

TIDSSKRIFT FOR SØVÆSEN.

1919.

90. AARGANG.

UDGIVET AF

SØLIEUTENANT-SELSKABET.

REDAKTØR: KAPTAJN BARON SCHAFFALITZKY DE MUCKADELL.

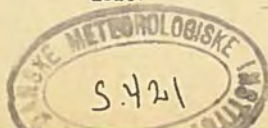


KJØBENHAVN.

HOVEDKOMMISSIONÆR VILHELM TRYDE.

H. H. THIELES BOGTRYKKERI

1920.



INDHOLD.

Ved Aarskiftet 1918—19. Af Redaktøren	1
Port Arthurs Skæbne. Af Premierløjtnant Augsburg. 5, 73, 121, 185	
Undersøgelseskommisionens Betænkning for Søsaget ved Tsu-Shima. Ved Kaptajn Tvermoes.....	399, 444
Organisationen af den tyske Marine under Republiken. Af Premierløjtnant Augsburg.....	317
Den tyske Flaades Overgivelse. Af Premierløjtnant Michaelsen.	326
Bidrag til den tyske Undervandsflaades Historie. Af Premierløjtnant Augsburg.....	465
Søherredømmet og Folkenes Forbund. Ved P. I.....	377
Rear-admiral Seymours Rapport om Fægtningen i det kaspiske Hav 21/6 1919. Ved Kaptajn Ackermann	524
Om Tyskernes Ødelæggelse af Maskinerierne i de i brasilianske og amerikanske Havne liggende Skibe. Af Marineingeniør Wolff.....	34
Monitorer. Af Artillerikaptajn Mørner.....	70
Beskyttelse for Skibe mod forankrede Miner. Ved P. I.....	220
Flyvevæsenets Fremtid. Af Premierløjtnant Grandjean	177
Hvormeget kræves der for at en hensigtsmæssig Konstruktion skal kunne fortrænge en mindre hensigtsmæssig. Af Ingeniør H. C. Vogt.....	277
Psykologiens Betydning for Søværnet. Af Professor Alfred Lehmann	429
Navigatørerne af Sønæringsloven. Af Kommandør Kiær	381
Timevinklens Beregning. Af Kaptajn Trap	517
Hvem har opfundet Merkator Projektionen. Af Kaptajn Ravn.	28
Flod og Ebbe i danske Farvande. Af Telefondirektør Johansen.	363
En Degradation i Aaret 1695. Af Sognepræst H. D. Lind.....	501
»Passiar«. Af Professor K. Nyrop.....	210
Meddelelser fra fremmede Mariner. Ved Kaptajn Ackermann	116, 154, 217, 316, 536
Marinen paa Rigsdagen. Ved Kaptajn Gad.....	41, 96, 167
Nekrologer. Af Kommandør Topsøe-Jensen	225, 467

Ved Aarsskiftet 1918—1919.

Aaret 1919 oprinder i Fredens Tegn. Efter mere end 4 Aars Kampe hviler Vaabnene og den Spænding, der har hersket om Udfaldet, er ogsaa for vort Fædrelands Vedkommende udløst i Visheden om, at vor Fremtid nu ligger i et lysere Skær, end vi turde haabe i de mørke Augustdage 1914.

Et efter et glider vore Skibe ind i Flaadens Leje, Vimpler, der har vajet uafbrudt i over 4 Aar, hales ned, og Skibe og Baade faar det højt tiltrængte Eftersyn, som Krigstiderne havde knappet af til et Minimum.

Kaster vi Blikket tilbage paa de forløbne 4 Aar siden Verdenskrigens Udbrud, da maa vi sige, at det har været et for vor Flaade i høj Grad betydningsfuldt Tidsrum.

Det har været et Tidsrum, hvor der har været stillet vor Flaade en Række stadig vekslende virkelige Opgaver. Disse har krævet en Udrustning af Flaademateriel, som ikke er set i Mands Minde. Saagodt som hver Køl, Marinen ejede kom ud at flyde, og desuden maatte man indkøbe og leje Skibe, der egnede sig til Forsvaret. Omtrent 70 Vimpler har vajet uafbrudt i de forløbne 4 Aar.

Til ethvert Led af vort maritime Forsvar er der blevet stillet hidtil ukendte Krav. Hvem busker ikke de mindeværdige Mobiliseringsdage, da alt, hvad der havde været Papir og Kontorarbejde blev til virkeligt pulserende Liv. Vi har Lov til at tænke tilbage paa de Dage med en lille Smule Stolthed, fordi alt gik som efter en Snor og uden Mislyd. Orlogsværftet præsterede sit yderste og salte sig ud over al Formalisme — Requisitioner fik komme som de kunde, blot Skibene blev forsvarligt udrustede — Reparationer foretoges bogstavelig

omgaaende og det tekniske og det farende Personel mødtes i den smukkeste Enighed.

Alle Skibe udrustedes uden nævneværdige Uheld. Ganske vist kneb det lidt hist og her, man hører enkelte Historier fra de Dage, der leder Tanken hen paa Marryat og Kipling. Thi Personellet i ikke saa faa af vore Skibe var af gamle Aargange og havde allerede det civile Præg, ligesom ogsaa Materiellet var ude over den første Ungdom. Men hvad gjorde det, — godt Humør raadede over hele Linien, parret med en fast Vilje til at yde det bedste.

Som Følge af de mange Udrustninger maatte mange unge Officerer anvendes som Chefer. De højste bogstavelig lige udgaaede fra Kadetskolen den Vimpel, som vi andre har været Aar om at faa. Men den »unge Marine« klarede sig, den beviste den gamle Sætning, at man vokser med Ansvar, og den Forryngelse, der kom i alle Forhold, var højst gavnlig og fornøjelig. Mangen drøj Time fulgte der selvfølgelig med — tæt paa Livet af de krigsførende Magter, i Storm og Sø, med en lille Torpedobaad under Fødderne, en Baad hvis rette Plads egentlig var paa et Musæum, og med drivende Miner omkring sig, og med — ja det var vel næsten det værste — Neutralitets- og Folkeretsspørgsmaalene truende i Horisonten. Enhver af os vidste at et Fejlgreb kunde faa de største og betydningsfuldste Følger!

I de større Skibe og paa de større Kommando-poster var Livet i alt væsentligt det samme. Den stadige Berøring med de krigsførende Magter, Minefaren og de mange Opgaver — alt dette gav Livet et alvorsfuldt Præg, som det ikke mistede et eneste Øjeblik. Mest følte dette maaske i Storebælt og paa de detacherede Poster, men ingensinde forsvandt det. Truede det med at udviskes, behøvede man blot at tænke paa det voksende Mineantal, der skulde uskadeliggøres af vore Skibe og paa

vore Kyster af vore Sprænghold — et Tal, der har naaet den fantastiske Højde af omtrent 6000.

Til Besættelse af de mange forskelligartede Tjenestegrene indenfor Søværnet, var dettes Rammec af fast Personel langt fra tilstrækkeligt; det blev nødvendigt at anvende i udstrakt Grad afskedigede Officerer, Underofficerer og ligestillede samt ikke mindst Styrmand og Maskinister fra Handelsmarinen, og om alle disse forskellige Kategorier gælder det, at de i de forløbne Aar har udført et betydeligt, paaskønnelsesværdigt og uegenlystigt Arbejde, som Marinen skylder dem Tak for. Endvidere er der her al Anledning til at fremhæve vort flinke og dygtige Underofficerspersonel! Altid parat til at tage en Tørn og med et muntert Ord paa Læben tog hver Mand den ofte trættende og farlige Tjeneste, vidende, at det Arbejde, der udførtes, var af den største Betydning for vort Fædreland.

Det er klart, at saadanne Aar som disse altid vil komme til at staa for den danske Flaade som Aar, hvor enhver af os følte, hvad vi betød for vort Land og som Aar, hvor vi udfyldte vore Pladser.

Thi — er der nogen Grund til at nægte det for os selv — Flaaden har udfyldt sin Plads. Den har gjort en Indsats i vort Fædrelands Liv, som nok skal mærkes og vi har den Overbevisning, at den har gjort et godt Arbejde. Det er ikke Mænd værdigt at rose sig selv, men det er ej heller Mænd værdigt at fordølge Sandheden, naar denne har Betydning.

Og dette Tilfælde synes at være indtraadt ved den Situation, der er skabt her i Landet efter Vaabenstilstandens Indgaaelse. Nu synes alt at vise bort fra de Spor, der traadtes under Krigen, højt tales der om Afvæbning, om Nedlæggelse af alt Forsvar og deslige.

Overfor dette er det berettiget at tage Fortiden op til ædruelig Vurdering og med den som Grundlag at se Fremtiden i Møde. Det Arbejde, som Flaaden har ud-

ført under Verdenskrigen, den Indsats den har gjort kan og maa ikke være forgæves. Det, der er sket i denne Periode, kan ske igen, de Opgaver, der er løste, kan stille sig til Løsning igen, og Folk og Land bør forstaa i de kommende Overvejelser at se Sagen fra dette Synspunkt. Naar der blandt os har rejst sig Modløshedens Stemmer, da er dette dikteret af Overilelse og ikke af en Vurdering af de faktiske Forhold.

Der vil jo nemlig stille sig nye Opgaver i Stedet for de nu løste. Krigens Arbejde vil blive afløst af Fredens, og i dette har vi altid haft store Opgaver.

Vi lever i en Brydningens Tid. Mange Stammer er faldne i den gamle Skov, men blandt de, der har overstaaet Stormen, skimter vi allerede nye Solstrejf. Aldrig har vort Fædreland staaet overfor saa mange Muligheder udenfor vore gamle Landegrænser; snart stævner en frisk og modig Ungdom ud for at føre vort Flag videnom. Skulde det danske Orlogsflag mangle derimellem? Umuligt!

Overalt hvor det danske Kolfardisflag skal vises, vil der ogsaa blive Trang til at se dets Søster det danske Splitflag, overalt, hvor Danske bor i Verden, vil det blive hilst med Glæde. Saaledes har det altid været i vor Historie og saaledes vil det sikkert ogsaa blive fremdeles. Der vil paatrænge sig et Væld af Fredsopgaver i den nye Tid, og af disse vil nogle blive tildelt os!

Naar Redaktionen ønsker sine Læsere et godt Nytaar under Fredens Tegn, da føler den Trang til at bede dem vel betænke dette. Det er ikke blot Redaktionens Synspunkt — dette vilde ikke have megen Vægt — men det er det Synspunkt, som ledende Mænd indenfor Flaa-den har, og som vi føler det som vor Pligt at bringe frem i en Tid, da det farligste af alt er at tabe Troen paa vor Fremtid.

Port Arthurs Skæbne.

Nogle Bidrag til Belysning af de ledende Personligheder og
Kommandoforholdenes Ordning.

(Paa Grundlag af den russiske Generalstabs og den tilforordnede
russiske Krigskorrespondents Beretninger.)

Af Premierløjtnant H. Augsburg.

Tysklands Erhvervelse af Kiautschou i den umiddelbare Nærhed af russisk Interesseomraade i Forbindelse med Englands øjensynlige Hensigt at berige sig ved Erhvervelsen af en lignende Havn, Weihaiwei, gav Rusland Anledning til at besætte Liaotunghalvøens to bedste Havnebyer, Port Arthur og Talienwan.

Den 15de December 1896, samtidig med at Underhandlinger om en Forpagtning af Kwantungdistriktet paabegyndtes i Peking, ankom den russiske Stillehavseskadre under Kontreadmiral Dubassoffs Kommando til Port Arthur og gik til Ankers paa Yderreden, hvor den blev liggende Vinteren over. Efter lange og trættende Forhandlinger lykkedes det Rusland at forpagte Kwantungdistriktet for 25 Aar. Den 27nde Marts 1898 undertegnedes Overenskomsten, den kinesiske Besætning forlod Port Arthur, russiske Landgangstropper besatte Byen, og den 28nde Marts Kl. 8 F. M. hejste Hans kejserlige Højhed, Storfyrst Wladimirowitsch det russiske Flag paa det gyldne Bjerg.

Kwantungdistriktet underlagdes Krigsministeren, som saaledes var den ansvarshavende overfor Kejseren. Som Guvernør ansattes en af Czaren dertil udnævnt Militærperson, der med Titel af »Øverstkommanderende over Kwantung og Søstridskræfterne i det stille Ocean« fik Kommandoen over Kwantungdistriktets Tropper og de i det fjerne Østen stationerede Søstridskræfter. Han fik tillige tildelt Ret til direkte Forhandling med den russiske Stats Gesandter i Søl, Tokio og Peking.

Samtidig hermed blev der paa Indenrigsministerens indtrængende Anmodning nedsat en permanent Kommission, som under Navnet »Det særlige Raad« fik til Opgave at bedømme de for Kwantungdistriktets Forsvar nødvendige Udgifter. I det særlige Raad, hvis Formand var Statssekretæren, havde Rigskontrolløren, Krigsministeren, Udenrigsministeren og Direktøren for Marine-ministeriet Sæde.

Det særlige Raads Beslutninger var uomstødelige og bindende for Krigsministeren og han maatte regne med, at dette fastsatte det aarlige Budget for Kwantung-distriktet.

Skematisk Fremstilling.



Da det særlige Raad, som Følge af dets meget vidtgaaende Indflydelse paa alt, hvad der angik det fjerne Østens Krigsberedskab, maa siges at have en ikke ringe Skyld i Krigens uheldige Resultat, vil det være nødvendigt at belyse dets Virksomhed nærmere samt at anføre en særdeles vigtig Udtalelse, som Udenrigsministeren fremsatte i et Møde den 29nde Maj 1898, kort efter Raadets Oprettelse. Udtalelsen, som blev fremsat paa

Anledning af et af Krigsministeren indsendt Forslag til Halvøens Forsvar, lød saaledes:

»Ved de for Øjeblikket bestaaende internationale Forhold er der ingen Hindring for, at vi lidt efter lidt kan sætte os fast paa Kwantunghalvøen. En Hindring kan kun opstaa ved, at vi handler uforsigtigt og gaar for hurtigt frem. Man maa ikke glemme, at siden det russiske Flag er hejst i Port Arthur, hviler Hovedforsvaret ikke paa de derværende Tropper og Kanoner, men derpaa, at alle Nationer ved, at bag dette Punkt staar hele Rusland.«

Denne Anskuelse deltes ogsaa af Raadets øvrige Medlemmer, særligt af Finansministeren. Forslaget blev fra 20,000 Mand med 350 Kanoner reduceret til 11,300 Mand med 150 Kanoner under Henviſning til, at en større Styrke ikke alene vilde styrte Staten i Udgifter, ødelæggende for denne, men ogsaa skabe en Fare i politisk Henseende.

Under Paavirkning af ovennævnte Anskuelse bestræbte det særlige Raad og navnlig Finansministeren sig de følgende Aar for at begrænse Udgifterne til Kwantunghalvøens Forsvar saa meget som muligt, med det Resultat, at der ved Begyndelsen af Aaret 1903 kun var anvendt 4,5 Mill. Rubler til Befæstningen af Port Arthur, men 43 Mill. Rubler til Havnebyen Dalny (Finansminister Wittes By), og det til Trods for at Viceadmiral Alexejeff Gang paa Gang havde gjort opmærksom paa, at man ved Anlæget af Dalnys forsvarsløse Havn havde skabt Fjenden en udmærket Basis for et Angreb paa Port Arthur.

Man studser uvilkaarligt over den udenrigspolitiske Uvidenhed, der har hersket hos det særlige Raads Medlemmer og den Mangel paa Samarbejde, der har fundet Sted mellem Udenrigsministeren og Krigsministeren. Den Politik, Rusland førte i det fjerne Østen, krævede absolut et intimt Samarbejde mellem Politikerne og de militære

Sagkyndige og en aaben Forstaaelse hos det særlige Raads øvrige Medlemmer, i Særdeleshed hos Finansministeren. Det burde have staaet Udenrigsministeren klart, at alene Ruslands Holdning i det mandschurske Spørgsmaal før eller senere maatte medføre en Konflikt med Japan. Men saa daarligt var Samarbejdet mellem Udenrigsministeren og Krigsministeren og saa slet var denne sidstes Dømmekraft, at han, lige vendt tilbage fra en militær Inspektion til Japan, ved et Møde om Sommeren 1903 i Port Arthur angaaende Forsvaret af Kwantunghalvøen udtalte, at en Svækkelse af Forsvaret mod Vest til Fordel for det fjerne Østen var umuligt, da Tyskland var en langt farligere Modstander end Japan.

Først midt i Aaret 1903 indtraadte der en Forandring i Raadets Anskuelser angaaende Kwantungdistriktets Forsvar under Paavirkning af den sig nærmende Krig med Japan.

Som Følge af daarlig Økonomi og Stridigheder mellem de forskellige Myndigheder i det fjerne Østen, viste det sig efterhaanden nødvendigt at samle alle de i det fjerne Østen værende Administrationsgrene under en fælles ensartet Ledelse, hvorfor der den 12te August 1903 oprettedes et Statholderskab omfattende Kwantungdistriktet og Generalguvernementet Amur. Til Statholder udnævntes den »Øverstkommanderende over Kwantung og Søstridskræfterne i det stille Ocean«, Viceadmiral Alexejeff, hvem det desuden paa Udenrigsministerens Foranledning blev overdraget at føre Ruslands Udenrigspolitik i det fjerne Østen. Dette bevirkede, at Gesandterne i Søl, Tokio og Peking blev underlagte Statholderen.

Det kunde synes ved første Øjekast, som om man ved denne Ordning havde ment at skaffe det tidligere manglende Samarbejde mellem Politikeren og de militære Sagkyndige til Veje ved at forene dem i en og samme

Person. Dette skete imidlertid ikke. Tværtimod, man lod Statholderen bestemme Banen som Ruslands Udenrigspolitik i det fjerne Østen skulde følge, men man lod ham ikke afgøre den militære Magt, der fordredes for at gaa sejrrig ud af den Konflikt, som denne Politik nødvendigvis maatte medføre.

Saa sent som i December 1903 skrev Statholderens landmilitære Stabschef til den russiske Militærattache i Tokio:

«Vi forlanger stadigvæk Troppesforstærkninger, men alle vore Forlangender støder i St. Petersburg paa næsten uovervindelige Hindringer.»

Og den 22nde December 1903 gjorde Krigsministeren sig til af, at han havde udvirket, at der af en overordentlig Udgift paa 130 Mill. Rubler paa hans Budget for Aarene 1904—1909 kun var bestemt 7 Mill. Rubler til Kwantungsforsvaret.

Samtidigt med Statholderskabet for Kwantung og Amur oprettedes i St. Petersburg «Den overordentlige Komite for det fjerne Østen», hvis Opgave det var, at afhjælpe den højere Administrations Uvidenhed angaaende Det fjerne Østen, og at afpasse Statholderens Anordninger med de ministerielle Virksomheder i St. Petersburg.

Direktøren for Marineministeriet, Kontreadmiral Abasa, blev udnævnt til Præsident for denne Komite.

Selvom saaledes Ledelsen paa Grund af den store Afstand til St. Petersburg blev overdraget til en enkelt Mand med en meget vidtgaaende Selvstændighed, maatte dog Direktiverne udgaa fra St. Petersburg som det eneste Sted, hvor den almindelige uderigspolitiske Situation rettest kunde bedømmes.

Til Assistance i militære Sager, deriblandt ogsaa Udarbejdelsen af de for en Krig med Japan nødvendige Operationsplaner, var der tildelt Statholderen to Stabsafdelinger, en for Hæren og en for Flaaden.

Den 25nde September 1903 modtog General Pflug, Interimschefen for Statholderens landmilitære Stab, følgende telegrafiske Ordre:

»Som Følge af at Tropperne i Mandschuriet er blevet underlagt Deres Stabs Kommandomyndighed, anmodes De om, at udarbejde et Udkast til en Operationsplan for det fjerne Østen, og med Statholderens Godkendelse indsende det til Generalstaben til Referat i dens Hovedtræk for Hans Majestæt Kejseren. Der ønskes i Udkastet en Bedømmelse af den øjeblikkelige Situation til Sammenligning med den, som laa til Grund for det i August 1901 af Generaladjutant Alexejeff indsendte Udkast.«

I Anledning af denne Ordre henvendte General Pflug sig til Kontreadmiral Witthøft, Chefen for Statholderens Marinestab, med følgende Spørgsmaal:

»1. Kan vi anse os for sikrede mod en fjendtlig Landgang ved Yinkou i det mindste i Løbet af den første Maaned efter at Mobilisering er beordret?

2. Hvor lang Tid formaar vor Flaade at forhale en fjendtlig Landgang paa Koreabugstens Kyster, selv for det Tilfælde, at den ikke skulde tilkæmpe sig et afgørende Resultat over de fjendtlige Søstridskræfter?»

Hertil svarede Kontreadmiralen:

»Saa længe vor Flaade ikke er tilintetgjort, vil begge Operationer, en japansk Landgang saavel paa Koreabugstens Kyster som ogsaa ved Yinkou, være utænelige.«

Og Kontreadmiralen søjede til:

»Muligheden for vor Flaades Tilintetgørelse af den japanske — i det gule Havs Farvande formaar jeg personlig ikke at indrømme, selv med de øjeblikkelige Styrkeforhold.«

Da det saaledes efter Kontreadmiral Witthøfts Erklæring vilde være utænkeligt for Japanerne at tilkæmpe sig Herredømmet paa Søen, var det af Statholderen indsendte Udkast baseret paa:

«1. At den japanske Hær kun kunde foretage Landgang i Fusan; i gunstigste Tilfælde ved Gensan eller Tschinampo.

2. At denne Hær (højest 125,000 Mand) paa Grund af Afstanden fra Landgangsstederne og Landets bjergrige Natur og Mangel paa Veje, tidligst 2½ Maaned efter kunde staa ved den Østkinesiske Jernbane og ½ Maaned senere ved Port Arthur. Godt Halvdelen af Hæren vilde være i Stand til at naa ovennævnte Punkter ½ Maaned tidligere.»

Med ovennævnte Forudsætninger for Øje foreslog derfor Statholderen:

«1. Valget af Liaoyan-Haitschön til Opmarchlinie, da der herfra er den bedste og korteste Vej til Yalufloden og Stillingen er i Flanken paa en japansk Fremrykning fra Yalu mod Port Arthur.

2. Opmarch af de i det fjerne Østen værende russiske Tropper paa ovennævnte Linie med en fremskudt Styrke staaende ved Yalufloden for her at forhale den japanske Hærs Fremtrængen.

Den fremskudte Styrke forventedes paa Plads i Slutningen af den 1ste Maaned efter Krigens Udbrud og Opmarchen tilendebragt en Maaned senere.

Styrkeforholdet antoges at være lige mellem de russiske- og de landsatte japanske Tropper.

3. Koncentrering i Charbin af de fra de sibiriske Gouvernementer og det europæiske Rusland ankommende Tropper.

Seks Maaneder efter at Japanerne var gaaede i Land i Sydkorea, antoges den russiske Hær at kunne staa med overlegne Stridskræfter i det fjerne Østen.

4. Dannelsen af to Hærafdelinger efter Modtagelsen af alle Forstærkninger.

Første Afdeling (de i Sydmandschuriet værende Tropper)'s Opgave var:

A. At forhale den japanske Hærs Fremmarch fra

Korea og derved vinde Tid til at samle de fra Vestsibirien og det europæiske Rusland ankommende Forstærkninger.

B. At trække den japanske Hær paa sig og derved forhindre den i at kaste sig med alle Kræfter mod Port Arthur.

og

C. At vanskeliggøre en japansk Landgang ved Liaohoflodens- og Yaluflodens Mundinger, saafremt der mod alle Forventninger skulde indtræffe Omstændigheder, der begunstigede er saadan.*

Udkastet blev afleveret i St. Petersborg den 24de Oktober 1903, underskrevet af Kejseren den 31te Oktober og Meddelelse herom givet Statholderen den 14de November. Selve Planen til Opmarchen, som Statholderen underskrev den 18de November, var først den 27nde December Krigsministeren i Hænde og blev med enkelte Forandringer underskrevet af Kejseren den 27nde Januar 1904.

Den Opgave, der i Viceadmiral Alexejeffs Operationsplan af August 1901 var tildelt Flaaden, bestod i at tilkæmpe sig Herredømmet i det gule Hav og Udkastet til de dertil hørende Operationer var udarbejdet i April 1901 af en Kommission, sammensat af Stillehavseskadrens ældste Officerer under Forsæde af Viceadmiral Alexejeff.

Ved Eskadrens Forstærkning den 30te April 1903 og den 1ste Januar 1904 blev Operationsudkastet taget op til fornyet Behandling for at underkastes en Revision.

Man blev imidlertid enstemmigt staaende ved den engang tagne Beslutning, indtil Eskadren modtog yderligere Forstærkning.

For at gennemføre Opgaven: At tilkæmpe sig Herredømmet paa Søen, skulde Flaaden deles i to Afdelinger.

Første Afdeling eller Hovedstyrken, der fik Port Arthur til Basis, skulde afvise den fjendtlige Flaades

Indtrængen i det gule Hav, med andre Ord: forhindre en japansk Landgang paa Vestkysten af Korea.

Anden Afdeling, der blev dannet af den selvstændige Krydsereskadre og havde sin Basis i Wladiwostock, skulde operere i Ryggen paa Modstanderen, true hans Forbindelseslinier, forfølge hans Transportskibe og Handelsskibe, angribe og overfalde svagt befæstede Punkter paa de japanske Kyster og ved denne sin Virksomhed stadig holde en Del af den fjendtlige Flaade bundet, borte fra Tchilibugten og det gule Hav.

Den Chefen for Krydsereskadren den 9de Januar 1904 tildelte Instruks bekræftede de ovennævnte Hovedformaal for Operationerne og paapegede, at disse kun kunde naas ved en hurtig og bestemt Optræden af Krydsereskadren ved de japanske Kyster.

Efter at have modtaget Ordre til at aabne Fjendtlighederne, skulde derfor den samlede Krydsereskadre straks afgaa fra Wladiwostock til de japanske Øer og paabegynde sin Virksomhed.

Fraset Forfølgelse og nødvendig Recognoscering, hvortil kun den hurtigste Krydser »Bogatyr« maatte anvendes, skulde Eskadren stedse holdes samlet og kun opholde sig saa længe i Wladiwostock, som Kompletteringen af Forraadene fordrede det.

For en overlegen Modstander skulde Eskadren bøje af mod Nord og forsøge at trække Fjenden saa langt med som muligt.

Instruksen paaviste desuden den store moralske Virkning Krydsereskadrens Operationer vilde øve paa den japanske Befolkning, en Anlagelse, som viste sig at være rigtig, idet Eskadrens heldige Operationer midlertidigt standsede Troppeoverføringen, og en Gang foranledigede Pøbelen til Gadedemonstrationer og Angreb paa Admiral Kamimuras (Chefen for den japanske Panserkrydsereskadre) Hus.

En tilsvarende Instruks for Krigsforhold synes ikke

at være tildelt Chefen for den i Port Arthur liggende Flaadeafdeling, da det russiske Generalstabsværk ikke omtaler en saadan. Aarsagen til at der ingen Instruks fandtes var sandsynligvis den, at¹⁾ Admiral Alexejeff var Flaadens Øverstkommanderende og selv var til Stede i Port Arthur.

I Overensstemmelse med Operationsplanen var derfor fra Midten af Januar Maaned 1904 de russiske Søstridskræfter i det stille Ocean fordelt paa følgende Maade:

I Port Arthur laa Hovedstyrken: »7 Panserskibe, 5 Krydsere af 1ste Kl., 3 Krydsere af 2den Kl., 2 Krydsere af 3die Klasse, 7 Kanonbaade, 2 Mineskibe, 25 Jagere og Torpedobaade samt 2 Transportskibe«.

I Wladiwostock laa den selvstændige Krydsereskadre: »4 Krydsere af 1ste Kl., 10 Torpedobaade og 1 Transportskib«.

Udover det foran nævnte indeholder Operationsplanen intet, og medens saaledes den Wladiwostockeskadren tildelte Opgave maa siges at være klart og bestemt udformet, kan det samme ikke siges om den Opgave, der var tildelt Port Arthureskadren. »Den skulde formene den fjendtlige Flaade i at løbe ind i det gule Hav.« — Det gule Hav strækker sig geografisk set helt ud til det c. 450 Sml. fra Port Arthur liggende Koreastræde og at forhindre den japanske Flaade i at trænge ind i dette Hav kunde da egentlig kun ske derved, at den russiske Flaade tog Offensiven og gik mod den japanske Flaade i Koreastrædet. Men herom taler Operationsplanen ikke; men derimod fortsætter Sætningen »med andre Ord forhindre en japansk Udskibning paa Vestkysten af Korea«. — Som Følge af de i Korea ufremkommelige Veje var Tschemulpo og Tschinampo de Havnestæder, der næst efter Fusan først maatte komme i Betragtning ved en Japansk Landgang. Af-

¹⁾ Udnævnt til Admiral i August 1903.

standen fra Port Arthur til Tschemulpo og Tschinampo er henholdsvis 300 og 200 Sml. En saadan Landgang kunde forhindres af den russiske Flaade enten ved at optræde offensivt eller efter Fleet-in-Being-Princippet. Sammenholdes dette med den af de senere Kommisioner enstemmigt afgivne Betænkning, »at lade den lige udarbejdede Plan forblive uforandret indtil Stillehavseskadren modtog yderligere Forstærkning, synes det at have været Meningen at lade den russiske Flaade optræde efter Fleet-in-Being-Princippet, da den endnu var den japanske underlegen i Styrke. Hvorvidt den undervejs til Port Arthur værende Afdeling paa 1 Panserskib, 1 Panzerkrydser, 1 Krydser og 11 Jagere skulde bewirke Springet fra Fleet-in-Being til den strategiske Offensiv kan vanskeligt afgøres af udenforstaaende, men usandsynligt er det ikke, eftersom Chefen for Hovedstaben, General Sacharoff den 8de Februar 1904 i St. Petersborg kunde tale om en øjeblikkelig Offensiv med den forhaandenværende Styrke. — — Med Fleet-in-Being-Prinippet for Øje maa derfor ogsaa den af Kontreadmiral Witthøft givne Erklæring betragtes.

At dele Krigsskuepladsen i en østlig og en vestlig Del og dermed ogsaa den i Forvejen underlegne russiske Flaade var at handle stik imod Læren om Kræfternes Koncentration. Ikke desto mindre var det fuldt berettiget og af følgende Grunde:

Rusland sad inde med det Land, Japan ønskede, og for at bemægtige sig dette Land, maatte Japan derfor før eller senere gribe til Troppetransporter. Alle disse maatte mere eller mindre foregaa til Søs, og alle maatte de passere det 120 Sml. brede Tsuschimastræde, som skiller den japanske Øgruppe fra Korea, og sammen med denne Halvø deler den maritime Krigsskueplads i en østlig- og en vestlig Del, det japanske og det gule Hav.

Efterhaanden som Krigen skred frem, maatte Japan imidlertid som Følge af de i Korea eksisterende daarlige

Kommunikationsforhold skyde sine Landingssteder længere og længere vestpaa, og da de hertil bedst egnede Havne og Flodmundinger laa i det gule Hav, maatte den vestlige Krigsskueplads blive den vigtigste.

Den vestlige Krigsskueplads, det gule Hav deles atter af Liaotunghalvøen med dens Underafdeling Kwantunghalvøen i to mindre Afdelinger, Liaotungbugten og Koreabugten, hvorved en i Port Arthur paa Sydspidsen af Kwantunghalvøen stationeret Flaade flankerer Tilgangene til disse to Bugter.

Som Flaadebasis var Port Arthur ikke særlig godt egnet, da der var daarlige Pladsforhold i Havnen og den forhaandenværende Dok ikke var i Stand til at tage Panserskibene. Desuden findes kun eet, udefra let overskueligt Havneindløb, der som Følge af den store Højvandsforskel kun er passabel for store Skibe to Gange i Løbet af 24 Timer og derved i høj Grad letter Blokadens for Fjenden.

Havnen er isfri hele Aaret.

Den østlige Krigsskueplads. 500 Sml. fra Tsuschi-mastrædet og adskilt herfra ved det store japanske Havs ubrudte Flade ligger Wladiwostock med en stor, mod Vind og Sø vel beskyttet Havn. Forsynet som den var med alle for en Flaade nødvendige Hjælpemidler og med to temmelig langt fra hinanden liggende Udløb, er Havnen en udmærket Flaadebasis, der er vanskelig at blokere. Selvom Havnen fryser til om Vinteren, var det dog til enhver Tid muligt for Krydserne at løbe ud ved Hjælp af de der stationerede Isbrydere.

Et Fremstød herfra mod Tsuschimastrædet er i Flanken paa de japanske Forbindelseslinier og at sikre disse herimod er meget vanskeligt og kan egentlig kun gennemføres paa selve Overfartsstedet, da det store japanske Hav tillader Fjenden fuld Bevægelsesfrihed og derved gør det vanskeligt at finde ham.

Medens de forskellige Operationsplaner for Land-

stridskræfternes vedkommende ret indgaaende beskæftiger sig med Styrkeforholdene, saa berøres de tilsvarende Spørgsmaal ikke i Flaadens Operationsplan, og dette er saa meget mærkeligere, fordi Flaaderne som Følge af den Maade Krigen maatte føres paa, absolut maatte være to vigtige Faktorer.

Panserskibe.

Russiske.		Japanske.
7	Antal Skibe.	6
	Armering.	
20—30,5 cm.		24—30,5 cm.
8—25,4 -		
82—15,2 -		76—15,2 -
16,3.	Eskadrens Maksimumsfart.	18,0.

Den russiske Panserskibseskadre var saaledes overlegen med Hensyn til Artilleriets Kaliber og Antal men underlegen i Fart og Pansring.

Panserkrydserne.

Russiske.		Japanske.
4 (fra hinanden vidt forkellige).	Antal Skibe.	6 (ensartede).
	Armering.	
14—20,3 cm.		24—20,3 cm.
56—15,2 -		80—15,2 -
6—12 -		
	Skibenes Maksimumsfart.	
18,8—19,7—20,0—22,0.		2—20,0; 2—20,4; 2—20,9.

Den russiske Panserkrydsereskadre var saaledes betydelig underlegen paa alle Omraader og vilde ved Stationering i Port Arthur ganske vist forøge den derværende russiske Eskadres Kampværdi, men til Gengæld hidføre en meget betydelig Overvægt paa japansk Side, navnlig i taktisk Henseende, ved at gøre det muligt at anvende Panserkrydserne som en flyvende Eskadre saa-

ledes som det senere fandt Sted i Tsuschimaslaget mod den anden russiske Stillehavseskadre.

Ved derimod at stationere Panserkrydserne i Wladiwostock, blev Japanerne tvungne til herimod at opstille en Styrke, der paa Grund af de tidligere omtalte Forhold nødvendigvis maatte være den russiske betydelig overlegen, og hertil var kun Panserkrydserne egnede.

At tildele Port Arthureskadren Panserkrydseren Bajan, som med sine 22,0 Knob ikke var egnet til at gaa sammen med de tre andre Panserkrydsere, kan kun anses for rigtigt, ydermere da Panserkrydsereskadrens Artilleri kun formindskedes med 2—20,3 cm. og 8—15,2 cm.

Krigen viste det berettigede i denne Detachering af Panserkrydserne til Wladiwostock, og Hovedresultatet blev Ødelæggelsen af Damperen med det for Port Arthur bestemte svære Belejringsskyts, hvorved denne Fæstnings Indtagelse blev meget forhalet.

Jagere og Torpedobaade.

Med Hensyn hertil var Russerne ogsaa de underlegne. Alle Jagerne og de fleste af Torpedobaadene var stationerede i Port Arthur.

Skibslanterner til Acetylen- og Tranbelysning.

Af Kaptajn C. Clausen.

I Oktober 1917, da der begyndte at blive Knaphed paa Petroleum til Brug ombord ved Skibsllysene, blev der af Marineministeriet nedsat et Udvalg til Undersøgelse af, hvorvidt Acetylengas vilde kunne benyttes i Skibslanterner som Nødbelysning, naar Petroleum ikke havde til Rædighed.

Under sit Arbejde kom dette Udvalg hurtig til Klarhed over, at der ikke i de »Internationale Søvejsregler« og ej heller i Principet var noget til Hinder for at anvende Acetylengas til Belysning i Skibslanterner, men at Spørgsmaalet af flere Grunde var ret vanskeligt at løse i Praxis.

Af disse Grunde skal først nævnes, at en Carbidlampe for at kunne brænde længe nok og samtidig lyse tilstrækkelig stærkt, særlig i Side- og Toplanterner, maatte være af temmelig store Dimensioner, da der hertil vilde udkræves en betydelig Carbidbeholdning og tilsvarende stor Vandmængde i Lampen.

Endvidere maatte en saadan Lampe være forholdsvis let at betjene og muligst eksplosionsfri samt kunne brænde roligt og med ensformig Flamme under alle Skibets Rystelser og Bevægelser.

Men størst Vanskelighed vilde fremkomme ved, at de i Brug værende Skibslanterner i forskellige Skibe er af højst forskellig Form og Størrelse, samt i de fleste Tilfælde for smaa til indvendig at kunne rumme en Carbidlampe af de paakrævede Dimensioner.

Da det imidlertid vilde være ret uheldigt, om de i Anvendelse værende Skibslanterner for en stor Del maatte erstattes med nye og langt større Lanterner, blev det taget under Overvejelse, om ikke Anbringelsen af et

lille Acetylangasværk udvendig paa eller i Nærheden af Lanterneerne med Tilførsel af Gassen til disse gennem Rørledninger vilde være mere formaalstjenlig.

Denne Løsning af Spørgsmaalet kunde synes at være forholdsvis let at udføre, men vilde dog sikkert i Praxis paa mange Punkter — særlig for Top- og Ankerlanternernes Vedkommende — volde betydelig Vanskelighed ombord.

Udvalget satte sig derfor i Forbindelse med en her-værende større Fabrik af Skibslanterner og anmodede denne om efter nærmere Anvisning at fremstille en Sidelanterne saaledes indrettet, at der gennem et Hul i dens Bund kunde indføres Overdelen (Vandbeholderen) af en særlig konstrueret Acetylenlampe, medens Underdelen af Lampen (Carbidbeholderen) forblev udenfor Lanternen.

Ad denne Vej mente man nemlig — foruden bedst mulig at undgaa Eksplosionsfare — at naa til det billigste og mest praktiske Resultat, idet da saa godt som alle ældre Lanterner forholdsvis let vilde kunne omforandres til Acetylenbelysning og senere igen eventuelt til Belysning ved Petroleum, samtidig med, at Opstillingen ombord af Sidelanterne saa kunde bibeholdes, naar der blot i Lanterneskærmens Underside anbragtes en Udskæring for Carbidbeholderen.

Efter Udvalgets nærmere Anvisning blev dernæst af samme Fabrik til Brug i nævnte Øjemed forfærdiget en Carbidlampe, som foruden at være solidt og omhyggeligt forarbejdet endvidere tilfredsstiller følgende Fordringer:

I. Tilstrækkelig Lysstyrke, nemlig mindst ligesaa stor som for Petroleumslamperne i de tilsvarende Lanterner.

II. Betydelig Brændetid d. v. s. mindst 16 Timer, som fordret af Petroleumslamperne.

III. Størst mulig Sikkerhed mod Eksplosion ikke alene for selve Lampens Vedkommende, men

ogsaa for Lampe og Lanterne i Forening, af hvilken Grund Carbidbeholderen befinder sig helt udenfor Lanternen, naar Lampen er anbragt i denne. I modsat Tilfælde vilde nemlig en eventuel Utæthed i Lampen som f. Eks. ved Pakningen kunne foraarsage Dannelse af Kvaldgas i Lanternen og derved Eksplosion eller i bedste Tilfælde en Tilsodning af Lanternens Indre. Af samme Grund er ogsaa Afgangsaabningen for overskydende Gas anbragt udenfor og ikke inde i Lanternen.

IV. Størst mulig Frostfrihed. Dette er opnaaet ved at Vandbeholderen er lagt inden i Gasbeholderen, saaledes at den stadig er under Varmepaavirkning, saalænge Lampen brænder.

V. Upaavirkelighed af Skibets Bevægelser samt tillige af en stadig — selv betydelig — Overkrængning.

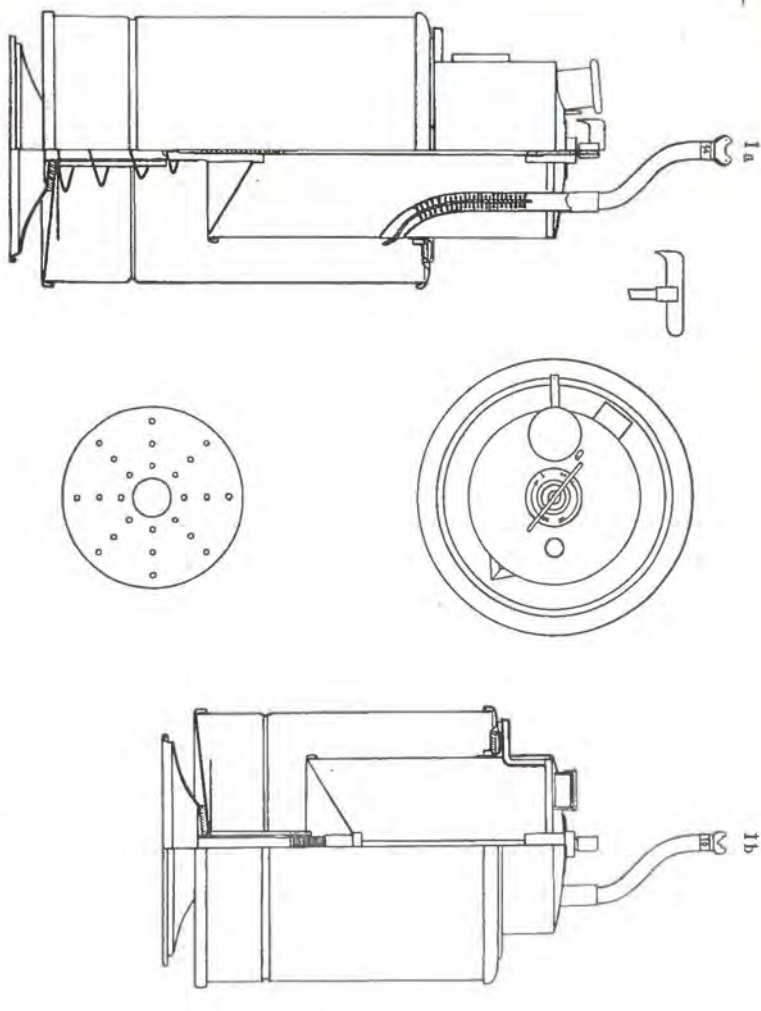
VI. Ringe Opfyldning af Lanternens indre Rum for at ikke en Formindskelse af Ventilationen skal give Anledning til en saa stærk Temperaturstigning, at Linsen eller eventuelt det farvede Forsatsglas derved kan springe i Stykker.

