrydserne intet maatte lide. Nej Triumfen fejrede de ved, at selve Slaget overhovedet fandt Sted. Netop dette, at et sikkert virkende Magtmiddel til Ødelæggelse af den tyske Krydsereskadre hurtig og i største Hemmelighed kunde sendes over 7000 Sm bort og slaa Modstanderen prompte ned, viste denne Types Berettigelse.

Afgøre om Admiral Beatty engagerede sig for dybt i Slaget eller ej kan vi ikke! Man maa her erindre at Slagkrydserne sandvanligvis næppe i nogen større Grad blev udsat for Beskydning af den tyske Hovedflaade — rimeligvis blev de slet ikke beskydt af denne.

Admiral Hippers Eskadre, var underlegen, men alligevel var det den, der forvoldede »Queen Marys« og »Indefatigables« Undergang. Men selv om Admiral Beatty virkelig havde engageret sig for dybt, hvad betød saa det, hvis det store Hovedslag var kommen i Stand. Om saa hele Slagkrydsereskadren sank, hvad gjorde saa det, hvis den tyske Hovedflaade var bleven afgørende slaaget? Selvfølgelig intet! Derimod kan man undres over at Hood og i Særdeleshed Arbuthnot bragte deres Skibe i Kamp paa saa klos Hold, men maaske lededes disse ogsaa af Ønsket om for enhver Pris at fastholde den tyske Flaade, og saa var intet for dyrt.

»Resultater i Krigen maa betaales« siger Mahan, men de største er i Reglen de billigste.»

Idræt og Flaaden.

Om Indførelse af Cricket paa Kadetskolen.

Af Kaptajn H. Bistrup.

Kommandør Kiørs Genbemærkninger til min Artikel om »Idræt og Flaaden« fører mig atter Pennen i Haanden. Det glæder mig at kunne konstatere, at det er mig, der er Fæhovedet, ved ikke straks at forstaa, at Kommandøren nærer virkelig Interesse for Kadetternes Friluftssport, og at altsaa Landet ligger saaledes, at kan en Udvej findes, vil Kadetskolens Chef gøre sit til at interessere Kadetterne derfor, og for, at den for Alvor indføres paa Kadetskolen — selv under de forhaandenværende Forhold.

At Meningen med et Tidsskrift som dette ikke er, at det skal bruges til en Diskussion om Kadetternes Sportsdragt er utvivlsomt, og om dette Spørgsmaal skal jeg derfor heller ikke yderligere udtale mig, men jeg vil dog frasige mig enhver Skyld i, at Kadetterne under Sport optræder i den af Kommandøren skitserede: Korslagte Seler, løs Flip og flagrende Bindslips o. s. v.« Det var dog en rædsom Tanke og Paaklædningen, sportsligt set, umulig.

Planen om Kadetskolens Flytning er altsaa fremsat, og man kan ikke nok være Kaptajn Schaffalitzky taknemmelig for, at han er kommen frem med den, men herfra og til dens Realisation er jo endnu en lang Vej — det er jo mere end en Flip og en Cigarkasse, det drejer sig om.

Hvad det foreløbig — og snarest — drejer sig om, er at søge at vise Vejen til at faa Kadetterne selv in-

teresserede i en eller anden Sportsgren, som de frivilligt vil tage Del i, ved Siden af dem, som de nu under mere eller mindre tvungne Former alt driver: Gymnastik, Fleuretægning, Hugning, Roning, Svømning og Sejlsport. Fra min egen Kadettid husker jeg, var de tre førstnævnte nogenlunde velsete, Roning og Svømning hadede over al Grænse, især Svømning under Kommando, medens Sejlsporten, Sejladsen med »Svanen«, var højest estimeret, fordi det blev overladt os ganske til vort eget Valg, om vi vilde sejle eller ej; Undervisningen deri fik vi af de ældre Kadetter. I min Tid husker jeg aldrig at have haft en Skoleofficer med for at undervise i Sejlads. — Jeg vil dog her indskyde, at jeg forstaar godt, at Forholdene er anderledes nu. Dengang sejlede vi jo hver Sommer med Korvetten »Dagmar«, det gav jo en betydelig Erfaring med Hensyn til Sejlads, som Kadetter nu til Dags naturligvis mangler.

Tennis blev spillet, men mærkværdigt nok kun af enkelte, skønt Forholdene herfor var gunstige, da vi havde Tennisbane paa Pladsen ved Siden af Øvelsesmasten — der var ikke mange, der vilde ofre deres Tur paa Østergade for et Slag Tennis.

Det er vist en rigtig Opfattelse, at al Sport skal drives frivilligt, for at den skal vinde rigtig og fast Indpas. Da derfor i sin Tid Fodbold blev indført paa Kadetskolen, var det vist under Kommando (i Gymnastik- og Spadseretimerne) og som Følge deraf var enhver Tanke om virkelig Interesse derfor fra Kadetternes Side fra Begyndelsen dødsdømt. Jeg kan tænke mig, at netop Fodbold ikke var et Spil for Kadetterne, det er vanskeligt at sige hvorfor — det er for voldsomt, for populært, kort sagt, der er noget over det, der ikke falder i Kadetternes Smag.

Men der er et andet Spil — Cricket — som jeg allerede har nævnt i min første Artikel og det har efter

min ringe Mening gode Betingelser for Indpas paa Kadetskolen, fordi det, trods sit rolige og stilfulde Præg, dog i sig har alle Fordringer til virkelig Sport, Besiddelsen af Hurtighed, Behændighed, Udholdenhed, et klart og hurtigt Blik og Omdømme og en haard og sikker Haand.

Cricket er et Sommerspil, Fodbold spilles om Foraar og Efteraar, Fægtning og Hugning hører Vinteren til.

Om Foraaret er Kadetterne optagne af Examen og naar denne er forbi begynder Forberedelserne til Sommertoget og derefter selve dette med som Regel en længere Udenlandsrejse. Der bliver derfor ikke megen Tid til at drive Fodbold i den rette Aarstid.

Men efter Udenlandsrejsen kommer der en Tid, vel det meste af, for ikke at sige hele Sommeren, hvor Kadetskibet i smaa Dagsrejser flytter sig fra Ankerplads til Ankerplads rundt i de hjemlige Farvande, og her vilde der da være en glimrende Lejlighed til at ofre to eller tre Eftermiddage og Aftener om Ugen til Udøvelse af Sport — og jeg vil altsaa særlig anbefale Cricket. Dette Spil hører til dem, som man, engang lært, vil fatte en brændende Kærlighed til og vedligeholder man det, kan det drives op i en høj Alder. Jeg ser i Fremtiden et Cricketkamphold »The navy's old eleven« bestaaende af Admiraler og Kommandører kæmpe imod Kadetskolens udvalgte elleve — og gaa af med Sejren, saaledes som det ofte har været set i Sorø, at de gamle, ældgamle Soranere har tildelt Skolens Kamphold et forsmædeligt Nederlag. Dette er virkelig tænkeligt hvad Cricket angaar, med Fodbold er det umuligt; er man passeret sit 35te Aar maa man ophøre med »at sætte Taa til Bolden.«

Nu er det naturligt at spørge, hvorledes Sagen skal gribes an for at faa den i Gang paa rette Maade, og jeg skal forsøge at vise en Vej.

Jeg har da tænkt mig, at der i Vinterens Løb af

sportskyndige Mænd skulde holdes Foredrag for Kadetterne om Sport i Almindelighed og dens Betydning for Sundheden i Særdeleshed. Med særlig Henblik paa Cricket er jeg bemyndiget til at sige, at Oberstløjtnant H. Kalkau, i mange Aar Chef for Hærens Gymnastikskole, i mange Aar Censor i Gymnastik ved Kadetskolen og een af Danmarks ældste Cricketspillere, Soraner, een af dem, der har været med til at indføre Spillet her i Landet, at Oberstløjtnanten med Glæde vil stille al sin Viden, historisk, teoretisk og praktisk til Kadetskolens Tjeneste, fordi, som han har skrevet til mig, Kadetskolen vil netop være det rette Sted at indføre Cricket, som det er det i Officersskolerne i England, og det rette Sted at bevare dette smukke og fine Spil for Fremtiden.

De fleste andre Steder — desværre ogsaa i selve Sorø — fordrives Cricket nu mere eller mindre af Fodbold og Hockey.

Efter at Kadetterne i oplysende Foredrag havde faaet — hvad jeg haaber — Blod paa Tanden, skulde Forsøget saa gøres med at indføre Spillet i næste Sommers Løb, men ved Hjælp af Officerer, der som Lærere personligt tager Del i Spillet; det er næsten utænkeligt, at der blandt de unge Officerer ikke skulde være en eller to (Soraner eller Herluvianer?) der i sin Tid har spillet Cricket. Rundt om i Provinsen og navnlig i Jylland drives Spillet nu en Del. Der vilde der da være Lejlighed for Kadetterne baade til at se Cricket spillet og til selv at faa Instruction ved Samspil med Folk, der kender Spillet. Udgifterne til Redskaberne er overkommelige for Kadetskolen, og en Spilleplads vil aldrig være vanskelig at finde.

Sportsdragten er for Cricket lange, hvide Benklæder, hvid, blød Skjorte og hvide Sejldugssko, samt en Sportshue (en Jockeyhue med Klubbens Farver) eller Kasket, altsaa en meget net Dragt, som Kadetterne har

i Forvejen. Den anvendes selv ved de største Cricketstævner Verden over (og den tager sig ikke ufiks ud selv overfor en let, hvidklædt Dame).

Er først Interessen for een Slags Sport vakt, kommer ogsaa Lysten til at lære andre at kende og Kadetskolen's uheldige Beliggenhed ved den lange Afstand fra Københavns Sportspladser overvunden. Da, mener jeg, er Tidspunktet kommen til at melde Kadetterne en bloc ind som en Underafdeling, foreløbig ialtfald, af en af de bestaaende Klubber, f. Eks. Akademisk Boldklub eller B 93, hvor dygtige Lærere og erfarne Spillere snart af sportslige Interesser vil tage sig af Kadetternes videre Uddannelse.

Dette tror jeg er Vejen og som allerede nævnt gaar det jo som Regel saadan, at er man dygtig i een Slags Sport, saa vil man ogsaa snart tage fat paa en anden, og Sommerens Sport vil give Lyst til og Interesse for Vinterens, der navnlig for Kadetternes Vedkommende vil blive Hugning og Fægtning.

Der kan, tror jeg, ikke gøres for meget for at faa Kadetterne interesseret for Sport; mange Timer ødelagt i lummer Flirt vil erstattes af sundhedsstyrkende Løben i Guds frie Natur, Legemet hærdes og Sindet friskes, Villien og Evnen til at gøre noget ved Læsningen forøges, fordi Glæden ved at føle sig ung og rask føles saa stærkt efter endt Sport.

Den Kappelstrid, som alt Spil har som Grundelement, vil virke udover selve Nuet, naar det da ikke overdrives, men her gælder det selvfølgelig som andetsteds for meget og for lidt er af det onde.

Et gammelt Digt

om

Linieskibet »Prins Christian Frederiks« Endeligt

22. Marts 1808 ved Sjællands Odde.

Muligvis forfattet af Odboen Mads Jeppesen, som deltog i Kampen og blev taget til Fange af Englænderne, døde som Aftægtsmand paa Odden 1849, 75 Aar gammel. Digtet er i hvert Fald bragt til Danmark af ham og er da forfattet af en anden dansk Matros i de engelske Prisonskibe. Nedskrevet 1914 af Havnefoged Andersen paa Odden efter den 88aarige Odbo Anders Olesens Hukommelse og derefter afskrevet af Sognepræsten paa Odden Pastor O. C. Krarup, hvis Interesse for og Kærlighed til Stedets historiske Minder vil være Tidsskriftets Læsere velkendt.

1.

En Sang jeg vil fremføre
for alle og enhver,
som haver Lyst at høre,
hvad jeg vil melde her:
I Aaret atten Hundrede
og otte man skrev
alt udi Marti Maaned,
at vi så fangne blev.

2.

Det var i Marti Maaned
den én og tyvende,
vi letted vore Ankre
paa Helsingøres Rhed:
medRangskibet »Prins Christian«
— det var et dejligt Skib —
vi satte vore Sejl til
og sejled saa af Sted.

3.

Vor Ordre saa mon lyde,
vi skal ad Beltet gaa.
Vor Kurs vi dertil satte
og det med stor Attraa,
thi Vinden var os føjelig,
vi sejled helt galant,
indtil om Eftermiddagen
vi Kammerater fandt.

4.

Det var alt over Middag
omtrent ved Klokken et,
at vi fik udi Sigte
to Skibe til Luvart.
Det vare to Fregatter,
som ikke toned Flag,
hvoraf vi kunde fatte,
det var britannisk Pak.

5.

De var saa langt til Luvart
og vi saa langt i Læ,
vi kan dem ej indsejle,
før Klokken otte blev,
saa Dagen var til Ende,
og Natten komme maa,
paa Bugten ud ad Refsnæs
vi maa til Ankers gaa.

9.

Vi straks til ham da vendte,
og det gik med en Fart;
da vi til ham mon komme,
ved Klokken to det var.
Saa fik vi udi Sigte
to svære Rangskibe,
saa vi er vel omringede
af fem i Tallet her.

6.

Dem Natten ogsaa trænger:
de maa til Ankers gaa;
de turde ikke vove
deres Kurs læng're at staa.
Thi Farvandet var snævert
og dertil lidet Vand —
ved Nattetid at sejle
det gaar her ikke an.

10.

Det var nu sént om Aftenen,
vi saa omringet var
alt udaf 3 Fregatter
og tvende Rangskibe.
Vi kan dem ej undvige,
men maa nu gaa i Slag,
hvorfor vi straks ophejste
vor Vimpel og vort Flåg.

7.

Den Morgen Klokken fire
hos os blev purret ud;
vi alle kom i Arbejd
og bade saa til Gud,
at han vil os forlene
en god og sejrrig Dag,
thi vi ej andet vented
end komme udi Slag.

11.

Vor Chef han hurtig raaber
til Overkanonér:
•De agterste Kanoner
I bakse maa paa Sted,
som vi nu sér ret agter ud,
at vi ham træffe kan,
thi tvende svære Rangskibe
er udi vort Kolvand!•

8.

Da Klokken seks mon være,
vi havde alting klart;
vi letted vore Ankre
og satte Sejl med Fart.
Vi agtede at sejle
til den, som laa i Læ;
imidlertid saa fik vi
den tredie at sé.

12.

Det var i Marti Maaned
den tyvende og to,
om Aften Klokken otte
vi Bud til ham lod gaa
af vore to Kanoner,
som agter viste ud,
at vi var vel belavet
med Kugler og med Skraa.

13.

De maa deres Kurs forandre,
og det alt med en Fart;
vi fik dem paa vor Side,
vi havde alting klart.
Saa tog de til at fyre
fra begge Sider af,
saa det var just at høre
ret som et Tordenbrag.

17.

Nu Skibet var saa rént forskuddt,
at vi ej styre kan;
saa fik vi megen Skade,
og der faldt mange Mand,
som jeg nu vil opregne
udi et andet Vers, —
ja, der blev mange døde
og mange flere kvæst.

14.

Da vi nu havde fyret
vore to brede Lag,
han agter ud os bakker —
paa ny vi gjorde klar.
Og da vi færdig vare
vi raabte alle Mand:
Hurra! Hurra! tre Gange
for Kong og Fødeland.

18.

Vor Chef han hedder Jessen —
det var en tapper Helt —
og dertil Kaptajn Rothe,
som stred i samme Felt.
De øvrige Officerer,
de slog med Heltemod,
indtil at om de segned
paa Stedet, hvor de stod.

15.

Vor Chef han lod udraabe:
-Hurra! Hurra! Hurra!
Hurra for vores Konge
og for vort Fødeland!
Hurra for Officerer
som inden Borde er,
dernæst for hver en Krigsmand,
som Fødeland har kær!•

19.

Af vore Officerer,
i Slaget tre der faldt,
og tre er blevne kvæstede —
ja, det er seks i alt.
Af Mandskabet var faldne
tre og tredsindstyve Mand,
fire og flrsindstyve kvæstet —
jeg sige vil for sand.

16.

Da vi nu havde fyret,
vi samles snart igen;
vi fik dem paa vor Side,
og agter ud var én.
Saa fik vi megen Skade
paa Rigning og paa Sejl;
vort Skib det kan ej styre,
thi Roret det slog fejl. —

20.

En Pris'kaptajn mon komme
da straks til os om Bord;
en Del, som Vagt skal holde,
dér ogsaa med ham for.
•Nu er vi overmandet!• —
det nu erkendes maa;
vor Chef han tog sin Kaaarde
og vilde den afstaa.

21.

Da Chefen nu mon komme
 med Kaarden i sin Haand
 og vilde den levere
 til Pris'kaptajnen, som
 os haver overvundet
 og var hos os om Bord,
 han straks da monne svare:
 •Du slog med Heltemod!

22.

Du kan den selv beholde
 for Dig og for dit Land,
 thi det er til at vidne,
 at Du stred som en Mand.
 Du den ej vilde sælge
 for Penge eller Guld,
 men mandelig beviste
 Dit Land at være huld!•

23.

Det var i Marti Maaned
 den tyvende og to,
 •Prins Christian• fik Ende
 om Natten Klokken to:
 De lode den antænde
 ind under Batteri, —
 saa vared det ej længe,
 før alting var forbi.

24.

Nu er vi overvundet
 — det nu bekendes maa —
 men vi er vel fornøjet,
 at Gud det saa lod gaa.
 Thi Fjenden skal ej rose
 af Sejren, som han vandt, —
 den kom ham ej til Nytte,
 af liden den forsvandt. —

Bog anmeldelse.

(Bøger omhandlende Verdenskrigen).

Aarsagerne til Verdenskrigen belyst gennem Stormagternes Udenrigspolitik fra 1871—1914 af Dr. phil. R. Besthorn er den første af en Række Afhandlinger, udgivne af det krigsvidenskabelige Selskab om Emner vedrørende Verdenskrigen.

Det er en saare interessant og belærende Bog, Dr. Besthorn har skrevet om ovenstaaende Emne. Han giver os, ud fra en altomfattende Viden, en mesterlig Fremstilling af de udenrigspolitiske Begivenheder i de sidste halvhundrede Aar, og han giver de tørre Fakta Liv og Farve ved en taktfuld Anvendelse af Citater og Smaa-Anekdoter, der vilde have gjort selv Blochs Verdenshistorie fra vor Barndom til fornøjelig Læsning.

Forfatteren deler Sol og Vind lige og — som den ubestridte Autoritet paa det udenrigspolitiske Omraade — giver Læseren den velgørende Tryghedsfølelse, som man ikke noksom kan være taknemmelig for i disse Tider, hvor saa mange tendentiøse Pjæcer ser Dagens Lys.

Den bedste Maade at anmelde dette udmærkede Værk paa er sikkert at give en kort Redegørelse for hele Gangen i Bogen, hvad da skal gøres i det følgende:

Som rimeligt er, begynder den med Bismarck-Tiden, og Forfatteren siger, at den vældige preussiske Statsmands Krige i 1864, 1866 og 1870 ere de oprindelige Hovedaarsager til den nuværende Verdenskrig.

Han fortæller om Bismarcks bekendte vel beregnede Aabenmundethed, der faar ham til ugenert at fortælle om sine dybeste Planer sikker paa, at ingen vil tro ham; om Skinsygen mellem Gortschakov og Bismarck og om

dennes udviklede Alliance- og Reassurance-Politik, der fører til Triple-Alliancen.

I det følgende Afsnit »Wilhelm den II.s Æra og Politik« vises, hvorledes Forholdet mellem Keiser og Kansler kølnes, indtil Bismarcks Fald i Marts 1890, da Keiseren bliver sin egen Rigskansler, og hvorledes Admiral Gervais Besøg i Rusland Aaret efter indleder den fransk-russiske Alliance som Modvægt til Triple-Alliancen.

Forfatteren omtaler Keiserens Marinepolitik og det mod England udæskende Telegram til Præsident Krüger i 1896 som en Hovedaarsag til Verdenskrigen. Han viser, hvorledes Englands begyndende Imødekommenhed neutraliseres ved Keiserens Tale i Stettin i September 1898 med det bekendte Programord »Vor Fremtid ligger paa Havet«, ligesom ved Talen i Damaskus i November samme Aar, hvor Keiseren tilsiger Sultanen og hans 300 Millioner Muhamedanere sit Venskab — for ikke at tale om Concessionen paa Bagdadbanen, der i November 1899 erhverves af et tysk Selskab.

Han viser os ogsaa, hvorledes Keiseren paa sin Reise til England i November 1899 ved sine virkelig charmerende Evner nær havde faaet Bugt med den engelske Misstemning, idet Tiden for Besøget — kort efter Faschoda Affæren og Boerkrigens Begyndelse — var valgt med megen Klogskab.

Tysklands Optræden under Boxer-Opstanden og Kong Edwards Tronbestigelse i Januar 1901 fjernede imidlertid enhver Tanke om Tilnærmelse mellem de 2 Riger.

I Afsnittet om »Edward VII.s Ententepolitik« siger Forfatteren, at denne blev en mægtig virkende Aarsag til Verdenskrigen; han viser den atter voksende Misstemning mellem England og Tyskland og den begyndende Isolering af sidstnævnte Land. I April 1904 afsluttes den fransk-engelske Konvention, indeholdende en Deklaration angaaende Ægypten og Marokko, i Juni

samme Aar holder Kong Edward, som Æresadmiral i den tyske Flaade en venskabelig Tale, men allerede ved Juletid trækker det op til Krig mellem England og Tyskland, og Begyndelsen af 1905 ser heller ikke lovende ud, idet Ruslands Magt svækkes stærkt ved Port Arthur og Mukden. I Marts foretager Keiser Wilhelm sin Reise til Tanger, i Juni gaar den franske Udenrigsminister Delcassé af, i Juli mødes Keiserne Wilhelm og Nikolaj ved Bjørkø — men Frankrig vil ikke spille den det tiltænkte Rolle, og Forholdet til Tyskland forværres.

Det lykkes dog den smidige russiske Diplomat Witte, der lige kom fra Fredslutningen med Japan, at besværgе Faren, og der afsluttes en fransk-tysk Marokko-Overenskomst i September.

I Januar 1906 finder endelig den længe forberedte Algeciras-Konference Sted, men det kan ikke siges, at den beroliger Sindene. England, Rusland, Italien og Spanien holdt sammen mod Tyskland og dettes »glimrende Sekundant«, Grev Goluchovski, men det lykkes Kong Edward paa et Møde med Keiser Wilhelm paa Slottet Friedrichshof at dæmpe den tyske Misstemning noget, og de ledende Statsmænd i Tyskland, Østrig og Italien holder storpolitiske Taler for at bevise, at Alt er saare vel, »men meget beroligende var Statsmandstalerne egentlig ikke«, siger Forfatteren.

Som Grunde til den Nervøsitet, der navnlig gav sig Udslag i Tyskland, nævner han:

- 1) Englands Forslag (der støttedes af Italien) om at sætte Afrustningsspørgsmaalet paa Dagsordenen paa den 2. Fredskonference i Haag.
- 2) Kong Edwards Middelhavsrejse i Foraaret 1907, der gik over Paris, og paa hvilken han havde Sammenkomster med Kong Alfons af Spanien og Kong Vittorio Manuele af Italien, og endelig
- 3) Sidstnævnte Lands Holdning.

Allerede i April mærkedes dog en Détente, som

Forfatteren mener skyldes, at det lykkes Fyrst Bülow at bevæge Italien til at gaa med til en Fornyelse af Triplealliancen, og i Løbet af Sommeren følger en Række Fredsdemonstrationer, af hvilke Keiser Wilhelms Samtaler med den franske Statsmand Etienne omtales mere indgaaende.

Selv ikke et fransk Orlogsskibs noget overilede Bombardement af Casablanca i Juli 1907 forstyrrer den begyndende Détente, der styrkes yderligere ved Keiser-mødet i Swinemünde i Begyndelsen af August — men i Slutningen af samme Maaned afsluttes den engelsk-russiske Konvention, der navnlig vedrører de to Magters Forhold til Persien; dog lykkes det Kong Edward at tage Brodden af dette nye Led i hans Entente-Ring, der endelig sluttes ved Mødet med Keiser Nikolaj i Reval den 9.—11. Juni 1908.

Det næste Afsnit »Balkan- og Marokko-Kriserne. Kaprustningerne« begynder med den østrigske Udenrigsminister, Friherre v. Aehrenthals Debut med sin storpolitiske Tale om det habsburgske Monarki som »et Rige paa 50 Millioner Mennesker«, der lader ane, at han handler i Forstaaelse med Tronfølgeren Franz-Ferdinand. Dernæst følger Aehrenthals Bebudelse i Januar 1908 af Østrig-Ungarns nye »økonomiske Balkanpolitik«, der i Oktober samme Aar fører til Bosnien og Herzegovinas Indlemmelse i det habsburgske Rige og — samme Dag — Bulgariens Uafhængighedserklæring.

Tyrkiet mobiliserer, men Isvolski — der under Forhandlingerne med Aehrenthal ikke synes at have været heldig — giver ganske tydelig tilkende, at Rusland for Tiden ikke kan føre Krig.

I Serbien, for hvilket Land Indlemmelsen i Østrig af de 2 Provinser var et håardt Slag, bliver der stort Røre, men man ender med at falde tilføje. — I Begyndelsen af 1909 afslutter Østrig en Overenskomst med Tyrkiet, hvilket bevirker, at Czar Ferdinand truer Tyr-

kiet for at faa Bulgariens Uafhængighed anerkendt. Samtidig forlanger Serbien Erstatning for Bosniens og Herzegovinas Indlemmelse i Østrig, sidstnævnte Land hjemkalder sine Værnepligtige fra Udlandet, Rusland synes at ville støtte Serbien, men da Tyskland slaar paa Sværdet, afgiver Isvolski i Slutningen af Marts en fredelig Erklæring — Rusland højer atter af, og den serbiske Kronprins Georg maa abdicere til Fordel for sin mere fredelige Broder Alexander.

Forfatteren giver en klar Redegørelse af det farlige Forhold, at Keiser Wilhelm — efter Fyrst Bülow's Afskedigelse i 1909 — i Virkeligheden er sin egen Rigskansler, skøndt Bethmann Hollweg udnævnes til denne Post; dog fremhæves udtrykkeligt, at det ingeniunde er Keiserens Hensigt at fremkalde Krig.

Den 6. Mai 1910 dør Kong Edward, og kort efter forlægges den russiske Vesthærs Concentrations-Basis til Brest-Litovsk, hvilket i Frankrig fremkalder stor Ophidselse, da en eventuel Opmarche af den russiske Hær paa Ruslands Vest-Grænse derved forhales betydeligt. Samme Efteraar afsluttes en tysk-russisk Overenskomst, men den nye russiske Udenrigsminister, Sazonov, lader kort efter erklære, at «Grundlaget for hans Samtaler med den tyske Rigskansler var de nuværende Grupperingers fuldstændige Bevarelse» hvilket dog ikke bringer den franske Kritik til at forstumme. I Begyndelsen af 1911 forsøger England at komme til en Forstaaelse med Tyskland om Begrænsning af Flaaderustningerne, hvilket vel ikke afvises, men ikke giver noget positivt Resultat — og imidlertid udvikler Forholdene i Marokko sig ret faretruende. Sultanen, Muley Hafid er faktisk ganske afhængig af Frankrig, hvilket hans frihedselskende Undersaatter ikke synes om og gør Oprør, hvorfor Frankrig støtter ham og indtager i Maj Byen Fes, hvad der foranlediger den tyske Udenrigsminister til overfor den

franske Ambassadør at udtale, at »Algeciras Traktaten ikke mere eksisterer«.

Den 1. Juli kommer saa »le coup d'Agadir«, da den tyske Kanonbaad Panther lægger sig udenfor denne By, hvilket Forfatteren — sikkert med Rette — mener vilde have medført Krig, saafremt den tyskvenlige Caillaux ikke netop var bleven Ministerpræsident og havde hindret en fransk-engelsk Moddemonstration. Dog ser Situationen navnlig i September meget truende ud og de engelske og tyske Flaader ligger kampberedte. I Slutningen af Maaneden erklærer Italien Tyrkiet Krig, medens Frankrig i Begyndelsen af November giver Tyskland »Kompensationer« i Fransk Congo for Marokko, og 1911 gaar saaledes tilende uden det Opgør, som Maaneder igennem har truet.

1912 bliver et udpræget Kaprustningsaar, siger Forfatteren, og han viser os da ogsaa, hvorledes Statsmændenes Taler i Østrig, Tyskland og England just ikke synes beregnede paa at berolige. I Frankrig afløser Revanchens Talsmand, Raymond Poincaré, i Januar Caillaux, og arbejder med Held paa Genoprettelsen af Ententen, der var begyndt at blive noget løs, og den 1. August melder »le Temps« at der er afsluttet en fransk-russisk Marine-Konvention.

Forfatteren omtaler, som betegnende for Situationen, de store Efteraarsmanøvrer, der afholdes dette Aar, Omgrupperingen af de engelske og franske Flaader, og endelig viser han den begyndende Opløsning i Tyrkiet, Østrigs Planer med Albanien og Bulgariens Militærkonvention med Serbien. Da Magterne ere overbeviste om Tyrkiets Overlegenhed overfor de mindre Balkanstater, undlader de at skride ind i Tide, og den 7. Oktober udbryder den 1. Balkankrig med en Krigserklæring fra Montenegro.

Tyrkiet slutter Fred med Italien og erklærer Bulgarien og Serbien Krig den 17. Oktober; Grækenland slutter sig til sine 2 Allierede. Tyrkerne bliver imid-

lertid slaaede overalt, og allerede 3. December sluttet Vaabentilstand, der efterfølges af Fredskonferencen i London, hvor det lykkes Magternes forenede Gesandter at faa Tyrkiet til at akceptere Fredsforslaget: Adrianopels Afstaaelse, der imidlertid forhindres ved Enver Beys Indskriden. Den 30. Januar udløber Vaabentilstanden og Fjendtlighederne genoptages straks fra bulgarsk Side, den 14. April sluttet atter Vaabentilstand og 30. Maj underskrives Præliminærfreden i London. Imidlertid volder Albanien og Montenegro Magterne uendelige Bryderier, der Gang paa Gang synes at maatte medføre et Brud imellem disse — dette sker imidlertid ikke, hvorimod Serbien og Grækenland kommer i Krig med deres Allierede Bulgarien; senere slutter Rumænien sig til de førstnævnte, og Tyrkiet griber atter til Vaaben, ligeledes mod Bulgarien. Ved Freden i Bukarest mister Bulgarien derfor det meste af, hvad det havde vundet ved Sejrene over Tyrkerne.

Ogsaa Serbien bliver hindret i at nyde alle Frugterne af sine Sejre, idet Østrig spærrer det Vejen gennem Albanien til Havet og Rusland tør aabenbart ikke hjælpe Serbien. Paa den anden Side har Østrig støttet Bulgarien og staar derfor eiheller med Palmer i Hænderne, da dette Land bukker under — kort sagt, Forfatteren viser os rige Muligheder for fremtidige Konflikter og »Zabern-Affæren« bidrager ikke til at berolige Stemningen. Poincaré bliver i Februar 1913 Præsident for den franske Republik og indfører i Løbet af Sommeren den 3 aarige Tjenestetid; i Tyskland og Rusland ruster man paa Kraft — selv Tyrkiet reorganiserer, under tysk Ledelse, sin Hær. Efter god diplomatisk Skik forsikrer de ledende Statsmænd rundt om i Europa, at der er Fred og ingen Fare — dog mærker den franske Ambassadør i Berlin, Cambon, Uraad allerede i November og varskoer sin Regering.

I sidste Afsnit »Katastrofen« viser Forfatteren, hvor-

ledes Mordet paa Erkehertug Franz Ferdinand og hans Gemalinde i Serajevo den 28. Juni 1914 »giver den vaklende Verdensfred Dødsstødet«. Han viser os, hvorledes Keiser Wilhelm og Præsident Poincaré overraskes paa deres Reiser af det østrigske Ultimatum den 23. Juli til Serbien, der fører til Katastrofen den 1. August — men hele Forfatterens Udvikling af denne kan ikke refereres, thi der kan intet udelades, men man vil heller ikke fortryde at følge ham — intet Afsnit af hans Bog er klarere fremstillet end dette.

A. V. S.

Tilføjelse til Artiklen »Skibstabene«

i Juni Hefte.

Ifølge Meddelelse til Redaktionen er ifølge officielle tyske Kilder nedenstaaende tyske Krigsskibe ikke gaaet tabt saaledes som angivet i Kommandør Vøltz's Artikel (Juniheftet d. A.). Opgivelserne i denne Artikel var, som det erindres, hentede fra Janes »Fighting ships« 1917.

- 1 Slagskib af Kaiser Klassen,
- 1 Slagskib af »Helgoland« Klassen,
- Slagkrydseren »V. d. Tann«.
- »Seydlitz«.

Nekrologer.

Kaptain Christian Ove Wilhelm von Späth er født den $8/11$ 1865 i Kolding, Søn af Kammerherre, fhv. Toldforvalter Wilhelm Carl Christian von Späth og Hustru Mathilde Poulina Nicoline f. Michelsen, Datter af Kontreadmiral Michelsen.

Han blev Kadet i 1883, $80/8$ 1887 Sekondløjtnant, $19/12$ 1890 Premierløjtnant, 1892—95 var han i russisk Tjeneste. Af hans Udkommandoer skal nævnes, at han flere Gange var Chef for Torpedobaad samt i 1904 Næstkommanderende i Krydseren Heimdal som Kadetskib, i 1905 Næstkommanderende i Krydseren Geiser paa 3 Togter nemlig som Artilleriskoleskib, i Eskadre samt paa Eskortering af det norske Kongepar paa Reisen til Norge. I 1906 var han Næstkommanderende paa Kongeskibet Dannebrog, der førte Deres kgl. Højheder Kronprinsen og Kronprinsessen til Trondhjem i Anledning af det norske Kongepars Kroning, $1/4$ 1907 blev han udnævnt til Kaptain og var derefter i 1908 og 09 Chef for Opmaalingskib, der foretog Opmaaling i Østersøen. I 1910 var han udkommanderet med Kystforsvarsskibet Herluf Trolle, hvilket blev hans sidste Udkommando. $1/10$ 1911 blev han R. af Dbg., $23/3$ 1914 tog han sin Afsked paa Grund af Svagelighed og var derefter Klasseletterikollektor i Kjøbenhavn. Det gik imidlertid hurtigt tilbage med hans Helbred, og han døde i Kjøbenhavn den $30/3$ 1918 og blev begravet paa Holmens Kirkegaard.

Han var gift med Gertrud Marie f. Lange, Datter af Fabrikant Lange fra Svendborg.

Kaptain Späth var i sin Ungdom en glad og livlig Officer, der vandt sig mange Venner. Hans medfødte Livlighed og den store selskabelige Omgang, der var en

Følge heraf, svækkede maaske i nogen Grad i hans tidlige Løjtnantsdage hans Interesse for Tjenesten, og hans Ophold i Rusland har, skøndt han sikkert selv har været glad for den Tid, dog næppe gavnet ham som Officer. Senere modnedes han imidlertid meget og udviklede sig til en pligtopfyldende Officer med særlige Anlæg for Orden og Organisation, hvorfor han ogsaa var erkendt for at være en meget dygtig Næstkommanderende. Han følte sig — ogsaa paa Grund af Familiebaand, Morfaderen og videre gennem Familien Wleugel — stærkt knyttet til Marinen, og han bevarede selv efter sin Afsked stor Kærlighed til den Stand, han havde tilhørt. Alle hans jævnaldrende vil mindes ham som en sjælden god og trofast Kammerat.

Premierløjtnant **Tagø Alexander Caroc** er født ^{26/2} 1896 i Holeby paa Lolland, Søn af Kontreadmiral Gustav Adolf Caroc og Hustru Ella f. Thomsen.

Han blev Kadet 1912, ^{15/9} 1916 Sekondløjtnant, 1916—17 var han paa Togt til Island, derefter dels i Torpedobaad og dels i Kystforsvarsskibet Peder Skram. ^{1/10} 1917 blev han udnævnt til Premierløjtnant. I Foraaet 1918 kom han som Elev til Flyvebaadsstationen, hvor han ^{10/6} mistede Livet ved Nedstyrtning med en Flyvebaad. Han blev begravet paa Holmens Kirkegaard.

Han var en ualmindelig lovende og dygtig Officer, der nærrede stor Interesse for sin Virksomhed og ikke mindst for Flyvevæsenet. Alle hans Kammerater og alle, der har været i Forbindelse med ham, vil bevare et smukt Minde om ham som en sjælden frejdig og indtagende ung Mand.

T.-J.

Undersøgelser-Kommissionens Betænkning

for

Søslaget ved Tsu-Schima 27 og 28 Maj 1904

mellem den 2den russiske Stillehavseskadre og den
japanske Flaade.

Oversat fra det russiske Tidsskrift «Morskoi Sbornik».

Ved Kaptajn Louis Tværmoes.

I. Indledning.

For at faa fuldtud klarlagt alle Omstændighederne ved Kampen ved Tsu-Shima den 27. og 28. Maj 1904 mellem den 2den russiske Stillehavseskadre og den japanske Flaade, blev der, ifølge Prikas af 1. Januar 1906, nedsat en Undersøgelseskommission, der skulde undersøge ikke alene alle Omstændighederne ved selve Kampen, men ogsaa alle Forhold forinden Kampen, der havde Indflydelse paa Eskadrens Optræden og Virksomhed, herunder Eskadrens Tilstand saavel i materiel som i personel og moralsk Henseende.

Efter at Kommissionen har sat sig ind i alle de foreliggende officielle Dokumenter vedrørende de forskellige Skibsdelingers Udrustning og Rejse ud til Krigsskuepladsen, har Kommissionen afhørt mange af Deltagerne i Operationerne og er herefter kommet til det Resultat, som skal anføres nedenfor.

Afsendelsen af de forhaandenværende Skibe af den russiske Østersøflaade blev bestemt i Foraaret 1904. Men Spørgsmaalet om, hvilke Skibe der kunde og hvilke der burde indgaa i den Eskadre, man havde tænkt at sende til Stillehavet, var længe uafgjort, dels fordi Panserskibene af Aleksander den 3die Typen ikke var færdige endnu, dels fordi man i det russiske Marineministerium lige til det sidste havde haabet paa, at det skulde lykkes at faa indkøbt nogle Krigsskibe i Udlandet.

2den russiske Stillehavseskadre bestod af følgende Skibe: Af nye Panserskibe, der var bestemt til at afsendes til Krigsskuepladsen, var kun Aleksander den 3die færdig med sine Prøver; Resultatet af disse var i højeste Grad utilfredsstillende. De andre tre Panserskibe af denne Type havde paabegyndt deres Prøver med Maskinerne og Artilleriet i Løbet af Sommeren og Efteraaret 1904. Det samme gjaldt Krydserne af 1ste Klasse Oleg og 2den Klasse Schemtschug og Isumrud.

Den anden Halvdel af Eskadren skulde bestaa af mere eller mindre forældede Skibe: Panserskibene Navarin og Sisoj Weliki, Panserkrydseren Admiral Nachimof, Krydser-Fregatten Dmitri Donskoi, der nylig var blevet omdannet til Øvelsesskib, hvorved en Del af de 15 cm Kanoner, der var der ombord, var blevet ombyttet med 120 og endog 75 mm Kanoner.

Til Trods for at der hengik lang Tid fra Krigens Begyndelse til man indsaa, at det var umuligt at faa gjort de nye Panserskibes Udrustning færdig før i Efteraaret 1904, beskæftigede Admiralstaben sig ikke med Spørgsmaalet om at ombytte Artilleriet paa de forældede Skibe med nye Typer, og Panserskibet Navarin beholdt sine 30 cm Kanoner, Løbl. 35 Kalibre. Panserkrydseren Admiral Nachimoff sine 12 cm af Model 1878 og Panserskibet Imperator Nikolaj den 1ste sit gamle Skyts af forskellige Systemer og Kalibre.

Til de af Eskadrens Skibe, der var mere vant til Eskadresejlad, hørte Panserskibet Oslabija og Krydseren Aurora, som allerede havde tilbagelagt et stort Skykke af Vejen til Krigsskuepladsen, da de i det røde Hav blev kaldt tilbage til Østersøen i Efteraaret 1904. De to Krydsere, Swjetlana og Almass, der oprindeligt var Kejseryachter, kunde kun anvendes som Rekognoseringskibe.

Overlastning af og Prøverne i de nye Skibe.

Den hurtige Bygning af de nye Skibe, der ikke afsluttedes før lige Dagen forinden Skibene skulde gaa

ud, lagde uoverstigelige Hindringer i Vejen for Prøvernes Afholdelse i Maskinerne og med Artilleriet, og Resultatet heraf var, at de nye Panserskibe, der dannede Kærnen af Eskadren gik ud, uden at der derombord var blevet afholdt de nødvendige Prøver. Disse Skibe var fra Begyndelsen af meget overlastede og blev det endnu mere, da man i Løbet af de sidste Maaneder bragte en Masse Ting ombord af Reservedele til Maskiner og Artilleriet, og derimellem nogle meget vanskeligt haandterlige Mastekraner og et endnu ganske uprøvet Apparat til Kulfyldning, der var konstrueret af Miller-Spencer.

Som Følge af ovenstaaende var Panserskibet Orjels *Displacement*, der efter den oprindelige Tegning ikke overgik 13,500 Tons, ved Eskadrens Afgang fra Krigshavnen Aleksander den 3die, ikke mindre end 15,300 Tons, og dens Middeldybgaende i Stedet for $26\frac{1}{2}$ Fod var nu 28 Fod 10". Den til denne Overlastning svarende Metacenter-Højde var en hel Fod mindre og oversteg ikke 2 Fod 9".

De andre tre Panserskibe af samme Type stak endnu dybere end Orjel, idet de var i tilsvarende Grad overlastede; de var blevet lidt før færdig og havde som Følge heraf haft mere Tid til at indtage større Beholdninger.

Elementerne til Bestemmelsen af Stabiliteten i de forskellige nybyggede Skibe var ikke fundne, da Skibene forlod Østersøen.

Skrivelsen fra Flaadens tekniske Komite af 10. Juli 1904 med Anmodning om at der, ved Foranstaltning af den Øverstkommanderende for Østersøflaaden og Østersøhavnene, maatte blive foretaget en Bestemmelse af Tyngdepunktets Beliggenhed i Panserskibet Alekander den 3dje, forblev ubesvaret af denne, der dog var den Admiral, under hvem Eskadrens Udrustning var henlagt; denne Tyngdepunktsbestmmelse blev overhovedet aldrig udført og en gentagen Henvendelse i saa Henseende forandrede ikke i mindste Maade Sagen.

Dagen før Eskadrens Afrejse fra Rusland modtog den Kommanderende fra Flaadens tekniske Komite en Meddelelse om, at de nye Skibe i hans Eskadre besad en meget ringe Stabilitet, hvorfor Komiteen anbefalede ikke at overlaste dem for meget med Kul eller andre Materialer. Denne Meddelelse grundede man paa Observationer, der af enkelte Medlemmer af den tekniske Komite var foretaget efter eget Initiativ i Panserskibet Borodino i September Maaned 1904, medens der afholdtes Skydning derombord. Med andre Ord, man havde i det Virvar, Udrustningen førte med sig, ikke kunnet faa Tid og Lejlighed til at anstille de nødvendige Prøver til Bestemmelse af Stabiliteten i hvert af de nybyggede Skibe, skønt disse dannede Hovedstyrken af Eskadren, og alt dette til Trods for, at Eskadrechefen allerede da Eskadren var paa sin første Tur oppe i den finske Bugt kunde konstatere, at disse Skibe var overordentlig tilbøjelige til Krængning baade som Følge af, at Roret blev lagt iborde og paa Grund af stærk Vinds Paavirkning.

Og det stod ikke bedre til med Artilleri Prøverne paa de nye Skibe. Forinden Eskadren forlod Rusland, havde der kun været afholdt en Øvelsesskydning ved Reval, ved hvilken der blev gjort 2—3 Skud med de store Kalibre. Denne Skydning kunde umuligt have nogen Betydning som Øvelse og tjente kun som en Prøve for Placementerne. Og desuden var det ikke alle Eskadrens Skibe der deltog i denne Skydning; Panserskibet Orjel forlod Rusland uden engang at have prøvet sit Artilleri.

I Løbet af de sidste Maaneder inden Skibenes Afgang, blev der opstillet de lige modtagne Afstandsmaalere af Barr and Stroud's Konstruktion, Kikkertsigter af Kaptajn Perepelkins Konstruktion og Radiotelegraf. Da man imidlertid manglede tilstrækkelig Tid, blev disse Apparater modtaget, uden at man forinden havde faaet

dem prøvet ordentlig i Land; de blev saa samlet i en Fart ombord og stillet op uden der herved var det fornødne Tilsyn. Personellet blev langt fra fortroligt med disse Apparaters Indretning og Brug, kendte ikke deres Fordele og Mangler, og der var derfor ingen der havde rigtig Tiltro til Apparaterne, medens andre kunde overvurdere deres Betydning. Og kun ved en stadig Øvelse med dem paa Togt, under Betingelser der nærmede sig til Krigens, kunde der bødes paa Personellets Ukendskab med dette i taktisk Henseende saa vigtige Materiel.

Eskadrens Personel.

De Officerer, der skulde ud med Eskadrens Skibe, blev for Størstedelens vedkommende bestemt til Skibene om Sommeren 1904. Dette gjaldt ikke for nogle enkelte Chefer, Næstkommanderender og Specialofficerer, der havde været til Tjeneste i Skibene under Bygningen, eller havde været ude at sejle med andre Skibe paa Togt i Aaret 1903. Mellem Skibsofficererne var der Mange, der kun var ganske unge Sekondløjtnanter, der før Tiden var blevet demitteret fra Kadetskolen paa Grund af Krigen, og desuden var der en stor Mængde Reserveofficerer af Søofficers- og Maskinkorpserne, der var blevet antaget til Tjeneste i Flaaden uden nogensomhelst speciel Uddannelse, mangen Gang havde de ikke engang nogen Eksamen fra Handelsmarinen.

Paa enkelte af Hjælpekrydserne og Transportskibene udgjorde disse sidste Kategorier hele Officersbesætningen.

Mellem de værnepligtige var en meget væsentlig Del unge Folk af Indkaldelse Aar 1904; mellem Specialisterne og Underofficererne var der mange, der var blevet indkaldt til aktiv Tjeneste, efter i mange Aar at have været i Reserve. Ved Mobiliseringen toges der intet Hensyn til Tjenestetiden, og der kom mange Mennesker ud at sejle med Eskadrens Skibe, der var altfor gamle, og som havde været altfor længe i Reserven til

at kunne anvendes; Antallet af saadanne Folk oversteg $\frac{1}{2}$ af Skibenes samlede Besætninger.

Organisationen af 2den Eskadres Sejlads.

Allerede fra Maj Maaned 1904, nogle Maaneder forinden den officielle Udnævnelse af Chefen for Admiralstaben, Kontreadmiral Roschestwensky, til Chef for den 2den Eskadre forelaa, blev alle Spørgsmaal, der angik Eskadrens Udrustning afgjort ved direkte Forhandlinger mellem Admiralstaben og de forskellige Myndigheder indenfor Marinen, og ved disse havde Chefen for Admiralstaben naturligvis det afgørende Ord. Hans Stab blev formeret i Foraaret 1904, og her blev nu Arbejdet koncentreret om at lægge Planerne for Marschrute, Forsyninger til Eskadren af de forskellige Fornødenheder og iøvrigt for alt, der vedrørte den forestaaende Sejlads.

Nogen politisk Forberedelse med Hensyn til de internationale Forhold blev der derimod ikke gjort. Den Kommanderende fandt ikke, at dette var ønskeligt, ansaa det endog for at rumme en Fare, idet man herved kunde aabne en Mulighed for at røbe Eskadrens Marschrute, og Marineministeriet, der ikke havde Indseende med Udarbejdelsen af Planerne for Eskadrens Sejlads, ansaa sig ikke for kompetent til at rejse saadanne Spørgsmaal af international Karakter uden om den Kommanderende. Som Følge heraf fik man ikke i Tide Klaring paa alle de mange Spørgsmaal af international Karakter som for Eksempel Skibenes Adgang til de neutrale Havne, Indtagelse af Kul og andre Forsyninger paa de neutrale Magters Søterritorium, om Handelsdamperne, der fulgte med Eskadren under neutralt Flag o. s. v., og der blev ikke truffet saadanne Foranstaltninger, at de mange Vanskeligheder i international Henseende, der kunde møde Eskadren paa dens Vej til Krigsskuepladsen, blev fjærnedede.