VII. Let Anvendelighed til Lanterner af forskellige Former og Størrelser, særlig af Hensyn til Omforandring af ældre Lanterner til Belysning med Acetylen gas.

Og endelig blev Lampen saaledes konstrueret, at

VIII. Lyset ikke skjules eller Lysstyrken formindskes mere end tilladeligt i nogen af de anordnede Retninger samtidig med, at Flammen har sin rette Stilling i Lanternen, saaledes som det fordres i Inderigsministeriets Bekendtgørelse af 13de Marts 1902.

Denne Lampe prøvedes dernæst i forskellige Skibe, og da den viste sig fuldt ud brugelig til sit Øjemed, blev den — efter at være godkendt til Lanternebrug af Justitsministeriets Acetylenlampeudvalg — paa Foranledning af Handelsministeriet fastslaaet som Prøvekammerets Model I af Acetylenlamper til Skibslanterner.



Lampen, som er vist i hosstaaende Figur, anvendes i to Størrelser 1a og 1b, af hvilke 1a er beregnet for 14-Liter Brænder og rummer omtrent 1000 gr. Carbid, medens 1b benytter 10-Liter Brænder og rummer omtrent 700 gr. Carbid. I begge Tilfælde kan der sikkert

paaregnes en Brændetid af 16—18 Timer med fuld Lysstyrke.

Lampen bestaar af 2 Beholdere, øverst Vandbeholderen, nederst Carbidbeholderen, forbundne ved en Skrue, Bundskruen, og Lampen er helt igennem fremstillet af Messing.

Vandbeholderen er udført af 0,5—0,7 mm Plade, forneden dobbeltfalset. Den er paa Forsiden forsynet med et paaskruet Dæksel. Igennem Beholderen gaar Spindelen til Vandventilen, styret foroven og forneden ved Bøsninger og begge Steder skrueskaaret — 10 Skruegange pr. cm. — Paa det nederste Stykke er Skruegængerne delvist bortfræsede, saa at der bliver en Passage for Vandet; denne er saaledes indrettet, at Vandet, selv naar Ventilen er fuldt oplukket, kun kan passere draabevis igennem.

Brænderøret er ført op igennem Vandbeholderen og er forsynet med en Anordning til Rensning af Gassen for Kalkstøv («Piberenser»).

Endvidere fører et Messingrør med et Par Millimeters Lysning et Overskud af Acetylengas, der eventuelt kan have samlet sig i Vandbeholderens øverste Del, bort fra denne; det er i den yderste Ende, der viser ud under Lanternens Bund, tillukket, men dog forsynet med nogle Huller, 0,8 mm i Diameter.

Carbidbeholderen er fremstillet af mindst 0,9 mm Plade, dobbeltfalset og omhyggeligt slaglodet. Den udtrykkede Vålst danner Mærke for største Carbidfyldning. Over Carbiden er lagt en gennemhullet Plade, der med en Spiralfjeder trykker ned paa denne. Pakningerne foroven og forneden maa være af godt Gummimateriale, og en eller flere Reservepakninger maa altid følge med hver Lampe.

Bundskruens Hoved er solidt fæstnet til den hule Spindel, som ned langs Omkredsen er forsynet med mange Huller, saa Vandet let kan bane sig Vej ud til

Carbiden. Spindelen er omgivet af et løst Messingrør, som ogsaa er stærkt gennemhullet.

Selvfølge ligt er det af største Vigtighed, at Vandet under Brugen af en Lanterne i stærk Kulde ikke fryser, da Flammen i saa Tilfælde vil slukkes. Lampen er derfor, som vist, konstrueret saaledes, at den Del af Vandbeholderen, der rager udenfor Lanternen, helt omsluttet af Gasbeholderen.

For at prøve om denne Konstruktion nu ogsaa er fuldt betryggende i saa Henseende, blev der anstillet flere Forsøg, hvoraf følgende skal anføres for en i fri Luft opstillet Sidelanterne med tændt Lampe:

Klokke- slæt.	Luftens Temp.	Temp. af Vandet i Beholderen.
8 EM	$\div 4^{\circ}$ R.	$+ 6^{\circ}$ R.
$8\frac{1}{2}$ -	$\div 4$ -	$+ 8$ -
$9\frac{1}{2}$ -	$\div 3$ -	$+ 10$ -
$6\frac{1}{2}$ FM	$\div 1\frac{1}{2}$ -	$+ 12$ -
9 -	$\div 1\frac{1}{2}$ -	$+ 17$ -
11 -	$\div 1$ -	$+ 19$ -

Fra Kl. $9\frac{1}{2}$ EM til Kl. $6\frac{1}{2}$ FM blev Lampen ikke reguleret.

Heraf Fremgaar med tilstrækkelig Tydelighed, at der ikke er Fare for, at Vandet skal fryse i Beholderen selv i streng Kulde, saalænge Lampen brænder.

Naar Lampen ikke er tændt, maa den naturligvis i Frostvejr, saafremt der findes Vand i Beholderen, opbevares i et opvarmet Rum.

Det blev endvidere ogsaa prøvet at lade en Lanterne med Carbidlampe brænde under en konstant Heldning af 20° i c. 5 Timer med det Resultat at Heldningen ikke syntes at have nogensomhelst Indflydelse paa Acetylenogasudviklingen og ikke heller paa Flammens Lysstyrke.

Der indkom senere flere andre Konstruktioner af Lanterne-Carbidlamper til Undersøgelse ved Prøvekammeret; men kun en af disse kunde godkendes som i Hovedsagen tilfredsstillende de ovenanførte Fordringer.

Ved denne Lampe — Prøvekammerets Model II — indføres Carbiden i en Skuffe under Vandbeholderen, der imidlertid ikke som ved Model I er omgivet af en Gasbeholder, og Lampens Materiale er ikke Messing, men af det mindre holdbare Zink.

Særlig af disse to Grunde staar Model II ikke paa Højde med Model I, og er da ogsaa kun godkendt til Lanternebrug af Prishensyn.

Under 28de November 1917 er der fra Handelsministeriet udgaaet en: »Bekendtgørelse angaaende midlertidig Anvendelse af Acetylen som Belysningsmiddel i Skibslanterner«, af hvilken skal anføres:

§ 1.

»Til Skibslanterner kan indtil videre anvendes Acetylenlamper, udførte i nøje Overensstemmelse med Modeller, hvis Type er godkendt af Prøvekammeret for Skibsllys og Kompasser.

I Lamper til Top- og Sidelanterner skal benyttes Brændere af mindst 14-Liter Størrelse, og i Lamper til Anker-, Agter- og røde Signallanterner samt i Top- og Sidelanterner til Dampskibe af under 40 Register-Tons Brutto Brændere af mindst 10 Liter Størrelsen.

Brændetiden for Lamperne skal være mindst 16 Timer.»

Endvidere er der under samme Dato fra Handelsministeriet udgaaet: »Bekendtgørelse angaaende midlertidige Forskrifter for Skibes Udrustning med Acetylenlanterner samt for Opbevaring m. m. af Calcinm-Carbid til Skibsbrug«, hvoraf anføres:

§ 1.

»Saalænge Skibet er henvist til udelukkende at be-

nytte Skibslanterner med Acetylenbelysning, skal det være forsynet med mindst et saadant Sæt af de Lanterner, som i Henhold til de internationale Søvejsregler skal føres af vedkommende Skib. Gaar Skibet udenfor den indskrænkede Fart, bør det endvidere saavidt muligt være forsynet med mindst en Reserve-Acetylenlampe, der er saaledes indrettet, at den i Nødsfald kan anvendes i de nævnte Lanterner.

Enhver Skibslanterne med Acetylenbelysning saavel som enhver Reserve-Acetylenlampe til saadanne Lanterner skal være godkendt af Prøvekammeret for Skibsllys og Kompasser.*

Indtil Udgangen af Oktober 1918 er der ved Prøvekammeret undersøgt ca. 900 Skibslanterner til Acetylenbelysning (hovedsagelig ældre omforandrede Lanterner) samt Reservelamper hertil.

Med hvert Certifikat, der af Prøvekammeret udstedes for Skibslanterner til Acetylenbelysning følger en Brugsanvisning for Carbidlampens Benyttelse og Behandling.

Efter de hidtil foreliggende Beretninger har Acetylenbelysning af Skibslanterne funktioneret tilfredsstillende ombord.

Tranbelysning af Skibslanterner.

Efter Ordre fra Marineministeriet i H. t. Anmodning herom fra Handelsministeriet er der ogsaa af det ovennævnte Udvalg anstillet Forsøg med Anvendelse af Tran til Belysning af Skibslanterner.

Ved disse Forsøg benyttedes:

1) En af Brændselsolienævnets Lamper til Staldlygter og

2) En Lampe med Glas særlig konstrueret til Brug i Skibslanterner.

Den anvendte Tran var af den Art — tilsat 10% Petroleum —, som vilde kunne erholdes til eventuelt Brug i det anførte Øjemed.

Forøvrigt blev der ogsaa gjort nogle Forsøg dels med ublandet Tran og dels med Tran tilsat 20% Petroleum, hvilke dog begge viste sig uheldigere end den først nævnte Blanding.

Ved de anstillede Forsøg fandtes følgende Resultat:

	Lampe 1	Lampe 2
Lysstyrke i Normal-Lys.....	ca. 2 NL	ca. 3½ NL
Forbrug af Tran pr. N. L.-Time....	ca. 6½ Gr.	ca. 4½ Gr.
Beholderen rummede.....	ca. 60 Gr.	ca. 500 Gr.
Brændetid.....	ca. 5 Timer	ca. 25 Timer

Det var nødvendigt at skrabe Vægen omtrent en Gang hver Time.

Endvidere fandtes ved Fotometerprøver anstillede med Lampe 2 i en Toplanterne samt i en rød og en grøn Sidelanterne følgende Data:

	Top- lanterneerne	Rød Sidelanterne	Grøn Sidelanterne
Lampen nytændt, Syns- vidde.....	ca. 3 Sml	ca. 1,6 Sml.	ca. 1,4 Sml.
Lampen brændt ca. 1 Time, Synsvidde....	ca. 2,5 —	ca. 1,5 —	ca. 1,3 —
Lampen brændt ca. 1½ Time, Synsvidde....	ca. 1,8 —	ca. 1,2 —	ca. 1,1 —

Efter 2 Timers Forløb brændte Lamperne meget svagt, og efter ca. 3 Timers Forløb gik de ud.

Af disse Forsøg ses det altsaa med stor Tydelighed, at Tran er et meget daarligt Belysningsmiddel til Skibslanterner, og at det altsaa kun i yderste Nødtilfælde bør tages i Brug til dette Øjemed.

Hvem har opfundet Merkator-Projektionen?

Af Kaptajn H. Ravn.

Naar man ser hen til de talrige Arbejder, der findes om Gerhard Merkator og hans Korttegninger, Arbejder der er fremkomne op til de aller sidste Aar, skulde man tro, at Merkators Projektion og dens meridionale Deles Historie var saa temmelig afsluttet og laa fuldt belyst. Ikke desto mindre fremkom der i 1917 et lille Arbejde af Professor Drecker i Dorsten*), hvori han søger at bevise, at Merkator-Projektion har været kendt og benyttet mere end et halvt Aarhundrede før Merkator benyttede den ved Fremstillingen af sit store Verdenskort, der fremkom i 1569, hvilket Aarstal man hidtil har betragtet som et Vendepunkt i Kartografiens Historie paa Grund af den ved dette Kort benyttede Projektion, der er konform og fremstiller Kompaslinien som en ret Linie.

Sagen er nu følgende: Af Nürnberg-Kartografen og Kompasmageren Erhard Etzlaub, om hvem man ved, at han i 1484 blev Borger i Nürnberg og døde i samme By i Begyndelsen af 1532, kender man tre Kort, hvorimod man hidtil ikke med Sikkerhed har paavist noget Kompas, stammende fra hans Haand. Ved Kompas betegnedes i den Tid de smaa Solure, der indesluttedes i en Æske, i hvilket der tillige var indsat et lille Kompas, saa at man ved Hjælp af dette kunde stille Soluret i den rette Stilling. Af disse Instrumenter lavedes der navnlig i Nürnberg og Augsburg en stor Masse i det

*) Ein Instrument, eine Karte und eine Schrift des Nürnberger Kartographen und Kompastmacher Erhard Etzlaub. Annalen der Hydrographie m. m. Berlin 1917, Side 217.

16de og 17de Aarhundrede, og herfra spredtes de over hele Jorden.

Der er nu imidlertid fremkommet to af denne Slags Instrumenter, som med Sikkerhed kan bevises at stamme fra Etzlaub; hvorledes skal senere omtales. Det ene bærer Aarstallet 1511 og det andet 1513.

Kompasserne er meget nær ens og bestaar af to flade Stykker Træ af Buksbom, der er ca. 12 cm. lange og $8\frac{1}{2}$ cm. brede. De er paa den smalle Led forbundet med Hængsler, saa at de danner en Æske, hvis Laag ved Hjælp af Kroge kan holdes i den lodrette Stilling. I de to Inderflader er der i selve Træet indridset et horisontalt og et vertikalt Solur, og i den horisontale Plade er der tillige udskaaret en Fordybning til et lille Kompas. De indridsede Linier, Kurver og Tal er fyldt med sort og rød Farve. Det Instrument, som Drecker særlig beskriver, er det fra 1513.

Til denne Slags Solure, der var beregnet til Rejsebrug, plejede der at høre en Fortegnelse af forskellige Byers og Steders Bredde, idet Kendskab til Stedets Bredde var nødvendig til Benyttelse af Soluret. Men paa de her omtalte Instrumenter er denne Fortegnelse erstattet af et paa den øverste Plades Overside indridset Kort. Dette strækker sig fra Ækvator til den nordlige Polarkreds og fra Afrikas Vestkyst og omtrent 60 Længdegrader mod Øst. Hver Ækvatorgrad bliver omtrent 1,2 mm, saa at Kortets Maalestoksforhold paa Ækvator meget nær bliver 1: 100,000,000. Det har, ligesom de af Etzlaub allerede kendte Kort, Syd opefter. Paa Kortet findes 132 Navne, næsten udelukkende Navne paa Byer og Øer.

Det interessanteste ved Kortet er imidlertid, at det viser en mod Nord voksende Breddeskala. Denne er indgraveret Grad for Grad fra Ækvator til Polarkredsen og nummereret for hver 5te Grad. Arbejdets Udførelse tillader en Udmaaling paa 0,2 mm Nøjagtighed, og en

saadan Udmaaling er udført af Professor Drecker og sammenholdt med de tilsvarende Værdier, fundne ved Udregning ved Hjælp af Formlen for de meridionale Dele i Merkators Kort. Maalingen og Udregningen er foretaget fra Ækvator til hver 5te Grad, og Differensen mellem Maalene og de 14 udregnede Værdier ligger 9 Gange inden for Maalingens Nøjagtighedsgrænse 0,2 mm, og kun 3 Gange naar den en Værdi af 0,4 mm. Dermed er en Overensstemmelse mellem Kortet og Teorien bevist, en Overensstemmelse der ikke er større i Merkators store Verdenskort, selv om man til Grund for denne Sammenligning lægger den nyeste og gunstigste Undersøgelse.

De aflagte Steders Bredde er overordentlig nøjagtige, thi naar man ser bort fra ganske enkelte afsides liggende Byer, er Afvigelserne mindre end 1 Grad. Naar man tager Hensyn til, at Kortet kun skal benyttes til Breddeangivelser ved Brugen af Soluret, maa man indrømme, at Nøjagtigheden til dette Brug er mere end tilstrækkelig. Andre Kompasmagere opgiver Bredden af et Antal bekendte Byer i Tabelform, og disse Angivelser er endnu 100 Aar senere af Kompasmagere, som af deres Samtid ansaas for de dygtigste, opgivet med en meget mindre Nøjagtighed. I det hele taget kan man sige, at vi her staar over for et Arbejde, som hvad Nøjagtighed angaar, ikke staar tilbage for noget samtidigt eller noget i de nærmeste paafølgende Aar udkommet Kort.

Professor Drecker mener nu, og deri synes jeg, enhver maa give ham Ret, at den, der har tegnet dette Kort, ikke her har benyttet denne Fremstillingsmaade for første Gang, da det paa Grund af Kortets særlige Brug, egentlig kun som en grafisk Fremstilling af forskellige Byers Bredde, og endvidere paa Grund af dets lille Format, aldeles ikke vilde komme an paa at benytte en vinkeltro Fremstilling. Den, der har lavet det, har

utvivlsomt tidligere fremstillet et lignende Kort i større Maalestok, hvilket han har formindsket for at benytte det til dette særlige Brug og indridset det paa Laaget af sit Solur.

Beviset for, at dette Instrument stammer fra Etzlaub, er Professor Drecker kommet til paa den Maade, at han ved et, som han selv kalder det, lykkeligt Tilfælde blev gjort bekendt med et Haandskrift i Hof- og Statsbiblioteket i München, i hvilket Skrift der henvises til et Instrument, der i alle væsentlige Punkter stemmer nøje overens med det ovenfor beskrevne. Skriftet er en Forklaring til et af Etzlaubs tre kendte Kort, og det fremgaar endvidere af det, at Kortet og Instrumentet er lavet af samme Person. Af Skriftet, der ender med en Skitse af Instrumentet, fremgaar endvidere, at Etzlaub havde Kendskab til Kompasnaalens Misvisning og dennes Foranderlighed paa forskellige Steder.

Men — Instrumentets Yderside er desværre ikke beskrevet i Skriftet, og derfor vil Tvivlen stadig være tilstede, om Professor Drecker har Ret i sin Antagelse, at Kortet er konstrueret af Etzlaub og indridset paa Instrumentets Laag samtidig med, at Instrumentet blev fremstillet, eller om dette er sket senere.

Denne Tvivl er da ogsaa fremkommet navnlig i en lille Artikkel af Professor E. Hammer i Stuttgart¹, og han stiller to Spørgsmaal til Professor Drecker, nemlig:

1. Hvorved er det paavist, at Kortet paa Laaget til Soluret fra 1513 er forfærdiget samtidig med dette? Kan Kortet ikke være tilføjet senere? (Aarstallet 1513 staar indvendig paa Soluret, ikke paa selve Kortet).

Paa dette Spørgsmaal svarer Professor Drecker ved at henvise til Overensstemmelsen mellem de benyttede Skrifttegn paa Kortet og paa det indre Instrument;

¹) Die Merkator-Projektion und — Erhart Etzlaub. Petermanns Mittheilungen. 1917. Side 303.

navnlig Formen af Tallet 4, som paa Kompasset findes saavel i den gamle, foroven afrundede Form som i den senere spidse Form, men paa Kortet kun i den gamle Form, hvilket viser, at saavel Instrument som Kort er fremkommet i Overgangstiden fra den ene til den anden Form. Endvidere henviser han til, at Udfyldningen af Graveringerne saavel i Kort som i Kompas er foretaget med samme Farver. Men ganske afgørende mener han, at det er, at Kortet fra 1511, som har fuldstændig samme voksende Breddeskala som Kortet fra 1513, har Aars-tallet staaende paa selve Kortet, og en senere ensartet Tilføjelse af det lille Kort paa begge Solure efter ca. 60 Aars Forløb er meget lidt sandsynligt, da begge Eksemplarer saa længe efter Forfærdigelsen temmelig sikkert ikke har været paa samme Haand, og lige saa lidt sandsynligt mener han det er, at der ved en senere Tilføjelse altsaa efter 1569 i begge Tilfælde vilde være benyttet Skrift og Tal, som ikke mere var i Brug i den sidste Halvdel af det 16de Aarhundrede, selv om ogsaa Ønsket om Lighed med det foreliggende Instrument i det ene af Tilfældene vilde have ført dertil.

2. Det andet Spørgsmaal som Professor Hammer fremsætter er: Dersom den efter Gerhard Merkator almindelig opkaldte Projektion, som han benyttede til sit Verdenskort i 1569, og som han gav Forklaring paa uden at berette noget om, at det havde en Forgænger, allerede var kendt af Etzlaub i 1513 og 1511 (og maaske endnu noget tidligere), hvorledes kan det da forklares, og hvorledes er det muligt, at denne Projektion aldrig omtales nogetsomhelst Sted i Løbet af de følgende 60 Aar, en Aarrække der dog var saa frugtbar for Geografien, Kosmografien og Kartografien?

Dette Spørgsmaal har Professor Drecker ikke kunnet besvare tilfredsstillende.

Mærkværdigvis nok blev Merkators geniale Opfindelse modtaget med fuldstændig Ligeegyldighed af Da-

tidens Nautikere, omendskønt Manglerne ved Platkortene gjorde sig i høj Grad følelige ved Sejlads efter Kompas, men blandt Datidens Lærde vakte den stor Opmærksomhed, saa det er næsten utænkeligt, at Opfindelsen, dersom den stammer fra saa tidliget et Tidspunkt som 1511, aldeles ikke skulde være omtalt i Tidsrummet fra dette Aar til 1569. Saalænge Professor Hammers 2det Spørgsmaal ikke er tilfredsstillende besvaret vil det vistnok være rigtigt stadig at betragte Merkator som Opfinder af »Merkators« Projektion.

Lige saa sikkert som de to smaa Kort paa Instrumenterne fra 1511 og 1513 er tegnet i Merkators Projektion, lige saa sikkert vil Professor Dreckers Artikel give Anledning til en fornyet Gennempløjning af Kortsamlinger og Kortbeskrivelser i Arkiver og Biblioteker hele Verden over, for at man kan komme til Klarhed over, om den Kortprojektion, der har haft og stadig har saa stor Betydning navnlig ved Fremstilling af Søkort, i 350 Aar har levet under et fejlt Navn og i saa Fald er over 400 Aar gammel.

Om Tyskernes Ødelæggelser af Maskinerierne i de i brasilianske og amerikanske Havne liggende tyske Skibe.

Af Marineingeniør Wolff.

Inden Brasilien og U. S. A. sluttede sig til de Allierede i Kampen mod Tyskland, saa som bekendt Mandskaberne paa de i Havnene liggende Skibe Lejlighed til at ødelægge disses Maskinerier efter alle Kunstens Regler. I »The Marine Engineer and Naval Architect» har dette været beskrevet og illustreret i flere Numre, og det har været omtalt, hvorledes Brasilien og



Fig 1.

U. S. A. beslaglagde disse Skibe, reparerede dem og atter satte dem i Fart under nye Navne. Af disse mange Tilfælde er i det følgende plukket ud enkelte særlig karakteristiske, som muligt kan have Interesse for Tidsskriftets Læsere.

Naar man hører om, hvor raffineret grundigt Tyskerne ødelagde Maskinerierne, kan man daarligt lade

være med at moralisere derover og spørge sig selv om, hvem var de Personer, som var beskæftiget med at

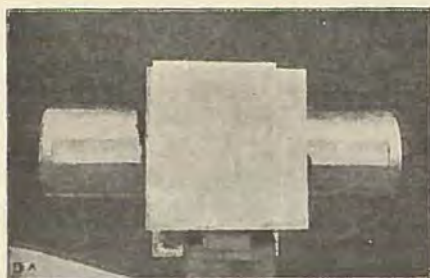


Fig. 2 (Fot. i Værkstedet.)

udføre disse Vandalismer, for en sand Maskinists inderste Følelser vilde faa ham til at græde ved at modtage en Ordre til at udføre et saadant Arbejde paa sine Maskiner.

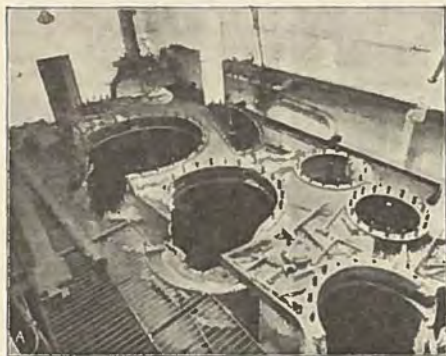


Fig. 3.

Da Brasilien erklærede Tyskland Krig, laa 10 Dampere i brasilianske Havne. Inden Beslaglæggelsen af disse Skibe, havde Besætningerne udført et Ødelæggelsesarbejde, som i Retning af Fuldkommenhed til fulde beviste Tyskernes Grundighed. Dette til Trods saa

man dog snart, at det var muligt at reparere Skibene og atter faa dem sat i Fart.

At der manglede Ting i Maskinerne som Hovedstop-ventiler, Manøvreventiler, Pakdaasebøsninger, Stempelglidere, ofte ogsaa de store Kasseglidere m. m., maa kun regnes for Smaating i Sammenligning med de rafinerede Ødelæggelser af Kedlerne og Cylindrene.



Fig. 4.

I Damperen »Preussen«, som nu sejler under Navnet »Cubadello«, var bl. a. et stort Stykke brækket ud af H.T.-Cylinderen og af dennes Foring ved Topdampporten. Store Huller var slaaet i de støbte Mellemkamre (Fig. 1.) Krydshovedpindene var tæt inde ved Krydshovedet ved Hjælp af Oxy-Acetylén skaaret halvt igennem paa Over- og Underkant (Fig. 2). De derved frembragte dybe Revner var fyldt med Tin for at skuffe ved en overfladisk Betragtning og saaledes ødelægge Menneskeliv i Tilfælde af, at det forblev uopdaget, og Maskinerne blev sat igang med Damp.

I S/S »Palatia« (nu »Macao«) hængte HT-Cylinderen i en Taille oven over LT-Cylinderen, i hvis Dæksel der var slaaet et stort Hul, ved at man havde ladet den tunge HT-Cylinder dumpe ned paa Dækslet

over LT-Cylindren. Meningen var, at HT-Cylindren skulde have været kastet over Bord og begravet i Flodens Mudder, hvilket Besætningen imidlertid ikke naaede at faa udført inden Beslaglæggelsen.



Fig. 5.

I S/S »San Nicolas« (nu »Alfenas«) var Cylindrene slaaet i Stykker ved Toppen (Fig. 3), og et stort Stykke var brækket ud af LT-Cylindren (Fig. 4.)

I S/S »Pommern« (nu »Rappalianusck«), som laa i San Fransisco, da U. S. A. indtraadte i Krigen, var det gaaet mest ud over Kedlerne. Ved Beslaglæggelsen opdagede man foruden andre Ødelæggelser, at af Skibets 4 Rørkedler, kunde kun een repareres, medens det var

nødvendigt helt at forny de andre 3. Billedet (Fig. 5) giver en Ide om Ødelæggelsens Art. Man havde fyret op under Kedlerne efter først at have tømt disse for Vand. Ikke tilfreds hermed, synes det, som om Tyskerne har anvendt Termit eller et andet lignende Stof for at fuldstændiggøre Ødelæggelsen.

Der skal ikke her kommes ind paa, hvorledes Reparationerne af disse ødelagte Maskinerier udførtes. De brasilianske og amerikanske Maskinfirmaer, som atter bragte Orden i dette Kaos, tilkommer den største Ros og Anerkendelse for det gode Resultat, lige fra Ingeniøren til Haandværkeren, som udførte den førstes Anvisninger. Meget Hovedbrud og Anvendelse af alle tekniske Hjælpemidler maatte der til, og uden den moderne Aulogønsvejsning kunde Reparationerne næppe have været udført. Disse tog endda ret kort Tid. Arbejdet med at reparere »San Nicolas» tog f. Eks. kun 2 Maanedere.

Man maa saaledes sige, at Netto-Resultatet af Tyskernes Hærværk var ret magert, til Trods for at det var saa omhyggelig udtænkt. De Folk, der gav Ordre til Udførelsen af disse Ødelæggelser, er sikkert bleven forbavsede over, hvor hurtigt de nødvendige Reparationer og Fornyelser kunde udføres. De dertil nødvendige Udgifter var ogsaa ringe, naar man — rent bortset fra Kapitalværdien — ser hen til den militære Værdi, som Skibene repræsenterede under Krigen.

Meddelelse til Søløjtnant-Selskabets Medlemmer.

Paa Mødet den 26. November 1918 foretoges følgende Valg:

Revisorer: Premierløjtnant *T. J. Rothe* og Premierløjtnant *K. Block*.

Revisorsuppleant: Overlæge *F. Jacobsen*.

Redaktør: Kaptajn, Baron *Schaffalitzky de Muckadell*.

Redaktørsuppleant: Premierløjtnant *Ackermann*.

Medlemmer af Voldgiftraadet for Tidsskrift for Søvæsen: Kommandør *Bauditz* og Kaptajn, Baron *Gylden-crone*.

Paa Opfordring af Sognepræst ved Odden-Kirken Pastor O. Chr. Krarup har Selskabet bidraget til Tilvejebringelsen af en Mindetavle for de Faldne i Slaget ved Sjællands Odde den 22. Marts 1808. Ved den smukke og stemningsfulde Afsløringshøjtidelighed, der fandt Sted den 27. Oktober 1918 i Odden Kirke, var Søløjtnant-Selskabet repræsenteret af Kommandør Topsøe-Jensen og Premierløjtnant K. Hammerich. — Tavlen der er op-
hængt paa Kirkens nordlige Væg lige overfor Indgangsdøren, er en ca. 1 $\frac{1}{2}$ m høj og ca. 1 m bred, smukt udskaaret Egetræstavle, udført af en kendt Billedskærer i Vallekilde. Under Navnene paa de Faldne fra Linieskibet Prins Christian Frederik er ved Foden af Tavlen udskaaret følgende af Sognepræsten forfattede Vers:

Saalænge vort Modersmaal lyder paa Dæk,
Og Dannebrog vajer fra Mast,
Skal leve i Mindet hin Skare saa kæk,
Hvis Hjærter for Dannemark brast.

Selskabet har modtaget som Gave:

Fra Overlæge Meyer: Archiv for Søvæsen 1827—41,
Nyt Archiv for Søvæsen 1842—44, fra Underdirektør
Adolph: Tidsskrift for Søvæsen 1856—88 og har end-
videre fra Kaptajn Ryder faaet tilbudt alle Aargangene
efter 1880. —

Der mangler saaledes nu kun Perioden 1845—55,
for at Selskabet kan have et komplet Sæt.

Formanden

Til Abonnenterne!

Paa Søkortarkivet er udkommet:

SØKORTDIREKTØR

JENS SØRENSEN

ET BIDRAG TIL DET DANSKE SØKORTVÆSENS HISTORIE

AF

JOHANNES KNUDSEN

Denne Bog, der er udgivet ved Marineministeriets
Foranstaltning, kan — saalænge Oplag haves, købes paa
Søkortarkivet mod Forevisning af Abonnementskvittering
af Abonnenter paa Tidsskrift for Søvæsen, der ikke er
Medlemmer af Sølieutenantselskabet. Sideantal 280.
Pris Kr. 3,00.

Marinen paa Rigsdagen.

²²/10 18. 1. Behandling af Forslag til Finanslov.

Forsvarsministeren.

Dernæst har jeg et Par Ord til det ærede 12te Medlem for Hovedstaden (J. Chr. Jensen). Det ærede Medlem har den Opgave, tror jeg, her i Rigsdagen at være Talsmand for de særlige Interesser, som det faste Mandskab paa Orlogsværftet har. Det ærede Medlem fremsatte en hel Række Bemærkninger vedrørende dette Mandskabs Forhold, og jeg har ikke meget at indvende, kan jeg gerne sige, mod det ærede Medlems Udtalelser. Det ærede Medlem omtalte en Gruppe Arbejdere, som er underkastede den militære Lovgivning, og mente, at der egentlig slet ingen Grund var hertil. Jeg kan svare det ærede Medlem, at det er der egentlig heller ikke. Naar de er underkastede den militære Straffelovgivning, skyldes det gamle Regler fra Midten af det 18. Aarhundrede, som bestandig er blevet bevaret og altsaa stadig opretholdt ved den Lovgivning, som gennemførtes i 1909. Men der findes i og for sig ikke nogen Nødvendighed for, at det skal være saaledes. I eet Tilfælde kan der være Grund til særegne Regler for disse Arbejderes Vedkommende; det er, naar de er til Tjeneste paa Flaadens Skibe; saa maa de vel være underkastede de samme Regler, som det øvrige Mandskab paa Flaaden. Under deres Tjeneste paa Værftet er der derimod ingen Grund til særegne Regler, og saa snart Spørgsmaalet kommer til Lovbehandling, vil der sikkert ikke være nogen som helst Vanskelighed ved at faa Forholdet ændret. Jeg tror ikke, det ærede Medlem mente, at det havde nogen Hast med at ordne Spørgsmaalet; det ærede Medlem har sikkert ligesom jeg den

Opfattelse, at i Praksis gør det i Øjeblikket ikke saa forfærdelig meget fra eller til, men i sig selv er der altsaa ikke noget Grundlag for den nuværende Ordning. Utvivlsomt er der blandt de paagældende Arbejdere en naturlig Uvillie mod Ordningen, ogsaa fordi de andre Arbejdere ser lidt skævt til dem, netop paa Grund af, at de er underkastede den militære Lovgivning. Jeg kan da sige, at saa snart Spørgsmaalet bliver taget op ad lovmæssig Vej, forhaabentlig i Tilknytning til den Reform af den militære Retspleje, som en Kommission arbejder med, og som den sikkert fremmer med størst mulig Energi, vil det kunne ordnes.

Det ærede Medlem omtalte særlig, at Mandskabet derude skulde have Tilladdelse af deres foresatte til at gifte sig. Det er ogsaa rigtigt, denne Regel gælder ikke blot for dette Mandskab, men for alle indenfor Militærelaten. For at en Officer kan gifte sig, maa der gennem Krigsministeriet udfærdiges en højtidelig Tilladelse dertil. Jeg tror at turde sige, at denne Bestemmelse har mistet enhver praktisk Betydning, idet man næppe kan tænke sig noget Tilfælde, hvor Ministeriet vilde gribe ind og modsætte sig dette. Jeg venter da ogsaa, at Bestemmelsen vil blive ophævet, om ikke paa anden Maade, saa ved den kommende Ægteskabslovgivning, som er bebudet af den højtærede Justitsminister.

Det ærede Medlem (J. Chr. Jensen) gjorde dernæst nogle Bemærkninger om de militære Værksteders fremtidige Benyttelse. Her er jeg i det heldige Tilfælde at kunne sige, at de af ham udtalte Ønsker er opfyldte, allerede før de blev udtalt. De Ønsker, som det ærede Medlem fremsatte, gik jo ud paa, at man skulde forberede en Anvendelse af de militære Værksteder til civilt Arbejde, naar man ikke længere havde Brug for dem til de nuværende militære Arbejder i et Omfang, der svarede til Værkstedernes Størrelse og Karakter.

Dette Spørgsmaal har tidligere været drøftet mellem Folketingets Finansudvalg og mig, og jeg har gennem Forhandling med Ministeriet for offentlige Arbejder foranlediget, at der er nedsat et Udvalg under Ledelse af Marineministeriets Direktør, Admiral Jöhnke, og med Medlemmer fra de to militære Ministerier og fra Ministeriet for offentlige Arbejder, med den Opgave at overveje, hvilket civilt Arbejde der kan overtages i Fremtiden af de forskellige militære Værksteder og Fabrikker. Det vil jo i første Række dreje sig om Orlogsværftet, Hærens Værksteder og Klædefabrikken i Usserød. For Orlogsværftets Vedkommende er Sagen endda ikke blot under Overvejelse og Forberedelse, men den er i betydeligt Omfang ført ud i Livet, idet Orlogsværftet har paataget sig at bygge 2 Færger til Statsbanerne; den ene af Færgerne er under Bygning, den anden er under Forberedelse, og man søger at tilvejebringe det fornødne Materiale dertil. Derigennem vil jo et meget betydningsfuldt Arbejde af civil Karakter blive udført paa Orlogsværftet. For Hærens Værksteders Vedkommende vil Forholdet vel nok i mange Henseender ligge vanskeligere; det vil maaske ikke være saa overmaade let at bygge Lokomotiver paa Hærens Værksteder, som man er gaaet ud fra. Men ogsaa her undersøges det for Tiden, hvor vidt det er muligt at naa, og det samme vil blive Tilfældet for Klædefabrikkens Vedkommende, om hvilken man vel ogsaa tør sige, at den efter al Sandsynlighed vil kunne frembringe mere, end der vil blive Brug for, naar disse Tider er omme.

Jeg maa føje til, at det for Ministeriet i Forstaaelse med Finansudvalgene har været en væsentlig Opgave at undgaa, at der foregik Indskrænkninger af Arbejdsstyrker ved Hærens Værksteder og ved Orlogsværftet, og man har derfor opretholdt og fortsat adskillige Arbejder, som ellers næppe vilde blive fortsat i denne Tid, netop under Hensyn til, at man vilde undgaa paa

særegen Maade at forøge Arbejdsløsheden under Forhold, hvor det var saa overmaade vigtigt at holde denne indenfor saa snævre Grænser som muligt.

Jeg skal dernæst rette nogle Ord til det ærede Medlem fra Lemvig (Hagbart Berg). Det ærede Medlem gjorde sig til Talsmand for den Opfattelse, at man burde se at fjerne og tilintetgøre de Miner, der driver ind paa Vestkysten, med endnu større Hurtighed, end det sker. Lige siden Krigens Begyndelse har det været en meget væsentlig Opgave for Flaaden at fjerne og tilintetgøre Miner, og det kan siges, at denne Opgave snarest er vokset i Omfang og i Betydning i Løbet af Krigsaarene. I den Tid, Krigen har varet, er der ialt — indtil Slutningen af September Maaned — uskadeliggjort 4171 Miner; af disse er omtrent de 350 Drivminer, og det kan vel siges, at disse er de farligste, den Del af Minerne, som der i første Række ligger Vægt paa at beskytte dem, der færdes i vore Farvande, imod. For Drivminernes Vedkommende har man iværksat en meget omfattende Vagtjeneste, dels ved Store Bælt og Langelands-Bæltet, dels ved forskellige Punkter i Kattegat og ved Skagen, og efterhaanden som Forholdene har stillet sig vanskeligere paa visse Steder, er naturligvis Bestræbelserne i den Henseende blevet forøget. Vi har dog for saa vidt været gunstigt stillede, som Strømforholdene i Kattegat, hvor man i en vis Forstand var udsat for et meget betydeligt Antal inddrivende Miner, stiller sig saaledes, at disse ikke gaar ind i den sydlige Del af Kattegat, hvor vore Passagerskibe regelmæssig færdes, men gaar i en Bue og driver Nord paa, inden de kommer ned til de Egne, hvor de vilde kunne volde størst Fare for vort Vedkommende.

Af de andre Miner, som er drevet i Land paa Kysten, er den langt overvejende Del drevet ind paa Jyllands Vestkyst; henimod 3500 Miner er efterhaanden uskadeliggjorte her. Der arbejder en 4—5 Hoid af

Marinens Mandskab derovre, og det er ikke let at undvære væsentlig mere Mandskab, som er særlig uddannet og særlig kyndig paa dette Omraade — og saadan Indsigt er ganske fornøden, det er jo en Virksomhed, som ikke er helt uden Risiko, og hvor Fejlgreb fra Mandskabets Side ikke blot har Betydning for Mandskabet selv, men ogsaa kan faa Betydning for adskillige andre. Derfor maa man anvende særlig kyndigt Mandskab, baade naar Minerne skydes ned og sprænges, og naar de, hvad man i stigende Grad forsøger at gøre, skilles ad. Der kan indtræde Tilfælde, hvor det kommer til at vare nogen Tid, inden en Mine bliver uskadeliggjort, og disse Tilfælde er indtraadt i særlig Grad i den allersidste Tid, fordi vi i Løbet af September Maaned paa een Gang fik ca. 800, i alt tror jeg, det var 807, Miner ind paa Jyllands Vestkyst, altsaa i Løbet af denne Maaned en Femtedel af hele det Antal, der overhovedet er kommet ind i vore Farvande og paa vore Kyster. I et saadant ganske ekstraordinært Tilfælde vil der kunne hengaa uogen Tid, før man er i Stand til at besørge Sprængningerne. Jeg kan sige til, at i visse Tilfælde har man ogsaa været en lille Smule hemmet ved Ønsker, udtalte af Befolkningen; f. Eks. har vi faaet Henveldelse om ikke at sprænge Minerne i Kirketiden, og man har taget Hensyn dertil, idet Folk mente, at det voldte for stor en Forstyrrelse, naar disse Drøn lød under Gudstjenesten.

Der foretages altsaa det Arbejde, man hidtil har kunnet overkomme, og saafremt der ikke indtræffer en saadan pludselig Opsamling af et meget stort Antal Miner som her i September Maaned, vil man vistnok i det væsentlige kunne klare sig tilfredsstillende. I det hele er det lykkedes at ordne det saaledes, at der saa godt som ingen Ulykker af alvorlig Karakter har været ved Minesprængninger herhjemme. Der har været to for Mandskabets Vedkommende, og vistnok i begge

Tilfælde var der udvist nogen Uforsigtighed af de paa-gældende. Desuden har jo enkelte Ulykkestilfælde ramt civile, men om disse tror jeg at kunne sige at de skyldes en manglende Respekt hos en Del af Befolkningen for Minerne Farlighed. I ikke faa Tilfælde er Befolkningen omgaaedes disse Miner ret letsindigt. Ikke blot har der været Folk, som har ønsket at erhverve sig Bestanddele af Minerne, og som i den Anledning har givet sig til at skrue dem fra hinanden og arbejde med dem — og man maa naturligvis være paa det rene med, at hvis man hengiver sig til saadan Erhvervs-virksomhed, er det forbundet med en vis Risiko. Men andre har taget Minerne mere som en Art Underholdning. Det har sket, at et Selskab har sat sig paa en Mine og har bearbejdet den saa længe, at det endte med at Minen eksploderede. I andre Tilfælde har vi faaet tilsendt Fotografier, hvorefter Folk har sat sig paa Miner, men hvor de dog er kommet godt fra det. Overfor saadanne Udslag af Uforsigtighed er der kun Grund til at advare, og overfor dem virker ingen andre Bestræbelser end netop Advarsler. Det er umuligt at faa alle Miner uskadeliggjort saa hurtigt, at der ikke kan forekomme Ulykkestilfælde, naar Folk bærer sig uforsigtigt ad.

Endelig har jeg nogle Bemærkninger til det ærede 7de Medlem for Aalborg Amt (Birck). Det ærede Medlem udtalte, at de militære Udgifter havde været meget store i disse Aar, og det skal jeg allermindst bestride. Det ærede Medlem føjede til, at Udgifterne kunde nok have været noget mindre, hvis vi havde haft militære Ministre, som havde arbejdet med disse Spørgsmaal. Hertil maa jeg dog sige, at jeg ikke tror, man gør sig nogen Forestilling om, hvor store Udgifter der under Vilkaar som dem, vi har oplevet i disse Aar, vilde være blevet, hvis man havde haft militære Ministre, der som Fagmænd havde været naturlig tilskyndede til,

næsten følt sig forpligtede til med Styrke at fremføre alle de Krav, som maatte blive rejst af den ene eller den anden Myndighed paa Omraader, som særlig interesserede denne. Jeg tror, at hvis vi havde haft en saadan Ordning, vilde det ærede Medlem være kommet til at staa overfor Udgifter, der var blevet klækkeligt højere end de Udgifter, der nu er medgaaet. Hertil kan jeg føje, at Besparelser vilde jo nok — som det er bekendt for alle dette høje Tings Medlemmer — kunne være opnaaet paa dette Omraade, hvis den Stemning i saa Henseende, hvor ud fra det ærede Medlem talte, havde været raadende indenfor det Parti, som det ærede Medlem tilhører.