Marineministeriet spurgte ikke engang Udenrigsministeriet om dets Mening angaaende disse Spørgsmaal,

og saa vidt vides, er der ikke blevet afsluttet en eneste Konvention med nogen af de fremmede Magter, der kunde blive til Nytte for vor Eskadre.

Eskadrens Udrustning.

Udrustningen af Eskadren foregik i Østersøhavnene Kronstadt, Reval og Krigshavnen Aleksander den 3dje under Overtilsyn af Chefen for Østersøflaaden og Krigshavnene i Forbindelse med Chefen for Søbefæstningerne ved Østersøen, Viceadmiral Birlef. Af Ammunition fik man det reglementerede til Kanonerne af 20 cm Kaliber og højere, medens man til de mindre Kalibre fik 1,2 af det reglementerede Antal Projektiler. Af Øvelsesammunition kom der meget lidt ombord, i alt Fald langt fra tilstrækkeligt til at foretage grundige Øvelsesskydninger med.

Den Kommanderende rejste ikke Spørgsmaalet om en eventuel Forsyning af Skibene med Ammunition undervejs, og dette blev der ikke truffet Bestemmelse om, inden Eskadren forlod Rusland. De Ressourcer man raadede over i Østersøhavnene var sluppet op til Forsyning af Eskadren, og kun et ringe Antal Projektiler saa man sig i Stand til at afsende med Jærnbanen til Wladiwostok, efter at Eskadren var afsejlet.

Operationsplanen.

Nogen bestemt Angivelse af, hvad Eskadrens forestaaende Operationer skulde gaa ud paa, var der ikke givet den Kommanderende, ej heller hvilket Maal, der skulde naaes, og det var derfor naturligt, at den Kommanderende kun ansaa det som sin Opgave, at føre Eskadren saa hurtigt, det lod sig gøre til Stillehavet, for at den her kunde forene sig med 1ste Stillehavseskadre, og virke i Fællesskab med denne mod den japanske Flaade, der holdt den indespærret i Port-Arthur.

Eskadrens Klargøring.

Forinden Eskadren forlod Østersøen, havde Skibene ikke en eneste Gang sejlet allesammen paa en Gang i

Eskadre, og kun enkelte Dele af den, der var blevet samlet paa et bestemt Mødested, havde foretaget enkelte Sejladser til Reval og Krigshavnen Alekander den 3dje fra Kronstadt. Da disse Skibe den 15. Oktober 1904 begav sig paa deres lange Rejse ud til Østen repræsenterede de ikke andet end en tilfældig Samling Skibe af forskellige Aldre, forskellige Typer og endelig af meget uensartede Egenskaber, saavel hvad det søgaaende, som hvad det krigsmæssige angik.

Sejladsens Begyndelse.

Turen over Østersøen foretoges med en Gennemsnitsfart af 7—8 Knob. I Store-Bælt gjorde Eskadren et mindre Ophold, og for at fylde Kul fra Transportdamperne gjordes der igen et Ophold ved Skagen. Herfra blev Torpedobaaden Prosorliwy sendt tilbage til Rusland, da Skrog og Maskine maatte repareres.

Begivenhederne paa Dogger Banks.

Den 20. Oktober stod Eskadren i 6 Afdelinger ud i Nordsøen. Den 22. s. M., da man paa Delingen af de nye Panserskibe mente sig angrebet af fjendtlige Torpedobaade, blev Ilden aabnet fra disse; det viste sig imidlertid, at det var engelske Trawlere, der laa og fiskede paa Dogger Banks. Skønt Ilden meget snart blev standset, fik disse Fartøjer dog en Del Beskadigelser, og paa den russiske Krydser Awrora faldt der nogle enkelte Projektiler, hvorved 2 Mænd blev alvorligt saarede. Dette Tilfælde drog alvorlige internationale Forviklinger med sig, og opholdt Eskadren i 4 Dage i den spanske Søstad Vigo. De Projektiler, der faldt i Awrora, og hvoraf det ene saarede Skibspræsten dødeligt, viste noksom, hvor lidt Øvelse vi havde i Natskydning.

Paa Panserskibet Orel var denne Skydning den første, der foretoges derombord efter dens Bygning, og den kostede Skibet 1 Stk. 75 mm Kanon, idet dens Løb viste sig at være sprængt. Kanonen blev ombyttet med en anden af dem, som fandtes i Reserve paa Transport-

damperen. Overrejsen fra Skagen til Vigo foretoges paa $5\frac{1}{2}$ Etmaal med en Gennemsnitsfart paa $9\frac{1}{2}$ Knob. I Vigo blev Afdelingen af de nye Panserskibe, en Del af Krydserne og Transportdamperne i 6 Etmaal. Der fyldtes Kul fra Dampere, og den 1ste November afgik Skibene til Tanger, hvortil de ankom to Dage senere, efter at være gaaet med en Fart af 9 Knob i Gennemsnit. Resten af Eskadren var allerede ankommet til Tanger den 29. Oktober. Torpedobaadene fyldte Kul i Brest og gik derfra for sig selv til Algier.

Delingen af Eskadren i Tanger.

I Tanger deltes Eskadren i to Dele. Den ene, bestaaende af de nye Panserskibe, en Del af Krydserne og nogle Transportdampere, gik rundt om Kap det gode Haab over til det indiske Hav, den anden gik igennem Middelhavet og Suezkanalen. At denne Deling af Eskadren foretoges havde sin Grund i, at de nye Panserskibe med deres Dybgaaende af 28 Fod ikke kunde passere Kanalen, uden at der blev foretaget en meget besværlig Omlastning af disse Skibe, som man efter de foreliggende internationale Regler for Benyttelsen af Kanalen var forpligtet til at foretage. De Torpedobaade og Torpedokrydsere, der sendtes gennem Middelhavet fik, som Forstærkning mod eventuelle Angreb fra Fjendens Side i det røde Hav, tildelt Panserskibet Navarin og Sissoi Weliki, og som Chef for denne Skibsdeling bestemtes Kontreadmiral Følkersam. Resten af Eskadren fyldte Kul paa Tangers Red fra Dampere; Hastigheden ved denne kom ikke højere op end til 50 Tons i Timen, og de nye Panserskibe indtog ialt 1200 Tons.

Den 3. November gik Kontreadmiral Følkersams Deling fra Tanger, og den 5. November forlod Eskadrens Hovedstyrke Havnen og stod ud i Atlanterhavet paa sin Vej sønden om Afrika. Den Kommanderende havde sit Flag paa Panserskibet Fyrst Suwaroff, og under ham havde Kontreadmiral Enkvist sit Flag paa Pan-

serkrydseren Admiral Nachimoff. Den 12. November ankom Eskadren til Dakar paa Afrikas Sydkyst, efter at have fuldført Rejsen dertil under heldige Omstændigheder og med medgaaende Strøm. Gennemsnitsfarten havde været 9 Knob. Kulydningen for Skibene fra Damperne paa Dakars Red var meget vanskelig, da Reden var fuldstændig aaben ud til Havet, og der stod en meget svær Dønning. Desuden blev der fra den stedlige Guvernør nedlagt Protest mod, at der fandt Kulydning Sted indenfor det franske Søterritorium.

Den 16. November forlod Eskadren Dakar. Den 26. November ankom den til Udløbet af Floden Gabun og gik til Ankers i en Afstand af 20 Sømil fra Havnen Libervil.

Tilankers ved Gabun indtoges atter Kul, Vand og Provisioner fra Transportdamperne og tillige foretoges de nødvendige Reparationsarbejder i Skibene. Det var enorme Mængder af Kul Skibene her fik ombord, og da disse ikke kunde faa Plads i Kasserne, blev de lagt paa de mest forskellige Steder i Skibene saasom: Batteridækket, Torpedorummet, øverste Dæk og Mandskabsopholdsrummene. Som naturligt var, blev alle ombord, baade Officerer og Menige i højeste Grad generet af disse store Kuloplæg, som fyldte alle Rum i Skibene. Dette var saa meget mere føleligt, da Skibene jo opholdt sig i de tropiske Farvande, og Folkene led ganske usigeligt herved. Alligevel kan det siges, at Besætningerne, til Trods for det strænge legemlige Arbejde, dog udførte deres Tjeneste med beundringsværdig Iver og Kraft, og der forefaldt intet Eksempel paa Mytteri eller Misfornøjelse ombord i Skibene.

I Gabun blev Skibene liggende i 5 Etmaal, og den 1. December lettede Eskadren, og stod med den tidligere Fart sydpaa. 5 Dage senere fik man den portugisiske Bugt Great Fish Bay i Sigte, og da der ventedes Telegrammer her til Eskadren, ankredes der. Men der

var intet Telegram, og efter at have indtaget lidt mere Kul, gik Eskadren den 7. December videre, idet Skibene undervejs rettede deres Kompasser.

Den 11. December ankrede Eskadren med friskt Vejr ved Angra Pequena Havbugten. Paa Grund af den svære Sø, kunde man først faa Kulfylningen tilendebragt henimod Aften den 15. December. Alle de talrige mindre Reparationer, som Skibene trængte til paa deres Maskiner og Installationer bevirkede, at Eskadren først kom afsted herfra den 17. December. De nye Panserskibe havde faaet 2200 Tons Kul, og deres Middeldyb-gaaende var nu fra 29' 5" til 30' 4". Paa det 75 mm's Batteri blev alle de nedre Kanonporte tillukkede og kal-fatrede, da man befrygtede haardt Vejr ved Omsejlingen af Kap det gode Haab, og ikke var sikker paa, at der ikke vilde komme Vand ind ved det store Dyb-gaaende af Skibene.

Da Eskadren mellem den 20. og 22. December passerede Naaleforbjærget, blev det en hæftig Storm paa indtil 10, under hvilken de nye Panserskibe, hvis Stabilitet var meget ringe, gjorde mellem 4 og 7 Svingninger til Siden i Minutet; Krængningsmaaleren viste ikke over $4\frac{1}{2}$ Grads Krængning; men den Kommanderende vilde dog ikke vende Skibene op imod Søen for at prøve deres Egenskaber som Søskibe, da han befrygtede, at Søen skulde slaa Portene til de 75 mm Kanoner ind, og paa den Maade udsætte Panserskibene for at gaa under.

Efter den 22. December stillede Vinden af, og den 29. December ankrede Eskadren ved Havnen St. Marie, tæt inde ved den Nolige Kyst af Øen Madagaskar.

Beskrivelse af Eskadrens Sejlads til Madagaskar.

Paa Overrejsen over Atlanterhavet beskæftigede Eskadren sig ikke med Øvelsesskydning eller Evolutioner af nogen Art, da der ikke var Tid hertil. Det eneste, der foretoges ombord i Skibene, var Sigteøvelser, som

praktiseredes med Krydserne som Maal under varierende Afstande. Men naar undtages Maskinbesætningerne, Ror-gængerne og Signalgasterne havde Besætningerne kun ringe Udbytte af denne Sejlads.

I det Hele og Store fungerede Maskinerierne i de nye Skibe godt; men der var adskillige af Skibene, hvis Damprørledninger var daarlige, og det samme kan siges om Styreledningerne og Elektromotorerne af russisk Fabrikat. Havarier paa Skibenes Hjælpemekanismer sinkede ofte Eskadren i sin Fart, og forårsagede meget Arbejde for Personellet.

Paa Rejsen fra Østersøen til Madagaskar oversteg Eskadrens Fart aldrig 10 Knob, da Transportdamperne og Kuldamperne fulgte med Eskadren. Men heller ikke de andre Skibe lod man gaa større Fart, da man befrygtede, at der saa skulde indtræffe saadanne Havarier, at det blev nødvendigt at lade dem faa repareret i Havn. De nye Panserskibe havde paa Turen til Madagaskar ikke Lejlighed til at løbe med mere end 12 Mils Fart, saa at Maskinbesætningerne derombord ikke fik Øvelse i andet end økonomisk Fart og langsom Fart.

Dagen efter Ankomsten til Madagaskar fik den Kommanderende Telegram om at forandre Mødestedet, og til med alle Skibene at anløbe Bugten Nossi-Bay paa NV-Kysten af Madagaskar. Uagtet Admiral Roschestwensky gjorde opmærksom paa det uheldige i en saadan Forandring i Planen og den heraf flydende betydelige Sinkelse af Eskadrens Bevægelser, saa holdt Marineministeren alligevel derpaa under Tryk af den franske Regering, hvem Eskadrens Ankomst til St. Marie øjensynligt kom overraskende. Som Følge af ovennævnte afgik Eskadren den 6. Januar 1905 fra St. Marie og efter i Søen at have mødt Krydseren Swjetlana og 2 Torpedobaade, der var udsendt af Kontreadmiral Følkersam, gik Eskadren til Bugten Nossi-Bey.

Flaadedelingerne Forening.

Foreningen af de to Flaadedelinger fandt Sted den 9. Januar, 11 Dage efter at den ene Deling var ankommet til Madagaskar.

I St. Marie fik man Underretning om, at Resten af Port-Arthureskadren var blevet ødelagt, og at Fæstningen havde overgivet sig. Denne Efterretning frembragte et meget nedslaaende Indtryk paa Besætningerne i Eskadren. En udpræget Uvished om hele Stillingen i Almindelighed og om Eskadrens fremtidige Bestemmelse i Særdeleshed bredte sig hurtigt til alle Skibene.

Kontreadmiral Følkersams Flaadedeling ankom til Nossi-Bey den 28. December, og den havde mange Havarier paa Maskinerne, da den kom. Efter Admiral Roschestwensky's Indberetning af 21. Januar 1905 fra Nossi-Bey ankom Panserskibet Navarin til Madagaskar med Kondensatorerne i Uorden, Krydserne Schentschug og Isumrud med Styregrejerne i Uorden, og Hjælpe-maskinerne ligeledes, og, naar undtages to, kunde Torpedobaadene ikke holde deres Fart.

Paa Turen gennem Middelhavet anløb Delingen Bugten ved Suda, hvor der blev fyldt Kul, og Skibene blev liggende her fra den 11. November til den 20. November, og lod Besætningerne faa Landlov. Den 24. November kom Delingen uden Uheld igennem Suez Kanalen, og ankom den 3 December til Djibuti. Forandringen af Mødestedet fra Diero-Suarez, med de hertil hørende Telegramudvekslinger, holdt Delingen tilbage i Djibuti indtil den 14. December. Den følgende Ankerplads blev i Bugten ved Forbjærget Ras-Gafun fra den 19. til den 20. December, hvorefter Delingen afgik til Nossi-Bey. Gennemsnitsfarten paa denne Tur var mellem 9 og 10 Knob; Delingen foretog ingen Skydeøvelser ej heller nogen Evolutionsøvelse. Delingen af Rekognoseringskibe og Torpedobaade, der ogsaa gik igennem

Middelhavet, og Suez Kanalen, ankom til Nossi-Bey den 28. December.

Til Ankers ved Nessi-Bey.

Efter at Eskadren var blevet samlet, tog man fat paa at udbedre de Skader, Skibene havde faaet paa Rejsen. Kedlerne blev rensede, og Maskinerne efterset, hvad der ikke tidligere havde været Lejlighed til, da man altid skulde benytte Lejligheden til at fylde Kul fra Damperne.

Eskadrechefen mente, at man kunde blive færdig med Reparationsarbejderne i Løbet af en Uge; for at lade Mandskaberne faa lidt Rekreation vilde han give Skibene nogle flere Liggedage. Yderligere Ophold af Eskadren ved Madagaskar mente Admiral Roschestwenski ikke at kunne forsvare. Han telegraferede til Rusland om Tiladelse til at gaa videre den 23. Januar.

Men i Petersborg ansaa man ikke Eskadren for at være tilstrækkelig stærk til at tage Kampen op med den japanske Flaade, og foreslog Admiralen at vente i Nossi-Bey paa den Deling under Kommandør Dobrotverskis Kommando, der bestod af 2 Krydsere (Oleg og Izumrud), 2 Hjælpekrydsere (Dnjepr og Rion), de sidste omdannede af Dampere, der tilhørte den frivillige Flaade, og endelig 2 Torpedobaade (Gromky og Grosny).

Til Trods for Eskadrechefens Forestillinger, der gik ud paa, at den ringe Tilvækst denne Deling vilde tilføre Eskadren af Kampkraft i Sammenligning med det store Tab af kostbar Tid, som Eskadren vilde lide, holdt Marineministeriet dog paa, at Eskadren skulde vente, og Admiral Roschestwenski fik kategorisk Ordre til at forblive ved Madagaskar, indtil denne Flaadedeling kunde ankomme og forene sig med ham.

(Fortsættes).

Forsøget paa at bjerge Kampskibet „Imperatritza Maria“.

Oversat fra „Engineering“ af Z.

Den første russiske Sortehavs-Dreadnought »Imperatritza Maria« sank den 21. Oktober 1916. Skibets Data var følgende: Deplacement 22,500 Tons, Fart 21 Knob. Dets Turbiner, fabrikeret af Firmaet John Brown & Co. Ltd. Clydehank, var i Stand til at udvikle omtrent 30,000 H. K. fordelt paa 4 Aksler. Dets Bestykning bestod af tolv 12" 52 Kal. lange Kanoner, anbragt i 4 midtskibs Taarne, efter et lignende Arrangement som i de østrigske Dreadnoughts af »Virihus Unitis« Typen. Dets Hjelpebestykning bestod af tyve 130 mm 55 Kal. lange hurtigskydende Kanoner, anbragt i Kassematter langs Siden, 6 paa hver Side i den forreste Halvdel af Skibet og 4 paa hver Side i den agterste Halvdel. Selve Skibet var bygget af det russiske Skibsbygnings-Selskab, under Ledelse af John Brown & Co. Ltd., og var det første af tre lignende Skibe, bestilte af den russiske Regering til Sortehavsflaaden i 1911.

De nærmere Omstændigheder ved Katastrofen er i Korthed, som følger: Tidlig om Morgenen den 21. Oktober 1916, kort efter at Reveillen havde lydt, blev der meldt Brand i det forreste Taarnmagasin, og straks derpaa fulgte en Eksplosion, som ødelagde den forreste Mast, det forreste Kommandotaarn og den forreste Skorsten. Ved denne Eksplosion blev det forreste Kedelrum, det eneste Kedelrum, hvori der blev holdt Fyr paa den Tid, og den forreste Dynamo, der var i Gang, ogsaa ødelagte, og som Følge deraf var Skibet uden Damp og Lys. Hovedeksplosionen fulgtes af flere mindre Eksplosioner, og den forreste Trediedel af Skibet fra Skod Nr. 55 forefter (hele Antallet af Spanter var ca. 135) var

praktisk talt isoleret. Næsten hver eneste Mand, der paa den Tid var i Vaskerummene eller rundt om Taarn Nr. 1, blev dræbt. Manglen paa Lys og Damp gjorde Stillingen meget vanskelig, men ikke desto mindre blev Ilden slukket ved at fylde de brændende Rum ved at aabne de passende Kingstonventiler og ved Anvendelse af Brandspøjterne. Efter at Dampen var sat op i Kedelrum Nr. 5 (Spanter $74\frac{1}{2}$ —80), syntes Faren for Branden at være ovre, og Officeren, der ledede Slukningen, gav Ordre til at rette paa Styrlastigheden af Skibet, der næsten havde Bougen under Vand. Pludselig fik Skibet stærk Slag-side, og i Løbet af ca. $1\frac{3}{4}$ Minut vendte det Bunden i Vejret, omtrent 1 Time og 45 Minutter efter den første svære Eksplosion. Omtrent 200 Mand mistede Livet ved denne Katastrofe, hvis virkelige Aarsag endnu ikke er opklaret. Den kan ikke skyldes den øjeblikkelige Selvantænding af Krudtet, da det russiske Krudt er meget sikkert i denne Henseende. Skibet havde faaet sine Magasiner fyldt Dagen før, da der forestod en Ekspedition imod den bulgarske Kyst. Der er bleven fremsat Formodning om, at Ulykken skyldes en eller anden fjendtlig Agent.

Skibets Stilling, efter at det endelig var sunket, var, som følger: Det havde omtrent 30 Fod Vand over Forenden og kun 8 Fod over Agterenden, med en let Slag-side til Bagbord paa ca. 3° . Skroget havde boret sig ned i Mudderet op til 2det Dæk. Læpanseret var ikke beskadiget af Eksplosionen, saavidt som Dykkerne kunde se, og der fandtes ingen Beskadigelser agtenfor Spant Nr. 55. Den bedste Bjergningsplan var den, der blev fremsat af General A. Kryloff. Planen gik ud paa at fylde Skibet med Luft og drive Vandet ud for derved atter at faa Skibet til at flyde med Bunden i Vejret. Saa skulde alle Huller og Aabninger lukkes og gøres vandtætte, og Skibet skulde vendes om efter en lignende Metode, som anvendes af de norske Skibbyggere ved

Afløbningen af Concretskibene, der bygges med Bunden opad.

Bestemmelsen om at løfte Skibet blev taget straks efter, at Ulykken var sket, men Diskussionen om Bjergningsmetoder og Forhandlinger med forskellige Selskaber, som tilbød at overtage Arbejdet, samt politiske Begivenheder forhalede den faktiske Begyndelse af Foretagendet indtil Sommeren 1917. Det blev da endelig afgjort, at Bjergningen skulde udføres af Sebastopol Skibsværft, og Arbejdets Ledelse blev betroet til Marinearkitekt, Oberst Sidersner.

Den endelig antagne Plan var, som følger: Adgang til Skibets Indre skulde erholdes ved at skære Mandehuller gennem den dobbelte Bund, et for hvert Taarn, ialt fire. Over hvert Mandehul skulde anbringes en Skakt med Luftlaas af den Type, som anvendes ved Arbejder med komprimeret Luft ved Brofundamenter. Vandet skulde saa trykkes ud af Magasinerne ved gradvis at forøge Lufttrykket, indtil Granaterne og Ladningerne kunde skaffes bort.

Det var ikke vanskeligt at finde de nødvendige Grejer og en Arbejdsstab af Folk, der var trænedede til Arbejde under komprimeret Luft, da netop paa den Tid Bygningen af flere nye Broer i Syd-Rusland var fuldført, og Entreprenørerne gik ind paa at sælge deres Materiel og give deres Arbejdere fri for dette Job. Adgang til Taarnmagasin Nr. 4, det agterste, blev opnaaet meget let, da Skibets Bund kun var nogle faa Fod under Vandet. En aaben Caisson blev anbragt paa det valgte Sted, Vandet pumpet ud, og Mandehullet blev skaaret gennem Skibets Bund. En særlig Krave blev anbragt for at passe til Bundens Form og modtage Skakten og Luftlaasen. Ved Slutningen af September 1917 naaede de første Folk ind i Skibet og arrangerede de elektriske Lysinstallationer for at lette Arbejdet. Forfatteren af denne Artikel, som havde ledet Opstillingen

af Maskinerne med Tilbehør om Bord i Skibet, blev opfordret til at komme til Stede og forklare de forskellige Rørsystemer og det almindelige Arrangement af Maskineriet.

Paa dette Tidspunkt var Luftens Arbejdstryk ca. 20 lbs. pr. Kvadrattomme, og Vandstanden inde i Skibet var ca. 16 Fod under Bunden, — da Skibet laa med Bunden i Vejret. I Magasinerne var alt slaaet i Stykker paa Grund af Sammenstyrtingen af de tunge Granater paa ca. $\frac{1}{2}$ Ton hver. Da Skibet gik rundt, blev Krudtkasser, Granater og Stumper af ødelagt Grej til Ammunitionstransport altsammen rodet sammen i et frygteligt Kaos. I nogle af Granaterne var Brandrørene iskruet, og det var nødvendigt at haandtere dem med stor Forsigtighed for at undgaa en Gentagelse af Katastrofen. Selve Taarnet faldt ud af sit Leje og sank ca. 14 Fod ned i Mudderet. Dets Pivot kunde ses nogle faa Tommer over Vandoverfladen inde i Skibet.

Fra Magasinet blev et Mandehul skaaret gennem Skoddet ind til B. B. Kondensatorrum, hvor Vandstanden var nærlig den samme som i Magasinerne. Tilstanden i dette Rum var ganske forskellig fra Tilstanden i Magasinerne. Alle Pumperne, Kondensatorerne, saavel Hovedkondensatoren som Hjælpekondensatoren, og alt andet var forbleven ganske urørt, undtagen Dørkladerne, der, da de havde ligget løst, var falden ned eller op, svarende til Skibets normale Stilling, og derved havde slaaet nogle faa elektriske Lamper og Torsionmeterets Skala i Stykker. Uagtet et Aars Nedsænkning i Søvand var Metallet ikke alvorligt tæret. Et tyndt Lag klæbrig Mudder bedækkede Maskinen og Skodderne og havde forarsaget en ubetydelig Tæring af ubeskyttede Steder. Det var en besynderlig Fornemmelse at være i dette Rum, hvor alt var paa Plads, men alt stod paa Hovedet. Som allerede omtalt, gik den almindelige Plan ud paa at opnaa Adgang ind til alle Magasinerne, og efter at

have taget Granaterne ud, at faa Skibet til at flyde igen og derefter dokke det for de nødvendige Reparationer og Arbejder forud for at vende det rundt igen paa ret Køl. Men da de vandtætte Skodder ikke var helt vandtætte og langtfra lufttætte, var der en Fare for, at Vandet skulde blive trykket ud af hele Skibet og ikke kun af de særlige Rum. Denne Omstændighed, i Forbindelse med den betydelige Formindskelse i Vægt, der skyldtes, at Taarnene var falden ud og saaledes havde borttaget 3200 Tons, fik Skibet til ganske uventet at flyde igen. Det løftede sig i første Halvdel af November i Stedet for som beregnet omkring Jul. Selve Hævningen skete om Natten, da kun et Par Mand var om Bord. De blev først opmærksomme paa Kendsgerningen, da Faren for en Ulykke var helt ovre.

Den almindelige Uro i Rusland og Masakren paa Officererne i Sebastopol har gjort, at dette yderst interessante Foretagende er bleven opsat udi det uvisse, og der er intet om, at Bjergningsforsøget er bleven genoptaget.

For at dokke Skibet med Bunden i Vejret vilde det være nødvendigt at fjerne den agterste Skorsten, Agtermasten og, hvad der vilde være mere vanskeligt, det agterste Kommandotaarn. Med disse Dele stikkende frem under Dækket vilde det være umuligt at dokke Skibet. Ellers vilde selve Dokningen være let og vilde kun kræve et særligt Arrangement af Kølblokkene, der i dette Tilfælde snarere maatte kaldes Dæksblokkene. Paa Grund af Forholdene ved Læpanseret kunde det maaske blive nødvendigt at fjerne en Del af eller endog hele Panserbæltet, før Skibet bragtes paa ret Køl, men dette Spørgsmaal vil kun kunne løses efter en omhyggelig Undersøgelse af Skibet i Dok. Af Resultatet af denne Undersøgelse vil Skibets fremtidige Skæbne afhænge. Men en Del af Opgaven — at rydde Havnen — kunde utvivlsomt udføres med en forholdsvis ringe Udgift.

Da Tromp var i Vente 1677.

En historisk Oversigt.

Af H. D. Lind.

I Aarene 1758—65 udgav Kaptejn ved det kgl. Artillerikorps M. Friedenreich Kong Christian V's Krigshistorie, hvori Søkrigen ogsaa omhandlede; men da Forfatteren havde været udelukket fra Benyttelsen af utrykte Kilder, blev hans Værk meget hurtig forældet. Den omfattende Fremstilling af Søetatens indre Historie, som Kaptejn og Undertøjmester i Marinen J. H. Lützow havde planlagt, gav (1788—92) kun nogle personallistoriske Skrifter til Resultat, men betegnede dog et stort Fremskridt, da han kendelig har benyttet Marinens Arkiver, skønt det var ham »dels forbudt, dels ikke tilladt» at nævne sine Kilder eller de Personer, der havde givet ham Adgang til dem. Tiderne bedredes efterhaanden for Forskningen, og Kommandør C. Wleugel havde som søkrigshistorisk Forfatter betydeligt gunstigere Betingelser for sin Virksomhed, mere gunstige i en vis Henseende end Nutidens, da det efter en næsten for liberal Forretningsgang blev ham tilladt at medtage Arkivalier til Afbenyttelse i hans eget Hjem; saaledes viser en Optegnelse, at der ved Nytaarstid 1802 betroedes ham Niels Juels Rapport for 1678 og en Maanedstid efter samme Admirals Indberetninger fra 1679. En Frugt af disse Undersøgelser offentliggjorde han 1823 i Nye danske Magazin, hvori han meddelte baade Niels Juels og Cornelius Tromps Rapport om Flaadens Færd i 1676, hvortil der (1828—29) i Arkiv for Søvæsen sluttede sig »Noget om den danske Flaades Foretagender» baade i April—Juni 1676 og i Maj—Juli 1677. Hans kritiske Behandling af Kilderne og hans rolige upartiske Fremstilling giver disse Arbejder en Værdi, som de efter saa

mange Aars Forløb endnu ikke har mistet. Andre Søofficerer, bl. a. Kaptejn H. G. Garde (fra 1832) fulgte Wleugels Fodspor. Men det blev dog en Forfatter udenfor Etaten, Bibliotekar Chr. Bruun, som henimod Slutningen af Aarhundredet skulde kaste et nyt Lys over Marinens Fortidshistorie, især ved de grundige og vel-dokumenterede Skrifter »Curt Sivertsen Adelaer« og »Niels Juel og Hollænderne«, begge udgivne 1871. — Naar der i det følgende skal gives en Oversigt over Forholdene i den første Halvdel af det mærkværdige Aar 1677, da Marinens Styrelse saa længe maatte vente paa Generaladmiral Tromps og den hollandske Hjelpeflaades Komme, vil man naturligvis ikke kunne komme udenom saadanne Skrifter som Wleugels og Bruuns; men nogle af de deri anførte Kendsgærninger vil blive omgrupperede og til Dels supplerede, for at visse Linier kan blive stærkere optrukne og træde skarpere frem, saaledes som Øjemedet kræver det.

Aar 1676 var hollandsk Løjtnant-Admiral Cornelius Martenz Tromp blevet dansk Generaladmiral. Underhandlingerne om hans Ansættelse var begyndte ved Nytaarstid, men maa trods forskellige Vanskeligheder være komne til et Resultat 2. Marts, thi fra den Dag regner Registerbog contra Søetatens Zahlmester senere, at hans Gage »angik«; 6. Marts havde Tromp ogsaa faaet Prins Vilhelm af Oraniens Tilladelse til at træde i fremmed Tjeneste. Men da Efterretningen om Griffenfelds Fald indtraf 21. Marts, fik Tromp en hæftig Brystvé, som hindrede ham i at tage imod Pladsen; Forhandlingerne maatte da begynde forfra, men blev dog afsluttede ved Prinsens Mellemkomst (A. D. Jørgensen, Griffenfeld II, 333, 518). Men først en god Maaned efter kunde Tromp afrejse til Danmark; han ankom 3. Maj paa Københavns Red, gik n. D. i Land og underskrev 8. Maj sin Kapi-

tulation, hvis Ordlyd ikke kendes, men i Følge hvilken han skulde have Gang og Sæde næst efter Rigsadmiralen Henrik Bjelke, 8000 Dlr. i aarlig Gage, 500 Dlr. i Kahytspenge, naar han var om Bord, og eventuelt Præsepenge af erobrede fjendtlige Fartøjer. Den samtidige skaanske Præst Sten Jacobsen skriver i sine Optegnelser om »Den store og blodige fire Aars nordiske Krig« (S. 27, 122): »Da Generaladmiral Adeler var død, da, uanseet, at Kongen af Danmark havde selv af sine egne Indfødte træffelige Admiraler, . . . dog haver han draget Tromp udi sin Tjeneste, at han som den berømmeligste Admiral fast udi al Evropa skulde kommandere den danske Flaade. . . . Men det er vist, at mellem Tromp og Juel var en stor Jalousi«. Selv om Niels Juel endnu ikke havde haft Lejlighed til at vise sin Dygtighed som Anfører for en større Flaade, maa dog hans »Jalousi« eller Harme over hans egen Forbigaaelse ved Tromps Ansættelse kaldes baade forklarlig og berettiget; ved Budskabet herom, som han modtog 17. Maj, var han allerede til Søs som Admiral over alle de disponible Krigsskibe, og faa Dage derefter, i Slaget 25. og 26. Maj, godtgjorde han, hvad han duede til endog under vanskelige Forhold. Der var dog ikke blot Tale om Jalousi mellem to konkurrerende Admiraler, men endog mellem to modstridende Partier i de højere Kredse, idet Tromp støttedes af den brandenborgske Kurfyrste Frederik Wilhelm og af den danske Dronning Charlotte Amalia og hendes Venner, medens Niels Juel holdtes oppe ikke blot af Rigsadmiralen, men ogsaa, mærkelig nok, af to Meklenborgere, Overjægermester Vinc. Joak. Hahn og Kammerjunker Adam Levin Knuth, begge Kongens personlige Venner (Danm. Riges Hist. IV, 580). Der var da al god Grund for Kongen til at virke for Overholdelsen af god Enighed mellem Flaadens Øverstbefalende, hvortil han ogsaa opfordrede Niels Juel i et egenhændigt Brev. — Efter et Ophold i København, som efter

nogles Mening havde varet for længe, tiltraadte Tromp i de sidste Dage af Maaneden Overkommandoen over den hollandsk-danske Flaade og bragte 1. Juni Sejren hjem. Efter at Aarets Sætogt var forbi, deltog Tromp i Admiralitetets Arbejde for Flaadens Administration og havde ogsaa Del i den Beslutning, som Kollegiet faldede 8. Decbr. Da den danske Flaade ikke vilde kunne undvære Hollændernes Hjælp næste Aar, hvis den skulde magte sin store Opgave, besluttede nemlig Admiralitetet at kræve denne Hjælp. Den burde bestaa af de 15 Orlogsskibe, som der fra først af var bestemt, nemlig 5 paa 60—70 Kanoner, 5 paa 50—60 og 5 paa 40—50. Disse Skibe maatte være bedre bemandede og komme tidligere paa Foraaret end de foregaaende Aar (Admiralitetets Kopibog). Tromp selv havde allerede i Eftersommeren i en Indberetning til Kongen ligeledes ønsket »en anseelig Secours« af hollandske Orlogsskibe, og det inden Maj Maaned n. A. — Alle disse forskellige Omstændigheder danner Forudsætningen for det næste Aars Begivenheder.

Straks i 1677 blev Tromp sendt til Holland for at paaskynde Auxiliærflaadens Afsendelse her til Landet; desuden skulde han indkøbe forskellige Skibsfornødenheder, hverve Officerer og Matroser m. m. 2. Januar udfærdigedes hans Instruks, men han kom ikke af Sted i hele den Maaned; Admiralitetets Kopibog viser hans Underskrift under Udfærdigelserne lige fra den 2. til den 31. Januar. Chr. Bruun sætter hans Afrejse til 8. Januar, men Admt.s Kopibog viser, at han endnu 2. Februar var her hjemme, da han tilsagde Niels Lavridsen Barfod Kaptejns-Traktement om Bord paa »Carlshavn«, og Optegnelserne i Uldalls Samlinger 106, Folio, Kgl. Bibliotek, beretter da ogsaa, at Afrejsen først fandt Sted 8. Febr. Over Hamborg, hvor han en Tid lang hvervede Folk til Marinen, naaede Tromp Holland i Begyndelsen af Marts. Her blev han ikke betragtet som dansk

Admiral, men som hollandsk Undersaat, thi den Permission for ham, som Prinsen af Oranien 22. Januar havde fornyet, gjaldt kun ad interim. Dette fremmede ikke Afgørelsen af hans Ærinde, hans fordringsfulde Optræden heller ikke, og der var desuden Hindringer nok; Nederlandene var lige saa lidt som tidligere begejstrede for at yde Hjælpen, og de svenske, som havde et ikke ringe Parti for sig der i Landet, modarbejdede ham efter bedste Evne; til sidst synes Tromp særlig at have interesseret sig for sine private Affærer, da Stillingen som Løjtnant-Admiral for Provinsen Holland, som han havde ønsket, nu var blevet ham tilstaaet. Sten Jacobsen (S. 122) fortæller herom, at »man nu hørte mange Diskurser om; at Tromp aflagde saa mange Visiter i Den Haag og havde saa længe Modvind udi Holland, indtil de svenske var nu udi Søen igen og bød Danmark det høje Bud, . . . enten denne Snak havde noget Fundament eller ikke; det maa staa ved sit Værd«. Vist er det, at Tromp blev længere borte end beregnet, uagtet han ved gentagne Skrivelser fra Kongen og fra Admiralitetet anmodedes om at paaskynde Udrustningerne i Holland. Trods de langvarige Underhandlinger kunde Tromp ikke fremvise noget særlig godt Resultat af sit Arbejde. Admiralitetet havde ønsket, at Admiralen for den hollandske Hjælpeflaade skulde have »absolut Ordre« til at lyde den, der kommanderede den danske Konges Flaade; men Hollænderne vilde kun indrømme, at nævnte Admiral skulde virke i Fællesskab med Tromp, men ingenlunde under hans Kommando; da de hollandske Skibe endelig kom af Sted, fulgte Tromp derfor med nærmest som Passagér, uden Kommando. Heller ikke lykkedes det ham at medbringe saa stor en Flaade, som forventet, til de danske Farvande, i Stedet for 15 Kampskibe kun 10, nemlig 4 af ovenfor nævnte 1. Klasse, 3 af 2. og 3 af 3. Og hans Ønske om, at de skulde

komme »før Maj»; gik — ikke engang tilnærmelsesvis — i Opfyldelse.

Desto større var Længselen baade efter dem og Tromp. Regeringens Længsel havde først og fremmest sin Grund i Hensynet til den svenske Hovedflaade, som snart kunde ventes i Søen og maatte blive absolut overlegen, naar det lykkedes den svenske Eskadre i Gøteborg at løbe ud og — hvad dens Ordre ogsaa lød paa — at forene sig med Hovedflaaden i Østersøen; og der var ikke Udsigt til, at dette kunde hindres, thi naar den danske Flaade ikke skulde svækkes, var man ude af Stand til at sende en tilstrækkelig stor Eskadre til Kattegat for at indespærre Fjenden i Gøteborg. Tilmed havde Frankrig erklæret at ville »være med i Spillet» og kunde tænkes med Magt at ville forbyde enhver Blokade af denne Havn, for ikke at tale om endnu skadeligere Skridt mod den danske Flaade. Denne kunde ikke staa ene i Kampen. Hollænderne maatte komme, og i Tide!

Man ventede da Tromps Tilbagekomst ganske bestemt i Maj Maaned. En lang Række Befalinger og Foretagender bærer Vidnesbyrd om denne utaalmodige Længsel. Det første Symptom, der er truffet paa, er Afsendelsen af Orlogsskibet »Norske Løve», der skete 15. Maj, en Sag, som dog skal omtales nærmere nedenfor (S. 484) i en anden Sammenhæng. Men dernæst gik det Slag i Slag. 20. Maj befaledes Admiral Markvard Rodstens Eskadre ekviperet; den skal ikke afgaa til »Norge»: Kattegat, men foreløbig følge Hovedflaaden i Østersøen, »indtil den hollandske Succours ankommer» (Ekstrakt af kgl. Ekspeditioner). Skibene »Antonette» og »Spraglede Falk» laa ved Fladstrand, men turde ikke løbe ud af Frygt for de fjendtlige Skibe fra Gøteborg, som skulde have ladet sig se i Søen; Admiralitetet giver under 22. Maj de to Chefer Anvisning paa forskellige Udveje til at undgaa Faren og tilføjer: »ellers er de hollandske Auxiliærskibe under General-

admiral Tromp daglig i Vente, og I kan betjene eder af deres Konvøj; Borgmesteren i Skagen kan avisere eder samme Skibes Ankomst og advertere Generaladmiralen om, at I ønsker Konvøj» (Admt.s Kopibog). 23. Maj skal en Kaptejn overtræde paa »Svanen« i Niels Juels Eskadre, indtil Kaptejn Jan Incourt sammen med Tromp kommer hid fra Holland (Kopibog). Tre Dage i Forvejen var virkelig ogsaa Admiral Erik Sjøblad løbet ud fra Gøteborg med 8 Kampskibe foruden nogle mindre Fartøjer; han benyttede netop den gode Lejlighed, som Hollændernes langvarige Udeblivelse tilbød ham, til at udføre sin Konges Ordre om at søge Østersøen igennem Sundet og at afvente den svenske Hovedflaades Komme dér; dog lagde han Vejen om ad Store Bælt, da han antog, at Sundet var spærret af den danske Flaade. Samtidig med, at Niels Juel fik Ordre til at angribe hans Eskadre, udgik der (24. Maj) fra Kongen, som var i Landskrona, et Brev in triplo til Tromp med Befaling om at lade disse svenske Skibe forfølge ved de hollandske, han havde hos sig; men hvis Sjøblad enten havde trukket sig tilbage til Gøteborg eller var naaet til Østersøen, skulde Tromp først (vel gennem Sundet) forene sig med Niels Juel i Østersøen og dernæst oppebie Fjendeu dér (Kgl. Ekspd.). 26. Maj fik Snauen »Fire kronede Lilier« Ordre om at krydse mellem Skagen og Paternoster-Skæret efter de hollandske Auxiliærskibe, »som daglig forventes«, og overlevere Tromp eller Skibenes øverste Chef ovennævnte Brev af 24. Maj og derpaa tage Ordre af en af disse to. Da det er givet, at Brevet ikke kom Tromp i Hænde, maatte denne overlade Niels Juel hele Æren for Sejren 1. Juni; det Ønske, som det i København indsatte Regeringsraad, »de høje Betjente« Storkansler Frederik Ahlefeld, Rigsadmiralen og Hofmarskal Joh. Christoph v. Körbitz, havde næret for Niels Juel om »en lykkelig Rencontre«, var gaaet fuldt i Opfyldelse. 3. Juni fik

derfor »Fire kronede Lilier« ny Ordre: hvis Skibet endnu ikke har mødt Hollænderne, skal Ordren af 26. Maj overgives til Skagens Borgmester, hvorpaa der aller krydses, indtil Tromp er fundet; ham gives den Melding, at Niels Juel har sejret over de svenske i Bæltet »og dennem fast ganske ruineret, undtagen nogle faa, som er løben og passeret Sundet: et Orlogsskib »Rosen« og Snauen »Den forgyldte Grib« paa 12 Stykker«. Disse to Skibe skulde Tromp formodentlig om muligt opsnappe. Og da »Fire kronede Lilier« skulde bort fra disse Farvåde i et andet Ærinde, beordres Chefen 12. Juni til at overlade samme Borgmester det Hverv at underrette Tromp om de svenskes Nederlag (Admt.s Kopibog). Om den Kurs, Tromp skulde tage ved sin Tilbagekomst, gives følgende Anvisning i en »Memorial« af 6. Juni: »Om Vinden vil tillade, (da) at de Hollænder maatte passere igennem Drøgen (o: Drogden), indtil de kunde konjungere sig med Admiral Niels Juel; og naar de ankommer, (da) at advertere dem dette med Generalkommissær Albert Gyldenspar« (Krigscancelliets Sager). — Det kan sikkert ikke have været uden en vis Malice, at Admiralitetet, som ovenfor fortalt, viste saa megen Omhu for at faa Tromp underrettet om den Sejr, som hans Konkurrent havde vundet i Tromps Fraværelse uden Hollændernes Hjælp. Det er let at se, hvilken af de to Parter Admiralitetet havde skænket sin største Sympati, naar et officielt Brev fra Rigsadmiralen til Niels Juel af 3. Juni slutter saaledes: »Vort Hjertes Ønske er, at den Højeste, som nu nyligen har velsignet Hs. kgl. Maj.s Vaaben under Hr. Admiralens Kommando med en lykkelig Sejr med Fjenden, ville fremdeles holde sin trygge Beskyttelse over Hr. Admiralen og Orlogsfloaden, til videre Sejrvinding at erlange over Fjenden« (Admt.s Kopibog). Den forud vundne Sejr har bevirket, at Hollænderne slet ikke er taget med i Rigsadmiralens Beregninger i dette Brev.

Men Længselen efter Tromp og den hollandske Flaade var dog ikke stillet hos de styrende; den maatte netop stadig vokse, jo længere Tiden trak ud og jo mere den uundgaaelige, afgørende Time nærmede sig, nu, da den svenske Hovedflaade snart maatte optræde paa Krigsskuepladsen. Regeringens Nervøsitet sætter sine tydelige Spor i den Række af Instruktioner, som i Juni Maaned udgik til Niels Juel. Til Tider kunde der gives Niels Juel, som samlede den danske Flaade i Sundet eller Køgebugt med Muligheden af et Hovedslag for Øje, ret frie Plænder, f. Eks. til Ekspeditioner i Østersøen; men til andre Tider, og det er de fleste Tilfælde, er Udfærdigelserne til ham rige paa Advarsler og Formaninger om ikke at adsplitte Flaaden, om at tilbagekalde de udsendte Skibe, om ikke at indlade sig paa vovelige Foretagender, men derimod, — det er det stadige Omkvæd, — at oppebie Hjælpen fra Holland. Dennes og Tromps Ankomst spiller vedblivende en stor Rolle i alle Overvejelser og Skrivelser. Da saaledes Jens Rodsten 6. Juni skal sættes til Admiral over en Eskadre, bestemmes det, at han skal staa under Niels Juels Kommando men siden under Tromps (Admt.s Kopibog). 8. Juni skal Niels Juel, efter at have repareret de Skibe, som blev beskadigede 1. Juni, krydse mellem Øland og Bornholm, indtil Tromp kan konjungere sig med ham; men udløber den svenske Flaade fra Stockholm og er ham overlegen, da skal han retirere til Køgebugt, thi før Tromps Ankomst er det ikke raadeligt at hazardere noget. To Dage efter forklares denne Ordre nøjere: han skal trække sig længere ind ad Dragør til for at kunne salvare Flaaden til København og afvarte Tromp. Denne Anvisning var vel foranlediget ved et alvorstfuldt Brev fra Henrik Bjelke til Kongen af 9. Juni, hvori det hedder, at de høje Betjente havde eragtet det nødvendigt at bruge al mulig Forsigtighed og at samle Flaaden for det Tilfælde, at den

svenske Flaade paa Grund af de hollandske Auxiliærskibes lange Udeblivelse skulde »intendere at komme her imellem Landene»; at samme hollandske Skibe udebliver saa længe, er beklageligt, men ikke underligt for Bjelke, der altid har troet, at de gerne undte den danske Flaade et Knæk, førend de selv ankom. Forhaabningerne om en eventuel Sejr for vor Flaade var altsaa ikke store. 12. Juni opfordrer dog de høje Betsjente Admiralitetet til at overveje, dels hvad den danske Flaade, der beregnes til 24 Orlogsskibe, men foruden Hollænderne, — saafremt disse imod Forventning skulde tardere endnu længere, — var i Stand til at foretage sig; dels hvormeget der kunde udrettes, hvis de ventede 11 Skibe skulde indtræffe inden et Par Dages Forløb og forene sig med Flaaden (Admt.s Kopibog). Og samme Dag udstedes følgende kgl. Ordre til Niels Juel: Da det mentes, at Fjenden havde svækket sig ved at detachere 6 Skibe til Bæltet, maatte de, hvis de vendte tilbage til Østersøen, sikkert falde i Niels Juels Hænder eller, hvis de satte Kursen til Gøteborg, falde i Grev Tromps. Hvis Niels Juel nu var mægtig nok til at angribe Resten af Fjendens Skibe, havde han at gøre det; hvis ikke maatte han retirere for ikke at afskæres fra København eller fra Konjunktionen med Tromp. 19. Juni skriver Kongen fra Lejren for Malmø til Statholder Gyldenløve i Norge: »I Gaar var vi om Bord paa Flaaden, som under Admiral Niels Juels Kommando ligger færdig ved Dragør og i Morgen igen vil gaa til Søs. Vi venter daglig Generaladmiral Tromp med Auxiliærflaaden». Ligeledes 22. Juni: »Man kan ikke undvære noget Skib (til Norges Forsvar), da hele den svenske Flaade er løbet ud. Da Tromp endnu ikke er ankommet, er Niels Juel beordret til at krydse iagttagende de 26 à 30 (svenske) Krigsskibe i Farvandet» (J. Gulowsen, Gyldenløvesfejden 115, 116). 26. Juni afsendes Underretning til Niels Juel om, at Tromp og

Hollænderne nu endelig var afsejlet 19. Juni fra Nederlandene. Denne for Regeringen saa glædelige Tidende tabte en Del af sin Værdi ved den betænkelige Omstændighed, som Kongen jo omtalte til Gyldenløve, at den svenske Hovedflaade var løbet ud allerede 4 Dage før (15. Juni). Hvilken af de to Flaader vilde nu komme først til vore Farvande? Om de svenskes Afsejling, som efter deres tildelte Ordre skulde være sket, inden Hollænderne kom i Søen og kunde fuldbyrde Foreningen med den danske Flaade (Zettersten, Sw. flottans historia 1635—80, 494), havde Niels Juel selv underrettet sin Konge i et Brev af 21. Juni. — 29. Juni var begge de ventede Flaader i Nærheden, og n. D. skrev de høje Betjente, at Hollænderne kunde ventes med hver Time, hvorfor Niels Juel ikke maatte hazardere noget før deres Ankomst; af samme Grund afsendte »Betjentene« s. D. Missiver baade til Tromp og til Hjelpeflaadens Chef, Løjtnant-Admiral Villem Bastianzen, med Opfordring til, at de af al Magt skulde fremme Foreningen af den danske og den hollandske Flaade. Disse Missiver blev indlagte i et Brev til Kommandanten paa Kronborg, Oberst Carl Henrik von der Osten, hvem det paalagdes, da Hollændernes Ankomst »numere øjeblikkelig kunde ventes«, at lade en Ekspres sejle Adressaterne i Møde og levere dem Skrivelserne, »da der høj Magt paa ligger« (Admt.s Kopibog). Tromp havde altsaa paa dette Tidspunkt endnu ikke naaet Indløbet til Sundet, ja var maaske adskillige Mil nord derfor. Spændingen var nu steget til det højeste. 1. Juli stod Slaget.

Man kunde fremsætte det Spørgsmaal, om Hovedpersonen, Niels Juel selv, har følt den samme »Længsel« efter Hollændernes Hjælp som de fleste af de styrende herhjemme. I og for sig vilde det have været meget forklarligt, hvis Niels Juel ikke længtes synderligt efter, at en begunstiget og overlegen Konkur-

rent atter skulde komme til Stede og fratage ham den øverste Plads, som han selv havde tilkæmpet sig. Ogsaa kunde Niels Juels Selvfølelse og Tillid til egen Dygtighed, der maa være vækket ved den foregaaende Sejr, have tilskyndet ham til at ville vise, at han nu ikke var blevet mindre dygtig end sidst. Og hertil kom det nationale Moment, som bevirkede, at det maatte være Niels Juel en Æressag at hævde, at de danske selv uden fremmed Hjælp meget vel var i Stand til alene at indlade sig i Kamp for Fædrelandet. I den Henseende havde han Rigsadmiralen ganske paa sin Side. — Saa vidt det kan ses, har vor Admiral ikke udtalt noget Ønske om Hjælpeflaadens hurtige Ankomst; han har i ethvert Tilfælde i de sidste Dage før 1. Juli, da Hollændernes Hjælp, maatte ogsaa for ham, synes meget ønskelig, slet ikke omtalt denne Flaade. Vel ventede han endnu 30. Juni »Succours«, da de svenske »var stærkere af Skibe« end han; men det er flere danske Skibe han ønsker sig tilsendt fra København. Der blev ogsaa færdiggjort tre paa 34—46 Kanoner, men kun det ene, »Charitas«, lykkedes det at deltage i Slagets Slutningsforfølgelse; og han havde hellere set, at et Skib som »Prins Jørgen« (80 Kan., 525 Md.) var blevet ham tiltænkt, thi der var efter hans Erfaring mere Kraft i blot et eneste stort Krigsskib end i fire mindre. — Der kan ikke være Tvivl om, at Niels Juel 30. Juni har faaet Kundskab om Hollændernes formodede Ankomst ud for Kronborg, thi netop paa den Dag kom hans Broder Baron Jens Juel om Bord hos ham og meddelte ham »de Tidender, man havde faaet« i København, deriblandt vel ogsaa dem om Hollænderne. Derimod maatte det for enhver staa som meget usikkert, om disse i rette Tid kunde naa op til Kamppladsen, hvilket jo heller ikke skete, og derfor kunde Niels Juel paa ingen Maade forud gøre Regning paa deres aktive Indgriben i Kampen, hvor meget end det kunde være betryggende at

have en betydelig intakt Eskadre liggende som Reserve, — selv om det var i en længere Afstand, — bag den danske Kamplinie.

Da Vinden var saa godt som den eneste Bevægskraft, som Datidens Fartøjer, der jo var Sejlskibe, havde til deres Raadighed, er det af ikke ringe Betydning for Bedømmelsen af hele Situationen paa Slagdagen og de forud gaaende Dage at lægge Mærke til Vindens Retning paa disse Dage. Torsdag 28. Juni beretter Niels Juel, at »Fjenden havde lige for Vinden paa de danske«; der herskede vel altsaa en Sydøstvind, der var gunstig for de svenske, men ikke for Hollænderne paa deres Vej til Danmark, ej heller for Niels Juel, der maatte trække sig noget tilbage. Men Fredag 29. Juni blæste derimod en stiv Kuling fra Nordvest; de hollandske maa da være komne et godt Stykke gennem Kattegat, og for Niels Juel var der en Mulighed til at angribe de svenske, hvem Vinden var imod, og som ogsaa ventede Angreb; men han har vel den Gang endnu ikke været klar over, hvilken Beslutning han skulde tage. Næste Dag, Lørdag 30. Juni mente de høje Betjente, at Vinden fra den foregaaende Dag var blevet staaende, men det var tværtimod om Morgenen blevet en Laber-Kuling fra Sydvest, som atter ændrede Stillingen: var favorabel for Svenskerne, en stor Hindring for Hollænderne og en ikke mindre for Niels Juel, saa at det for de svenske kunde se ud, som om de danske trak sig noget tilbage. Endelig var det paa selve Slagdagen, Søndag 1. Juli, den samme Vind, Merssejls Kuling, hvorved Hollænderne kun langsomt kunde arbejde sig op gennem Sundet, de svenske havde Luven og nogle af de danske Skibe drev i Læ; men henad Middag havde Vinden forandret sig til Nordvest og blev gunstig for alle tre Parter, saa vel for de danskes Modangreb og Forfølgelse som for de svenskes Flugt og de hollandskes Komme.

At Niels Juel havde stort Mod paa at indlade

sig i Kamp, fremgaar tydeligt af hans Ord. 29. Juni, da Vinden jo var gunstig, vil han gerne »fornemme, om han skal tage den Resolution at gaa paa Fjenden«, og næste Dag maa han have haabet paa bedre Vind end den da herskende, siden han spørger, om »han med Hs. Maj.s Flaade skal se, hvad Gud og Lykken vil give«. Der maa være fremkommen en Spænding i hans Sjæl mellem to Motiver, som begge kunde synes med lige Ret at gøre deres Indflydelse gældende: paa den ene Side hans Kamplyst og Vovemod til at »prøve Lykken« og paa den anden den Pligtfølelse, han stadig havde vist ved at adlyde de Maninger til Forsigtighed, som han lige til det sidste Øjeblik havde modtaget. Men denne Spænding afløstes hurtigt, og det blev Vinden, som afgjorde Spørgsmaalet. Det blev Generaladmiral Henrik Horn, som benyttede sig af Medbøren og fulgte sin Instruktions udtrykkelige Befaling: han angreb; og det blev Niels Juel, som hindredes i at følge sin Lyst, han angreb ikke; men han veg heller ikke tilbage, han tog imod Stødet; »Lykken« stod den kække bi, og en gunstig Vind muliggjorde ham det sejrriige Modstød.

Men vi vender tilbage til Tromp, som straks efter sin Tilbagekomst fik Lejlighed til at optræde i sin Egen-skab af Generaladmiral. Han og i det mindste nogle af Auxiliærskibene naaede henad Aften paa Slagdagen op til Københavns Red. Næste Dag meldte han sig hos Kansleren og erklærede, at det havde været ham meget imod, at de hollandske Skibe kom saa sent, men de svensksindede Hollændere havde holdt ham tilbage; tillige gav han ogsaa »den lille Admiral Bastianz« Skylden herfor (Vaupell, Griffenfeld II, Aktstykker 105). Da tre af de svenske Skibe, som under Slaget havde forsvaret deres Kampfælle »Draken«, nemlig »Mercurius«, »St. Hieronymus«¹⁾ og »(Ny) Calmar«, tillige med en Jagt »Gri-

¹⁾ »St. Hieronymus« var i den meget tidlige Morgen paa Kampdagen kommen paa Grund ved Stevns, men blev snart efter bragt

pen» havde søgt Tilflugt under Fæstningen Malmø, som efter de danskes mislykkede Stormløb stadig var paa svenske Hænder, sejlede den hollandske Resident og Albert Gyldensparre paa Rigsadmiralens Foranledning til »Sundet« for at opfordre de Skibe af de hollandske, som var ankomne der, til at bemægtige sig disse Flygtninge; men Rigsadmiralen havde dog ogsaa villet dirigere nogle danske Krigsskibe samme Steds hen, for at de kunde udrette dette Ærinde, inden Hollænderne kom til Stedet. Men da dette sidste ikke lod sig gøre, maatte Kansleren træffe Aftale med Tromp om Angrebet, efter at han først havde underrettet denne om Slagets Gang. 2. Juli paabegyndtes Angrebet. Da Tromp med nogle Hollændere var naaet op til Saltholm og havde modtaget Kongens Ordre om Attaken, kom han Kl. 9 Aften foran Malmø og beordrede Skibene »Campen«, 40 Kan., og »Oosterwick«, 60 Kan., foruden nogle Brandere at begynde Kampen. De svenske Skibe »slog digt fra sig« i flere Timer og sekunderedes af Malmø Slot. Da Branderne vilde binde an med »Mercurius«, sprang dets Chef og Mandskab over Bord og druknede alle paa nogle faa Mennesker nær, hvorpaa Hollænderne gjorde sig til Herrer over Skibet, efter at have fjærnet Branderne. Straks derpaa blev »Hieronymus« taget under Behandling og overgav sig, efter at dets Chef var falden. Kaptejnen paa »Ny Calmar« satte dernæst Ild paa sit Skib, saa at det brændte helt op; men han salverede sig selv og det meste af Mandskabet i Land med Skibsbaadene. »Gripen« endelig blev sat paa Grund, og Besætningen undkom til Malmø. Saaledes efter Sten Jacobsens Fremstilling; den svenske Øverste Nils Skotte tilføjer følgende Træk (i sin Dagbog i Skaanske Samlinger 1892, S. 5 f.), at der efter Er-

flot ved de andre svenske Krigsskibes Hjælp. Aarboeg for Københavns Amt 1911, 49.

obringen af de to Skibe straks blev sat hollandske Flag op paa dem, og at de to Skibe ikke kom af Grunden førend 8. Juli, da Hollænderne drog af med dem. Har Skibene fra først af været sat paa Land, viser dette Træk, at de danske meget vel selv kunde have gjort sig til Herrer over dem efter Sejren, selv om Hollænderne endnu en god Stund var udeblevne. Næste Dag (9. Juli) skulde de danske Skibe »Jægeren«, »Wismarske Foss«, »St. Peder« og 2 Chalupper genoptage Malmøs Blokade, som var blevet hævet under Kampen 1. Juli; de fik nu Befaling til at lægge sig saa nær det brændte Skib, at Fjenden ikke kunde bemægtige sig Kanonerne derpaa (Kgl. Eksped.). 10. Juli skulde »Hieronymus« og »Mercurius« have været takserede, men det er vel næppe sket, da Spørgsmaalet om Ejendomsretten til dem ikke var klaret; 28. Aug. erklærer Kongen i den Henseende, at Skibene vel var bragte til Holmen, men Villem Bastianzens og hans Officerers Prætensioner paa dem skulde forblive uforkrænkede (Kgl. Eksped.). Spørgsmaalet var endnu ikke afgjort næste Foraar; netop paa Grund af de fortsatte Stridigheder mellem Kongen og Generalstaterne om Skibene var disse ikke blevet reparerede, saa at man maatte frygte for, at de skulde lide mere Skade eller endog vilde synke; og derfor udgik der 20. Marts Befaling om deres Inventering, Taksering (bl. a. ved 4 hollandske Skippere) og Reparation (Journal ved Gen. Commis. over Søetaten). Resultatet blev, at Kongen beholdt Priserne. »Mercurius« blev brugt som dansk Orlogsskib fra 1679¹⁾, »Hieronymus« derimod henlaa i en Aarrække (i det mindste til 1686) uvirksom ved Bremerholms Takelloft og betragtedes vel som en

¹⁾ »Mercurius«, bygt i Carlshavn, Bleking; i svensk Tjeneste 64—68 Kan., 144 Fod langt, 37 bredt, 370—440 Md. I dansk Tjeneste 72—74 Kan., 139³/₄ Fod langt, 35¹/₂ bredt, 15⁵/₁₆ hult; Dybgaende: 18 agter, og 16 for. 424—534 Md. Synes ikke at have været i Søen efter 1710, da det led Havari; fra 1716 ubrugeligt.

Slags Trofæ. — Endnu i 1677 gjorde Admiralitetet en mærkelig Opdagelse. Metalstykkerne fra disse ved Malmø tagne Skibe var i al Hemmelighed blevet fordelt paa forskellige Skibe i Flaaden, saa at Admiralitetet ikke kunde faa dem takserede eller faa afgivet Kendelse om, hvem de med Rette maatte tilkomme. Denne private Fordeling var vistnok Hollændernes Værk; men Kongen befalede 27. Juli, at Kanonerne skulde opspørges i Flaaden, hvad enten de fandtes paa danske eller hollandske Skibe, da han selv vilde købe Skytset (Admt.s Kopibog).

Malmø-Priserne var erobrede af hollandske Skibe, under Tromps Overansørsel og i hans personlige Nærværelse; disse Momenter kunde fremføres til Forsvar for Hollændernes (og Tromps) Paastand om, at Priserne med Rette tilhørte dem. Men Sagen blev mere indviklet, naar det drejede sig om de i 1677 tagne Skibe, som var erobrede i den Tid, da Tromp var Øverstbefalende, selv om det, vel at mærke, var sket i hans Fraværelse. Allerede N. D. Riegels har (1792) i sin Femte Christians Historie, S. 337, fundet Kærnen i Tromps Betragtningensmaade ved at anføre, at »Tromp som Generaladmiral mente at have Ret til Tiendepengene af hele Byttet, hvad enten han selv havde været i Søen eller ikke«. Netop den Omstændighed, at han i det sidste Halvaar havde været saa længe fraværende og uvirksom i sin Egenskab som Kriger i Kongens Tjeneste, maatte svække det retfærdige, der ellers kunde være i hans Fordringer. Derfor spiller den samme Omstændighed, at han havde været saa længe »i Vente«, en stor Rolle ved denne Sags endelige Afgørelse.

Tromp havde kun været et Par Dage til Stede her i Landet efter sin Fraværelse, før han med megen Kraft gjorde et særdeles opsigtsvækkende Skridt for at hævde sin Opfattelse. Næppe tilbagevendt fra Forfølgelsen af den slagne Fjende maatte Niels Juel nemlig indgive følgende Klage (dateret »Charlotte Amalia«, ved Dragør,

6. Juli) til Kongen: »Jeg maa Eders Maj. allerunderdanigst tilkendegive, hvorledes jeg imod Forhaabning maa fornemme, at Hr. Generaladmiral Tromp ved sin Kommando imod al raison. haver mine Officierer og Folk befaleet at afstræde fra min Prise Grønne Dracke og den igen med sine Officierer og Folk ladet besætte; mens, som derpaa kommanderende Schoutbynacht¹⁾ til ingen anden end til mig (som hans skriftlig Attest og skal udvise) haver villet give sig fangen, og derforuden hans (o: Tromps) underhavende Eders Maj.s Skib Norske Løve den Tid ikke der omtrent haver været, havde jeg ikke formodet, slige Insolencier mig skulde bevises. Beder derfor allerunderdanigst Eders Maj. herudi ville bevise mig den Naade og stille saadan Ordre, at bemeldte Prise mig igen maa indhændiges, og hvis nogen derpaa kan have Prætension, som dog ikke er, kunde det søges efter Eders Maj.s allernaadigst udgivne Søartikler og Generalsejnebrev« (Garde, Esterr. I, 220). For at søge nogen Forklaring paa Enkelthederne i dette saaledes fremstillede Overgreb fra Tromps Side maa vi se lidt tilbage i Tiden.

En Maaned eller to før Tromps Afrejse til Holland var Orlogsskibet »Norske Løve«²⁾ blevet udseet til Tromps Flagskib, eller som det ogsaa hed: »hans eget Skib«. 7. Januar 1677 satte Generaladmiralen Peder Henriksen Ørk til Løjtnant paa Skibet (Bestallinger); Registeerbog ctr. Zahlmesteren viser, at der af Officerer var desuden om Bord i April: Kaptejn Peter Beesemacher (som Niels Juel senere tog til Flagkaptejn) og Løjtnant, senere Kaptejnløjtnant Matthias Paulsen Helt; til Volontør havde Tromp antaget Marthen van Campen.

¹⁾ Major Friderich Taube.

²⁾ Den velsejlende Tredækker »Norske Løve« 76—88 Kan., 428—655 Md., løb 8. Decbr. 1665 af Stabelen bag Reberbanen paa Bremerholm, erobrede 1679 »Laksen«, men forliste s. A. under Svaneke i en Storm Natten 22.—23. Aug.

Til Chef bestemtes Schauenburgeren Henrik Span; ham antog Tromp under sit Ophold i Holland som Officer, og han kaldtes efter sin Ankomst her til Landet »bestalter og mandhaftige Kaptejn«. Grunden til, at »Norske Løve« og ikke »Christianus Quintus« blev Tromps Skib, var maaske den, at sidstnævnte Skib med Kongenavnet ubetinget skulde i Søen, hvad enten Tromp kom i rette Tid til Stede fra sin Rejse eller ikke, og derfor nød Niels Juel den Ære fra Begyndelsen at føre dette Skib. I øvrigt var de to Tredækkere omtrent lige stærke og havde samme Antal Kanoner og Mænd om Bord paa Slagdagen, maaske med en lille Overvægt i »Norske Løves« Favør. En lidt større Forskel fremgaar af, hvad der normeredes i Slutningen af 1676; begge Skibe skal da have 600 Mands Besætning, men deraf var der 521 Baadsmænd paa »Norske Løve«, men paa »Christianus V« kun 498. — I Slutningen af Februar holdtes der Generalmønstring over Søfolkene paa Tromps Skib, og 15. Maj beordredes Henrik Span til straks at afsejle med dette Skib fra Reden ned til Sundet (ved Helsingør) og blive liggende der for at ervarte Grev Tromps Ankomst og i øvrigt holde Vagt og observere de forbigående Skibes Sejlads (Admt.s Kopibog). Denne Befaling er som ovenfor (S. 471) omtalt det første Vidnesbyrd om »Længselen« efter Tromps Tilbagekomst. 8 Dage derefter indtager Span noget Øl, men skal derpaa sejle op til Reden (for København) og sætte der for nærmere Ordre; han maa dog snart efter være blevet beordret tilbage, thi 1. Juni havde han det Uheld, at det svenske Krigsskib, »Rosa« (46 Kan.), som ilde tilredt flygtede fra Slaget under Lolland, tilligemed Jagten »Gripen« (S. 473) undgik hans Opmærksomhed i det mørke og disede Vejr, tilmed da de sejlede under engelsk Flag; de ankom lykkelig til Gøteborg. Han undgik ikke ganske en Bebrejdelse herfor; da han straks efter manglede Proviant, fik han 3. Juni den Besked, at

Provianten skulde blive ham tilsendt, men han skulde blive, hvor han var, og Kongens Tjeneste maatte han bære al Omsorg for at tage nøje i Agt. Han selv maatte kunne føle Brodden i disse Ord. Allerede 9. Juni er »Norske Løve« hos Niels Juel i og ved Køgebugt, og Span sidder 18. Juni som Meddommer i den Krigsret, som da holdtes over forsømmelige Officerer; han kaldes ved den Lejlighed ret betegnende: »Kaptejnen paa Tromps Skib«. Han gjorde sig »remarkabel« i 1. Juli-Slaget som (vistnok provisionel) Viceadmiral¹⁾ i Admiral Markvard Rodstens Flaadeafdeling og sendtes 11. Juli personlig til Skaane, hvor han præsenterede Kongen sin Tjeneste, da han vilde nedsætte sig her i Landet. Efter Ordlyden af denne Efterretning skulde man tro, at Span hidtil havde tjent Tromp og ikke Kongen; men Resultatet viste, at der var ment en Forfremmelse, idet han n. D. fik Kongens Bestalling som (virkelig) Viceadmiral (Kgl. Ekspd.). Han kom dog ikke til at følge Tromp om Bord paa dennes Admiralskib »Prins Jørgen«, der omsider var blevet færdigt (S. 477); Span fik en anden Kommando; »Norske Løve« derimod blev ved Aarets Slutning efter Reparationen af den Skade, det havde lidt 1. Juli, udseet til Tromps Admiralskib det følgende Aar. Men det havde altsaa været, som Niels Juel siger i sin Klage, »Tromps underhavende Skib«.

Men havde Niels Juel Ret i at sige, at dette Tromps underhavende Skib paa den Tid, da Kampen drejede sig om »Draken«, »ikke der omtrent (d: omkring) haver været« —? Da »Norske Løve« som anført hørte til Markvard Rodstens Eskadre, og da denne Eskadre netop kæmpede om »Draken«, og da Spans Navn i de trykte Beretninger nævnes i Forbindelse med denne Kamp, skulde dette Spørgsmaal tilsyneladende være let at besvare, tilmed da »Norske Løves« Blessurer beviste,

¹⁾ Rigsadmiralen kalder ham i øvrigt kun »Kommandør«.

at Skibet havde været i en haard Kamp; det havde lidt Skade paa Storlang og Rær og modtaget alvorlige Grundskud, saa at det et Par Dage efter Slaget maatte indsendes til Bremerholm som utjenstdygtigt. Men hvor paa Kamppladsen har det modtaget disse Blessurer? Det maa være lettest at antage, hvad der ogsaa fremgaar af de trykte Beretninger, at Skrammerne var hentedede i Slagets Slutningskamp, hvori Kanonaden lød som Trommeild¹⁾; »Norske Løve» var ogsaa til Stede her, og et Skib af samme Eskadre, »Fridericus Tertius» var endogsaa en Stund Niels Juels Admiralskib; Span har vist ført sit Skib ind i denne Kamphvirvel i forholdsvis uskadt Tilstand, siden det her kunde gøre saa god Tjeneste og holde saa længe Stand, indtil »Løvens» Kræfter omsider ebbede ud. Hvad der taler imod, at »Norske Løve» skulde være blevet saa medtaget allerede i Kampen om »Draken», er især dette, at det ikke blev »Norske Løve», men det omtalte »Fridericus III», som fik Prisepenge tilkendt for »Draken»s Erobring; dog staar her Tegn imod Tegn, thi ogsaa Span faar tildelt »Byttepenge» (S. 489); om det just var for Deltagelsen i denne Kamp, berettes ikke. Men da der dog er Mulighed for, at nogle af Eskadrens Skibe ikke om Formiddagen paa Grund af Modvinden har kunnet naa helt op til »Draken», maa vi vistnok lade Niels Juels Ord om, at »Norske Løve» var i disse Skibes Tal, staa ved Magt.

Den Prise, som Tromp bemægtigede sig, kalder Chr. Bruun »Den grønne Falk», men Navnet var, som Niels Juel anfører det, »Grønne Drage». Den 1. Juli erobredes der endog 2 Priser, der førte dette Navn, som de danske forbedrede til »Svenske grønne Drage». Den ene var et mindre Skib paa 8 Kanoner, som, mærkelig nok, blev taget af en Kaper, Niels Juel havde ud-

¹⁾ Sten Jacobsen skriver (S. 121), at Stykkerne paa begge Sider gik som Trommestikker paa hundrede eller flere Trommer.

rustet; den Erobring kunde da med Rette kaldes vor Admirals Prise. Men hans Klage omhandler et større Skib, siden det førtes af en Schoutbynacht. Denne »Svenske grønne Drage« var 1656 bygget paa Skibsholmen ved Stockholm »med to Overløb, Skanse og Bak«, var 140 Fod lang og førte 64 Kanoner (de 38 af Kobber) med 305—360 Mands Besætning. I Slaget ved Øland fik Skibet saa slemme Grundskud, at det midlertidigt maatte sættes paa Land. I Køgebugtslaget kom det om Morgenen paa Grund ved Stevns udfør Eskesti paa Klinten. Efter at Skibet havde strøget for de danske, satte disse nogle Matroser om Bord under Niels Juels tyske Sekretær, hvorpaa Stevnsboernes Strandvagt besatte Prisen og bragte efter Haanden Officererne og Mandskabet, omtrent 300 i alt, hvoraf dog flere var saarede eller syge, i Land; men de gjorde i Følge optagne Retsforhør sig ogsaa skyldige i Plyndring af Redskaber o. a. paa Skibet; særlig udmærkede sig herved en tysk Handelsmand fra Køge, Claus Mohr (Aarvog f. Kbhvn. Amt 1911, 40 ff.); desto mærkeligere er det, at Henrik Gerner omtaler ham med Hæder i »Ulysses« (S. 118). 3. Juli befales Prisen salveret og 10. Juli takseret. Den har vist ikke lidt særdeles meget under Plyndringerne, siden dens »Holl« (d: Skibsskrog) vurderedes til 7150 Dlr., Redskabet til 3882 og Stykkerne til 12,734, tilsammen 23,766 Dlr., et Tal, som ingen af de andre Priser naaede ved Vurderingen; man forstaar, at Niels Juel ikke godvilligt taalte, at Tromp uberettiget vilde tilrive sig en saadan Værdi. I dansk Tjeneste blev den ogsaa Schoutbynachtskib, førte 64—66 Kanoner, havde 386—468 Mands Besætning, var 139 Fod lang, $34\frac{3}{4}$ bred, $14\frac{1}{3}$ hul, stak $18\frac{1}{2}$ Fod agter, 15 for. I 1693 havde det udtjent som Krieger, gjorde derpaa Tjeneste som flydende Mastekran og forsvandt 1702.

Selv om »Tromps underhavende Skib« ingen Sinde havde kæmpet om »Dragen«, vilde Tromp dog have

paastaet, at han som Overadmiral havde Ret til sin Andel i alle Priser og følgelig ogsaa i »Dragen«. Men hans Optræden mod Niels Juel, hvorved han vilde tage sig selv til Rette, var for brutal til, at han kunde vinde sin Sag; snarere maatte han ikke blot miste alles Sympati, men ogsaa forspilde sin Ret. Naar Kongen som Svar paa den nys udnævnte Generaladmiral-Løjtnants Paataale allerede 7. Juli skrev: »Hvad han meldte om Prisen »Drake« imod Generaladmiral Tromp, derom er gaaen Ordres, efter Kopi, som følger«, da har vi derfor let ved at tænke, i hvis Favør Afgørelsen er truffet.

Faa Dage derefter leverede Tromp sit Hovedslag angaaende Prisespørgsmaalet. 9. Juli havde han faaet Ordre om at gaa til Søs med en Del af Flaaden, men 13. Juli fremkom han med et Brev, hvori han i 9 Punkter formulerede sine Ønsker og Betingelser; hvis Kongen ikke gav et tilfredsstillende Svar herpaa, vilde han ikke gaa ud med Flaaden. Et af Punkterne angik særligt Prisepengene; Tromp ønskede vedblivende Tien-depenge saa vel af de Skibe, der allerede var tagne, som af dem, der herefter vilde blive det, hvilken Ordning var Skik i Holland. Han fik følgende Svar: »I Henseende til Fordelen af Priser og Bytte herefter for Generaladmiralen, lod Hans Maj. det fremdeles forblive ved det, som var anordnet og reguleret, og kunde ikke reflektere paa, hvad nu var vedtaget i Holland. I Henseende til de forbigangne Priser maatte det tilskrives hans lange Udeblivelse, at han ej deri kunde nyde Del. — I det 8. Punkt havde Tromp foreslaaet, at Krigsraadet, (som vistnok holdtes om Bord paa Flaaden, og for hvilket Tromp som øverstbefalende selv var Præsæs), skulde tage Bestemmelse om de i sidste Batalje tagne Priser; men Svaret lød, at Disputer i Henseende til de erobrede Priser maatte afgøres efter Reglementerne, og vedkommende maatte erhverve Admiralitetets Dom og siden rette sig efter den, da dette Kollegium var en

Domstol, som dømte efter, hvad Søretten, Ordonancer og lovlige Sø-Coutumer medførte. — Efter dette Svar slog Tromp (18. Juli) sig foreløbig for dette Aar til Ro med Kongens Resolution og erklærede sig villig til at gaa i Søen, hvorpaa Kongen tilskriver Generalkommissariatet under 20. Juli, at hvad de af Tromp prætenderede Prisepenge angaar, da skal Kollegiet rette sig efter Kapitulationen, som i sin Tid var afsluttet med Generaladmiralen, saa at han nyder sin Andel efter Ret og Billighed (Gen. Kommis.s Journal). — I 1678 blev der indgaaet en Akkord med de dertil berettigede om de Prisepenge, som tilkom dem for de i Slagene 1677 tagne Skibe, med det Resultat, at der tilkendtes Generaladmiral-Løjtnant Niels Juel i alt 22,460 Drl., Admiralerne Markvard og Jens Rodsten hver 1800 Dlr., Viceadmiralerne Christian Bjelke 3737, Span 800 og Morsing 400 Dlr., Schoutbynachterne Cornelius de Witt 1000, salig Floris Carstensen 4000 og Matthias Pihl 150 Dlr.; Underklasserne i Søfolket 29,025 og i Landfolket 1818 Dlr. Men Tromps Tilgodehavende nævnes ikke ved denne Lejlighed.

Som bekendt var den Ro, der var kommen over Tromp, kun en Vaabenhvile; Stridighederne mellem ham og Regeringen blussede alter op næste Aar og medførte hans Afskedigelse.

(Fortsættes.)

Om Spærringsforsøgene ved Zeebrügge og Ostende.

Ved D. H.

Da den paa engelske Kilder baserede Fremstilling af de engelske Spærringsforsøg mod Zeebrügge og Ostende Havnene Natten mellem d. 23. og 24. April d. A. fremkom i dette Tidsskrifts Juni Hæfte, forelaa der fra tysk Side, udover en fra officiel Side fremkommen kort Meddelelse om, at Spærringsforsøgene var mislykkede, og at den tyske Undervandsbaadstrafk stadig foregik uhindret, ingen mere indgaaende Fremstilling af Sagen fra tysk Side.

En saadan Fremstilling foreligger imidlertid nu, og det er derfor naturligt, at Tidsskriftets Læsere faar Lejlighed til at gøre sig bekendt med den tyske Beretning.

Da Englænderne selv indrømmer, at Spærringsforsøget mod Ostende den nævnte Nat mislykkedes, bliver det kun Affæren ved Zeebrügge, der skal berøres.

Vedrørende de forskellige Episoder under Affærens Forløb gaar den tyske Beretning ud paa følgende:

1. Landsættelse af Styrken bestemt til Ødelæggelse af de paa Molen liggende Etablissementer:

Medens det efter de engelske Opgivelser skulde være lykkedes i Løbet af et Par Minutter at faa landsat 3—400 Mand fra »Vindictive«, opgives fra tysk Side dette Antal til 40—50 Mand.

Det hævdes, at under den heftige Beskydning af Maskinskytset har det været umuligt under de vanskelige Landsætningsforhold at faa saa stort et Antal i Land, som opgivet fra engelsk Side, at det overhovedet ikke lykkedes at faa Mandskab i Land fra »Iris«, og at »Vindictive« hurtigt efter Landsættelsen kastede los og stod ud fra Molen, efterladende den landsatte Styrke, af hvilke de overlevende gjordes til Fanger.

Fremdeles hævdes, at Etablissementerne paa Molen ikke blev ødelagte.

2. Spærringen af Viadukten:

Den tyske Beretning samstemmer her med den engelske, og efter begge Parters Udsagn gennemførte Undervandsbaaden saaledes sin Opgave.

3. Sænkningen af Spærreskibene:

Ifølge den tyske Fremstilling er det lykkedes to af Skibene »Intrepid« og »Iphigenia« at naa ind i Kanalen, hvor de sænkedes, men det hævdes, at de ikke naede saa langt ind, som opgivet fra engelsk Side og navnlig, at de ikke sank i en saadan Position, at Farvandet virkelig spærredes.

Allerede d. 24. besejlede Torpedobaade og d. 25. Undervandsbaade Havnen.

Iøvrigt indrømmes det fra tysk Side, at Foretagendet var godt gennemtænkt, men det fastholdes, at Hovedopgaven — »Spærringen af Brügge Kanalen« — mislykkedes.

Nekrolog.

Løjtnant Christian Johan Frøderik Grøve Tramp er født den 7. September 1842 paa Hovedgaarden Kyø i Slet Herred mellem Nibe og Løgstør og er Søn af Kammerherre, Grøve August Tramp, der var Hofchef hos Enkedronning Caroline Amalie, og Hustru Julie Louise Sophie f. Komtesse Ahlefeldt-Laurvig. Han blev Kadet 1858 og var som Kadet i 1864 udkommanderet med Fregatten Niels Juel, Kommandoskibet i Nordsøeskadren, hvor han gjorde Officerstjeneste, og hvor han i Kampen ved Helgoland den 9. Maj straks ved Kampens Begyndelse blev haardt saaret, idet hans højre Ben blev knust af en østrigsk Kanonkugle og maatte amputeres. 19. Maj s. A. blev han udnævnt til Løjtnant og var som saadan, da han var kommet sig efter sit Saar, udkommanderet som Tredjekommanderende paa Dampskibet Ægir paa Opmaaling i danske Farvande under daværende Kaptajn H. G. F. Garde, hvor han udrettede sin Tjeneste til sin Chefs fulde Tilfredshed. Dette blev dog hans eneste Togt som Officer, da han søgte sin Afsked, der blev ham tilstaaet den 20. April 1867. Allerede 6. April 1866 blev han benaadet med Dannebrogordenens Ridderkors. Da Faderen var død 1863, arvede Løjtnant Tramp sin Fødegård, hvor han efter sin Afsked tog Ophold og drev Landvæsen. I Stedet for den gamle Hovedbygning paa Kyø lod han opføre en ny efter Tegning af Arkitekt Stilling. Han tog i denne Periode af sit Liv ivrig Del i det politiske Liv og stillede sig til Folketingsvalget i April 1876 som Venstres Kandidat i Aalborg, hvor han valgtes. Han repræsenterede denne Kreds i Tinget indtil han faldt ved Valget i Januar 1879. I 1884 fik han Ansættelse i

Postvæsenet, 1902 blev han Postmester i Rømersgades Postkontor i København, 1904 paa 40 Aarsdagen for Kampen ved Helgoland modtog han Dannebrogsmændenes Hæderstegn. 1906 blev han udnævnt til Postmester i Odense, hvilket Embede han beklædte, indtil han $\frac{1}{2}$ Aars Tid før sin Død tog sin Afsked, hvorefter han alter tog Ophold i København. Her døde han den 29. August 1918 og blev begravet paa Holmens Kirkegaard.

Han var gift med Charlotte Frederikke f. Komtesse Knuth-Knuthenborg.

Løjtnant Tramp var den sidste af Officererne ombord i Niels Juel fra 1864, der gik bort. Den sørgelige Skæbne, der den Gang ramte ham som en ung, dygtig og lovende Søkriger, blev imidlertid af den største Betydning for ham for Resten af hans Liv. Han var ligefra Begyndelsen Medlem og senere igennem mange Aar Formand for de danske Krigsinvaliders Selskab og for Foreningen Helgoland, og han forstod paa den smukkeste Maade at samle de gamle Veteraner og at værne om de fælles smukke Minder fra Helgolandsdagen. Han var en smuk og elskværdig Mand, der lige til sin sidste Dag bevarede sin Kærlighed til og Interesse for den danske Marine.

T.-J.



AKTIESELSKABET
**DANSK ILT- & BRINT
FABRIK**

HAVNEGADE 35 • KØBENHAVN K.
TELEFON NR. 5279 - 5259 — TELEGR.-ADR.: DANSKILT

Fabrikation af
ILT OG BRINT

Lager af
**autogene
Svejs- og Skæreapparater
samt Tilbehør**

Reparationer af Brændere og Ventiler udføres
paa eget Værksted omgaende

Undersøgelses-Kommissionens Betænkning
for
Søslaget ved Tsu-Schima 27 og 28 Maj 1904
mellem den 2den russise Stillehavseskadre og den
japanske Flaade.

Oversat fra det russiske Tidsskrift «Morskoi Sbornik».

Ved Kaptajn Louis Tvermoes.

(Fortsat).

Ventetiden benyttedes til alle Slags Skibsarbejde, Rensning af Skibssiderne udenbords med Dykker og Udbedring af Beskadigelser. Det var strængt Arbejde for alle ombord, og det tropiske Klima, i Forbindelse med den idelige Fylden Kul, hvorved alt, baade Mennesker og Opholdsrum til Stadighed var i høj Grad snavset og modbydeligt at opholde sig i, bevirkede, at Mandskaberne maatte anspænde deres fulde Energi for finde sig i de mere end besværlige Omstændigheder.

Eskadrens Kampdygtighed maatte for at blive udviklet have en Mængde taktiske Øvelser, og dette indsa alle fra den højeste til den laveste ombord; men Hovedsagen i disse Øvelser, nemlig Skydningen, havde man ikke taget Ammunition med til fra Rusland, og Eskadrechefen havde ikke forlangt, at der skulde sendes Øvelsesammunition ud til Eskadren, og i Marineministeriet tog man sig ikke af at forsyne Eskadren med Ammunition til Øvelsesskydning.

I hele den Tid af 2 Maaneder, den samlede Eskadre laa ved Madagaskar, var der kun 2 Gange afholdt Øvelsesskydning, og efter det Antal Skud, der blev afgivet, havde disse Skydninger mere Karakteren af Forsøgsskydning end i Grunden Øvelsesskydning; med de større Kalibre blev der afskudt med hver Kanon mellem 3 og 5 Skud, og som Maal anvendtes stilleliggende Maal

der var lag nd saaledes, at Eskadren passerede dem i Kølvanndlinie og afskød sine Skud. Maalene selv var pyramideformede og meget store. Eskadrens Fart var den normale, og Afstandene oversteg ikke 6000 m.

Nogen virkelig Koncentration af flere Skibes Ild paa et enkelt Maal kunde ikke udføres ved denne Skydning, og om Bord i de enkelte Skibe vidste de i de fleste Tilfælde slet ikke, hvorledes deres egne Skud havde ramt. Skudantallet var tillige meget for ringe, og Resultatet af denne Skydning yderst daarligt.

Eskadren fik ej heller nogen nævneværdig Øvelse i Evolutioner under Opholdet ved Madagaskar; Størstedelen af Tiden gik med at indøve Udsættelse og Indbjergning af Torpedonetene og enkelte andre Øvelser til Ankers; Efterretningstjeneste eller Øvelser med Radio-telegrafen anvendtes der ingen Tid paa.

Kommandør Dobrotverskis Deling ankom til Nossi-Bey den 14. Februar. Paa Rejsen fra Østersøen til Nossi-Bey havde Skibene to Gange haft Øvelsesskydning, og denne gentoges en Gang, i Begyndelsen af Skibenes Ophold ved Madagaskar.

Foreløbig kunde Eskadren ikke komme afsted fra Madagaskar, idet de Kuldampere, der forsynede Skibene med Kul, afventede nye Instruktioner fra Hamburg-Amerika-Liniens Bestyrelse.

Da nemlig Port-Arthur maatte overgive sig, forandredes Situationen saa meget, at Bestyrelsen for Hamburg-Amerika-Linien forbød sine Skibe at følge Eskadren længere end til Madagaskar, og Eskadren kom herved i en meget vanskelig Situation. Eskadrechefen anmodede Marineministeriet om at lade sende saa store Kvantiteter Kul som muligt ud til det fjerne Østen, og samtidigt trængte han energisk ind paa det tyske Selskab for at faa dette til at holde sin engang indgaaede Kontrakt om at levere Kul til Eskadrens Skibe. Der førtes derefter Forhandlinger mellem Marineministeriet og Hamburg-

Amerika-Linien, men Eskadren blev stadig liggende ved Madagaskar og afventede Transportdamperen Irtisch og nogle andre Dampere, der skulde bringe Eskadren Forsyninger af Materialer og Proviant, idet man ikke havde været forberedt paa en saa langvarig Sejlads, og Forraadene som Følge heraf var skrumpet en Del ind. Transportdamperen Irtisch ankom til Nossi-Bey den 12. Marts; men den medbragte ikke det, som Eskadren mest af alt trængte til, nemlig Ammunition. Med Damperen Regina, der ankom 15. Marts, fik Eskadren Provisioner og en Del Materiel, og den 16. Marts stod Eskadren til Søs fra Nossi-Bey.

Det lange Ophold ved Madagaskar havde ikke i taktisk Henseende været til Nytte for Eskadren, og den Usikkerhed, der var hos alle ombord med Hensyn til Krigens Gang, havde ingen heldig Indflydelse paa Besætningernes moralske Tilstand.

Som Eskadrechefen allerede havde udtalt i sin Korrespondance med Marineministeriet, nærrede han kun ringe Tiltro til de Flaadedelinger, der var blevet sendt ud til ham, og han gentog senere overfor Ministeriet som sin bestemte Mening, at de Styrker, der var ham underlagt, var altfor ringe til at tilkæmpe sig Herredømmet paa Søen med; han ansaa det Maal, der laa allernærmest at være: At slaa sig igennem — omend kun med en Del af Eskadren — til Wladiwostock, som han ansaa for at være den eneste ordentlige Flaadebasis i Østen, idet den var i Besiddelse af de for en Flaade uundværlige Betingelser i Retning af Værfter og Dokker. Kun ud fra en saadan Basis mente Admiral Roschestwensky kunde der være Tale om at tage Kampen op med Held mod den japanske Flaade.

Kontreadmiral Nebogatoffs Afdeling, der bestod af ældre Skibe, særlig anvendelige ved Kystforsvaret, mente Admiral Reschestwensky var ganske uanvendelige til at foretage dette Togt til Stillehavet og til at virke sammen

med 2den Eskadre. Den Kommanderende udtalte i sine Telegrammer til Marineministeriet fra Madagaskar, at han ansaa denne Flaadeafdeling for at være saa uheldig, at den kun vilde komme til at genere den øvrige Eskadre i sine Bevægelser.

Viceadmiral Roschestwensky var af den Mening, at kun Afsendelse af Sortehavsflaaden til Stillehavet vilde kunne blive til virkelig Hjælp for ham, og naar den blev forenet med Stillehavets 2den Eskadre, saa vilde man sikkert med Held kunne foretage Operationer mod Fjenden til Søs.

Korrespondancen med Marineministeriet resulterede i, at man gav Admiralen Tilladelse til at afsejle uden at skulle afvente Ankomsten af Kontreadmiral Nebogatoffs Deling.

Fra Madagaskar til Kamran.

Turen fra Madagaskar til Kamran foregik under heldige Omstændigheder med en Gennemsnitsfart paa omtrent 7 Knob. Rejsen tilbagelagdes i 28 Dage. Paa denne Rejse fyldte Skibene 6 Gange Kul fra de Eskadren følgende Transportskibe og Dampere under russisk Flag. Torpedobaadene gjorde en stor Del af denne Rejse under Bugsering af de andre Skibe, hvorved Bugsertougene ofte i Begyndelsen sprang. Der indtraf ogsaa en Del Maskinhavarier, der ialt beløb sig til 112 Tilfælde eller 4 Tilfælde om Dagen. Det var særligt Styreledningerne, Dampbrørene, Kondensatorerne og Kedlerne, der led Havari, idet de blev lække og Rørene sprængtes. Paa de nye Skibe maatte man hver Dag sætte to eller hele Grupper af Kedler ud af Virksomhed, med havarerede Mandehuller, beskadigede Føde- eller Dampbrør, eller med lække eller sprængte Vandrør.

Hovedmaskinerierne i Skibene, heri indbefattet de nye Skibe, virkede tilfredsstillende. Eskadrechefen mente, at dette kom af, at Eskadren paa hele Turen kun havde gaaet med økonomisk Fart, og han befrygtede, at hvis

der foretoges Øvelser under høj Fart, kunde dette let komme til at gaa slemt ud over de nybyggede Skibe.

Den 6. April stod Eskadren om Dagen igennem Malakka Strædet. Ved Singapore kom vor Konsul ombord og meddelte, at man mente den japanske Flaade ikke var langt borte. Eskadren gik igennem det snævre Farvand uden Rekognosceringsskibe i Marschorden i 4 Kolonner, med Transportskibene og Torpedobaadene i Midten.

Til Ankers ved den Annamske Kyst.

Om Morgenen den 13. April ankom Eskadren til Bugten ved Kamran og gik til Ankers. Samtidig ankom Kuldampere under tysk Flag, som var afgaaet fra Madagaskar nogle Dage senere end Eskadren. Men da Eskadrechefen fandt, at det Kulforraad, disse Dampere medførte, ikke var tilstrækkeligt stort, forblev Eskadren paa Bugten afventende Ankomsten af nye Dampere med Kul.

Sikringen af Kul til Eskadren.

Allerede i Januar Maaned, da der forefaldt de første Misforstaaelser med Leveringen af Kul til Eskadren, anmodede den Kommanderende Marineministeriet om at bestille Kul gennem Agenter i det fjerne Østen. Til Trods for gentagne Henvendelser fra Viceadmiral Roschestwensky desangaaende blev denne Anmodning ikke opfyldt, og da Eskadren kom til Stillehavet, forefandtes der ikke her saa meget Kul, som den Kommanderende ansaa for fornødent til at have ombord, naar der skulde opereres mod en stærk Fjende saa langt fjernet fra den eneste Krigshavn, Wladiwostock.

Politiske Vanskeligheder.

Imidlertid var den franske Regering blevet meget opskræmt ved de Efterretninger, der var indløbet fra Handelsdampere, der havde passeret Kamran under neutralt Flag, om den russiske Eskadres Virksomhed, og man forlangte nu, at Eskadren skulde forlade det franske Søterritorium i de Tonkinske Farvande. Der blev i

den Anledning øvet et stærkt Pres paa Eskadrechefen saavel direkte fra de lokale Myndigheders Side som fra Udenrigsministeriet og Marineministeriet.

De franske Myndigheder bebrejdede Viceadmiral Reschestwensky ikke alene hans lange Ophold i de franske Kolonifarvande i umiddelbar Nærhed af Krigsskuepladsen, men ogsaa den Maade, hvorpaa den af den franske Regering offentliggjorte Neutralitetserklæring var bleven fortolket. Man ankede tillige over den formløse Maade, paa hvilken der var bleven optraadt overfor de lokale Myndigheder, og endelig over den Mangel paa Villen eller Kunnen bringe Eskadrens Handlemaade i Overensstemmelse med de franske politiske Interesser. Frankrig var ganske vist en Nation, der stod i venskabeligt Forhold til Rusland; men i den foreliggende Krig var den slet ikke en Allieret mod Japan.

Mangel paa Kendskab til de internationale Love og passende diplomatisk Repræsentation traadte her tydelig frem. Den Kommanderende forstod aldeles ikke de Forlangender, der blev stillet til ham, og de venskabeligt sindede Magter følte sig aldeles ikke forpligtede overfor Rusland eller Eskadren.

Til Ankers ved Bugten Wan-Fong.

Den 26. April forandrede Eskadren sin Ankerplads og gik til Bugten Wan-Fong, beliggende ligeledes paa Annams Kyst 60 Kvartmil fra den tidligere Ankerplads. Eskadren havde her stadigt Dampen oppe og ventede bestandigt, at der skulde komme Angreb fra Fjendens Side. Om hvor denne opholdt sig, modtog den Kommanderende meget modstridende Meddelelser af de forskellige russiske Agenter. Om Natten sendtes Torpedobaadene og de mindre Krydsere ud til Patrouiljetjeneste men der blev ikke observeret noget.

Selv det mindste Forbrug af Kul blev straks erstattet fra Transportdamperne. Den bestandige Kulfyldning var en stor Plage for Mandskaberne og forøgede

yderligere de trange fysiske Betingelser, hvorunder Folkene levede. Personellet i Eskadren, der var udmattet efter det lange Ophold i Troperne, bragtes paa dette Tidspunkt til næsten fuldstændig Apati. «Lad os endelig saa hurtigt som muligt komme fremad, for værre, end det nu er, kan det da aldrig blive» — saadan tænkte alle, baade Officerer og Menige.