Med Hensyn til selve Udgifterne har jeg Grund til at gøre opmærksom paa, at de i høj Grad har været paavirkede af den Prisstigning, som netop det ærede 7de Medlem for Aalborg Amt (Birck) i øvrigt saa stærkt dvælede ved i sin Tale. Jeg har ladet foretage en Beregning over, hvorledes det maa antages, at Udgifterne for Aaret 1917—18 vilde have stillet sig, hvis man overhovedet ingen Forandringer havde foretaget i den regelmæssige Tilstand paa det militære Omraade, saaledes som den bestod i Tiden forud for Krigen. Ved Beregningen, der naturligvis er ganske skønsmæssig, er man kommet til det Resultat, at man ikke vilde have kunnet gennemføre den almindelige Ordning for Flaadens Vedkommende uden at lægge 4—5 Millioner til de 7—8 Millioner, som findes paa de sædvanlige Budgetter, og for Hærens Vedkommende ikke vilde have kunnet gennemføre den uden at lægge 13—14 Millioner til de ca. 17 Millioner, som findes paa det sædvanlige Budget. Her ser jeg endda bort fra, at saaledes som Budgettet i 1909 var beregnet for Hærens Vedkommende, vilde det selv med de ordinære Priser ingenlunde have kunnet lade sig gøre paa Grundlag af dette Budget at gennemføre Lovgivningens Bestemmelser. Siden Finans-

aaret 1917—18 har jo ikke blot Prisstigningerne i høj Grad gjort sig gældende, men dertil er endda kommet forskellige ved Aftale trufne Forbedringer af Mandskabets Stilling, nu ogsaa Beslutning om Lønforhøjelse gennem det almindelige Fjerdedelstillæg for Hærens og Flaadens Befalingsmænd. Jeg tror, man vil naa til det Resultat, at man ikke vil komme igennem med et mindre Beløb end op imod 60 Mill. Kr. om Aaret paa de to militære Ministeriers Budgetter tilsammen. Den højtærede Finansminister har nævnt det Tal, tror jeg, under en tidligere Diskussion, og det ærede Medlem fra Æbeltoft (N. Neergaard) har taget Tallet op, jeg mener da ogsaa, at hvis man tænker sig den almindelige Lovordning anvendt under de nuværende Forhold, vilde den kræve med de nuværende Priser og den nuværende Betaling til Befalingsmænd og Mandskab et Beløb op imod de 60 Mill. Kr. Men naturligvis er dette ganske skønsmæssigt, og under forandrede Prisforhold vil der jo ogsaa indtræde en Forandring heri, ganske bortset fra de Forandringer, som maatte kunne foregaa i selve Ordningen.

Jeg har tillige søgt at foretage en Beregning af, hvor stor en Del af den samlede Udgift paa omtrent 110 Mill. Kr. der kan siges at bero paa Prisstigningen, hvorved man altsaa nogenlunde vilde komme til at se, for hvilket Beløb den nuværende Tilstand kunde opretholdes, hvis vi havde haft lignende Priser som dem, der bestod i August 1914. For Flaadens Vedkommende har man da ment, at man vilde kunne klare sig med det halve af det Beløb, der nu anvendes. For Hærens Vedkommende er man kommet til det Resultat, at Prisstigning, Lønforbedring, højere Betaling til Kvarterværter og lignende indgaar i Beløbet 85 Mill. Kr. med 35 Millioner for Aaret 1917—18. Hvis Priserne havde været omtrent som de var forud for 1914, vilde den samlede Udgift paa dette Omraade af 110 Mill. Kr. være

forandret til en Udgift mellem 50 og 60 Mill. Kr. Priserne er jo nu imidlertid en Gang, som de er, og med disse Priser under de bestaaende Forhold maa Udgifterne naa den Højde, de i Øjeblikket har. Men vi har jo Grund til at haabe, at Forholdene inden alt for længe vil blive saaledes ændret, at vi ikke staar overfor saadanne Vanskeligheder og saadanne Udgifter paa dette Omraade, som vi har oplevet i disse Aar.

Første Behandling af Forslag til Lov om Nedsættelse af en Kommission til Drøftelse af Hærens og Flaadens fremtidige Ordning.

J. C. Christensen.

Vi har vistnok alle Følelsen af, at vi staar overfor en ny Tid, der vil bryde igennem. Naar det endelige Gennembrud finder Sted, kan vi ikke sige bestemt; men at det vil komme, har vi en sikker Følelse af. Hvad denne nye Tid vil føre med sig, kan vi heller ikke paa Forhaand vide. At adskilligt af det gamle vil blive revet ned og nyt sat i Stedet, er sandsynligt; men det er ikke usandsynligt, at adskilligt af det gamle, som allerede er i Færd med at falde eller er faldet, kan komme igen. Det er jo saaledes i Revolutionstider, at meget af det gamle kommer frem paa ny, naar der er gaaet en Tid. Man har jo før set Kroner trille hen ad Gaden og blive samlet op igen, og det samme kan ogsaa ske i vor Tid. Meget andet, som synes at staa for Fald nu, kan saare vel komme op paa ny, om end maaske i en anden Form. De sociale Omvæltninger, som vi dels er Vidne til og dels kan ane, kan føre med sig, at de sociale Tilstande forandres i meget høj Grad, men de kan maaske ogsaa føre med sig, at adskilligt af det gamle kommer igen i en anden Form.

Alt, hvad vi saaledes staar afventende overfor, kan vi ikke sige noget bestemt om; men naar vi kommer

til det Spørgsmaal, som her foreligger til Behandling, tror jeg, at de allerfleste vil være enige om, at de nuværende militære Systemer rundt omkring i Landene alle maa ændres og vil blive ændret. For saa vidt er det rigtigt, hvad der staar i Møtiverne til dette Lovforslag, at det nuværende System for vort Vedkommende ikke kan bevares. De nuværende Militærssystemer maa ændres, fordi hele det Grundlag, de hviler paa, har vist sig gennem Krigen at være gaaet fallit, og der vil derfor næppe være noget Land, hvor man ikke vil gaa over til at foretage store Reformer med Hensyn til den militære Ordning, og saadanne vil vi da ogsaa komme til at staa overfor. Det vil ikke være muligt for de andre Lande, og derfor heller ikke for os, at opretholde det bestaaende, og man kan heller ikke hverken her eller andetsteds ønske at opretholde det. Det bestaaende System, som vi nu har levet under i en Aarrække, har nemlig medført uhyre økonomiske og ogsaa personlige Byrder for Folkene, og disse uhyre økonomiske Byrder er nu vokset til en saadan Størrelse, at Folkene ikke vil være i Stand til at bære dem. Ser vi hen til Landene og til Folkene rundt om os og ser, hvor meget de har lidt under Krigen, vil det staa alle klart, at saadanne Byrder ikke kan bæres i Fremtiden, og derfor vil det være nødvendigt at komme til noget nyt paa dette Omraade.

Der er ogsaa under Krigen skabt en Trang til at faa Stridigheder mellem Folkene afgjort paa en anden Maade. Vi er mange rundt om i det civiliserede Samfund, der har ventet paa, at den Trang skulde bryde igennem, saaledes at man virkelig kunde naa frem til, at Stridigheder mellem Folkene afgjordes paa helt anden Maade end ved Vaaben og ved Magt. Nu har ogsaa Statsmændene udtalt sig for, at man maa finde en anden Maade, og Tanken om Folkenes Forbund og om tvungen Voldgift er nu vokset saa stærkt, at den ikke

er mere noget Drømmebillede, men er ved at blive til Virkelighed. Ogsaa dette vil muliggøre en Omdannelse af de militære Forhold trindt omkring i Landene.

Men naar man nu spørger, om vi for vort Vedkommende da er klare over, hvilken Ordning vi skal have, maa man sige, at det kan vi umuligt være. Den Militærordning, vi har nu, nemlig Ordningen af 1909, er skabt med den daværende Tilstand for Øje, og den daværende Tilstand for vort Vedkommende var den, at det gjaldt om for vort lille Land, som ligger paa Alfarsvej mellem Stormagter, at skabe en Ordning, som paa det klareste konstaterede vor Villie til at holde os neutrale, som paa det klareste viste eventuelle stridende Parter, at vi vilde være neutrale og vilde paatage os de Byrder, som denne Neutralitet maatte føre med sig. Det var Grundsynet for den Ordning, vi fik gennemført i 1909, og den Gang var det nødvendig for os, at vi udvidede vor Hær saaledes, at vi var i Stand til at forsvare vore Kyster og andre Steder, hvor der kunde være Tale om, at Neutraliteten kunde blive udsat for at blive krænket. Det var af samme Grund nødvendigt for os at indrette et Kystbefæstningsanlæg, og endelig var det nødvendigt for os at udvide vor Flaade og vort Minevæsen, saaledes at vi kunde bruge det andetsteds end netop lige her ved København og i Øresund, kunde bruge det i vore Farvande og kunde vise stridende Parter, at vi var til Sinds at foretage de Skridt, som var nødvendige for, at alle kunde forstaa, at vi vilde være neutrale. Da vi talte om Ordningen af 1909, stod det vist de fleste af os klart — jeg vil ikke sige alle, for det gjorde det ikke —, at denne Krig vilde komme, den vilde ikke kunne undgaas. De stærkt stigende Rustninger, der foretoges af alle Stormagterne, den voksende Spænding mellem dem vilde sikkert udløse sig i Krig. Hvorledes denne Krig vilde arte sig, hvor vidt den vilde gribe om sig, hvor længe den vilde vare,

kunde ikke staa klart for nogen. Men da vi stod overfor en saadan Situation, var vi nødte til at gennemføre den Ordning, vi fik. Nu i dette Øjeblik at sige: Ja, men nu har Krigen jo udraset, nu er den forbi, og derfor maa vi skynde os med at afskaffe den Ordning og gaa til noget nyt, vilde dog ikke være rimeligt. Thi man maa afvente, hvilken folkeretlig Tilstand der kommer ved Fredsslutningen. Det er da ogsaa bemærket i Motiverne til Lovforslaget, idet der staar at Drøftelsen af disse Forhold vil ganske vist først kunde føres til Ende, naar der er Klarhed over, hvorledes Forholdene mellem Staterne former sig. Det er sandt, Drøftelsen vil ikke kunne føres til Ende, inden denne Klarhed er skaffet til Veje, thi vi for vort Vedkommende maa indrette os paa en Ordning, som stemmer med de omboende Folks. Vi kan ikke tage noget Standpunkt, hvorved vi skiller os ud fra de øvrige Folkesamfund og ikke indretter os efter de Tilstande, man enes om at opretholde. Derfor maa den Ordning vi vil gennemføre, være af den Art, som stemmer med de øvrige Folks Ordning. Om det nu bliver et Folkenes Forbund og en tvungen Voldgift, eller hvad man til syvende og sidst bliver enig om, skal jeg ikke kunne udtale mig om i dette Øjeblik, og det er der vel ingen, der med nogen Sikkerhed kan. Mit Haab er blot, at det bliver en Ordning, som vil medføre, at Folkene kan slippe for mange af de store og tunge Byrder vi nu maa bære. Men, som sagt, den Ordning, vi skal gaa til, maa være saadan, at vi kan bevare vor Plads mellem Folkene, og i den Henseende behøver jeg blot at nævne, at om end Tiden er ny om end mange Ting bliver nye, er der dog een Ting, som ikke bliver ny. Det er Danmarks Beliggenhed mellem Landene. Den bliver den samme, og derfor vil der altid med den Beliggenhed, vi har, blive Ting, vi maa tage Hensyn til, Pligter, vi maa paalage os i Verdenssamfundet.

Ud fra de Betragtninger, jeg her har fremført, vil

det høje Ting kunne forstaa, at vi for vort Vedkommende ganske vist har været inde paa, at naar Krigen var forbi, og man kunde se, hvorledes Forholdene vilde blive mellem Folkene, maatte vi gaa til en Overvejelse af de militære Forhold og se at skabe en Ordning, som passer til denne nye Tid. Men det høje Ting vil ogsaa kunde forstaa, at da denne Klarhed endnu ikke er skaffet til Veje, ser vi paa Lovforslaget i den Form, hvori det nu foreligger, saaledes, at vi mener, det er kommet lidt for tidligt til Verden. Et Lovforslag kan imidlertid ændres under Behandlingen. Og vi for vort Vedkommende mener, at vi kan optage en Behandling af dette Lovforslag, fordi det i og for sig indeholder et Princip, som vi billiger, og som vi paa et senere Tidspunkt ubetinget selv vilde føre frem. Vi kan tage det op til Behandling og i et Udvalg arbejde paa at faa det givet en saadan Form, at det svarer til Øjeblikkets Behov. Hermed mener jeg, at der bør tilføres Lovforslaget en Bestemmelse om, at Rigsdagen og derigennem hele vor Offentlighed faar Oplysning om, hvorledes det nuværende Militærsystem er anvendt under Krigen. Vi kan give en kommende Kommission en Opgave af noget fyldigere Art, end der er givet den i det foreliggende Lovforslag, thi her staar ikke andet om Kommissionens Opgave, end at Kommissionen skal afgive Betænkning til Regering og Rigsdag, og at den skal drøfte og overveje, hvorledes en kommende Ordning skal skabes, den skal udarbejde en Plan for Hærens og Flaadens fremtidige Ordning. I Kommissoriet for Forsvarskommissionen af 1902 var det ganske tydelig angivet, hvad Kommissionen skulde beskæftige sig med, og der var navnlig i dets § 2 givet tydelig Besked om hele dens Opgave. Den skulde ikke alene fremkomme med Planen til en ny Ordning, men den skulde tilvejebringe saa fuldstændige Oplysninger som muligt om vor nuværende

— det vil sige daværende — militære Stilling, derunder en samlet Oversigt over Ordningen af Land- og Søforsvar saavel som Personel, Materiel o. s. v., jeg skal ikke læse hele Paragraffen op. Det er min Overbevisning, at i Tilfælde af, at Ministeren og de øvrige Partier vil slutte sig til, at der nu gives den foreslaaede Kommission en saadan udvidet Opgave, som at undersøge, hvorledes den nuværende Ordning er anvendt, hvad den har kostet i et og alt, hvad de enkelte Foranstaltninger har kostet, og hvorfor de er udførte o. s. v., vil Kommissionen kunne komme til at arbejde allerede straks ved sin Nedsættelse, og naar det saa en Dag klarer sig, hvorledes Forholdet mellem Folkene bliver, vil Kommissionen ogsaa kunne fremsætte en samlet Plan om Ordningen af vort Forsvar.

Endvidere vil Kommissionen have endnu en tredje Opgave, ganske vist ikke af saa stort Omfang, men dog en Opgave, som det er værd at tænke paa, nemlig at være med ved Afviklingen af det nuværende ekstraordinære Forsvarsvæsen. Det høje Ting ved, at Sikringsstyrken nu for en stor Del er hjemsendt, at mange af de ekstraordinære Foranstaltninger bliver opgivet, at Skyttegravene bliver jævnet o. s. v. Dette synes det mig, at Kommissionen kunde følge med i, søge Oplysninger om og forhandle med Ministeren om at faa udført paa bedste Maade. Jeg skal nævne et meget ubetydeligt Spørgsmaal, som dog har Interesse for adskillige. Naar vi jævner alle Skyttegravene og afskaffer de Foranstaltninger, der er trufne i Forbindelse dermed, faar vi sikkert en overordentlig Mængde Pigtraad til Brug. Dette har Betydning for adskillige Næringsveje her i Landet, at denne Pigtraad kan komme i Handelen til rimelige Priser, at den ikke bliver solgt til Folk, som skruer Priserne op. Hæren har faaet en overordentlig Mængde af den Slags Materiale, som den nu ikke mere har Brug for, og det vilde derfor være rime-

ligt, at Folk fik det til rimelige Priser — at forære det bort kan der ikke være Tale om —, til Priser der svarer til Øjeblikkets Prisniveau i det hele taget. Det er kun eksempelvis, jeg nævner dette, men jeg mener, at Kommissionen ogsaa, som en Slags Afviklingskommission, kan følge den Slags Spørgsmaal og i Forhandling med Ministeren faa dem afgjort paa bedste Maade.

Med disse Bemærkninger skal jeg paa mit Partis Vegne anbefale Lovforslaget til videre Fremme gennem Forhandling i et Udvalg, saaledes at det kan faa en Form, som kan blive filfredsstillende for os alle.

L. Rasmussen.

Medens jeg ikke skal komme ind paa en Udvikling af, hvad der var militært nødvendigt for Danmark i 1909, fordi jeg tror, at vi da vilde komme ind i en noget lignende Debat som forleden Dag om Skolekommissionen, kan jeg for en væsentlig Del med samme Motivering som den ærede foregaaende Taler slutte mig til det foreliggende Lovforslag om Nedsættelse af en Militærkommission. Venstres Ordfører mente, at Lovforslaget maatte undergaa en Ændring, fordi Kommissionen maatte komme til at beskæftige sig med, hvorledes de nuværende Forsvarslove har virket nu under Krigssituationen. Jeg kan ikke have noget mod en saadan Ændring, men jeg synes, at det fremgaar klart af Lovforslaget, at Kommissionen har denne Opgave. Naar den nedsættes allerede nu, og naar alle er klare over, at en endelig Omordning af Forsvarsordningen af 1909 ikke kan foretages, før man er klar over, hvorledes Forholdet mellem Folkene bliver ved den endelige Fredsslutning, er det givet, at det, Kommissionen maa faa at beskæftige sig med nu, er at indsamle Materiale, Oplysninger, der kan være vejledende, naar en Gang Forsvarslovene skal revideres, hvad jo sikkert alle er enige om vil blive nødvendigt, og naar det er Tilfældet vil

den første Opgave, — det ligger i Sagens Natur — blive at undersøge, hvorledes de nuværende Forsvarslove virker under normale Forhold og under en Situation som den, vi har oplevet i de sidste 4 Aar. Skal der en Bestemmelse derom ind i Lovforslaget, kan jeg ikke have det mindste derimod, jeg kan kun sige, at jeg anser det for fuldkommen overflødigt, fordi det vilde komme frem alligevel. Jeg mener, det er ønskeligt og nødvendigt, at en saadan Kommission nedsættes nu, for at Materialet kan være bearbejdet paa Forhaand, saaledes at vi, naar Tiden kommer, hurtigt kan skride til en Omordning af Forsvarsvæsenet. Hvordan denne skal blive, og hvad vi har lært under Krigen, skal jeg heller ikke komme ind paa. Jeg ved, at man der kommer ind paa gyngende Grund, fordi det lærte i høj Grad afhænger af Villien til at lade sig belære, men naar vi er enige om, at Forsvarslovene trænger til at ændres, tror jeg ogsaa, vi kan være enige om, at det er paa Tide nu at nedsætte en Kommission som den foreslaaede.

Der er en lille Ændring, som jeg kunde ønske indført i Lovforslaget. Der staar, at Kommissionen skal bestaa af 18 Medlemmer, hvoraf 2 udnævnes af Ministeren og 16 af Rigsdagen, samt at der skal tilforordnes Kommissionen 4 Medlemmer, 2 fra Hæren og 2 fra Flaaden. Jeg gaar ud fra, at disse 4 tilforordnede vil blive Officerer, og at man for Hærens Vedkommende vil tage een Officer af Generalstaben og een af Ingeniørkorpset. Jeg kunde ønske, at de tilforordnedes Tal blev forhøjet til 6, saa at Underofficererne ogsaa kunde blive repræsenteret i Kommissionen med en tilforordnet fra Hæren og en fra Flaaden. Jeg ved, at der næres et saadant Ønske blandt Underofficererne, og jeg slutter mig ganske dertil. Jeg har været og er Medlem af Kommissioner, der beskæftiger sig med militære Forhold med Hensyn til Befalingsmændenes Uddannelse og med Hensyn til Retsplejen. I begge disse Kommissioner har

den højtærede Forsvarsminister indvalgt Underofficerer, der i disse Kommissioner har leveret saa udmærkede Bidrag og gjort saa udmærket Fyldest, at vi vilde betragte det som et Gode at faa Underofficererne repræsenteret ogsaa i den Kommission, her er Tale om at nedsætte, og jeg vil spørge, om den højtærede Forsvarsminister ikke kan gaa med til, at Kommissionen udvides paa den her nævnte Maade. Disse militære tilforordnede skal jo ikke have Stemmeret, de skal blot deltage i Diskussionen ved Kommissionsmøderne.

Medens jeg er enig med Venstres Ordfører (J. C. Christensen) i, at der ikke i Øjeblikket skal foretages andet end at indsamle Materiale med Hensyn til den fremtidige Forsvarsordning, mener jeg ikke, at dermed skal være sagt, at naar vi har nedsat denne Kommission, lader vi alt køre videre, ganske uanset hvad der er foregaaet omkring os, og fortsætter i Henhold til de gældende Forsvarslove. Der findes i Aar paa Finanslovsforslaget meget store Bevillinger til Nyanskaffelser til Hær og Flaade, store Reparationsarbejder, store Vedligeholdelsesarbejder og andet, hvortil der kræves meget store Beløb, meget store Arbejdsstyrker og meget Materiale. Det forekommer mig, at det allerede nu er værd at undersøge, om man ikke i nogen Grad kunde standse denne Virksomhed. Naar det ærede Medlem fra Ringkøbing er klar over, at vi ikke kan beholde den nuværende Ordning, at der maa ske en Forandring, og naar sikkert alle er klare over det, er der saa ikke noget urimeligt i, at vi lukker Øjnene og bygger Undervandsbaade paa Orlogsværftet, at vi fortsætter med Bygning af de store Panserskibe, at vi fortsætter med at fremstille Ammunition paa Hærens Værksteder, skønt vi alle har en levende Forstaaelse af, at der mulig aldrig bliver Brug for alt det, at vi om et Aar, eller hvornaar det maatte være, maa lade det gaa i Brokkassen, naar vi skal have noget andet eller maaske slet ingenting, hvad

det nu maatte blive, i Fremtiden? Det forekommer mig, at under de nuværende Forhold, hvor vi i saa høj Grad mangler Materialer, hvor vi mangler Tonnage og Dampfærger, vilde det være rimeligt, om man sagde som saa: Uden at tage Standpunkt stændser vi denne Virksomhed og bygger i Stedet derfor i størst mulig Udstrækning Dampfærger og Dampskibe, og paa Hærens Værksteder stændser vi indtil videre Ammunitionstilvirkningen og søger at faa det civile Arbejde, der i saa høj Grad tiltrænges, udført i størst mulig Omfang. Det vilde være uforsvarligt at anvende det Materiale, der er til Stede i saa ringe Mængder, til noget, som vi alle er enige om, der skal foretages Forandringer med. Jeg kan sige, at der allerede forhandles om denne Sag, og der vil i den nærmeste Tid blive forhandlet mellem Finansudvalget og Ministeren.

Med disse Ord kan jeg anbefale det foreliggende Lovforslag til at nyde Fremme. Jeg har ikke noget imod den Ændring, som det ærede Medlem fra Ringkøbing foreslog, men jeg anser den, som sagt, for at være overflødig.

Slengerik:

Der er maaske en Mulighed for, at vi kan naa til Enighed om denne Sag. Jeg tror just ikke paa, at det vil lykkes at skaffe Ro om Militærspørgsmaalet her i Danmark. Det er sikkert et Spørgsmaal, der griber dybere ned, saa at man ikke kan nøjes med at betragte det som en rent faglig Afgørelse, der skal træffes, og mene, at naar Afgørelsen er truffet, skabes der Ro. Jeg tror tværtimod, at de Anskuelser, der giver sig til Kende paa det militære Omraade, bunder dybt i forskellige Anskuelser paa det politiske Omraade i Almindelighed, og den Tid er vistnok meget fjern, hvor man kan tænke sig, at der bliver Ro om denne Sag paa en saadan Maade, at de forskellige Meninger paa dette Omraade

ikke kommer til at brydes. Hvad det ærede Medlem sagde med Hensyn til de Opgaver, som Kommissionen mulig kunde have ud over de Opgaver, der er nævnte i Forslaget, skal jeg ikke komme dybt ind paa. Hvis Forslaget kommer i et Udvalg, vil der jo dør være Lejlighed til at drøfte disse Spørgsmaal.

Jeg kan slutte mig til, hvad der blev sagt af det ærede Medlem fra Fredericia (L. Rasmussen) og ogsaa udtale mig for, at Underofficererne faar Adgang til at blive Medlemmer af Kommissionen; ikke af den Grund, at jeg just tror, at Underofficererne har en anden Mening om de militære Spørgsmaal end Officererne, men af den Grund, at vi gerne skulde bort fra den Anskuelse, at Hæren, det er Officererne, og Flaaden, det er Officererne, og at Underofficererne slet ikke kender noget til det. Jeg ønsker det ogsaa af den Grund, at jeg mener, vi gerne skulde ind paa i saa høj Grad som muligt at ligestille Officerer og Underofficerer for saa vidt, som de skal have samme Adgang til at ytre deres Anskuelse om de Sager, som de mener de er særlig kendte med, og det vilde være ganske urigtigt at foretrække Officerer som Talerør fremfor Underofficerer. Om Underofficererne kommer med paa den Maade, at man beholder Tallet 4, 2 tilforordnede fra Hæren og 2 fra Flaaden, og saa tager den ene fra Officerernes og den anden fra Underofficerernes Rækker, eller om man i Stedet ønsker at have dobbelt saa mange tilforordnede, kan være mig ligegyldigt, det er ikke det, det kommer an paa. De tilforordnede faar jo ikke Stemmeret, men man faar Lejlighed til at spørge dem og søge Oplysninger hos dem, hvis man mener, at saadanne Oplysninger er ønskelige.

Foruden den væsentlige Forskel, der er mellem den Lov, vi fik 1902, hvorved den afdøde Forsvarskommission blev nedsat, og det nuværende Lovforslag med Hensyn til den Opgave, der tildeles Kommissionen, er

der ogsaa en anden Forskel, som jeg er glad for. Det her foreliggende Forslag indeholder nemlig ikke det Paabud om Hemmelighedskræmmeri, der fandtes i Loven af 1902. Den Gang var det forbudt at nævne noget som helst af, hvad der foregik i Forsvarskommissionens Forhandlinger. Jeg kan godt forstaa, at man i Overensstemmelse med, hvad der er Skik og Brug, selv om det egentlig ikke er saa strengt nødvendigt, kræver, at der bevares en vis Diskretion med Hensyn til Militærvæsenet, det skal helst være saa hemmeligt som muligt, for at ikke de andre Lande skal faa at vide, hvorledes Militærvæsenet i vort Land er indrettet. Jeg antager dog ikke, at vi er saa frygtelige, at Folk vilde blive saa forfærdelig bange for os, selv om de fik at vide, hvorledes vort Militærvæsen er ordnet. Men det er en Ting for sig. Er der med Hensyn til faglige Spørgsmaal noget, som der helst ikke skal tales mere end højst nødvendigt om, kan vi nok finde paa at iagttage denne Diskretionspligt, uden at det behøver at staa i Loven. Ogsaa i Rigsdagsudvalget faar man ofte Ting at vide, som man ikke skal tale videre om. Jeg er, som sagt, glad ved, at dette Forslag ikke ganske binder Munden paa Kommissionens Medlemmer, saaledes at de er helt afskaarne fra overfor Offentligheden at drøfte Spørgsmaal angaaende den fremtidige Ordning, som det kan være af stor Betydning for dem at faa drøftet. Det var de ikke i Stand til den Gang. Vi, der var Medlemmer af Kommissionen af 1902, havde at tie stille, vi kunde ikke raadføre os med nogen, vi maatte nøjes med ganske alene paa egen Haand at danne os den Mening, vi saa kom til at hæfte for i Kommissionen. Det har selvfølgelig tidt og ofte været vanskeligt, naa der skulde træffes Afgørelser af Vigtighed. Som Lovforslaget her er formet, kan man da drøfte Sagerne enten med denne eller hin Privatmand eller med sine Partifæller, eller med hvem man nu ønsker. Jeg glæder mig ogsaa

over, at man ikke i Loven fastslaar Tavshedspligt, fordi den dog, naar det kommer til Stykket, ikke bliver overholdt. Der er Medlemmer i denne Sal, der ikke har været i Stand til at overholde den Tavshedspligt, som var paalagt ifølge Loven om Forsvarskommissionen af 1902. Det ved vi, og naar det er Forholdet, er det rart, at den nye Lov ikke indeholder en saadan Tavshedspligt og derfor heller ikke frister til Krænkelser deraf.

Jeg ønsker Lovforslaget alt godt, og jeg anser det efter de Udtalelser, der fremkom fra det ærede Medlem fra Ringkøbing (J. C. Christensen) for givet, at Forslaget om Kommissionen vil blive ført igennem Rigsdagen. Saa er det at haabe, at Kommissionen gennem sine Forhandlinger vil komme til det Resultat, som er i Overensstemmelse med den Tid, i hvilken det skal føres ud i Livet, saaledes at det baade vil blive til Gavn for vort Fædreland og samtidig stemmer med de nye Forhold og med de Krav, som den nye Tid vil stille med Hensyn til den militære Organisation her i Landet.

Parkov:

Selv om man, som det fremgaar af de fra forskellige Sider faldne Udtalelser, fra alle Sider giver Tilslutning til dette Lovforslags Hensigt om, at der skal nedsættes en Kommission, og at denne Kommission skal have til Opgave at drøfte Hærens og Flaadens fremtidige Ordning, er der dog nogen Tvivl om, hvorvidt det Tidspunkt, som er valgt til Nedsættelse af denne Kommission, kan siges at være det belejlige. Der er ingen Tvivl fra nogen Side om, at man gerne vil være med til Kommissionen og deltage i Arbejdet i Kommissionen, saa snart man kan sige, at Tidspunktet er saa belejligt, at man kan tage disse Drøftelser op med Udsigt til et positivt Resultat. Men det staar for os som afgjort — og det fremgaar for øvrigt ogsaa af de Udtalelser, der er fremsatte navnlig af det ærede Medlem fra Ringkø-

ting —, at i hvert Tilfælde med Hensyn til den fremtidige Ordning er man i Øjeblikket ikke i Stand til at bygge paa et saadant Materiale, at Bygningen vil blive af nogen Værdi. Dels maa man sikkert erkende, at Begivenhederne fra den nu afsluttede Krig er saa friske, af en afklaret Bedømmelse af, hvad der er foregaaet, ikke lader sig gennemføre i dette Øjeblik. Hvis man skulde bygge paa, hvad man har hørt og læst om, hvad der er sket ude i Verden, kunde man maaske nok komme til at drage og være fristet til at drage forhastede Slutninger, og deraf kunde følge, at disse Slutninger blev fejlagtige, og at de maaske kunde blive skæbnesvangre for det, som er Hensigten, det, som er Kommissionens Opgave, saaledes som det er udtrykt i Bemærkningerne til Lovforslaget, nemlig at tilvejebringe en saadan Ordning, som svarer bedst til Danmarks Stilling mellem Staterne, og derfor er den mest betryggende. I saa Henseende er vi alle sammen enige; den Opgave vil vi alle sammen gerne bidrage til at løse.

Men der er en anden Indvending — og det er efter min Formening en Hovedindvending — imod i dette Øjeblik at optage Forhandlinger om Danmarks Forsvar. Denne Hovedindvending er for øvrigt ogsaa nævnt i Bemærkningerne til Lovforslaget, hvor der staar, at saaledes som Verdenssituationen tegner sig i dette Øjeblik, er der ikke nogen Klarhed over, hvorledes Forholdet fremtidig vil blive imellem Staterne; man kan have sine Ønsker i saa Henseende, men man har ikke nogen Sikkerhed derfor, og man har som Følge deraf heller ikke hverken Sikkerhed eller Vished for, hvorledes Danmarks Stilling vil blive imellem Staterne. Derfor vilde det efter vor Formening synes baade rimeligt og klogt, om man udsatte Tidspunktet for Optagelsen af disse Overvejelser, indtil det Øjeblik, da Freden er sluttet, og da der virkelig er tilvejebragt en Ordning mellem Staterne. Først da er det muligt for os at træffe Bestemmelse

om, hvilken Form vi dels eller muligt alene af Hensyn til Danmarks Stilling ønsker at give vort Forsvar, eller hvis det lykkes os — og der er ikke nogen Tvivl om, at vor Stræben gaar i den Retning — at blive et Led i Nationernes Forbund, faar vi først da Kendskab til, hvilke Krav der i saa Henseende vil blive stillet til os. Man er dog sikkert fra alle Sider enig om, at vil man have de Goder og de Rettigheder, der kan følge med og følge af at være et Led af Nationernes Liga, saa er det ganske givet, at saa maa man ogsaa paatage sig de dermed følgende og dertil svarende Forpligtelser. Det slipper man ikke udenom, og det er der heller ikke, saa vidt jeg kan forstaa, fra nogen Side noget Ønske om at fri sig for. Om disse Krav og om disse Forpligtelser vil blive af en saadan Art, at det kan siges, at de stemmer overens med det, der er udtrykt her i Lovforslaget om det danske Folks Tænkemaade paa dette Omraade — ja, det har man Lov til at ønske, og det tror jeg ogsaa, vi alle sammen haaber, men Afgørelsen deraf ligger ganske sikkert ikke hos og i hvert Tilfælde ikke alene hos os.

Men naar dette er Tilfældet, kan jeg ikke skønne, at det har nogen Betydning eller kan føre til noget positivt Resultat i dette Øjeblik at tage Spørgsmaalet om den fremtidige Ordning op til Drøftelse. Det er en Selvfølge, at vi alle sammen ønsker, at vi skal kunne indskrænke Byrderne, baade de personelle Byrder og de økonomiske Byrder, til det mindst mulige. Der har ingen Sinde, i hvert Fald i den Tid jeg har haft den Ære at være Medlem af Rigsdagen, været noget Parti, som netop havde til Formaal at paalægge saa store personlige Byrder som muligt. Tværtimod, man har villet indskrænke dem til det mindst mulige, og det vil man selvfølgelig ogsaa gøre fremtidig. Vi har alle sammen tidligere været og er fremdeles af den Opfattelse, som fik Udtryk i det, det ærede Medlem for Ringkøbing

Amts 1ste Valgkreds sagde, og som stiltiende blev tiltraadt af de to andre ærede Talere, at alle internationale Stridigheder skal afgøres ved en Voldgiftsdomstol, og at der ikke skal være Tale om at undtage nogen bestemt Art af Stridigheder fra denne Afgørelse. Hvis det lykkes at naa til en saadan Forstaaelse — det er jo en Forventning, der er udtalt af meget indflydelsesrige Personer i de seneste Tider, og en Forventning, som vel sagtens maa siges at være tiltraadt af alle, der har udtalt sig offentlig om dette Spørgsmaal —, at det fremtidig ikke er Magten, der er den afgørende Faktor, men at Retten kommer i Højsædet, saa er der ikke nogen Tvivl om, at det danske Folk vil være en uforbeholden, man kan maaske sige en begejstret Tilhænger deraf. Men selv om der kommer en saadan Ordning, maa der Sikkerhed for, at de Afgørelser, som en Voldgiftsdomstol træffer, respekteres og efterkommes, og jeg er tilbøjelig til at tro, at det ikke vil blive overladt til den enkelte Stat eller det enkelte Samfund at afgøre Omfanget af et dertil sigtende militært Apparat, men at det vil blive paabudt, hvorledes et saadant Apparat skal være, og hvilken Udstrækning det skal have. Jeg vil for øvrigt ogsaa anse det for at være den lykkeligste Løsning for os herhjemme, fordi vi ellers vel sagtens vilde falde tilbage til de gamle Kampe og Stridigheder paa dette Omraade.

Men om alt dette ved vi, som sagt, i Øjeblikket intet, og vi har ingen Sikkerhed i nogen som helst Henseende. En saadan Viden er efter min Mening en uafviselig Betingelse for, at man med Nytte kan tage Forhandlingen op om den fremtidige Ordning, og derfor kan jeg ikke skønne, at Tiden i Øjeblikket er den bedste til at paabegynde denne Del af Undersøgelsen. Indtil videre maa vi bygge paa den bestaaende Forsvarsordning, og jeg finder, at den foreløbig trods sine Svagheder vil være vel egnet til at opfylde sit Formaal.

Jeg er derfor ikke af den Opfattelse, som er udtrykt her i Lovforslaget, at man fra alle Sider i dette Øjeblik vil bryde Staven over denne Ordning. Jeg mener, den maa bestaa, indtil den nye Verden er rejst af Kaos. Naar det ærede Medlem fra Fredericia (L. Rasmussen) siger, at man ikke skal tage Standpunkt i dette Øjeblik til, hvorledes Fremtiden vil arte sig, og hvorledes man vil stille sig overfor den bestaaende Ordning, men samtidig siger, at man har Planer oppe og plejer Forhandlinger om at begrænse de Midler, der skal være til Raadighed for at vedligeholde denne Ordnings Brugbarhed, forekommer det mig, at der er noget selvmodsigende i dette. Thi i det Øjeblik, man ikke gaar med til helt og fuldt at opretholde den bestaaende Ordning, har man allerede taget Standpunkt imod den. Det er jo imidlertid et Spørgsmaal, som ikke i dette Øjeblik paatrænger sig, men som ganske sikkert kræver Overvejelse, og som sikkert ogsaa vil finde en, forhaabentlig brugelig, Løsning. Det er endvidere min Overbevisning, at Forsvarslovene af 30. September 1909 har bidraget deres til at holde Danmark udenfor Verdenskrigen. Thi disse Love har gjort det muligt for os at opfylde vore Neutralitetsforpligtelser i den Grad, som der er stillet Krav til os om, baade til Lands og til Vands. Uden de Midler, som disse Forsvarslove gav os, og hvis vi kun havde haft et utilstrækkeligt Værn, vilde det ikke have været muligt for os — det er i hvert Fald min Tro —, selv om vi havde udvist den største Forsigtighed og Tilbageholdenhed, at undgaa at blive draget med ind i Malstrømmen paa den ene eller den anden Maade. Og naar vi tager i Betragtning, at der baade ved Krigens Begyndelse og ogsaa under Krigen af Regeringen er foretaget omfattende Forsvarsforanstaltninger som Supplerer til de Tilstande, som Forsvarslovene af 1909 har tilvejebragt, forekommer det mig, at deri ligger et

Vidnesbyrd om, at denne Opfattelse ogsaa har været raadende hos Regeringen.

Det er derfor vor Tro, at naar der er kommet Klarhed over, hvorledes en eventuel Sammenslutning af Nationerne kan tilvejebringes — og der kan neppe være nogen Tvivl om, at Danmark faar Adgang til at komme med i en saadan Sammenslutning — kan Danmark ikke faa Lov til efter eget Tykke at bestemme, hvorledes og i hvor stor en Grad det vil overtage de dertil svarende Forpligtelser, og — jeg vender her tilbage til den ofte gentagne Betragtning — af denne Grund finder jeg det forhastet nu at tage disse fremtidige Spørgsmaal op til Overvejelse. Derimod kan, som ogsaa anført af det ærede Medlem for Ringkøbing Amts 1ste Valgkreds (J. C. Christensen), Kommissionen nu undersøge, hvad der er foretaget i disse 4 Aar under Krigen for at klare for os, saaledes at vi ikke skulde løbe den Risiko, at man fandt det ene eller det andet Paaskud til muligt at trække os ind i Krigen. Det vilde være heldigt at faa dette oplyst, og det glæder mig, at det ærede Medlem for Vejle Amts 1ste Valgkreds (L. Rasmussen) ikke har noget at indvende derimod. Det ærede Medlem sagde til at begynde med, saa vidt jeg forstod, at det netop var en af Kommissionens Opgaver. Det glæder mig overordentligt at høre, at det ærede Medlem for Vejle Amts 1ste Valgkreds anser ogsaa dette for at være en af Kommissionens Opgaver, skønt det ærede Medlem finder, at det er en overflødig Opgave, er der vel ikke nogen særlig Grund til at (L. Rasmussen: Jeg sagde ikke, det var nogen overflødig Opgave). Meget vel, det er ikke nogen overflødig Opgave, det er en Opgave for Kommissionen, og det glæder mig at denne Opfattelse har fundet Tilslutning.

Der er foreslaaet, at Kommissionen skal bestaa af 16 Medlemmer, valgte af og blandt Rigsdagens Medlemmer, og endvidere, at der skal være 2 tilforordnede* for Hæren

og 2 tilforordnede for Flaaden, samt at disse tilforordnede ikke skal have Stemmeret ved Kommissionens Afgørelser. Alt dette kan jeg tiltræde. Og i Anledning af de Udtalelser, der er fremsatte baade af det ærede Medlem for Vejle Amts 1ste Valgkreds (L. Rasmussen) og af det ærede Medlem for Odense Amts 5te Valgkreds (Slengerik), at der ogsaa skulde gives Underofficerer Adgang til at blive tilforordnede, skal jeg sige, at jeg ganske tiltræder et saadant Ønske. Jeg forstaar det som et ganske naturligt Ønske hos de paagældende Befalingsmænd. Jeg vilde ganske vist for mit Vedkommende indrømme, at de lige saavel som mangfoldige, ja et Flertal af Officererne vil savne Betingelser for at kunne deltage med tilbørlig Nytte i Overvejelserne af Principperne; dertil hører der en ganske særlig Kundskab, en Kundskab, som vel sagtens først tilvejebringes gennem et aarelangt og ganske specielt Studium. Men i alle almindelige Spørgsmaal, ikke mindst naar vi kommer over paa specielle Omraader, finder jeg, det vilde være fortræffeligt ogsaa at have Repræsentanter for Underofficersstanden i Kommissionen. Jeg vil da finde det rigtigt, at man ikke beholder det samme Antal, som der er stillet Forslag om i Lovforslaget, men udvider Antallet saaledes, at der i Stedet for 4 bliver 6 tilforordnede.

Det ærede Medlem for Odense Amts 5te Valgkreds (Slengerik) udtalte, at det skulde være en Anskuelse, der var raadende her i Landet, at Hæren — det er Officererne, og at Flaaden — det er Officererne. Jeg tror nu ikke, dette er en Anskuelse, som er almindelig i Landet. Det kan godt hænde, at den raader paa sine Steder, men der er i alt Fald det Sted, hvor jeg ved den ikke raader, og det er indenfor Hæren. Der er vi ganske paa det rene med, at Hæren bestaar af Personellet, lige fra den allerældste til den alleryngste, og at vi alle sammen skal arbejde i Fællesskab paa at naa et

saadant Resultat, at Hæren — og paa lignende Maade selvfølgelig Flaaden — bliver i Stand til med de Midler, der staar til Raadighed, at løse de Opgaver, der tilfalder den.