Da man ingen Øvelsesammunition havde, blev der ikke afholdt nogen Øvelsesskydning her, og, da man nærede Frygt for, at Maskinerne ikke skulde holde dertil, ej heller nogen Evolering for den samlede Eskadre.

Nogen Konference om en samlet Plan for den forestaaende Kamp fandt der heller ikke Sted, uagtet det var en bekendt Sag, at Fjenden ikke var langt derfra. De meget sjældne Møder hos den Kommanderende for Flagmænd og Skibschefer afholdtes som tidligere kun Dagen forinden en større Sejlads skulde foretages, og kun for at give Cheferne nogle Ordre særlig for deres Skibe.

Den Kommanderende gik aldrig ombord i Skibene, og Kontreadmiral Følkersam var haabløs syg og kunde ikke være oppe.

Søndag den 30. April, Paaskedag, hilste den Kommanderende paa alle Besætningerne ved at løbe langs Linjen og hilse paa dem fra en Dampbarkasse.

Korrespondancen fra Kamran til St. Petersborg.

Viceadmiral Roschestwenski indrapporterede i sine Telegrammer om Eskadrens alt andet end gode Tilstand, om Kontreadmiral Følkersams Sygdom og om sin egen Opfattelse af Tingenes Tilstand. Han paaviste, at der i Wladiwostock langtfra fandtes tilstrækkelige Forsyninger for Eskadren og anmodede endelig om, at der maatte blive bestemt en anden Eskadrechef i hans Sted, da han ikke mente, at han med de forhaandenværende Stridskræfter kunde opnaa heldige Resultater. Han ansaa det for det bedste, om Eskadren blev kaldt tilbage. Der indløb herpaa det Svar fra St. Petersborg, at Kontre-

admiral Nebogatoffs Eskadre snart vilde slutte sig til Hovedstyrken, og at Wladiwostock var forsynet med alt det nødvendige for Eskadren.

Opholdet ved Annams Kyster skyldtes saaledes for det første Mangel paa det nødvendige Kul, og for det andet det, at man skulde afvente Kontreadmiral Nebogatoffs Ankomst med sin Deling.

Kontreadmiral Nebogatoffs Deling slutter sig til Eskadren.

Den 9. Maj gik Eskadren ud af Bugten Wan-Fong og mødte til Søs Kontreadmiral Nebogatoffs Deling, bestaaende af: Flagskibet Nikolaj den 1ste, Kystforsvarsskibene Admiral Senjawin, Admiral Uschakoff, General-Admiral Apaxin, Krydserne af 1ste Klasse Wladimir Monomach og Hospitalsskibet Kostroma, samt endelig Transportskibene Kcenia, Graf Stroganoff, Herman Lerche, Livonia, Koronia og Bugserdamperen Svir.

Den Kommanderende modtog til Søs Kontreadmiral Nebogatoff og 2 Officerer af hans Stab. Cheferne for de ankommende Skibe blev ikke indbudt til at komme om Bord til den Kommanderende, saa ikke den Kommanderende overhovedet.

Kontreadmiral Nebogatoff afgav Rapport til den Kommanderende angaaende Tilstanden i de Skibe, der var ham underlagt, hvorefter der fandt en kort Samtale Sted mellem dem om, hvorledes Turen ud til Stillehavet var forløbet; men i denne Samtale kom man ikke ind paa at forhandle om den strategiske Stilling paa Krigsskuepladsen, om Viceadmiral Roschestwenskis Planer eller om den forestaaende Kamps taktiske Sider. Hele Mødet mellem de to Admiraler varede ikke mere end en Time. Efter dette gik Transportskibene og Damperne ind til Bugten Daijot ved Kua-Be tilligemed Krydseren Almas, og efter dem fulgte saa Kontreadmiral Nebogatoffs Deling. Denne begyndte straks at fylde Kul fra Damperne.

Kontreadmiral Nebogatoffs Delings Udrustning og Sejlads.

Efter at Delingen var blevet udrustet i Krigshavnen Aleksander den 3die, blev dens Udsendelse til Krigsskuepladsen bestemt i Slutningen af December, og den 15. Februar afgik Delingen fra Rusland. Efter at være kommet gennem Middelhavet og Suez-Kanalen afholdtes der to Gange Øvelsesskydning med Kanonerne, og den sidste Marts ankom Delingen til Djibutji.

Øvelsesskydningen, som foretoges i Dejingen, gav kun et meget daarligt Resultat; Folkene var ikke inde i de til Kanonerne hørende Apparater, og man gav sig ikke Tid til at instruere de forskellige Kanonkommandører tilstrækkeligt; men da man havde faaet Øjnene op for de mange Mangler og Fejl, der var ved første Øvelsesskydning, udarbejdede Artilleriofficererne i Fællesskab bestemte Regler og Anvisninger for Anvendelsen af Barr and Stroud's Afstandsmaaler og Kikkertsigterne, og Resultatet heraf var da ogsaa, at den anden Øvelsesskydning, der foretoges, gav langt bedre Resultater end den første havde givet. Det ringe Antal Skud, der blev afgivet, var naturligvis ikke tilstrækkeligt til at give Kanonkommandørerne ordentlig Færdighed i Skydningen; hertil havde der om Bord altfor lidt Øvelsesammunition.

Da Kontreadmiral Nebogatoff havde som Opgave at slutte sig til 2den Eskadre, havde han udtrykkelig forespurgt i Marineministeriet, om hvor han skulde støde til Eskadren; men Viceadmiral Roschestwensky kunde ikke opgive noget bestemt Sted, og Kontreadmiral Nebogatoff krydsede derfor rundt i det indiske Ocean for at lede efter Eskadren. Dette var i høj Grad farligt for Delingen, idet den dels var meget svag, dels kun kunde gaa frem med meget ringe Fart.

Da Kontreadmiral Nebogatoff var ganske uvidende om de strategiske Forhold paa Krigsskuepladsen, lod han sin Stab udarbejde Planer for at gaa til Wladiwo-

stock uden om den japanske Øgruppe, igennem et af Stræderne mellem de japanske Øer og Kurillerne. Kontreadmiral Nebogatoff ansaa nemlig dette for at være den eneste Maade at operere paa, saafremt det ikke skulde lykkes at slutte sig til 2den Eskadre. Kulspørgsmaalet mente Admiralen ikke vilde forvolde større Vanskeligheder, da der efterhaanden var opnaaet betydelig Færdighed i at fylde fra de medfølgende Dampere i Søen, og Delingens Kulforbrug var tillige ikke ret stort.

Desuden var det Kontreadmiral Nebogatoffs Hensigt under hele Turen rundt om Japan at lade de med Kul lastede Skibe slæbe Delingens Kystforsvarsskibe indtil Delingen var kommet saa nær op til Wladiwostock, at de med deres egen Kulbeholdning kunde naa ind hertil.

Delingens Udrustning, der var foregaaet over Hals og Hoved, lod en Del tilbage at ønske. Maskiner og Kedler var meget udslidte, og som Følge heraf kunde disse Skibe ikke gøre mere end 10—12 Knobs Fart. Artilleriet i Nikolaj den 1ste var af meget gammel Type, Kystforsvarsskibenes 10" Kanoner var af den korte Type. Apparaterne til Ildens Ledelse var blevet opstillede om Bord Dagen forinden Skibenes Afgang fra Rusland uden en Gang at være blevet verificerede; og paa samme Maade var det med Radiotelegraf i Skibene.

Personellet's Sammensætning bar ogsaa tydeligt Præg af det Hastværk, hvormed Delingens Udrustning fandt Sted. Blandt Officererne var der en Mængde, der kom lige ind fra Koffardimarinens, og som ikke havde Begreb om deres Tjeneste som Officerer i Marinen. De Menige var for $\frac{1}{3}$'s vedkommende Folk allevegne fra uden ordentlig Uddannelse.

Da Viceadmiral Roschestwensky blev spurgt under sit Ophold ved Madagaskar, om han vilde sætte Pris paa at faa Forstærkning af Kontreadmiral Nebogatoffs Deling, udtalte han, at han mente, at denne Deling mere vilde skade end gavne Operationerne. Men senere af-

ventede han dog Delingens Ankomst, og dens Tilsynekomst udrettede det Gode, at Eskadrens Mandskaber følte det som en Glæde, at Eskadren fik denne Forstærkning.

Den 10. Maj gik Transportskibene og Krydseren Almas tilligemed Kontreadmiral Nebogatoffs Deling ind paa Bugten Dayot ved Kua-Bey, medens Eskadren opholdt sig ude til Søs. I 4 Dage blev Delingen liggende til Ankers og benyttede Tiden til at reparere, fyldte Kul og indtage Proviant, og den 1. Maj gik den ud og forenede sig med Hovedstyrken, der havde været under Damp stadigt.

I den Tid Delingen laa til Ankers ved Dayot, havde den ikke Forbindelse med de andre Skibe i Eskadren; den Kommanderende aflagde ikke Besøg ombord i Delingens Skibe, samlede ikke Eskadrens Officerer til Konference og satte ikke Kontreadmiral Nebogatoff ind i sine strategiske eller taktiske Planer for den kommende Fremtid.

Forinden Eskadren stod til Søs med det Maal at slaa sig igennem til Wladiwostock, og til Trods for at et Sammenstød med Fjenden var ganske uundgaaeligt, sammenkaldte Eskadrechefen dog ikke noget Krigsraad af Flagmænd og Skibschefer. Chefer og Officerer paa de lige fra Rusland kommende Skibe fik ingen Lejlighed til at komme sammen med deres Kammerater paa Eskadrens Skibe, da der ikke gaves den samlede Eskadre en eneste Dag til Ankers i Ro.

Eskadrechefen udsendte i Tiden fra den 9. Maj til den 14. Maj kun enkelte Ordre om Marschorden og Rækkefølgen for Skibene. Disse var de eneste ydre Tegn paa, at Skibene i Fællesskab skulde arbejde paa at løse en Opgave af alvorligste Natur, og bidrog selvfølgelig ikke til at knytte de forskellige Dele af den uensartede Eskadre nøjere sammen.

De Ordre, som Kontreadmiral Nebogatoff havde

givet for at opretholde Krigsberedskabet i hans Deling angaaende Skydeøvelser, Evolutionsøvelser o. lign, blev ikke bragt i Overensstemmelse med tilsvarende Ordre i Eskadren, dels paa Grund af Mangel paa Tid, dels fordi det var umuligt at faa et saa stort Arbejde bragt ud i Livet for hele Eskadrens Vedkommende. Ofte fik Eskadrens Skibschefer ikke engang de Cirkulærer og Ordre, som udfærdigedes ved Eskadrechefens Stab, undertiden fik de kun en Del af Ordrene sendt om Bord. Under saadanne Omstændigheder er det naturligt, at de indre Baand, der skulde knytte Skibene til hverandre, fuldstændigt bristede.

Fra Wan-Fong til Koreastrædet.

Den 14. Maj gik Eskadren mod NO i Marschorden med en Eclairerings-Afdeling i Forvejen; derefter kom to parallelle Kolonner af Panserskibe og Krydsere, af hvilke de første gik forrest. Paa begge Sider af Kolonnerne gik Krydserne Schemtschug og Isumrud som Repetitører; efter alle disse Skibe fulgte Almas, og agten for den Bugserdamperne Rus og Svir, i hvis Kølvand holdt to Kolonner af Transportdampere med 6 i hver. 9 Transportdampere havde Torpedobaadene paa Slæb. Kontreadmiral Nebogatoffs Panserskibe dannede Arrière-garden. Efter Viceadmiral Roschestwenskys Rapport strakte denne Linje sig over $4\frac{1}{2}$ Kvartmil.

Eskadren skulde gaa med en Fart paa 9 Mil, men paa Grund af forskellige Hindringer gik den med betydelig mindre Fart.

Om Natten gik man over til en anden Marschorden med Transportdamperne mellem Panserskibskolonnerne; Topplanterne tændtes ikke, og Skibene førte kun Kændings- og Kølvandslanterner. Længden af denne Linie var $3\frac{1}{2}$ Kvartmil.

Eskadrechefen havde sit Flag paa Panserskibet Fyrst Suwaroff, Kontreadmiralerne Følkersam og Nebogatoff henholdsvis paa Panserskibet Oslabija og Imperator

Nikolaj den 1ste, Kontreadmiral Enkvist paa Krydser af 1ste Klasse Oleg. Chefen for Eclaireringsdelingen havde sit Flag paa Krydseren Swjettana, og Chefen for Transportdamper-Afdelingen paa Krydseren Almas.

Den 18de Maj stoppede Eskadren op udfor Bugten ved Baschi og fyldte Kul fra Transportdamperne. Da Kulfyldningen var tilendebragt, blev Damperne Merkur og Tambof sendt tilbage til Saigon, medens Eskadren gik videre mod NO.

Natten til den 20. Maj blev den engelske Damper Oldhamia stoppet af Krydserne og visiteret. Det viste sig, at Damperen skulde til Japan med Krigskontrebande, og den blev derfor arresteret, dens Besætning erstattet med Folk fra Eskadren og Englænderne derefter sat ombord i Transportdamperne eller Hospitalsskibet Orel. Damperen blev herefter sendt til Wladiwostock efter at man havde malet Skorstenen over, gennem La Pérouse Strædet.

Krydserne Kuban og Tereks Demonstration.

Den 22. Maj sendte Eskadrechefen de to Hjelpekrydsere Kuban og Terek til den sydøstlige Kyst af Japan, og i deres medgivne hemmelige Ordre var det udtalt, at de skulde holde gaaende paa Hovedforbindelseslinierne til Japan og paa disse søge at anholde og gøre til Prise alle de Dampere, der bragte Krigskontrebande til Japan. Instruktionerne gav udførlige Anvisninger paa, hvor Krydserne skulde holde gaaende, og hvorledes eventuelt opsnappede Skibe skulde behandles, men angav kun uklart, at det strategiske Maal, Krydserne skulde søge at opnaa, var, at drage en Del af Fjendens Styrke bort fra Koreastrædet. Krydserne opfyldte nøjdet dem givne Hverv, visiterede og sænkede adskillige Dampere med Krigskontrebande, men de drog ikke et eneste af Fjendens Skibe bort fra Koreastrædet. Da Krydseren Kuban erfarede Eskadrens Skæbne, gik den ind til Saigon, og Krydseren Terek gik til Batavia, hvor

den hurtigt blev desarmeret. Kuban fyldte Kul i Saigon og gik derefter tilbage til Rusland.

Den sidste Kulfyldning.

Om Morgenen den 23. Maj, da Eskadren passerede Øgruppen Liu-Kiu, fyldtes der for anden Gang paa denne Sejlads Kul fra Transportdamperne, og Skibene fik ved denne Lejlighed mere end fuld Beholdning ombord, og Kystforsvarsskibene fyldte, efter Eskadrechefens Ordre, saa meget Kul, som de overhovedet kunde indtage. Som Følge af denne Overfyldning fik disse Skibe deres Bæltepanser ned under Vandlinien. Samtidig med Kullene blev Skibene fyldt helt op med ferskt Vand til Brug i Kedlerne

Chefen for Transportdamper-Afdelingen, Kommandør Radloff overførte sit Flag til Damperen Jaroslavl, og Krydseren Almas overgik til Eclairerings-Delingen, som nu efter Krydserne Kuban og Tereks Afgang kun havde Swjettana og Ural tilbage. Da Kulfyldningen var tilendebragt, gik Eskadren videre mod NØ med en Fart af 8 Knob.

Kontreadmiral Følkersams Død.

Den 24. Maj døde ombord i Panserskibet Oslabija Kontreadmiral Følkersam, der allerede i nogen Tid havde været haabløs syg. Eskadrechefen blev underrettet herom med et forud aftalt Signal, men han lod ikke Meddelelsen gaa videre i Eskadren. Signalet blev imidlertid opsnappet af Signalgasterne, og det var snart bekendt af Eskadren. Kontreadmiral Følkersams Flag gik ikke ned i Oslabija, og Chefen der om Bord, Kommandør Ber, overtog Kommandoen over 2den Panserskibsdeling, saaledes som det i Forvejen var blevet aftalt.

Der blev givet Ordre til, at Torpedobaadene skulde kaste deres Bugsertrusser løs, og de gik herefter for sig selv.

Eskadren overgik til en anden Marschorden: I Spidsen bibeholdtes Eclairerings-Delingen under Kaptajn

Scheins Kommando; efter ham fulgte i to Kolonner 10 Transportdampere, paa Siden af hvilke gik Panserskibskolonnen og Krydserkolonnen. Tværs ud for det forreste Panserskib og den forreste Krydser gik Schemtschug og Isumrud. Hospitalsskibene gik for sig selv ude paa Siden af Eskadren, og Bugserdamperne Rus og Svir holdt sig mellem Eclairerings-Delingen og Hovedstyrken.

Fra den 23. Maj gik Eskadren stadig med slukkede Lanterner, og kun Kølvanternerne brændte svagt. Natsignalerne gjordes med smaa Lanterner, og det var forbudt at benytte den traadløse Telegraf, og Eskadren søgte saaledes at hindre Fjenden i at opdage den.

Med dette for Øje befalede Eskadrechefen, at Krydserne ikke maatte anvendes til Eclaireringstjeneste, da dette kunde bevirke, at Fjenden tidligere fik Underretning om Eskadrens Anmarsch.

Men til Trods for disse Foranstaltninger gik Hospitalsskibene Orel og Kostroma stadig i Nærheden af Eskadren med deres fulde Natbelysning tændt og drog herved Opmærksomheden i høj Grad over paa sig.

Afsendelse af Transportdamperne til Shanghai og Krydserne Rion og Dnjeprs Demonstration.

Om Morgenen den 25. Maj, paa nærlig 31 n. Br. og 123 ø. L. sendte Eskadrechefen alle Transportdamperne til Shanghai med Undtagelse af Anadir, Irtisch, Korea og Kamtschatka, der blev ved Eskadren i Stedet for Bugserdamperne Rus og Svir. Indtil 122 20' Meridian konvoieredes Transportdamperne af Hjelpekrydserne Dnjepr og Rion, som her skiltes fra dem og afgik til det nordkinesiske Hav med særlig forseglede Ordre ombord fra Eskadrechefen.

Krydseren Rion (Chef: Kaptajn Trejan) ankom til den for ham bestemte Rayon (Shanghai-Quelport) den 26. Maj og foretog et Kryds i dette Farvand indtil den 13. Juni og inspicerede her de til Japan gaaende Dampere. Da der paa en af disse fandtes Krigskontrebande,

sænkedes den. Da Chefen paa Rion erfarede Eskadrens Tilintetgørelse, stod han Syd paa og vendte tilbage til Rusland. Krydseren Dnjepr (Chef: Kaptajn Skalski) gik ogsaa fra Shanghai et Stykke Nord paa; men uden at have udført det Hverv, der var blevet ham paalagt, vendte han hurtigt tilbage og opholdt sig ganske formaalsløst ved Filippinerne i nogen Tid; og da han her erfarede Eskadrens Ødelæggelse vendte han ogsaa hjem til Rusland. Det tilsigtede Maal med disse to Krydseres Afsendelse, nemlig at drage nogle af Fjendens Skibe bort fra hans Hovedstyrke, kunde ikke naas, dertil var Krydserne blevet for sent afsendt, og deres Ekspedition var derfor allerede fra Begyndelsen af uden enhver Betydning.

De 6 afgaaede Transportskibe gik til Ankers den 23. Maj paa Wusungs Red. Efter at have opfyldt de kinesiske Myndigheders Forlangende om at afgive skriftlig Erklæring om ikke mere at ville tage Del i Krigen mod Japan, gik Transportdamperne Jaroslavl, Woronetz, Wladimir, Meteor, Kuronia og Livonia ind til Shanghai.

Eskadren gik inidlertid Nord paa op til Koreastrædet med Kurs mod Sydsiden af Øen Quelpart. Eskadren vedblev at gaa i Marschorden, idet de Transportdampere og Bugserdampere, der var tilbage, gik i en Kølvaldslinie inde imellem Panserskibskolonnen og Krydserkolonnen. Foran gik Kaptajn Scheins Deling med Krydseren Swjettlana i Spidsen.

Om Aftenen den 22. Maj begyndte de russiske Gnisttelegrafer at kunne opfange Telegrammer paa japansk. Chefen for Krydseren Ural, paa hvilken der var installeret en Gnisttelegraf af stor Rækkeevne, anmodede Eskadrechefen om han ikke maatte forstyrre Japanernes Telegrafering, men den Kommanderende vilde ikke tillade dette, da han mente, at der herved kunde gives Fjenden Midler i Hænde til at konstatere Eskadrens Nærhed. Viceadmiral Roschestwensky gik ud fra, at

Fjenden endnu ikke havde opdaget vor Eskadre, og der var ikke herfra udsendt nogen særlig Eclaireringsdeling.

De to Krydsere Schemtschug og Isumrud, der var gaaet ud i et Par Mils Afstand fra Eskadren for at verificere Afstandsmaalene, havde ikke observeret noget fjendtlig Skib. Vejret var diset.

Om Natten den 26. Maj gik Eskadren i den sædvanlige Marschorden med delvis eller helt blændede Lanterner. Kun Hospitalsskibene førte alle Lys. Genemsnitfarten oversteg ikke $5\frac{1}{2}$ Knob.

Ved Daggry den 26. Maj blev den fjendtlige Telegrafering væsentlig stærkere, og man kunde paa vor Eskadre aflæse enkelte japanske Ord og korte Sætninger, saa vidt det kunde forstaaes handlende om, at Fjenden om Natten havde observeret nogle af Lysene paa Eskadren. Hele den følgende Dag var Vejret diset og paa vor Eskadre observeredes der ikke et eneste fjendtligt Skib. Om Morgenen og efter Middagsmaaltidet beskæftigede Eskadren sig for første Gang med samlede Evolutioner, idet Skibene overgik fra Marschorden til Kamporden med Transportdamperne foran eller agtenfor. Torpedobaadene deltog ikke i disse Manøvrer.

Signalgasterne viste sig under disse Evolutioner at være saa hurtige, at Repititøerne ikke fik Tid til at faa højest Signalerne, inden disse var forstaaet af Skibene; men hverken forinden eller efter Evolutionerne havde Flagmænd og Skibschefer Lejlighed til at konferere om disse Øvelser, saa at noget Udbytte i Retning af Personnellets Indøvelse havde Evolutionerne ikke. Der blev begaaet mange Fejl, Skibene var ikke paa deres Pladser i Formationerne og Overgangene fra den ene Orden til den anden foregik kun langsomt, og alt dette viste i Forening, at uden systematisk Indøvelse af disse Manøvrer og hyppig Sejlads af hele Eskadren sammen er det eneste, der kan give denne Samvirken, der er en absolut nødvendig Betingelse for at Eskadren kan løse sine taktiske

Opgaver. Det var i særlig Grad vanskeligt for Kontre-admiral Nebogatoffs Eskadre at følge med, særlig paa Grund af at denne havde saa ringe Fart.

Da Evolutionerne var tilendebragt, fortsatte Eskadren sin Vej i Midten af Koreastrædet med ringe Fart og i Marschorden som før.

Om Natten standsede den fjendtlige Telegrafering og genoptoges først den næste Morgen ved Solopgang.

Eskadren gik med dæmpede Lanterner som tidligere.

Den 27. Maj 1905.

Vind og Sø var med Eskadren, og det blæste kun lidt. I Horisonten stod en let Taage. Efter derom modtaget Signal fra den Kommanderende gik Kaptajn Schein med sin Deling ved Daggry den 27. Maj hen agten for Skibslinierne, og Eskadren fortsatte uden nogen som helst Eclaireringskibe foran sig.

Da Tromp var i Vente 1677.

En historisk Oversigt.

Af H. D. Lind.

(Sluttet).

Uagtet selve Slaget i Køgebugt eller mellem Stevns og Falsterbo ogsaa blev udkæmpet, medens »Tromp var i Vente«, skal her ikke forsøges nogen Fremstilling af Slagets Gang. (Om det sandsynlige Styrkeforhold mellem de to kæmpende Flaader se Historisk Tidsskrift 8. Række II, 281 f.). Dog skal her gøres et Par Bemærkninger. Hvad der blev vundet ved Sejren var først og fremmest, at Forbindelsen mellem Sjælland og Skaane (og Hæren dér) blev sikret, og at Hovedstaden forskaanedes for Blokade og fjendtligt Angreb. I et Brev af 7. Juli (Kgl. Eksped.) opgør Kongen Fordelene saaledes: »Fjenden jages til Skærene, Søen holdes ren, Gulland succurreres, Transporten til Pillau, Rostock, Lybeck og Kiel fortsættes, og Diversion kan gøres Fjenden i hans egne Lande«. — At Glæden over Sejren var stor, er forstaaeligt; men naar den — lige indtil den nyeste Tid — har givet sig et saa lyrisk Udtryk som: »der mistedes end ikke en Baad i Slaget«, da maa disse Ord ikke tages altfor bogstaveligt, thi Niels Juel tilstaar oprigtigt og mere ædrueligt (Garde, Efterr. I, 214): »Vi ikke uden to Baade haver mist«.

Endvidere nogle Ord om det Orlogsskib, paa hvilket Niels Juel havde sit Admiralsflag vajende ved Slagets Begyndelse. I Tidsskrift for Søvæsen 1917, 348 f., 355 f. er fremsat den Antagelse, at den Tredækker »Christianus Quintus«, hvorpaa Niels Juel vandt sine to Sejre i 1677, og hvis Byggeaar maa sættes til 1666, er forskellig fra

den Orlogsmand af samme Navn og omtrent samme Størrelse, hvortil der endnu er bevaret den originale Tegning paa Orlogsværftet, og som først er bygget 1683. Til et yderligt Bevis for denne Paastand kan henvises til den meget store Medaille, som vistnok straks efter Begivenhederne blev slaaet til Kongens Forherligelse i Anledning af Sejrene til Søs i 1676 og 77, og hvortil der paa Rosenborg findes en Model, skaaret i Elfenben. Paa denne Skuepenge fremstilles 1. Juli-Slaget; og her vises paa Admiralskibets Agterspejl et Billede af Kongen selv til Hest i hel Figur, hvorimod Skibet fra 1683 kun har smykket sit Galleri med Kongens Brystbilleder i Medailjoner. Man har ment, at Medaillen blot har villet eller kunnet give et Fantasibillede af Skibet, og det kunde have sin Rigtighed, hvis Kunstværket var tegnet og forfærdiget i Udlandet; men det kan paavises, at Medaillen er indenlandsk Arbejde, idet Christoffer Schneider, der virkede som Medaillør her i Landet i hele Kong Christian V.s Regering (Biogr. Lex. 15, 245), har udført eller stukket og vel ogsaa tegnet denne Skuepenge og har sikkert haft til Hensigt og tillige god Lejlighed til at levere et nøjagtigt Portræt efter selve Originalen.

Til Slutning skal her meddeles nogle Aktstykker fra Rigsarkivet, som dels indeholder de friskeste Efterretninger om Slaget, dels omhandler de Foranstaltninger, man traf i den Anledning. Aktstykkerne har paa to mindre Brudstykker nær (hos Chr. Bruun, Niels Juel og Hollænderne, S. 67 og 71) ikke tidligere foreligget trykte. De tilføjede Noter viser bl. a., at disse friske Nyheder ikke altid var at stole paa.

I.

Udtog af et Kongebrev til Niels Juel, dat. Limhavn 1. Juli, Eftermiddag. (Ekstrakt af Krigskancelliets kgl. Ekspeditioner ang. Søetaten).

Kongen havde anseet Slaget og haabede at have erholdet Sejer¹⁾ siden intet Skib var kommet did, men vel 3 af Fjendens store Skibe, som var beskadigede, og en Galiot, som ventelig søgte Malmø eller vel Gottenborg, siden Kongens Skibe forfulgte Fjenden; desaaarsag var gaaet en Ekspres til Sundet for at melde Tromp det, som var afsejlet fra Holland, i Fald han mødte disse Skibe; da ellers overlades til Admiralens Godtfindende, hvad fra Flaaden kunde sendes for at forfølge dem. Limhaven²⁾ 1. Juli 1677. — Ordren er original med Kongens Haand under, saaledes som den i Hast er ekspederet af Kancelliraad Meyer³⁾ og dateret om Eftermiddagen. Derved findes bilagt en Attest, dateret 3. Juli 1677 og underskrevet Søren Sørensen, at Korporal Søren Hansen var kommen til Trelleborg Søndagaften 1. Juli og havde forevist kgl. Ordre til Hr. Admiral Niels Juel, Ekscellence, hvorfor han straks fik en Baad med 3 Karle, men havde ej træffet noget dansk Skib, uden

¹⁾ Et andet Kongebrev til Niels Juel af 4. Juli begynder omtrent paa samme Maade: •Som vi det den 1. hujus imellem Skanør og Stævns begyndte Sø-combat selv have anseet og dets lykkelige Udgang af Fjendens Retirade lettelig mærket, saa ere vi derom af din med din Broder os tilsendte Relation videre førstændiget og priser Gud, som os saadan herlig Victorie uden stor Skade paa vore Skibe og uden megen Forlis paa Folk givet haver. — Sten Jacobsen fortæller, at Kongen var gaaet (o: redet) fra Malmø ned mod Skanør for at se, hvad Ende denne Strid vilde faa, og var i Førstningen, da Slaget begyndte, hel tavs; men da han saa, at den svenske Flaade retirerede sig, da blev han hel lystig.

²⁾ Limhavn med et Kalkbrud en halv Mil fra Malmø.

³⁾ Krigsraad Herman Meyer fungerede som en Slags Krigs- og Marineminister paa den Tid.

alene nogle Hollænder, som førte adskillige Flag og Fiskerne berettede at have sagt, at de vare komne fra Sundet. Der paa Stedet præsumeredes, at Admiral Juel om Natten maatte være forbi gaaet for at eftersøge Fjenden.

II.

Udtog af et paa Tysk affattet Kongebrev til nogle Søofficerer, dateret Lejren ved Malmø 1. Juli. Her gengivet paa Dansk. (Fra samme Ekstrakt som I).

Til Kommandørerne paa Wismarske Voss¹⁾ og Vandhunden²⁾ ved Malmø, at lette Anker og gaa imellem dette og København for at være i Beredskab, om man havde dem nødige i Henseende til Slaget, som i Dag holdes med Fjenden til Søs. Kaptejn Arnfeldt at begive sig med Fregatten Jægeren fra Limhavn til København samt med indehavende Kanoner og Mørsere³⁾ for at være i Beredskab, om fornødent gøres. Lejren ved Malmø, 1. Juli 1677.

III.

Brev fra Rigsadmiralen til Kongen af 1. Juli, vistnok sen Eftermiddag. (Ligesom IV. og V. blandt Krigskancelliets indkomne Sager vedrørende Sætaten, for 1677).

Allernaadigste Herre og Konge.

Omskønt jeg vil formode, at Eders kgl. Majestæt allerede enten ved Hr. Baron Juel, som i Gaar til Flaaden udrejste at give sin Broder Underretning om, hvis Tidender vi her haver haft, eller ved anden Ekspres

¹⁾ Krejerten »Wismarske Voss« (Ræv), 6 Kan., 30 Md., førtes af Kaptejn Ibbe Lydersen.

²⁾ Snauen »Vandhunden«, 12 Kan., 41 Md., førtes af Kaptejn Simon Sandersen.

³⁾ »Jægeren«, 24—28 Kan., 80 Md., Kaptejn Otto Arenfeldt. Skytset, der transporteredes, havde været brugt ved den nu ophævede Belejring af Malmø (S. 481).

allernaadigst vil have fornummet den lykkelig Sejrvinding, som den almægtigste gode Gud haver beskæret Eders kgl. Maj.s Vaaben ved Eders Maj.s Flaade under Hr. Admiral Juels Kommando og Konduite imod den svenske Flaade, som største Parten skal være ruineret og adspredt, saa haver jeg dog agtet fornøden nærværende min Tjener¹⁾ at oversende, som allerunderdanigst kan mundtlig berette, saa vidt visse Tidender vi derom allerede haver bekommet, og formoder jeg, at eftersom Hr. Admiral Juel med de meste af Eders Maj.s Skibe endnu var med de svenske i Aktion og dem forfulde, naar det sidste Bud afsejlede, at endnu bedre Tidender i denne Nat eller i Morgen tidlig skal ankomme, som da straks allerunderdanigst skal adviseres. Jeg haver og befaleet Tjeneren allerunderdanigst at berette, at jeg straks haver bestilt, at den hollandske Resident og General-Commissarius Gyldensparre er sejlet til Sundet for at advare de hollandske Orlogsskibe, som der er ankommen, om de 3 svenske Skibe, sig for Malmø har retireret, om de kunde ertappes. Iligemaade har jeg givet Ordre ved en Jagt, at Skibet Glyckstadt og hvad andre af Eders Maj.s Skibe han kan antræffe, at de skal drage sig over mod Malmø, samme 3 svenske Skibe at obagte og, om muligt er, hid opbringe, som jeg heller vil ønske, end de skulde falde i de hollands Skibes Hænder²⁾. Ønsker Eders kgl. Maj. under Guds Beskærmelse og forbliver Eders kgl. Maj.s allerunderdanigste og tropligtige Tjener

København, d. 1. Juli 1677.

H. Bielcke.

¹⁾ Andre Steder omtaler Rigsadmiralen Michel Winterberg som sin •Tjener• (se endvidere Chr. Bruun, N. Juel og Holl. S. 42). 1676 havde Henrik Bjelke stærkt anbefalet Winterberg til Stillingen som Sæetatens Zahlmester, dog uden Held. — Ved andre Lejligheder sendte Bjelke en Gorris Tillufsen til Kongen i lignende Ærinder.

²⁾ Se Side 480.

IV.

Brev fra Rigsadmiralen til Kongen af 2. Juli.
Kun Efterskriften er egenhændig.

Allernaadigste Herre og Konge.

Jeg haver hermed allerunderdanigst villet berette, at ret nu ankom en Bønde fra Dragør, som haver været ude ombord hos Caritas, som beretter, at Caritas havde erobret et stort svensk Orlogsskib paa 56 Stykker og laa med samme ikke langt fra Dragør; med det første Skud, Caritas gjorde paa bemældte Svensker, skød han 5 Mand ihjel, hvorpaa uden at forvente flere han straks gav sig¹). Bonden siger, at det store svenske Skib Saturnus var kommen paa Grund under Falsterrev og der opbrændt af Branderen Den forgyldte Fisk. Kaptajnen paa Caritas havde og sagt Bonden, at foruden dette var 4 andre svenske Skibe opbrændte²). Hr. Amtmand velb.

¹) «Charitas» (se Side 477), ført af Hollænderen Kaptejn Jan Foch van Embden, erobrede Natten mellem 1. og 2. Juli «Flygende Wargen» (Ulven) ved Skanør, hvor Skibet var kommet paa Grund. I Følge Vaupell Griff. II, Aktst. 105 skete det ved Saltholm.

²) Ogsaa Kaptejn Zakarias Hansen Bang, Chef paa «Havmanden», der deltog i Slaget, fortæller i sin Journal, at 3 svenske Skibe var skudte i Brand. Andre (trykte) danske Beretninger paa-
staar, at «Saturnus» sprang i Luften og at «Jupiter», «Solen» og «Wrangel» sank under eller efter Slaget; den svenske Marinehistoriker Zettersten fremdrager Beviser for, at alle 4 Skibe kom hjem, repareredes og fungerede senere. En Indberetning i vort Rigsarkiv om den svenske Flaade nævner ogsaa alle 4 under Ekvipering i 1678. Paa en anden Skibsliste fra samme Aar genfindes 3 af dem, men «Saturnus» mangler. Henrik Gerner har dog sin egen Mening om, hvorledes det forholder sig med disse Skibes «Reparation»; han siger (Ulysses, 130), at Tabet var stort for de svenske;

dog det kan blive godt; de kan sig andre gøre;
thi Kunsten stiger højt og meget kan udføre,
thi, om man vil, igen man kan dem kalde op
og lægge Navnet paa en anden færdig Krop.

Otto Krabbe¹⁾ ankom nu fra Stævn's Herred og beretter, at det svenske Skib Dragen paa 66 Stykker stod fast paa Grund under Stævn's og omtrent 100 Mand deraf var bragt i Land og af Bønderne forvaredes²⁾. Der var og kommen en Sluppe i Land med 30 Mand fra det svenske Orlogsskib Calmar, af hvilke Folk han havde en med sig hid, som beretter, at samme Skib Calmar var skødt reddesløs og havde alt 9 Fod Vand inde, og de mente, det alt var sunken straks under Stævn's³⁾. Saa jeg forhaaber, at frem bedre paa Dagen skal endnu bedre Tidender om hele den svenske Flaades Ruin ankomme. Og nærværende Monsieur Stub⁴⁾ vil allerunderdanigst berette, at skyldigen ingen Flid skal spares de 3 svenske Skibe for Malmø at beoagte, hvortil tjenlig Anstalt er gjort, og jeg vilde ønske, de maatte give sig udi Eders Maj.s Hænder, førend de hollands Skibe skulle ankomme. Jeg ønsker Eders kgl. Maj. under Guds gode Beskærmelse og forbliver Eders kgl. Maj.s allerunderdanigste og tropligtigste Tjener

København, d. 2. Juli 1677.

H. Bielcke.

Jeg talte ret nu med en Bergens Skipper, som er kommen fra Frederikshald; beretter, for 8 Dage siden

Forgylde Stokfisk, en gammel Islandsfarer, tjente 1677 som Brander under Kaptejn Henrik Heldorn; men den brændte dog først helt op ved Nyckeln's Ødelæggelse 1679. Dette støtter ikke Beretningen om Saturnus's Tilintetgørelse.

¹⁾ Otto Krabbe, Kammerherre, var fra 1671 Amtmand over Tryggevælde og Møens Amter.

²⁾ Om »Dragen» se S. 486.

³⁾ Sluppen fra »Calmar» var kommen i Land ved Holtug Skanse (Aarvog f. Kbhvn. Amt 1911, 49); det maa være sket før »Calmar's» Flugt til Malmø og kunde tyde paa, at der var Panik om Bord, siden en Del af Mandskabet forlod Skibet i Utide.

⁴⁾ Vistnok den lærde Nordmand Niels Stub, der paa den Tid stod i Forbindelse med Regeringen og blev Assessor. Han var Søn af den bekendte Patriot Kjeld Stub.

der ankom ned de 3 bergenske Orlogsskibe, hvilke indehavde 1200 Soldater, som der gik i Land; samme tre Skibe og Antonette ligger nu for Gottenborg, hvortil endnu 3 forsendes¹⁾.

V.

Egenhændigt Brev fra Rigsadmiralen til Kongen af 3. Juli.

Allernaadigste Herre og Konge.

Ret nu kom Kaptejnløjtnant Polson fra Norske Løve²⁾, bringer med, at Gud ske Lov, at denne Victorie continuerer saaledes, at de 6 store Kapitalskibe har faaet³⁾, og Hr. Admiral Niels Juel forfølger endda den svenske Admiral, værende paa det Skib Frederik⁴⁾. Christianus Quintus er i Køgebugt formedelst en Læk for i Buggen af Skyden, item Norske Løve, havendes mist sine Raar og Stænger. Kommandør Span og Viceadmiral Bielcke⁵⁾ haver mest døde og kvæstede, hver af dem ved 60 og mere. Gud hjælpe os vel her med disse mange syge og kvæstede, i Særdeleshed med de svenske Fanger, som jeg giver Gissing paa bliver 1500⁶⁾ de forrige; herom skal følge om et Par

¹⁾ Fregatten »Antonette«, 30 Kan., 110 Md., Kaptejn Jens Jensen, skulde sammen med (det danske Orlogsskib?) Falken, 3 Defensionsskibe fra Bergen, 1 fra Skien og (senere) Defensionsskibet Maria blokere Gøtcborg, men det blev opgivet i Septbr. (Gulowsen, Gyldenløvesfejden 115. 119. 139).

²⁾ Mathias Paulsen Helt (S. 483), født i Wilster, død 1710 som Admiral ved Ekvipagen i Glykstad, begravet i Meldorf.

³⁾ Da her er Tale om de Priser, som er gjorte i selve Slaget, er der regnet et Skib for meget.

⁴⁾ »Fridericus Tertius«.

⁵⁾ Henrik Span paa »Norske Løve« (S. 484), og Christian Bjelke paa »Kurprinsen« (som fik sin Stormast skudt over). Af døde og saarede havde ikke en Gang »Christianus V.« saa stort et Antal som hver af disse to Skibe.

⁶⁾ Her findes et ulæseligt Ord, maaske »uden« o: foruden. — 11. Juni var der transporteret 1200 svenske Fanger til Helsingør;

Timer underdanigste Skrivelse og Forslag fra mig og hans Ekscell. Kansler. Disimidlertid som altid forbliver Eders kgl. Maj.s allerunderdanigste og tropligtigste Tjener

København, den 3. Juli 1677.

H. Bielcke.

Den svenske Admirals Ordre haver været totaliter at ruinere Eders Maj.s Flaade og lægge sig her for København, hindrende Eders Maj. al Kommunikation herfra, hvilket alt dem haver mislinget, hvorfor Gud er at takke, som jeg haaber først og fremdeles bevarer Eders Maj. og konserverer Eders Maj.s Armee, saa vil alt gaa vel, og god Fred formodes kan, dog ej for hastig.

de hidrørte vel fra Slaget under Lolland (Admt.s Kopibog); samtidigt var 2—300 svenske Matroser blevet fordelt paa den danske Flaade (Vaupell, anf. Skr. 104). — De i Slaget 1. Juli tagne Fanger angives sædvanligvis til 2 à 3000, et vistnok altfor højt Tal. Samentælles alle Besætningerne paa de 5 i Slaget vundne Priser, naar man kun til 1553 og, hvis Folkene fra «Hieronymus» tages med, til 1945 Mand, men herfra maa Tallet paa de døde fradrages, som ikke var ringe under det store Mandefald paa svensk Side. — Niels Juel skriver 5. Juli om en Del syge, han har om Bord paa Flaaden, som mest «var komne af» de svenske Fanger, som han havde maattet overtage (Garde, Efterr. I, 216). Til at modtage de saarede i Pleje blev der gjort Anstalter hos Borgerskabet, Gejstligheden og de højlærde i København (Vaupell, anf. Skr., 105).

Zigzag-Sejlads.

Af Premierløjtnant Bangsbøll.

Zigzag-Sejlads er nu under Krigen bleven anvendt saavel af Handelsskibe som af Krigsskibe som en defensiv Foranstaltning mod Undervandsbaade under Skibenes Passage af Spærrezoneerne eller Sejlads i Farvande, hvor Sandsynligheden for at blive angrebet af fjendtlige Undervandsbaade har været særlig stor. Zigzag-Sejlads er f. Eks. bleven anvendt af patrouillerende Hjelpekrydsere i Atlanterhavet. I de store Troppekonvojer har, saavidt vides, hvert enkelt Skib Ordre til at paabegynde en forud fastsat Zigzag-Kurs, saa snart Signalet for »Angribende Undervandsbaade» lyder.

Da Vurderingen af Zigzag-Sejladens defensive Egenskaber overfor Angreb fra Undervandsbaade ikke kan baseres paa noget matematisk Grundlag, maa denne Vurdering nødvendigvis blive meget afhængig af det personlige Skøn. Hvor stor Værdi Zigzag-Sejlads har, vil sikkert komme tydeligst frem, naar man undersøger, hvorledes en Undervandsbaads Angreb paa en zigzag-sejlende Damper vil forme sig, og derefter undersøger, hvor stor Sandsynligheden for et vellykket Angreb er, samt endelig hvorledes Zigzag-Kurven burde have været for om muligt at kunne have forhindret Angrebet. Af denne indledende Undersøgelse skulde man altsaa naa til at kunne danne sig et Skøn over, hvor stor Betydning Zigzag-Sejlads har, samt komme til at se, hvorledes man paa Forhaand skal kunne konstruere en saa vidt mulig effektiv Kurve. Endelig vil man maaske ogsaa heri kunne finde et Grundlag for Udarbejdelsen af den Taktik, en Undervandsbaad bør følge i Praksis for at udnytte Angrebsmulighederne fuldt ud under et Angreb paa en Damper, der sejler i Zigzag. Dette Spørgsmaal

skal der dog ikke her kommes ind paa, idet enhver Fastslaaen af Regler for Undervandsbaadens Manøvrer i Praksis ligesom ogsaa den endelige Bedømmelse af Spørgsmaalet om Zigzag-Sejladens Effektivitet overlades til hver enkelts personlige Afgørelse. De Regler, der i i det følgende vil blive fremsat med Hensyn til Undervandsbaadens Angreb, maa kun betragtes som udelukkende teoretiske og kun fremkomne som Resultat af de tegnede Skitser som Støtte ved Forsøget paa at bestemme de enkelte Regler, der bør følges ved Konstruktionen af en nogenlunde effektiv Zigzag-Kurve.

En Forudsætning for Anvendelsen af Zigzag-Sejladser, at Undervandsbaaden er neddykket under hele Angrebet. I Almindelighed kan man sikkert gaa ud fra, at dette vil være Tilfældet ogsaa overfor Handelskibe, idet Frygten for en mulig Beskydning fra maskeret Skyts paa Handelsdamperen vil tvinge Undervandsbaaden til at forblive neddykket under hele Angrebet. Det har i alt Fald vist sig, at siden Handelsdamperne er bleven armerede, er Antallet af Skibe angrebne og sænkede ved Kanonild fra Undervandsbaade blevet betydeligt mindre end før Armeringen.

Zigzag-Kurven.

Opgaven ved Konstruktionen af en Zigzag-Kurve vil være saa vidt muligt at forhindre Undervandsbaaden i paa Basis af sine Observationer at kunne gisse sig til en omtrentlig Plads, Skibet vil passere, og som Undervandsbaaden er i Stand til at bringe indenfor sit Angrebsfelt i Løbet af samme Tid, som Damperen er om at naa Pladsen.

De enkelte Fordringer, man derfor maa stille til en god Zigzag-Kurve, kan bestemmes som følgende:

- a. Kurven skal have hyppige og store Kursændringer (for at modarbejde Angrebet).
- b. Stor Tilfældighed skal gøre sig gældende ved Kurs-

ændringerne, dels hvad Størrelsen af Drejet og dels hvad selve Drejet angaar (man gør det herved vanskeligt for Undervandsbaaden at gisse sig til Damperens Bane).

- c. Kurven skal saa vidt muligt skjule Hovedkursen og til Dels ogsaa Hovedkurslinien (paa Grund af denne Linies Betydning som Hjælp for Undervandsbaaden til at vide i hvad Retning og i Nærheden af hvilken Linie Damperens Bane gaar).
- d. Der skal opnaas en saa stor beholden Fart langs Hovedkurslinien som det er foreneligt med de ovennævnte Fordringer.

For at undgaa Misforstaaelser vil det maaske være formaalstjenligt at forklare nærmere, hvad der forstaaes ved Hovedkurslinie og Hovedkurs. Ved Hovedkurslinien forstaaes den Linie ad hvilken den direkte Sejlads mellem affarende — og paakommende Sted vilde have fundet Sted. Hovedkursen er denne Linies Retning, eller om man vil, Linier parallele med Hovedkurslinien.

Om de ovenfor opstillede Fordringer er de eneste, der maa stilles til en god Zigzag-Kurve, er det Spørgsmaal, der forsøges oplyst i det følgende, idet der samtidigt søges klarlagt de enkelte Fordringers indbyrdes Betydning.

Ved Zigzag-Sejlads vil det være ganske umuligt at lade den vagthavende Officer selv bestemme, hvorledes han vil sejle og dreje, uden at han i Forvejen enten selv har udarbejdet en Plan eller har faaet tildelt en saadan for Sejladsen. Ved at han stadigt uden Plan skal bestemme sig til varierende Drej og Tidsrum, vil han løbe en Risiko for ikke at faa det fulde Udbytte af Zigzag-Sejladens defensive Egenskab. Da han endvidere hele Tiden skal opnotere Tider og Kurser, vil hans Opmærksomhed være for meget borte fra den skærpede Aarvaagenhed, som Vagtstjenesten i Spærrezoneerne maa fordre. Endvidere vil denne planløse Zigzag-Sejlads skaffe unød-

vendigt Besvær ved Bestikkets Førelse, og yderligere er jo Muligheden, for at han kan glemme at opnotere en Kurs, ret stor.

Inden man skrider til Zigzag-Sejlads, maa man derfor have lavet sig et bestemt System, man vil gaa frem efter, idet man paa Forhaand har konstrueret sig en eller flere Zigzag-Kurver. Den enkelte Kurve strækker sig over en Tidsperiode, der fordelagtigst kan sættes lig en Time. Timen inddeler man derefter i et eller andet Antal uligestore Dele, der dog helst maa staa i et praktisk Forhold til Skibets sejlede Fart. Man kan f. Eks. dele Timen i 7 Dele:

$7\frac{1}{2}$	10	5	$7\frac{1}{2}$	$12\frac{1}{2}$	$7\frac{1}{2}$	10	Minutter
eller $7\frac{1}{2}$	10	$7\frac{1}{2}$	10	$7\frac{1}{2}$	10	$7\frac{1}{2}$	—

o. s. v.

Naar man saaledes har konstrueret en Kurve for en Time, kan man anvende den i en Periode paa indtil 4 Timer. Af den oprindelige Kurve kan der nemlig konstrueres 3 andre Kurver, idet man kan danne en Kurve symetrisk med den første med Hensyn til Hovedkursen og to andre Kurver symetriske med de to første med Hensyn til en Akse gennem Kurvernes Endepunkter, altsaa en Akse vinkelret paa Hovedkursen. Ved Konstruktion af en Kurve danner man altsaa foruden selve Kurven 3 Symetrikurver. Den første af Symetrikurverne dannes ved at lade Kurvens Kurser afvige samme Vinkel fra Hovedkursen som Grundkurvens Kurser, men til modsat Side af Hovedkursen. De to sidste Kurver fremkommer ved at man sejler de to førstes Kurvestykker ud i omvendt Orden, altsaa nu lader Kurserne nærme sig Hovedkursen under samme Vinkel, som de før fjernede sig fra den. Hvis man anvender det nedenfor beskrevne Zigzag-Kontrolbord, vil man kun kunne anvende de to sidste Kurver, uden at den oprindelige Kurves Afvigelser og beholdne Fart langs Hovedkursen forandres, hvis

Timens Inddeling er ens læst forfra og bagfra, med mindre man da vil skifte Urets Kontaktring med en anden, der har den ønskede Tidsrække. Det vil dog ikke have nogen videre praktisk Betydning, da man altsaa kun foruden den oprindelige Kurve faar en Symetrikurve, hvorimod de to sidste Symetrikurver falder bort, fordi Urets Kontaktmellemrum ikke passer med den nye Tidsrække.

Den beholdne Fart langs Hovedkurslinien kan passende sættes til 70—80 pCt. af den sejlede Fart for almindelige Handelsdamperes Vedkommende. Hvor stor man vil forlange, at den beholdne Fart langs Hovedkurslinien skal være, vil selvfølgelig for Handelsdampernes Vedkommende afhænge af, hvor stor Faren for Angreb af Undervandsbaade skønnes, og af hvor store Værdier der staar paa Spil, idet der dog maa tages Hensyn til Omkostninger og Tidspild ved den forøgede Vejlængde. Den største beholdne Fart opnaar man ved i de lange Tidsrum at lade Kurserne danne en forholdsvis lille Vinkel med Hovedkursen, men at anvende dette for hyppigt vil let blotte Hovedkursen for Angriberen og ogsaa paa anden Maade lette Angriberen hans Opgave.

En stor Gene ved Zigzag-Sejladsen er de hyppige og stadigt skiftende Kursændringer, idet den vagthavende Officer kan glemme at dreje i rette Tid eller dreje galt, hvad der vil medføre Vanskeligheder ved Bestikkets Førelse. Denne Gene kan imidlertid næsten fjernes fuldstændig ved Anvendelse af Zigzag-Kontrolbordet. Kontrolbordet er, saavidt vides, bleven anvendt af saavel engelske som amerikanske Handelsdampere, og Sandsynligheden taler for, at de i Begyndelsen omtalte Hjelpekrydsere har et tilsvarende Apparat.

Zigzag-Kontrolbordet.

Bordet bestaar af en lodretstaaende Træplade (2—3 Fod i Kvadrat), der er anbragt paa en Væg inde i

Bestikhuset tæt ved Døren eller ogsaa ude paa selve Kommandobroen paa et skærmet Sted dækket af et Stykke Sejldug eller lignende.

Paa Bordet er anbragt et Ur, langs hvis Omkreds der findes et Antal Kontakter anbragte forskydelige paa

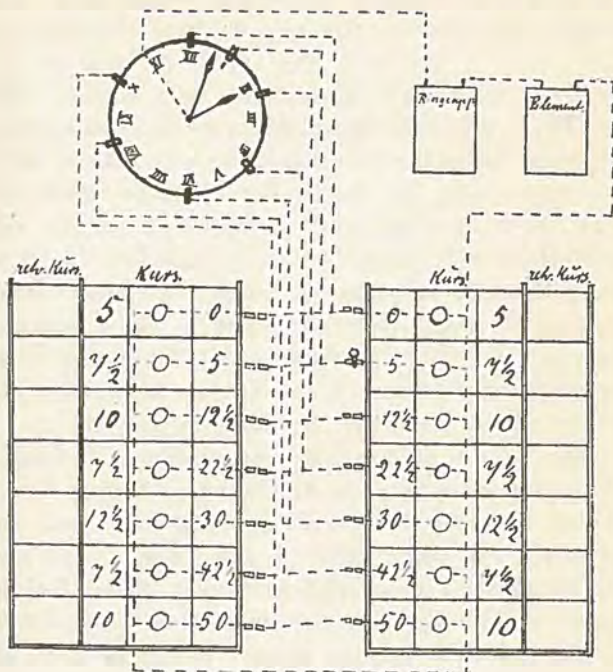


Fig. 1.

en omskiftelig Ring. Kontakterne slutes af Urets Minutviser. Foruden at slutte Strømmen til et Ringeapparat, der er anbragt ved Siden af Uret eller paa et mere passende Sted, slutter Kontakterne ogsaa Strøm til nogle Glødelamper, der i et til Kontakterne svarende Antal er anbragt i en eller flere Rækker paa hver Side af Uret. Lamperne sidder bag Ruder, der er inddelt i 3 Rubrikker. Rubrikken ind mod Bordets Midte angiver, paa hvilket

Tidspunkt af Timen, Drejet skal finde Sted. Den næste Rubrik, bag hvilken Lamperne sidder, angiver den Kurs der skal styres. Sidste Rubrik angiver den Tid, Kursen skal holdes. Yderligere kan man ved Siden af de andre Rubrikker anbringe en Rubrik med de retvisende Kurser. Lamperne bag Ruderne kan være farvede røde eller grønne i Overensstemmelse med det Drej, der skal foretages. Det vil imidlertid være mere praktisk at lade Lamperne være klare og Ruderne være farvede. Man kan f. Eks. lade hele Rubrikken være en sammenhængende mat Glasplade eller lignende, hvis enkelte Ruder er farvede, eller paa hvilke der er klæbet rødt eller grønt Silkepapir. Det mest praktiske vil maaske være at lade hele midterste Rubrik være indfattet i en let aftagelig Ramme, idet man da hurtigt vil kunne overgaa til en anden Zigzag-Kurve ved blot at skifte Rammen. Her maa dog stilles den Fordring, at begge Kurver har den samme Tidsrække. De to Kurver kan f. Eks. være den oprindelige Kurve og den første Symetrikurve.

Har man et Bord som det skitserede med to Lamperækker, kan man have en Tidsrække med sine Kurver til den ene Side og en anden Tidsrække med sine Kurver til den anden Side. I saa Tilfælde kan man efter den første Times Forløb omskifte midterste Rubriks Ramme med en Ramme, der indeholder Symetrikurven eller en anden Kurve med samme Tidsrække som den første Kurve. Højest hver anden Time skifter man Kontaktringen og overgaar til at benytte den anden Rækkes Lamper. I det hele taget kan man efter Skøn variere Kurvernes Rækkefølge ved enten at omskifte Rammen eller Kontaktringen eller om ønsket begge Dele.

Fra Kontakterne paa Uret gaar der Ledninger til Lamperne i Lamperækkerne. Hver af Kontakterne paa Uret sættes i Forbindelse med sin Lampe i den ene eller den anden af Lamperækkerne ved Hjælp af en løs

Kontaktprop, der indsættes mellem to Kontaktstykker, anbragte udfor hver Lampe.

Apparatets Virkemaade bliver altsaa følgende: Kontaktproppen sidder mellem de øverste Kontaktstykker i en af Rækkerne — Klokken ringer og Lampen tændes og angiver Drej og Kurs — Roret lægges haardt over og Kursen tages — Kontaktproppen flyttes derefter til næste Hul i Kontaktrækken, og Apparatet er klar til næste Kursændring.

For med samme Kontrolbord at kunne variere Tidsrækken saa meget som muligt, vil det være praktisk at have Bordet indrettet til Kursændring for f. Eks. hver 5 Minutter — altsaa have 12 Kontakter paa Uret og 12 Lamper i Lamperækkerne. Skal man nu kun bruge f. Eks. 7, maa nogle af Kontakterne aftages eller sættes ud af Virksomhed, det sidste er det letteste. Tænker man sig, at man fra at have anvendt alle 12 Kontakter vil gaa over til en hel ny Kurve, hvor kun 7 Kontakter benyttes, kan dette ske paa følgende Maade. Paa Forhaand har man indstillet Kontakterne paa Kontaktringen i Overensstemmelse med den nye Kurve, og i Rubrikkerne i den nye Frontplade er de Ruder, som svarer til Kontakterne, der ikke benyttes, uden nogen Angivelse af Tid eller Kurs. Man skifter da Kontaktringen og forbinder Kontakterne paa Ringen med deres Ledninger, hvilket f. Eks. kan ske med nummererede Propper. Derefter skifter man hele Frontpladen i den Lamperække, man vil benytte og sætter Træpropper mellem Kontaktstykkerne udfor de Ruder, der ikke har nogen Angivelse for Tid eller Kurs. Herved opnaar man, at man hele Tiden benytter de rigtige Kontakter.

Undervandsbaaden.

Paa Forhaand kan man bestemme, at Undervandsbaadens teoretiske Opgave maa blive følgende: Ved Anvendelse af den mindst mulige Elektricitetsmængde at

indtage en Position, der vil være den sandsynligst fordelagtigste med Hensyn til Angreb i Forhold til en hvilken som helst rimelig Kursændring af Damperen. Hele Manøvren for at komme i Angreb kan betragtes som en Række af Manøvrer fra Observation til Observation, og Opgaven for hver maa blive den ovennævnte, idet der dog samtidigt, særlig naar Afstanden er lille, maa stræbes efter at indskrænke Observationernes Antal og deres Udstrækning.

Da Undervandsbaadens Fart i neddykket Tilstand er ret lille, særlig for de mindre Baades Vedkommende, kan man gaa ud fra, at Undervandsbaaden vil være Damperen underlegen i Fart. Selv om Undervandsbaaden er Damperen jævnbyrdig i Fart, vil det, at Undervandsbaaden ikke behøver at sejle med fuld Fart, betyde en stor Besparelse af elektrisk Energi, og Undervandsbaaden vil derved bringes nærmere til Løsningen af sin teoretiske Opgave. I Praksis vil Hensynet til Forbrug af Elektricitet sikkert under de fleste Forhold træde fuldstændigt i Baggrunden i Forhold til Sandsynligheden for at komme i Angreb.

I det følgende vil der blive Brug for en Tabel over den Højde, der teoretisk skal lages for netop at overhale et Maal. Tabel I angiver saaledes den Minimumshøjde, Undervandsbaaden maa tage fra Retningen til Maalet for at kunne overhale det. Højden er angivet i Grader for forskellige Værdier af Vinkelen mellem Maalets Kurs og Retningen fra Undervandsbaaden til Damperen, og den er angivet for forskellige Fartprocenter af Damperens og Undervandsbaadens Farter. Fig. 2 giver Tabel I grafisk. Tages f. Eks. 80 pCt.'s Kurven, angiver Kurven altsaa det geometriske Sted for de Punkter, hvis Afstand fra to givne Punkter er henholdsvis x og $\frac{4}{5}x$.

Ved Undersøgelsen vil det være nødvendigt paa Forhaand at have bestemt visse Regler for Damperens

TABEL I.

U-baads Fart Damprens Fart	α = Gissel Vinkel mellem Retning til Maalet og Maalets Kurs								
	$\alpha =$	10°	20°	30°	40°	50°	60°	70°	80°
120 %	V.	8°	17°	24,5	32°	39,5°	46°	51,50	56,5°
	D-D.	4,6	4,8	5,1	5,6	6,4	7,5	9,2	11,8
	Ub-D.	5,5	5,8	6,1	6,7	7,7	9,0	11,0	13,4
110 %	V.	9°	18°	27°	36°	44,5°	52°	58,5°	
	D-D.	4,8	5,1	5,4	6,1	7,0	8,5	10,9	
	Ub-D.	5,8	5,6	5,9	6,7	7,7	9,8	12,0	
100 %	V.	10°	20°	30°	40°	50°	60°	70°	
	D-D.	5,1	5,8	5,8	6,5	7,8	10,0	14,5	
	Ub-D.	5,1	5,8	5,8	6,5	7,8	10,0	14,5	
90 %	V.	11°	22,5°	34°	46°	58°	87°		
	D-D.	5,4	5,7	6,2	7,2	9,0	15,1		
	Ub-D.	4,8	5,1	5,6	6,4	8,1	13,6		
80 %	V.	12,5°	25°	39°	54°	73,5°			
	D-D.	5,7	6,0	6,7	8,1	11,4			
	Ub-D.	4,6	4,8	5,4	6,4	9,2			
70 %	V.	14,5°	29°	46°	67°				
	D-D.	6,0	6,4	7,4	9,6				
	Ub-D.	4,2	4,5	5,2	6,7				
60 %	V.	17°	34,5°	56°					
	D-D.	6,4	7,0	8,3					
	Ub-D.	3,9	4,2	5,0					
50 %	V.	20°	43°	86°					
	D-D.	6,9	7,7	11,2					
	Ub-D.	3,5	3,8	5,6					

V = Vinkelen mellem Retningen til Maalet og den Kurs, der skal styres.

D-D = Damperens Distance til Mødestedet } Basis Længde 10 Sml.
 UbD = U-baadens — — — }

og Undervandsbaadens Bevægelser og om muligt for den sidstes Observationer.

Det forudsættes derfor, at Damperen udelukkende anvender 45°'s Drej, idet dette giver en forholdsvis kort Undersøgelse. Endvidere forudsættes det, at de enkelte

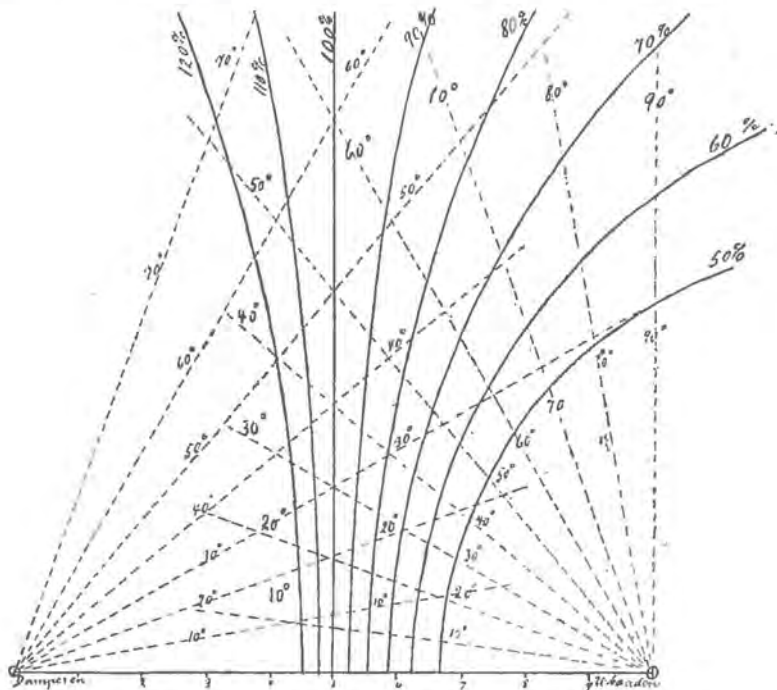


Fig. 2.

Tidsrum indenfor Tidsrækken nærlig kan sammenfattes i 3 Klasser paa henholdsvis t , $2t$, $3t$. Damperens Fart antages at være 12 Knob, og den mindste Distance, den udsejler ad en Kurs, antages at være 1 Sømil og den største 3 Sømil.

Paa Skitserne antages Undervandsbaaden at ligge «awash» og befinde sig 6 Sømil NO for Damperen i

det Øjeblik, den observerer denne. Disse Punkter er for Undervandsbaadens Vedkommende mærket med U-b og for Damperens Vedkommende med A. Under Angrebet er Undervandsbaaden neddykket og bevæger sig saa vidt muligt i Overensstemmelse med Tabel I. Hvor-naar den bør observere, kan der paa Forhaand ikke gives Regler for, da det afhænger af de enkelte Observationer og af dens Stilling i Forhold til Damperens Bane.

Under hele Undersøgelsen vil der ikke blive taget Hensyn til den Tid, det tager for Damperen og Undervandsbaaden at foretage de nødvendige Drej. Damperens Drej vil ikke blive over 90° , og Fejlen, man da begaar, blive forholdsvis lille i Sammenligning med Fejlen, man begaar ved at se bort fra Undervandsbaadens Drej, idet disse kan komme op paa ca. 180° . Drejet vil forsinke Undervandsbaaden og kan altsaa betragtes som havende reduceret Undervandsbaadens Fart.

At vise med Bestemthed, om et Angreb kan føres ind eller ej, er selvfølgelig umuligt, man kan kun se, om Undervandsbaaden er i Stand til at komme Damperen paa Skudafstand, og man maa derefter af deres gensidige Positioner danne sig et Skøn over, hvor stor Sandsynlighed der er for et vellykket Angreb.

Paa hver Skitse er der almindeligvis tegnet 3 forskellige Hovedkurver, der er mærkede paa følgende Maade:

Kurve 1: —————

Kurve 2: - - - - -

Kurve 3: - . - . - . - . -

I det Øjeblik Undervandsbaaden først observerer Damperen, antages denne at styre Øst. De Tilfælde, der derfor kan forekomme, er, at Damperens Hovedkurs er:

1) NØ-lig

2) Østlig

3) SØ-lig

1. *Hovedkursen er NØ.*

Fig. 3. Damperen lænkes i A at dreje til Kurs NØ og sejle ad denne Kurs i 5 Minutter, hvorefter den drejer til Nord i 15 Minutter, derefter atter til NØ i 5 Minutter og derefter igen til Nord. I det følgende vil en saadan Kurve blive udtrykt ved:

NØ (5)—Nord (15)—NØ (5)—Nord (?)

Inden Undervandsbaaden ser Damperen dreje, vil den ikke af dennes Kurs kunne gisse sig til, om Hovedkursen er NØ, Øst eller SØ. Hvad den derfor bør foretage sig, inden den observerer Drejet, vil senere fremgaa af Skitserne. Saa snart Undervandsbaaden derimod ser Damperen dreje til NØ, vil den vide, at Damperens Hovedkurs ligger mellem Øst og NØ (sandsynlige Hovedkurs altsaa ØNØ. Undervandsbaaden, der nu befinder sig nærlig i Damperens Kursretning, staar derfor ned mod Damperen. Efter 7—8 Minutters Forløb observerer den i Punkt (l) og ser Damperen staa Nord i. Hovedkursen er nu bestemt til at være NØ. Undervandsbaaden gisser Vinkelen mellem Damperens Kurs og Retningen til den til 40° — 50° og drejer i Overensstemmelse med Tabel I ca. 65° til SB. Efter 7—8 Minutters Forløb observerer den atter og ser Damperen stadig styre Nord. Undervandsbaaden kan slutte sig til, at Damperen sandsynligvis inden ret lang Tid vil dreje ind mod den og derved komme til at styre nærlig hen mod Undervandsbaaden, hvis den som nu holder sig i ca. 4 Streger af Damperen. I de næste 5 Minutter kan Undervandsbaaden derfor sejle med mindsket Fart i samme Retning eller — hvis den er bange for at komme til at passere for langt forbi Damperen — ad en Kurs parallel med Damperens Hovedkurs. Paa Fig. 3 er Farten sat til det halve. Man kunne ogsaa have observeret hyppigere; men paa denne forholdsvis lille Afstand maa der kun tages de højst nødvendige Obser-

vationer, og senere vil man maaske blive nødt til at tage en Ekstra-Observation, hvis Damperen ved Observation i (3) stadig styrer Nord.

I Punkt (3) eller ved Observation et lille Øjeblik

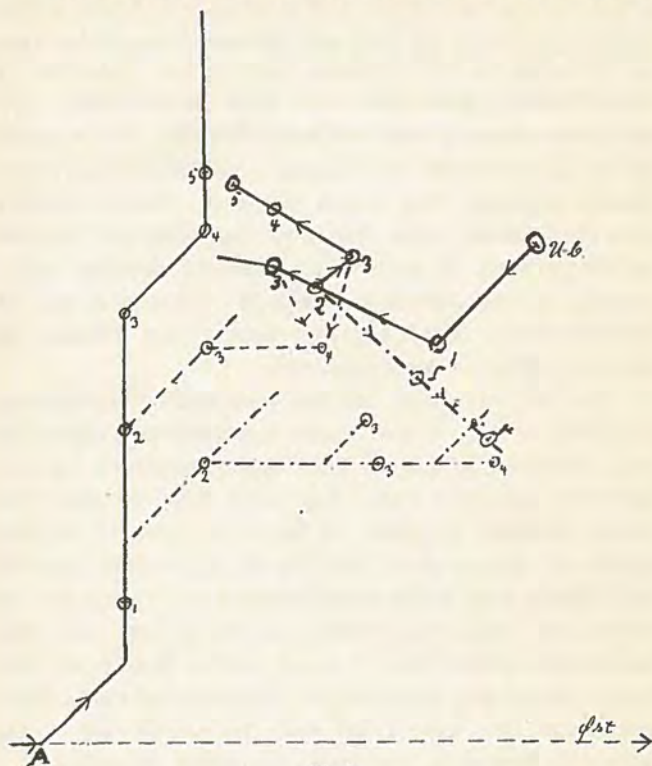


Fig. 8.

senere vil Damperen ses styre NØ, og Undervandsbaaden kan i begge de ovennævnte Tilfælde gaa i Angreb. Ved Sejlads bort fra Maalet parallel med Maalets Hovedkurs med halv Fart vil Sandsynligheden for et vellykket Angreb være bleven en Del formindsket. I Stedet for at sejle bort fra Maalet burde der være sejlet parallel med Maalets Kurs.

Hvis Damperens Kurve havde været;

NØ (5)—Nord (10)—NØ (5) eller (10)—Øst (?) (Kurve 2) vilde Undervandsbaaden i Punkt (2) i uheldigste Tilfælde have set Damperen styre Nord. Efter de samme Fremgangsmaader som ovenfor vilde Undervandsbaaden derefter i (3) have set Damperen styre Øst eller NØ og vilde nu have kunnet paabegynde Angrebet. I sidste Tilfælde (Kurs NØ) vilde Undervandsbaaden, hvis den havde været i den vestligste Position, have været nødt til at observere flere Gange umiddelbart efter hinanden, hvorimod den i den østligste Position straks vilde have kunnet sejle ind mod Damperen for senere ved Observation af sinde dens Kurs og derefter gaa i Angreb. Havde Damperen derimod i Nærheden af (3) drejet til Nord, vilde Angrebet nærlig have formet sig som for Kurve I's Vedkommende.

Det ses, at Sejlads parallel med Maalets Hovedkurs, i Tilfælde af Drej til Øst, giver større Sandsynlighed og bedre Position for Angreb end fortsat Sejlads ad samme Kurs med mindsket Fart. For Kurs Nord er det omvendte derimod Tilfældet. I det hele taget vil fortsat Sejlads ad samme Kurs eller Sejlads ad en Kurs parallel med Maalet give større Sandsynlighed for Angreb for en hvilken som helst Kursændring af Damperen i (3), idet Undervandsbaaden derved søger ind i Midten af den Vinkel, Damperen kan besejle. Undervandsbaaden skal med andre Ord hele Tiden søge at befinde sig i en Pejling af Damperen, svarende til dennes Hovedkurs.

Havde Damperens Kurve derimod været:

NØ (5)—Nord (5)—NØ (5)—Øst (?) (Kurve 3) vilde Undervandsbaaden i (2) have set Damperen enten styre Øst eller NØ. I første Tilfælde vilde den efter Tabel I have styret ca. 70° fra Retningen til Maalet og vilde derefter i (3) eller (4) være kommet i Angreb. Havde Undervandsbaaden styret vinkelret paa Retningen til Maalet, vilde den have haft størst Sandsynlighed for at

komme i Angreb, idet den vilde have haft et lille Overskud af Tid og Fart, som netop i Praksis er af afgørende Betydning. I sidste Tilfælde (Kurs NØ) havde den maattet observere kort Tid efter (2). Den vilde da omtrent befinde sig i en Pejling af Damperen svarende til dennes Hovedkurs, og Manøvren vilde enten blive nærlig som ovenfor eller, hvis Damperen stadig styrede NØ, maatte den staa ned mod den og gaa i Angreb. Angrebssandsynligheden vil dog paa Grund af Ekstra-Observationen, og fordi Undervandsbaaden muligvis et Øjeblik har staaet ned mod Damperen, være noget mindre end for det første Tilfælde.

Endelig kunde Damperen ogsaa i (2) være drejet til Kurs Nord. I dette Tilfælde vilde Angrebssandsynligheden være noget større end ved de to andre Kurser, fordi Undervandsbaaden her befandt sig paa den rette Side af Hovedkursen gennem Damperens Position.

Hvis Undervandsbaadens Fart, som paa Fig. 4 angivet, kun kan komme op paa ca. 70 pCt. af Damperens Fart, i dette Tilfælde altsaa $8\frac{1}{2}$ Knob, vil man se, at Sandsynligheden bliver noget mindre, særlig naar Damperen fjærner sig meget fra Hovedkurslinien. Følger man Kurve I, ser man, at Undervandsbaaden vil have ret stor Sandsynlighed for at komme i Angreb, selv om den mellem Punkt (2) og (3) sejler med halv Fart ad samme Kurs. Havde den derimod sejlet parallel med Maalets Hovedkurs, vilde Angrebssandsynligheden være bleven betydelig forringet. Sejlads parallel med Maalets Kurs giver nærlig samme Sandsynlighed som det første Tilfælde.

For Kurve 2 og 3 vil Angrebssandsynligheden være ret god om end lidt mindre end paa Fig. 3, selv om Undervandsbaaden ikke i (2) har observeret Damperens Drej fra Nord til NØ.

Af Fig. 3 og 4 fremgaar det, at der kommer et vanskeligt Punkt i Undervandsbaadens Manøvre, naar den

befinder sig i Damperens Kurs, og denne styrer en Kurs i Nærheden af Hovedkursen. Er nemlig Afstanden til Damperen en saadan, at selve Angrebet kan paabegyndes, men har Damperen samtidig allerede udsejlet en

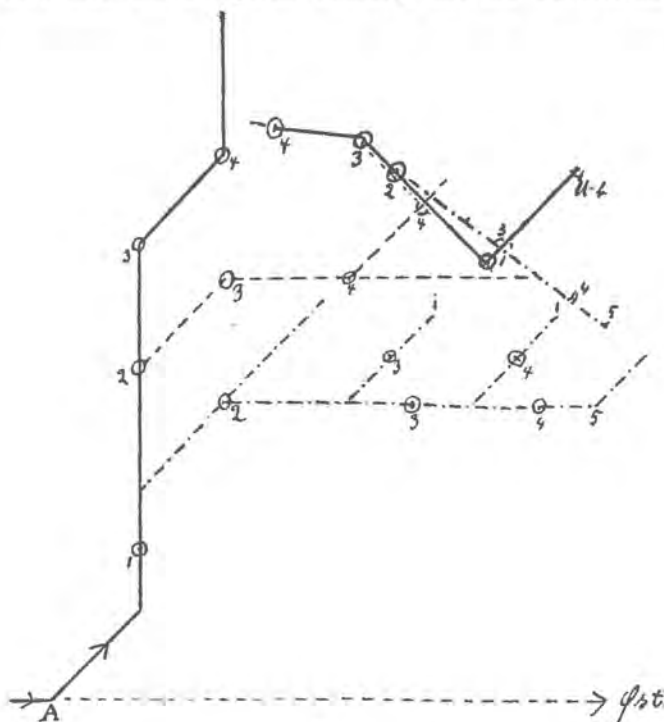


Fig. 4.

saar stor Distance af Kursen, at et Drej kan forventes, vil Undervandsbaadens Angreb være meget afhængig af, at den observerer dette Drejningspunkt. Senere vil der blive gjort Forsøg paa en matematisk Undersøgelse af dette Tilfælde.

Ved de ovenanførte Kurver har Undervandsbaaden forholdsvis tidligt været i Stand til at gisse sig til Damperens Hovedkurs. Paa næste Skitse, Fig. 5, er Under-

vandsbaaden først forholdsvis sent i Stand til at gisse sig til Damprens Hovedkurs. Skitsen er tegnet med Undervandsbaadens Fart lig 70 pCt. af Damprens Fart.

Ved Kurve I ses det, at Undervandsbaaden har ret

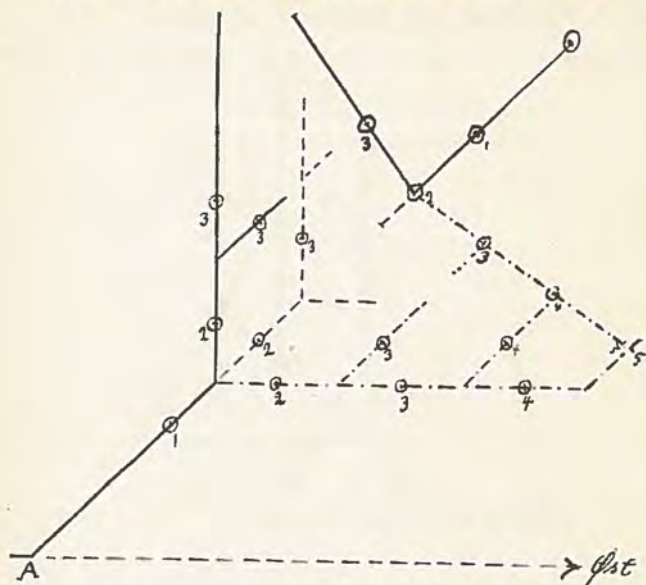


Fig. 5.

god Mulighed for at komme i Angreb, ligemeget hvornaar Dampren sejler fra nordlig til NØ-lig Kurs. I Punkt (2) har Undervandsbaaden drejet til en Kurs vinkelret paa Retningen til Dampren, den har med andre Ord taget den Kurs, der giver den største Sandsynlighed for at afskære Dampren.

Af Kurve 2 ses det, at Undervandsbaaden her netop kommer i den under Fig. 4 nævnte vanskelige Position, idet den, hvis den fortsætter med samme Kurs og Fart, vil være nødt til at observere næsten uafbrudt fra Punkt (2) for at være i Stand til at observere Damprens Drej, saa at den selv kan dreje samtidigt uden at have

modarbejdet sit Angreb ved at sejle sig selv agterefter i Forhold til Damperen.

Kurve 3 giver i alle Tilfælde ret god Sandsynlighed for Angreb. Af den tegnede Kurve kan det ikke afgøres, om Damperens Hovedkurs er Øst eller NØ.

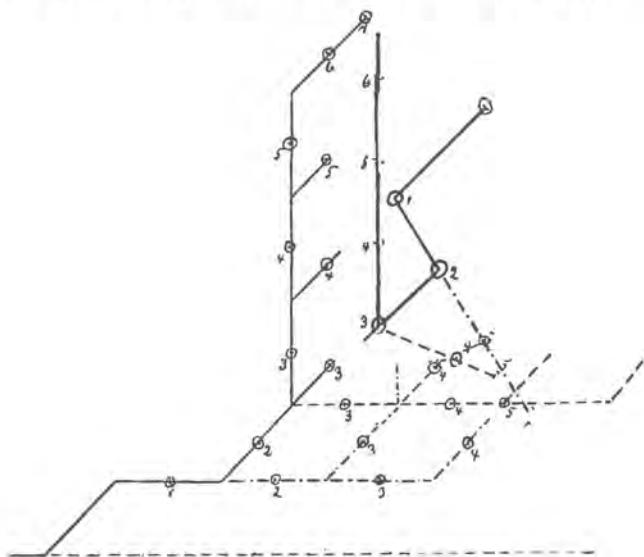


Fig. 6.

Fig. 6. Damperen viser i dette Tilfælde først sin Hovedkurs efter mindst 15 Minutters Forløb (Kurve 1). Ved Kurve 1 ses der at være Sandsynlighed for et Angreb, ligemeget hvornaar Damperen efter (3) drejer til NØ-lig Kurs. Undervandsbaaden har da i (3) taget en Kurs parallel med Damperens Kurs. Angrebssandsynligheden formindskes dog, jo længere Damperen styrer Nord, idet denne trækker forefter paa Undervandsbaaden. Samtidig forøges Sandsynligheden for at blive opdaget, idet Undervandsbaadens Afstand er forholdsvis lille, og den vil under sine Observationer befinde sig nærlig i samme Pejling af Damperen.

Havde Undervandsbaaden fra Punkt (3) ikke taget en Kurs parallel med Damperens, men derimod Kursen vinkelret paa Retningen til Damperen, vilde den sandsynligvis ikke være kommet i Angreb, hvis Damperen havde holdt Kurs Nord i ca. 12 Minutter eller mere. Undervandsbaaden havde i bedste Tilfælde været nødt til at skyde agten for tværs af Damperen og paa forholdsvis stor Afstand.

Ved Kurve 2 er Tilfældet noget lignende om end lidt gunstigere for Undervandsbaaden end ved Kurve 1.

Kurve 3 giver ret god Sandsynlighed for Angreb ved alle Tilfælde.

Det fremgaar altsaa af Kurve 1, at Kursen vinkelret paa Retningen til Maalet ikke er den, der absolut giver den største Sandsynlighed for Angreb; men at man ved at gaa til Vinkler større end 90° vil kunne opnaa større Sandsynlighed for Angreb. Spørgsmaal om, hvilken Vinkel der teoretisk er den heldigste, vil fremgaa af den matematiske Undersøgelse i Slutningen.

Fig. 7. Undervandsbaaden vil i Begyndelsen se Damperen styre Øst, og den vil derfor staa ned mod Damperens Kurs ad en Kurs, der ligger ca. 60° fra Retningen til Damperen (Tabel 1). I Punkt (1) ses Damperen styre NØ og Undervandsbaaden søger derfor ind mod dens Kurs. Paa Figuren er det angivet, at Undervandsbaaden har maattet observere et Øjeblik efter (2) for at bestemme Damperens Kurs fra Punkt (2) til (3). Egentlig er dette overflødigt, da den ved i (2) straks at dreje til den NNV-lige Kurs vilde have faaet samme Sandsynlighed for et Angreb og vilde have sparet en Observation. Af Kurven viser det sig, at det i alle Tilfælde under Kurve 1 vilde have været det bedste, om Undervandsbaaden i (2) vilde have drejet til en Kurs omtrent vinkelret paa Retningen til Damperen.

Ved Kurve 2's nordligste Tilfælde fremkommer det under Fig. 3 nævnte vanskelige Tilfælde, hvor Under-

stor Mulighed for at slippe uangrebet forbi Undervandsbaaden, og jo længere Damperen havde holdt Nord paa desto større havde Muligheden været.

Fig. 8. Undervandsbaaden vil ved Kurve 1 komme i det under Fig. 3 og 4 omtalte vanskelige Tilfælde, men

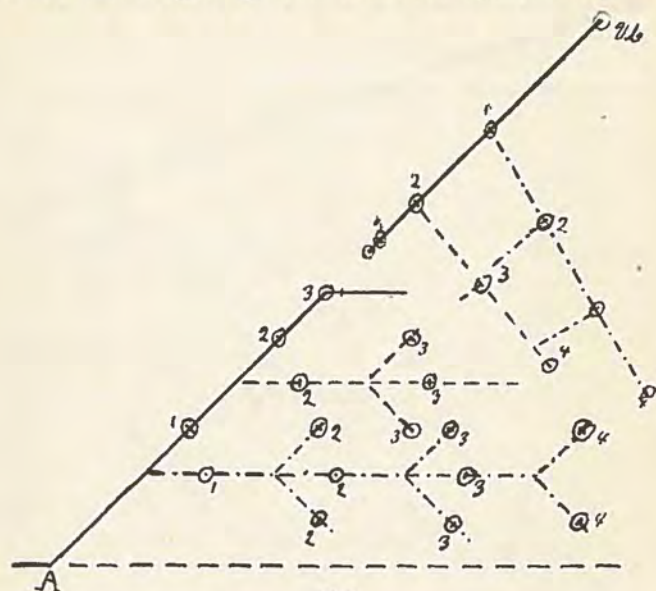


Fig 8..

et Angreb maa dog anses for muligt, selv om Muligheden for at blive opdaget er ret stor. Undervandsbaaden vilde dog sikkert have staaet sig ved at sejle langsomt fra (2) eller forblive i (2), da dette vilde have givet større Manørefrihed og bedre Angrebsforhold.

2. Hovedkurs Øst.

Ved at betragte Fig. 8 vil man se, at Kurve 1 antagelig vil give Angreb, hvorimod Kurve 2 og 3 sandsynligvis ikke vil give det, saa snart Damperen drejer til SØ-lig Kurs, og særlig hvis den kommer over paa

den anden Side af Hovedkurslinien gennem A. Muligvis vil Undervandsbaaden kunde komme i Angreb paa et senere Tidspunkt ved at styre en Kurs, der ligger mellem Damprens Hovedkurs og Kursen vinkelret paa

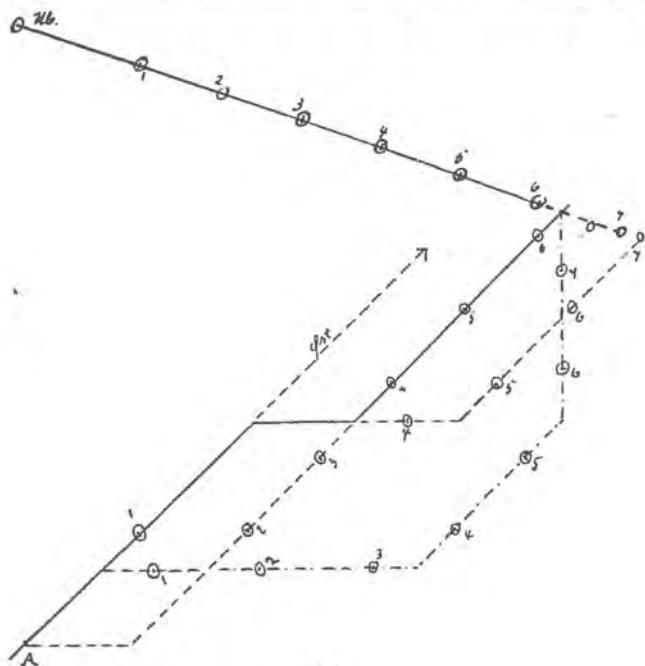


Fig. 9.

Retningen til Dampren. Sandsynligheden for Angreb er dog ikke særlig stor for noget Tilfælde, der ligger Syd for Hovedkursen.

Paa Fig. 9 vil man saaledes kunde se nogle Kurver, hvor Dampren holder sig Syd for Hovedkursen, og Undervandsbaaden dog er i Stand til at overhale den ved at styre en Kurs, der ligger ca. 70° fra Retningen til Dampren.

Paa Fig. 10 vil man kunde se, under hvilke Betingelser Undervandsbaaden, ved at styre vinkelret paa

Retningen til Damperen, vil have Mulighed for at overhale Damperen, naar denne stadig fjerner sig sydefter fra Hovedkursen i Overensstemmelse med de i Begyndelsen af Undersøgelsen opstillede Betingelser.

Er Afstanden mellem Damperen og Undervandsbaa-

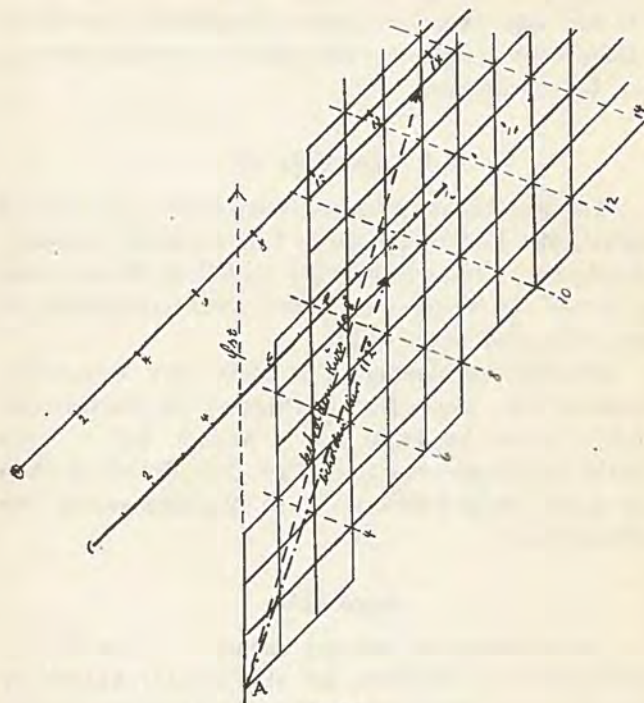


Fig. 10.

den til at begynde med 6 Sml., vil Undervandsbaaden være i Stand til at overhale Damperen til Punkt 12—13, altsaa i Løbet af ca. 1 Time fra Angrebsmanøvens Begyndelse, hvis Damperens beholdne Kurs fra A har været mindre end ca. 108° . Havde Begyndelsesafstanden derimod været 4 Sml., vilde Undervandsbaaden paa tilsvarende Maade have kunnet overhale Damperen ind-

til Punkt 8—9, altsaa i Løbet af ca. $\frac{3}{4}$ Time fra Angrebsmanøvens Begyndelse, hvis Damperens beholdne Kurs fra A havde været mindre end ca. 112.

Hvis Damperens beholdne Kurs i 1 Time afviger over ca. 2 Streger fra Hovedkursen, vil Undervandsbaaden have meget ringe Mulighed for at komme i Angreb, hvis den ved Angrebsmanøvens Begyndelse har været 4 Streger fra Damperens Hovedkurs til modsat Side af, hvor Kurven kommer.

3. Hovedkurs SO.

Tilfældet vil her være det samme som paa Fig. 10 angivet, idet Undervandsbaaden kun vil kunde komme i Angreb, naar Damperen bevæger sig Øst for Hovedkursen og fjerner sig ret langt fra denne. Sandsynligheden er med andre Ord nærmest Nul.

Er Undervandsbaadens Fart større end Damperens beholdne Fart langs Hovedkurslinien, vil Undervandsbaaden muligt kunde komme i Angreb ved at sejle parallel med Damperens Hovedkurs, hvis den derved kan naa en saa forlig Position, at en Angrebsmanøvre kan paabegyndes.

Angrebsfeltet.

Af Undersøgelsen ovenfor fremgaar det, at Undervandsbaaden har Mulighed for at komme i Angreb for Hovedkurserne NØ og Øst. Den fordelagtigste Position Undervandsbaaden kan indtage, er at befinde sig i Halveringslinien for den Vinkel, indensfor hvis Ben alle Positionerne for de to Hovedkurser ligger. Det maa nemlig anses for fordelagtigere og sikrere med Hensyn til Angreb, at det Felt, Undervandsbaaden kan beherske, grænser op til en af Ydergrænserne af det Felt, Damperen kan besejle, idet der derved kun bliver en Vej, Damperen kan slippe ud af, hvorimod der bliver to

Veje, hvis Undervandsbaaden kun behersker den midterste Del af Damperens Felt.

Undervandsbaaden maa derfor, naar den opdager Damperen, og endnu ikke af dens Bevægelser har været i Stand til at bestemme dens Hovedkurs, søge ind mod en Position ca. 2 Streger paa Damperens Bov ind mod den Kurs, den anser for den sandsynlige Hovedkurs. Saa snart den faar en Forestilling om Damperens Hovedkurs, maa den søge hen mod denne Pejling af Damperen. Almindeligvis vil Undervandsbaaden i aaben Sø antagelig kende Damperens Hovedkurs indenfor et Par Streger, idet den nogenlunde kan gisse sig til, hvorfra Damperen kommer, og hvor den skal hen. Undervandsbaaden kan da straks begynde at søge hen mod Damperens Hovedkurs.

Det Felt, Undervandsbaaden er i Stand til at beherske med en Fart af ca. 80 pCt. af Damperens Fart og ved at styre vinkelret paa Retningen til Damperen, er ca. 55° paa hver Side af Retningen fra Damperen til Undervandsbaaden (Tabel I).

Hvis Undervandsbaaden som ovenfor nævnt befinder sig ca. 2 Streger fra Damperens Bov ind mod den sandsynlige Hovedkurs, vil den med en Fart af 80 pCt. af Damperens Fart være i Stand til at beherske Damperens Felt for de to nærmeste Hovedkurser, naar Damperen udelukkende anvender 45° Drej, og de mindste Distancer er $\frac{1}{8}$ af de største. Alle Positionerne for de to Hovedkurser ligger nemlig indenfor en Vinkel paa 115° . Fartprocenten vil da relativt være mere end 80 pCt., idet Damperens beholdne Fart langs en af Yderlinierne vil være ca. 94 pCt. af den sejlede Fart.

Angrebet.

Undervandsbaaden vil altid have Valget mellem straks at søge ind mod Damperen ved straks at tage saa lille Højde som mulig (Tabel I) for derved at søge at komme

saa hurtigt som muligt i Angreb, eller den kan holde paa den større Angrebssandsynlighed, den faar ved at staa vinkelret paa Retningen til Damperen eller vinkelret paa dens Hovedkurs, hvis denne kendes. I sidste Tilfælde vil det være Damperen, der sejler ind mod Undervandsbaaden, medens denne kun foretager den fornødne Sejlads vinkelret paa Hovedkursen for at holde sig i den rette Pejling. I Praksis vil vel nok en skønsmæssig Anvendelse af begge Maader være det heldigste.

Hvis Damperen staar lige ind mod Undervandsbaaden, kan Undervandsbaaden enten staa lige ned mod den, hvis det er antagelig, at denne Kurs er Hovedkursen, eller staa bort fra den. Ved at staa ned mod Damperen, vil Sandsynligheden for et Angreb, hvis Hovedkursen er en anden, blive formindsket i Forhold til den Sandsynlighed, der er for at komme i Angreb, hvis Undervandsbaaden om nødvendigt sejler bort fra Damperen og derved holder en passende Angrebsafstand, indtil den har faaet gisset sig til Damperens omtrentlige Hovedkurs. Hvorledes Forholdene iøvrigt stiller sig for Undervandsbaaden, hvis den vil føre Angrebet ind ved paa ovennævnte Maade at staa ned mod Damperen, vil fremgaa af den matematiske Undersøgelse.

Det, det tilsyneladende teoretisk gælder om ved alle Angreb, er saa vidt muligt at holde en passende Angrebsafstand, indtil man har gisset sig til Damperens Hovedkurs. Derefter søges der hen mod en Position passende forlig af Damperen mellem denne og dens Hovedkurs. Lige inden selve Angrebet bør Undervandsbaaden saa vidt muligt befinde sig nærlig i Damperens Kurs eller helst mellem denne Kurs og den, der sandsynligvis vil blive drejet til.

Det heldigste vil være at føre Angrebet ind paa Damperen, naar den styrer en Kurs i Nærheden af Hovedkursen. Undervandsbaaden vil da, lige inden An-

grebet, medens Damperen endnu mangler at foretage et Drej, inden Angrebet skal føres ind, se Damperen styre en af Yderkurserne. Den vil da vide, til hvilken Side Damperen nødvendigvis maa dreje, og den vil derfor kunne søge ind mellem den styrede Kurs og Hovedkursen, saaledes at Angreb eventuelt vil kunne rettes mod Damperen, medens den endnu styrer Yderkursen.

(Fortsættes.)

Bog anmeldelse.

Studier over Verdenskrigen: Den militære Situation ved Krigens Udbrud.

Som Led i de af det krigsvidenskabelige Selskab udgivne »Studier over Verdenskrigen« er udkommet »Den militære Situation ved Krigens Udbrud i Hæren« af Kaptajn W. W. Prior og Premierløjtnant Løkkegaard.

Den foreliggende Studie indeholder en udmærket Oversigt over de krigsførende Landes Hære — et Materiale, som det maa have kostet et ikke ringe Arbejde at samle.