Der er i Lovforslaget angivet, at Formanden og Næstformanden skal vælges af Regeringen. Dette finder jeg ikke tidssvarende. Denne Kommission er ifølge hele sin Sammensætning — jeg regner her ikke de tilforordnede, som ikke har nogen Stemmeret, med — en parlamentarisk Kommission, den er valgt af og blandt Rigsdagens Medlemmer og bestaar som saadan udelukkende af Rigsdagsmedlemmer. Det forekommer mig da, at denne Kommission paa samme Maade som alle af Rigsdagen nedsatte Udvalg selv maatte have Myndighed til at træffe Bestemmelse om, hvem der skal være dens Formand, og hvem der i det hele taget skal lede dens Arbejde. Jeg ved meget vel, at Forsvarskommissionen af 1902 fik beskikket en Formand af den daværende Regering, men jeg vil dog gøre opmærksom paa, at den Gang var vi ved Begyndelsen af den parlamentariske Æra, at der siden den Tid er forløbet adskillige Aar, i hvilke parlamentarisk Sæd og Skik har fæstnet sig herhjemme, og at vi siden den Tid har faaet en Grundlov, der bygger paa den lige og almindelige Valgret. Det vilde, forekommer det mig, virkelig være i højeste Grad ejendommeligt, at en Kommission, udelukkende bestaaende af Rigsdagsmedlemmer, ikke skulde have Adgang til selv at bestemme, hvem der skal lede den, og hvorledes dens Arbejde skal føres. Det forekommer mig, at det maa overlades til Kommissionen at bestemme om dens Gerning og Virksomhed, medens jeg er ganske enig i tidligere Udtalelser fra andre ærede Medlemmer om, at det kan være heldigt at faa suppleret Lovforslagets Bestemmelse om, hvad der er Kommissionens Opgaver, saaledes at man ogsaa faar nøjere præciseret, hvor langt disse Opgaver rækker.

Det vil sikkert af disse Udtalelser fremgaa, at ogsaa vi fra vor Side er rede til at tage imod den nye Tid, og hvad den kan byde vort Land, at vi er rede til paa ethvert Omraade at følge med i denne nye Tid, og at vi derfor ogsaa er rede til at deltage i det her forestaaende Arbejde. Jeg støtter det fremsatte Forslag om, at Lovforslaget gøres til Genstand for Behandling i et Udvalg, forinden det atter forelægges det høje Ting.

Formanden:

Folketingsmanden for Ringkøbing Amts 1ste Valgkreds har Ordet for en kort Bemærkning.

J. C. Christensen;

Underofficerernes Ønske om at blive repræsenteret i Kommissionen, har ogsaa været fremsat for os. Naar jeg ikke nævnede det, da jeg havde Ordet, skyldtes det den Omstændighed, at jeg mente, det var et Ønske, der bedst og lettest kunde fremmes i Udvalget. Da det nu er nævnt, finder jeg det rigtigt at meddele, at vi ogsaa for vort Vedkommende slutter os til, at Underofficererne bliver repræsenteret i Kommissionen.

Monitorer.

Al Artillerikaptajn P. W. Mørner.

« I sin Anmeldelse af: »En kystartilleristisk Studie over Verdenskrigen« i »Tidsskrift for Søvæsen«, November 1918, nævner Kaptajn Bastrup bl. a., at jeg omtaler »Monitorer paa 4000 Tons med tredobbelte Sider, Panserbeskyttelse paa 300 mm, 2—4 Kanoner af 40 cm Kal., 20 Knobs Fart og 3 m Dybtgaacende, og han tilføjer: »et saadant Skib kan ikke fremstilles.«

Jeg maa give Anmelderen ganske Ret: et Skib med ovenstaaende Data lader sig ikke foreløbig konstruere.

Kaptajnen baserer sin nævnte Udtalelse paa det, jeg har skrevet om Monitorer i ovenomtalte Studie (Dansk Artilleri-Tidsskrift, 1918, Side 51). Han giver den elskværdige Forklaring, at jeg har ladet mig rive lidt for langt med af min Begejstring for Emnet, men den forhindrer dog ikke det Indtryk, at jeg har blottet et Ukendskab til nogle elementære Former i Skibsbygningstekniken, hvilket er beskæmmende baade for mig, naar jeg drister mig til at fremlægge en faglig Studie, og for »Dansk Artilleri-Tidsskrift«, som ved at offentliggøre Studien tager Del i dens Skæbne.

Uden i mindste Maade at ville gribe ind i en Anmelders Rettigheder kunde jeg ønske at forklare Forholdet, som maaske kan paaregne nogen Interesse i Betragtning af, at det drejer sig om et saa aktuelt Emne som Monitorer.

Det første og naturligste Udgangspunkt for en Undersøgelse af det maritime Materiel er Marinekalenderen. Weyer's »Taschenbuch d. Kriegsflotten, 1918«, giver nogle Data for engelske Monitorer, som ser saa tilførladelige ud, at de kan modtages uden særlig Skepsis. Der tilføjes i en Fodnote: »Weitere grosze Monitorer 1917 fertig gestellt, nähere Nachrichten fehlen noch«.

Jeg kunde have nøjedes med at anføre Weyer, og

var da sikkert sluppet for videre Tiltale. Men da hans Skildring paa Grund af Krigscensuren er meget spinkel, supplerede jeg den med Oplysninger hentet andre Steder fra, og fik saaledes følgende Oversigt:

Monitoren er et Krigsprodukt. Det var Begivenhederne i Flandern, som fik Englænderne til at genindføre denne i alle Stater forlængst opgivne Skibstype, og det var Operationerne ved Estlands Kyst i Sommeren 1915, som gav Stødei til, at ogsaa Tyskerne begyndte at bygge Monitorer.

De seneste engelske Monitorer er alle Nybygninger paa mindst 4—5000 Tons. De er bestykket med 2 Piecer af 35,6 cm eller 38,1 cm Kaliber i Taarne foruden en Del 75 mm Fladbane- og Luftkanoner bag Skjolde; deres Dybgaaende er beregnet til 3 m.

De tyske Monitorer er fremstillet dels som Nybygninger og dels ved Ombygning af ældre 4100 Tons Skibe af »Siegfried«- Klassen og maaske ogsaa af et Par andre, endnu ældre Skibe. De skal være bestykket med 2—4 Piecer af op til 50,6 cm Kaliber anbragt i Taarne foruden en Del lettere Skyts; deres Dybgaaende er beregnet til 3 m.

Ved Bygningen af Monitorer er Bestræbelserne bl. a. gaaet ud paa at gøre dem synkefri for Torpedoskud. Man har arbejdet videre paa amerikanske, og franske Forsøg fra før Krigen, og har eksperimenteret med forskellige Konstruktioner; foreløbig er man endt i følgende Systemer:

De nyere engelske Monitorer har tredobbelt Bund. Rummet mellem yderste og mellemste Bund er fyldt med Vand, som skal optage Torpedoekspllosionens Chok. For at Vandet ikke skal forplante Trykket næsten usvækket over paa Mellembunden og beskadige denne, er der i den yderste Bund en Række højtliggende Aabninger, gennem hvilke Vandet kan undslippe i Ekspllosionøjeblikket. I Rummet mellem mellemste og inderste Bund holdes komprimeret Luft.

De tyske Nybygninger har ogsaa tredobbelt Bund, men den særlige Sikkerhed mod Torpedoskud er her baseret paa Undervands-Panserbeskyttelse, idet yderste, mellemste og inderste Bund er pansret med henholdsvis ca. 200 mm, 100 mm og 10 mm Plade, og samtidig er Rummene fyldt med en plastisk Masse, som ikke skal yde særlig lokal Modstand mod Eksplosionens Angrebspunkt, men derimod skal bevirke, at Trykket fordeles ud over hele Konstruktionen.

De tyske Monitorer har et særlig lavt Fribord, og de skal, ligesom de engelske, ligge meget roligt selv i bevæget Sø.

Monitorernes særlige Konstruktion — der er saaledes Tale om større Bredde under end over Vandet — forringer deres Manøvrevevne og Fart, de engelske Monitors normale Hæftighed angives til 13 Knob, men de skal kunne gøre 20 Knob; de tyske Monitors Fart sættes til ca. 10 Knob.

Det er paa Grundlag af ovenstaaende, at jeg byggede min Beskrivelse i Studien. Af et Par for mig den Gang gyldige Grunde fik den en sammentrængt Form, idet jeg iøvrigt fulgte Studiens Plan, nemlig at fremdrage de Kampelementer, som har givet Verdenskrigen dens Særpræg og som er af speciel Interesse for Kystartilleriet, hvilket i det foreliggende Tilfælde altsaa var at oplyse, at Kystartilleriet som Modstandere kan vente Monitorer d. v. s. mindre, svært bestykkede, torpedosikre Fartøjer med ringe Dybtgaaende og betydelig Hæftighed.

Med ovenstaaende Oplysningers klare Enkeltheder for Øje har jeg selvfølgelig ikke tænkt paa at ville kombinere de forskellige Data sammen i eet mig kompromitterende Fantasiskib, og det er derfor heller ikke faldet mig ind at tage Parade imod, at andre vilde gøre det. Men jeg indrømmer, at min Meddelelse i sin knappe Form har en Uklarhed, som kan forlede til en fejl Opfattelse, og det maa jeg beklage.

Port Arthurs Skæbne.

Nogle Bidrag til Belysning af de ledende Personligheder og
Kommandoforholdenes Ordning.

(Paa Grundlag af den russiske Generalstabs og den tilfornordnede
russiske Krigskorrespondents Beretninger.)

Af Premierløjtnant H. Augsburg.

(Fortsat).

Statholderens Operationsplan var, saaledes som Krigsministeren bemærkede ved dens Forelæggelse for Kejseren, bygget paa den for Rusland ønskeligste og fordelagtigste Situation og regnede ikke med den Mulighed, at Japan kunde paabegynde en Landsætning paa Koreas Vestkyst, inden Krigen var erklæret.

At der maatte regnes med denne Mulighed, blev Statholderen klar over i Slutningen af December 1903, hvorfor han straks meddelte Kejseren, at i saa Tilfælde vilde Japanerne komme Russerne i Forkøbet ved Besættelsen af Yalustillingen og de herfra til den østkinesiske Jernbane førende Veje, og derved tvinge den russiske Hær til at foretage sin Opmarch længere nordpaa og overlade Port Arthur til sin egen Skæbne.

Statholderen anmodede derfor om Tilladelse til at erklære Krigstilstand i Mandschuriet samt enten:

1. At paabegynde Mobilisering i det fjerne Østen og i de sibirske Gouvernementer og besætte Yaluflodens nedre Løb med fremskudte Tropper, eller

2. At overføre de for den russiske Hær i det fjærne Østen bestemte Troppesforstærkninger til Irkutsk.

Allerede tre Maaneder tidligere, den 3die Oktober, havde Statholderen gjort opmærksom paa Sagernes slette Tilstand og fordret Mobilisering af Tropperne i det fjerne Østen, Sibirien og Militærdistrikterne Moskwa og Kasan for at møde den truende Fare.

Statholderens Fordringer blev imidlertid dengang

ikke bifaldet af Udenrigsministeren under Henvisning til Forhandlingerne med Japan.

Nu turde man imidlertid ikke opsætte det længere.

Den 8nde Januar 1904 modtog Statholderen telegrafisk Tilladelse til at paabyde Mobilisering i det fjerne Østen og erklære Mandschuriet, Port Arthur og Wladiwostock i Krigstilstand. Men — hed det i Depeschen — Besættelsen af Yaluflodens nedre Løb med fremskudte Tropper, anser jeg ikke i Øjeblikket for ønskeligt og tillader det kun for det Tilfælde, at De skulde anse det for absolut nødvendigt. Der vil blive truffet Bestemmelse angaaende Mobilisering i de sibiriske Gouvernementer.

Udstrækningen af den i Telegrammet givne Tilladelse blev imidlertid formindsket noget ved et den 12te Januar modtaget Telegram fra Krigsministeren, som havde faaet Czaren ombestemt. Kun Port Arthur og Wladiwostock maatte nu erklæres i Krigstilstand. Mobilisering maatte ikke paabydes, men kun forberedes. En lignende forberedende Karakter skulde ogsaa den omtalte Afsendelse af Tropper i Retning af den koreanske Grænse til Dækning af den planlagte Opmarch i det sydlige Mandschuri have.

Med Hensyn til den koreanske Grænse blev der anbefalet særlig Forsigtighed, selv for det Tilfælde, at Udslibningen af japanske Tropper i Korea allerede skulde være paabegyndt. »Overtrædelse af den koreanske Grænse skal forbydes, selv om det kun gælder enkelte Soldater, og Befalingsmændene skal paa det strengeste gøres ansvarlige herfor. Det er nødvendigt at træffe alle Forholdsregler til at undgaa smaa Sammenstød ved Grænsen, da Krigen som Følge af saadanne kan blive uundgaelig.»

Den 17de Januar udbad Statholderen sig telegrafisk Tilladelse til at sætte 3die Skyttebrigade og den transbaikalske Kosakbrigade paa Krigsfod og lade dem afgaa til Egnen i Nærheden af den koreanske Grænse.

Den 22nde Januar modtog Statholderen den ønskede

Tilladelse, men først den 31te Januar paabegyndtes Trans-
porten.

En japansk Landgang i Korea var imidlertid kun
Flaaden i Stand til at forhindre. Udførelsen af de hertil
nødvendige Operationer paalaa Eskadrechefen; men Tids-
punktet for deres Paabegyndelse bestemtes i St. Petersborg.

Admiralen havde derfor ladet Flaaden gøre sejlklar
i Løbet af Januar Maaned og den 30te Januar løb den
ud af Havnen og gik til Ankens paa Yderreden.

Den 27nde Januar modtog Statholderen telegrafisk
Underretning om, at Rusland vilde se igennem Fingrene
med en japansk Landgang paa Koreas Sydvestkyst og
paa Østkysten sønden for Søuls Breddeparallel og en
saadan vilde ikke være nogen Krigsaarsag. En japansk
Besættelse af Korea indtil Bjergene, der danner Vand-
skellet for Tilløbene til Yalu- og Tumenfloderne, kunde
tillades.

Forholdsordren er uklar, hvorfor Statholderen af-
sendte følgende telegrafiske Forspørgsel til Præsidenten
for den overordentlige Komite, Kontreadmiral Abasa.

Den 28nde Januar: »Skal en japansk Landgang i
Tschemulpo og paa den sønden herfor liggende kore-
anske Vestkyst betragtes som forbudt? Er det nødvendigt
at fastsætte en fuldstændig nøjagtig Nordgrænse for Be-
sættelsen af Korea?»

Herpaa indløb følgende telegrafiske Besvarelse:

Den 29nde Januar: »Det meddeles til Deres per-
sonlige Kendskab, at en japansk Landgang er tilladt i
Tschemulpo og paa den sønden herfor liggende kore-
anske Vestkyst. En nøjagtig Nordgrænse for en japansk
Besættelse vil blive bestemt ved Forhandlinger, som endnu
ikke er endte. Indtil disses Afslutning, skal Bjergene,
der danner Vandskellet mellem Yalufloden og Tumen-
flodens Tilløb paa den ene Side og de i det gule Hav
og det japanske Hav faldende Floder paa den anden

Side (f. Eks. Linien Kap Kozakoff-Søntschen) betragtes som den nordligste Grænse for tilladelig Besættelse.»

Som Følge af denne Ordre maatte Flaaden kun gribe ind, saafremt en japansk Landgang fandt Sted paa Vestkysten af Korea norden for Tschemulpo.

Den 31te Januar traf Chefen for Stillehavseskadren, Viceadmiral Starck, som tillige var Chef for Port Arthur-eskadren, følgende Forholdsregler til Sikring af Eskadren, som laa til Ankers paa Port Arthurs Yderred:

Om Dagen.

To Krydsere havde Tjeneste og skulde fra Solopgang til Solnedgang ligge klar til Afgang med Damp paa det halve Antal Kedler.

Om Natten.

To af Eskadrens Skibe havde Belysningsstjeneste og skulde med Projektorer afsøge Reden og holde Udkig efter sig nærmende Skibe.

To Torpedobaade skulde afsøge Farvandet indtil 20 Sømil fra Reden og efter Tilbagekomsten melde alt af Vigtighed til den paa Reden værende ældste Flagmand. De skulde føre Lanterner og maatte ikke gøre »klart Skib« uden efter særlig Ordre.

Ydermere skulde en Kanonbaad recognoscere Farvandet indtil 10 Sømil fra Reden.

Hver Aften skulde Forbindelsen med Land afbrydes pr. Signal og saa snart Eskadreflagskibets Flag blev halet ned, skulde Besætningen gaa paa Post efter Aarvaagenhedsrullen. Alt Skyts, med Undtagelse af det i Taarnene, skulde lades.»

Den 4de Februar stod Port Arthureskadren til Søs for at afholde en kortere Øvelse.

Samme Dag indberettede den japanske Konsul i Tschifu pr. Telegram til Tokio, at den russiske Eskadre

var løbet ud fra Port Arthur og staaet til Søs med ubekendt Bestemmelsessted.

Dette Telegram bevirkede, at der samme Aften afholdtes Raadslagning under Kejserens Forsæde. Af Frygt for overraskende Foretagender af den russiske Eskadre, blev det besluttet straks at paabegynde Krigen med Rusland.

Den 6te Februar modtog Statholderen følgende Telegram fra Krigsministeren:

•Paa Foranledning af Deres Telegram af 1ste Februar har Kejseren truffet følgende Bestemmelser: Deres Excellence tildeles herved Fuldmagt til:

1. I Afhængighed af Forløbet af Underhandlingerne med Japan og de paa Krigsfod staaende japanske Stridskræfter at befale Mobilisering i Statholderskabet, naarsomhelst De anser Tidspunktet for passende.

2. At erklære Krigstilstanden for indtraadt i Kystdistriktet og paa Øen Sachalin samtidig med Udstedelsen af Mobiliseringsordren for Kwantungdistriktet.

3. Straks at beordre Krigstilstand i Fæstningen Port Arthur, Wladiwostock og over den østkinesiske Jernbane.»

Alle disse Forholdsregler traadte først i Kraft efter Fjendtlighedernes Begyndelse, men Interimschefen for Statholderens landmilitære Stabsafdeling skrev dog samme Dag, som Telegrammet blev modtaget, til Chefen for Kwantungdistriktets Stab:

•Efter Ordre meddeles det Dem til Bekendtgørelse for Chefen for Tropperne, at Statholderen i Betragtning af den nye Fase i vore Forhandlinger med Japan har befalet, ufortøvet at træffe de fornødne Forholdregler til Fæstningen Port Arthurs Sikkerhed, d. v. s. at skærpe Kystudkigget, at henvende Opmærksomheden paa Bevogtningen af vigtige Depoter, Magasiner, etc.

Statholderen lægger den største Betydning paa Sik-

ringen af Havneindløbet, hvorfor han henstiller, at der ufortøvet opstilles Kanoner til dettes Forsvar.»

Samme Dag (den 6. Februar) Kl. 4 Em. efter Petersborgtid afbrød Japan den diplomatiske Forhandling med Rusland.

Dette havde dog kun Statholderen og en Kreds ham nærstaaende Personer faaet at vide, men hverken Fæstningskommandanten eller Fæstningsadministrationen blev rettidig underrettet om Afbrydelsen af den diplomatiske Forhandling.

Den 7. Februar henvendte Præsidenten for den overordentlige Komite sig til Kejseren med følgende Udtalelse:

»Efter at jeg har erfaret Japans Afbrydelse af den diplomatiske Forhandling, frygter jeg for, at Alexejeff ikke ved, hvad han skal gøre, hvis ikke den ham af Deres Majestæt givne telegrafiske Forholdsregel angaaende en japansk Landgang paa Koreas Vestkyst ændres.»

Da Viceadmiral Starck ansaa de tidligere omtalte Sikringsforanstaltninger for utilstrækkelige, anmodede han den 8. Februar Statholderen om Tilladelse til:

1. At foretage Rekognosceringer med hurtiggaaende Krydsere til Clifford-Øerne og Schangtungshalvøen til Observation af japanske Krigsskibe og Transportskibe.

2. Enten at lade Skibene skifte Standplads om Natten, da de paa Yderreden ikke var beskyttede af en Havnespærring mod et pludseligt Torpedobaadsangreb eller ogsaa maatte etablere et mere virksomt bevægeligt Forsvar, hvis de skulde forblive Natten over paa deres Ankerplads.

3. Ikke at sætte Torpedonættene ud, da disse under »Klart Skib« kunde hindre Eskadren i dens Bevægelser.»

Paa dette Andragende befalede Statholderen:

»ad 1. At Afsendelsen af en Krydser til hvert af ovennævnte Punkter var tilstrækkelig, og at Rekognosceringen skulde begynde den 10. Februar.

ad 2. At forespørge øjeblikkelig hos Havnekaptejnen, hvorfor Havnespærringen ikke var etableret (anmodet udlagt den 6. Februar) og hvorfor der endnu ikke var udfærdiget nogen Plan, hvorefter Skibene skulde løbe i Havn.

ad 3. At sætte Torpedonættene om Natten, saa længe Eskadren laa paa Yderreden.»

Samme Dag (den 8. Februar) Kl. 11 $\frac{1}{2}$ Fm. afholdtes Raad hos Czaren for at overveje følgende Spørgsmaal:

»Skal vi tillade eller med Magt forhindre en japansk Landgang i Korea?»

Præsidenten for den overordentlige Komite og Chefen for Generalstaben, Generalløjtnant Sacharoff, var begge af den Mening, at, efter Afbrydelsen af den diplomatiske Forhandling, skulde en japansk Landgang i Korea forhindres, hvor den end fandt Sted.

Generalen udtalte desuden, at Flaaden, alene af Hensyn til sin egen Selvopholdelse, skulde paabegynde aktive Operationer, da ellers Fjenden, for at sikre sine Troppeudskibninger, vilde angribe den paa dens nuværende Opholdssted og derved lamme dens Virksomhed.

Imidlertid haabede Czaren endnu paa Fredens Bevarelse og telegraferede til Statholderen:

»Det er ønskeligt, at Japanerne og ikke vi aabner Fjendtlighederne. Saafremt Japanerne ikke foretager fjendtlige Handlinger mod os, skal De ikke forhindre en Landgang i Sydkorea eller paa Østkysten ved Gensan. Men hvis deres Flaade, med eller uden Landgangstropper, overskrider den 38. nordlige Breddeparallel paa Koreas Vestkyst, saa henstiller jeg til Dem at angribe uden at afvente det første Skud fra deres Side. Jeg stoler paa Dem, Gud være med Dem.»

Da som Følge af Aarstiden de norden for denne Breddeparallel liggende Udskebningssteder endnu var blokerede af Is, var det saaledes tilladt Japanerne at benytte alle de for Tiden anvendelige Landgangssteder, der fandtes paa Koreas Vestkyst.

Det er vanskeligt at finde en Forklaring paa Statholderens Optræden eller snarere Mangel paa Optræden efter det modtagne Telegram om Afbrydelsen af den diplomatiske Forhandling mellem Japan og Rusland.

Uafbrudt havde Statholderen fordret en energisk Optræden overfor Japan, Gang paa Gang havde han anmodet om Forøgelse af det militære Krigsberedskab og om Tilladelse til at paabegynde en Mobilisering, sidste Gang den 1. Februar.

Nu var Tilladelsen endelig givet. Hvorfor blev den da ikke benyttet?

Grunden hertil kan antagelig søges i Statholderens Kendskab til den til den japanske Regering oversendte Note i Forbindelse med Ordene i Krigsministerens Telegram af 6. Februar: »I Afhængighed af Forløbet af Underhandlingerne med Japan og de paa Krigsfod værende japanske Stridskræfters Optræden.« Noten, som Statholderen havde modtaget den 3. Februar fra St. Petersborg til Gennemsyn og mulig Ændring, og som uforandret var videresendt til Tokio den 5. Februar, var meget imødegaaende overfor de japanske Krav, særlig med Hensyn til det mandschuriske Spørgsmaal.

I Betragtning af Notens Indhold og dens Afsendelsestid fra Port Arthur, var Statholderen derfor berettiget til at antage, at Noten ikke kunde være modtaget i Tokio paa det Tidspunkt, da den japanske Regering gav sin Gesandt i St. Petersborg Ordre til afbryde den diplomatiske Forhandling.

Det viste sig senere, at denne Note saavel som et Telegram, afsendt den 4. Februar af den russiske Udenrigsminister direkte til den russiske Gesandt i Tokio,

var blevet tilbageholdt (sandsynligvis paa den japanske Regerings Foranstaltning) i Nagasaki eller Tokio og først udleveret den 7. Februar Kl. 7 Fm., 22 Timer efter Fjendtlighedernes Begyndelse.

Til yderligere Bedømmelse af Statholderens Optræden maa erindres, at en Statholderen den 8. Januar given Tilladelse til Mobilisering var blevet tilbagekaldt den 12. Januar, hele 4 Dage senere.

Alligevel maa Ansaret for Krigens uheldige Begyndelse falde paa Statholderen, alene fordi han ikke straks meddelte de militære Myndigheder, at de diplomatiske Forhandlinger var afbrudt, men kun, at de var indtraadt i en ny Fase.

Som tidligere omtalt, var Afbrydelsen af den diplomatiske Forhandling kendt af andre end Statholderen selv i Port Arthur. Det synes derfor ret utroligt, at hverken Flaadechefen eller Fæstningskommandanten ikke skulde have erfaret nogetsohmhelst om denne Begivenhed i Løbet af de paafølgende 48 Timer.

Flaadechefens Henvendelse til Statholderen den 8. Februar angaaende forøgede Sikringsforanstaltninger for Eskadren kunde tyde paa hans Kendskab til Afbrydelsen af den diplomatiske Forhandling.

Men selvom hverken Flaadechefen eller Fæstningskommandanten var vidende om Afbrydelsen af den diplomatiske Forhandling, maatte alle Japaneres hastige Afrejse den 8. Februar fra Port Arthur paa japanske Dampskibe have fremkaldt en alvorlig Mistanke hos dem begge, og det turde være absolut forkert af Flaadechefen at fastsætte en Øvelse i Torpedobaadsangreb for Natten mellem den 8. og 9. Februar, naar han selv ansaa Eskadrens Sikringsforanstaltninger for utilstrækkelige og samme Dags Formiddag havde henvendt sig til Statholderen angaaende deres Forøgelse.

Den officielle Meddelelse om Afbrydelsen af den diplomatiske Forhandling skulde sandsynligvis finde Sted

den 8. Februar, da Statholderen havde tilsagt alle de højere Militærmyndigheder til Raadslagning denne Dag.

Japanerne kom imidlertid Statholderen i Forkøbet, idet de den 8. Februar om Natten paa en meget eftertrykkelig Maade ikke alene bekendtgjorde Afbrydelsen af den diplomatiske Forhandling men ogsaa Fjendtlighedernes Begyndelse.

Den 9. Februar erklærede Statholderen Fæstningen Port Arthur i Belejringsstilstand og paabød Mobilisering i hele Statholderskabet. 10. Februar første Mobiliseringsdag.

Til Belysning af Forholdene i Port Arthur er det nødvendigt at anføre følgende:

Indtil den 23. August 1903 havde Fæstningen hverken Kommandant eller Stab og manglede alle de for en Fæstning nødvendige Administrationsgrene med Undtagelse af Artilleriadministrationen, som havde eksisteret i omtrent 4 Aar. Fæstningskommandanten, Generallojtnant Støssel, havde, da Krigen udbrød, endnu ikke modtaget den af Kejseren underskrevne Instruks. Han havde endvidere ingensomhelst Indflydelse paa Fæstningens Ingeniørarbejder, da disse udførtes af Kwantung-distriktets Ingeniørtropper, hvis Chef, Generalmajor Wasiljewski, ikke var underlagt ham. Under Kwantung-distriktets Ingeniøradministration sorterede desuden Halvøens Kystudkigsvæsen samt Etableringen af Port Arthurs Havnespærring. Efter Udlægningen henhørte den under Havnekaptejnen. En Fæstningsingeniøradministration blev først oprettet efter Krigens Begyndelse. Fæstningsintendanturen blev oprettet den 18. December 1903, men havde indtil Kwantungintendanturets Afrejse fra Port Arthur den 16. Februar ingensomhelst Forholdsregel truffet med Hensyn til Troppernes Forplejning.

Af alle Fæstningens Administrationsgrene havde kun Artilleriadministrationen en Mobiliseringsplan udarbejdet

RETTELSESBLAD.

Indklæbes Side 83 i Stedet for 12te til 19de Linie
fra oven.

Statholderen.

- Chefen for Amurdistriktets Tropper.
- Chefen for Kwantungdistriktets Tropper.
- Fæstningskommandanterne i Port Arthur og Wladiwostock.
- Havnekapitajnerne i Port Arthur og Wladiwostock.
- Chefen for Port Arthureskadren.
- Chefen for Wladiwostockeskadren.

I første Linie Side 82 rettes 8 til 9.

og som Følge af den manglende Instruks for Fæstningskommandanten og den ufuldstændige Fæstningsadministration fandtes ingen Forsvars- eller Mobiliseringsplan for Fæstningen. (Fæstningens Tilstand var for øvrigt ved Krigens Udbrud følgende: Søfronten: Største Delen af Batterierne og de permanente Værker fuldførte og de fleste af Kanonerne monterede. Landfronten; Kun faa Batterier og permanente Værker færdige og kun 8 Kanoner monterede).

Skematisk Oversigt over Kommandoforholdene ved Krigens Udbrud.

Statholderen.

Chefen for Kwantungdistriktets Tropper.

Chefen for Amurdistriktets Tropper.

Fæstningskommandanterne i Port Arthur og Wladiwostock.

Havnekaptejnerne i Port Arthur og Wladiwostock.

Chefen for Port Arthureskadren og

Chefen for Wladiwostockeskadren.

I Tilfælde af Krig var Statholderen¹⁾, Generaladmiral Alexejeff, Øverstkommanderende over Hæren og Flaaden i Kraft af den Fuldmagt, Kejseren havde tildelt ham.

Indtil en endelig Ordning af Kommandoforholdene blev truffet, overtog Chefen for Militærdistriktet Amur, Generalløjtnant Lienewitsch, Kommandoen som Interimschef for Armeen i Sydmandschuriet.

Samme Dag, som Port Arthur blev erklæret i Belejringstilstand, overtog Fæstningskommandanten, Generalløjtnant Støssel, Forsvaret af den befæstede Rayon Kintschou-Port Arthur med Udstrækning af sin Myndighed over hele Rayonen, og den tidligere Chef for Kwantungdistriktets Tropper, Generalløjtnant Walkow, blev

¹⁾ Udnævnt til Generaladmiral Januar 1904.

udnævnt til Chef for Mandschurarmeens Militæradministration og alle de i Ryggen paa Armeen værende Tropper blev underlagt ham.

Denne Ordning var meget uheldig, eftersom General Wolkow var den eneste overordnede Officer, der var fuldtud kendt med de lokale Forhold paa Kwantung-halvøen.

Til Kommandant for Kintschoustillingen udnævnte Statholderen Generalmajor Fock, men denne Udnævnelse havde, som den russiske Generalstab udtrykker sig, ikke den ringeste praktiske Betydning.

Kontreadmiral Loschtschinsky blev udnævnt til Chef for Kystforsvaret og det Skibsmateriel, som ikke hørte til Eskadren, blev underlagt ham. Desuden blev Admiralen stillet til Disposition for Fæstningskommandanten i maritime Spørgsmaal.

Endelig den 16. Februar faldt Afgørelsen med Hensyn til Ordningen af de øverste Kommandoforhold.

Den 17. Febrnar modtog Statholderen følgende Telegram fra Czaren:

»I Betragtning af Vigtigheden af den forestaaende Kamp, der fuldstændig uomtvistelig skal sikre Ruslands Overherredømme ved det stille Havs Bredder og fordi jeg forudser, at De som min Statholder vil være nødt til at forlægge Deres Residens til et mere centralt beliggende Sted, f. Eks. Charbin eller et andet Sted efter Deres eget Valg, anser jeg det for gavnligt, til Deres Assistance at udnævne Generaladjutant Kuropatkin til Chef for Tropperne med en Overgenerals Rettigheder og Viceadmiral Makaroff til Chef for Søstridskræfterne med en Flaadechefs Rettigheder. Jeg er overtydet om, at Udnævnelsen af disse, saavel selvstændige som ogsaa ansvarlige Chefer vil lette Dem, i Deres Egenskab som Statholder, Opfyldelsen af den Dem paahvilende vanskelige historiske Opgave.«

Den General Kuropatkin overdragne Fuldmagt blev fastslaaet med følgende Ord!

»Med Hensyn til Kommandoen over den mod Japanerne opererende Mandschurarme beordrer jeg Dem til ufortøvet at gøre Brug af de Rettigheder, der i Instrukser for Troppeledelsen i Krig er fastsat for den Øverstkommanderende for en Armé. Ved Ledelsen af de militære Operationer skal De handle efter Deres eget umiddelbare Skøn, hvorved De har at rette Dem efter Statholderens Anvisninger i Almindelighed.»

Den Viceadmiral Makaroff overdragne Fuldmagt findes ikke i den russiske Generalstabs Beretninger.

Udnævnelsen af Generalløjtnant Kuropatkin til Øverstkommanderende for Armeen samtidig med at han underlagdes Statholderen, maa, rent bortset fra Generalens Kvalifikationer som Hærfører, anses for et Fejlgreb af stor Betydning, ikke alene fordi Kuropatkin var af ældre Anciennitet end Alexejeff, men ogsaa fordi han tidligere havde været dennes Overordnede og som saadan paa Grund af sin forkerte Opfattelse af den udenrigspolitiske Situation og Ruslands militærpolitiske Stilling havde forhalet eller forkastet alle dennes Anmodninger om Forbedringer med Hensyn til Forsvaret i det fjerne Østen. Alle disse Forhold kunde nemt fremkalde Mistillid hos Admiralen og Uvilje hos Generalen og saaledes yderligere vanskeliggøre Statholderens Stilling, som i Forvejen var vanskeliggjort af den Fuldmagt, Czaren havde givet Generalen:

»Ved Ledelsen af de militære Operationer skal De handle efter Deres eget umiddelbare Skøn, hvorved De har at rette Dem efter Statholderens Anvisninger i Almindelighed.»

Kuropatkin underlagde sig kun modvillig Alexejeff, og hans Anskuelser var i alle vigtige Spørgsmaal diametralt modsatte dennes. Dette Forhold kunde kun virke hemmende paa Operationerne.

En af Kuropatkins sidste Handlinger som Krigsminister var at udnævne Chefen for Generalstaben, Generallejtant Sacharoff, til sin Efterfølger og hans Broder til sin Stabschef.

Hensigten med denne Manøvre viste sig meget hurtigt.

Det hændte ikke saa sjældent, at Alexejeff og Kuropatkin var af divergerende Meninger eller Opfattelse af den foreliggende Situation og de af denne fordrede Operationer. Naar det derpaa, trods lange Diskussioner, ikke lykkedes at opnaa Enighed, blev Statholderen til sidst nødsaget til at forelægge Czaren Spørgsmaalet til Afgørelse.

Og saa løb Alexejeffs og Kuropatkins Telegrammer Væddeløb hen ad Linien til St. Petersborg, det ene til Czaren og det andet til Krigsministeren, hvilken sidste derpaa indfandt sig hos Czaren for at paavirke denne til Fordel for Broderens Overordnede.

Det være sagt til Czarens Ros, i Reglen fulgte han sin Statholders Henstilling.

Ikke uden Grund var den øverste Kommando givet til en Søofficer, eftersom hele Operationsplanen var baseret paa, at den russiske Flaade besad Herredømmet i det gule Hav. At dette sidste ikke skete, skyldtes ikke saa meget det japanske Overfald, hvormed Freden blev brudt, som snarere de russiske Eskadre — og Skibschefers fuldstændige Uvidenhed om Søkrigsførelsen med Hensyn til Maal og Midler.

Det af Kuropatkin i Krigens første Dage (den 15. Februar) udfærdigede Udkast til en Felttogsplan begynder med Flaadernes Kamp om Herredømme paa Søen og ender med Landgang paa Japan.

Var Hæren da at betragte anderledes end et Landgangskorps, kastet i Land paa Kysten?

Var det da uden Grund, at man betroede Overkom-

mandoen til en Søofficer, naar selve Hærens Øverkommanderende lagde en saadan Felttogsplan?

Generaladmiralen havde en aaben Forstaaelse af Hærens Opgaver og hans Anmodninger til Kejseren før Fredsbruddet angaaende de forskellige Troppeskydninger og hans Anvisninger til Kuropatkin under Krigen viste absolut Initiativ og Dristighed. Han havde den fulde Forstaaelse af, at man ved enhver Krigsførelse til en vis Grad maa stole paa Heldet og regne med det.

»Man kan ikke føre Krig uden at løbe Risiko; den Operation, der for de to Trediedeles Vedkommende er baseret paa Beregning og for den sidste Trediedel paa Tilsældet, hviler paa god Grund. Den, der ikke vil ofre Tilsældet noget, maa det tilraades hellere ingen Ting at foretage sig,« har Napoleon sagt.

Første Del af denne Udtalelse passede paa Admiralen, sidste Punktum paa Generalen.

Kort efter Fjendtlighedernes Begyndelse viste der sig Meningsforskel mellem Statholderen og den Øverstkommanderende for Armeen.

Det første Spørgsmaal drejede sig om Troppernes Formering.

Allerede i Januar Maaned havde man paa Krigsministerens Forslag tildelt hvert af de i det fjerne Østen staaende Regimenter en Bataillon, sammensat af Mandskab, udtaget af alle de forskellige Regimenter i Europa.

Da nu Krigen brød ud, foreslog Interimschefen for Mandschurarmeen, General Lienewitsch, udenom Statholderen, at tage yderligere 200 Mand fra hvert Regiment i Rusland, for, som han skrev til Krigsministeren: »Saaledes svækker vi paa ingen Maade vore russiske Regimenter og faar alligevel i det fjerne Østen 36 fortræffeligt formede, uddannede og stærke Batailloner.»

Dette af Krigsministeren tiltraadte Forslag væltede Statholderen, da det kom til hans Kundskab, idet han

udtalte, at en Forstærkning af Tropperne i det fjerne Østen ene og alene maatte ske ved at sende fuldtud organiserede Troppeenheder — Regimenter, Brigader, Divisioner — og ikke nogle i Hast sammensatte Kompagnier og Batailloner.

Statholderens Hensigt at samle de allerede udsendte sammensatte Batailloner i Regimenter for sig selv fandt ingen Bifald i St. Petersborg.

Nederlaget ved Tiwrentschin beviste fuldtud Statholderens Anskuelsers Rigtighed.

Et andet Spørgsmaal drejede sig om Størrelsen af Port Arthurs Garnison.

Kuropatkin var af den Formening, at Japanerne efter Kampen med den russiske Flaade uden Tvivl vilde lande paa Kwantunhalvøen og forsøge at storme Port Arthur. Han holdt derfor uafbrudt paa, at Garnisonen skulde forstærkes af Feltarmeen, for at denne ikke i Fremtiden skulde behøve at urolige sig for Port Arthurs Skæbne og ikke skulde blive tvunget til for tidligt at foretage Operationer til Fæstningens Undsætning.

Statholderen derimod mente, at en Forstærkning af Port Arthurs Garnison paa Feltarmeens Bekostning var en alvorlig Fare og derfor maatte have en Grænse. Der fandtes for Øjeblikket 20 Batailloner i Port Arthur, Fæstningens Landfront blev for hver Dag stærkere og en Forstærkning af Tropper var ikke nødvendig, da Japanerne havde forspildt Tidspunktet til at tage Port Arthur ved Overrumpling.

Forøvrigt var det absolut nødvendigt for Øjeblikket af Hensyn til Kinas Holdning at blive med Armeen i Sydmandschuriet saa længe det overhovedet var muligt.

Den 27. Februar modtog Statholderen det af Kejseren stadfæstede Direktiv for den videre Førelse af Operationerne.

Anstrengelserne skulde først og fremmest være

rettede paa at sikre Koncentrationen af de til Armeen bestemte Tropper.

»Vor anden vigtige Opgave er Bestemmelsen af tilstrækkelige Kræfter til Forsvaret af Port Arthur. Vor derliggende Eskadres Skæbne er fast forbundet med vor Besiddelse af denne Fæstning.»

Kuropatkin var endnu i St. Petersburg, da dette Direktiv blev afsendt. Der er ingen Tvivl om, at han, skønt Statholderens Underordnede, var optraadt som Kejserens militære Raadgiver og saaledes havde vidst at paatvinge Kejseren og dermed Statholderen sine egne Anskuelser.

Den 21. Februar afrejste Statholderen med sin Stab til Mukden og, som den russiske Generalstab udtrykker sig, tilbage blev Generallejtnant Støssel som Eneherre i Port Arthur og Kwantunhalvøens befæstede Rayon.

Til en senere Bedømmelse af General Støssel anføres her en Ordre, som Generalen offentliggjorde den 28. Februar i Bladet »Novy Kry» i Port Arthur.

»Der vil ikke blive Tale om at retirere; for det første fordi Fæstningen maa kæmpe til det sidste og fordi jeg som dens Kommandant aldrig vil give Ordre til at gaa tilbage; for det andet, fordi der ingen Stilling er, hvortil vi kan trække os tilbage. Dette ved alle Tropperne godt, og jeg kundgør det nu for den civile Befolkning.»

Kort efter sin Ankomst til Port Arthur den 8. Marts sendte Admiral Makaroff Statholderen en Skrivelse, i hvilken han paaviste, at i en Søbefæstning maa der være en Øverstkommanderende, hvem alle de andre Kommandoer er underlagte, og Admiralen foreslog derfor, at Fæstningskommandanten i Port Arthur skulde underlægges Flaadechefen.

Statholderen var fuldstændig enig med Viceadmiral Makaroff heri, hvorfor han lod udfærdige en Skrivelse,

der beordrede Fæstningskommandanten til at underlægge sig Flaadechefen.

Inden Statholderen underskrev denne Ordre, forespurgt han telegrafisk General Kuropatkin om hans Mening desangaaende. Samtidig udtalte han, at Fæstningskommandantens Underlæggelse under den Øverstkommanderende over Mandschurarmeen i saa Tilfælde maatte ophæves for at undgaa en Dobbeltstilling, saa meget desto mere, da Forbindelsen med den befæstede Rayon selv ved den øjeblikkelige Tilstand var meget daarlig.

Generaladjutant Kuropatkin var aldeles ikke af samme Mening som Statholderen og Viceadmiral Makaroff.