Foruden de tørre Tal findes for hvert enkelt Land en kort historisk Oversigt over Udviklingen af Rustningerne i Perioden før Krigen, og man faar heraf et udmærket Billede af, hvorledes Magterne har vaaget over hinanden og stadigt har hidset hinanden til nye Anstrængelser. En Tabel over den tyske Hærs Styrke fra 1887 til 1913 er f. Eks. meget oplysende. Den samlede Fredsstyrke var 1887: 468 Tusinde og i 1913: 865 Tusinde — og samtidig ses den voldsomme Forøgelse af Artilleriet samt naturligvis af de nyere Vaabenarter.

Der gives tillige for hvert enkelt Land Oplysning om Principperne for Udskrivning, Værnepligt og Rekruttering samt om Hærens Organisation og Rammer i store Træk.

Endvidere omtales de taktiske Principper, navnlig for Tysklands og Frankrigs Vedkommende — og begge hylder øjensynlig Offensiven som det ene saliggørende og dog har begge Parter i Krigen faaet rig Anledning til at prøve Defensiven.

Det fremhæves, at Frankrig i Rustningskapløbet navnlig lagde sig efter hurtigskydende Feltartilleri — og det blev jo ogsaa sagt, at den 75 mm Feltkanon bidrog

stærkt til at redde den kritiske Situation i Krigens Begyndelse.

Tilslut sammenlignes de to Partiers militære Status ved Krigens Udbrud, og Forfatterne kommer til det Resultat: at den øjeblikkelige militære Situation var gunstigere for Centralmagterne i 1914 end paa noget andet Tidspunkt før eller senere.

H. G.

Søfartsteknisk Forenings Aarskrift 1917—1918.

Søfartsteknisk Forening, som samler de ledende Mænd med fælles tekniske Interesser paa Søfartens og Skibbygningens forskellige Omraader, har udsendt sit Aarskrifts 3. Aargang.

Dette indeholder 6 Foredrag over Emner, som i en samlet og overskuelig Form beretter om de nyeste Fremskridt og Rørelser indenfor vor Søfartsverden — hvorfor de sikkert ogsaa kan paakalde Interesse udenfor selve denne Forenings Rammer hos dem, der paa en let Maade vil følge med Tiden paa dette specielle Omraade.

Som et selvfølgeligt Emne omhandler det første Foredrag Betonskibbygning. Heri udvikler Ing. Harald Alfsen — Direktør for Porsgrund Cementstøberi, hvorledes Jernbetonskibe kom frem som et Surrogat, da Krigen medførte en stadig voksende Materiale-mangel, men hævder tillige, at det bliver ikke alene »en Hjælp i Nødens Tid, men noget, man bliver nødt til at regne med ogsaa i Fremtiden — som Konkurrent — fuldt jævnydig — til Jernskibe. — De mange Fordele, Anvendelsen af »armeret Beton« til Skibbygning har, paa-vises, uden at der dog lægges Skjul paa, at Jernbetonskibe endnu befinder sig paa det eksperimentelle Standpunkt og har sine Børnesygdomme at overstaa. Paa rigtig Norsk karakteriserer Direktøren Betonskibet »som et eneste Legeme skaaret ut av det haarde fjeld« — og

det maa haabes — ogsaa for dansk Skibbygnings Skyld — at det maa klare alle de Skær, som det vil møde paa sit farefulde Element.

Skibsingeniør Allan Olsen behandler indgaaende i et Foredrag Nødvendigheden af og Vanskeligheden ved en retfærdig Bestemmelse af Skibes »Lastelinie«. I en historisk Udvikling — ligesom Mr. Plimsoll i det engelske Parlament gav Stødet til ved Lov fuldt ud at betrygge et Skibs Sødygtighed, til de internationale Konferencer i vor Tid — vises hvor meget der er naaet, og hvad der endnu mangler.

Paa en fornøjelig Maade faar Læseren gennem Direktør T. F. Myhres Foredrag »om Befragtning og Mæglervirksomhed« et Indblik i den kommercielle Side af Søfarten med de mange Besværligheder, det indviklede Maskineri — med Certepartier og de mangeartede Klausuler — særlig under vore urolige Forhold, giver saavel Reder som Befragter, og en Skibsmæglers tidt brydsomme Virksomhed forstaas tilfulde.

I Underdirektør E. Læssø-Barfods interessante Afhandling berettes om Standardbevægelsen i Udlandets Skibbygningsindustri før Krigen — og om hvorledes den har taget Fart særlig i U. S. A. og England efterat den vindskrænkede Undervandsbaadskrig har formindsket Verdenstonnagen med ca. 12 Mill. Registertons. De forskellige Standardtyper beskrives, og der slaas til Lyd for, at Danmark, selv om vi er for smaa til helt at kunne anvende et Standardssystem i alle Enkeltheder, dog burde arbejde efter et gennemført Duplikeringsystem — for at vi ikke skal bukke under i Verdenskonkurrencen — og at en Standardkomite skulde nedsættes for at undersøge disse Forhold.

I Emnet »Grundlaget for Bestemmelsen af Skibes Styrke« af Direktør i det Norske Veritas T. Bruhn gives en overskuelig Oversigt over dette Spørgsmaal. Skønt mange vigtige Problemer kan klarlægges ved matemati-

ske Beregninger, paaviser Direktøren, at et teoretisk Grundlag ikke fuldtud kan løse den foreliggende Opgave paa Grund af de mangeartede og tit uberegnelige Paa-virkninger, der møder et Skib paa dets Vej. Derfor er Klassifikationsinstitutionerne, som i Praksis bestemmer Fastsættelsen af Dimensionerne af Skibe i dets Enkeltheder gaaet Erfaringens Vej. Dette udvikles klart og indgaaende.

Aarskriftet slutter med en illustreret Artikel af Direktør Munk om den gamle historiske Tørdok paa Kristianshavn, hvis Saga nu er ude. P. R.

P. W. Morner: En kystartilleristisk Studie over Verdenskrigen.

Studien er skrevet i et overordentlig malende og livligt Sprog, som det er en Fornøjelse at læse. Den giver et Billede af en moderne Flaades Angrebsmidler og Angrebsmaader mod en Kystbefæstning, der som Helhed baade er interessant og lærerig, selv om Forfatteren for visse Enkeltheders Vedkommende lader sig rive lidt for langt med af den Begejstring for Emnet, som han utvivlsomt besjæles af. Der omtales saaledes Monitorer paa 4000 Tons med tredobbelte Sider, Panserbeskyttelse paa 300 mm, 2—4 Kanoner af 40 cm Kal., 20 Knobs Fart og 3 m Dybgaaende, og et saadant Skib kan ikke fremstilles. Der omtales Virkningen af det svære Skibsskyts; hvad Træfningen angaar, vises den enorme Forskel mellem det, der er naaet under Fredsøvelser og det, der, saa vidt man ved, er naaet under Kamp, og Hovedgrundene til denne Forskel. Under Omtalen af Virkningen af det enkelte Skud siges det, at Krigserfaringerne tyder paa, at intet svært Panser gennembrydes, men dette er næppe rigtigt. Til sidst behandles en Kyst- eller Søbefæstnings Chancer overfor en angribende, moderne Flaade og de Slutninger, man for disse Befæstningers Vedkommende kan drage

af Verdenskrigen, og man faar unægtelig ikke Indtryk af, at Forfatteren ser lyst paa vore egne Forhold i denne Henseende.

C. Bastrup.

Paa Aschehougs Forlag er udkommet en Bog: »Rottereden» af Patrick Macgill, oversat af Valdemar Rørdam.

Forfatteren er mest bekendt fra de to Bøger før Krigen: »Den røde Horizont» og »Det store Fremstød», hvor han navnlig udmaler den Elendighed og Ulykke, som Krigen medfører for de Mennesker, som den rammer.

»Rottereden» har intet direkte med Krigen at gøre, idet den foregaar paa en lille Ø ved Irlands Kyst, men i Retning af Ulykke og Elendighed giver den ikke Krigsbillederne noget efter. Man maa haabe, at den her beskrevne Fiskerflække og dens Beboeres Liv ikke er Udtryk for den irske Fiskerbefolknings Vilkaar i Almindelighed.

Man stifter ogsaa Bekendtskab med et Fattigkvarter i Glasgow. — »Rottereden» er et Logihus for hjemløse Kvinder — og den Tilværelse, der føres der, er rentud ynkværdig. Man kan forstaa, at nationale Følelser kun har ringe Chance for at naa ind i de Samfundslag, der her skildres — endsige Begejstring for en fjern Krig.

I al sin Uhygge afgiver Bogen et interessant Billede paa Livet blandt dem, der er gaaet til Bunds i Samfundet.

H. G.

Nekrologer.

Kommandør **Thomy von Jessen** blev født i Nykøbing paa Falster den 2. August 1833 og var en Søn af Geheimekonferensraad, Kammerherre, Stiftamtmand Mathias Reinhold v. Jessen og dennes anden Hustru Juliane Henriette f. Ter-Borch.

Han blev Kadet 1848, Sekondløjtnant den 3. August 1854 og 24. Marts 1858 Løjtnant. Efter at have været udkommanderet paa forskellige Togter, deriblandt 1854 med Korvetten Flora, 1855 med Linieskibet Waldemar og 1856—57 med Korvetten Najaden til Vestindien og Sydamerika, gennemgik han 1859—61 den militære Højskole for at studere Artilleri. Han blev derefter Artilleriofficer i Marinens første Panserskib — Panserbatteriet Rolf Krake — med hvilket han sejlede 1863, i Krigsaaret 1864, i 1866 og 67, fra hvilke Togter han anbefaledes som en dygtig Artilleriofficer, hvis Højskoleuddannelse dog fik ham til at betragte Skibstjenesten mere fra et teoretisk end praktisk Standpunkt. 1867—68 foretog han en Studierejse til Udlandet for at perfectionere sig i sit Specialfag, og efter Hjemkomsten blev han straks ansat i Søartilleriets Tjeneste først som Adjutant hos Generalinspektøren og i 1869 som Undertøjmester og Medlem af Konstruktionskommissionen. 1869, 70 og 73 var han næstkommanderende i Panserbatteriet Lindormen, den 15. Maj 1872 blev han udnævnt til Kaptajn og 13. Januar 1873 til Ridder af Dannebrog, 1873—82 var han Lærer paa Søofficersskolen i Artilleri og 1874 og 75 næstkommanderende i Panserskibet Odin. Den 1. Maj 1876 blev han udnævnt til Tøjmester og Chef for Artillerikorpsset og beklædte denne Stilling lige til sin Afsked. Hans Virksomhed som Tøjmester faldt paa et Tidspunkt, hvor Artilleriet var i en rivende Udvikling. Det faldt i hans Lod at modtage og indføre de første Bagladekanoner og Hotchkiss Revolverkanoner i Flaaden, ligesom

ogsaa Krudt- og Granatfabrikationen forbedredes betydeligt. 1880 var han Chef for Skonnerten Ingolf paa Togt til Færøerne og Island. Paa dette Togt forefaldt en Kanonsprængning, der kostede flere Menneskers Liv og Lemmer. Den 11. Februar 1882 modtog han Dannebrogsmændenes Hæderstegn, og 1884—85 var han atter Chef for Ingolf paa Togt til Vestindien. Den 2. August 1885 blev han afskediget paa Grund af Alder og med Kommandørs Karakter og henlevede Resten af sit Liv i København som Agent for Firmaet Hotchkiss.

Han var 2 Gange gift, første Gang med Johanne Cecilie Margrethe f. Tidemann, anden Gang med Elisabeth f. Schoustrup, en Datter af Kommandør Jens Schoustrup.

Han døde i København den 31. December 1917 og blev begravet paa Assistents Kirkegaard.

Kommandør Jessen var ikke nogen særlig praktisk Sømand, men en særdeles flittig, kundskabsrig og elskværdig Mand og dertil en stor Original, der kunde fremkomme med træffende og højst aparte Udtalelser. De ældre Officerer, der har haft ham som Lærer i Artilleri, vil huske mange morsomme Oplevelser med den altid elskværdige Lærer. Man fortæller, at han som Chef for Ingolf paa Island under en Udflugt med nogle af Officererne standsede, vendte sig mod Ledsagerne og udbrød: »Her gaar jeg, dette Magasin af Kundskaber, paa disse øde Fjelde.« Han blev en gammel Mand af Aar, men var rask, rørig og livlig til faa Aar for sin Død. Selv efter at han var fyldt 80 Aar, spadserede han daglig lange Ture i Københavns Omegn og kunde gaa manganen en ung træ. Mødte han saa en Søofficer, ældre eller yngre, var han glad for at faa Følgeskab et Stykke, og man kedede sig aldrig i hans Selskab.

Kaptajn Johannes Søbøtker Hohlenberg blev født i København den 8. Oktober 1833 og var en Søn af Professor, Dr. theol. Mathias Hagen Hohlenberg og Hustru Johanne f. Malling.

Han blev Kadet 1845 og var som saadan i 1849 udkommanderet med Linieskibet Christian VIII og deltog i den sørgelige Affære ved Eckernførde den 5. April, hvorefter han en Tid var i tysk Fangenskab. Han blev Sekondløjtnant den 31. Oktober 1852 med Gerners Medaille og var derefter jævnlig udkommanderet i de følgende 10 Aar. Af hans Udkommandoer skal nævnes, at han 1857—58 var i Vestindien med Briggen Ørnen, 1860—61 i Middelhavet med Korvetten Heimdal, 1861 under Krigsberedskabet med Linieskibet Dannebrog og 1862 paa sit sidste Togt med Fregatten Thetis. Den 24. Marts 1858 blev han udnævnt til Løjtnant. Hans svigtende Helbred tvang ham til at søge sin Afsked, som han fik den 25. September 1867. Han var en dygtig og særdeles velanskrevet Officer med særlig Interesse for boglige og videnskabelige Sysler. Efter sin Afsked var han fra 1. Oktober 1867 til 1. Maj 1873 ansat som Registrator paa Hovedkontoret for Skibes Maaling og Registrering, derefter opholdt han sig et Aarstid i Frankrig for at studere Sproget med mulig Translatørvirksomhed for Øje, vendte atter tilbage og dyrkede nu historiske og personhistoriske Studier. 1879—84 var han Underbestyrer ved Meteorologisk Institut, den 26. Maj 1887 blev han karakteriseret Kaptajn og 1892—1913 var han Bibliotekar baade ved Marinens og Kadetskolens Biblioteker. I denne Stilling gjorde han udmærket Fyldest og vandt sig mange Venner baade blandt Officerer og Kadetter. Han var en sjælden fin og elskværdig Mand, der altid forstod at hjælpe enhver til Rette, der søgte Biblioteket. Han modtog den 28. Februar 1894 Ridderkorset og 1. Februar 1907 Dannebrogsmændenes Hædertegn.

Han var ugift. Han døde, efter at hans Helbred i de sidste 5 Aar af hans Liv havde været mindre godt, den 26. Februar 1918 i København og blev begravet paa Assistents Kirkegaard.

T. J.

Idræt og Flaaden.

Af Baadsmænd Kastrup.

Efter at have læst de fra forskellige Sider her i Tidsskriftet fremkomne Indlæg angaaende «Idræt og Flaaden» har jeg faaet det Indtryk, at ingen vil anbefale Paabegyndelsen af sportsmæssige Legemsøvelser uden at have Garanti for, at de ydre Forhold paa det sportslige Omraade er ideelle.

Maa jeg ikke udtale min — og mange andres — Tro paa, at en Begyndelse i det smaa kan danne et godt Grundlag for fortsat Udvikling.

En saadan Begyndelse har sikkert — saaledes som man i de tidligere Indlæg har paapeget — gøres allerede nu — og med al mulig Energi — i de Skoler, der uddanner Marinens opvoksende Ungdom til Befalingsmænd.

Hvad det gælder om, er at komme i Gang! Derfor vilde det være ønskeligt, om der paa de forskellige Skoler kunde foretages enkelte, mindre Forandringer i Skoleplanen, — Forandringer, hvorved der vandtes saa megen Tid, at rationel Sportsdyrkelse kunde drives lige straks.

Thi selv om Friluftssporten i højeste Grad er afhængig af den nærmeste Omegns Betingelser, og selv om de nuværende Forhold kan ønskes væsentligt forbedrede, er det vist praktisk af Hensyn til Sagens Realisation at gøre Ønskerne beskednere og navnlig billigere at imødekomme.

Det kan vist ogsaa med god Grund anses for vel fordringsfuldt — for Sportens Skyld — at kræve de bestaaende Militærskolers Virken saa kraftigt revolutionerede, at man endog vil give Afkald paa de umiddelbare For-

dele, som Undervisningen kan have af Onlogsværftets Nærhed.

At den omtalte Udflytning af Skolenne vil være gavnlig for Elevernes fysiske Udvikling, er saare sandsynlig, — dog er den efter min Mening maaske noget overdrevet. Den er derimod temmelig sikkert knap saa heldig i psykisk Henseende. Det kan ikke være rigtigt ved kunstige Foranstaltninger at spærre de unge Elever ude fra Omgangen med andre Mennesker i større Omfang, end de sænlige Forhold naturligt kræver; det maa være god pædagogisk Taktik at lade Hjemmene og den familiære Omgangs opdragende Virkning være sideløbende med den (lidt haandhændede) indbyrdes Afslibning, som altid finder Sted paa Kostskoler, idet man ved at forninge eller helt afskære den førstnævnte Paa-virkning let giver Resultatet et for upersonligt Præg.

Ganske vist er Marinen i militærteknisk Henseende godt tjent med at faa sine Befalingsmænds Være- og Virkemaade saa ensartet som muligt; men kan det kun opnaas paa Bekostning af den enkeltes Initiativ, — der temmelig usikkert svinder sammen med det personlige Særpræg — er det maaske dog for dyrt købt.

Nej, saafremt man vil gøre sig Haab om ad Aare at naa gode Resultater paa Sportens Omraade, vil det sikkert af praktiske Grunde være raadeligt at tage til Takke med en Begyndelse under beskedne Former; thi skal vi vente paa Skolernes Udflytning, saa kan vi vel komme til at vente længe. Derfor gælder det for os alle at tage fat nu — helst den Dag i Morgen — og at sætte alle vore Kræfter ind paa at aabne Dørene paa vid Gab for Sporten; thi har vi ikke vidst før, hvad Rolle den spiller for os Militære, saa har Krigen vist os det med al ønskelig Tydelighed.

Til dette er Fodboldspillet først og fremmest at anbefale; thi det tilfredsstiller alle Fordringer til en intensiv Muskelanspændelse og Lungevirksomhed, foruden at det

— hvad der jo dog spiller en ikke ringe Rolle — kræver de færreste Apparater. Om man kan kalde det et Gentle-menspil skal jeg ikke udtale mig. Det gælder vist her som ved alle Spil, at Spillet afhænger af de Spillende. Er de Gentlemen, saa er Spillet ogsaa et Gentlemenspil.

Selvfølgelig skal ikke dermed være sagt, at Tennis, Cricket o. s. v. ikke er mere »elegante« Spil, men de er dels ret kostbare, dels vel langvarige og endelig mindre velegnede til at overføres som Legemsøvelse i udrustede Skibe, idet man, naar Spørgsmaalet om Sportsplads foreligger, i de fleste Tilfælde vil faa færrest Vanskeligheder ved at skaffe sig en brugelig Fodboldbane.

Dette sidste Hensyn spiller jo en afgørende Rolle, naar man skal vælge den Sportsgren, hvormed Interessen for Sport skal oparbejdes, da Maalet gerne skulde være at faa de værnepligtige med.

Hvis det er muligt for de militære Skoler — paa den Tid af Aaret, hvor de har deres Elever hjemme — at forsøge andre Sportsarter indført, vil saadanne Forsøg sikkert blive hilst med Glæde ikke mindst af de unge Mennesker, der allerede er Medlemmer af civile Sportsklubber, hvilket f. Eks. er Tilfældet for en stor Del af K.-E.-Skolens Elever.

Skal Sporten have Betydning for Marinen som Helhed, d. v. s. naa at bringe god og sund Afveksling i de værnepligtiges Øvelser, vil det være formaalstjenligt ikke at slippe de unge Befalingsmænds sportslige Uddannelse og Træning, naar de fra de respektive Skoler træder ind i Rammerne som aktive Lærere for den værnepligtige Ungdom, men maaske vil velvillig administrativ Støtte af militære Sportsklubbers Foretagsomhed her give det bedste Resultat.

Og det vil sikkert ikke være vanskeligt at faa Medlemmer i disse, da den naturlige Tilgang vil være unge Mænd i saa ypperlig fysisk Kondition, at der er al mulig

Haab om, at Klubberne i nær Fremtid vil kunne gøre sig gældende ved nationale Sportskampe.

Derfor mener jeg, at vi ikke bør vente! Vi bør alle hjælpe med hver for sig at fremme Sportsinteressen i Flaaden. Begynder først En i et Skib, saa trækker han alle de andre med sig.

Jeg forstaar saa godt de Tanker, der besjæler de forskellige Indlægs Forfattere; — selv om jeg paa flere Punkter er uenig med dem — men jeg tror, at det gamle Ord, »det bedste er det godes Fjende«, gælder her. Lad os blot stræbe efter det bedste, — Skolernes Udflytning — men lad os tage det gode, der ligger lige for Haanden og som bestaar i den Sportsdyrkelse, som vi ærlig talt alle kan være med til. At vi ikke har gjort det før, ligger i, at man ikke har haft Øjnene oppe for Sportens Betydning, og selv om man har haft det, ikke har kunnet overvinde sig til at tage fat.

Det bør vi alle gøre nu, høje som lave, saa vil denne for Marinen i saa høj Grad betydningsfulde Sag komme ind i det rette Spor.



Meddelelser fra Verdenskrigen. IV.

Flyvævæsenet.

Premierløjtnant J Krandrup.

Naar man nu, efter over 4 Aars Krig, forsøger at opgøre Verdenskrigens Bo, er en af de Faktorer, der træder klarest frem og tillige virker mest overraskende, — Krigen i Luften.

Man mindes uvilkaarligt de første famlende Forsøg paa Konstruktionen af Flyvemaskiner, og man griber sig i Forbavselse, naar man tænker, at det kun er 12 Aar siden Ellehammer foretog den første fri Flyvning i Europa, og næppe 10 Aar siden Bleriot tiltvang sig Verdens Beundring og Anerkendelse ved sin Flyvning over den engelske Kanal.

Siden da er der gennemgaaet en Udvikling, der staar uden Sidestykke paa ethvert Omraade, og det ligger da nær, at forsøge at opridse Konturerne af denne Udvikling, og tage Krigen i Luften op til Vurdering.

Alle de krigsførende Stater var før Krigen i Besiddelse af Flyvemateriel og en Del Flyveerfaringer, men udelukkende baserede paa Fred; Flyvævæsenet havde ganske vist 2 Krige, Tripolis- og Balkankrigen at se tilbage paa, men disse havde kun formaaet at løfte en Flig af det Dække, der tilhylede det ny Vaabens ubegrænsede Muligheder, uden samtidig at anvise de bestemte Baner og Opgaver, til hvilke det skulde føres frem. Man tænkte sig før Krigen Flyvemaskinen anvendt som et rent Recognoseringsmiddel, — Kampværdi tilkendte man den ikke, og selv de mest forudseende er sikkert blevet overrumplede ved Verdenskrigens Luftkampe og ved Bevistheden om, hvilken Betydning Overlegenhed i Luften er.

Verdenskrigen har fra det ringe Standpunkt fra 1914 bragt Flyvevæsenet til det i alle Krigens Grene indvirkende virkelige Kampvaaben.

I det efterfølgende skal der gives en Oversigt og Redegørelse over de forskellige Landes Forberedelse paa Flyvevæsenets Omraade. Oversigten omfatter Antal af samtlige Apparater: Skole- og Øvelsesapparater samt Apparater til egentlig Krigstjeneste:

	Antal Aero- planer	Antal fuldt uddannede Førere	Antal Hydro- aeroplaner	Antal fuldt uddannede Førere
England	120	150	100	120
Tyskland	850	1000	50	50
Rusland	800	850	ca. 50	—
Frankrig	800	800	13	9
Italien	210	230	(*)	—

(*) Antal ukendt, næppe over 20

England. Før Krigen betragtedes Flyvning med ret skeptiske Blikke, det toges nærmest som en Sport, og det er en kendt Sag, at Regeringen ikke i nogen særlig Grad ofrede Penge eller Interesse paa Udviklingen af det militære Flyvevæsen. Først da Lord Winston Churchill personlig fik aeronautiske Interesser og forskellige civile Personer og Myndigheder kastede sig over Spørgsmaalet, kom der mere Fart i Udviklingen, og ved Krigens Udbrud var Landet omend daarligt saa dog bedre udrustet, end man havde turdet haabe. Der anvendtes hovedsagelig Biplaner dels af Tractor dels af Pushertypen, kun enkelte Monoplaner var i Brug. Blandt de da anvendte Typer skal nævnes Vickers, Sopwith, Bristol og de Havilland. Motorerne, der anvendtes, var hovedsagelig roterende med Hestkraft 100—80, stationære Motorer anvendtes dog ogsaa med indtil 200

H.K: Som Eksempel paa Størrelse, Dimensioner o. l. ved den Tids Apparater henvises til nedenstaaende Oversigt:

App. Mærke	Størst Spændvid.	Hastighed		Vægt	Motor	
		max.	min.		Styrke	Type
Avro Biplan	13.20m	105 km	55 km	430 kg	80 HK.	Roterende
— —	7.80 -	160 -	50 -	310 -	80 -	—
Bristol	11.25 -	100 -	55 -	450 -	80 -	—
Bristol Jagerbiplan	6.60 -	150 -	70 -	280 -	80 -	—
Vickers	11.40 -	115 -	65 -	385 -	100 -	—
Blachburn Monoplan	11.40 -	110 -	65 -	400 -	80 -	—

Enkelte Apparater var armerede, men om nogen almen Armering var der endnu ikke Tale. Hvis Armering fandtes, bestod den af 1, sjældnere 2 Vickers eller Lewis Maskingeværer, bevægeligt installeret i Apparatet. Farten varierede fra ca. 160—100 km pr. Time og Stigevenen var gennemsnitlig 15 Minutter til 1000 m og 30—35 Minutter til 2000 m.

Marinens Flyvevæsen var endnu daarligere stillet end Hærens. Fast Organisation indførtes først 1. Juli 1914, før den Tid var der nok Tale om et Marine-Luftvaaben, men kun som en Del af det oprindelige R. F. C. (Royal Flying Corps). Marinens Flyvevæsen startedes allerede 1911 ved at 4 Elever uddannedes paa Eeastchurch Aerodrom paa private Apparater og for egen Regning, — et ypperligt Bevis for den engelske Regerings Interesse og Forstaaelse af denne Sag. Ved de i 1912 afholdte store maritime Manøvrer var Marinen i Besiddelse af ca. 12 Apparater, hvoraf dog kun 4 var anvendelige, og Udviklingen senere var meget langsom. Ved Krigsudbruddet havde Marinen ca. 100 Apparater,

men af disse var kun 70 pCt. egnede til egentlig Krigsbrug.

Tyskland. I Aarene 1912—13—14 havde man i Tyskland med sædvanlig Forudseenhed søgt at fremme Luftvaabenets Udvikling. Saavel Staten som en national Indsamling (7200,000 Mark) støttede Udviklingen pæknært, og i Virkeligheden stod Landet ved Krigens Udbrud længst fremme paa det militære Flyvæsens Omraade, vel udrustet til at optage Kampen i Luften. Apparaterne var af de bekendte tyske Mærker, Rumpler, Aviatik, Gotha, Halberstadt, Albatros o. fl. a. Der anvendtes næsten overalt tyske stationære, vandkølede Motorer, Mercedes, Benz, Argus med en Hestkraft af 120—100. Disse Motorer var vel tunge, men meget paalidelige og med en i Forhold til roterende Motorer ret lang Virketid. De tyske Apparater udmærkede sig navnlig ved deres overlegne Hurtighed og gode Flyveegenskaber, de lod derimod noget tilbage at ønske i Retning af Nyttelast, grundet paa den store Motorvægt. Det militære Flyvæsen var iøvrigt vel organiseret i enhver Retning, og der ofredes meget Arbejde paa Anlæggelsen af Landingspladser, Hangarer, Reparationsværksteder o. l. Hæren var saaledes allerede i 1913 i Besiddelse af ikke mindre end 17 forskellige Flyvepladser og Flyveskoler. I 1912—13 indkøbtes 120 Monoplaner og 120 Biplaner, og allerede i Begyndelsen af 1914 forelaa Ordre for 1000 Aeroplaner, omtrent Halvdelen Mono-, Resten Biplaner til Erstatning for de tidligere anvendte. Der stillede følgende Betingelser for Apparater anvendelige i militært Øjemed.

- 1) Fart mindst 90 km/Time.
- 2) Installation til Kastning af Bomber og Anbringelse af Fotografiapparat.
- 3) Dimensionerne maa ikke overstige 14,5 m

Spændvidde, 12 m Længde, 3,5 m Højde. Motorkraft over 100 H.K.

4) Virkningsradius mindst 4 Timer.

5) Apparatet skal være af fuldstændig tysk Fabrikation med Plads til Fører og Passager.

Samtlige Apparater var enten af Taube-Typen (Monoplaner) eller af Pil-Typen (Biplaner) og alle var Tractor, først senere, omkring Begyndelsen af 1915, overgik man til Bygningen af Apparater med lige Planer i Lighed med de engelske og franske Konstruktioner.

Marinen var ved Begyndelsen af 1914 forsynet med 6 ældre Rumpler Monoplaner og 10 Biplaner (Albatros og 2 Curtiss Flyvebaade). Desuden fandtes af nyere Konstruktion 30 Biplaner, hvoraf nogle enkelte Avro- og Whright Biplaner, ialt fandtes ca. 50 Apparater fordelt paa flere Stationer, af hvilke de vigtigste var Kiel, Putzig og Wilhelmshaven. Næsten alle Apparaterne var vel bygget og egnet til længere søgaaende Patrouillering. Saavidt vides var ingen armerede, ejheller indrettede til Bombekastning.

Frankrig maa betragtes som det moderne Aero-plans oprindelige Fødested; intet andet Land havde til 1914 udviklet saa mange og tillige gode Aeroplantyper og Motorer, og allerede et Par Aar før Krigen stod man med et velorganiseret Flyvevæsen og militært uddannede Førere. Aeroplanerne var inddelt i »Escadrilles«, hver paa 8 Apparater, til hver »Escadrille« hørte den nødvendige Motortransport, Reparationsværksteder m. m. Af Apparater var ved Krigens Begyndelse ca. $\frac{1}{3}$ af Farman Typen og Resten hovedsagelig af Typerne Voisin, Coudron, Neuport, Morane Saulnier og Deperdussin, Halvdelen var Monoplaner, de øvrige Biplaner, overvejende af Pushertypen.

En Del Apparater var armerede med Maskingeværer og indrettede til Kastning af Bomber, desuden fandtes

i enkelte Installation til Fotografiapparat. Af de anvendte Motorer var Hovedmassen roterende, Gnome og Le Rhone; stationære Motorer anvendtes dog ogsaa, navnlig Renault, Clemant-Bayard og Chenu. Hestestekraften varierede fra 50—260, men mange Apparater var forsynede med 2 Motorer, (f. Eks. Caudron) og i Stand til i Havaritilfælde at flyve med een Motor.

Marinens Flyvæsen var i Forhold til Hærens langt tilbage. I 1912 anlagdes den første Marineflyveskole i Saint-Raphael, og de første Hydroaeroplaner anskaffedes. Skønt der senere afholdtes Konkurrencer til Bedømmelse af Marineluftfartøjer, dels 1913 i Deauville og dels 1914 i Monaco, bragte dette ikke Flyvæsenet videre frem. Der herskede iøvrigt indenfor Marinekredse stærk Meningsforskel om Anvendelse af Luftfartøjer, og dette i Forbindelse med almen manglende Interesse, hemmede Udviklingen i betydelig Grad. Først i Juli 1914 organiseredes det maritime Flyvæsen paa en tilfredsstillende Maade, og der bevilgedes 8 Mill. Francs til Nyanskaffelser. En Maaned efter overraskedes Frankrig af Krigens; paa dette Tidspunkt havde man kun 9 militært uddannede Førere samt ca. 20 under Uddannelse. Denne manglende Forberedthed satte sit Mærke paa Marinens Flyvæsen i Krigens første Aar.

Rusland stod ved Krigens Begyndelse ret langt fremme paa Luftstridskræfternes Omraade. Ganske vist var kun faa Apparater af oprindelig russisk Konstruktion, men der var ofret betydelige Summer til Bygning af Apparater af fransk og delvis tysk Konstruktion, ligesom der i andre Retninger var gjort betydeligt, for at fremme aeronautisk Interesse og Virksomhed. Antallet af Apparater til egentligt militært Øjemed var ca. 300 i Midten af 1914, men der forelaa Ordre for Bygning af endnu flere, og der stod forholdsvis mange uddannede Førere til Disposition.

Marinen var i Begyndelsen af August 1914 i Besiddelse af ca. 50 Hydroaeroplaner og Flyvebaade, hovedsagelig af Curtis's Fabrikation; dog fandtes ogsaa franske Typer, navnlig Donnet-Leveque, Neuport og Farman. De to sidste var indrettede til Anbringelse af Pontoner i Stedet for Landingsstel. Alle Apparaterne var uarmerede. Der fandtes flere Hydroaeroplanstationer, blandt de vigtigste var Stationerne ved Libau og Petrograd. Ved Krigen's Udbrud fandtes Ordre paa adskillige Nybygninger.

Italien var det første Land, der anvendte Aero-planer i Krigsøjemed, idet 4 italienske Officerer i Tripolis-Krigen hver foretog 78 Flyvninger i et Tidsrum af 6 Maaneder og herved godtgjorde Aeroplanet's Værdi som Krigsmaskine. Erfaringerne herfra forskaffede Landet en Førsteplads i militær-aeronautisk Henseende, og selv om Antallet af Apparater ved Krigen's Udbrud var ringe, var Flyvevæsenet i fortrinlig Orden og organiseret paa bedste Maade. Saavel Apparater som Motorer var af udmærket Konstruktion, der anvendtes hovedsagelig franske Typer, dog ogsaa enkelte italienske f. Eks. Caproni. Hovedmassen af Motorerne var roterende, i større Apparater anvendtes den vandkølede, stationære italienske 160 H. K. Isotta Fraschini Motor. Som i Frankrig var Apparaterne delt i »Escadrilles» bestaaende fra 4—7 Apparater — alt efter hver Escadrilles Formaal. Til hvert Arme-korps hørte 12 Apparater. Saavidt vides var Konstruktionen særlig beregnet paa Recognosering, enkelte Typer var dog bygget med Armering for Øje og andre indrettede til Bombekastning.

Man kunde paa Grund af Landets geografiske Forhold have forventet at Marinens Flyvevæsen stod paa et højt Standpunkt, men dette var ikke Tilfældet. Ganske vist var der langs Kysterne anlagt ikke mindre end 15 Hydroaeroplanstationer, men Antallet af Apparater var

næppe 50, og der blev ikke lagt særlig Vægt paa Udførelsen af militære Opgaver. Apparaterne var heller ikke egnede til søgaaende Brug.

Østrig-Ungarn var ved Begyndelsen af August 1914 forsynet med 60 Mono- og 50 Biplaner af Typerne Etrich Taube, Albatros og Lohner-Daimler. Apparaterne var meget lignende de tyske, og adskillige var af tysk Fabrikation, enkelte var armerede med Maskingeværer. Det militære Flyvevæsen var organiseret i Februar 1914 og havde følgende 4 Stationer, Wien, Cracow, Serajevo og Goerz.

Af Hydroaeroplaner fandtes et ikke ringe Antal, hovedsagelig af tysk Fabrikation; samtlige Apparater var stationeret i Pola. I Sammenligning med andre Lande, stod Østrig-Ungarns militære Flyvevæsen dog ret langt tilbage.

Aeroplanernes Anvendelse under Krigen.

Ved Fredsbruddet satte samtlige krigsførende Lande alt Flyvemateriel og Personel ind. De første forekommende Opgaver blev naturligt Recognosering og Fotografering af Fjendens Stillinger og Styrker; man søgte med de til Raadighed værende Luftstridskræfter at naa saa langt frem som muligt. Heraf udviklede sig en Kappelstrid i Luften — Begyndelsen til senere Tidens Luftkampe. Aeroplanernes Fremtrængen over egne Stillinger søgtes forhindret ved Antiballonskyts, men Erfaringerne og Øvelsen ved saadan Beskydning manglede fuldstændig, og der maatte da ogsaa gaas andre Veje, fjendtlige Maskiner maatte nedkæmpes fra Luften med egne Maskiner. De enkelte da armerede Apparater toges stærkt i Anvendelse, og i uarmerede Apparater bevæbnedes saavel Fører som Observator med Revolver og Carabin, denne sidste Maade førte imidlertid ikke til

noget Resultat, og man maatte derfor overgaa til Armering af samtlige Apparater, hvilket influerede stærkt paa Konstruktionen af disse. Der maatte ved Armeringen tages Hensyn til Skydefriheden, Elevation og Depression af Geværøt var Faktorer af stor Betydning. I Mono-planer, der alle var af Tractortypen, anbragtes Geværøt beyægeligt paa et Stativ ved Observatorsædet, saaledes at Skytten ved at rejse sig op kunde fyre fremefter over Propellerkredsen, denne Anbringelsesmethode gav stor Skydefrihed opad og til Siden. En lignende Anbringelsesmaade anvendtes i Biplaner af Tractortypen, idet Geværøt anbragtes over Overplanet visende klar over Propellerkredsen. I Biplaner af Pushertypen anbragtes Geværøt foran i Fusilagen, og Skydefriheden blev paa denne Maade stor til alle Sider undtagen agterefter. I Tyskland anbragte man i Tractorbiplaner Geværøt paa en drejelig Ring omkring agterste Sæde, Skydning forefter umuliggjordes herved paa Grund af Planerne med Støtter, men Skydefriheden agterefter og til Siden blev stor, denne Anbringelsesmaade havde følgelig en ganske defensiv Karakter.

Foruden Kamp og Recognosering stilledes som Opgaver for Aeroplanerne ogsaa Artilleriobservation og Bombekastning mod fjendtlige Depoter, Fæstninger o. l.

Ved Artilleriobservation ledes Ilden under Indskydning fra Aeroplan og den paafølgende Træfning korrigeres stadig ved Signaler. Det er klart, at Indskydningen derved forkortes, og Træfningen forbedres. Som Signalmiddel anvendtes traadløs Telegraf, der i dette Øjemed installeredes i Apparaterne.

Alle disse forskellige Opgaver, der saaledes stilledes, krævede forskellige Apparattyper, og indvirkede følgelig paa Konstruktionen, saa at man lidt efter lidt overgik til at bygge Apparaterne efter de forskellige Anvendelsesøjemed under følgende Kategorier:

- 1) Recognoserings- og Fotograferingsmaskiner.

- 2) Artilleriobservationsmaskiner.
- 3) Bombardementsmaskiner.
- 4) To- eller flersædede Kampmaskiner.
- 5) Enkeltædede Kamp- eller Jagermaskiner.

1) Reconoseringsmaskinen maa opfylde følgende Forordninger: Plads til Fører og Observator, Evne til forholdsvist hurtig Stigning, Installation af et — helst to — Maskingeværer til Forsvar, samt desuden have en stærk paalidelig Motor med Benzin og Olie til mindst 4 Timers Forbrug. Disse Maskiner holder i en Højde af 2000—3000 m gaaende over Fjendens Linier eller bag ved disse, og observerer enhver Forandring og Bevægelse, desuden foretages Fotografering fra Dag til Dag af alle vigtige Stillinger, Anlæg m. m. Farten af et saadant Apparat var ved Krigens Begyndelse næppe over 120 km/Time; det 100 HK. Forman og det 100 HK. Albatros og Rumpler Apparat er gode Eksempler paa Reconoseringstyper fra 1915—17. Disse Apparaters Fart var ca. 115 km/Time og Stigeevnen 15—20 Minutter til 2000 m.

2) Artilleriobservationsmaskinen ligner Reconoseringstypen i Fart og Stigeevne, der medfølger altid Observator, og der findes Installation af Radioapparat. Til Forsvar har Maskinerne et eller to Maskingeværer. Disse Maskiner holder sig i en Højde af over 2000 m over Linierne og beskyttes af højere flyvende Jagere.

3) Bombardementsmaskinerne er store Maskiner; der lægges her særlig Vægt paa stor Nyttelast og en kraftig, driftssikker Motor. Aktionsradius er 5—7 Timers Flyvning. Artilleriarmering, Fart og Stigeevne er Faktorer af ringere Betydning. Det 130 HK. Voisin Apparat Model 1914 var en af Krigens bedste Maskiner egnet til Bombekastning, det havde en Spændvidde af 13,5 m, Længde 9,5 m, samlet Bæreflade 42 m² og en Nyttelast af 450 kg. Farten var ca. 110 km/Time og Stigeevnen 25 Min. til 2000 m, fuldt udrustet. Voisin Ap-

paratet Model 1914 er selvfølgelig senere forbedret betydeligt og er stadig en til Bombekastning meget anvendt Maskine. Erfaringsmæssigt er man overgaaet til hovedsagelig at udføre Bombekastning om Natten, de til dette Brug anvendte Apparater ligner i Hovedtrækkene de øvrige, men er dog forsynede med elektrisk Lys eller stærke Lysbomber til Oplysning af Landings-terrainet.

4) De to (eller senere flersædede) Kampmaskiner er hurtige, kraftige Maskiner med god Stige- og Manøvre- evne. Hovedvægten lægges paa Artilleriarmeringen, der bestaar af Maskingeværer, et til Skydning forefter og et til Skydning agter efter og til Siderne. Aktionsradius er normalt $4-4\frac{1}{2}$ Time. Disse Maskiner anvendes hovedsagelig til Ledsagelse og Beskyttelse af Recognoseringsmaskiner. Fra 1915 er Kampmaskinerne meget ofte forsynet med 2 Motorer, anbragt en paa hver Side af Fusilagen, og undertiden med en Maskinkanon af mindre Kaliber.

De enkeltædede Jager- eller Kampmaskiner udgør nu (August 1918) over 20 pCt. af samtlige i Krigen deltagende Apparater, og af deres Virksomhed er Overlegenhed i Luften meget afhængig. Forbilledet for denne Type er det franske Morane Saulnier Monoplan, efterfulgt af det tyske Fokker Apparat. Der lægges kun Vægt paa Fart-, Stige- og Manøvre- evne, hvoraf følger en kraftig Motor, ringe Luftmodstand og Bæreevne. Aktionsradius er ligeledes meget lav, $2\frac{1}{2}-3$ Timer. Efter nogle Maaneders Krig forbedres Gevær- installationen, ved at Geværet anbringes fast installeret i Apparatets Forpart fyrende ud gennem Propeller- kredsen paa forskellig Maade. Enten ved at Propellen pansres paa det forbi Gevær- munden passerende Felt, eller, da denne Maade viste sig uholdbar, ved at koble selve Motorakslen til Aftrækket paa en saadan Maade, at Affyring ikke kan finde Sted, naar et Propellerblad

staar ud for Geværrets Munding. Sigtet tages med Apparatet. Denne Methode toges omtrent samtidig i Brug i Tyskland og Frankrig og er nu den almindelige Installation i ethvert Tractorapparat. Efterhaanden som Erfaringerne vedrørende Jagere blev større overgaar man til Konstruktion af Biplaner og senere, omkring Beg. af 1917, til Triplaner til Erstatning for Monoplaner. De allersidste Tiders Udvikling tyder dog paa, at man hovedsagelig foretrækker Biplaner.

Krigen har medført en utrolig hurtig Udvikling af saavel selve Aeroplan typerne som de dertil hørende Motorer, der er stadig stillet større og større Opgaver til Flyvningerne, vel vidende, hvor vigtig en Faktor Overlegenhed i Luften er. Motorerne har faaet større Hestekraft samtidig med en ringere Vægt p. HK., og selve Apparaternes Konstruktion er blevet forbedret gennem Erfaringer og Forsøg, saaledes at Styrken er forøget, samtidig med, at Luftmodstanden er formindsket til det mindst mulige.

Overlegenhed i Luften er hovedsagelig afhængig af følgende 5 vigtige Faktorer:

- 1) Fart
- 2) Aeroplanets Position.
- 3) Flyvernes Dygtighed.
- 4) Antal Aeroplaner.
- 5) Artilleriets Ødelæggelseskraft.

Farten er utvivsomt den vigtigste Faktor. For at forøge denne, maa Hestekraften være stor samtidig med, at Vægten p. HK. maa være lille, eller saa ringe som muligt. Dette blev gjort ved Anvendelsen af bedre Motortyper (Hispano-Suiza o. a.) der i sig forenede de ovennævnte Egenskaber i Forbindelse med ret stor Driftssikkerhed. Desuden forbedredes som sagt selve Konstruktionen af Apparaterne, idet disse søgtes gjort

saa lette og stærke som muligt, samtidig med at der gaves dem den for Luftmodstanden heldigste Form, man søgte saaledes at forbedre Planprofillet og at undgaa for mange Støtter og Wirer, eller at give disse den bedst mulige Strømlinieform. Omkring Juli 1917 var man f. Eks. i Tyskland gaaet over til saa lette Konstruktioner af Jagere, at Sikkerhedsfaktoren var ca. 3—4, noget man dog senere maatte forlade, da det viste sig, at disse Apparater nu og da fuldstændig »klappede» sammen under Manøvrer i Luften. Takket være lettere Motortyper har man senere atter faaet sat Sikkerhedsfaktorerne op, den nyeste engelske Jagertype har saaledes en Sikkerhedskoefficient af 12 ved normal Flyvning og 4 ved Rygflyvning, hvilket turde være et smukt Resultat af en Konstruktion, der som den nævnte har en Fart af 180—185 km/Time.

Aeroplanets Position i Forhold til Modstanderen spiller ligeledes en stor Rolle, en vel stigende og manøvrerende Maskine vil vom Regel kunde indtage den bedste Position og derigennem medvirke til Sejren. De tyske Kampflyvere Boelcke og Immelmann kæmpede begge efter dette Princip, de steg til store Højder, 3500—4000 m, og herfra styrtede de sig løs over lavere flyvende Modstandere, for hvem Angrebet da kom overraskende og fra en Kant, hvor det næsten var umuligt at afværge. Senere Tidens Kampflyvere har handlet efter lignende Principper.

Flyverens personlige Dygtighed, Erfaring og Rutine vil ofte opveje andre Faktorer saasom Fart og Manøveevne. I de seneste Luftkampe anvendes da ogsaa alle Manøvreknøb til Undgaaelse af overraskende Angreb, der udføres Looping, Vingeglidning, Haleglidning og Spinning, Ting der sætter Flyverens Dygtighed paa en haard Prøve.

At Aeroplanernes Antal vil frembringe Overlegenhed turde være hævet over enhver Tvivl.

Artilleriets Overlegenhed beror væsentlig paa Maskingeværets Anbringelse og Skydefrihed samt Projektilets ødelæggende Kraft. Det er givet, at Træfning i Luften er meget ringe, de enkelte Træffere, der opnaas, maa derfor have saa meget større Virkning for at kunne gøre Modstanderen ukampdygtig.

Af Skyts af mindre Kaliber anvendes af Ententemagterne Lewis- og Vickers-Geværet, af Centralmagterne Maxim- og Parabellumgeværet.

Lewis Maskin-Gevær er luftkølet og trykvirkende, Vægten er 18 engelske Pund. Da Projektilerne er anbragt i et Magasin installeret paa Geværet som en Del af dette, er Geværet let bevægeligt og i Stand til at skyde i hvilken som helst Retning. Geværet anvendes hovedsagelig af Observator, der til Betjening kun behøver at sigte, trække af og for hver 97 Skud at skifte Magasin.

Vickers Gevær er vandkølet og reculvirkende, ligesom Lewis Geværet er det i Stand til at affyre fra 3—500 Skud pr. Minut. Projektilerne sidder her i et Bælte, hvert indeholdende 500 Stk.; som Følge af Bæltet formindskes Geværets Bevægelighed, og det anvendes da ogsaa næsten udelukkende fast installeret i Apparatets Forpart og betjenes af Flyveren, idet Sigtet tages med selve Aeroplanet, og Affyringen foregaar gennem Kontakt paa Styrepinden.

Af Skyts af større Kaliber forefindes forskellig Slags. Oplysninger herom hemmeligholdes stærkt indenfor de enkelte Lande; man ved dog, at en Hotckiss Kanon med Projektivvægt 0,4 kg har været anvendt meget i større franske Aeroplantyper. Meget anvendt er den af den amerikanske Commander Davis konstruerede Davis-gun. Der findes forskellige Kalibre med Projektivvægt fra 0,5 kg—3 kg, og Begyndeshastighed varierende mellem 300 og 500 m/sec. Driggs Aeroplane gun er reculvirkende og har Magasin paa 100

Projektiler, den hævdes at være meget effektiv og anvendes hyppigt.

Siden Luftkampens Begyndelse har der udviklet sig næsten bestemte Taktikregler for dennes Udførelse. Taktikken er selvfølgelig bestemt af, mellem hvilke Aero-planer Kampen føres, og der maa da skelnes mellem 4 Tilfælde:

- 1) Kamp mellem 2 enkeltædede Jager- eller Kampmaskiner,
- 2) Kamp mellem 1 Jager- og 1 Recognoseringsmaskine,
- 3) Kamp mellem 2 to- eller flersædede Kampmaskiner,
- 4) Kamp mellem 2 eller flere Escadriller.

I første Tilfælde er de kæmpende begge hurtig manøvrerende Aero-planer armeret med 1—2 fast installerede Maskingeværer. Den gunstigste Position overfor Modstanderen vil være den højest værende, og fra denne styrter Angriberen sig løs, idet han saavidt muligt søger at faa Angrebet ført ind saa overraskende som muligt. Naar Sigtet og passende Afstand haves, aabnes Ilden ved Salveskydning, hvis denne ikke tvinger Modstanderen til Landing, maa Angriberen paany manøvrere, dels for selv at undgaa Angreb og dels for atter at faa en gunstig Position, Kampen vil paa denne Maade blive en Kamp om Manøvrer, hvor den mest erfarne og dygtige naturligt vil sejre.

2) I andet Tilfælde, hvor en Jagermaskine tænkes at angribe en lavereflyvende Recognoseringsmaskine, vil denne sidste kunne værges sig fra næsten enhver Side, og den angribende maa her udfolde sin yderste Manøveerevne for at undgaa at træffes. Kampen vil her nærmest blive mellem Armering og Manøveerevne. Recognoseringsmaskinens overlegne Armering maa udfylde dens manglende Manøveeregenskaber og Fart,

medens Jagermaskinen maa bruge disse Egenskaber for at komme i en saadan Position overfor Modstanderen, at denne er ude af Stand til effektivt at værge sig.

3) Ved Kamp imellem to- eller flersædede Kampmaskiner er det Artilleriet, der spiller Hovedrollen. Disse Maskiners Manøvrer er meget begrænsede, den sværeste Armering og den bedste Skytte maa her sejre: et enkelt velrettet Skud af større Kaliber vil ofte kunde sende Modstanderen i Dybet.

4) Kamp i Escadriller eller Formationer er Luftkampens sidste Udvikling, paabegyndt omkring Midten af 1917. Det gælder her for Angriberne at afskære en enkelt eller flere af Modstanderne og da kaste sig over disse. Lykkes denne Manøvre opløser Kampen sig til Modstander mod Modstander.

Et engelsk Communiqué af 6. Juni 1917 giver et typisk Billede af en større samlet Luftkamp: »5 fjendtlige Formationer, hver bestaaende af ca. 30 Aeroplaner, blev angrebet og adspredt med svære Tab. I Kampens Løb blev 9 tyske Maskiner nedskudt og 9 andre drevet ned uden Kontrol; 6 af vore Maskiner savnes«.

Krigens Erfaringer har ændret og forbedret Aeroplan typerne, og der finder stadig Forandringer og Forbedringer Sted, saa hurtigt at Udviklingen næppe er til at følge. Der skal i det efterfølgende gives enkelte Eksempler paa Typer 1917 og 1918, Oplysninger vedrørende sidstnævnte er ret ufuldkomne paa Grund af stræng Hemmeligholdelse. Ententemagterne anvender omkring Midten af 1917 som Jager- eller Kampmaskiner:

Spad. — enkeltstædet Biplan, forsynet med en 150—200 HK. Hispano-Suiza Motor. Farten opgives til ca; 200 Km/Time, Armeringen er 1 eller 2 Lewis — eller Vickers Maskingevær i Apparatets Forpart, Skydning gennem Propellerkredsen.

Niuport, — enkeltstædet Biplan, forsynet med 1—

110 HK., Le Rhone Motor. Fart 150 Km/Time. Armering som Spad Maskinen.

Avro, — enkelt- eller tosædet Biplan. Motorkraft 110—150 HK., Fart ca. 150 Km/Time.* Armering 1 Lewis- og 1 Vickers Maskingevær.

Sopwith-Triplan — enkelt-sædet, Armering og Fart som Spad-Maskinen. Denne sidste Maskine har et Fortrin for Spad- og Neuport Apparaterne, idet dens Landingshastighed er mindre, hvorved udgaas de for de sidstnævnte saa hyppige Landingshavarier.

Af tilsvarende Maskiner anvender Centralmagterne Fokker, Halberstadt og Albatros Bū, alle enkelt-sædede og forsynede med 2 Maskingeværer, skydende gennem Propellerkredsen.

Nedenstaaende Skema viser en Oversigt til Sammenligning af de forskellige Typer:

	Størst Spændvidde	Største Længde	H. K.	Fart
Neuport	24.5	18.6	110	150 km
Halberstadt	28.5	18.6	175	c. 170 -
Albatros Bū	28.4	24.0	175	165 -
Spad	25.7	20.0	200	c. 200 -

Som Recognoserings- og Fotograferingsmaskine anvendes:

Caudron — tosædet Biplan, forsynet med 2 80 HK. Le Rhone eller Gnome Motorer, Armeringen 2 Maskingeværer, et for og et agter.

Dorand — tosædet Biplan, forsynet med 1 150 HK. Hispano-Suiza Motor eller 1 170 HK. Renault Motor. Armering 1 Lewis Gevær for og 2 agter.

Farman — tosædet Pusher Biplan, forsynet med 1 170 HK. Renault Motor, Armering 2 Lewis Geværer for.

Caudron R. 4 — tresædet Biplan, forsynet med 2 150 HK. Hispano-Suiza Motorer. Armering 2 Vickers Geværer i Taarnet for og 2 Lewis Geværer agter.

Til Bombekastning anvendes:

Sopwith, — enkelt- eller tosædet Biplan forsynet med en 130 HK., Clerget Motor, Armering 8—12 Bomber og 1 eller 2 Lewis- eller Vickers Geværer. Farten af det enkelt-sædede Biplan er ca. 160 Km./Time.

Voisin-Peugeot — tosædet Biplan, forsynet med 1 220 HK, Peugeot Motor. Armeringen er ca. 12—15 Bomber og 2 Vickers Geværer i Apparatets Forpart.

Af to- eller flersædede Kampmaskiner anvendes:

Farman — tosædet Biplan, forsynet med 1 170 HK. Renault Motor og armeret med 2 Lewis Geværer. Af større Maskiner bruges navnlig den engelske Handley-Page. Denne Maskine har to tolv-cylindrede Rolles-Royce Motorer à 280 HK. Armeringen er 3—5 Maskingeværer, og Farten ca. 130 Km/Time. Denne Maskine er paa Grund af sin store Bæreevne ogsaa meget anvendt til Bombekastning. I August 1917 tog saaledes en Handley-Page 20 Personer op til en Højde af 2000 m over London.

Af tyske Konstruktioner skal nævnes A. E. G. — tresædet Tractor Biplan, forsynet med 2 180 HK. Mercedes Motorer. Armeringen bestaar af 2 Maxim Geværer for og 2 agter, desuden findes Installation til Anbringelse af enkelte Bomber.

Desuden A. G. O. Pusher Biplan, bemærkelsesværdig paa Grund af sin dobbelte Fusilage og Haleparti, Apparatet er forsynet med 1 220 HK. Benz. Motor og 2 Maxim Kanoner af mindre Kaliber i drejelige Taarne for.

Gotha — tresædet Biplan, forsynet med 2 260 HK. Mercedes Motorer. Armeringen er 4 Maxim Geværer, 2 for og 2 agter, af hvilke det ene kan skyde under Fusilagen mod lavtflyvende Angribere agterfra. Saa vidt vides er dette den første Maskine med denne

Art Armering, der giver betydelig Fordel, idet den døde Vinkel under Apparatets Haleparti derved ophæves.

Omkring Midten af 1918 anvendes hovedsagelig de samme Typer, dog med betydelige Forbedringer i Retning af Fart og Soliditet.

Den engelske tosædede Recognoseringsmaskine, D. H. 4, har saaledes en Fart af nærlig 190 km/Time og en betydelig Stigeevne, 14 Minutter til 3000 m. Armeringen bestaar af 2—3 Maskingeværer. Naar undtages Manøvreevne er denne Maskine den moderne Jager jævnbyrdig.

Som Bombardementsmaskine anvendes Hanleby-Page, osynet med 2 400 HK. Rolles-Royce Motorer, der giver en Fart af nærlig 130 km/Time. Maskinen har Benzin og Olie til 8 Timer og en Armering bestaaende af 3 Maskingeværer og 16 Bomber à 50 kg:

Den tyske Gotha, den Maskine hvormed de bekendte «raids» er foretaget mod London, har 3 Mercedes Motorer à 260 HK. Farten opgives at være 120 km/Time i fuldt udrustet Tilstand, og Besætningen bestaar af ialt 8 Mand, fordelt paa følgende Poster: 2 Førere, 2 Radiotelegrafister og 4 Skytter og Bombe-kastere.

Aktionsradius er omkring 12 Timer. Armeringen bestaar af over 100 Bomber og 5 Stk. Maskinskyts af mindre Kaliber, 3 anbragt i drejelige Taarne i Apparatets Forpart og 2 anbragt til Skydning agterud saavel under som over Fusilågen paa en saadan Maade, at Skydning kan finde Sted i en hvilken som helst Retning.

Af andre større Maskiner skal nævnes det italienske 1800 HK. Caproni-Triplan, der er de ovennævnte jævnbyrdige i Fart, men i Stand til at medbringe betydelig mere Nyttelast; Benzin og Olie til 12 Timer og en samlet Vægt af Bomber paa omtrent 3 Tons. Motorerne er 3 Fiat- eller Isotto Fraschini Motorer.

Hydroaeroplaner og Flyvebaade.

Disse kan inddeles i to Slags, de egentlige Hydroaeroplaner og Flyvebaadene. Hvorvidt den ene Art bør foretrækkes for den anden, derom har der altid hersket og hersker fremdeles delte Meninger. Udviklingen af begge har fulgt med Udviklingen af Landaeroplanets, dog vil et Hydroaeroplan paa Grund af Flydernes Vægtforøgelse stadig staa tilbage for et almindeligt Aeroplan af samme Type og Størrelse, saavel Fart, Stige- og Manøveevne maa nødvendigvis blive ringere. Af Hensyn til Sedygtighed maa Hydroaeroplaner ogsaa konstrueres sværere end andre Aeroplaner, idet Motorhavarier kan foraarsage længere Ophold i Søen.

Som Eksempel paa Hydroaeroplaner og Flyvebaade fra Krigens første Dage skal nævnes den tyske Albatros Maskine, forsynet med 1 100 HK. Argus eller Mercedes Motor, Plads til Fører og Observator og en Benzin- og Oliebeholdning paa 4 Timer. Fart 110 km og Stigeevne halvt balastet 800 m i 10 Minutter. Apparatet Længde var 10,2 m, Spændvidden 14,6 m og Bærealet 135 m².

Den franske Donnet-Leveque Flyvebaad havde en 80 HK. roterende Motor og en Bæreflade af 25 m², størst Længde og Bredde var henholdsvis 7,9 m og 11,6 m. Apparatets Vægt fuldt udrustet var ca. 760 kg. Farten var ca. 85 km og Stigeevnen 14 Min. til 1000 m.

Hydroaeroplanernes første Opgave er Recognosering og Patrouillering, i anden Række kommer de offensive Egenskaber. De første Hydroaeroplaner i Krigen var da ogsaa alle uarmerede, men som Opgaverne er blevet større og større, er Apparaterne forbedret i enhver Henseende, og Armering — saavel med Skyts som med Bomber — er blevet indført. Allerede 1912 foreslog den amerikanske Rearadmiral

Bradley A. Fiske, at indføre Torpedoen som et Vaaben, anvendt fra større Hydroaeroplaner, og dette er ogsaa gjort i saavel den engelske, tyske som italienske Marine. I 1914 sænkede saaledes et tysk Hydroaeroplan en engelsk Koffardidamper ved fra Luften at affyre en selvbevægende Torpedo mod denne. Torpedoen var op-
hængt i Slippeapparat imellem Apparatets Pontoner. Aaret efter sænkedes 4 tyrkiske Skibe i Marmarahavet af en engelsk Løjtnant, der var Fører af et Hydroaeroplan.

I Italien er der senere afholdt indgaaende Forsøg med Torpedoen, og ifølge amerikanske Opgivelser skal den italienske Officer Alessandro Guido i 1915 have haft gode Træffere (9 af 10 Skud) paa indtil 2000 m Afstand. Senere i Krigen er saavel Hydroaeroplaner som Flyvebaade indgaaet som et vigtigt Led i Ødelæggelsen af Undervandsbaade, og der er i dette Øjemed som Armering indført en Dydbombe eller Mine med Eksplosionsstof fra 30—70 kg. Da Hovedopgaverne stadig er Recognosering og Patrouillering, har dette paavirket Konstruktionen, og man søger at bygge Hydroaeroplaner med saa stor Aktionsradius og Fart som muligt, som Følge heraf maa Manøvre- og Stigeevne træde i Baggrunden. Der bygges dog baade i den engelske og navnlig i den tyske Marine Hydroaeroplaner til offensive Øjemed, til Kamp mod andre Apparater; men Hovedmassen af anvendte Hydroaeroplaner er konstrueret med Recognosering for Øje og kun armerede med det til Forsvar mod andre Apparater nødvendige Skyts. Som Bombardementsmaskine overgaar man mere og mere til Landaeroplaner, da disses Nyttelast er betydelig større.

Her skal i det følgende gives nogle Oplysninger vedrørende de sidste ny Typer af engelsk og tysk Konstruktion:

Til Recognosering anvendes i England dels Hydroaeroplaner og dels Flyvebaade. De første er forsynet

med 375 HK. Sunbeam eller Renault Motor, der giver Apparatet en Fart af ca. 135—140 km/Time, Stigeevnen er 1 Time til 3000 m. Disse Apparater er meget solide og sødygtige, og har desuden trods deres Størrelse og store Vægt (2 Tons) en ret god Manøvreevne. Næsten alle Apparaterne er konstruerede med sammenklappelige Planer, Armeringen er 2—3 Lewis- eller Vickers Maskingeværer, og Aktionsradius er 6—7 Timer. Desuden anvendes en Del mindre saakaldt »fighting seaplanes» af Sopwith Typen. nærmest beregnet til Anvendelse i Kamp mod andre Apparater. Farten er 150 km/Time, og saavel Stige- som Manøvreevnen er betydelig. Det er næsten udelukkende enkeltstående Maskiner med meget ringe Aktionsradius, ca. 2¹/₂—3 Timer.

Af Flyvebaade anvendes hovedsagelig 2 Slags: Port-Baadene og F-Baadene. De førstnævnte er meget store Apparater med 2 Rolles-Royce Motorer a 350 HK. og 1 a 200 HK. Farten er ca. 130 km/Time, Armeringen bestaar af Dybdebomber a 200 kg og 4 Lewis Geværer. Den samlede Besætning til en saadan Flyvebaad er 7 Mand. Man kan danne sig et Begreb om disse Apparaters Størrelse, ved at vide at den samlede Vægt af en Flyvebaad er ca. 10 Tons og den største Spændvidde 47 m. Disse Baade har gjort udmærket Fyldest ved Jagten paa Undervandsbaade, ligesom de med Lethed udfører søgaaende Patrouillering, Baadskrogets Konstruktion er saa solid, at saavel Landing som Start kan foretages i svær Sø, og man har fra Krigen Eksempel paa, at en saadan Baad uden særlig Skade har ligget et Døgn i Nordsøen under ret ugunstige Vejrforhold.

F-Baadene er noget mindre, Spændvidden er her 30 m, men Farten er ca. 160 km og Stigeevnen 1000 m — 7 Minutter, Manøvreevnen er, omend ringe, saa dog bedre end Port-Baadens. Besætningen udgør 4 Mand, og Armeringen er 4 Geværer og 2 Dybdebomber

å 100 kg. Aktionsradius er som Port-Baadens 8 Timer. Disse Baade anvendes hyppigt som Led i Undervandsbaadenes Ødelæggelse, men er iøvrigt stærkt anvendt til Eskortering og Patrouillering i rum Sø:

I Tyskland anvendes næsten udelukkende Hydroaeroplaner med Motorkraft varierende fra 170 til 220 HK. Farten af disse Apparater er ca. 140 km/Time og Aktionsradius er mindst 6—8 Timer. Som Armering anvendes 2—3 Maxim Geværer, som Regel haves ingen Bomber. Desuden anvendes en saakaldt Hydro-Jager særlig konstrueret i Kampøjemed, Aktionsradius er her noget mindre, og der er lagt særlig Vægt paa Fremskaffelse af Fart og Armering, der bestaar af 3 Maskingeværer, 2 skydende forud, betjent af Føreren, og 1 skydende agterud og til Siderne, betjent af Observator.

Samtlige ovennævnte Apparater er, med Undtagelse af de til Kamp anvendte, forsynet med Radioapparat og medfører desuden et større eller mindre Antal Brevduer til Brug under eventuelle Havarier med deraf følgende Nødlanding, i hvilket Tilfælde Radio er ubrugelig.

Hydroaeroplanskibe,

Tanken, at lade Skibe medbringe Aeroplaner til Recognosering i rum Sø, har længe før Krigen været fremme i forskellige Lande, navnlig Amerika og Frankrig. Man havde da to Muligheder at vælge imellem enten at anvende Aeroplaner — altsaa Landmaskiner, der startede og landede fra Skibet eller at anvende Hydroaeroplaner, der udsattes fra Skibet og startede og landede paa Vandet, og efter Landingen atter toges ombord. Allerede 1911, d. 18. Januar, udførtes den første Start fra og Landing paa et Skib, idet Amerikaneren Eugene Ely med et almindeligt Aeroplan startede fra Fordækket af »Pennsylvania« og efter en kort Flyvning atter landede sammesteds. Paa Fordækket var oprejst en større Plat-

form, paa hvilken saavel Start som Landing fandt Sted, der var ved Landingen udspændt Tovværk og anbragt Sandsække til Hindring af Aeroplanets Fremløb efter Landingen. Senere, i Februar samme Aar, foretog Glenn H. Curtiss en Flyvning med et Hydroaeroplan og landede ved Siden af »Pennsylvania«, Apparateret toges ombord ved Hjælp af Fartøjsbomme og sættes atter i Vandet, hvorefter der paany startedes. Saavidt vides var dette den første vellykkede Flyvning med saavel Start som Landing paa Vand; ved tidligere afholdte Forsøg i denne Retning var Apparaterne havarerede ved Landingen.

I Frankrig afholdtes lignende Forsøg, og Frankrig var det første Land, der anskaffede et Aeroplanskib, idet »La Fondre« i 1912 omdannedes til Moderskib for Hydroaeroplaner. Ved de engelske Flaademanøvrer i 1912 startede et H. Farman Hydroaeroplan forsynet med Hjul fra Slagskibet »Hibernia«, siden da er Aeroplanskibene indført i næsten alle større Mariner. Ved Anvendelsen af Land-Apparater kræves betydelig Plads til saavel Start som Landing, og de fleste Mariner er da ogsaa udelukkende overgaaet til Brug af Hydroaeroplaner fra Skibe, og der er under Krigen anvendt ikke faa Moderskibe for Luftfartøjer; disse Skibe medbringer Reparationsværksteder, Reservegods m. m. Apparaterne, der er bygget med sammenklappelige Planer, opbevares i Lasten, og Udsætningen kan foregaa ret hurtig, ca. $\frac{1}{2}$ Time for det første Apparat og derefter 1 Apparat for hvert 20. Minut. Man har fra Krigen flere Eksempler paa Anvendelsen af saadanne Skibe, blandt andet ved Dardaneller-Ekspeditionen, hvor Hydroaeroplaner fra »Ark Royal« udførte adskillige Recognoseringsflyvninger over de tyrkiske Fæstninger. Saavidt vides er den engelske Flaades Aeroplanskib »Campania« det eneste Skib, der baade medbringer Aeroplaner og Hydroaeroplaner. De førstnævnte er enten de ved Fronten an-

vendte Sopwith Camels eller større toædede Landmaskiner, der starter fra Platformen paa Fordækket, medens Skibet for fuld Kraft stævner ret mod Vinden. Antagelig foregaar Landingen ligeledes paa Platformen.

De anvendte Sopwith Camels medgives ligeledes Krydsere og Slagskibe; da disse Apparaters Startlængde er meget kort, kan Starten foretages fra Dækket eller fra Kanontaarne o. l. større Flader. Ved Landingen, der næppe kan udføres paa selve Skibet, maa Apparatet sættes paa Vandet saa nær Moderskibet som muligt. Der gives herved en Chance for at bjærge Flyveren og eventuelt Motoren, ydermere da Apparatets Flydeevne er søgt forstørret ved Anbringelse af en vandtæt Luftpose i bageste Del af Fusilagen. Det engelske Angreb paa Luftskibshallerne ved Tønder i Sommeren 1918 foretoges med 4 Sopwith Camel, der i denne Hensigt var udstyret med Bomber ophængt vandret under Førersædet med Aftræk fra dette. Naar det betænkes, at den moderne Sopwith Camel har en Fart af ca. 185 km og en Stigeevne af 3000 m paa 10 Minutter, maa det siges at de engelske Skibe her har et udmærket Middel til Bekæmpelse af Zeppelinere, fjendtlige Hydroaeroplaner og til Recognosering. Anvendelsesmaaden er ganske vist kostbar, idet hvert enkelt Apparat næppe naar at udføre mere end een Flyvning, og Chancerne for at miste saavel Flyver som Maskine er meget store, men den hyppige Brug af disse Maskiner borger for, at de til fulde opfylder de stillede Forventninger. Iøvrigt byder Arrangementet den store Fordel, at Flaaden kan operere uafhængig af det egentlige Aeroplanskib og i Tilfælde af dets Ødelæggelse alligevel disponere over Aeroplaner.

Til et moderne Aeroplanskib stilles iøvrigt store Fordringer, dets Fart maa være Flaaden jævnbyrdig, og det maa kunde holde Søen sammen med denne, endvidere maa der ombord være Plads til ca. 10—12

Hydroaeroplaner foruden Reparationsværksteder og Reserveredele til saavel Motorer som Apparater. Ofte anvendes større, ombyggede Passagerskibe, da disse har den nødvendige Fart og den nødvendige Plads til Apparaternes Anbringelse. Da et saadant Skib selvfølgelig er særlig udsat for fjendtlige Luftangreb maa det tillige have en kraftig A. B. Skyts Armering.

Personellet.

Før Krigen, — da Militærflyvningen endnu var i sin Vorden, — udvalgte Flyverne hovedsagelig blandt Officerer af vedkommende Værn, der sendtes til en eller anden privat eller senere militær Flyveskole, hvor de da fik den fornødne Undervisning i Flyvning i Forbindelse med noget Motorkendskab, Vejrlære o. l. for en Flyver nødvendige Fag. Der toges internationalt Certificat i Forbindelse med et senere Militærcertificat. Uddannelsen foretoges som Regel paa Maurice Farman Apparater ved Dobbeltstyring, enkelte Skoler i Frankrig anvendte Bleriotapparater, Eleven vænnedes i disse, uden Dobbeltstyring, men under Vejledning af en Lære, til at styre Apparatet paa Jorden, senere til mindre Flyvninger i lige Linie i lav Højde og derefter gradvis til Flyvninger med Drejninger, Sving og Manøvrer i større Højder. Denne sidste Methode blev selvfølgelig ret kostbar, men er dog stadig delvis bibeholdt, da det antages, at Flyveren herved faar den fornødne Selvsikkerhed, de moderne franske Kampflyvere uddannes f. Eks. saaledes den Dag i Dag. Næsten alle andre Steder anvendes Dobbeltstyring. Efter opnaaet militær Certificat var vedkommende Militærflyver, og hermed var egentlig Uddannelsen forbi.

Da Krigen kom viste der sig hurtig en stærk Mangel paa Flyvere og Flyvelærere. Alt disponibelt Personel kom hurtigst muligt til Fronten, og der kræ-

vedes herfra stadig Erstatning for faldne og Forøgelse af Personellet. I de krigsførende Lande oprettedes Skoler, og Undervisningen forceredes frem med hidtil ukendte Skridt, samtidig med at den førtes ind paa fastere for Krigen bestemte Former.

I England, det Land der haardest og hurtigst trængte til Personel, tog man dels faste, dels Reserve-officer og dels civile (navnlig unge studerende) ind som Elever, og fordelte dem paa de forskellige oprettede Skoler, for senere at lade dem fuldende Uddannelsen paa Englands daværende første Flyveskole, The Central Flying School at Upavon Salisbury. Her uddannedes saavel Flyvere som Observatører til baade Hær og Flaade. De enkelte civile Flyvere, der endnu ikke var gaaet til Fronten, forrettede Lærertjeneste ved den egentlige Flyvning, men desuden indkaldtes mange franske Flyvelærere. Som Lærere for Observatører kaldtes hundreder af Artilleri- og Infanteriofficerer til Flyveskolerne, disse Officereres Kendskab til Maskinkanoner og Maskingeværer gjorde dem velskikkede til Instruktører for de ny Observatorelever, hvoraf mange mødte uden ringeste Kendskab til saadanne Vaaben. Efter 1915 var man naaet saa vidt, at man kunde faa Lærere og Instruktører, der havde Erfaring fra Fronten, og Uddannelsen kom nu ind i et bestemt og regelret Spor. Eleverne, der nu blev antaget, maatte først og fremmest underkaste sig en meget skarp Legemsprøve for at faa konstateret, hvorvidt vedkommende fandtes brugelig som Flyver, hvis denne Prøve blev bestaaet, blev han inkasserneret paa en af de mange militære Flyveskoler (omkring 1917 fandtes i England flere hundrede saadanne), og Undervisningen her foregik hurtigt og grundigt) Stor Vægt blev lagt paa »Physical training«, der blev drevet Side om Side med Undervisningen i de rent militære Fag. Ved Uddannelsen maa der skelnes mellem Observatører og Førere.

Observatører gennemgaar først en »engine instruction school«; her modtages Undervisning i saavel roterende som stationære Motorer, Fordringerne er meget strænge, idet der fordres fuldstændig Kendskab til følgende Motorer: Gnome, Le Rhone, Clerget, Rolls-Royce, Austro Daimler, Sunbeam, Renault, R. A. F., Curtiss og Hispano-Suiza. Efter Gennemgang af denne Skole overgaar Eleven til en »aerial gunnery school«, hvor han faar Undervisning i Adskillelse og Betjening af de brugelige Maskingeværer. Som Øvelsesapparater anvendes her Vickers fighting aeroplan, fra hvilket Eleven indøver Skydning mod Luftmaal, der slæbes af en anden Maskine. Denne Skole er ret langvarig, men meget grundig, og Elever, der har gennemgaaet et saadant Kursus, maa nødvendigvis blive første Klasses Skytter. Herefter følger Kursus i Fotografering og endelig en »aircraft wireless school«, hvor Eleven indøves i Betjening af traadløs Telegraf til Artilleriobservation og Nedslagsbedømmelse. Der fordres her korrekt Ledelse af Ilden fra sværere Kanoner paa en Distance af ca. 10—15000 m og fra en Højde af mindst 2000 m.

Flyveeleverne oplæres hovedsagelig paa Maurice Farman eller i den nyeste Tid paa de Havilland Apparater ved Dobbeltstyring. Saafremt Eleven ikke efter 5 Timers Dobbeltstyring kan flyve Maurice Farman Apparatet alene i lige Flugt, sendes han tilbage til sit Regiment og betragtes som uskikket til Flyvning. Dette turde for en Lægmand synes at være en overordentlig stræng Fordring, men i Virkeligheden er den gennemsnitlige Tid for Skoleflyvning ca. 3 Timer med ovennævnte Apparat, der vel nok er den af alle Maskiner der er lettest at flyve, hvad ogsaa tydelig bevises derved, at omtrent 98 pCt. af samtlige krigsførende Landes Flyvere er uddannet paa Maurice Farman Apparater. Efter kort Tids Flyvning overgaar Eleven til et A. V. Roe Biplan med roterende Gnome eller Le Rhone Motor,

derefter til Henry Farman og Bleriotapparater. Her udskilles Eleverne i to Afdelinger, idet Elever med meget følsomme Anlæg udtages til Flyvning med enkelt-sædede Kampmaskiner, og de øvrige mindre følsomme til Flyvning med Morane Saulnier Apparater med en Fart af ca. 150 km/Time og med høj Landingshastighed og efter nogen Flyvning med disse ret vanskelige Apparater med endnu vanskeligere, Neuport-Jageren, de Havilland, Spad og Sopwith Camel.

Efter Gennemgang af The aerial gunnery school er Elevens Uddannelse færdig, og han er nu klar til at begynde ved Fronten. Det maa indrømmes, at han møder med gode Forudsætninger til Optagelse af Kampen. Efter paabegyndt Flyvning med Morane Saulnier Apparateret maa Eleven paa egen Haand indøve Flyvning i al Slags Vejr og ligeledes de for en Kampflyver nødvendige Manøvrer, Looping the loop, Spinning, Hale- og Vingeglidning.

De mindre følsomme Elever overgaar fra Farman-Apparaterne til Flyvning med Vickers fighting aeroplane eller lignende sværere Apparater og efter 10 Timers Flyvning med saadanne til Øvelser i Bombekastning, Natflyvning, Fotografering og Artilleriobservation. Efter at have erhvervet sig fuldstændig Kendskab og Rutine i disse Øvelser er Eleven rede til at paagynde sit Arbejde ved Fronten eller til at overtage Føreren af de større Flyvebaade og Hydroaeroplaner.

Alle engelske Flyvere er og har under Krigen været Officerer, ligegyldigt om vedkommende er begyndt som civil. Ved Antagelsen udnævnes Eleven uanset tidligere Stilling til Sub lieutenant, og avancerer efter Uddannelsen udelukkende efter sin Dygtighed som Flyver.

Iudtil Maj 1918 tilhørte Flyverne enten Royal Navy Air Service eller Royal Flying Corps, efter nævnte Tidspunkt er disse Afdelinger forenede i et under Navn af

Royal Air Force, og Organisation og Administration er nu forenet under The Air Ministry.

Som Eksempel paa Udviklingen af det samlede engelske Flyevæsen skal iøvrigt kun nævnes nogle Tal: Ved Midten af 1914 talte dette Vaaben ialt ca. 200 Maskiner og nærlig 1000 Mand, omkring August 1918 er disse Tal henholdsvis 15,000 og 110,000.

Zigzag-Sejlads

af

Premierløjtnant Bangsbøll.

(Sluttet).

Matematisk Undersøgelse.

Til nærmere Belysning af det ovenfor fremkomne og til Hjælp ved Bedømmelsen af Undervandsbaadens Mulighed for at komme i Angreb paa en Damper, der

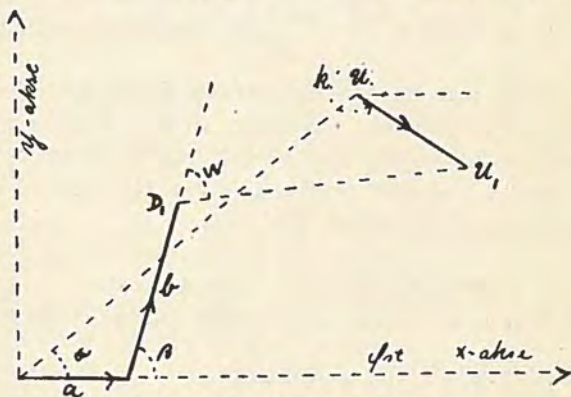


Fig. 11.

sejler i Zigzag, kan man matematisk undersøge en enkelt Kursændring's Indflydelse paa Angrebet, naar Undervandsbaaden ikke observerer dette Drej.

Paa Fig. 11 tænkes Damperen at befinde sig i D, styrende Øst, samtidig med at Undervandsbaaden befinder sig i U. Fra D fortsætter Damperen et Stykke a ad samme Kurs, og drejer derefter β^0 til Bb, og sejler et Stykke b ad denne Kurs til et Punkt D_1 . Damperens udsejlede Distance fra D til D_1 kaldes R. Undervandsbaaden har, i det Øjeblik den befinder sig i U, lige observeret og

dykker derefter ned, Den befinder sig da α^0 paa Damperens Bb 's Bøve i en Afstand af d . Fra U styrer Undervandsbaaden en Kurs k^0 regnet fra X -aksen i samme Omløbsretning som de andre Vinkler. Undervandsbaaden udsejler en Distance r ad denne Kurs og observerer derefter i U_1 , samtidig med at Damperen er i D_1 .

Tages Damperens Kurs i D til X -akse med positiv Retning i Kursretningen, og tages D til Begyndelsespunkt og Nord til Y -akse faar Punkterne D_1 og U_1 Koordinaterne:

$$D_1: \begin{cases} x = a + b \cdot \cos \beta \\ y = b \cdot \sin \beta \end{cases} \quad U_1: \begin{cases} x_1 = d \cdot \cos \alpha + r \cdot \cos k \\ y_1 = d \sin \alpha + r \sin k \end{cases}$$

Kalder man nu Vinkelen mellem Damperens Kurs i D_1 og Retningen fra Damperen til Undervandsbaaden for w , og Linien $D_1 U_1$'s Vinkel med X -aksen for γ , samt sætter Forholdet mellem Undervandsbaadens — og Damperens sejlede Farter til f , faas:

$$\operatorname{tg} \gamma = \frac{y_1 \div y}{x_1 \div x} = \frac{d \cdot \sin \alpha + r \cdot \sin k \div b \cdot \sin \beta}{d \cdot \cos \alpha + r \cdot \cos k \div a \div b \cdot \cos \beta} \quad (1)$$

eller da $R \cdot f = r$ og $a + b = R$

$$\text{altsaa } b = r/f \div a$$

$$\operatorname{tg} \gamma = \frac{d \cdot \sin \alpha + r \cdot \sin k \div (r/f \div a) \sin \beta}{d \cdot \cos \alpha + r \cdot \cos k \div a \div (r/f \div a) \cos \beta} \quad (2)$$

Af Tegningen fremgaar det at:

$$\begin{aligned} \beta &= \gamma + w \\ \gamma &= \beta \div w \end{aligned} \quad (3)$$

Hvis man nu stiller den Fordring, at Undervandsbaaden fra U_1 skal være i Stand til at overhale Dam-

peren paa den styrede Kurs, fremkommer der en retvinklet Trekant mellem U_1 , D_1 og Sammenstødspunktet, i hvilken Hypotenusen er Damperens udsejlede Distance. Man faar da:

$$\sin w = f$$

f er altsaa den største Værdi $\sin \cdot w$ maa antage, hvis Undervandsbaaden i U_1 skal være i Stand til at overhale Damperen paa den af den styrede Kurs. Man faar altsaa som Betingelse:

$$\sin w \leq f \quad (4)$$

Kalder man nu for Oversigtens Skyld den til $\sin w = f$ svarende Værdi af w (lille w) for W (store), faas da

$$\begin{aligned} \beta - \gamma &= w \text{ og } w \leq W \\ \gamma &\geq \beta \div W \end{aligned}$$

Indsættes dette i (2) faas:

$$\operatorname{tg}(\beta \div W) \leq \frac{d \cdot \sin \alpha + r \cdot \sin k \div (r/f \div a) \sin \beta}{d \cdot \cos \alpha + r \cdot \cos k \div a \div (r/f \div a) \cos \beta}$$

af hvilken Ligning man finder følgende Udtryk for r

$$r \leq \frac{d \cdot \sin \alpha \div d \cdot \cos \alpha \cdot \operatorname{tg}(\beta - W) + a \cdot \sin \beta \div a \cdot \cos \beta \cdot \operatorname{tg}(\beta \div W) + a \cdot \operatorname{tg}(\beta - W)}{\cos k \cdot \operatorname{tg}(\beta - W) + 1/f(\sin \beta - \cos \beta \cdot \operatorname{tg}(\beta \div W)) \div \sin k}$$

der kan omskrives til

$$r \leq \frac{d \cdot \sin(\alpha \div \beta + W) + a \cdot \sin(\beta - W) + a \cdot f}{\sin(\beta \div W \div k) + 1} \quad (5)$$

Af dette Udtryk kan man nu finde r , idet Undervandsbaaden ved Observation i U kan bestemme Størrelserne α , d og f samt ved Hjælp af den sidste be-

stemme W . Giver man derefter a den Værdi man formoder, at Damperen mindst vil fortsætte ud ad den styrede Kurs og β den Værdi, der svarer til det største Drej, Damperen under de givne Forhold kan foretage, og indsætter man for k den Kurs man vil styre, kan r findes. Med Hensyn til det største Drej, Damperen under forskellige Forhold vil kunne foretage, vil dette være ca. 60° til hver Side, naar Damperen styrer en Kurs i Nærheden af Hovedkursen, og ca. 90° til hver Side, naar Damperen styrer en Kurs i Nærheden af en af Yderkurserne.

Det uheldigste Tilfælde for Undervandsbaaden vil være, at Damperen drejer umiddelbart efter, at der er observeret. Naar man derfor vil finde det virkelige Stykke, r_1 , Undervandsbaaden med Sikkerhed vil kunne bevæge sig ad den tagne Kurs, maa man i Ligning (5) sætte $a = 0$, hvorved Ligningen faar Formen:

$$r_1 \leq \frac{\sin(\alpha \div \beta + W)}{1 + \sin(\beta \div W \div k)} \cdot d \quad (6)$$

Vil man f. Eks. se hvor stor Distance, der med Sikkerhed kan udsejles, naar Undervandsbaaden sejler parallel med Damperen, $k = 0^\circ$. og $f. = 0,8$, $\alpha = 45^\circ$, $\beta = 90^\circ$ faas:

$$\sin W = 0,8 \quad W = 53^\circ 08'$$

$$r_1 \leq \frac{\sin 8^\circ 08'}{1 + \sin 36^\circ 52'} \cdot d$$

$$r_1 \leq \frac{0,1414}{1,6} d$$

$$r_1 \leq 0,09 \cdot d = \text{ca. } 0,1 \cdot d$$

Havde Undervandsbaaden derimod styret en Kurs vinkelret paa Retningen til Damperen, medens alt andet

forblev uforandret, vilde man paa lignende Maade have faaet (idet $k = \div 45^\circ$):

$$r_1 \leq \frac{\sin 8^\circ 08'}{1 + \sin 81^\circ 52'} d$$

$$r_1 \leq 0,07 \cdot d$$

Paa Grundlag af Ligning (6) er Tabel 2 udregnet. Den angiver altsaa den største Distance, det for de for-

TABEL II.

f =	w =	α =	c =							
			β = 90°		β = 75°		β = 60°		β = 45°	
			k = 0	k = α ÷ 90°	k = 0	k = α ÷ 90°	k = 0	k = α ÷ 90°	k = 0	k = α ÷ 90°
0,9	64°	60°	39	31	64	46	97	68		
		45°	23	17	47	31	82	46		
		30°	05	04	28	17	60	31		
0,8	53°	60°	25	20	45	35	72	50	108	68
		45°	09	07	29	20	55	35	93	50
		30°	÷ 08	÷ 06	10	07	35	20	72	35
0,7	44,°5	60°	15	13	33	27	55	41	85	57
		45°	÷ 01	÷ 01	17	13	39	26	69	40
		30°	÷ 16	÷ 14	÷ 01	÷ 01	20	13	49	26
0,6	37°	60°	07	06	23	19	43	34	69	49
		45°	÷ 08	÷ 07	08	06	27	20	52	34
		30°	÷ 22	÷ 20	÷ 09	÷ 07	09	06	33	19
0,5	30°	60°	0	0	15	13	33	27	56	42
		45°	÷ 14	÷ 13	0	0	17	13	40	27
		30°	÷ 27	÷ 27	÷ 15	÷ 13	0	0	21	13

$$r_1 = c \cdot d : 100$$

skellige Positioner, Drej og Kurser er tilladeligt at udsejle mellem Observationerne, hvis Undervandsbaaden stadig fra det nye Observationspunkt (U_1), vil være i Stand til at overhale Damperen ved at styre en Kurs

vinkelret paa den nye Retning mellem dem. Tabellen angiver r , i Procent af Begyndelsesafstanden d , og i en

TABEL II a

$\beta - W$ - k =	$\alpha - \beta + W =$									
	0°	10°	20°	30°	40°	50°	60°	70°	80°	90°
0°	0	0,17	0,34	0,50	0,64	0,77	0,87	0,94	0,98	1,00
		0,17	0,34	0,50	0,64	0,77	0,87	0,94	0,98	1,00
+ 10°	0	0,15	0,29	0,43	0,55	0,65	0,74	0,80	0,84	0,85
		0,21	0,41	0,61	0,78	0,93	1,05	1,14	1,19	1,21
+ 20°	0	0,13	0,25	0,37	0,48	0,57	0,65	0,70	0,73	0,75
		0,26	0,52	0,76	0,98	1,16	1,32	1,43	1,50	1,52
+ 30°	0	0,12	0,23	0,33	0,43	0,51	0,58	0,63	0,66	0,67
		0,35	0,68	1,00	1,29	1,53	1,73	1,88	1,97	2,00
+ 40°	0	0,11	0,21	0,30	0,39	0,47	0,53	0,57	0,60	0,61
		0,49	0,96	1,40	1,80	2,15	2,42	2,63	2,76	2,80
+ 50°	0	0,10	0,19	0,28	0,36	0,43	0,49	0,53	0,56	0,57
		0,74	1,46	2,14	2,75	3,27	3,70	4,02	4,21	4,27
+ 60°	0	0,09	0,18	0,27	0,34	0,41	0,46	0,50	0,53	0,54
		1,30	2,55	3,73	4,80	5,72	6,46	7,01	7,35	7,46
+ 70°	0	0,09	0,18	0,26	0,33	0,39	0,45	0,48	0,51	0,52
		2,88	5,67	8,29	10,16	12,70	14,36	15,58	16,33	16,58
+ 80°	0	0,09	0,17	0,25	0,32	0,39	0,44	0,47	0,50	0,50
		11,42	22,50	32,90	42,29	50,40	56,98	61,82	64,79	65,79
+ 90°	0	0,09	0,17	0,25	0,32	0,38	0,43	0,47	0,49	0,50
		%	∞	∞	∞	∞	∞	∞	∞	∞

$$r^1 = X \cdot d$$

Rubrik udfor Fartforholdet er angivet de tilsvarende Værdier af Vinkel W . De negative Værdier i Tabellen

viser, at Damperens Drej er for stort til at Undervandsbaaden kan overhale den selv med en Kurs vinkelret paa Retningen til Damperen. Undervandsbaaden vil da kun kunne komme i Angreb, ved at sejle nærlig parallel med Damperens Hovedkurs, for derved muligt at kunne vinde en saa forlig Position, at en ny Angrebsmanøvre kan paabegyndes.

I Stedet for at opstille en Tabel for r_1 paa den overfor angivne Maade, kan man opstille en Tabel, hvor r_1 kan udtages for forskellige Værdier af $(\alpha \div \beta + W)$ og $(\beta \div W \div k)$. Det er da lettere at bestemme den heldigste Kurs af Tabel II a end af Tabel II, idet den sidste kun er opstillet for nogle enkelte Kurser. Størrelsen $(\alpha + \beta + W)$ er kun givet positive Værdier, idet r_1 altid vil have samme Fortegn som denne Størrelse. Hvis Indgangsstørrelsen er større end 90° , kan man, da det er sin man har at gøre med, trække Størrelsen fra 180° og gaa ind med denne Størrelse.

Vil man nu finde for hvilken Kurs r og r_1 bliver Maximum og Minimum, naar Størrelserne α , β , f og d er konstante, kan dette findes af Ligningerne (5) og (6). Da Tællerne i Ligningerne er konstante og Nævnerne bliver

$$\begin{aligned} & \text{Maximum for } k = \beta \div W \div 90^\circ \\ & \text{og Minimum for } k = \beta \div W + 90^\circ \\ & \text{bliver } r \text{ og } r_1 \text{ Minimum for } k = \beta \div W \div 90^\circ \\ & \text{og Maximum for } k = \beta \div W + 90^\circ \end{aligned}$$

Ønsker man nu at undersøge hvorledes den Distance, som Undervandsbaaden med Sikkerhed kan udsejle, vokser eller aftager afhængig af det Stykke a , som Damperen fortsætter ud ad den observerede Kurs, inden den drejer, har man:

$$r \leq \frac{d \cdot \sin(\alpha \div \beta + W) + a \cdot \sin(\beta \div W) + a \cdot f}{1 + \sin(\beta \div W \div k)} \quad (5)$$

$$r_I \leq \frac{\sin(\alpha \div \beta + W)}{1 + \sin(\beta \div W \div k)} d \quad (6)$$

Ved Subtraktion af de to Ligninger findes følgende Udtryk for Distancetilvæksten ($r \div r_I$):

$$r \div r_I = \frac{\sin(\beta \div W) + f}{1 + \sin(\beta \div W \div k)} a \quad (7)$$

Det fundne Udtryk for ($r \div r_I$) viser, at Distance-differentsen varierer proportionalt med Stykket a ; idet Brøken, der er Faktor til a , er en konstant for samme Position, Fartforhold, Drej og Kurs.

Havde man divideret Ligningerne (5) og (6) i Stedet for at subtrahere dem, havde man fundet følgende Udtryk:

$$\frac{r}{r_I} = 1 + \frac{\sin(\beta \div W) + f}{d \cdot \sin(\alpha \div \beta + W)} a \quad (8)$$

der viser at r er større end r_I , naar Brøken, der er Koefficient til a er positiv. Da β i Almindelighed er større end W og begge ligger i første Kvadrant, vil Betingelserne være at $180 + \beta \div W > \alpha > \beta \div W$. Det er med andre Ord afhængig af Positionen, om Distancetilvæksten er positiv eller negativ. Endvidere ses det, at jo større Distancen er, des mindre bliver Tilvæksten.

Det kan nu være af Interesse, at finde, for hvilken Kurs Distancetilvæksten bliver størst eller mindst, naar alle andre Forhold forbliver uforandrede. Man har da af (7):

$$r \div r_I = \frac{\sin(\beta - W) + f}{1 + \sin(\beta \div W \div k)} \cdot a$$

Dette Udtryk bliver aabenbart, da Tælleren er konstant,

Maximum for $k = \beta \div W + 90^\circ$
 og Minimum for $k = \beta \div W - 90^\circ$

TABEL III.

f =	α	c =							
		$\beta = 90^\circ$		$\beta = 75^\circ$		$\beta = 60^\circ$		$\beta = 45^\circ$	
		K=0	K = α $\div 90^\circ$	K=0	K = α $\div 90^\circ$	K=0	K = α $\div 90^\circ$	K=0	K = α $\div 90^\circ$
0,9	60°	93	73	92	66	89	58	85	53
	45°	93	69	92	60	89	50	85	40
	30°	93	67	92	56	89	45	85	35
0,8	60°	88	73	85	66	82	57	77	48
	45°	88	70	85	61	82	51	77	41
	30°	88	70	85	59	82	48	77	37
0,7	60°	82	72	80	65	76	56	70	47
	45°	82	71	80	61	76	52	70	41
	30°	82	72	80	60	76	49	70	38
0,6	60°	78	70	75	63	71	55	65	46
	45°	78	70	75	61	71	51	65	41
	30°	78	73	75	61	71	50	65	38
0,5	60°	73	68	71	61	67	54	60	44
	45°	73	69	71	60	67	51	60	41
	30°	73	73	71	61	67	50	60	39

$$r = r_1 + c \cdot a : 100$$

Sammenføjes dette med ovenstaaende Undersøgelse af lignende Art; faas:

r, r_1 og $(r \div r_1)$ bliver Maximum for $k = \beta \div W + 90^\circ$

r, r_1 og $(r \div r_1)$ bliver Minimum for $k = \beta \div W - 90^\circ$

Paa Grundlag af Ligning (7) er Tabel III udregnet. Tabellen er opstillet paa samme Maade som Tabel II og angiver det Antal Procent af a, Distancetilvæksten beløber sig til. Ligning (7) sættes altsaa paa Formen:

$$r = r_1 + c \cdot a : 100$$

hvor c er den Størrelse, der udtages af Tabellen.