I et Telegram af 13. Marts udtalte han sig i følgende Ord angaaende dette Kommandoforhold:

•Saafremt Viceadmiral Makaroff bestemmer sig til, og personlig ønsker ogsaa at lede Operationerne til Lands, maa han først lære at føre Tropperne i Kamp.

Den Stilling, der tilkommer Fæstningskommandanten i Port Arthur, er nøje fastsat i Instruktioner for Fæstningsadministrationen, og jeg ser ingen Grund til at forandre disse, først i 1901 af Kejseren stadfæstede Instruktioner, netop som de skal prøves under alvorlige Forhold.

Ligesaa aabenhjertigt som jeg har udtalt mig om dette vigtige Spørgsmaal, maa jeg ogsaa udtale mig angaaende det uhensigtsmæssige i at betro Fæstningsforsvaret til General Smirnoff, der er fuldstændig ukendt med de lokale Forhold og Tropperne og hverken besidder Krigserfaring eller Autoritet.

Til Øverstkommanderende over Fæstningen og den befæstede Rayon indtil Landtangen ved Kintschou bør General Støssel udnævnes, hvorved alle Tropperne og alt Materiellet ved Forsvaret til Lands underlægges ham.

General Kuropatkins Udtalelser i Telegrammet om General Smirnoffs Kvalifikationer er meget mærkelige,

eftersom det var ham selv, der havde foranlediget hans Udnævnelse samme Dag som han selv blev udnævnt til Øverstkommanderende for Armeen.

I øvrigt viste General Smirnoff sig betydeligt bedre egnet til Stillingen som Fæstningskommandant end General Kuropatkins Skolekammerat General Støssel, som for øvrigt selv udtalte: »At han ingen Forstand havde paa Fæstningsvæsenet, eftersom han i hele sin Tjenestetid kun havde staaet ved Felttropperne.«

Det var imidlertid ikke uden Grund, at Admiral Makaroff sendte denne Anmodning til Statholderen, eftersom denne sidstes Bortrejse fra Port Arthur havde bevirket, at den øverste militære Myndighed manglede.

Der sad nu i Port Arthur 4 fuldstændigt selvstændige Myndigheder, nemlig Chefen for den befæstede Rayon, Generallejtant *Støssel*, Flaadechefen, Viceadmiral *Makaroff*, Havnekaptajnen, Kontreadmiral *Grigorowitsch*, og Chefen for Kystforsvaret, Kontreadmiral *Loschtschinsky*. Hertil kom endelig Fæstningskommandanten, Generallejtant *Smirnoff*, som den 15. Marts afløste General Støssel, og ved Siden af denne indtog en mere eller mindre selvstændig Stilling.

Denne Ordning af Kommandoforholdene kunde kun virke hemmende paa Operationerne. Netop i en Søbefæstning, hvor det mest intime Samarbejde mellem Hær og Flaade bør finde Sted, er det en absolut Nødvendighed, at der findes én Øverstkommanderende, hvem alle de andre Myndigheder er underlagt. Men eftersom en Søbefæstning er til for Flaadens Skyld og ikke omvendt, saaledes som den russiske Generalstab er tilbøjelig til at mene, maa den øverste Myndighed absolut tilfalde en Søofficer, hvem ikke alene Flaaden men ogsaa Flaadens Basis, Fæstningen, med alle til Raadighed for dens Forsvar staaende Midler, er underlagt.

Denne Ordning havde ogsaa tidligere eksisteret, idet Fæstningskommandanten, General Støssel og Flaade-

chefen, Viceadmiral Makaroff, som fuldstændigt sideordnede Myndigheder, var underlagte Statholderen, som jo var en Søofficer.

Admiral Makaroffs Anmodning var derfor forstaaelig, men ikke fuldstændig rigtig, eftersom Flaadechefens Plads er i Spidsen af Flaaden, hvis Virkefelt er Havet, og hvis Operationsmaal er de fjendtlige Eskadrer. Øverstkommanderende i en Fæstning maa derfor ikke en Flaadechef være.

Som Følge af denne Meningsforskel mellem Statholderen og General Kuropatkin angaaende Kommandoforholdet mellem Fæstningskommandanten og den derværende Flaadechef, blev Spørgsmaalet forelagt Czaren til Afgørelse.

Den 23. Marts modtog Statholderen Czarens Afgørelse angaaende Kommandoforholdene i Port Arthur. Ifølge denne skulde Chefen for det 3. sibiriske Armeekorps, Generallejtnant Støssel, overlage Ledelsen af Forsvaret i den befæstede Rayon Kintschou-Port Arthur. Fæstningskommandanten og alle de i ovennævnte Rayon værende Tropper skulde underlægges hans Kommando.

Samtidig fik Statholderen Fuldmagt til at ordne det tjenstlige Forhold mellem de forskellige Kommandomyndigheder.

Som Følge af dette Telegram, der absolut ikke var noget Svar paa Admiralens Forespørgsel, afsendte Statholderen følgende Telegram den 27. Marts til General Støssel:

»Ifølge Czarens Befaling overdrages Ledelsen af Landsforsvaret af Kwantungs befæstede Rayon til Deres Ekscellence og Kommandanten for Fæstningen Port Arthur underlægges Dem. I Kraft af den mig af Czaren givne Fuldmagt tildeler jeg Dem samme Rettigheder, som tilkommer den kommanderende General for et selvstændigt Armeekorps og De underlægges direkte den Øverstkommanderende for Mandschurarmeen, Fæstnings-

kommandanten tildeler jeg samme Rettigheder, som tilkommer den kommanderende General for et ikke selvstændigt Armeekorps.

Samtidig med at jeg meddeler Dem dette, anmoder jeg Dem om ved Forsvaret af det Dem betroede Omraade at handle i Forstaaelse med Flaadeflotten.

Kommandoforholdene mellem Hæren og Flaaden vedblev saaledes stadig at være uheldige.

Som Følge af Viceadmiral Makaroffs Død fik Statholderen Ordre til midlertidig at overtage Kommandoen over Flaaden. Den 14. April afrejste han fra Mukden og den 15. April ankom han til Port Arthur.

Omendskønt Uovensstemmelserne mellem Statholderen og den Øverstkommanderende over Armeen endnu ikke havde antaget en særlig skarp Karakter, følte Statholderen dog sin Stilling meget byrdefuld, særlig efter at Viceadmiral Skrydloff den 15. April var blevet udnævnt til Flaadeflotten.

Den 17. April sendte Generaladmiral Alexejeff følgende Telegram til Czaren:

„Udnævnelsen af den i Tjenestealder over mig staaende Generaladjutant Kuropatkin til Øverstkommanderende for Armeen har allerede skaffet mig yderst vanskelige Forhold i tjenstlig og personlig Henseende. Efter at nu Viceadmiral Skrydloff er blevet udnævnt til Flaadeflotten, anser jeg det for umuligt for mig som den Øverstkommanderende at gøre Tjeneste ved Siden af ham, og tillader jeg mig derfor den Frihed, til Sagens Fremme og med den mest underdanige Følelse at anmode Deres Majestæt om at fritage mig for alle mine Hverv.

Jeg tillader mig at udtale Haabet om, at Deres Majestæt vil være saa naadig velvillig at imødekomme min allerunderdanigste Anmodning i Betragtning af min 40aarige Tjenestetid og mit 5aarige Arbejde i det fjerne Østen, som overstiger mine Kræfter.

Denne Ansøgning blev den 20. April pr. Telegram afslaaet af Czaren med den naadigste Anerkendelse af Statholderens Fortjenester saavel før som i Særdeleshed efter Krigens Udbrud.

Telegrammet sluttede saaledes:

»Jeg er overtydet om, at De ogsaa i Fremtiden vil opfylde Deres vanskelige Opgave til Tronens og Fædrelandets Ære. Generaladjutant Kuropatkin og Viceadmiral Skrydloff er underlagte Dem, som min Statholder og Øverstkommanderende.«

Samtidig modtog General Kuropatkin følgende Telegram fra Kejseren;

»Det glæder mig at se, at der indtil nu ikke er opstaaet nogen som helst Misforstaaelse mellem de øverste Myndigheder, saaledes som der desværre kun for hyppigt har fundet Sted i de tidligere Krige og virket hindrende paa de russiske Vaaben, endog til Skade for Rusland. Jeg udtaler herover min Glæde overfor Dem og er overtydet om, at De ogsaa i Fremtiden vil undgaa enhver Anledning til Stridigheder og som hidtil være en værdifuld Støtte for min Statholder og Øverstkommanderende i hans nuværende vanskelige Stilling.«

I Port Arthur kom Statholderen under General Støssels Paavirkning, og dette bevirkede en fuldstændig Ændring af hans tidligere Opfattelse af Port Arthurs Modstandskraft.

Ogsaa han frygtede nu Landgang i Port Arthurs umiddelbare Nærhed og troede ikke at Port Arthur kunde holde ud ved egen Hjælp.

Den 25. April skrev derfor Statholderen til General Kuropatkin:

»Som Følge af den utilstrækkelige Garnison og den overordentlig store Betydning, det har at holde Port Arthur, i hvilken ogsaa alle vort Søforsvars Kræfter er

samlende, er det nødvendigt, at Mandschurarmeen yder Fæstningen den mest energiske og hurtigste Undsætning i Tilfælde af et fjendtligt Angreb.»

Dette var netop, hvad General Kuropatkin havde villet undgaa, da han uafbrudt forlangte en Forstærkning af Kwantungdistriktets Tropper.

Til denne Uoverensstemmelse mellem Statholderen og General Kuropatkin angaaende Port Arthurs Undsætning kom yderligere en anden Uoverensstemmelse angaaende Betydningen af Forsvarsstillingen ved Yalufloden, hvor Statholderen bestandig havde fordret, at Japanernes Indmarch i Mandschuriet skulde standses eller i alt Fald forhales ved en kraftig Optræden.

Atter her havde General Kuropatkin kun modvilligt givet efter, og Resultatet blev et Nederlag for den altfor svage Styrke, Kuropatkin havde bestemt til denne Operation.

Den 3. Maj modtog Statholderen følgende Telegram fra Czaren:

»Deres Ophold i Port Arthur anser jeg ikke mere for saa nødvendig, hvorfor jeg ønsker, at De skal begive Dem til Mukden eller et andet centralt beliggende Sted. som De mener egner sig for Dem i Deres Egenkab af Øverstkommanderende.«

Den 5. Maj afrejste Statholderen til Mukden med det sidste Tog, der afgik fra Port Arthur.

(Fortsættes.)

Marinen paa Rigsdagen.

(Fortsat)

Forsvarsministeren.

Jeg kan udtale min Tilfredshed med, at Ordførerne for alle de 4 Partier har sluttet sig til det af Statsministeren fremsatte Forslag om at nedsætte en Kommission til Udarbejdelsen af en ny Plan for det danske Militærvæsen. Jeg føler mig overbevist om, at man fra alle Partiernes Side, ligesom fra Regeringens Side, er af den Opfattelse, at vi bør gaa til disse Overvejelser uden at være bundne af Fordomme, frit og selvstændigt overvejende, hvilken Ordning af den kommende Tids militære Forhold i Danmark der giver Betingelserne for at skabe den største Betyggelse for det danske Riges fremtidige Stilling, og dette vil sige: for Bevarelsen af Freden for det danske Rige. under hvilke som helst Forhold der maatte opstaa i Verden.

Naar jeg dernæst vender mig til de enkelte Udtalelser, der er fremsat af de ærede Talere, vil jeg først knytte nogle enkelte Bemærkninger til underordnede Spørgsmaal. Alle de fire Talere har udtalt Ønsket om, at der imellem de tilforordnede militære maatte være Repræsentanter ogsaa for Underofficererne, og har ment, at dette bedst kunde lade sig gøre, naar man udvidede Antallet af tilforordnede fra 4 til 6. Dette Ønske kan jeg selvfølgelig intet som helst have at indvende imod. Tanken med de tilforordnede, der skulde tiltræde Kommissionen, er jo den, at de skulde være et fast Mellemlid mellem Kommissionen og de forskellige Myndigheder, fra og gennem hvilke Oplysninger skulde indhentes, altsaa et Mellemlid til Tilvejebringelse af Oplysninger, der maatte ønskes, og det kan meget vel være formaals-

tjenligt, at Tallet udvides med det bestemte Formaal for Øje, som har været nævnt af de ærede Talere.

Den ærede Ordfører for Socialdemokratiet (L. Rasmussen) fremdrog Spørgsmaalet om, hvorledes man skulde stille sig med Hensyn til Nyanskaffelser til Militærvæsenet i den nærmest kommende Tid, og den ærede Ordfører for det konservative Folkeparti (Parkov) opfattede dette, som om Socialdemokraternes Ordfører havde ønsket at nægte Midler til Vedligeholdelse af den bestaaende Ordning. Jeg har ikke opfattet de paagældende Udtalelser saaledes, og det er klart, at naar man gaar ud fra, at denne Ordning er den lovmæssigt bestaaende, vil man ikke kunne træffe Foranstaltninger som umuliggør dens Vedligeholdelse, dens regelmæssige og ordnede Anvendelse. Men det, den ærede Ordfører for Socialdemokratiet har haft for Øje — et Spørgsmaal, hvorom der ogsaa har været fremført Ønsker fra Finansudvalgsmedlemmers Side overfor mig —, er, at adskillige Nyanskaffelser i Øjeblikket maa siges at være overflødige. Det kan ikke bestrides, at vi paa store Omraader i Krigsaarene har foretaget Anskaffelser langt udover, hvad vi vilde have foretaget under almindelige Forhold baade med Hensyn til Ammunition, Uniformer og paa adskillige andre Omraader. Der er saaledes af adskillige Ting tilvejebragt saadanne Beholdninger, at man med god Grund kan sige, at der i den nærmeste Tid ikke er Anledning til fortsatte Nyanskaffelser paa disse Omraader. Det er dette, den ærede Ordfører for det socialdemokratiske Parti har haft for Øje, og med Hensyn til det ønskelige og velbegrundede i at standse Nyanskaffelser i saadanne Tilfælde er jeg fuldstændig enig med det ærede Medlem.

Den ærede Ordfører for det konservative Parti sagde dernæst, at denne Kommission skulde være en rigtig parlamentarisk Kommission, for hvilken Regeringen ikke skulde udnævne Formanden og Næstformanden, nej,

Kommissionen skulde selv vælge sin Formand og Næstformand. Dertil vil jeg svare, at det forekommer mig, at det ærede Medlem her ganske misforstaar Kommissionens Karakter. Den Kommission, som her foreslaas, er ikke en Kommission nedsat paa Initiativ af et af Rigsdagens Ting som en parlamentarisk Undersøgeliskommission, men det er en blandet Regerings- og Rigsdagskommission, svarende til den Kommission, der foreligger Forslag om at nedsætte med Hensyn til vort Undervisningsvæsen. Det vilde være stridende mod alle almindelige Fremgangsmaader ved Nedsættelse af saadanne Kommissioner, om man valgte den Vej, som det ærede Medlem paa dette Punkt har anbefalet; og jeg kan føje til, at jeg desuden med de øjeblikkelig bestaaende politiske Forhold for Øje vil sige, at det vil være umuligt at gaa den Vej. Thi dette vilde jo med det øjeblikkelige Forhold mellem Folketing og Landsting medføre, at vi vilde faa en Kommission til Forberedelse af vore Forhold paa dette Omraade, hvor det var Landstingets Flertal, som havde Ledelsen og den toneangivende Stilling indenfor Kommissionen i Modsætning til Folketingets Flertal. Dette tror jeg, vi paa Forhaand kan betragte som udelukket, og det kan ikke nytte noget at føre Tankerne videre i det Spor, som det ærede Medlem her er kommet ind paa.

Jeg skal dernæst vende mig til de mere almindelige Betragtninger, der er blevet fremført af ærede Talere. Det ærede Medlem fra Ringkøbing (J. C. Christensen), der talte som Ordfører for Partiet Venstre, begyndte med nogle Betragtninger over, at vi stod paa Tærskelen til en ny Tid, og at meget gammelt højst sandsynligt vilde falde, og det ærede Medlem føjede dertil nogle Betragtninger over, at det kunde jo godt være, at adskilligt af det gamle kom igen nogen Tid derefter. Jeg skal ikke indlade mig paa disse mere almindelige Betragtninger fra det ærede Medlems Side, men kun til-

føje, at det tror jeg, der er Forstaaelse af hos os alle, at ingen af os kan i dette Øjeblik beregne, i hvilken Retning den kommende Tids Udvikling vil gaa. selv om vi alle vel kan mødes i Forhaabningen om, at det i hvert Tilfælde skal blive en Udvikling, som fører bort fra mangt og meget, der har dannet Baggrunden for de Ulykker, Verden har oplevet i Løbet af de sidste 4—5 Aar.

Det ærede Medlem sagde dernæst, at man her som overalt maatte gaa bort fra det hidtil bestaaende Militær-system af Hensyn til de store økonomiske og personlige Byrder, som dette medførte. Det glæder mig at kunne udtale, at vi paa dette Punkt er i fuld Overensstemmelse. Det ærede Medlem nævnede dernæst sine Forventninger om Dannelsen af et Folkenes Forbund, der kunde give ligesom et nyt folkeretligt Grundlag, der maatte danne Baggrunden ogsaa for vore Overvejelser med Hensyn til vore militære Forhold. Ogsaa i denne Henseende er jeg selvfølgelig enig med det ærede Medlem. Jeg haaber, at naar saadanne Aftaler maatte blive truffet, hvis de bliver truffet, mau de blive af en saadan Karakter, at vi fra de smaa Staters Side kan sige, at vi med Tilfredshed gaar ind i Folkenes Forbund og med tryk Forvisning om, at vor Stilling derved ikke er blevet forringet i Forhold til Stillingen forud for 1914, men i Virkeligheden er blevet forbedret.

Det ærede Medlem gjorde dernæst nogle Bemærkninger om Ordningen af 1909, og det ærede Medlem, der talte som Ordfører for det konservative Folkeparti, dvælede ogsaa i sine Udtalelser ved denne Ordning. Det ærede Medlem fra Ringkøbing sagde, at Ordningen af 1909 havde været en nødvendig Ordning. Det kan ikke forbavse noget Medlem i denne Sal, naar jeg for min Del dertil svarer, at saa enige vi kan være om adskillige af de Ting, vi hidtil har talt om, saa uenige er vi i denne Henseende. Jeg er ikke af den Opfattelse,

at den Ordning, der blev gennemført i 1909, var en nødvendig Ordning for Danmark: jeg er af den Opfattelse, at Danmark ikke paa nogen Maade havde staaet ringere under de Begivenheder, der nu har været udspillet for vore Øjne, hvis vi havde gennemført en Ordning, der svarede til den, man fra vor Side i 1909 ønskede at gennemføre. Og naar det ærede Medlem, der var Ordfører for det konservative Parti, tilføjede, at denne Ordning havde holdt os udenfor Krigen, saa vil jeg dertil svare, at jeg føler mig fuldt overbevist om, at vi ogsaa vilde kunde have været holdt udenfor Krigens Ulykker med en Ordning af den Karakter, vi fra vor Side var Talsmænd for, og jeg føjer til, at jeg ved med Sikkerhed, at det da vilde være sket med meget ringere Byrder, med meget ringere Vanskeligheder for den danske Befolkning, end det er sket under den Ordning, som gennemførtes i 1909.

Og dertil vil jeg gerne føje, at naar det ærede Medlem sagde, at Regeringen havde været med til i disse Aar at gennemføre supplerende Foranstaltninger, saa vil det være alle ærede Medlemmer her paa Rigsdagen bekendt, at Regeringen har erkendt, at naar der skulde foregaa den loyale Gennemførelse af hele Ordningen af 1909, som man kunde kræve af os, var man forpligtet til at bringe de forskellige Led i den i rimelig Stand og til at tage rimeligt Hensyn til mellemliggende Erfaringer, tage rimeligt Hensyn ogsaa til Ønsker fra politiske Partier, der bedømte disse Spørgsmaal ud fra et helt andet Grundsyn, end vi for vort Vedkommende gjorde. De Grundanskuelser, ud fra hvilke Regeringen har handlet i denne Henseende, er nøje klarlagte for den høje Rigsdag i et lukket Møde af begge Rigsdagens Ting i Oktober 1915, og ærede Medlemmer, der den Gang var til Stede her i Rigsdagen, vil sikkert være fuldt ud paa det rene dermed. Og de vil da ogsaa derigennem være blevet ganske klare over, at der ikke

af Regeringens Anvendelse af den bestaaende Militærordning, af Regeringens Hensyntagen til, hvad den naturligt maatte medføre, og Hensyntagen til, hvad andre Partier ønskede med Hensyn til dens Anvendelse, at der ikke af Regeringens loyale Gennemførelse af det bestaaende System kunde udledes nogen Anerkendelse af, at dette System var det rette for Danmarks Vedkommende.

Det ærede Medlem, der talte som Ordfører for Partiet Venstre, det ærede Medlem fra Ringkøbing, nævnede i Forbindelse med Ordningen af 1909, at man maatte have en Ordning, der stemmede med de øvrige Folks Ordning og Danmarks Stilling i Forhold til disse. Dette kan jeg være enig med det ærede Medlem i, dog saaledes forstaaet, at man ikke deri kan lægge ind, at vi i Danmark nødvendigvis maa have en Ordning, der nogenlunde forholdmæssig og i sin Art med Hensyn til Vaabenarter, Befæstningsanlæg og saadant svarer til, hvad der findes i andre Stater. Vi maa selvfølgelig, naar vi bedømmer Danmarks Stilling, naar vi vurderer, hvorledes vi skal ordne os her, tage Hensyn til, hvorledes den Verden ser ud, der ligger omkring os, men vi maa ogsaa tage Hensyn til de ganske særlige Forhold, som maatte gøre sig gældende for Danmark i Sammenligning med andre Stater, og være klar over, at disse kan medføre meget væsentlige Afvigelser for Danmarks Vedkommende i Forhold til de Ordninger, som maaske kan være bleven truffet andetsteds.

Imidlertid, medens ærede Medlemmer alle har sluttet sig til Tanken om at nedsætte en Kommission til Behandling af disse Spørgsmaal, har det ærede Medlem fra Ringkøbing og den ærede Ordfører for det konservative Folkeparti dog ment, det var for tidligt at behandle det, der i Lovforslaget var angivet som Kommissionens almindelige Opgave, idet de har peget paa, hvad jo ogsaa Motiverne siger, at en Nyordning først kan gen-

nemføres, og at en Afslutning af Drøftelserne først kan finde Sted, naar vi har større Klarhed over, hvorledes Forholdene mellem Staterne fremtidig bliver ordnet. Jeg er enig i den Opfattelse, at først da kan Drøftelserne føres til Ende; ikke desto mindre forekommer det mig, at man ogsaa i den mellemliggende Tid kan rette sit Blik videre, end de to ærede Talere har ment det maatte være muligt for Kommissionen at gøre det.

Begge de ærede Talere har sagt, at Kommissionen skulde have den Opgave at undersøge, hvorledes den bestaaende Militærordning havde virket og havde været anvendt i Krigsaarene, og paa dette Punkt er jeg selvfølgelig enig med de to ærede Talere. Jeg er saa enig i dette, at jeg kan sige, at deres Udtalelser herom i Virkeligheden forekommer mig at være overflødige, ligesom det forekommer mig helt overflødigt at indføje en Bestemmelse herom i Loven, men er der Ønske derom, vil jeg selvfølgelig meget gerne gaa med dertil; saa overflødig, som Bestemmelsen er, saa uskadelig vil den ogsaa være, og derfor kan jeg for min Del ikke have nogen som helst Indvending at gøre derimod. Der ligger deri kun en Udformning af det, som allerede staar i Lovforslaget; da det i Lovforslaget er angivet som Formaal at tilvejebringe en Plan for den kommende Ordning af vort Militærvæsen, saa ligger efter mit Skøn i alt Fald naturligt deri, at man maa undersøge den Ordning, vi har, og at man maa gennemgaa den Maade, hvorpaa den har været anvendt, uddrage de Erfaringer deraf, som man kan, med Hensyn til den kommende Tilstand og paa Grundlag deraf opstille sin Plan for Fremtiden. Den Tilføjeelse, som de to ærede Talere har ønsket, skal jeg derfor for mit Vedkommende ikke have det ringeste at indvende imod. Hele Krigstiden igennem har man fra Regeringens Side været fuldkommen rede til at underrette Rigsdagen om, paa hvilken Maade Militærordningen af 1909 gennemførtes,

og denne Oplysning til Rigsdagen er givet i fuldt Maal, i det mindste tør jeg sige i saa fuldt Maal, som Rigsdagen har ønsket det; at denne Gruppe af Oplysninger fortsættes og maaske paa mange Maader suppleres i i Enkeltheder overfor den Kommission, som maatte blive nedsat, kan selvfølgelig være meget ønskeligt og maa, som sagt, efter mit Skøn allerede følge af selve Lovens Bestemmelser.

Det ærede Medlem fra Ringkøbing føjede til i denne Forbindelse, at Kommissionen kunde have en anden Opgave, nemlig at medvirke til Afviklingen af de ekstraordinære Militærforanstaltninger fra disse Aar; jeg skal heller ikke have det mindste imod at drøfte alt, hvad man maatte ønske i saa Henseende med den kommende Kommission. Det ærede Medlem mente, at der f. Eks. var en Mængde Pigtraad, som man nu kunde afhænde til Brug for private. Dertil kan jeg svare, at det er der sikkert intet i Vejen for. Hvorvidt de private faar saa overvældende megen Fornøjelse af denne Pigtraad, er vist et andet Spørgsmaal. Jeg tror, at det meste af den er i saa rusten og ubehagelig en Tilstand, at nogen særdeles Glæde ved at blive Ejer af den vil de ikke føle. Men det gælder kun for Pigtraadens Vedkommende; der vil ikke være helt lidt af Materiel, som i disse Aar er tilvejebragt, som det vil være muligt fra Statens Side at afhænde, og det kan maaske være meget hensigtsmæssigt at føre Forhandlinger derom med denne Kommission — ellers kunde Forhandlingerne lejlighedsvis være førte med Finansudvalget, saaledes som allerede tidligere sket. Jeg kan f. Eks. nævne fra et begrænset tilsvarende Omraade, at man i Finansudvalget har drøftet Spørgsmaalet om at sælge en Gruppe ældre Kanoner, som staar ved Tøjhuset, for at det Jern, som findes deri, kan blive anvendt under de nuværende Forhold, hvor den Art Materiale ikke er for Haanden i tilstrækkelig rigeligt Omfang. Ligesom der er truffet Aftale herom,

vil utvivlsomt paa adskillige andre Omraader noget tilsvarende kunne ske.

Men naar de to ærede Medlemmer, saa vidt jeg forstod, har været af den Opfattelse, at herved maatte Kommissionen saa i det væsentlige standse, at den ikke kunde komme videre i sine Overvejelser, før de formentlige Aftaler mellem Staterne var trufne, saa tilstaar jeg, at det er min Opfattelse, at man vil kunne udføre et betydeligt forberedende Arbejde ikke blot med Hensyn til den direkte Tilvejebringelse af de Oplysninger, der her har været Tale om, men ogsaa med Hensyn til Overvejelser af den kommende Ordning, og det et frugtbart Arbejde, hvorved maaske nogle af de største Vanskeligheder mellem Partierne kan ryddes til Side eller i hvert Fald den forskelligartede Opfattelse klarlægges, saaledes at en afsluttende Forhandling senere kan blive i væsentlig Grad fremskyndet.

Ser vi paa de modstridende Anskuelser, der har gjort sig gældende med Hensyn til det danske Militærvæsen i de forløbne Aar, saa staar det for mig, som om der har været to Grundbetragtninger, der har staaet overfor hinanden. Den ene var denne, at vi i Danmark maatte indrette vort Militærvæsen med det for Øje i givet Tilfælde at kunne føre en haardnakket Forsvarskamp, jeg kunde kalde det en Eksistenskamp, knyttet til Forsvaret af Rigets Hovedstad, medens den anden Opfattelse var denne, at vi maatte opgive alle Forestillinger om med Held at kunne løse en saadan Opgave og i Stedet maatte fæste vor Opmærksomhed ved den Opgave at varetage den Neutralitetsvagt, som internationale Aftaler paalagde Danmark eller gør det betydningsfuldt for Danmark at varetage. Det er den Grundmodsnætning, der har været.

Den Ordning, som hidtil har bestaaet, ogsaa Ordningen af 1909, er i hele sin Karakter bestemt af den første Opfattelse. Ved Ordningen af 1909 stod dette

maaske ikke klart for alle dem, der gennemførte den, men i sin praktiske Karakter, i hele sin Art blev denne Ordning knyttet til Forsvaret af Hovedstaden paa den Maade, jeg før nævnede. Nu tror jeg, at vi under de kommende Overvejelser og med disse Aars Erfaringer bag os, ogsaa før den kommende folkeretlige Ordning bliver lagt klar for vore Øjne, meget vel kunde drøfte det Spørgsmaal, om der nu ikke foreligger fornødne Erfaringer til, at der i alle Lejre kan blive Klarhed over, at den Opgave, at skabe et samlet, haardnakket Forsvar for Rigets Hovedstad, er med de Kræfter, Danmark raader over, en uløselig Opgave. Mon dette ikke, naar man tænker paa den Udvikling af Flyvemateriellet og af Skytset, som er tydeliggjort gennem Krigens Begivenheder, vil ligge saa klart for Dagen, at vi fra alle Sider indenfor det danske Folk vil kunne blive enige derom.

Og hvis man under de forberedende Kommissionsarbejder opnaar denne Klarhed, forekommer det mig, at vi er naaet et meget væsentligt Skridt frem i Behandlingen af dette for det danske Folk saa betydningsfulde Spørgsmaal. Thi ogsaa andre Ting vil umiddelbart følge deraf. Har man først opnaaet Klarhed over Opgavens Karakter og Enighed om den, saa turde det ogsaa blive meget lettere at opnaa baade Klarhed over og forhaabentlig Samstemning om meget andet, som er knyttet dertil. Hvis vi kan naa et saadant Resultat, vilde det ganske sikkert ogsaa kunne føre til, at man ikke behøvede en saadan Udskrivning til Vaabenbrug af næsten hele den værnepligtige Befolkning, som den vi har kendt hidtil. Derigennem vil der kunne opnaas Betingelser for Afskaffelse af det Tvangsudskrivningssystem, hvorpaa vort Militærvæsen har maattet hvile, saa længe der skulde tilvejebringes et saa betydeligt Antal Soldater, som Tilfældet har været under den bestaaende Ordning. Og jeg kan føje til, at er man klar

over den Forandring i Opgavens Karakter, som jeg for min Del skulde tro, at vi vilde kunne naa til Klarhed over, vil deraf ogsaa følge meget væsentlige Ting med Hensyn til baade Befalingsmændenes og det menige Mandskabs Uddannelse.

Det er mit Indtryk, at alle Partier i denne Sal har den samme Følelse som jeg af, hvor byrdefuld Tilstanden i disse Krigsaar har været baade for Befalingsmændene og for det tjenstgørende Mandskab i det hele taget. For Mandskabet har det betydet, at de kaldtes bort fra deres almindelige daglige Virksomhed, maaske i lange Perioder, for Befalingsmændene har det betydet, at de fjernedes fra deres Hjem og levede under Vilkaar, vidt forskellige fra dem, som de til daglig var vant til at leve under. Jeg tror, vi fra Rigsdagens og Regeringens Side har Grund til med Anerkendelse at fæste vor Opmærksomhed ved den Kendsgerning, at saa Lag af den danske Befolkning i disse Aar har baaret større Byrder end den Del af Befolkningen, der hører til Hæren og Flaaden enten som indkaldt Mandskab eller som Befalingsmænd indenfor Hær og Flaade. Og disse Vanskeligheder har utvivlsomt været skærpede baade for Befalingsmændene og for de menige ved en vis Følelse af et vanskeligt Forhold mellem de to Parter, et vanskeligt Forhold, som alle Dage i nogen Grad vil findes, men som ganske naturligt bliver i høj Grad skærpet, naar Tilstanden er denne, at meget store Dele af det menige Mandskab indenfor Hæren kommer fra Folkelag hvis Opfattelse af Landets militære Ordning er vidt forskellig fra den Ordning, som bestaar.

Jeg tror, at Følelsen heraf vil gøre det klart for alle, at det vil være særdeles betydningsfuldt, at vi saa snart som muligt efter Afslutningen af de nuværende Forhold gennemfører en ny Ordning og en ny Ordning, om hvilken det kan siges, at den samler en langt overvejende Del af den danske Befolkning. Jeg er ogsaa

overbevist om, at i Befalingsmændenes Kreds vil det være særdeles mange, ja, de allerfleste, som, hvor tilfredse de end kunde være med Karakteren af den nye Ordning, der blev gennemført, dog vilde foretrække at arbejde under en Ordning. om hvilke det vides, at den er i sin Karakter godkendt af de overvejende Dele af det danske Folk, fremfor at blive ved at arbejde med en Ordning, der efter sin hele Karakter indeholder et skrigende Misforhold mellem den Opgave, man har sat sig som Formaal at løse, og de Midler, der er stillede til Raadighed til Løsningen af denne Opgave. Derfor tror jeg, man fra alle Sider vil være interesseret i, at denne Sag fremmes hurtigt og bringes til en hurtig Afslutning, naar den nye Tilstand er klarlagt. Men skal den bringes til en hurtig Afslutning, skal hele den Gruppe af forberedende Arbejder, som jeg har nævnt her i Dag, ogsaa sættes i Gang allerede nu.

Maa jeg dertil føje nogle Ord om den kommende folkeretlige Ordning. Den ærede Ordfører for det konservative Folkeparti sagde her, at vi maatte vente, at der ved denne Ordning vilde blive et militært Apparat til Rettens Haandhævelse. Jeg skal ikke spaa om, hvorvidt en saadan Ordning vil komme til at indeholde Regler derom, jeg erkender, at ingen af os i Øjeblikket kan bedømme, hvorledes Ordningen vil blive, hvorledes Verdensudviklingen i det hele taget vil komme til at foregaa. Derfor erkender jeg til syvende og sidst ogsaa, at den Mulighed kan indtræde, at det grundlæggende Arbejde, vi kommer til at gøre paa dette Omraade, kan blive omvæltet af Begivenheder, som ingen af os i Øjeblikket kan forudse. Men jeg føjer til, at det, tror jeg, gælder ethvert Arbejde med Fremtiden for Øje, som for Tiden gøres i Danmark; af Hensyn dertil er det derfor ikke muligt, at vi gaar i Staa og lader en saadan Opgave ligge.

Men det er jo altsaa en Mulighed, at der kan blive

Aftaler om et militært Apparat til Haandhævelse af den kommende, folkeretlige Ordning; og det ærede Medlem føjede til, at den Del, vi skulde have deri, kom vi dog ikke til at bestemme eller i hvert Fald ikke til alene at bestemme. Maa jeg i denne Forbindelse sige, at deri kan jeg naturligvis være enig med det ærede Medlem, men jeg vil rigtignok ogsaa gerne lægge Vægten paa den Tilføjelse, det ærede Medlem gjorde, at vi ikke alene kommer til at bestemme det, thi jeg vil gerne lægge Vægten paa, at det vil blive en af de største Op-gaver for dansk Politik i den kommende Tid at øve den størst mulige Indflydelse paa, hvilke Forpligtelser vi her maatte komme til at paatage os, hvis saadanne Forplig-telser overhovedet skabes for de forskellige Stater. Thi dette er klart, at Forpligtelser til med militære Magt-midler at deltage i Rettens Haandhævelse overfor dem, der maatte modsætte sig Voldgiftsdomstoles Afgørelse eller paa anden Vis bryde internationale Regler, saaledes at militær Haandhævelse deroverfor kunde tænkes sat i Værk — det er klart, at Forpligtelse til Deltagelse i saadan militær Haandhævelse er mangefold mere fare-fuld for den lille Stat, end den er for den store Stat, og derfor vil det blive en Hovedopgave for os at gøre alt muligt for, at de mindre Stater og da navnlig den Stat, vi tilhører, ikke faar saadanne Forpligtelser, at den der-igennem bliver mere farefuldt stillet efter den nye Ord-ning, end den har været under den gamle. Under den gamle Ordning lykkedes det os dog at komme igennem den farefuldeste Krig, den største, den mest ødelæggende Krig, Verden har kendt, uden at der i dette Land skete noget, som bragte Ulykker over os, vel saaledes, at Ulemper ramte os, men ikke saaledes, at vi her blev hjemsogt af Ulykker, der overhovedet kan sammenlignes med, hvad der skete i den øvrige Verden. Derfor fore-kommer det mig, at vi ikke frivillig skal opgive den Stilling, vi har, med mindre den nye Stilling i et Fol-

kenes Forbund bliver af en saadan Karakter, at den yder os ikke ringere, men større Tryghed for vor Fremtid — og det vil sige for Fredens Bevarelse for det danske Rige, for det danske Folk — end den Ordning, hvorunder vi hidtil har levet.

J. C. Christensen:

Den førte Forhandling har jo vist, at der er Enighed om at fremme Lovforslaget; den har ogsaa vist, at der er Enighed om, at der bliver indsat Bestemmelser i Lovforslaget om Kommissionens Arbejde med Hensyn til en Undersøgelse af, hvorledes den nuværende Ordning har virket. Den højtærede Minister og et Par af de ærede Talere, som tilhører Regeringspartierne, har sagt, at det var overflødigt at sætte en saadan Bestemmelse ind i Lovforslaget, fordi det laa i selve Lovforslaget. Det kan jeg ikke erkende. Der staar ikke noget om det i Lovforslaget og heller ikke i Motiverne, men det er ingen Nytte til at strides derom, da samtlige Talere, saa snart der fremsattes Ønske derom, har været enige om, at en saadan Bestemmelse skulde indsættes i Lovforslaget.

I øvrigt har Forhandlingen vist, at den højtærede Minister og de to Medlemmer, der støtter Ministeren, stadig fastholder, at man kunde have undværet Ordningen af 1909; man vilde under de Forhold, vi har haft, have været lige saa godt hjulpe med de Radikales Ordning af 1909. Det er en Paastand, og jeg tror ikke, den Paastand bliver sandere ved, at den gentages Gang paa Gang; men jeg ventede nu heller ikke, at man fra den Side vilde undlade at gentage den, for denne Gentagelse er det eneste Forsvar, man har at holde sig til. Det gaar i hvert Fald over min Forstand, at vi vilde have kunnet klare os med en Ordning som den, de Radikale foreslog i 1909, særlig med Hensyn til Flaaden og Minevæsenet. Hvis vi den Gang havde

faaet de Radikales Forslag gennemført, vilde vi ved Krigens Begyndelse ikke have haft de Miner at udlægge, som man fandt det nødvendigt at udlægge, og ikke have haft de Fartøjer at sende ud i vore Farvande, som vi har haft; det er uimodsigeligt. Jeg tror heller ikke, at vi har haft noget tilovers af Materiel i denne Tid, det viser sig allerbedst ved, at vi har haft det altsammen ude. Men da man nu fra alle Sider er enig i, at vi gennem Kommissionen skal have undersøgt, hvorledes Ordningen af 1909 har virket, saa er der jo ikke syn-derlig Anledning til at staa og strides om den Ting, og jeg skal derfor ikke komme videre ind derpaa.

Den ærede Folketingsmand for Vejle Amts 1ste Valgkreds (L. Rasmussen) mente, at nu kunde vi undlade at bygge Krigsskibe, saaledes som foreslaaet paa Finans-loven under Nybygningskontoen paa den marinemini-sterielle Paragraf. Det har jeg nogen Tvivl om. Saa vidt jeg erindrer, er der foreslaaet 1,500,000 Kr. til at fuldføre et Panserskib »Niels Juel« (Nybygning Nr. 116) og til Undervandsbaade. For det første tror jeg, at det vil være ret upraktisk at standse Bygningen af et Skib, som man allerede har bygget paa i et Par Aar; jeg ved saa ikke, hvad man skulde gøre ved det Arbejde, man havde paabegyndt, jeg tror ikke, man kan bruge det til almindelige Fartøjer; det vilde vist være upraktisk, saa meget mere som jeg tror, at hvilken Ordning vi end faar i Fremtiden, vil der ogsaa nok blive Brug for For-svarsskibe.

Den højtærede Minister sluttede med en Udtalelse om Fremtiden. Han mente, at til det forberedende Ar-bejde i denne Kommission maatte høre at tage den Strid op, som før 1909 og i 1909 meget stærkt førtes om Forsvaret af Rigets Hovedstad, og saa at komme til Enighed om denne Sag. Jeg tror ikke, det er nødven-digt at tage dette Spørgsmaal op i Militærkommissionen. Jeg tror, den Strid er ført til Ende for længe siden. Vi

vedtog i 1909, at Landbefæstningen skulde nedlægges i 1922, og det vil den sikkert ogsaa blive, hvis vi ikke forinden kommer til en Nyordning efter den nye Tids Krav; alle er sikkert enige om, at vort Forsvar ikke skal grundes paa et Forsvar af København til Lands, men paa et Kystforsvar og paa en Ordning til Søs. Det var vi alle enige om i 1909, og derfor er der ikke nogen Grund til at tage den Strid op nu. Den Ordning, der indførtes i 1909, skabtes jo, for at vi kunde paatage os de Forpligtelser, som vor neutrale Stilling under en Krig krævede, og navnlig for at overbevise de kommende krigsførende Parter — vi forudsatte jo, at saadanne vilde komme — om, at vi baade vilde være neutrale, og at vi ogsaa vilde indrette os paa at være det.

Den højtærede Minister sagde, at man skulde sørge for under de kommende Forhandlinger, at de smaa Stater, altsaa ogsaa Danmark, ikke paatog sig større Forpligtelser end højest nødvendig, og navnlig altsaa ikke større Forpligtelser, end vi hidtil har haft. Deri kan jeg være enig med den højtærede Minister, og det er ogsaa meget muligt, at vi kan naa noget i saa Henseende. Det er saamænd meget muligt, at et Par Stormagter gerne vil agere Politi for hele Verden. Om vi just skulde være saa begejstrede for at faa en eller to Stormagter til at være Politi for hele Verden, det er jeg dog i Øjeblikket ikke saa fuldstændig klar over; men det skal i alt Fald ikke afgøres i Dag og heller ikke i det kommende Udvalg, som skal behandle dette Lovforslag.

Parkov:

Ministeren udtalte en Anerkendelse af den Virksomhed, der var udfoldet i disse fire Krigsaar, ogsaa af Befalingsmænd og tjenstgørende Mandskab indenfor Hær og Flaade herhjemme. Det er naturligvis en stor Tilfredsstillelse for alle dem, der enten for en Tid eller

hele Tiden har været knyttede til Værnet, at høre, at den, der har staaet i Spidsen for det, finder, at de i det hele og store har gjort deres Pligt. Jeg kendte lidt til Stemningen i den første Tid, da Styrkerne blev kaldt sammen, og der var for mig ikke nogen som helst Tvivl om, at man overalt var rede til at gribe ind, hvis det skulde blive paakrævet. Man var rede til at ofre sit Liv for det Land, man tilhørte. Man spurgte ikke den Gang, hvorvidt den Ordning var tilvejebragt paa den ene eller den anden Maade, hvorvidt den havde faaet større eller mindre Tilslutning i Befolkningen. Men den Gang, der blev Tale om, at nu skulde den maaske anvendes, da var man fra alle Sider enig om — jeg taler ikke om Administrationen, men om dem, der skulde rykke ud — nu at gøre, hvad man kunde. Det er mit ganske bestemte Indtryk, og jeg har faaet det bekræftet fra mange Sider. At der saa senere i den lange trælsomme Periode med Vagttjeneste og Arbejde og mange andre for saa vidt kedsommelige og opslidende Beskæftigelser kan komme nogen Træthed og Slaphed ind i Forholdene, maa man ikke undre sig over, og at det har været en Byrde og et Ubehag for mange at være skilte fra deres Hjem og Familie i disse Aar og for det værnepligtige Mandskab at maatte opgive sine daglige Sysler for at ligge inde i Tjenesten, det er rigtigt. Men hvad regner vi dette sammenlignet med, hvad de andre Nationer har maattet lide? Nej, det regner vi sandt for intet.

Det, der er Maalet — det er vi alle enige om —, er at tilvejebringe en Ordning, som kan være betryggende. Den højtærede Forsvarsminister har gentagne Gange betonet, at det, der var Hensigten, var at skaffe os en Ordning, som bevarede Freden for Danmark. Og det er fuldkommen rigtigt; men det har i hvert Fald været saaledes i tidligere Tid, at det ikke altid ahang af den enkelte Nation selv, om den kunde bevare Freden, men at andre blandede sig i dette Spørgsmaal og greb

ind. Og da der altsaa, hvis vi ikke kommer til Nationernes Forbund og til, at der kan skaffes Sikkerhed for, at en Voldgiftsdomstols Kendelse følges, kan blive Fare for, en Nation, selv om den i nok saa høj Grad ønsker at bevare Freden, ikke faar Lov til det, opnaas for en Nation en betryggende Ordning først, naar den foruden at tilsigte at bevare Freden tillige har til Opgave at beskytte og forsvare Selvtændigheden.

Bog anmeldelse.

Handelsministeriets Statistik over Søulykker i 1917 er udkommet.

Det er jo ikke nogen oplivende Bog — men den giver yderst interessante Oplysninger. Det — desværre — righoldige Stof er udmærket overskueligt ordnet og sat op, saa at man faar alle Oplysninger om Forsikring o. l. og navnlig gives der et Uddrag af Søforklaringen i hvert enkelt Tilfælde, hvoraf fremgaar Aarsagen til Haveriet eller Forliset og de nærmere Omstændigheder.

Ialt 92 Dampskibe og 33 Motor- og Sejlskibe er gaaet tabt, og 312 Mennesker har mistet Livet.

Krigen sætter naturligvis sit Præg her, som paa alt, hvad der foregaar paa Søen i disse Tider — og mangen en Søforklarings tørre Akter rummer Tragedier om Lidelser og Død i aabne Baade efter Minesprængning eller Torpedoskud. Det er naturligvis Krigstabene, der for Tiden har mest Interesse og dette fremgaar af Tabellerne bag i Bogen. Der er som direkte Krigsforlis opført som mistet: 81 Dampskibe, 6 Motorskibe og 51 Sejlskibe til en samlet Værdi af 90½ Mill. Kroner. Ved Krigsforlis har 199 Mennesker mistet Livet. Af ovennævnte er ca.: 110 Skibe bleven Offer for de tyske Undervandsbaade.

Endelig er 10 Skibe noteret som bortblevne — og det maa vel antages, at nogle af disse ved Hjælp af Undervandsbaadene er »spurlos verschwunden«.

H. G.

Paa Aschehougs Forlag er udkommet: Norges Søforsvar 1814—1914, redigeret af Viceadmiral Sparre. Bogen er ikke skrevet som et samlet Hele, men bestaar af selvstændige Artikler omhandlende Søforsvarets for-

skellige Grene. I Fortalen udtaler Viceadmiral Sparre, at man ved denne Form ganske vist faar en mindre sammenhængende Fremstilling, men til Gengæld kommer de enkelte Udarbejderes Sagkundskab til sin Ret.

I Fortalen henviser Admiralen endvidere til Landets økonomiske Vanskeligheder og mener, at den lange Fredsperiode har indvirket paa Forsvarets Udvikling. Sverrig og Norge er nemlig omtrent de eneste Lande, der i den nævnte Periode ikke har haft Krig.

Det første Afsnit: Flaadestationer af Kapt. Otto giver et godt Billede af Flaadens historiske Udvikling — thi Flaaden og Værfterne maa jo nødvendigvis holde Trit. De økonomiske Vanskeligheder har imidlertid lagt mange Hindringer i Vejen, og man ser den samme Kamp om Bevillingerne til Forsvaret, som vi kender herhjemme fra. Angaaende Spørgsmaalet om Hortens Befæstning slutter Forfatteren med en bitter Bemærkning om, at Flaaden skal foretage sin Mobilisering i Ly af nogle 40 Aar gamle Batterier.

Derefter følger et Afsnit indeholdende den historiske Udvikling af Skibene (Kommandørkapt. Blom), Artilleri (Kommandørkapt. Moe), Torpedovæsen (Kapt. Bruusgaard), Sødskrivningen (Kapt. Beutlich) og Søforsvarets Opgaver og Flaadeplanerne (Kommandørkapt. Oppegaard). Kadetkorpset og Søofficerskorpset er beskrevet af Kapt. Østbye. — Alle Marinens Grene er altsaa behandlet.

De forskellige Afhandlinger er hver især udmærket anskuelige, saa at det samlede Hele giver et godt Billede af den norske Marines Udvikling gennem de omhandlede 100 Aar. Bogen er udstyret med mange gode Illustrationer.

H. G.

Meddelelser fra fremmede Mariner.

Ved Premierløjtnant C. Ackermann.

Det engelske Admiralitet har opgivet Navneliste over Cheferne for 150 tyske Undervandsbaade, som er sænket af Englænderne siden Krigens Begyndelse.

Som det fremgaar er af disse Officerer 116 døde, 27 Krigsfanger, 6 internerede i neutrale Lande og 1 er det lykkedes at komme tilbage til Tyskland.

Albrecht, Kurt	Kapitänlt.	Død
Albrecht, Werner	Oberlt. z S.	—
Amberger, Gustav	Kapitänlt.	Fange
Amberger, Wilhelm	Oberlt. z S.	Død
Arnold, Alfred	—	Fange
Bachmann, Günther	—	Død
Barten, Wilhelm	—	—
Bauck, W.	Kapitänlt.	—
Bauer, Cæsar	—	—
Bender, Waldemar	—	I Tyskland
Berkkheim, Egewolf Freiherr von	—	Død
Berger, Gerhard	—	—
Bernis, Kurt	—	—
Brauscheld, Albert	Oberlt. z S.	—
Braun, Charles	— (Res.)	—
Breyer, Herbert	Oberlt. z S.	Fange
Buch, Gustav	Kapitänlt.	Død
Degetau, Hans	Oberlt. z S.	—
Dieckmann, Victor	Kapitänlt.	—
Dittfurth, Benno von	Oberlt. z S.	—
Edeling, Karl	Kapitänlt.	—
Ehrentraut, Otto	Oberlt. z S.	—
Eitester, Max	Kapitänlt.	—
Feddersen, Adolf	Lnt. z S. (Res.)	—
Fircks, Wilhelm Freiherr von	Kapitänlt.	—
Fischer, Karl-Hanno	Lnt. z S.	—
Fröhner, Eberhardt	—	—
Fürbringer, Gerhard	Kapitänlt.	Fange

Fürbringer, Werner	Kapitänlt.	Fange
Gaister, Hans	Oberlt. z S.	Død
Gebreschus, Rudolf	Kapitänlt.	—
Gercke, Hermann	Korv. Kapitän	—
Gerlach, Helmut	Kapitänlt.	—
Gerth, Georg	—	Fange
Glimpf, Hermann	Oberlt. z S.	Død
Graeff, Ernst	Kapitänlt.	Fange
Gregor, Fritz	Oberlt. z S.	Død
Gross, Karl	—	—
Günther, Paul	—	—
Güntzel, Ludwig	Kapitänlt.	—
Gunzel, Erich	—	—
Haag, Georg	Lnt. z S.	—
Hansen, Klaus	Kapitänlt.	—
Hartmann, Richard	—	—
Hecht, Erich	Oberlt. z S.	—
Heinke, Curt	—	—
Heller, Bruno	—	—
Henning, Heinrich von	Kapitänlt.	Fange
Heydebreck, Karsten von	Oberlt. z S.	Død
Hirzel, Alfred	—	—
Hoppe, Bruno	Kapitänlt.	—
Hufnagel, Hans	—	—
Keyserlingk, Harald von	Oberlt. z S.	—
Kiel, Wilhelm	—	—
Kiesewetter, Wilhelm	Kapitänlt. (Res.)	Interneret
Klatt, Alfred	Oberlt. z S.	Død
Kolbe, Walther	—	—
König, Georg	Kapitänlt.	—
Korsch, Hans Paul	Oberlt. z S.	—
Kratzsch	Kapitänlt.	—
Krech, Günther	—	Fange
Kroll, Karl	Korv. Kapitän	Død
Küstner, Heinrich	Oberlt. z S.	—
Lafrenz, Claus P.	Kapitänlt.	Fange
Launburg, Otto	Oberlt. z S.	—
Lemmer, Johannes	Kapitänlt.	Død
Lepsius, Reinhold	Oberlt. z S.	—
Lillenstern, Rühle von	—	—
Lorenz, Hermann	Kapitänlt.	—
Lorenz, Helmut	Oberlt. z S.	Internere
Löwe, Werner	—	Død

Lühe, Vicco von der	Oberlt. z S.	Fange
Menzel, Bernhard	—	Død
Metz, Artur	—	—
Metzger, Heinrich	Kapitänlt.	Interneret
Mey, Karl.	Oberlt. z S.	Død
Mildenstein, Christian	—	—
Moecke, Fritz	—	—
Mohrleutter, Ulrich	—	Fange
Morath, Robert	Kapitänlt.	—
Mühlau, Helmut	—	—
Muhle, Gerhard	—	Død
Müller, Hans Albrecht,	Oberlt. z S.	—
Neumann, Friederich	—	Fange
Niemer, Hans	—	Interneret
Niemeyer, Georg	—	Død
Nitzsche, Alfred	—	—
Noodt, Erich	—	Fange
Petz, Willy	Kapitänlt.	Død
Platsch, Erich	Oberl. z S.	—
Pohle, Richard	Kapitänlt.	—
Prinz, Athalwin	—	—
Pustkucken, Herbert	Oberlt. z S.	—
Reichenbach, Gottfried	—	—
Reimarus, Georg	—	—
Remy, Johannes	Kapitänlt.	—
Röhr, Walther	—	—
Rosenow, Ernst	—	—
Rücker, Claus	—	—
Rumpel, Walter	—	—
Saltzwedel, Rudolf	Oberlt. z S.	—
Sebelin, Edvin	Kapitänlt.	—
Sneffer, Rudolf	—	—
Schmettow, Graff M. von	—	—
Schmidt, Georg	—	—
Schmit, Siegfried	Oberlt. z S.	—
Schmidt, Walther G.	—	Interneret
Schmidt, Max	—	Død
Schmidt, Walther	—	Fange
Schneider, Rudolf	Kapitänlt.	Død
Schultz, Theodor	Oberlt. z S.	—
Schürmann, Paul	—	—
Schwartz, Ferdinand	—	—
Schweinitz und Krain, Graf von	Kapitänlt.	—

Schwieger.....	Kapitänlt.	Død
Sittenfeld, Erich	—	—
Smiths, Wilhelm.....	Oberlt. z S.	Fange
Soergel, Hans.....	—	Død
Sprenger.....	Kapitänlt.	Fange
Steckelberg, Oscar	Oberlt. z S.	Interneret
Stein zu Lansnitz Freiherr von	—	Død
Steindorff, Ernst	—	—
Stenzler, Heinrich	—	—
Stosberg, Arthur.....	—	—
Stoss, Alfred	Kapitänlt.	—
Stöter, Karl	Oberlt. z S.	—
Stuhr, Fritz.....	Kapitänlt.	—
Suchodoletz, Ferdinand von.....	—	—
Tebbenjohanns, Kurt.....	—	Fange
Träger, Friederich	Oberlt. z S.	Død
Utke, Kurt.....	—	Fange
Valentiner, Hans	—	Død
Voight, Ernst	—	—
Wachendorff, Siegfried	—	—
Wacker, Karl.....	—	—
Wagenführ, Paul	Kapitänlt.	—
Walther, Frantz	Oberlt. z S.	—
Weddigen, Otto	Kapitänlt.	—
Wegener, Bernhard	—	—
Weisbach, Erwin.....	—	—
Weisbach, Raimund	—	Fange
Wendtlandt, Hans H.	Oberlt. z S.	—
Wenninger, Ralph.....	Kapitänlt.	—
Wigankow, Günther	Oberlt. z S.	Død
Wilcke, Erich.....	Kapitänlt.	—
Wilhelms, Ernst	—	—
Willich, Kurt	—	—
Wutsdorff, Hans O.....	Oberlt. z S.	Fange
Zerboni Di Sposelti. W. von.....	—	Død

Højdereford for Flyvning med 1 Passager indehaves for Tiden af Amerika: 23,500 feet.

Englands tilsvarende Højdereford: 21,000 feet.

Den tyske Flaade.

	August 1914.	December 1918.
Dreadnoughter	19 ¹⁾	8
Slagkrydsere	7 ¹⁾	0
Slagskibe	20	0
Panserkrydsere	9	0
Beskyttede Krydsere ...	42 ²⁾	10 (?)

Den tyske Flaade er saaledes nu fra at være den næststørste gaaet ned til at blive den 6te i Rækken efter: England, Amerika, Japan, Frankrig og Italien.

¹⁾ Iberegnet 2 under Bygning.

²⁾ Iberegnet 5 under Bygning.

Port Arthurs Skæbne.

Nogle Bidrag til Belysning af de ledende Personligheder og
Kommandoforholdenes Ordning.

(Paa Grundlag af den russiske Generalstabs og den tilforordnede
russiske Krigskorrespondents Beretninger.)

Af Premierløjtnant H. Augsburg.

(Fortsat).

Til Interimschef udnævnte Statholderen sin tidligere Stabschef, Kontreadmiral Wittthøft, hvorhos han samtidig tildelte ham Forholdsordrer angaaende Flaadens Optræden. De vigtigste af disse var følgende:

1. I Betragtning af den betydelige Svækkelse, vore Søstridskræfter har faaet, maa aktiv Optræden ikke finde Sted. Tværtimod skal vi indskrænke os til at udføre Rekognosceringer med Krydser- og Torpedobaadsafdelinger for at angribe fjendtlige Skibe. Detachering af den ene eller den anden af disse Kategorier maa kun finde Sted under Omstændigheder, hvorved de ikke udsættes for særlig Fare. Jeg er af den Anskuelse, at en Detachering af Torpedobaade i Forbindelse med Krydsere ogsaa kan vise sig nødvendig i det Tilfælde, at Fjenden gør Landgang paa Kwantunhalvøens Kyst. Dog maa den Mulighed foreligge, at Torpedobaadene Sejlsads til Landgangsstedet og Retræte til Port Arthur kan udføres uden at være udsat for den sikre Fare, at blive afskaaret fra deres Basis.

2. For med forenede Kræfter at forsvare Fæstningen og den befæstede Rayon skal Fæstningskommandanten og Chefen for den befæstede Rayon, Generallejt看ant Støssel, understøttes paa enhver mulig Maade.

3. De til Forstærkning af Fæstningstropperne bestemte Marineafdelinger skal forøges til 6 Batailloner, hvorved Styrken vil udgøre omtrent 5000 Mand med Landgangsskyts og Maskingeværer.

I Telegrammet til Kejseren omhandlende disse Ordre, meddelte Statholderen desuden følgende:

»Efter at jeg undervejs til Mukden havde faaet Underretning om, at Japanerne forberedte en Landgang ved Pitzewo, befalede jeg, under Hensyn til de foreliggende Omstændigheder, at detachere Torpedobaade, understøttet af Krydsere, til Angreb paa den fjendtlige Transportflaade».

Denne Ordre modtog Kontreadmiral Witthøft den 6. Maj.

Statholderens Hensigt med Direktivet var sandsynligvis at hindre den japanske Flaade i at tilføje den midlertidigt svækkede russiske Eskadre yderligere Tab, særligt paa store Skibe, for, naar alle Reparationer var fuldførte, at paabegynde offensive Operationer med den samlede Flaade.

Indtil dette skete og indtil Mandschurarmeen paabegyndte sin offensive Bevægelse mod Syd, hvilket efter Statholderens Mening kunde ske i Løbet af en Maanedes Tid, fik Flaaden Ordre til at afgive Kanoner og Mandskab til Disposition for Fæstningens Forsvar for at frigøre Felttropper til Anvendelse udenfor Fæstningen og for at øve Mandskabet og holde det i Aande.

Erfaringerne fra Verdenskrigen viser for øvrigt hvilken skadelig Indflydelse Uvirksomhed har paa Skibsbesætningers Moral.

Den 7. Maj samlede Kontreadmiral Witthøft alle Flagofficerer og Skibschefer ombord paa Panserskibet Sewastopol til Raadslagning angaaende Muligheden af at udføre et Torpedobaadsangreb om Natten paa den fjendtlige Transportflaade.

Man besluttede at udføre Angrebet, saafremt en fjendtlig Landgang fandt Sted i de Talienwanbugten tilgrænsende Bugter. Detachering af Torpedobaade til Pitszewo og Terminalpynten blev derimod anset for ikke

at staa i rimeligt Forhold til de sandsynlige Tab af Torpedobaadsmateriel.

Det lykkedes ikke at bringe dette Angreb til Udførelse, og det besluttede Angreb fandt overhovedet ikke Sted.

I en Skrivelse af 11. Maj til Kuropatkin angaaende den almindelige Situation og den videre Ledelse af Operationerne udtalte Statholderen, at skulde den 3. japanske Arme vælge sig Port Arthur til Operationsmaal, vilde den efter hans Mening være fastholdt for lange Tider og være ude af Stand til at tage Del i den afgørende Kamp med Mandschurarmeen.

Statholderen gjorde endvidere opmærksom paa, at en for tidlig Rømning af Sydmandschuriet vilde bevirke den fuldstændige Tilintetgørelse af Ruslands Anseelse i det fjerne Østen, Port Arthurs Overgivelse til sin egen Skæbne og Flaadens sandsynlige Undergang.

Denne Anvisning besvarede Kuropatkin med to paa hinanden følgende Skrivelser, i hvilke han alligevel forsøgte at paavise Nødvendigheden af at trække sig ud af Sydmandschuriet.

Som Svar derpaa henviste Statholderen til et den 11. Maj fra Czaren modtaget Telegram, som tydeligt tilkendegav, at »Mandschurarmeens øjeblikkelige Styrke maatte anses for tilstrækkelig stor til at afværge Fjendens Angreb«. Og paa den anden Side, sluttede Admiral Alexejeff sin Depesche, bliver der i Hans Majestæt Kejserens Telegram til Dem selv den 11. Maj tilskyndet til en Undsætning af Port Arthur, som næppe vil være i Stand til at holde sig længere end 2—3 Maaneder, til Trods for alle Forholdsregler, som paa mine Anvisninger er blevet truffet til Forstærkning af dens Forsvar. Ved at trække os tilbage, ind i Mandschuriet, skyder vi Muligheden for at understøtte den flere Maaneder ud i Fremtiden. Men hvis Armeen derimod bliver staaende ved Liaoyan, vil ethvert godt Resultat, som vi tilkæmper

os over Japanerne i Bjergpasserne og paa Liahosletten, virke uheldigt paa deres Operationer mod Port Arthur, gøre dem ænstelige for et Angreb i Ryggen og saaledes lette Forsvaret af Fæstningen.

Den 23. Maj indfandt Statholderens Stabschef sig hos Kuropatkin med en Skrivelse, hvori det blandt andet hedder:

»Jeg har allerede gentagne Gange gjort opmærksom paa den overordentlige Betydning Port Arthur har for os. Her ligger Størstedelen af vor Stillehavseskadre, hvis beskadigede Skibe ved de trufne Forholdsregler og overordentlige Anstrengelser er i Færd med at fuldføre deres Reparationer. Port Arthurs Overgivelse vilde være til stor Skade for Ruslands Prestige i det fjerne Østen, men endnu større Skade for os, da det vilde betyde det samme som Tabet af Flaaden, netop i det Øjeblik, da den begynder at genvinde sin tidligere Kampkraft.

I Betragtning af disse Overvejelser og det af Hans Majestæt Kejseren opkastede Spørgsmaal angaaende en Undsætning af Port Arthur, synes det nuværende Tidspunkt fuldkomment egnet for aktive Operationer med Mandschur-arméen».

Men Kuropatkin vilde nødig tage Offensiven: han mente desuden kun at kunne anvende 24 Batailloner til et Fremstød mod Port Arthur.

Statholderens og Den Øverstkommanderendes Anskuelser paa dette Punkt var saa langt fra at stemme overens, at et Kompromis var umuligt, og Spørgsmaalet blev derfor forelagt Czaren til Afgørelse.

Den 29. Maj afsendte Statholderen en telegrafisk Depesche, i hvilken han indgaaende lagde sine Anskuelser for Dagen angaaende Nødvendigheden af at understøtte Port Arthur, samt omtalte de af den Øverstkommanderende herfor foreslaaede Operationer saavel som dennes Indvendinger derimod. Depeschen sluttede saaledes: »Samtidig med at jeg forelægger disse Overvejelser til

Deres Majestæts Afgørelse, anser jeg det for min Pligt allerunderdanigst at bemærke, at Port Arthurs overordentlig store Betydning forpligter os til at undsætte den, til Trods for at Arméen endnu ikke er samlet, og at denne Operation er forbundet med en vis Risiko. Jeg anmoder om Deres Majestæts Ordre angaaende Udførelsen af denne Operation».

Inden Afsendelsen havde Statholderen meddelt Depeschen til Kuropatkin, som samtidig telegraferede sine Anskuelser til Krigsministeren.

Denne Gang havde Kuropatkin ingen Held med sig, hvad Krigsministerens Telegram viser:

»Kejseren udtalte, at Arméen skulde samles, og derpaa skulde der træffes en eller anden Beslutning. Siden da er næsten gaaet en Maaned og nu vil De, at Kejseren skal angive, hvad De skal gøre. Det er den Øverstkommanderendes Sag at lede Operationerne».

Den 30. Maj telegraferede Czaren til Statholderen:

»Jeg deler deres i Telegrammet af 29. Maj fremsatte Anskuelser».

Statholderen telegraferede straks til Kuropatkin:

»Czaren har tiltraadt mine Anskuelser om en Fremrykning til Undsætning af Port Arthur i Overensstemmelse med Deres Operationsplan af 27. Maj. Samtidig med at jeg meddeler Dem Czarens Vilje, beder jeg Deres Excellence om ufortøvet at paabegynde Udførelsen af denne Operation. For at Fremrykningen skal lykkes, anser jeg det for hensigtsmæssigt, saa vidt muligt at bestemme 4 Divisioner hertil».

Imidlertid modtog Kuropatkin den 30. Maj særdeles gunstige Efterretninger fra Port Arthur og disse benyttede han til i et Telegram til Krigsministeren for anden Gang at paavise, at en Fremrykning mod Port Arthur ikke var tidssvarende. Han havde dog endnu ikke modtaget Statholderens sidste Ordre.

Som Svar paa sine to Depescher af 28. og 30. Maj

modtog Kuropatkin den 1. Juni fra Krigsministeren et Telegram, hvis Indhold Czaren havde tiltraadt. Telegrammet ender saaledes:

»Hvad angaar Valget af den ene eller den anden Operation, Tidspunktet for dens Udførelse og Fordelingen af de hertil bestemte Tropper, lader disse Spørgsmaal sig kun afgøre paa selve Stedet. De Afgørelser, som træffes her, kan ikke svare til den strategiske Stilling i det givne Øjeblik«.

Næppe havde imidlertid Kuropatkin afsendt sit andet Telegram til Krigsministeren, før der indløb alarmerende Telegrammer fra General Støssel.

Det hed blandt andet i disse:

»Øjeblikkelig og stærk Hjælp paa ikke mindre end 3 Divisioner og 1 Kavalleridivision er nødvendig; senere kan det blive for sent; her afgøres alt. Stærk og hurtig Hjælp er meget paatrængende. Alle Japanernes Anstængelser er rettede mod Port Arthur, hvor ogsaa vor Eskadre ligger og kan komme i en kritisk Stilling. Naturligvis vil vi gøre Modstand til sidste Mand«.

Efterretningerne fra Port Arthur bestyrkede Statholderen i hans Overbevisning om Nødvendigheden af en øjeblikkelig Fremrykning mod Fæstningen.

Han opfordrede derfor General Kuropatkin til at foretage en saadan med en Afdeling paa mindst 48 Batailloner.

Dette holdt Kuropatkin for ugørligt. Han vilde foreløbig kun gaa med til en langsom Fremskyden mod Port Arthur af en Afdeling paa 30 Batailloner og senere sende Forstærkninger efter Ankomsten af Tropper fra Rusland.

Dette vilde efter Statholderens Mening tage for lang Tid, hvorfor han den 4. Juni forelagde Czaren Sagen til Afgørelse.

Samme Dag modtog Statholderen følgende Telegram fra Czaren:

«Port Arthurs Skæbne fremkalder alvorlig Bekymring, hvorfor jeg anser det for ubetinget nødvendigt at gribe til de allermest afgørende Forholdsregler for at trække de japanske Tropper bort derfra. Jeg angiver hverken Fremgangsmaaden, Retningen eller Midlerne til at realisere Port Arthurs Undsætning, da Udførelsen af dette tilkommer den, jeg har udstyret med en Øverstkommanderendes Fuldmagt. Dog er jeg, at dømme efter de forhaandenværende Forhold, af den Formening, at Tiden nu er inde for en aktiv Optræden af Mandschurarmeen. At vente længere paa Forstærkninger kan kun føre til at vi ved Regntidens Begyndelse endnu stadig indtager en afventende Holdning, og saaledes faar Port Arthur ikke nogensomhelst Understøttelse af Armeen. Det meddeles General Kuropatkin, at jeg gør ham fuldtud ansvarlig for Port Arthurs Skæbne».

Denne Depesche meddelte Statholderen Kuropatkin og gav ham samtidig Ordre til at paabegynde Fremrykningen med en Styrke paa mindst 48 Batailloner.

Men Kuropatkin vilde kun anvende 32 Batailloner til den mod Port Arthur fremrykkende Styrke, og i to Skrivelser til Statholderen søgte han at paavise, at denne havde skiftet Standpunkt angaaende Port Arthurs Undsætning.

Hans Skrivelse af 11. Juni sluttede saaledes:

«Hvilken Skæbne Port Arthur end kan forvente at lide, vil man dog af min Fremstilling kunne bedømme, hvorvidt den Øverstkommanderende over Mandschurarmeen kan gøres ansvarlig for, at Flaaden ikke har understøttet vore Tropper paa Kwantung og fremfor alt, at Anskuelserne angaaende Port Arthurs Forsvars-evne har forandret sig saadan i Løbet af 2—3 Maaneder».

Disse to Skrivelser besvarede Statholderen med en Skrivelse af 13. Juni, hvori han bemærkede, at han tog Afstand fra enhver Besvarelse af deres Indhold, da han paa ingen Maade kunde anse en Tankeudveksling af

den Slags polemisk Karakter for formaalstjenlig. Statholderen sluttede saaledes:

»I Betragtning af at Deres Skrivelser indeholder en Bedømmelse af nogle Kendsgerninger ligesom ogsaa af Anskuelser, med hvilke jeg ikke kan erklære mig enig, anser jeg det for min Pligt, for Fremtiden at forelægge Czaren disse sammen med mine Bemærkninger til Bedømmelse».

Ligesom i Fredens Dage Statholderen stadig trængte paa og energisk forlangte Forholdsregler til Forsvarets Styrkelse og Krigsministeren kun modvillig eller slet ikke gav efter for disse Fordringer, saaledes var i Krigens Tid Admiralen ogsaa den energiske, der fordrede en øjeblikkelig Offensiv med de tilstedeværende Hærafdelinger og Generalen den, der kun modvillig gav efter for disse Fordringer. Nederlaget ved Wafangou kan udelukkende tilskrives Kuropatkin som Følge af dennes Tøven og Uvilje overfor Statholderens Fordringer om en energisk Offensiv, som Kuropatkin kun gik med til paa Czarens udtrykkelige Befaling. Han tøvede, gjorde Indvendinger, anvendte kun halve Forholdsregler — og led et Nederlag.

Ligesom Kuropatkin i Fredens Dage ikke rettede Blikket fremad mod Port Arthur, men kun tænkte paa, hvad der laa bag ham, paa Vestfronten, saaledes nu ogsaa i Krigens Tid, hvor han som Øverstkommanderende for Arméen stedse havde sin Opmærksomhed rettet mod Flankerne og Forbindelseslinierne bagud, Retrætelinien, og ikke var til at drive fremad, men tøvede og vaklede i sine Beslutninger om at gribe Offensiven.

Den russiske Generalstab lader skinne igennem, at denne Admirals Trængen paa med en energisk Offensiv kun skyldtes Ønsket om at frelse sit eget Vaaben, Flaaden, og at han manglede Opfattelsen af, at den første offensive Rolle maatte tilfalde denne.

Dette turde være forkert, eftersom hans egen Operationsplan forudsætter en offensiv Optræden af Flaaden

og naar Admiralen forandrede sin Mening angaaende Port Arthurs Modstandskraft og dermed Fæstningens Undsættelse, turde det vel nærmest bunde i, at han var blevet klar over, hvor lidt General Støssel egnede sig til at lede Forsvaret af den Søfæstning, som var, eller rettere skulde være Flaadens Tilflugtssted og Basis.

Kontreadmiral Witthøfts stolte Svar til General Pflug i August 1903 foranlediget ved dennes Forespørgsel i Anledning af Udarbejdelsen af en Operationsplan, maatte med Føje berettigede til Troen paa en energisk Offensiv af Flaaden, saasnart de beskadigede Skibe var reparerede.

Denne Tro blev grundigt skuffet.

Kontreadmiral Witthøft var kun Teoretiker og en Ynder af Krigsraad, en Institution, som kun sammenkaldes af den, der ikke selv tør tage Ansvaret, ikke selv kan tage en kraftig Beslutning, men vil dække sig ved sine Underordnedes Udtalelser og Stemmer.

Den 28. Maj sammenkaldte Kontreadmiral Witthøft Eskadrens Flagofficerer og Skibschefer til en Konference angaaende følgende Spørgsmaal:

»Skal Flaaden forblive i Port Arthur til det sidste og med alle Midler deltage i Forsvaret af Port Arthur paa Landfronten«.

Følgende forskellige Standpunkter indtoges af de tilstedeværende:

Kommandør v. Essen: Ved første Lejlighed løbe ud og gaa til Wladiwostock med alle sødygtige Skibe.

Kommandør Grammatschikoff: Vente saa længe som muligt med at gaa til Søs med Flaaden. Først i sidste Øjeblik skal denne løbe ud paa Reden og derfra understøtte Forsvaret af Port Arthur.

Kommandør Wiren: Flaaden skal forblive i Port Arthur, da den danner et uadskilleligt Hele med denne Fæstning. Af Skibene maa formeres to Afdelinger, hvoraf den ene bestemmes til at løbe ud paa Reden, medens den anden skal forblive i Havnen. Denne sidste bør

desarmeres og Besætningen anvendes i Land til Fæstningens Forsvar.

Kaptajn, Fyrst Liwen: Forblive i Port Arthur og bringe alle Forsvarsmidler i Land.

Kommandør Uspjenski: Blive til det sidste i Port Arthur. Tiden vil vise, om det er nødvendigt at gaa til Søs med Flaaden.

Kommandør Boismann: Forblive i Port Arthur til sidste Øjeblik.

Kommandør Schtschensnowitsch: Blive i Port Arthur, understøtte Forsvaret paa Landfronten og først forlade Fæstningen ved dennes Indtagelse.

Kommandør Reitzenstein: I intet Tilfælde forlade Port Arthur.

Kontreadmiral Loschtschinski: Blive i Port Arthur til det sidste.

Kontreadmiral Grigorowitsch: Blive i Port Arthur til det sidste Øjeblik.

Kontreadmiral Matussjewitsch: Løbe ud og gaa til Wladiwostock.

Kontreadmiral Witthøft: Som jeg allerede tidligere har udtalt, er jeg fuldstændig enig med Flagofficererne og Skibsheferne.

Et mærkeligt Svar, da Krigsraadsmedlemmernes Udtalelser er meget divergerende.

Den 2den Juni, paa Foranledning af Generalmajor Kondratenko, forsamledes alle de højere Sø- og Landmilitære Befalingsmænd ombord paa Panserskibet Sewastopol for at raadslaa om Eskadrens fremtidige Virksomhed og dens Medvirkning ved Forsvaret af Fæstningen.

Inden Raadslagningen begyndte, gav Admiral Witthøft følgende Oplysninger om Flaadens daværende Tilstand:

1. Til Hjælp for Landfrontens Batterier er der fra Panserskibene fjernet over 100 af de bedste Ka-

noner, omtrent 20 Projektører og over 600 Specialister.

2. Som Følge af den lange paatvungne Uvirksomhed staar Flaaden i praktisk Uddannelse og Træning en Ubetydelighed tilbage for den japanske.
3. Antallet af kampdygtige store Torpedobaade beløber sig i Øjeblikket ikke til mere end 6.

Og Admiralen fortsatte:

1. At gaa til Søs med Flaaden for at bryde igennem til Wladiwostock for at forene sig med den der-værende Krydsereskadre, er et meget voveligt Foretagende, da Eskadren ikke er forsynet med Kulbeholdninger, tilstrækkelige for en saadan Sejlads, rent bortset fra den store Fare, som de ved de japanske Kyster udlagte Miner frembyder.
2. Saafremt Port Arthureskadren gaar til Søs, vil desuden, efter min egen og de her til Stede værende Søofficerers Anskuelse, en øjeblikkelig og alvorlig Fare true Fæstningen fra Søsiden.

Efter at Admiralen havde afgivet ovennævnte Oplysninger, udtalte de landmilitære Myndigheder deres Ansuelser:

Generaløjtnant Støssel: Jeg anser en aktiv Virksomhed af Flaaden for ubetinget nødvendig. Flaaden maa øjeblikkelig angribe de japanske Forbindelseslinier for at forhindre en yderligere Udslibning paa Kwantung-halvøen. Senere maa den understøtte Kuropatkin ved Undsætningen af Port Arthur.

Generaløjtnant Smirnoff: Jeg er af den Formening, at Flaaden virkelig kan gavne ikke alene Fæstningen men ogsaa hele Mandschurarméen, saafremt den erhverver sig Herredømmet paa Søen. For at opnaa dette maa den forlade Port Arthur for at bryde igennem til Wladiwostock og der forene sig med Krydsereskadren. Det gunstigste Tidspunkt til at udføre dette, er nu, da den japanske Flaade er stærkt svækket og Port Arthur-

eskadren, efter endt Reparation af de beskadigede Skibe, ikke staar meget tilbage for den i Kampværdi. Desuden maa det tages i Betragtning, at Port Arthurs Inderred er blevet uanvendelig som Opholdssted for Flaaden, hvorfor det synes nødvendigt for denne at forlade Port Arthur.

Generalmajor Kondratenko: For at holde Fæstningen maa den mest energiske aktive Virksomhed ubetinget fordres af Flaaden for at forhindre Udslibning af fjendtlige Tropper og gøre det muligt for General Kuropatkin at fri Port Arthur for Blokade og Belejring. Kun ved en aktiv Optræden af Flaaden, kan Kwantung bevares uskadt for os, og Ruslands Ære og Værdighed blive hævdet.

Generalmajor Bjeli (Chef for Fæstningsartilleriet): Jeg mener, at Flaaden ikke maa løbe ud for at forene sig med Wladiwostockeskadren og ikke maa opgive Forsvaret sammen med Port Arthur. Flaaden skal forblive i Port Arthur for at yde Fæstningen saavel som Tropperne passiv og aktiv Understøttelse. Den skal gaa til Søs for at operere mod fjendtlige Landgangsforetagender og hjælpe vore Tropper i deres Virksomhed, men herved skal den dog stedse støtte sig paa Port Arthur.

Oberst Reisz (Chef for den befæstede Rayons Stab): Var af samme Anskuelse som General Støssel og General Kondratenko.

Raadslagningen endte uden at nogen bestemt Afgørelse blev truffet.

Derimod anmodede General Støssel samtlige i Raadslagningen deltagende Landofficerer om skriftligt at tilstille ham deres ved Mødet fremsatte Anskuelse. Disse sendte han derpaa til Kontreadmiral Witthøft, ledsaget af en Skrivelse, hvortil General Kondratenko havde leveret Udkastet.

I Skrivelsen, som afsendtes den 4de Juni, hedder det blandt andet:

»Japanerne vil sandsynligvis i Løbet af meget kort Tid staa foran Port Arthur med meget betydelige Kræfter, og de vil da foretage et afkortet Angreb i Lighed med det, de foretog paa Kintschoustillingen. Lykkes Angrebet, falder ikke alene Fæstningen, men Flaaden, som forsvarer den, tilintetgøres ogsaa. Derfor er det nu ubetinget nødvendigt at gribe til de mest energiske Forholdsregler for at afværge Port Arthurs Fald. Den virksomste Forholdsregel herimod yder en aktiv Optræden af Flaaden ved at hindre den Udskibning af japanske Tropper, som endnu foregaar paa Kwantunghalvøen, og ved at lette Mandschurarméens Operationer til Undsættelsen af Port Arthur. Forsvaret af Kwantung er nu naaet til et kritisk Punkt og kun Flaaden formaar ved en aktiv Optræden at befri det mig betroede Omraade af den yderst kritiske Stilling, hvori det befinder sig».

Efter Raadslagningen den 2den Juni ombord paa Panserskibet Sewastopol begyndte man paa Eskadren at træffe Forberedelser til at gaa til Søs, og efter Admiral Witthøfts Anmodning blev nogle af Skibskanonerne afgivet fra Landfrontens Batterier og atter taget ombord paa Skibene.

Den 6te Juni sendte Admiral Witthøft følgende Telegram til Statholderen:

»Med Undtagelse af Panserskibet Pobieda er Eskadren nu sejlklar. Skal den gaa til Søs, saaledes som General Støssel forlanger det? Hvis den ikke gør det, anser Generalen Port Arthurs Stilling for kritisk. Sejlløbet er endnu ikke fuldstændigt rensat for Miner. Skibene har ikke alle deres Kanoner ombord».

Den 7de og 8de Juni forespurgte General Støssel hos Admiral Witthøft, naar han agtede at gaa til Søs.

Hertil svarede Admiralen, at saa snart Havneindløbet var fuldstændigt rensat for Miner, var det hans Hensigt at løbe ud med Flaaden, endog uden at afvente Statholderens Ordre desangaaende, men han gjorde det ene

og alene i Betragtning af den kritiske Stilling, hvori Fæstningen befandt sig og hvorom General Støssel havde underrettet ham.

Samtidig anmodede han Generalen om at meddele ham, saa snart Fæstningens Stilling skulde forme sig gunstigere, for ikke uden Grund at lade Eskadren løbe ud, før Farvandet var rensat for Miner, og til ingen Nytte miste en Del af Skibene lige udenfor Port Arthur, hvor der daglig blev opflasket mindst 10 Miner.»

Da General Støssel heraf saa, at Ansvarer for Tab af Skibe, forårsaget ved at Eskadren løb for tidligt ud, kunde falde paa ham selv, anstrengte han sig for at svække Styrken af sine Udtalelser angaaende Fæstningens Stilling.

Den 9de Juni sendte derfor General Støssel følgende Skrivelse til Admiralen:

»Der har ikke været Tale om nogensomhelst kritisk Stilling for Fæstningen. Der er kun blevet sagt, at Stillingen var meget vanskelig. Hvad der derimod foregaar paa Udskebningsstedet ved jeg aldeles ikke, takket være den fuldstændige Mangel paa enhver Recognoscering til Søs. Paa ny erklærer jeg, at havde Eskadren udført Operationer, medens Fjenden udskibede Tropper, havde dette været til megen Gavn, men hvor vidt det er muligt for Eskadren at løbe ud eller ikke — er det ikke min Sag at afgøre.»

Da General Støssel alter den 13de Juni forespurgte, naar Flaaden vilde løbe ud, svarede Admiralen:

»Det er umuligt at gaa til Søs, da Indsejlingen til Havnen endnu ikke er rensat for Miner.»

Den 13de Juni modtog Admiral Witthøft følgende Telegram fra Statholderen, dateret den 11te Juni:

»Deres Telegram modtog jeg den 11te Juni. Angaaende Eskadrens Operationer har De af mig modtaget nøjagtige Instruktioner og det overlades fuldstændigt til Deres eget Skøn som selvstændig og ansvarlig Flaade-

chef, om De vil afvige fra disse. Det er Fæstningens Pligt ved haardnakket Modstand og med Deres Medvirkning at beskytte Eskadren saa længe, det er muligt. Naar Omstændighederne garanterer en farefri Udpassage og en Sejr over den fjendtlige Flaade, skal Eskadren gaa til Søs, ubetinget fuldtallig. I Betragtning af de Tab, Japanerne har lidt, kan vi haabe paa et godt Resultat. Glem ikke, at et gunstigt Resultat af Søkampen kan afgøre hele Krigen til vor Fordel. Denne Depesche vil være at bringe til General Støssels Kundskab.»

Til General Støssel indløb kort efter følgende Telegram fra Statholderen:

»I Betragtning af den Haardnakkethed, hvormed De uophørlig forlanger af Admiral Witthøft, at Flaaden skal løbe ud, anmoder jeg Deres Ekscellence om at tage følgende under Overvejelse:

1. Fæstningen skal forsvare sig energisk og til det yderste beskytte Flaaden.
2. Flaaden er umiddelbart underlagt Eskadrechefen under dennes Ansvar, hvorfor den kun skal gaa til Søs efter Admiral Witthøfts Skøn.
3. Deres Pligt som den højeste militære Myndighed bestaar deri, at anspænde alle Kræfter til det mest haardnakkede Forsvar af Fæstningen og paa ingen Maade gøre Regning paa, at vi skal ofre Flaaden for at redde Fæstningen.»