At Kursen $k = \beta \div W + 90^\circ$ er den heldigste vil man ogsaa finde, hvis man siger, at Undervandsbaadens Opgave er, at holde sig i saa forlig Position af Damperen som mulig. Tegner man nemlig paa Fig. 11 en

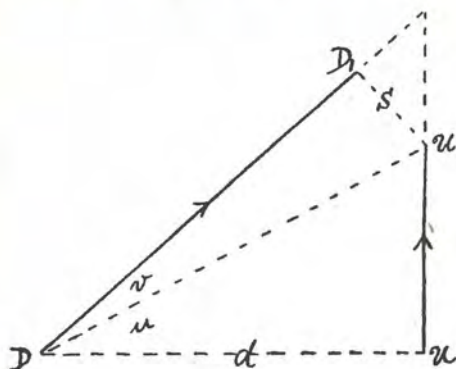


Fig. 12.

Cirkel med Centrum i U og Radius r lig $R \cdot f$, vil Undervandsbaaden opnaa den forligste Position ved et styre Kursen vinkelret paa Tangenten fra D til Cirklen, hvilken Kurs bliver

$$k = \gamma + 90^\circ = \beta \div w + 90^\circ$$

i hvilket Udtryk w faar Værdien W , naar r skal have sin Maximumsværdi.

Kursen $k = \beta \div W + 90^\circ$ skulde altsaa være den heldigste, idet man faar den største Tid mellem Observationerne og holder Angrebsmuligheden længst. At Distancetilvæksten ogsaa bliver Maximum for denne Kurs er imidlertid uheldigt, da det vilde være bedst om den Distance, der skal udsejles, var fuldstændig uafhængig af a . Dette vil imidlertid, som det fremgaar af (5), kun være Tilfældet naar:

$$\begin{aligned} \sin \cdot (\beta \div W) &= \div f \\ \text{altsaa } \beta \div W &= \div W \\ \beta &= 0 \end{aligned}$$

altsaa kun for retliniet Sejlads.

I det foregaaende har man ikke taget Hensyn til Skudafstanden. Tages denne med i Beregningen, idet Skudafstanden kaldes s , og forudsætter man, at Undervandsbaaden i Skudøjeblikket ikke maa befinde sig agten for Tværs af Damperen, har man af Fig. 12:

$$\begin{aligned} \text{Givet: } D U &= d; U U_I = r; D D_I = R \\ R \cdot f &= r; u + v = W_I; \angle D U U_I = 90^\circ \end{aligned}$$

Man har da:

$$\text{tg } v = \frac{s}{R} = \frac{s \cdot f}{r} \qquad \text{tg } u = \frac{r}{d}$$

$$\text{tg } W_I = \text{tg } (u + v) = \frac{\frac{r}{d} + \frac{s \cdot f}{r}}{1 \div \frac{s \cdot f}{d}} = \frac{r^2 + s \cdot f \cdot d}{rd \div r \cdot s \cdot f}$$

$$\text{men } U_I D^2 = d^2 + r^2 = s^2 + \left(\frac{r}{f}\right)^2$$

$$r = \sqrt{d^2 - s^2} \cdot \frac{f}{\sqrt{1 - f^2}} = \text{tg } W \cdot \sqrt{d^2 \div s^2}$$

$$\text{idet man af } \sin \cdot W = \text{har } \text{tg} \cdot W = \frac{f}{\sqrt{1 \div f^2}}$$

Indsættes Udtrykket for r i Udtrykket for $\text{tg} \cdot W_I$ faas efter nogen Omskrivning:

$$\text{tg } W_I = \frac{d + s : f}{\sqrt{d^2 \div s^2}} \text{tg } W \qquad (9)$$

Paa Grundlag af Ligning (9) er Tabel IV udregnet. Den angiver den virkelige Værdi (W_1), som Vinkel W antager, naar man tager Skudafstanden med i Beregningen. W_1 er angivet for forskellige Fartforhold og for

TABEL IV.

		$W_1 =$				
$d =$	$s =$	$f =$				
		0,5	0,6	0,7	0,8	0,9
1	1					
	$\frac{1}{2}$	53°	58°	63°	68°	75°
	$\frac{1}{3}$	46°	51°	57°	63°	72°
2	1	53°	58°	63°	68°	75°
	$\frac{1}{2}$	42°	48°	54°	61°	70°
	$\frac{1}{3}$	38°	44°	51°	59°	68°
3	1	46°	51°	57°	63°	72°
	$\frac{1}{2}$	38°	44°	51°	59°	68°
	$\frac{1}{3}$	35°	42°	49°	57°	67°
4	1	42°	48°	54°	61°	70°
	$\frac{1}{2}$	36°	42°	48°	57°	67°
	$\frac{1}{3}$	34°	41°	48°	56°	66°
5	1	40°	46°	52°	60°	69°
	$\frac{1}{2}$	35°	41°	48°	56°	67°
	$\frac{1}{3}$	33°	40°	47°	55°	66°

forskellige Værdier af Afstanden d og Skudafstanden s . Man behøver egentlig kun at have Tabellen opstillet for $s = \frac{1}{2}$, idet man saa, hvis man regner s i Sml. faar en Skudafstand paa ca. 900 Meter, og hvis man regner d i Kilometer, faar man en Skudafstand paa ca. 500 Meter.

I Ligninger, hvor W forekommer, skal man altsaa erstatte W med W_1 , og naar man gaar ind i Tabellerne for r og r_1 , anvende W_1 i Stedet for W .

Vil man nu undersøge det under Fig. 4 nævnte Tilfælde, hvor Undervandsbaaden staar ind mod Dampere*n* i dennes Kursretning, bliver $\alpha = 0^\circ$ og $k = 180^\circ$. Ligning (6) faar da Formen:

$$r_1 = \frac{\sin \cdot (W \div \beta)}{1 + \sin (\beta \div W \div 180^\circ)} d$$

der efter Sammentrækning og Erstatning af W med W_1 giver

$$r_1 = \frac{\sin \cdot (W_1 \div \beta)}{1 + \sin (W_1 \div \beta)} d$$

Naar r_1 skal være positiv, maa den altid være mindre end $d \cdot \sin (W_1 \div \beta)$, idet Nævneren i saa Tilfælde er større end 1. Da $(W_1 \div \beta)$ almindeligvis er ret lille, saa snart den er positiv, kan man for positive Værdier af r_1 tilnærmelsesvis sætte:

$$r_1 = d \cdot \sin (W_1 \div \beta)$$

Antager man nu at Undervandsbaaden behøver en Tid paa t_1 Sekunder for at observere, og fordrer man samtidig, at Undervandsbaaden derefter mindst skal kunne have Periskopet nedtrukket i t_2 Sekunder, skal Undervandsbaaden mindst kunne udsejle en sikker Distance, der er:

$$r_1 = H \cdot \frac{1}{2} (t_1 + t_2) \cdot f = \frac{1}{2} H \cdot T \cdot f = d \cdot \sin (W_1 \div \beta) \quad (10)$$

Hvor H er Dampere*n*s Hastighed i Knob, og T er det samlede Antal Sekunder, der forløber fra den ene Observation er afsluttet til den næste er afsluttet.

Af (10) kan man nu ved at indsætte skønsmæssige Værdier for de forskellige Størrelser finde, hvor stor en Kursændring af Dampere*n*, Undervandsbaadens Angreb

kan taale uden at blive sat ud af Spillet, eller hvor stor Fartforholdet bør være for at kunne beherske givne Drej.

Sættes f. Eks. $t_1 = 30s$, $t_2 = 60s$, $H = 12$ Knob og $f = 0,8$ faas:

$$12 \cdot 90 \cdot \frac{1}{2} \cdot 0,8 = \sin \cdot (W_1 \div \beta) \cdot d$$

$$\sin \cdot (W_1 \div \beta) = 432 : d$$

sættes $d = 2000$ m, faas:

$$\sin \cdot (W_1 \div \beta) = 0,216 \cdot ; \quad W_1 \div \beta = 12^{\circ},5$$

for $s = \frac{1}{2}$ bliver $W_1 = 61^{\circ}$ og altsaa $\beta = 48^{\circ},5$

Et Drej paa ca. 45° vil altsaa lige kunne klares under de givne Betingelser. Et Angreb maa derfor under disse Forhold anses for meget vanskeligt og lidet sandsynligt, idet Undervandsbaaden vil blive tvunget til at observere næsten uafbrudt, og derved være stærkt udsat for at blive opdaget.

Ganske vist vil, som det fremgaar af Ligningen, en Formindskelse af Afstanden være til Gunst for Undervandsbaaden, men paa den anden Side vil en større Afstand være heldigere, idet Undervandsbaaden da muligt senere kan komme i en bedre Angrebsposition.

I det foregaaende er det nærmest Undervandsbaadens Forhold under Angrebet, der er bleven undersøgt. Man kan ogsaa af Ligning (5 og 6) søge Oplysninger om, hvorledes Forholdene stiller sig for Damperen. Man kan saaledes finde det enkelte Drej's afværgende Betydning, idet man kan finde for hvilke Værdier af β , r_1 bliver mindst. Det bedste vil være, om β kan gøre r_1 negativ, og jo større negativ Værdi desto større afværgende Betydning. Af (6) ses det, at Nævneren altid vil være positiv. Ser man derfor bort fra dennes Indflydelse og kun betragter Tælleren, ser man, at r_1 er negativ for:

$$a + W + 180 > \beta > a + W$$

Af Størrelserne i dette Udtryk kan α ikke tages i Beregning af Damperen, fordi denne Størrelse er afhængig af Undervandsbaadens tilfældige Position i Forhold til Damperen. Man kan kun sige, at α højest maa være ca. 45° , naar Damperen styrer Hovedkursen, hvis der skal være Udsigt for et Angreb.

W_1 kan man derimod bestemme tilnærmelsesvis, idet man nogenlunde kender Undervandsbaades Maximumsfart neddykket, og ved Hjælp af denne og sin egen Fart kan man bestemme f og deraf atter W_1 . Man har herved fundet Størrelsen af det Drej, der mindst skal foretages, for at der skal være nogen Mulighed for, at r_1 bliver negativ (idet α kan være 0). α kan ifølge de givne Forudsætninger aldrig blive negativ, idet den positive Retning paa Y-aksen gaar til den Side, hvor Undervandsbaaden befinder sig.

Eks. For $f = 0,8$ faar man af Tabel 4, at $W_1 = \text{ca. } 60^\circ$ og for $f = 0,6$ at $W_1 = \text{ca. } 45^\circ$

De mindste Drej der maa foretages, naar der skal være Mulighed for, at r_1 kan blive negativ, maa altsaa henholdsvis være 60° og 45° .

Ved at opstille andre Betingelser for Undervandsbaadens og Damperens Bevægelser, f. Eks. at Afstandsformindskelsen skal være stor eller lignende, kan man finde nye Ligninger, som man atter kan kombinere med de ovenfor anvendte, for deraf at finde hvorledes Forholdene saa stiller sig under et Angreb.

Formentlig maa det ovenforstaaende dog anses for tilstrækkeligt til, at man kan danne sig et Skøn over Forholdene ved Zigzag-Sejlads. De opstillede Tabeller maa selvfølgelig ikke opfattes som beregnede til at benyttes af Undervandsbaadschefen under Angrebet. Der-til har han ikke Tid, og selv om han havde Tid, vilde det dog sikkert aflede hans Opmærksomhed fra An-

grebet. Vil han anvende Tabeller, kan de opstilles grafisk paa en mere praktisk og sammentrængt Form. Tabellerne er kun beregnede til at benyttes, naar man vil sætte sig ind i den teoretiske Side af Spørgsmaalet, inden man vil kunne komme ud for den praktiske Del af det. Undervandsbaadens Angreb vil i Praksis sikkert afvige meget fra Teorien, men jeg skulle dog tro, at det vil være af Betydning, at have undersøgt Spørgsmaalet teoretisk, inden man gaar i Gang med det i Praksis.

Med Hensyn til det Spørgsmaal, der er gjort til Hovedspørgsmaalet i Undersøgelsen, nemlig Zigzag-Sejladsens defensive Egenskab, kan man paa Grundlag af det foregaaende opstille følgende:

Zigzag-Sejladsens defensive Egenskab hviler i al Almindelighed paa for tilfældigt et Grundlag, til at man kan afgøre, hvorvidt Zigzag-Kurven i sig selv er i Stand til direkte at afværge et Angreb. Derimod er det givet, at den er i Stand til at tvinge Undervandsbaaden til at observere hyppigere end ved den rette Kurs. Herved skabes der forøget Mulighed for at opdage Undervandsbaaden i Tide, saa at der kan drejes af eller angribes.

Anvendelsen af Zigzag-Sejlads har altsaa sin Berettigelse i den forøgede Mulighed for at opdage Undervandsbaaden. Sejladsen maa derfor kun anvendes i Forbindelse med skærpet Udkigstjeneste.

Ved Konstruktionen af Zigzag-Kurven maa følgende iagttages:

- a.) Kurven maa have hyppige Drej.
- b.) Drejene maa være nogenlunde store.
- c.) Tidsrækken maa være saa uregelmæssig som mulig.
- d.) Hovedkursen og Hovedkurslinien skjules om muligt.
- e.) Stor Fart.

Ad a.) Tidsrummene mellem Drejene maa helst

være saa korte, at Undervandsbaaden ikke kan føre et Angreb ind paa den observerede Kurs.

Ad b.) Drejet maa helst være saa stort, at det gør det umuligt for Undervandsbaaden, at rette det Angreb, der var ført ind mod Damperen, medens denne styrede den foregaaende Kurs, mod Damperen paa den nye Kurs.

Ad c.) Tidsrummene for de enkelte Kurser maa være saa forskellige som muligt, og særlig maa Rækkefølgen af dem være saa tilfældige og uensartede som muligt. Thi jo mere uensartede Tidsrummene og deres Rækkefølge er, desto vanskeligere bliver det for Undervandsbaaden at observere paa de fordelagtigste Tidspunkter (Drejene selv er lige efter Drejene). Undervandsbaadens Udsigter for at komme i Angreb formindskes hurtigt, hvis den blot et Par Gange kommer bagefter med sine Observationer, saa at den spilder nogle Minutter, der koster dobbelt, fordi Undervandsbaaden i de fleste Tilfælde i disse Minutter vil have modarbejdet sit Angreb.

Ad d.) Dette er egentlig af mindre Betydning, da det i Længden er umuligt at skjule Hovedkursen. I hver Zigzag-Kurs bør der dog være en nogenlunde lang Periode, i hvilken man ikke kan gisse sig til Hovedkursen, idet dette vil kunne forsinke eller vanskeliggøre, ja muligvis forhindre Undervandsbaadens Angreb.

Ad e.) En stor Fart vil forøge Kurvens Effektivitet, idet en Formindskelse af Fartforholdet vil formindskes Sandsynligheden for et Angreb i betydelig Grad. I Almindelighed vil dette ikke spille nogen Rolle, da Damperen sandsynligvis vil gaa med saa stor Fart som mulig.

Den hollandske Konvoj.

Oversat fra «The Times» ved Siam-Kommandør M. Bojesen.

(Overskrifterne udeladte.)

Korrespondancen vedrørende Afsendelsen af en hollandsk Konvoj til Ostindien blev udgivet i aftes (d. 10. Juli 1918, O. A.) af den britiske Regering som en Hvidbog [C. D. 9028]. Den bestaar af 13 Dokumenter. Korrespondancen begynder med følgende telegrafiske Depeche, dateret 18. April 1918, fra Sir W. Townley, britisk Gesandt i Haag, til Hr. Balfour:

»Marineministeriet meddelte den 16. ds. i Førstekammeret, at Regeringen vilde sende en Konvoj af Regeringspassagerer og -gods til Nederlandsk Ostindien. Marineattachéen blev i Marineministeriet underrettet om, at Sagen endnu var under Overvejelse, og at han vilde erholde Meddelelse om den sluttelige Afgørelse. Marineministeriet vilde ligeledes meddele Regeringens endelige Beslutning i Kamret.»

Hr. Balfour, som modtog denne Meddelelse den 19. April, svarede telegrafisk den 25. s. M. som følger:

»De vil lade Nederlandenes Regering vide, at Hans Majestæts Regering naturligvis ikke anerkender «Konvojeringsretten», og at man vil udøve de krigsførende Magters Visitationsret overfor Handelsskibe, skulde den nederlandske Regering bringe sin Hensigt til Udførelse.»

Hr. van Swinderen udtalte i sin Skrivelse af 29. April fra det nederlandske Gesandtskab til Hr. Balfour:

»I Forbindelse med den nederlandske Regerings Meddelelse om at ville sende en Konvoj til hollandsk Ostindien for at afløse Militærpersoner, og om at ville udsende

Rgertngsembedsemænd med deres Familier, samt nogle paaairængende nødvendige, militære og andre Regeringsfornødenheder, har jeg den Ære, i Henhold til modtagne Instruktioner, at underrette Deres Ekscellence om, at nævnte Konvoj vil komme til at bestaa af følgende Skibe:

1) Hendes Majestæts Skib »Hertog Hendrik«, ledsaget af en Kuldampfer, rekvireret for Tilfældet, for at kunne fylde Kul undervejs.

2) Et Nederlandsk Handelsskib, omdannet til Orlogsmænd i Henhold til Reglerne i den VII: Konvention 1917, for Transport af Militær til hollandsk Ostindien, samt med Last af Militærfornødenheder.

3) Et nederlandsk Handelsskib rekvireret af den nederlandske Regering, under Konvoj af Orlogsskibet omtalt under Punkt 1, for Transport af Regeringspassagerer med deres Familier, og med Last udelukkende bestaaende af den nederlandske Regerings Gods, bestemt for den hollandsk-ostindiske Regering.

Indladningen af alt Gods og Indskibningen af alle Passagerer vil blive foretaget under strængt Opsyn af nederlandske Regeringsebedsmænd. Passagererne og deres Bagage vil blive underkastede en nøje Undersøgelse. Ingen Privatkorrespondance kan medbringes. Skibene medfører hverken almindelig Post eller Pakkepost. For Regeringsgodset vil det sædvanlige Manifest blive udstedt, med Oprindelsesbeviser udstedte af Importinspektøren.

Jeg har faaet Anvisning paa at tilføje, at man har til Hensigt at afsende nævnte Konvoj omkring Midten af Juni, og at den vil tage Vejen rundt de skotske Øer og Kap det Gode Haab.»

Den 1. Maj modtog Hr. Balfour fra Sir W. Townley en Depeche, afsendt fra Haag den 24. April, og rapporterende at Marineministeren den 16. April havde af-

givet følgende Erklæring i Generalstaternes Førstekammer, under Debatten om Flaadebudgettet for 1918:

«Den ærede Deputerede talte endvidere om at udsende en Konvoj for at hente, hvad der er nødvendigt. Som den ærede Deputerede er klar over, blev denne Konvojeringsret aldrig virkelig anerkendt før Londonerdekларationen. Ved Londonerdekларationen samtykkede England i denne Ret paa visse Betingelser, nemlig disse, at Konvojchefen skulde have Ladningsmanifesterne i sin Varetægt, og at han, saafremt der var Tvivl om, hvorvidt Manifesterne stemte med Ladningerne, skulde være rede til ved sin Foranstaltning at lade et mistænkt Skib undersøge nærmere. Men jeg er enig med den ærede Deputerede i, at hvis det stod i vor Magt at afsende saadanne Konvojer i en stor Maalestok, saa vilde Øjeblikket nu være kommet dertil. Men Konvojer i stor Maalestok vilde kræve enorme Mængder af Kul, og Indvendingen mod at sende Skibe til Ostindien bestaar i Forsyningen med Kul. Vi har i disse Tider erfaret overalt, at Nægtelsen af at levere Bunkerkul forhindrer Skibsfarten. Saafremt vi ønsker at afsende Konvojer, maa vi, ved at sende et Kulskib med Konvojen, — og det har Regeringen i Sinde at gøre, — forsøge at fylde Kul paa Søen undervejs og bestræbe os for at naa Kolonierne uden at anløbe nogen Kulhavn. Men dette kan under de nuværende Forhold kun gøres i begrænset Maalestok paa Grund af de Kulmængder, der kræves dertil. Af denne Grund foreslaar Regeringen at begrænse sig til Regeringspersonel, som skal afløses, og til Regeringsgods som skal afskibes til den nederlandsk-ostindiske Regering. Dette stiller saadanne Krav til vort Kulforraad og derfor til vore Industrikul, at vi maa begrænse os hertil for Nærværende.»

Fem Dage senere (6. Maj) telegraferede Hr. Balfour til Sir W. Townley: —

•Deres Depeche af 24. April. Jeg formoder, at De har gjort Forestillinger hos den nederlandske Regering i Overensstemmelse med Instruktionerne indeholdte i mit Telegram af 25. April. Hvorledes optog Udenrigsministeriet den Advarsel, aom De var instrueret om at meddele?»

Herpaa sendte Sir W. Townley følgende telegrafiske Svar, dateret Haag 13. Maj (modtaget i Udenrigsministeriet samme Dag): —

•Deres Telegram af 6. Maj. Jeg afgav en Meddelelse i Overensstemmelse med Deres Telegram af 25. April, til Udenrigsministeren den 26. April. Jeg paa-mindede i Eftermiddags Hans Excellence om, at jeg ikke havde modtaget noget Svar. Udenrigsministeren svarede, at han havde afsendt fuldstændige Instruktioner til den nederlandske Gesandt, men lovede at svare straks paa min Note i samme Aand. Jeg forstod hans Udtalelser saaledes, at alt Gods vilde blive forsynet med Konsularcertifikat, og at Konsularembesmændene vilde blive holdt fuldstændig underrettede om Ladningens Beskaffenhed. Ministeren nedlagde ingen Indsigelse mod den Meddelelse, jeg havde afgivet til ham.»

Samme Dag, 13. Maj, modtog Hr. Balfour ligeledes følgende Depeche, afsendt af Sir Walter Townley fra Haag d. 4. Maj:

•Under Henvisning til min Depeche af 24. ultimo og Deres Telegram af 25. ultimo, har jeg den Ære at indberette, at der i Anledning af Skibskonvojeringen er bleven indbragt et Lovforslag som Tillæg til Skibsrekvisitionsloven.

Loven vil, saafremt den vedtages, bestemme, at •Rekvisition kan ligeledes finde Sted til Brug for Transport fra Nederlandene af Gods, som vil blive eksporteret af Regeringen eller efter dens Ordre, eller for Trans-

port fra og til Nederlandene af Personer, designerede til Transport af Regeringen eller i Henhold til dens Ordre.

I de Lovforslaget ledsagende Motiver udtales det, at Regeringen, i den Hensigt at skaffe Forbindelse med de nederlandske Kolonier — i Særdeleshed med nederlandsk Ostindien — har i Sinde at lade en Konvoj afsejle, eskorteret af nederlandske Krigsskibe. Denne Konvoj vil ogsaa blive benyttet til Transport af Rege- ringspassagerer og Rege- ringsgods.

Skibsrekvisitionsloven af 1917 tager kun Hensyn paa Transport af Gods til Nederlandene, men ikke til Transporter fra dette Land, heller ikke til Transport af Passagerer. Der udtales videre i Motiverne, at paa Grund af Regeringens ovenomtalte Hensigt er det derfor nødvendigt at fuldstændiggøre Skibsrekvisitionsloven, saaledes at det ogsaa bliver muligt at rekvirere Skibe til Transport af Gods fra Nederlandene og til Overførsel af Passagerer.

Marineattachéen har gjort Forespørgsler i Marine- ministeriet i Dag og blev underrettet om, at der endnu ikke var truffet nogen endelig Afgørelse, men at det foresloges at lade Damperen »Tabanan« afgaa til neder- landsk Ostindien, om muligt i Juni via Kap med Re- geringspassagerer, eskorteret af Krydseren »Hertog Hen- drik« og ledsaget af en Kuldamper, medens en anden Kuldamper skulde afsendes fra nederlandsk Ostindien for at møde dem. Det foreslaas, at »Tabanan« skal armeres. Det blev sagt Marineattachéen, at denne Underretning var bleven meddelt de interesserede Rege- ringer.»

I Skrivelse af 19. Maj udtalte Sir W. Townley:

»Under Henvisning til min Depeche af 4. ds. har jeg den Ære at indberette, at Tillægsloven til Skibs- rekvisitionsloven med Henblik paa Konvojering af Han-

delsskibe er bleven vedtaget af Generalstaternes 2. Kammer.

Et af Medlemmerne forespurgte, hvorvidt Regeringen havde Vished for, at Konvojering af Skibe ikke vilde foraarsage store internationale Vanskeligheder. Udenrigsministeren svarede, at han ingen saadan Vished havde, men at der sandsynligvis ikke vilde opstaa nogen Vanskelighed. Han kunde ikke afgive nogen Garanti.

Landbrugsministeriet henledte Opmærksomheden paa Fedtproblemet i Forbindelse med Skibskonvojeringen. Nieuwe Rotterdamsche Courant af Dags Morgen udtaler, at den erfarer, at det haves til Hensigt at lade Skibene indtage en Last i Ostindien for Margarineindustrien.«

Det næste Dokument i Hvidbogen er en telegrafisk Depeche fra Sir W. Townley, dateret Haag 31. Maj (modtaget samme Dag i Udenrigsministeriet) og gengivende en officiel hollandsk Erklæring, som indeholdt den Sætning, at »Konvojchefen ikke vilde tolerere nogen Undersøgelse af de konvojerede Skibe«. Sir W. Townley telegraferede:

»Følgende officielle Communiqué offentliggjordes imorges:

»I Anledning af Presseartikler, som viser et ukorrekt Syn paa Spørgsmaalet om den Konvoj, der skal afgaa omkring Midten af Juni, meddeler Marineministeriet følgende:

Den 16. Februar afsejlede Krigsskibet »Hertog Hendrik« til Ostindien for at afløse Materiel og Personel i den nederlandske Eskadre dør. Rejsen skulde foretages gennem Panama Kanalen, og Kulbeholdningen skulde kompletteres i visse af De Forenede Staters Havne.

Skibet mødte svær Storm Vest for Færøerne, hvilket medførte Havari, der nødvendiggjorde, at Skibet vendte tilbage til Nederlandene for at reparere. Den 21. Marts

blev en stor Del af den hollandske Handelsflaade beslaglagt. Efter denne Begivenhed besluttedes det efter endt Reparation at sende «Hertog Hendrik» rundt Kap det Gode Haab ledsaget af sin egen Kuldamper. I Henhold til den Plan, der forud var fastslaaet for 1918, skulde Krigsskibet »Zeeland» ligeledes afsejle til Ostindien i Juni, hovedsagelig for at afløse Marinepersonellet i Kolonierne.

Da »Hertog Hendrik», paa Grund af de kontrære Omstændigheder, først kunde foretage Rejsen saa meget senere, var det klart, at begge Skibene burde afsendes sammen, som Følge af hvilket eet Kulslib vilde være tilstrækkeligt. Da Kedelhavari ombord paa det gamle Krigsskib »Kortenaer» nødvendiggjorde dets midlertidige Hjemkaldelse til Hjemmedefensionen, ansaas det for ønskeligt at beholde »Zeeland» i Nederlandene*), og det besluttedes at omdanne en Koffardidamper til Krigsskib i Overensstemmelse med Reglerne i den anden Haagerkonferencens syvende Konvention, og at sende dette Skib til Ostindien i Stedet for »Zeeland». — Da et stort Antal Regeringsemedsmænd og Officerer af den indiske Hær længe havde ventet paa Skibslejlighed, og da det var paatrængende nødvendigt at afsende Regeringsgods med Handelsdamper eller at rekvirere en saadan og afsende den for nødvendige [s i c]**) i Kolonierne, besluttede Regeringen at iværksætte Transporten af de nævnte Passagerer og det nævnte Gods i Konvoj med de ovennævnte Krigsskibe. Krigsskibene vil derfor kun føre Marinepersonel og Krigsforsyninger, og Handelsskibene kun Regeringspassagerer med deres Familier og Regeringsforsyninger. Det haves ikke til Hensigt under Beskyttelse af Krigsskibe at paabegynde noget Handelsamkvem, som uden saadan Beskyttelse ikke vilde blive

*) Altsaa sandsynligvis under »Kortenaer»s Reparation, Stedet er ikke ganske klart, O. A.

***) Her synes et Ord udfaldet af Depechen, O. A.

tilladt af de krigsførende, i Henhold til disses Anskuelser om de nevtrales Handelsfrihed. Post vil ikke blive medført.

Det er klart, at Konvojchefen ikke vil tolerere nogen Visitation af de konvojerede Skibe. I Henhold til Vedtægterne vil han, naar han møder Krigsskibe tilhørende nogen krigsførende Magt, paa den Kommanderendes Anmodning tillade Gennemsyn af de Ladningsdokumenter, som er i hans Besiddelse. Faktisk vil Indholdet af disse blive meddelt de interesserede Magter før Afsejlingen fra Nederlandene. — Som det er Skik og Brug i disse Tider, naar man afsender Krigsskibe, er der bleven givet Varsel til de krigsførende Regeringer om Konvojens Afsendelse, for at forhindre Misforstaaelser, i Tilfælde af at man møder Krigsskibe tilhørende nogen krigsførende Magt. Foruden Krigsskibet »Hertog Hendrik« under Kommando af Kommandør de Joncheere, som er Konvojchef, vil Konvojen bestaa af Rotterdam-Lloyds Damper »Tabanan« omdannet til Auxiliærkrydser, under Kommando af Kommandør Gooszen, og højst sandsynligt af Damperen »Noordam« af Holland-Amerika Linien som Passagerskib og Damperen »Bengkalis« af Nederland-kompagniet som Kulskib. Skibene vil afgaa fra Texels Rhed omkring Midten af Juni, og vil, idet de paa Rejsen undgaar Farvande, som af de krigsførende er erklærede for farlige, tage Ruten Sønden om Kap det Gode Haab. Kulbeholdningerne vil, saavidt det viser sig nødvendigt, blive kompletterede fra »Bengkalis« enten i nevtrale Havne eller i rum Sø udenfor de krigsførendes Territorialfarvande. Rejsens Varighed anslaaes til omtrent halvjerde Maaned.»

Den 7. Juni afsendte Hr. Balfour følgende Depeche til Hr. van Swinderen, nederlandsk Gesandt i London, idet han »paa den mest formelle Maade« gentog, at Storbritannien ikke kunde give Afkald paa sin Visitationeret. Hr. Balfour udtalte:

»Da den nederlandske Regering d. 16. April, gennem sin Marineminister, i det hollandske Parlaments Førstekammer forkyndte som sin Hensigt, at ville afsende en Konvoj af Regeringsgods- og Passagerer til hollandsk Ostindien, ansaa den britiske Regering det for rigtigt ikke at spille nogen Tid med at give den nederlandske Udenrigsminister en Advarsel om, at man vilde være ude af Stand til at anerkende noget Krav paa Fritagelse for Visitation af Skibe, som sejlede under nevtral Konvoj. Denne Advarsel blev afgivet til Hr. Loudon d. 26. April ved Hans Majestæts Gesandt i Haag, i den høflige Form, der passer til en saadan Meddelelse til en venligsindet nevtral Regering. Den blev modtaget uden Indsigelse, og tre Dage senere havde De den Godhed, i Henhold til Deres Regerings Instruktioner, at underrette mig om S sammensætningen af den projekterede Konvoj og om visse Forhold, i Overensstemmelse med hvilke den nederlandske Regering havde isinde at regulere Afsendelsen af Ladninger og Passagerer. Det Punkt, der havde udgjort Genstanden for den venskabelige Advarsel, som blev overbragt af Sir W. Townley, blev ikke berørt i Deres Note; heller ikke blev der henvist til den i nogen yderligere Meddelelse rettet til den britiske Regering.

2. Det var derfor med betydelig Overraskelse, at jeg den 31. ultimo telegrafisk fra Sir W. Townley modtog en Oversættelse af en officiel Kundgørelse, publiceret i den hollandske Presse samme Dags Morgen af Marineministeriet i Haag, og som blandt andet udtalte, at »Konvojchefen ikke vilde tolerere nogen Undersøgelse af de konvojerede Skibe«.

3. Ligeoverfor denne Kundgørelse, som blev udfærdiget paa en saadan Maade, føler Hans Majestæts Regering sig nødsaget til paa den mest formelle Maade at gentage, at Visitationsretten, som Storbritanien, hvad enten det var neutralt eller krigsførende, i Overens-

stemmelse med Folkerettens Regler stadig har hævdet gennem Aarhundreder, ikke er en Ret, som man kan give Afkald paa.

4. Som den nederlandske Regering er ganske klar over, er Kravet om, at neutrale Handelsskibe — gennem den Kendsgerning, at de sejler under Konvoj af et Krigsskib, der fører Nationalflaget — bliver fritagne for Visitation, aldrig blevet godkendt af dette Land. Gennem den Aktionsretning, som den nederlandske Regering nu forfølger, forlanger man faktisk, at Storbritanien skal give Afkald paa sin Rettighed som krigsførende Magt til gennem den regelmæssige Udøvelse af sin Sømagt at forhindre Kontrabandehandel, og at det midt under en stor Krig skal opgive de allieredes Blokade. Dette er en Fordriug, som Storbritanien ikke paa nogen- somhelst Maade kan gaa ind paa.*

Samme Dag, som denne Depeche til Hr. van Swinderen er dateret, skrev Hr. Balfour til Sir W. Townley, idet han udtalte :

«Jeg oversender hermed et Memorandum indeholdende en konfidentiel Erklæring, som Lord R. Cecil paa min Anmodning fremsatte mundtligt til den nederlandske Gesandt ved dette Hof idag (7. Juni).»

Memorandumet, hvorved Visitationsretten blev opgivet «i dette særlige Tilfælde» lyder som følger:

«Samtidig med at den nederlandske Regering kundgjorde i Pressen, at Chefen for den hollandske Konvoj ikke vilde tillade, at de Skibe, af hvilke Konvojen bestod, blev visiterede, proklamerede man ogsaa, at det ikke var Hensigten under Beskyttelse af deres Orlogsmænd at instituere et Handelssamkvem, som uden saadan Beskyttelse ikke vilde blive tilladt af de krigsførende, i Henhold til disses Syn paa de neutrals Handelsfrihed. De Betingelser og Garantier, paa hvilke

de hollandske Myndigheder som Følge heraf har isinde at insistere, blev derpaa skitserede. Af Kundgørelsen kan man slutte, at den nederlandske Regering, dels ved de Restriktioner der gøres med Hensyn til Sammensætningen og Karakteren af de Passagerer og den Lading, som skal transporteres, og dels derved at Skibspapirerne og andre Dokumenter underkastes de krigsførendes Inspektion og Kontrollering før Afsejlingen, foreslaar at yde de krigsførende Magter praktisk talt de samme Garantier og Kontrolmidler, som de krigsførende ellers vilde være i Stand til selv at fremtvinge ved at udøve Visitationsretten.

Medens dette er det Indtryk, som man faar ved et Gennemsyn af de offentliggjorte Kundgørelser, er det noget vanskeligt, at bringe dette i Samklang med hele Planen for Konvojen. Det er klart, at saafremt de krigsførende Magter føler sig fuldstændig tilfredsstillede med Hensyn til særlige Skibes, Personers og Ladningers Uskyldighed, kan det ikke være nødvendigt at give Skibe, som saaledes indrømmes at være uskyldige, den særlige Beskyttelse som en Konvoj yder. Afsendelsen af Konvojen kan faktisk næppe forklares, undtagen gennem den Antagelse, at de konvojerede Skibe skal beskyttes under et eller andet Forehavende, som de krigsførende Magter ikke anerkender som legitimt.

Det kan maaske antages, at de hollandske Myndigheder ikke klargjorde sig de logiske Slutninger, som en krigsførende Magt maa drage af deres Kundgørelser, og Hans Majestæts Regering er rede til at tro, at de Sikkerheder og Garantier, som blev tilbudte, i god Tro forventedes at tilfredsstille de krigsførende, og at der med Hensyn til denne særlige Rejse ikke forventedes at være nogen Nødvendighed for at tage sin Tilflugt til Visitationsmaskineriet for at fastslaa Kendsgerninger, som den nederlandske Regering foreslog at demonstrere paa andre Maader. Et saadant Ræsonnement

kan mulig have hidført den Overbevisning, at den britiske Regering ikke vilde finde nogen Vanskelighed, ved at renoncere paa Udøvelsen af sine Rettigheder, saa at en offentlig Kundgørelse rolig kunde finde Sted, uden at man udsatte sig for mellemfolkelige Komplikationer af en yderst alvorlig Natur.

Medens Hans Majestæts Regering oprigtig beklager at de nederlandske Myndigheder er slaaet ind paa en Retning, som man maa finde lader meget tilbage at ønske saavel hvad Høflighed som hvad Forsigtighed angaar, er man ikke destomindre villig til at tage den de facto Situation, i hvilken den nederlandske Regering har anbragt sig ved sin egen offentlige Kundgørelse, i Betragtning. Hans Majestæts Regering kan ikke samtykke i noget Afslag den i Ret, man kræver til at visitere Skibe under neutral Konvoj. Undertrykkelsen af Kontrabandehandel og Iværksættelsen af Blokade er en Sag, som ifølge Folkeretten tilkommer de krigsførende Magter alene og ikke de Neutrale, og dette fundamentale Princip er Storbritanien fast besluttet paa at opretholde med al den Magt, det har til sin Raadighed. Det er af Vigtighed, at der hos den nederlandske Regering ikke hersker nogen Misforstaaelse med Hensyn til dette Punkt.

Dersom imidlertid Hensigten med Hr. van Swinderens Note af 29. April og med de Meddelelser i samme Aand, der senere blev givet af Hr. Loudon til Sir W. Townley, alene var den at henstille, at et venskabeligt Arrangement blev truffet mellem de to Regeringer, hvorved der kunde ydes saadanne tilfredsstillende Sikkerheder overfor de krigsførendes lovlige Krav, som kunde retfærdiggøre, at den britiske Regering ved nærværende Lejlighed saa bort fra den formelle Udøvelse af sin Visitationsret, saa vil Hans Majestæts Regering ikke afslaa at tage en saadan Henstilling under Overvejelse. Ved at indtage denne fredelige Holdning, ønsker man at give et yderligere praktisk Bevis paa sin bestandige Omhu for,

at vedligeholde sit Forhold til den nederlandske Regering paa det mest venskabelige Grundlag, og at vise hvor langt man er villig til at gaa for at fjerne det Anstød, som den officielle hollandske Kundgørelse var skikket til at vække, og for saaledes at forhindre den nederlandske Regerings Aktion i definitivt at skabe en Situation, som vilde udsætte det venskabelige Forhold mellem de to Lande for alvorlig Fare.

Men dersom Hans Majestæts Regering af disse Grunde og under disse Omstændigheder, som en Høflighedsakt skal give Afkald paa sin Visitationsret i dette særlige Tilfælde, maa man lægge Eftertryk paa den absolut ekceptionelle Natur af en saadan Indrømmelse, som ikke maa behandles som et Fortilfælde for lignende Indrømmelser i Fremtiden eller maa holdes for at forpligte Hans Majestæts Regering til i nogen Maade, at opgive sine retfærdige Krav ved andre Lejligheder.

Naar dette er klart forstaaet, er Hans Majestæts Regering rede til at stille de Betingelser, paa hvilke Konvojen, bestaaende af de Skibe hvis Navne er blevne notificerede, kan tilstedes at passere uhindret gennem de britiske Patrouiller paa den intenderede Rejse fra Rotterdam eller Amsterdam til hollandsk Ostindien. Disse Betingelser vil i det væsentlige befindes konforme med de Henstillinger, som er fremsatte af den nederlandske Regering selv og maa derfor møde en villig Modtagelse.*

Der medfulgte en »Fortegnelse over Betingelser overleverede til Hr. van Swinderen d. 7. Juli 1918« nemlig:

a) En detailleret Liste over alle Passagerer, som afsejler med Konvojen, hvilken Liste skal overleveres Hans Majestæts Regering. Kun hollandske Regeringsembedsmænd og deres Familier tilstedes det at passere.

b) Fuldstændige Enkeltheder vedrørende Ladningen om Bord paa nogetsomhelst Handelsskib, som sejler i

Konvojen, skal afgives paa samme Maade, som det nu finder Sted fra »the Netherland Oversea Trust» med Hensyn til Skibe under dennes Kontrol.

c) Den nederlandske Regering skal afgive en formel Garanti for, at intet Gods, der bliver afskibet med Konvojen, enten helt eller delvis er af fjendtlig Oprindelse.

d) Skibene, indbefattende den omdannede Passagerdamper, som sejler under Bedækning af det hollandske Marineflag, maa ikke medføre nogensomhelst civile Passagerer, heller ikke nogetsomhelst Gods eller andre Artikler end Krigsforraad bestemte til de hollandske Myndigheder eller Stridskræfter, over hvilket Gods der skal leveres fuldstændige Lister.

e) Ingen Post, Korrespondance, private Dokumenter, Tryksager eller Pakker maa medføres af nogetsomhelst Skib i Konvojen (med Undtagelse af den hollandske Regerings officielle Depecher).

f) Konvojen maa ikke afsejle, før de ovenfor stiplede Enkeltheder og Forpligtelser er blevne fyldstgjorte og er bleven befundne tilfredsstillende af de britiske Myndigheder.

Den 14. Juni telegraferede Sir W. Townley til Hr. Balfour:

»Udenrigsministeren meddelte mig igaar, at den nederlandske Regering er ganske rede til i deres Helhed at acceptere de Betingelser, der er stillede af Hans Majestæts Regering med Hensyn til Konvojens Afsejling til hollandsk Ostindien. Jeg forstod, at den nederlandske Gesandt i London har modtaget overensstemmende Instruktioner.»

Den næste Dag, 15. Juni, skrev Hr. van Swinderen til Hr. Balfour:

»I Svar paa den Note, som De havde den Godhed at oversende mig den 7. ds., har jeg den Ære, i Over-

ensstemmelse med de Instruktioner jeg har modtaget, at underrette Dem om, at det glæder den nederlandske Regering at se, at baade den britiske og den nederlandske Regering er enige om den Maade, paa hvilken Planen for den Konvoj, der omtales deri, skal bringes til Udførelse. De Betingelser, der stipuleres, stemmer næsten fuldstændig med de Hensigter, som blev udtalt i min Note af sidste 29. April. En fuldstændig Liste over Passagererne er ligeledes bleven udarbejdet til Oversendelse, samtidig med fuldstændige Enkeltheder vedrørende Ladningerne, til alle de udenlandske Gesandtskaber, hvem Sagen angaar, da den nederlandske Regering ønsker at undgaa blot et muligt Skær af at noget skjules. Man kan ikke dele den Anskuelse, at Regeringens Redebonhed til at samstemme med de krigsførende Magters Syn paa den neutrale Handel er vanskelig at bringe i Samklang med hele Planen for Konvojen. Beskyttelsen ved Orlogsmanden har den Fordel, at den udelukker al unødvendig Forsinkelse.

Den nederlandske Regering er fuldstændig klar over, at den britiske Regering ikke anerkender den Konvojeringsret, som hævdes af den førstnævnte Regering og af alle andre Nationer, men efter den nederlandske Regerings Anskuelse, kan dette Punkt af Folkeretten lades ude af Betragtning i nærværende Tilfælde, hvor det drejer sig om en ganske særlig Art af Konvoj, som er bestemt til Transport mellem Moderlandet og dets Kolonier af Gods, der udelukkende er bestemt til Regeringsbrug, samt af Regeringspassagerer med deres Familier.*

Meddelelser fra fremmede Mariner.

Ved

Premierløjtnant K. E. Ackermann.

I Sverrig spørger man med Rette om Anledningen til, at et saa stort Procental af Søofficererne i aktiv Tjeneste tager Afsked fra Marinen eller søger uden for Nummer.

Følgende Tal viser saaledes Afgangen i Løbet af 11 Maaneder:

November	1917	.....	4	Officerer,
December	—	.....	7	—
Jauuar	1918	.....	11	—
Februar	—	.....	5	—
Marts	—	.....	3	—
April	—	.....	5	—
Maj	—	.....	2	—
Juli	—	.....	1	—
August	—	.....	1	—
September	—	.....	3	—

Ialt 42 Officerer, hvilket udgør ikke mindre end 12,3 pCt. af det samlede Korps.

Spørgsmaalet staar aabent og er taget op til nøje Overvejelse for at raade Bod paa den opstaaede Kalamitet, der er til ubodelig Skade for Søforsvaret og dermed for Landets Fremtid.

De »kunstige Taager«, som Skibene med Held har benyttet for at gøre sig usynlige, frembringes efter amerikansk Opgivelse af Fosfordampe, der pustes hen ad Vandet ved Hjælp af sammentrykket Luft.

Endvidere er mange Skibe forsynet med Tønder,

der indeholder forskellige Kemikalier — bl. a. alm. Krudt og Fosforcalcium. Ved at komme i Forbindelse med Vandet udvikles Brinter, der antændes af den atmosfæriske Luft og frembringer hvid-gullige Dampe, som ganske kan skjule Omgivelserne.

Om Torpederingen i Triest af 2 østrigske Kampskibe den 9. December 1918 hedder det i den officielle italienske Rapport:

Efter med Held at have forceret Minespærringen udfør Indløbet ved Havnen til Triest, lykkedes det en italiensk Torpedobaad dækket af Mørket at trænge ind i Havnen og at affyre 4 Torpedoer mod to Kampskibe, som begge blev ramt. Til Trods for kraftig Beskydning lykkedes det Torpedobaaden at slippe uskadt tilbage til sin Basis. Det er siden blevet bekræftet, at det ene af disse Kampskibe, »Wien«, der hører til samme Type som »Monarchklassen« sank den samme Nat i Havnen. Størrelse 5600 Ts., 441 Mand.

Som det virksomste Middel til at sikre sig mod U-Baade fremhæver det engelske Admiralitet Betydningen af at holde skarpt Udkig, og at man paa alle Maader har ansporet Besætningerne baade i Krigsskibene og Koffardiskibene hertil ved at udlove store Ducører. Der udbetales saaledes 20 £ til den første ombord i ethvert engelsk Skib, som henleder Opmærksomheden paa fjendtlige U-Baade. Som talende Bevis for det heldige Udfald af disse Bestræbelser anføres, at i Tilfælde, hvor U-Baade er blevet rettidigt observeret er Chancen for Skibet 7 mod 3, og 4 mod 1 imod Skibet, naar U-Baaden først er blevet observeret i sidste Øjeblik.

Sølieutenant-Selskabets Virksomhed

i Forsamlingsaaret 1917—18.

Følgende Møder med den vedføjede Dagsorden har været afholdt:

1. 11. December 1917. Kommandør Saabye: Meddelelser fra Søartilleriet.
2. 8. Januar 1918. Kommandør Schou: Meddelelser fra Matros- og Søminekorpset.
3. 22. do. do.
4. 29. Januar 1918. Kapt. Schaffalitzky de Muckadell: De sidste Undersøgelser vedrørende Carl XII.'s Død.
5. 12. Februar 1918. Prltn. Grandjean: Marinens Flyvevæsen.
6. 5. Marts 1918. Prltn. Lembcke: Søkrigsoperationerne ved Dardanellerne.
7. 30. April 1918. Kommandør Saabye: Maritime Nyheder.
8. 7. Maj 1918. 1) Forslag om Nedsættelse af Udvalg i Anledning af Forslag af Kommandør Topsøe-Jensen.
2) Kapt. Bonde: Moderne Søkrig.

Sølieutenant-Selskabet i Maj 1918,

V. Malthe Bruun.

Formand.

Nekrolog.

Marineingeniør **Peter Georg Rasmussen** fødtes paa Frederiksberg d. 10. April 1880; han var Søn af Tømrer **H. Rasmussen**. I Aaret 1901 afgik han fra Maskinskolen med Udmærkelse, og i de paafølgende Aar udkommanderedes han som Maskinassistent med forskellige Skibe og Torpedobaade; han avancerede forholdsvis hurtigt gennem de forskellige Maskinassistentklasser og udnævntes d. 25. Oktober 1909 til Marineingeniør af 2. Gr., og til Marineingeniør af 1. Gr. d. 12. Marts 1918.

Marineingeniør Rasmussen var i en Aarrække Lærer i Maskinlære og Fagtegning paa Konstabelskolen, og i de senere Aar var han særlig knyttet til Tjenesten i Undervandsbaadene, ogsaa nu da Døden traf ham var han udkommanderet med Undervandsbaaden Triton. Han faldt som et Offer for den spanske Syge, og afgik ved Døden d. 2. Novbr. 1918.

Om Ingeniør Rasmussen er kun godt at sige; i sit Fag var han en Dygtighed med aldrig svigtende Energi og Interesse, og hans sjældne elskværdige Karakter, hans Hjælpssomhed og gode Lune, skabte ham kun Venner, hvor han virkede; han vil blive dybt savnet af alle sin Kolleger og Kammerater. *R. J.*