Den 13de Juni modtog General Støssel endvidere to Telegrammer fra den Øverstkommanderende over Mandschurarméen.

Det første Telegram slutter med Ordene:

»De maa ved Siden af urokkelig Fasthed og Mod ogsaa væbne Dem med Taalmodighed. Det vil bringe Skade i Stedet for Nytte at foretage en overilet March med utilstrækkelige Kræfter til Deres Undsætning.»

I det andet Telegram hedder det:

»Da vi for et Aar siden stod sammen paa Voldene

af Port Arthurs Befæstninger, som den Gang langt fra var saa stærke som nu, erklærede De med Stolthed og Mod, at Port Arthur vilde tilbageslaa et Angreb af hele den japanske Armé. Nu melder De mig, at Fæstningen behøver øjeblikkelig og stærk Hjælp. — — — Jeg kan kun forklare Deres moralske Nedtrykthed som Følge af et øjeblikkeligt Ildebesindende. — — — Giv selv et Eksempel paa personligt Mod, hvor det er nødvendigt. »

Herpaa svarede General Støssel blandt andet:

« — — — Jeg er slet ikke nedtrykt, tværtimod, jeg opmuntrer alle. Jeg er Gud være lovet altid rask. Jeg har bedt om hurtig Hjælp, fordi jeg kan bedømme Tid og Afstand. De har faaet et ganske forkert Billede af mine Meldinger. Naar jeg fremhævede Nødvendigheden af øjeblikkelig Hjælp, saa har jeg ved at lægge Tid og Afstand til Grund, naturligvis ikke haabet, at den skulde komme straks, men kun henvist dertil i Betragtning af den uhyre Betydning af Port Arthur, som Japanerne har valgt til Hovedmaal for deres Operationer. — — — »

General Støssels Meldinger havde imidlertid gjort et meget daarligt Indtryk paa Kuropatkin, saa meget mere som de havde foranlediget Statholderen til at forlange en meget hurtig Undsætning af Port Arthur.

Disse Meldinger i Forbindelse med Udtalelser af Officerer, som fra Port Arthur var ankommet til Mandschurarméen, bevirkede, at man tvivlede om General Støssels Kvalifikationer som Øverstkommanderende for Port Arthurs Forsvar, og de resulterede i en Beslutning om at kalde ham tilbage.

Dette foreslog Kuropatkin Kejseren i en Skrivelse, som begynder saaledes:

« Til megen Beklagelse har heller ikke General Støssel retfærdiggjort de Forhaabninger, man satte til ham. — — — Paa min Anmodning har Statholderen erklæret sig enig med mig i at kalde ham tilbage fra

Port Arthur til Mandschurarmeen og give ham Kommando over et Armeekorps.»

Statholderen havde allerede tidligere i al Almindelighed tiltraadt Kuropatkins Andragende, men havde desuden henvendt sig til Admiral Witthøft angaaende de om General Støssel verserende Rygter.

Statholderens Forespørgsel besvarede Admiral Witthøft den 16de Juni telegrafisk paa følgende Maade:

•Efter min bedste Samvittighed er jeg kommet til den Overbevisning, at General Støssel ikke har nogen fast Tiltro til de til hans Raadighed staaende Midler. Han skifter hurtigt Standpunkt under Indflydelse af Situationen og de ham omgivende Personer. Autoritet besidder han kun i Kraft af sin Stilling. Sit hele Haab om Port Arthurs Redning støtter han alene paa, at Flaaden løber ud. Han egner sig til en personlig Kommando i Felten, men ikke over en Fæstning.»

Den 13de Juni var imidlertid Reparationerne paa alle Skibene endte og Eskadren gjorde sig klar til at gaa til Søs.

Den 16de Juni modtog Admiral Witthøft følgende to Telegrammer fra Statholderen:

1. Jeg har modtaget Deres Despescher og skal træffe alle Forholdsregler til en snarlig Ophævelse af Port Arthurs Blokering. Men for at være forberedt paa alle Muligheder, maa Flaaden holde sig fuldstændig klar til at gaa til Søs for at kæmpe en afgørende Kamp med den fjendtlige Flaade og slaa denne, for at bane sig Vej til Wladiwostock. Saaledes fordrer Pligten mod Czaren og Fædrelandet. Jeg er fast overtydet om, at Flagofficererne og Skibscheferne ligesom Eskadrens hele Besætning er gennemtrængt af Bevistheden om disse deres store Pligter.
2. Skulde Belejringens Forløb berettige til Tvivl om et heldigt Resultat for vore Vaaben, er det af Vig-

tighed for Flaaden rettidigt at løbe ud, før der indtræder tydelig Fare for, at Fæstningen tabes. Dette skal straks forelægges et Krigsraad til Bedømmelse. Under Belejringen skal der spares paa Ammunitionen. De for Forsvaret af Fæstningen mindre nødvendige Kanoner skal atter bringes ombord i Skibene.»

Som Følge af denne Ordre sammenkaldte Admiral Witthøft Flagofficererne og Skibscheferne til et Krigsraad.

I dette blev det besluttet at løbe ud ved Højvande den 23de Juni om Morgen.

Forinden Afgangen lod Admiral Witthøft følgende Ordre oplæse for Besætningerne:

»Da Skibene, som vor lumske Fjende beskadigede før Krigens Udbrud, nu er istandættede, har Statholderen givet Ordre til at gaa til Søs for at hjælpe vore Kammerater i Hæren at forsvare Port Arthur. Med Guds Hjælp og med Bistand af St. Nicolaj, Sømandens Skytshelgen, vil vi anstrenge os for at gøre vor Pligt, holde vor Ed til Czaren og slaa Fjenden, som er svækket ved Skibstab, forarsaget af vore Miner. Bobr har givet os et Eksempel til værdig Efterfølgelse. Gud hjælpe os hertil.»

Eskadren løb planmæssigt ud om Morgen, men vendte samme Aften tilbage til Port Arthur.

Efter at den Øverstkommanderende og Statholderen havde vekslet Telegrammer om, hvem der skulde kalde Støssel tilbage fra Port Arthur, sendte endelig Kuropatkin følgende Telegram den 18de Juni:

»Da Deres Kommando over den befæstede Rayon er endt, og De har trukket Dem tilbage til Fæstningen, anmoder jeg, i Forstaaelse med Statholderen, Dem, om at give Befalingen over Fæstningen til Kommandanten og derpaa ad en af Dem selv valgt Vej, f. Eks. en Torpedobaad, at vende tilbage til Mandschurarméen, hvor der

ved første givne Lejlighed vil blive tildelt Dem Kommandoen over et Armékorps.

Samme Depeche blev sendt Fæstningskommandanten, Generalløjtnant Smirnoff, til Efterretning.

Begge Telegrammer indløb den 26de Juni til Staben for den befæstede Rayon.

General Støssel befalede Stabschefen at betragte Telegrammerne som ikke indgaaede og at fortie Indholdet.

Det til General Smirnoff adresserede Telegram blev saaledes tilbageholdt og denne erfarede under hele Belejringen intet om dets Indhold.

General Støssel besvarede overhovedet ikke den Øverstkommanderendes Telegram. Først da et andet Telegram med et lignende Indhold og en skriftlig Ordre indløb, afsendte General Støssel følgende Svartelegram til General Kuropatkin:

Deres Depeche af 2den Juli blev overrakt mig i Stillingerne i det Øjeblik, jeg var i Færd med at tilbagegaa et Stormangreb. Jeg har stor Lyst til at forlade Port Arthur, men som Sagerne nu slaar, anser jeg min Nærværelse her for at være til stor Gavn for Fædrelandet og vore Tropper. Alle kender mig her, Kineserne saavel som Russerne, og de har Tillid til mig, vel vidende, at Japanerne aldrig vil være i Stand til at naa ind i denne Stilling, undtagen over mit døde Legeme. Hverken General Fock eller General Nickitin har Tiltro til General Smirnoff, som hverken Officererne eller Soldaterne kender og som beskylder de sidste for at være Kujoner. Det kan godt være, at han er en glimrende Mand paa sin Vis, men han er Kontormand og ikke Geledofficer. Dersom De fastholder, at jeg skal komme til Liaoyan, vil jeg anse det for min Pligt at træffe alle Forholdsregler til at udføre Befalingen, men jeg maa bemærke, at for Øjeblikket er Forbindelsen meget vanskelig som Følge af skærpet Blokade."

General Kuropatkin lod dette Brev ubesvaret, og Spørgsmaalet om General Støssels Tilbagekaldelse fra Port Arthur blev ikke mere berørt.

Efter sin Tilbagekomst til Port Arthur den 23de Juni indsendte Admiral Witthøft den 27de Juni en Rapport til Statholderen angaaende Tildragelserne under Udbruddet samt Aarsagen til Flaadens Retraite til Port Arthur. I denne Beretning hedder det blandt andet:

»Af Fjendens Avancering kunde man tydeligt skønne, at det var hans Hensigt at skyde en Krydsereskadre og alle Torpedobaadene ind mellem Kysten og vor Eskadre, for ved et Torpedobaadsangreb med overlegne Kræfter i Løbet af Natten at gøre en Del af vore Skibe ukampdygtige og derpaa ved Daggry at aabne Slaget med alle Stridskræfter. I Betragtning af at Fjendens samlede Stridskræfter var os betydeligt overlegne, særligt med Hensyn til Torpedobaade, besluttede jeg at bøje mig for Omstændighederne og vende tilbage til Port Arthur. Paa denne Maade vilde jeg fritage Eskadren for betydelige Tab.

Til Slut føjede Admiralen til:

Saa sørgeligt det end synes, formaar jeg dog ikke at haabe paa, at der skal komme et heldigt Tidspunkt til at tilkæmpe sig et gunstigt Resultat over den japanske Flaade, før Eskadren indtræffer fra Rusland.»

Denne Rapport bevirkede, at Statholderen sendte en ny Skrivelse, hvori det blandt andet hedder:

»— — — Efter Dags Dato at have modtaget Deres Indberetning, kan jeg overfor Dem kun udtrykke min dybe Beklagelse over, at De ikke har fulgt den Plan, som De selv har udarbejdet i Overensstemmelse med mine Instrukser. Jeg er mere end overtydet om, at Japanerne vilde have befundet sig i en meget ubehagelig Situation, saafremt De havde besluttet Dem til at løbe ud i Natten. Japanerne vilde ikke have besluttet sig til at sætte efter Dem med alle deres Skibe og De selv

vilde ubindret have naaet Wladiwostock. — — — De beskylder min Stab for at have givet Dem unøjagtige Oplysninger om Situationen hos Fjenden til Søs. Hertil skal jeg bemærke, ikke for at forsvare min Stab, men for at vise Retfærdighed mod den, at Meddelelserne er sendte til Dem som Efterretninger fra de mest forskelligartede Kilder, hvis Rigtighed Staben ikke kan indestaa for.

Selv om der overfor Deres Eskadre er samlet indtil 20 Vimpler, holder jeg dog mindst en Trediedel af disse for Fartøjer, der ingen Betydning har for en Kamp.

Husk paa Warjags Kamp. Havde De med større Tiltro til Deres Eskadre paabegyndt Kampen, vilde De maaske have vundet en glimrende Sejr. — — —

Som jeg lige har meddelt Dem, kan et alvorligt Sammenstød ventes i den nærmeste Fremtid, saafremt Regntiden ikke lægger Hindringer i Vejen. Men hvordan end Udfaldet bliver af dette Sammenstød, vil det ingen Betydning have, saafremt der ikke opnaas et godt Resultat til Søs. Alt, hvad der foregaar paa Havet, har en uhyre Indflydelse paa Japan. Tre Transportskibes Sænkning ved vore Krydsere har fremkaldt en fuldstændig Panik; ligesaa vor Eskadres Udbrud fra Port Arthur. Naar blot De havde tilintetgjort Halvdelen af den japanske Flaade, vilde dette øjensynligt have været ensbetydende med de japanske Arméers Tilintetgørelse i Mandschuriet. Jeg mener, at alene Eskadrens Ankomst til Wladiwostock vilde have forandret Situationen til vor Fordel, og Port Arthur uden vor Eskadre vilde i saa Fald ikke blive det Bytte, som Japanerne drømmer om. Derfor kære Wilhelm Karlowitsch, pas godt paa og lad ikke et gunstigt Øjeblik gaa tabt til endnu engang at løbe ud med Deres Eskadre, men kun uden at vende tilbage til Port Arthurs Red.

Efter Modtagelsen af Admiral Witthøfts Rapport, tilstillede Czaren Statholderen et Direktiv, paa Grundlag

af hvilket denne afsendte følgende telegrafiske Ordre til Admiralen den 31te Juni:

»Naar alle Forraad er kompletterede, Panserskibet Sewastopol atter sejlklar og en saefri Udpassage sikret, skal Flaaden gaa til Søs paa et dertil egnet Tidspunkt og begive sig til Wladiwostock. Før Flaaden løber ud, skal alle vigtige Spørgsmaal — Udbruddet, Mødet med Fjenden og selve Sejladsen — behandles i et Møde af Flagofficererne og Skibscheferne. Alle i Port Arthur efterladte Fartøjer skal underlægges Kontreadmiral Loschtschinskis Kommando.»

Den 12te Juli sendte Admiral Witthøft Statholderen et Telegram, hvori han forsvarede sig mod de Bebrejdelser, Statholderen rettede mod ham. Angaaende Spørgsmaalet at løbe ud med Eskadren for at gaa til Wladiwostock, vedblev Admiralen at paastaa, at dette umuligt kunde faa noget godt Resultat som Følge af de lokale Forhold, der paa Afstand let forblev ubemærkede og ved Tildeling af Direktiver ikke toges med i Betragtning. Han henviste til, at Reden i de to sidste Maaneder var blevet afsøgt for Miner, og der blev hver Nat udlagt nye. Selv i Gennemsejlingen langs Kysten blev der dagligt opfisket Miner i Dusinvis. — — — Ved Sammenligning af Flaadestyrkerne glemmes Fjendes 40 Torpedobaade. Denne var desuden betydeligt stærkere i enhver Henseende.

Jeg anser ikke mig selv for at være en dygtig Flaadefører. Kun paa Grund af rent tilfældige Omstændigheder indtager jeg denne Stilling, og jeg gør mit bedste for at bestride den, indtil Flaadechefen kommer. De krigsøvede, af erfarne Generaler førte Tropper gaar tilbage uden at bibringe Fjenden et Nederlag; hvorfor venter man da, at jeg med en fuldstændig uforberedt Eskadre, der kun løber 13 Knob og slet ingen Torpedobaade har, skal tilintetgøre en langt stærkere, fortræffeligt forberedt Kampflaade, der løber 17 Knob? — — —

Blokaden er snæver, hvorfor Eskadren ved Udbruddet bestandig møder hele Fjendens Flaade. — — — Alle Torpedobaadene paa nær 7 er ubrugelige til at gaa til Søs med. Loschtschinski har meldt sig syg.

Hans Majetæts Villie er mig hellig, og jeg vil uvægerlig opfylde den, men Edens Pligt byder mig melde, at Forholdene i Port Arthur og Eskadrens Tilstand kun tillader to Muligheder: Enten skal Eskadren sammen med Tropperne forsvare Port Arthur til Fæstningen undsættes, eller ogsaa skal den gaa til Grunde med Fæstningen, da Tidspunktet for at gaa til Søs til Wladiwostock først da indtræffer, naar Døden staar saavel foran som bag os. Jeg har handlet samvittighedsfuldt og berettet om Sagernes Stilling, og jeg vil anstrenge mig for at dø paa en hæderfuld Maade. Min Samvittighed vil blive uden Skyld i Eskadrens Undergang. — —

Hertil bemærker den russiske Generalstab:

„Saaledes holdt Statholderen og Admiral Witthøft hver paa sin Mening; begge Sagen lige hengivne, stræbte de under fuldstændigt modsatte Synspunkter efter at naa et godt Resultat.“

De af Admiral Witthøft i et tidligere Telegram af 5te Juli angivne Grunde havde ikke overbevist Statholderen.

I et telegrafisk Syar af 9de Juli udtalte denne:

„— — — De af Dem anførte Anskuelser stemmer saa lidt overens med Czarens Ønsker og Bestemmelsen med de Dem betroede Kræfter, at jeg ser mig nødsaget til at foreslaa Czaren, at Spørgsmaalet om at løbe ud med Eskadren og bryde igennem til Wladiwostock forelægges et Raad af Flagmænd og Skibschefer til Bedømmelse.“

Dette Telegram modtog Admiralen den 15de Juli.

Den paafølgende Dag indløb et andet Telegram fra Statholderen, som heri gav Anvisninger paa Forholdsregler, der sikrede en heldig Udpassage, Tidspunktet

for denne samt Rækkefølgen, i hvilken Skibene skulde løbe ud. Desuden gav Statholderen Meddelelse om Antallet af den japanske Flaades Enheder og tilføjede »I-hvorvel det er at foretrække, at Eskadren undgaar Kamp, naar den løber ud, maa man dog være forberedt derpaa; skulde en Kamp vise sig uundgaaelig, saa modtag den kun med Troen paa et godt Resultat.«

Det af Statholderen beordrede Krigsraad blev holdt den 17de Juli ombord i Panserskibet Zessarewitsch og i dette blev det fastslaaet, at der gaves ikke noget for Udbrud gunstigt og farefrit Tidspunkt, og at Eskadren ikke kunde gaa til Wladiwostock.

Den 18de Juli meldte Admiralen telegrafisk Statholderen Krigsraadets Beslutning samt endnu engang de tidligere anførte Grunde, som havde gjort Udslaget ved Affattelsen af denne.

Da Statholderen i længere Tid ikke havde modtaget nogensomhelst Efterretning fra Port Arthur og derfor var urolig angaaende Tilstanden paa Eskadren og i Fæstningen, skrev han den 17de Juli en ny Skrivelse til Admiral Witthøft.

Heri hedder det blandt andet:

»Czaren er meget bekymret for de i Port Arthur liggende Skibe, af hvilken Grund han tillægger Eskadrens Afgang til Wladiwostock stor Betydning. Hvor vanskelig end Opgaven er, og hvor vovelig den end er at udføre, skal alle Kræfter og al Energi anspændes for at bane sig en Vej dertil.

At forene Flaadens Skæbne med Fæstningens, har efter min Mening kun sin Berettigelse, hvis vi er sikre paa, at vi ved dette store Offer kan forsvare Port Arthur under alle Omstændigheder. Er derimod dette ikke muligt, da maa Eskadren ikke forblive liggende i Havnen. I Sewastopol sænkede vi vor Sejlskibsflaade, fordi Fjenden havde Dampskibe; nu derimod raader vi over et jævnbryddigt Vaaben, har endda to Panserskibe mere. — —

Jeg anmoder Dem indtrængende om straks at meddele mig, saa snart De har besluttet Dem til at gaa til Søs, for at vor Krydsereskadre kan løbe ud fra Wladivostock og maaske gaa helt ned til Schantung for at forene sig med Dem og derved lette Eskadren Gennembruddet. — — —

Men heller ikke denne Skrivelse formaaede at svække Admiral Witthøfts Tro paa, at Eskadren skulde blive i Port Arthur, lige saa lidt som hans Overbevisning om den japanske Flaades Overlegenhed og Umuligheden af selv at undgaa et Nederlag i Tilfælde af Kamp.

I sin Svarskrivelse af 24de Juli betegnede han Flaadens Udbrud som en Flugt, samtidig med at den overlod Forsvaret af Andreasflaget over Port Arthur til Tropperne. Og hvis Gud skulde hjælpe disse med at holde Fæstningen uden Medvirkning af Flaaden, for hvis Skyld Havnen dog var blevet besat, vilde dette stedse være en Skændsel for Marinen. Men Fæstningens Overgivelse — og uden Flaaden kan den ikke modstaa Angrebet — vil tilføje Ruslands Ære og Prestige et tungere Slag, end Tabet af hele Eskadren i Kampen om Port Arthurs Forsvar vilde være. — — Var Overvægten i Krimkrigen paa Fjendens Side, saa er den det ogsaa nu som Følge af de Miner, Fjenden har udlagt paa Reden. At komme overraskende ud er umuligt. Gennem det 400 m brede Udløb, imellem de sænkede Brandere og med forangaaende Minesøgere, kan Eskadren kun med meget langsom Fart løbe ud i Kølvangsorden imod den udenfor opmarcherede Fjende, der kan koncentrere hele Ilden mod et enkelt Skib. Det er nøjagtigt det samme som at foretage et Udfald med Sejlskibe mod en Flaade af Dampskibe.»

Den 30te Juli, Port Arthurs første Belejringsdag, afsendte Admiral Witthøft følgende Telegram til Statholderen:

»Det er ikke muligt for Eskadren at løbe ud, da

der af talrige Torpedobaade og Mineskibe er blevet udlagt Miner paa Reden om Natten og i taaget Vejr. Kræfterne er ikke tilstrækkelige til at fiske dem op, hvad Tilfældet med Bayan paa selve Reden har bevist. Foran Port Arthur ligger 5 Panserskibe, 4 Panserkrydsere, 10 Krydsere og 48 Torpedobaade med 390 Kanoner mod vore 5 Panserkibe, 4 Krydsere og 7 Torpedobaade med 223 Kanoner.

Efter at jeg har bedt og overvejet Situationen i enhver Henseende, er jeg fuldt og fast besluttet paa, enten at holde Belejringen ud med Eskadren eller gaa til Grunde ved Forsvaret af Port Arthur.»

Først den 30te Juli modtog Statholderen Admiralens telegrafiske Indberetning af 18de Juli angaaende Krigsraadets Beslutning.

Den 7de August indløb Statholderens Svar herpaa i Port Arthur.

Statholderen bifaldt paa ingen Maade Raadets Beslutning og gav atter, og denne Gang bestemt, Ordre til at løbe ud med Eskadren og bryde igennem til Wladiwostock. — — — »Kun med den faste Beslutning at staa til Søs efter Rydning af en Gennemsejlingsaabning i de fjendtlige Minespærringer og at bane sig Vej til Wladiwostock, kan Eskadren opfylde sin Pligt mod Czaren og Fædrelandet.»

Denne Instruks bekræftede Statholderen desuden ved følgende to Telegrammer:

»1. Paa den af mig forelagte Protokol om Flag-officerernes og Skibschefernes Raadslagning den 17de Juli, har det behaget hans Majestæt at sende følgende Svar: »Jeg deler fuldkommen Deres Anskuelse med Hensyn til Vigtigheden af, at Eskadren snarest løber ud fra Port Arthur og bryder igennem til Wladiwostock.« Som Følge heraf anmoder jeg Dem om nøjagtig at udføre min telegrafiske Anvisning. Bekræft Modtagelsen af dette Telegram.

»2. Deres Indberetning af 30te Juli har jeg modtaget. Paa ny anmoder jeg Deres Ekscellence om uvægerligt at opfylde den modtagne Ordre om at føre Eskadren ud af Port Arthur.

Jeg erindrer Dem og alle Skibscheferne endnu engang om Warjags heltmodige Adfærd og gør opmærksom paa, at Eskadrens Forbliven i Port Arthur imod Czarens Vilje og min Befaling, saavel som dens Tilintetgørelse i Havnen i Tilfælde af Fæstningens Fald, vil paalægge Dem et tungt Ansvar overfor Loven og sætte en uafvaskelig Skamplet paa Andreasflaget og den i Europa værende Flaadeafdeling.

Dette Telegram vil være at bringe til alle Admiralers og Skibschefers Kundskab.»

Disse sidste Telegrammer tvang Admiral Witthøft til fuldstændig at forandre sin Beslutning, men de havde ingen Indflydelse paa hans faste Overbevisning om, at Eskadrens Udbrud vilde være dens Undergang. Han føjede sig og begyndte virksomt at forberede sig paa den Opgave, der var stillet ham.

Den 7de August paabegyndte Japanerne Bekastningen af Byen og Havnebassinet fra Landsiden.

Stillingen blev alvorlig. Admiralen maatte ikke alene gøre Eskadren klar til at gaa til Søs, men ogsaa udbedre de Beskadigelser, som den daglige Kastning foraarsagede paa Skibene.

Dagen før Udbruddet foreslog Kontreadmiral Gregorowitsch Admiral Witthøft, først skriftligt og senere mundtlig, kun at medtage de hurtigere Skibe for at Gennembruddet skulde lykkes og efterlade de langsomme Skibe, Poltawa og Sewastopol, i Port Arthur for at styrke Forsvaret.

Kontreadmiral Loschtschinski understøttede Admiral Grigorowitsch heri samt foreslog, at han selv med de to Panserskibe, 4 Kanonbaade og 10 Jagere skulde foretage en Demonstration mod Dalny samtidig med, at

Eskadren stod til Søs mod Schantung. Dersom Japanerne fulgte efter Admiral Witthøfts Eskadre, vilde han selv (Loschtschinski) være i Stand til at ødelægge Dalny, den japanske Hærs vigtigste Havn for Tilførsler fra Hjemlandet. Dersom den fjendtlige Hovedstyrke af en Fejltagelse eller paa Grund af andre Omstændigheder angreb ham selv, vilde han, benyttende sig af Minespærringerne og understøttet af Kystbatterierne, være i Stand til at tage Kampen op med Fjenden i en betydelig Tid, selv om denne var overlegen baade i Antal og Styrke.

Admiral Witthøft bifaldt dog ikke dette Forslag, da Ordren lød paa at gaa ud med hele Eskadren og denne Ordre vilde han udføre.

Om Morgen den 10de August løb Eskadren ud. Paa Flagskibet Zessarewitsch vajede Signalet:

»Hans Majestæt Czaren har befaleet at gaa til Wladiwostock.«

Samme Dag afsendte Admiral Witthøft følgende Telegram til Czaren:

»I Overensstemmelse med Deres Kejserlige Majestæts Befaling, som jeg modtog pr. Telegram fra Statholderen, løber jeg ud med Eskadren for at bryde igennem til Wladiwostock. Paa Grund af de lokale Forhold var saavel jeg personlig som ogsaa samtlige Flagofficerer og Skibschefer mod at gaa til Søs, da vi ikke venter noget godt Resultat af Gennembruddet og kun fremskynder Port Arthurs Overgivelse. Dette har jeg gentagne Gange gjort Statholderen opmærksom paa.«

I det derpaa følgende Slag dræbtes Admiral Witthøft; Fyrst Uchtomski overtog midlertidig Kommandoen og gik med Resten af Eskadren tilbage til Port Arthur.

Den 19de August sammenkaldte Fyrst Uchtomski Flagofficererne og Skibscheferne til et Krigsraad, i hvilket Spørgsmaalet om Flaadens fremtidige Virksomhed skulde afgøres. Krigsraadet erklærede enstemmigt, at det var umuligt at foretage Gennembrud med den nuværende

Eskadre til Wladiwostock. Kommandør Schtschensnawitsch, Chefen for Retwisan, foreslog at forsøge at bryde igennem enkeltvis, men dette Forslag blev forkastet. Man vedtog, at Eskadren skulde understøtte Fæstningen med alle Midler, saavel Kanoner som Besætninger. Der skulde kun blive saa mange Mand ombord i hvert Skib, at det var i Stand til at forsvare sig til Ankers.

Krigsraadets Beslutning telegraferede Fyrst Uchtomski til Statholderen, som imidlertid paa ingen Maade bifaldt disse Anskuelser, men stadig holdt paa, at det var absolut nødvendigt og muligt at forene de i Port Arthur liggende kampdygtige Skibe med Wladiwostockeskadren. Statholderen besluttede derfor at danne en særlig Eskadre af de i Port Arthur liggende Panserskibe og Krydsere. Den midlertidige Flaadechef Fyrst Uchtomski blev stillet til Statholderens Disposition og Kommandør Wirén udnævnt til Eskadrechef, idet han samtidig blev forfremmet til Kontreadmiral.

Meddelelsen herom modtog Kommandør Wirén den 5te September.

Samtidig gjorde Statholderen opmærksom paa Czarens Befaling om at bryde igennem til Wladiwostock.

Men ogsaa Kontreadmiral Wirén syntes at anse Statholderens Ordre for uigennemførlig.

Til sin Melding om Kommandoens Overtagelse føjede han følgende:

»Med Understøttelse af Flaaden har Fæstningen al mulig Udsigt til at holde sig saa længe der er Ammunition og Proviant.»

Da denne Melding ikke tydede paa at bryde igennem til Wladiwostock, anmodede Statholderen telegrafisk den 11te September Admiral Wirén om at udtale sig angaaende de herfor nødvendige Planer.

Den 15de September indsendte Wirén sin Rapport, hvori det blandt andet hedder:

Samtidig med at jeg herved indrapporterer Tilstanden paa Flaaden og udtaler, at jeg af al Magt bestræber mig for at udføre Czarens Befalinger og Deres Ønsker, anser jeg det for min Pligt at gøre opmærksom paa følgende Omstændigheder: Da vor Flaade og i Særdeleshed min Eskadre ikke er i Stand til at gøre mere Fart end 13 Knob (Panserskibene Sewastopol og Poltava), kan den ikke bryde igennem til Wladiwostock uden Kamp. Resultatet af denne Kamp er ikke vanskelig at forudse, selvom Skibene var bedre end Fjendens til at slaas, med andre Ord, at vore Kanoners Træfsikkerhed var bedre end hans. Selv om man vil antage, at Flaaden kan løbe ud fra Port Arthur og uskadt kan passere de fjendtlige Minespærringer, er det umuligt for den at undgaa Opdagelse. For øvrigt er Minefelterne i den sidste Maaned blevet farligere, eftersom Fjenden stadig har udlagt Miner. Ganske vist har vi daglig strøget efter disse, men da vor Minestrygerflotille, efter at en Muddermaskine, en Dampbarkas og 2 Jagere er gaaet ned, nu kun har faa Dampfartøjer tilbage, er den meget svag og er ude af Stand til at udrette noget nævneværdigt.

Vor Maximumsfart er kun 13 Knob.

Fjenden vil møde os i 3 Divisioner.

1. Panserskibsdivisionen og Panserkrydserne..... 6 Skibe
2. En Division af hurtiggaaende 2. Kl. Krydsere og en 1. Kl. Krydser (Yakuma). 5 —
3. Kystforsvarsskibene og en Panserkrydser (Tokiwa) 7 —
4. Flere Jager- og Torpedobaadsdivisioner.

Vi kan ikke tage Initiativet til Kamp, eftersom Fjenden paa Grund af sin Fartoverlegenhed, kan forøge Afstanden, dersom han ikke ønsker at slaas, og han kan følge efter os indtil det passer ham at optage Kampen, d. v. s.

- a. Naar vor Flaade er godt 70 Sømil fra Port Arthur.
- b. Naar han kan koncentrere hele sin Styrke.
- c. Naar han sidder inde med S-Faktorerne.

Ligesom den 10. August vil den egentlige Kamp sandsynligvis igen begynde om Eftermiddagen og ethvert fjendtlig Skib, som lider alvorlig Havari, vil uden Fare eller Risiko være i Stand til at forlade Linien for at reparere eller for at søge Havn, samtidig med at ethvert af vore Skibe, der gøres ukampdygtigt, skønt kun foreløbig, kan blive et Bytte for 2, 3 eller 4 af deres Skibe, eller i heldigste Tilfælde kan undslippe til neutralt Søterritorium eller neutral Havn, og der blive interneret for Resten af Krigen.

Saaledes kan de let slaa os uden selv at miste et eneste stort Skib og deres beskadigede Skibe og Kanoner kan hurtigt repareres i Havn, ligesom ogsaa her ubrugelige Kanoner kan ombyttes og Besætningerne kompletteres.

Ved Solnedgang vil de store Skibe afbryde Kampen for at hvile, medens 2, 3 eller 4 Jagerdivisioner vil angribe eller true os hele Natten igennem, umuliggøre Hvile for vore Skibsbesætninger og tvinge os til at øse Ammunition ud lige til den lyse Morgen.

Vor Flaades Fart vil efter al Sandsynlighed gaa ned, eftersom de sønderskudte Skorstene (et af de væsentligste Havarier den 10. August) vil forøge Kulforbruget og forhindre at Lufttrykket kan holdes. Saafremt vi kan holde 13 Knob, vil Sejladsen til Wladiwostock tage 4 Dage, ved mindre Fart f. Eks. 8 Knob, vil den tage 6 Dage.

Den paafølgende Dags Morgen vil Fjendens Kampskibe, efter at have repareret og udhvilet, atter angribe vor udmattede Eskadre, naar det passer ham, og saaledes gentage sin Taktik, indtil Tshuschimaøen naas, hvor en frisk Division paa 4 Panserkrydsere og Jager-

divisioner vil vente paa os; og her, nær sine Kyster, Forter og Havne, vil Fjenden fremtvinge en afgørende Kamp.

Vi kan ikke vædre, eftersom denne Manøvre fordrer Overlegenhed i Fart.

Det vil sandelig være et Mirakel om nogen af os naar Wladiwostock«.

Rapporten slutter:

»Hvis Gud hjælper Fæstningen at holde ud, vil ogsaa Resten af vor Eskadre blive bevaret og bringe den fra Østersøen kommende Eskadre væsentlig Nytte og Forstærkning. Men bliver min Afdeling ødelagt paa Vejen, vil Østersøeskadren alene være for svag til at optage Kampen med den japanske Flaade og det vilde da være bedre, at den ikke kom herud«.

Generalstaben skriver her:

»Saaledes ophørte i Virkeligheden vor Eskadre fra Begyndelsen af September med at være et Kampmiddel til Søs«.

Den 27. Oktober blev Statholderen i Følge kejserlig Ordre kaldt til St. Petersborg og General Kuropatkin udnævnt til Øverstkommanderende for Hæren og Flaaden. Men før sin Afrejse mente han endnu engang at maatte udtrykke sin Anskuelse om, at Flaaden burde optræde virksomt til Søs.

I Telegrammet til Kontreadmiral Wirén angaaende sin Tilbagekaldelse udtalte han den Overbevisning, at Eskadren ærligt og uden Tøven vilde opfylde sin Pligt ved Deltagelse i Fæstningens Forsvar og ved Operationer til Søs.

Dette Telegram modtog Wirén den 3. November.

Under Resten af Belejringen indskrænkede de højere Marineofficerers Virksomhed sig til kun at afholde Krigsraad.

Ved et af disse udtalte Kommandør v. Essen:

»Det er vor Pligt at løbe ud ved første givne Lejlighed og befri Skibene fra denne unaturlige Stilling«.

Ved et Krigsraad den 9. December bad Kommandør v. Essen om Tilladelse til at forøge sit Skibs Besætning for at bryde Blokaden og staa til Søs.

Admiral Wiren gav sin Tilladelse hertil, men tog den senere tilbage.

Sænkningen af det første Skib efter Japanernes Erobring af 203 m. Højen foranledigede General Støssel til den 6. December at sende Admiral Wiren en Skrivelse, i hvilken han bebrejdede denne, at Skibene ikke havde forladt Havnen:

« — — Hærafdelingernes Chefer har altid ment, at Flaaden skulde løbe ud, og jeg har bestandig indtrængende holdt paa dens vedvarende Kampkraft.

Vore Krigsskibe, som Roshdestwenskis hidilende Eskadre bestræber sig for at forene sig med, bliver ligesom Skydeskiver skudte sønder og sammen i Port Arthurbassinernes Vandpytter. Om nu Skibene gaar under i Kamp med Fjenden, eller om de bliver sænkede her, det ene efter det andet, vil Millioner gaa tabt paa samme Maade. Men der gives noget som er vigtigere end Millionerne. I første Tilfælde er denne reddet, men i andet Tilfælde indtager den evige Skændsel dens Plads. I første Tilfælde havde dog Roshdestwenski i det mindste kunnet faa et Skib, men nu faar han intet. — — »

(Fortsættes.)

Marinen paa Rigsdagen.

(Fortsat)

Forsvarsministeren.

(P. Munch): I Anledning af den sidste Udtalelse af den ærede Ordfører for det konservative Folkparti vil jeg gerne sige, at for os ligger al Vægten paa, at den Ordning, der tilvejebringes, giver den størst mulige Udsigt til Fredens Bevarelse, idet det er vor Opfattelse — og jeg tror at turde sige, at for vide Kredse ogsaa udenfor dem, som tidligere har delt vor Opfattelse, er den Opfattelse fæstnet og styrket i Krigens Aar —, at brydes først Freden for Danmarks Vedkommende, kan intet Militærvæsen, som Danmark kan skabe, betrygge det danske Folks Selvstændighed og den danske Stats Tilværelse.

Dernæst udtalte det ærede Medlem, at om den Militærordning, vi havde faaet i 1909, havde han ikke sagt, at det var den, der havde holdt Danmark udenfor Krigen, men at det var den, der havde muliggjort det for Danmark at opfylde sine Neutralitetsforpligtelser, idet han gik ud fra, at disse Neutralitetsforpligtelsers Opfyldelse var en nødvendig Forudsætning for, at Danmark holdtes udenfor Krigen. Jeg tror, at dette i Virkeligheden er det samme, og overfor dette kan jeg kun gentage, at den Ordning, vi har haft af vort Militærvæsen i Krigsaarene, efter min Mening ikke var fornøden til Opfyldelse af Danmarks Neutralitetspligter, men at man meget vel kunde have opfyldt disse Pligter med en Ordning af den Karakter, som vi fra vor Side var Talsmænd for i 1909. Om denne min Mening udtalte det ærede Medlem fra Ringkøbing (J. C. Christensen), at det er en Paastand, som Socialdemokratiet og de Radikale plejer at gentage,

men at Paastanden ikke bliver sandere, fordi den bliver gentaget. Nej, naturligvis, dens indre Styrke forøges ikke ved Gentagelse; men i den Henseende svarer den nøjagtigt til den Paastand, det ærede Medlem kom med, at Ordningen af 1909 var nødvendig. Den Paastand bliver heller ikke sandere ved, at det ærede Medlem gentager den her i Salen. Det ærede Medlem gentog den uden nærmere at udføre den, og derved fremkaldte han min Gentagelse af den modsatte Paastand uden nærmere Begrundelse deraf, hvad jeg ikke fandt Anledning til, da det ærede Medlem heller ikke kom ind paa nogen nærmere Begrundelse af sin Paastand. Det ærede Medlem strejfede en Begrundelse i sine følgende Bemærkninger, idet han sagde, at vi havde haft Brug for Flaaden, og at vi havde haft Brug for Minemateriellet. Dertil vil jeg svare, at den Ordning, vi var Talsmænd for, udelukkede ikke Flaaden og udelukkede ikke Minemateriellet. Den Uenighed, vi stod overfor under Forhandlingerne i 1909, var ikke en Uenighed om Flaaden som saadan. Der var ogsaa med Hensyn til Flaaden nogen Uenighed om Arten af de Skibe, vi skulde have, og ogsaa med Hensyn til Antallet af dem; men det var ikke paa samme Maade Kærnepunktet i Uenigheden som de Ting, Striden i øvrigt stod om. Det, der var Uenighed om under Forhandlingerne i 1909, var Karakteren af vort Forsvarsvæsen til Lands; den var fremkaldt ved Ønsket om paa Sjælland at skabe et Hærvæsen af en helt anden Karakter end i Jylland. Fra vor Side blev det sagt Gang efter Gang i 1909, at vi ikke bestred Rigtigheden af at gennemføre en Ordning for hele Landet, nogenlunde svarende til den, der den Gang blev planlagt og foreslaaet for Jyllands Vedkommende; men vi bestred Rigtigheden af den store Forrykkelse i vort Militærvæsen, som skabte en helt anden Art Styrke paa Sjælland, en Styrke, som i Virkeligheden var knyttet til Københavns Befæstning som det alt afgørende Kærnepunkt i hele

denne Ordning. Jeg ved, at det ærede Medlem saa anderledes paa den Ordning end jeg; men jeg tror, det vil være en af de Ting, som Kommissionens Forhandlinger kan overbevise det ærede Medlem om, at hele den Ordning, der blev Grundlaget for og fik Tilknytning til Forsvarslovene af 1909, var en Ordning, bygget paa Københavns Befæstning.

Det ærede Medlem sagde, at vi behøvede ikke for at afgøre Spørgsmaalet om Københavns Befæstning at have en Kommission endnu; men det ærede Medlem indskrænkede straks Begrebet om København som Befæstning til de Landbefæstningsværker, som efter Planen og efter Lovgivningen skal nedlægges i 1922. Nej, det vil vistnok alle kunne blive enige om, og det skulde man maaske næsten kunne blive enig om i dette Øjeblik, at disse Værker ikke har den Betydning, man tidligere har tillagt dem, og at man ikke paa nogen Maade kan tænke sig deres Opretholdelse ud over 1922. Men jeg skulde tro, at naar vi kommer til virkelig at behandle disse Spørgsmaal i Kommissionen, vil vor Enighed kunne komme til at række videre; jeg skulde tro, at med Kendskab til Skytsets Udvikling og med Kendskab til Flyvemateriellets Udvikling vil man kunne naa til Forstaaelse om Nødvendigheden af, at Rigets Hovedstad, Rigets meget folkerige Hovedstad, maa være en aaben By baade til Lands og til Søs; og jeg tror, det vilde være et meget afgørende Resultat for de følgende Forhandlinger, om man allerede paa Kommissionens forberedende Overvejsers Standpunkt kunde naa til Klarhed og Enighed i den Henseende.

Det ærede Medlem sagde dernæst noget om Skibet »Niels Juel«, som jeg forstod det, knyttet til de Bemærkninger, som Ordføreren for Socialdemokratiet (L. Rasmussen) har udtalt. Maa jeg i den Sammenhæng sige, at jeg heller ikke tror, det vilde være naturligt paa det Standpunkt, »Niels Juel« nu befinder sig, at standse

Bygningen af dette Skib, men derimod mener jeg, der kan finde en nyttig Overvejelse Sted af, om man ikke med god Grund kan forandre Skibets Karakter, saaledes at det kan blive mere tjenligt til Formaals, som det kan antages, Marinen vil have i Fremtiden, end det vil være, hvis Arbejdet fortsættes saaledes, som det hidtil har været planlagt. Men det hører jo til de Enkeltheder, om hvilke jeg vistnok tør sige med Tilknytning til adskillige Erfaringer fra de forløbne Aar om Forhandlinger i Finansudvalget, at der ikke vil blive store Vanskeligheder ved at komme overens.

Jeg maa i denne Forbindelse sige til det ærede Medlem, der talte paa Socialdemokratiets Vegne, at jeg før ikke gjorde nogen Bemærkning om det af ham udtalte Ønske om, at der skulde bygges Dampfærger og skaffes Tonnage ved Hjælp af Orlogsværftet. Det ærede Medlem vil vide, at naar han udtalte dette Ønske, var han allerede i Overensstemmelse med Virkeligheden, idet der allerede foregaar Bygning af Dampfærger paa Orlogsværftet, og jeg kan føje til, at der er truffet Aftale om at forberede Bygningen af en Kuldamper paa Orlogsværftet.

Det ærede Medlem fra Ringkøbing sagde — og deri tror jeg, han var enig med den ærede Ordfører for det konservative Folkeparti ligesom med mig —, at naar det først var klart, hvorledes vor Stilling mellem Staterne vilde blive, var det ønskeligt, at vort Militærvæsen blev ordnet saa hurtigt som paa nogen Maade muligt. Jeg tror, at det Ønske nærer hele Befolkningen, og jeg tror, den nærer det Ønske, at den Kommission, der nu nedsættes, ikke skal blive en Kommission, der arbejder og virker med samme besindige Langsomhed, som prægede den Kommission, der nedsattes i Aaret 1902. Men hvis det skal være muligt, efter at den mellempolkelige Ordning er fastslaaet, hurtigt at komme til et Resultat her, maa man nødvendigvis paa det nærværende Stadium ikke

indskrænke sig til den Undersøgelse af Fortiden, som de to ærede Talere har dvælet ved, men ogsaa tage Arbejdet med Hensyn til Forberedelsen af Fremtiden op, og jeg kan ikke tro andet end, at saa snart vi kommer til Kommissionsarbejdet, vil de to ærede Medlemmer vise sig meget hurtigt at blive enige med Regeringen om dette.

J. C. Christensen.

Jeg har kun begæret Ordet for i en kort Bemærkning at give min Tilslutning til Ministerens sidste Ytringer, thi ogsaa jeg vil anse det for skæbnesvangert, om vi under den kommende Forhandling mellem Folkene om et Forbund skulde paadrage os Forpligtelser, der kunde bringe os ind i Tilværelsesfare, og jeg antager, alle danske Partier for deres Vedkommende vil medvirke til at undgaa noget saadant. Men selvfølgelig, et Folkenes Forbund, en Nationernes Liga, eller hvad man vil kalde det, kommer man neppe ind i, uden at man paadrager sig visse Forpligtelser, og derom er jo Ministeren enig med os, hvad der glæder mig.

Asger Karstensen.

Den Agitation, man i 1909 foranstaltede Danmark over, havde slet ikke til Udgangspunkt det, den højt-ærede Minister sagde, nemlig Spørgsmaalet: Fæstning eller ikke Fæstning. Den havde ganske simpelt en Parole, og det var: Ned med Militærudgifterne! og den begrundede dette Krav ved at fremholde, at der ikke vilde blive stillet saadanne Krav til det danske Neutralitetsværn, som vi havde opstillet som Basis for vor Militæropfattelse. Dette var Stridens Kærne. Naar det saa skal afgøres, hvem der fik Ret — og det var det, den ærede Minister var inde paa —, saa klares det efter min Mening ikke ved en Paastand om, at man maaske

ogsaa kunde have klaret det med et mindre Værn. Det vil under alle Omstændigheder kræve en meget nøje Undersøgelse af, hvad det var, der den 4. og 5. August 1914 blev krævet af os med Hensyn til Ordningen af Store Bælts-Forholdene, og det er et af de Punkter, som jeg mener Kommissionen med ikke ringe Forkærlighed eller med nogen Grundighed bør søge oplyst, saaledes at der kan komme Klarhed paa dette Punkt. Men det, der efter min Mening er det væsentlige i denne Sammenhæng, er, at der blev stillet Krav til dansk Krigsberedskab under denne Krig. Dette er Sandheden. Der blev stillet et Krav til dansk Krigsberedskab, som viste, at Hovedforudsætningen for vore militære Betragtninger, den nemlig, at der kunde stilles et saadant Krav, var rigtig, og dér forekommer det mig, at Pointen ligger.

Forsvarsministeren.

(*P. Munch*): Det ærede Medlem, der nu havde Ordet, det ærede 6te Medlem for Maribo Amt (Asger Karstensen), mente, at der i, at jeg havde bragt Forsvarsordningen af 1909 til Anvendelse i Krigsaarene, skulde ligge en Erkendelse af, at de Udtalelser, jeg havde fremsat om den, og den Opfattelse, jeg havde næret om den i 1909, var urigtige. Deri tager det ærede Medlem ganske fejl. Naar jeg har anvendt og været med til at anvende denne Ordning, har det været ud fra det Synspunkt, jeg fra den første Dag, disse Ting blev sat i Gang, atter og atter har fremlagt overfor Rigsdagen: at man maatte virke ud fra den Ordning, som nu en Gang bestod med de Farer, den medførte for Danmark i visse politiske Situationer, Farer, som jeg i 1909 har fremstillet under Forhandlingen derom og, som jeg vedblivende mener, med fuld Ret. Denne Ordning med de Farer, den medførte og kunde medføre i givne Tilfælde, var nu en Gang den Ordning, vi havde, og selvfølgelig maatte vi handle ud

fra denne Ordning. Vi maatte gøre det, fordi vi ikke vilkaarlig midt under en Verdenskrig kunde forandre de Midler, Danmark havde til Raadighed til Varetagelsen af sine Neutralitetspligter. Vi maatte gøre det ogsaa af den Grund, at der ikke i dette Land fandtes fjerneste politiske Mulighed for at forandre denne Ordning med Rigsdagens Tilslutning, og uden Rigsdagens Tilslutning kunde den fornuftigvis ikke forandres. Men naar Ordningen af 1909 skulde og maatte anvendes, føler jeg mig overbevist om, at Flertallet i denne Sal og — det nærer jeg ikke Tvivl om — et Flertal af den danske Befolkning med større Tryghed saa Ordningen af 1909 anvendt af dem, der ikke overvurderede dette Militærvæsens Styrke og Betydning for Danmark, end de vilde have set den styret og ledet af Mænd, om hvilke de mente, at de i Kraft af deres Deltagelse i Forhandlingerne i 1909 overvurderede dette Militærvæsens Styrke og Betydning. Ud fra dette Synspunkt har vi for vort Vedkommende behandlet dette Spørgsmaal. Jeg tror ikke, det i og for sig er til Nytte, at vi fører en Strid derom nu, thi det vil neppe have Betydning for den kommende Løsning af Spørgsmaalet om Danmarks militære Forhold; men naar Spørgsmaalet føres frem, saaledes som det her er sket af det ærede Medlem, er det fornødent, for ikke at skabe et fuldkommen urigtigt Grundlag for Befolkningens Bedømmelse af Danmarks militære og politiske Stilling, at vi fra vor Side viser disse Paastande tilbage.

Det ærede Medlem talte dernæst om, at der under Krigen var stillet Krav til dansk Militærvæsen til Opfyldelse af vore Neutralitetspligter, og satte det i Forbindelse med Begivenhederne den 5. August 1914. Jeg vil derved sige, at det er en Vildfarelse, naar det ærede Medlem tænker sig, at der af fremmede Magter er stillet Krav til Danmark om at træffe den ene eller den anden militære Foranstaltning herhjemme under

Krigen. De Beslutninger, der blev truffet den 5. August 1914, og om hvilke jeg med den fuldeste Overbevisning tør sige, at de har været afgørende for, at Danmark ikke blev berørt af Krigens Begivenheder, blev truffet som Følge af Regeringens Vurdering af, hvorledes vi, med Kendskab til alle de paa det Tidspunkt foreliggende Forhold, maatte og burde handle. Det, tror jeg, vil være tilstrækkeligt at sige om dette Spørgsmaal, som jeg for øvrigt meget gerne under den kommende Kommissions Forhandlinger, eller ved hvilken anden Lejlighed der maatte blive dertil, skal være rede til at uddybe.

Axel Møller.

Til den højtærede Forsvarsminister vil jeg sige, at det, som Striden stod om i 1909 og ved forskellige andre Lejligheder, var dog først og fremmest, hvilken Opfattelse af vore Neutralitetspligter der var den rette: den, der blev hævdet fra konservativ og ogsaa fra Vens-
stres Side, eller den, der blev hævdet fra det radikale Partis Side, og det kan kortelig angives saaledes, at vi fra vor Side hævdede, at det efter den da gældende Folkeret, den, der jo altsaa ogsaa skulde gælde i dette Øjeblik, var en neutral Stats Pligt at forsvare sin Neutralitet i paakommende Tilfælde efter sin økonomiske og militære Evne og ikke blot forsvare den efter sin Evne i det Øjeblik, den blev angrebet, men ogsaa forberede sig, træffe et saadant Forsvarsberedskab og holde det i en Orden, som svarede til dens hele militære og økonomiske Stilling, og dens Kræfter. Her er vi uenige. Thi her mente man fra radikal Side, at der kun krævedes, at man skulde konstatere sin Neutralitet — som det vist blev kaldt — overfor mindre og tilfældige Neutralitetskrænkelser, medens der ikke skulde bestaa nogen Forsvarspligt overfor alvorlige og forsætlige Angreb, specielt fra en Stormagts Side. Den radikale Fortolkning

af de folkeretlige Forpligtelser har ikke fundet Tilslutning under Krigen og ved Begivenheder, der er sket. Det har vist sig, at lige saa lidt som vi herhjemme i Praksis turde følge den radikale Fortolkning, lige saa lidt har man i Praksis rundt omkring i Europa fulgt den radikale Fortolkning. Det var ikke den Opfattelse, der laa bag ved Belgiens Optræden i Begyndelsen af Verdenskrigen. Hvis Belgien havde haft en Forsvarsminister som den højtærede Forsvarsminister, der havde været stillet frit og havde prøvet ved den Lejlighed at praktisere de Teorier, som den højtærede Forsvarsminister har doceret herhjemme, tror jeg, der er mange, der med mig vil tænke, at saa kunde Verdenskrigen have faaet et helt andet Udfald, end den har faaet.

Asger Karstensen.

Overfor den ærede Forsvarsminister vil jeg sige, at hans Bemærkninger om, hvad der skete den 5. August 1914 ikke afkræfter, hvad jeg sagde. Hvorledes det blev nødvendiggjort, at Forsvarsberedskabet blev taget i Brug ved Store Bælt, er et ganske underordnet Spørgsmaal overfor det Faktum, at dette Forsvarsberedskab blev stillet paa Benene, og at det blev stillet paa Benene efter Forhandlinger, der var førte mellem dette Land og andre Lande. Denne Kendsgernings Betydning understregede den ærede Minister selv, idet han sagde, at dette, at vi paa det Tidspunkt kunde præstere, hvad der blev præsteret, var væsentlig bestemmende for hele dette Lands Stilling til Verdenskrigen, det vil sige, at hvis det ikke kunde være præsteret, vilde vi antagelig ikke have staaet i den passive Stilling til Verdenskrigen, som vi staar i. Denne Udtalelse fremhævede Ministeren selv før i sit Forsvar, og deraf maa jeg have Lov til at drage den Slutning, at vi andre havde Ret i vor Paastand under Forhandlingerne om Forsvarsordningen af 1909,

at der under Forviklingsforhold vilde blive stillet Krav til et dansk Neutralitetsforsvar, det vil sige til dansk Krigsberedskab, og da mener jeg, at vi har faaet Ret, og at de Folk, der drev Agitation fra den modsatte Side, har faaet Uret.

Forsvarsministeren.

(*P. Munch*): Det ærede Medlem udtalte, at Mineudlægningen i 1914 var foretaget efter Forhandling med andre Magter, efter Aftale — saaledes forstod jeg det ærede Medlem — med andre Magter. Jeg maa erklære, at denne Opfattelse ikke er rigtig. Dernæst maa jeg sige, at jeg anser det for givet, at Mineudlægningen blev af den store og afgørende Betydning, som jeg nævnede før, men deri at se et Bevis for, at de Anskuelse, der forfægtedes fra vore Modstanderes Side i 1909, var de rigtige, forekommer mig dog ganske urimeligt. Den Mineudlægning, der fandt Sted, selve det, at Danmark besluttede sig til at bevare Forbindelsen mellem Landsdelene, at lette det Neutralitetspoliti, der skulde føres fra dansk Side paa Søen, ved Hjælp af Mineudlægningen, strider paa ingen mulig Maade mod Karakteren af den Ordning, som vi fra vor Side havde været Talsmænd for under Forhandlingerne i 1909.

Meddelelser fra fremmede Mariner.

Ved Kaptajn Ackermann.

Den engelske Kommissions Undersøgelser i Tyskland forinden Flaadens Udlevering.

Efter at Admiral Meuer om Bord i »Königsberg« var kommet over for at forhandle med Englænderne om Vaabenstilstandsbetingelserne, var Viceadmiral Browning hurtig klar over, at han med sin Stab bedst kunde foretage de indledende Undersøgelser i Tyskland ved at anløbe de vigtigste tyske Flaadestationer med sit Flagskib.

Viceadmiralens Flag vajede i »Hercules«, og ledsaget af 4 Destroyers af »V« Klassen: nemlig »Verdun«, »Viceroy«, »Vidette« og »Venetia«, stod Skibene den 3. December om E. M. over mod Helgoland. Forsinket p. G. af Taage mødte den tyske Krydser »Rensburg« ikke til den aftalte Tid paa Mødestedet for at bringe den Lods ombord, der skulde føre »Hercules« gennem den tyske Minespærring, og de engelske Skibe maatte ankre ved Ausser-Jade Fyrskib. Et Fartøj med det tyske kejserlige Flag kom umiddelbart efter paa Siden med den tyske Admiral Goette, der var udset til at lede Afleveringen i Kiel og Wilhelmshaven. En af den tyske Kommissions Medlemmer viste sig at være en god gammel Bekendt af Englænderne, nemlig Kapt. von Müller — »Emdens« berømte Chef.

I Begyndelsen havde den tyske Kommission ikke saa faa Indvendinger at gøre, men i Admiral Brownings Kahyt kom man snart overens om de Punkter, som syntes at skulle medføre Vanskeligheder.

Allerede den 4. om E. M. kunde Kommissionen begynde sit Arbejde i Land. Det, der var de engelske Officerer mest iøjnefaldende, var den absolute Mangel

paa Diciplin. Ved flere Lejligheder forsøgte de menige tyske Matroser at lægge Kommissionen alvorlige Hindringer i Vejen, dog kun de første Dage. Nu gik Inspektionen af Skibe og de forskellige Stationer i Wilhelmshaven sin Gang, og i Løbet af en Snes Dage havde Kommissionen foretaget de indledende Undersøgelser i den nordlige Del af Tysklands Havnebyer. Ogsaa Handelsskibene blev inspicerede, men den meste Tid tog dog Flyvestationerne imod Nordsøen. Barkum, Helgoland og Sylt blev undersøgt af Destroyers.

Det var gennemgaaende paafaldende at bemærke, at Diciplinen i alle Stationer og Skibe, som hørte under Flyvevæsenet stod langt over de andre Institutioners.

Nordholz Zeppelinstationen nævnes som værende den bedste i Verden, og England har ikke lagt Skjul paa deres Beundring for dette Stykke Mesterværk. Herfra var det praktisk talt, at alle Flyvetogterne mod England blev rettet, og Kommissionen fik nu Lejlighed til at tage L 14, der har aflagt ikke mindre end 24 Besøg i England, i nøjere Øjesyn. For Resten var den det eneste tilbageværende, brugbare Luftskib her. Resten var ødelagt eller skaffet af Vejen paa anden Maade. L 14 havde de sidste Maaneder af Krigen været benyttet som Øvelsesskib.

Det var denne Station, som sidste Sommer blev bombarderet af »Furious«, hvorved 2 Zeppeliner og Haller blev fuldstændig ødelagt.

»Hercules« Passage gennem Kieler-Kanalen blev for hele Verden en historisk Begivenhed.

Efter Ankomsten til Kiel blev alle maritime Anlæg ogsaa her og i Omegnen inspiceret; og særlig Interesse viste sig Warnemünde at have, hvor det nyeste og bedste Materiel var i Behold.

Helt uden Vanskeligheder var det selvfølgelig ikke muligt at komme fuldstændig til Bunds i de mange Detailler.

U-Baadskommissionens Leder Lnt-Commander Bower fremskyndte sine Undersøgelser i Hamborg, Bremen og paa de vigtigste Pladser med det Resultat, at godt og vel 20 U-Baade, som var under Bygning, kom for Dagens Lys.

Allerede den 10. December dampede »Hercules» Kielerkanalen ud for hjemgaaende.

Nybygninger i den engelske Flaade under Krigen.

Nu da Fjendtlighederne er sluttet, løftes Sløret efterhaanden saa smaat for den rivende Udvikling, der er foregaaet i den engelske Marine under Verdenskrigen.

Ved Krigens Udbrud var den engelske Flaade for de store Skibes Vedkommende de tyske overlegne i Tal, idet Antallet af færdigbyggede Dreadnoughter fordelte sig som følger:

England: 22 Slagskibe.

9 Slagkrydsere (Australiens iberegne).

Tyskland: 16 Slagskibe.

5 Slagkrydsere.

I disse Tal medregnes altsaa ikke de mange store Skibe, som var under Bygning paa dette Tidspunkt.

»Iron Duke» Klassen var de største, men allerede faa Maaneder senere hejste »Queen Elisabeth» sit Flag og i Løbet af det kommende Aar byggedes 4 Søsterskibe.

Kampskibenes forøgede Styrke fremgaar af følgende Tabel:

	Tons	Færdigbygget
Erin (ex-Rechadich)	25,000	1914
Agincourt (ex-Sultan Osman).	27,500	1914
Canada (ex-Al. Latorre)	28,000	1915
Queen Elisabeth	27,500	1914

	Tons	Færdigbygget
Warspite	27,500	1915
Valiant	27,500	1915
Barham.....	27,500	1915
Malaya	27,500	1915
Royal Sovereign	25,750	1915
Royal Oak	25,750	1916
Resolutron	25,750	1916
Ramillies	25,750	1916
Revenge	25,750	1916

I samme Periode havde Tyskland kun 4 Slagskibe under Bygning nemlig:

Kronprinz.....	25,800 Tons
Baden.....	28,000 "
Bayern	28,000 "
Sachsen	28,000 "

Dog er det et Spørgsmaal, om »Sachsen« nogensinde naaede at blive helt færdig.

Kun 1 Slagkrydser var under Bygning i England, da Krigen brød ud, nemlig »Tiger« paa 28,500 Tons, og den blev færdig i Oktober 1914. Men kort efter at Lord Fisher var vendt tilbage til Admiralitetet gav han Ordre til at bygge to Slagkrydsere til af en ny Type: »Renown« og »Repulse«, som blev bygget i Fairfield og Clydebank i Løbet af 17 Maaneder:

Displacement ca. 30,000 Tons, 800 Fod. Fart 30—35 Knob. For at opnaa denne kolossale Fart blev det nødvendigt at begrænse Antallet af Kanoner, hvorfor Batteriet kun bestaar af 6 Stk. 38 cm Kanoner, nogle 15 cm Kanoner (H. K.) og 75 mm A-B Kanoner. To andre, »Hood« og »Rodney«, har samme Displacement men er 100 Fod længere. Fart 30 Knob. Armering 8 Stk. — 37,5 cm Kanoner, 16 Stk. — 14 cm Kanoner (H. K.).

Disse Slagkrydseres Skrog er forsynede med et Bælte til Beskyttelse mod Torpedoskud («blistere»), som efterhaanden indførtes i alle de større Skibe og Monitører.

Noget tyder imidlertid paa, at disse store Slagkrydsere ikke helt svarer til Forventningerne, og man har da ogsaa opgivet Bygningen af to til, som var bevilget, nemlig «Anson» og «Howe».

Til den saakaldte «hush-hush» Klasse hører «Furious», «Courageous» og «Glorious», og de henhører ikke direkte under Typen Slagkrydser. De to førstnævnte er bygget af Armstrong og «Glorious» af Hardland og Woelf i 1917. De har flere Gange undergaaet gennemgribende Forandringer, fordi de viste sig at være for spinkle For og Agter. De blev i Parlamentet stærkt kritiseret af Lord Beresford men har efter at være forbedret gjort fortrinlig Tjeneste. «Furious», der blev indrettet som Aeroplanskib gjorde sig særlig bemærket med et vellykket Angreb paa Zeppelinstationen i Tøndern, og de to andre har særlig været anvendt ved Udlægningen af Miner og opererede i sidste Del af Krigen sammen med Hovedflaadens lette Krydsere. Deres Hovedegenskaber er stor Længde og Hastighed, forholdsvis ringe Dybgaaende, og de er armerede med faa Kanoner af svært Kaliber.

Hvad de lette moderne Krydsere angaar, var de engelske i 1914 kun de tyske lidt overlegne.

England 32 («Arethusa» og «Aurora» iberegne).
Tyskland 25.

Men et stort Antal lette Krydsere blev bygget i England under Krigen, og Nybygningerne forceredes i den Grad, at der i Løbet af 1 Aar ikke byggedes mindre end 14 af dem.

De blev indrettet med «Arethusa» og «Calliope» som Forbillede. Displacement 3,500—3,800 Tons. Fart.

30 Knob. Armering 15 cm og 10 cm Kanoner (H. K.) Fra 1912—14 var det i Flaadebudgettet fastsat at bygge 20 af disse Skibe, og inden Udgangen af 1915 var de alle under Vimpel. Endvidere inddrages i den engelske Flaade 2 større Skibe, som var bygget til Grækenland nemlig: »Chester» og »Birkenhead». Displacement 5,500 Tons, Fart 25,5 Knob. Armering 5 Stk. — 14 cm Kanoner (H. K.).

Erfaringerne m. H. t. Skibe af »Arethusa» Klassen fra den første Del af Krigen førte til, at man forlangte Krydsere med større Fart, større Aktionsradius og sværere Armering. Derved fremkom en ganske ny Type Krydsere blandt hvilke særlig skal nævnes:

»Curacao», »Curlew», »Ceres», »Caradoc», »Cardiff», »Coventry», »Caledon», »Cairo» og »Gagetown» m. fl. Deres Fart er 30 Knob og de er armeret med 5 Stk. svære Kanoner (H. K.) (15 cm eller 14 cm), som alle er anbragt i Diametralplanet og hvorved de fik en Armering, som var stærk nok til at tage Kampen op med hvilken som helst af de nyeste tyske Krydsere. Disse Kanoner har saa stor Elevationsfrihed, at de kan benyttes som Luftskyts. Desuden er de forsynet med 4 Sæt dobbelte Torpedoudskydningsapparater paa Dækket. Displacement: ca. 5,000 Tons. De vitale Dele er beskyttet af vertikalt og horisontalt Panser. De er bygget i Løbet af 12 Maaneder.

De sidste nye Krydsere, som er under Bygning overgaar de ovennævnte i saa at sige alle Henseender, baade hvad Hastighed, Størrelse og Armering samt Beskyttelse angaar. De nærmer sig med andre Ord mere og mere Panserkrydsernes Dimensioner skønt denne Type Skibe for flere Aar tilbage nærmest blev fordømt.

Som bekendt fremkom Lord Fischer straks efter Krigens Udbrud med Planer om Bygningen af Monitor-skibe, da han fastholdt Nødvendigheden af at England

systematisk maatte rette voldsomme Fremstød mod Ty-skerne paa den flanderske Kyst, ikke mindst for der-igennem at tvinge dem til at binde store Troppstyrker her, der kunne imødegaa eventuelle Landgangsforsøg. I den Hensigt paabegyndte man da ogsaa Bygningen af disse Skibe; men forinden de blev færdige, var Galli-poliexpeditionen i fuld Gang, og da de tyske U-Baade viste sig i Ægæerhavet og tvang de Allieredes store Skibe til at dække sig, blev det bestemt at sende Monitorerne derned for at tage Kampen op. Deres Ankomst til Ægæerhavet viste sig da ogsaa snart at være af den allerstørste Betydning, og de gjorde fortrinlig Fyldest, skønt man havde set paa dem med alt andet end blide Blikke, klodsede og kluntede som de var.

Men deres Kampværdi var fortrinlig, og den Uvilje, der saa hurtigt var skabt imod dem, forandredes hurtigt til Beundring. De saa haardt trængte Tropper paa Gallipolihalvøen havde udelukkende haft Admiral de Robecks Kanoner at støtte sig til, og U-Baadene var efterhaanden blevet saa nærgaaende, at det praktisk talt var i sidste Øjeblik Monitorerne greb frelsende ind. I Begyndelsen led de af flere Mangler, som man dog hurtigt lærte at afhjælpe. Der blev saaledes især klaget over, at de første af dem ikke var sødygtige nok; Armeringen bestod af 2 svære Kanoner, og Skibet i sig selv var garderet mod Torpedoernes ødelæggende Virkninger, da de var forsynet med »blister«, hvorfor de egnede sig fortræffeligt til at tage Kampen op med de tyrkiske Løbegrave, da de uden Hensyn til U-Baadsfaren kunde vælge de gunstigste Positioner.

Man kan dele dem i 3 Klasser efter deres Armering og Displacement:

2 Stk. — 30 cm. 4000 Tons i »Prince Rupert, General Granford, General Wolfe, Lord Clive, Prince Eugene, Sir John Moore, Earl of Peterborough og Sir Thomas Picton.«

2 Stk. — 35 cm. 4,500 Tons i »Abercrombie, Havelock, Roberts og Raglan«.

2 Stk. — 38 cm. 6,000 Tons i »Marshal Ney, Marshal Soult, Ereleus, Terror og Glatton«.

I flere af dem er Kanonerne indrettet med særlig stor Elevation for at kunne afværge Luftangreb.

I Betragtning af at disse Skibe har maattet holde meget for og i særlig Grad har været udsat for Beskydning fra Kystbatterier og talrige U-Baadsangreb, har de ikke lidt saa svære Tab, som man kunde vente.

»Raglan« blev sænket i Ægæerhavet for godt og vel 1 Aar siden af »Goeben«, og »Glatton« maatte sænkes udfor Dover p. G. af Brand om Bord for at undgaa en Katastrofe. U-Baadenes Angreb er praktisk talt helt prelllet af paa dem, og der fortælles en lille Anekdote om, at een af Monitorerne, der om Natten blev angrebet og ramt af to Torpedoer kun fik lidt Slagside, og at man blev højlig forbavset over at den kunde fortsætte med 1 Knob over Maxfart. Om Morgenens viste det sig, at denne Ejendommelighed skyldtes, at »blister« Beskyttelsen fra den eene Halvdelen af Skibet saa at sige var skrællet af ved Beskydningen, uden at der ellers var sket nogen Skade.

Foruden disse svære Kanoner er Monitorerne armeret med 2 à 3 hurtigskydende Kanoner til Afværgelse af Torpedobaads- og Luftangreb.

Skibenes Udseende er som sagt uskønt, og de høje Taarne paa Fordækket er meget iøjnefaldende. Skorstenen er tynd og anbragt meget agterligt.

Foruden disse store Monitorer er der under Krigen bygget et stort Antal mindre. 19 af dem — M 15 — M 33 — er ca. 500 Tons og de er armeret med 1 Stk. 23 cm og 1 Stk. 15 cm eller med 2 Stk. 15 cm Kanoner.

23 Flodmonitorer, som er endnu mindre er især blevet benyttet paa Eufrath og Tigris, hvor de udførte

et fortræffeligt Arbejde under Fremrykningen mod Bagdad. De er bygget af Jarrow og Scotstoun og transporteredes adskilte til Mesopotamien, hvor de blev samlet igen.

Tyskland havde stor Respekt for disse Skibe, og der er ingen Tvivl om, at de periodiske Angreb paa den belgiske Kyst bandt større Styrker her end ønskeligt for Tyskerne, fordi de aldrig vidste sig sikre for et Bombardement med efterfølgende Landgangsforsøg i stor Stil.

Hvad Destroyerne angaar, kan det jo ikke nægtes, at de forinden Krigens Udbrud var mangelfulde. Man erindrer endnu de Uoverensstemmelser, der herskede mellem Parlamentet og Pressen om Destroyer-Spørgsmaalet i det kritiske Aar 1913—14.

Der var intet gjort for at holde de mindre Skibe paa Højde med Tysklands, hvis moderne Destroyers i Krigens første 6 Maaneder var godt til luvart og da især, hvad Farten angik. Og denne Ufuldkommenhed kunde være bleven alvorlig nok, hvis ikke England straks havde sat alt ind paa at gøre denne Fejl god igen.

Mellem August 1914 og November 1918 blev der til Gengæld bygget ikke mindre end 308 Destroyers i England, hvis Displacement varierede mellem 900—1,500 Tons.

De inddeltes som følger:

»Flotilla leaders».	26	R-Klassen	19
W-Klassen	21	P-Klassen	20
V-Klassen	31	O-Klassen	21
T-Klassen	46	N-Klassen	19
S-Klassen	63	M-Klassen	26
U-Klassen	8		

Erhvervede Baade 9, hvoraf 4 ex-tyrkiske — 4 ex-græske og 1 ex-portugisisk. De 26 førstnævnte store Baade fortjener særlig Interesse. De er fortrinlige Søbaade,

forholdsvis svært armerede og gør en Fart op til ca. 40 Knob. I Virkeligheden har de ikke saa meget med den sædvanlige Destroyer-Type at gøre og minder i Grunden meget om de lette Krydsere. Blandt de nyeste af dem fra 1917—18 er »Keppel«, »Douglas« og »Schakespear«-Klassen noget over 1,500 Tons og alle Turbinebaade med høj Fart (34 Knob), er indrettet til Oliefyring. Armering 5 Stk. 12 cm H. K. og 1 Stk. A-B Skyts. 6 Stk. 52 cm Torpedoudskydningsapparater paa Dækket (3-dobbelte).

De 3 Udskydningsrør staar ikke Side om Side, som i de tidligere Baade, men det eene er hævet et Stykke over de to andre. Desuden er disse Fartøjer forsynet med 62 cm Projektører. Som det ses er de saaledes stærke nok til at tage Kampen op med de mindre, lette, tyske Krydsere af ældre Type. Noget mindre i Deplacement er de 5 Skibe af »Anzacs«-Klassen en 6te »Hoste« gik tabt ved Kollision — og de har samme høje Fart men er kun armeret med 4 Stk. 10 cm H. K. og med 4 Stk. Udskydningsrør. Af tidligere Baade kan nævnes »Abdiel«, »Gabriel« og »Ithuriel« som i det store Hele minder om »Anzacs«. »Abdiel« er blevet benytte under Krigen som Mineudlægningsfartøj og gjorde sig bemærket i Slaget ved Jylland, idet det lykkedes den at slippe igennem den tyske Patrouille og at udlægge en Række Miner udfor den tyske Kyst, som foraarsagede den tyske tilbagevendende Højsøflaade stor Skade om Morgen den 1. Juni 1916. »V« Klassen, der er blevet færdig i 1916—17, er ca. 1,200 Tons og forsynede med Turbiner med Oliefyring. H. K. 29,000. Fart 34 Knob. Armering 4 Stk. 10 cm H. K. og har 4—6 Udskydningsrør. De første af disse Baade var noget mindre — 880 til 950 Tons — og Farten laa 30—38 Knob. De er armeret som de sidstnævnte men har smaa A-B Kanoner og er udrustede med et stort Antal Dydbomber. De Baade, der er bygget hos Thornycroft som er forsynet med

4 Stk. 52 cm og 2 Stk. 45 cm Torpedoer har den Ejendommelighed, at Udskydningsrørene er helt uafhængige af hverandre og kan køres ud og ind i Læ under Broen.

Typen er let kendelig paa 2 tykke Skorstene, og Stævnen er meget høj og stejl. Ildkoncentrationen har man forbedret ved at hæve den eene H. K. paa en Platform, saaledes at den kan skyde over den anden, hvis Besætning beskyttes af en Skærm. Ogsaa i de nye lette Krydsere er dette System indført.

Mange af de nye Destroyers har været benyttet til Udlægning af Miner. Ialt regnes siden 1914 ca. 20 af dem at være gaaet tabt.

Af Smaafartøjer er der under Krigen blevet bygget 280, og de er særlig blevet anvendt mod U-Baadene som Mineskibe, Moderskibe for Aeroplaner, Konvojskibe og som Patrouillefartøjer.

»Flower« Klassen var den første og bestaar af 110 Skibe, som alle har Navne efter Planter eller Blomster lige fra Acacia til Jinnia. De blev sat i Vandet 1915—16. Deplacement ca. 1,200 Tons. Længde ca. 262 Fod. Dybgaaende 12 Fod. Fart: 17 Knob. H. K. 2,300. Armering: For og Agter 10 cm eller 75 mm Kanoner. De var endvidere forsynet med Luftsskyts og hovedsagelig indrettet som Minestrygningsfartøjer, der med Lethed kunde tage Kampen op med U-Baadene. Hvad Udseende angaar, ligner de mere Koffardiskibe end Orlogsskibe. Rundt regnet er 10 af dem gaaet tabt under Krigen.

I 1917 kom en ny Klasse til Verden — »Aberdare« Klassen, — og disse Skibe blev opkaldt efter engelske Byer. Deplacement 800 Tons. Længde 231 Fod. Dybgaaende $7\frac{1}{2}$ Fod. Fart 16 Knob.

En endnu nyere Type er »Racehorse« Klassen, som først blev færdig faa Maaneder forinden Vaabentilstanden. De er opkaldt efter forskellige store Væddeløbsbaner i England. Deplacement 1,320 Tons. Længde 276 Fod.

Bredde 35 Fod. Dybgaaende 12 Fod. Fart 17 Knob. Armering 2 Stk. — 10 cm Kanoner.

Endelig blev der bygget nogle Tendere paa 700—800 Tons »Hunt» og »Racecourse» med 16 Knobs Fart, som hørte til Flyvevæsenet.

Det ejendommeligste af de Skibe, som har været til Flyvevæsenets Disposition er dog »Argus». Fra dens øverste Dæk, som er fuldstændig rent for opstaaende Hindringer, kunde Flyvemaskinerne starte og lande igen. Da Skorstenene vilde have været i Vejen, fandt man paa at anbringe dem vandret under Dækket med Afgang Agter. Kun naar Vinden var agterind førtes Røgen bort midtskibs og blev drevet herhen af elektriske Vifter. Dette Skib var forsynet med Turbiner og havde en Hestekraft paa ca. 20,000 H. K.

Af Isbrydere, Bjærgningsskibe, Hospitalskibe, Værkstedsskibe m. m. er der selvfølgelig bygget et stort Antal svarende til den øvrige, rivende Udvikling.

Den saakaldte »P» Klasse var Kanonbaade, der benyttedes til Patrouilletjenesten. Ligeledes »Kil» Klassen — 25—30 Stykker — med Navne, der alle begyndte som f. Eks. »Kiberry», »Kilburn», »Kildalkey», »Kilkiel» o. s. v. De er 890 Tons og gør en Fart af 13 Knob. Armering 1 Stk. — 10 cm eller 12 cm Kanon. Besætning 29 Mand. Da de er ens at se til baade For og Agter og kun er forsynet med 1 Skorsten og 1 Mast, som enten er anbragt foranfor eller agtenfor Masten, er det under mange Forhold vanskeligt at gøre ud, hvad Vej de sejler.

I 1915 kom »Dummy» Skibene frem. Disse Skibe, der oprindeligt var fredelige Koffardiskibe blev efterhaanden ført til Belfast og omdannet her, saa de ganske i Udseende kom til at ligne de største Slagskibe. 14 af dem blev gjort identiske med følgende Skibe: »St. Vincent, Collingwood, Iron Duke, King George V, Cen-

turion, Orion, Marlborough, Audacions, Ajax, Vanguard, Invincible, Queen Mary, Indomizable og Tiger».

Dette blev udelukkende gjort for at faa Tyskerne til at tro paa Englændernes store Overlegenhed og som Løkkemad. Og i flere Tilfælde lykkedes det.

2 af dem »Vanguard» og »Orion» blev boret i Sænk, men Ulykken var jo ikke saa stor, som man mente i Tyskland.

For at danne sig et Billede af den rivende Udvikling, som Flyvevæsenet har haft i England under Krigen, behøver man kun se lidt nøjere paa følgende Tal, der viser at Englands Luftstyrke er den største i Verden.

	1914	1918
Officerer	285	30,000
Andre	1853	264,000
Aeroplaner	166	21,000
Hydro-Aeroplaner ...	45	1,300
Luftskibe	7	103

Af de 30,000 var de 10,000 »piloter» og Resten Observatører.

Ved Krigens Slutning havde England 23,000 Kvinder ansatte ved Royal air force.

Flyvevæsenets Fremtid.

Af Premierløjtnant A. E. V. Grandjean, Chef for Marinen
Flyvebaadsstation.

Den 11. November i Fjor, da Vaabenstilstanden var et Faktum, har man sikkert over den største Del af Jorden indenfor de respektive Flyvevæsener kunnet erkende dette store Øjeblikks Indvirken paa Personellets Aand, hvadenten det nu var Skuffelse over ikke at kunne udføre stort anlagte Bombeekspeditioner eller Tilfredshed med en farlig Situations Ophør. Alle Steder afløstes sikkert de første Følelser snart af en velgørende Fornemmelse af Slaphed, som Sømanden føler ved Stille efter lange Tiders Storm.

Krigens vanvittige Konkurrence havde jo pisket Konstruktører og Flyvere fremad og opad mod det Punkt af Kurven, som er Kulmination af Menneskets Snille og Kunnen. Medens Konstruktørens Hjerne arbejdede feberhastigt for at finde Midler og Veje til at naa det lille Fortrin fremfor Fjenden, som skulde faa Viseren for Overlegenheden til at slaa ud til den rigtige Side, saa tumlede Flyveren i herligt Samarbejde mellem Intelligens og Muskler sin Maskine for af den at aflukke de Egenskaber, som var tilsigtet paa Tegnestuens Lærred. Sjældent i Menneskets Historie har man set en mere koncentreret Vilje til at komme igennem Vanskelighederne med at knægte Naturkræfterne. Sjældent har man set Mage til sammenbidt og hensynsløs Energi til under stadige og store Ofre af Menneskeliv at bringe Mystiken under Formler — ja, at gøre Løgn til Sandhed!

Flyvningen i Krigen staar for mig som et straalende Bevis paa Menneskers bedste Egenskaber, deres ideelle Stræben mod de store og nye Maal.



At det altsammen blev benyttet til at bringe Død og Tilintetgørelse til Mennesker kan ikke afblege Beundringen for Midlerne, og ret beset kan man vel endog-saa paastaa, at Flyvemaskinen indirekte har gjort Krigen human, thi hvorledes vilde Europa ikke have set ud efter 4 $\frac{1}{2}$ Aars Krig, saafremt Luftfartøjernes vaagne Øje ikke havde tvunget Modstanderne til at spille Muldvarpens Rolle. Vestfronten med de utallige Aeroplaner viser kun relativt smaa Felter, hvor Krigens Rasen har ødelagt alt i Bund og Grund i Modsætning til Østfrontens gammel-dags Krigsføring, hvor Kampen bølgede frem og tilbage over store Arealer, hvis Udseende for lange Tider er præget af Krigens Rædsler.

Som det sikkert vil være dette Tidsskrifts Læsere bekendt, var de Krav, der stilledes til Flyvemaskinerne under Krigen, saa godt som udelukkende militære, og da saadanne undertiden godt kan gaa paa Akkord med Hensynet til Personellets Sikkerhed, saa fremkaldte det Typer, som vil forsvinde sammen med Krigen, thi en Fredsperiode tillader ej unødvendigt Manddrab, d. v. s. at Maskinerne vil blive bygget mere solidt, at der vil blive taget mere Hensyn til Maskinens Stabilitet og til Besætningens Bekvemmelighed. Dette vil sikkert vise sig at være karakteristisk for alle de til fredelige Formaal bestemte Typer.

Nu vil sikkert, selv ved indtrædende endelig Fred, den allerede dalende Interesse for militære Foretagender i al Almindelighed ogsaa skabe en Reaktion indenfor Flyvningens Verden. Rent uvilkaarlig søger Tanker og Ønsker i Retning af at gavne Mennesker med Flyvemaskinerne; det forekommer en kun som Skyldighed for al den Skade, de har forvoldt.

Der opstilles baade kloge, men ogsaa somme Tider vanvittig fantastiske Hypoteser om, paa hvormange Om-raader af det civile, praktiske Liv Luftfartøjet kan finde Anvendelse, og ganske naturlig er der ogsaa fra selve

Staternes Side et Ønske fremme, om dog i nogen Grad at faa Anvendelse for alt det Materiel, som nu efterhaanden haves, og i nogen Grad for det Personel, som har ydet mangeaarigt dygtigt Arbejde paa dette Omraade. Det har vist sig, at Industrien indenfor en rum Tid formaar at omskifte Fredens Produkter med Krigsmateriel, saavel Ammunition som Flyvemateriel, og navnlig i Amerika, som sidst kom med i Krigen, har man ved en gennemført Standardisering af de Dele. hvoraf en Flyvemaskine bestaar, i Løbet af kort Tid kunnet vise beundringsværdige Resultater, naar Hensyn tages til det relativt lave Standpunkt, paa hvilket Flyvemaskinindustrien stod i Amerika før dets Krigserklæring.

Denne Omstændighed lader formode, at selv Stormagterne næppe vil holde et mægtigt Flyvemateriel til rent militært Formaal. Tallet vil i hvert Fald aldrig komme op til de mange Chiffre, som paa Slutningen af Krigen angav Antallet af Stormagternes Flyvemaskiner.

Hvad Personellet angaar, saa maa Staterne selvfølgelig i en noget højere Grad end for Materiellets Vedkommende sikre sig en tilsteækkelig uddannet kraftig Stamme, som i Krigstilfælde hurtig kan kompletteres. Stammen kan godt for en Del bestaa af de ved Civiltjenesten beskæftigede Flyvemaskinførere, som nogenlunde hurtig vil kunne perfektioneres i Føring af rent militære Maskiner, men Resten maa være det Personel, som skal være klar til at føre det første Stød i en krigersk Aktion.

Den næsten unaturlig rivende Udvikling, Luftfartøjet har været underkastet under Krigen, har foruden sin Hovedaarsag: Kappestrid mellem Fjender, dog ogsaa haft en anden, medvirkende Aarsag. Det er jo nemlig klart, at den stadige Fornyelse, som Materiellet, paa Grund af de utallige Havarier og Ødelæggelser, dels af Fjenden og dels af egne Flyvere, har været Genstand for, i høj Grad provocerer og begunstiger en Udvikling. Nu tør

man vel tro, at Antallet af Ulykker efter Krigen vil blive betydeligt reduceret, saa at Materiellet faar en større Levetid d. v. s., at alt taler for, at Udviklingen vil gaa ned i Fart, og dette gælder navnlig for militære Maskiner, hvis Typer nu i Hovedtrækkene er fastslaaede og vil blive bibeholdt, nemlig:

Enkeltstående Jagermaskiner med Maksimum af
lodret og vandret Hastighed,
Dobbeltstående Recognosceringsmaskine og
Bombardementsmaskiner.

Hvad Jagermaskinen angaar, saa er den paa Grund af sin Ensidighed i Konstruktionen og sin Fordringsfuldhed i Styring henvist til kun at anvendes til rent militære Formaal.

Den dobbeltstædede Recognosceringstype saavel som Bombardementsmaskinen kan derimod udmærket finde Anvendelse i det praktiske Livs Tjeneste, og omvendt vil i Fremtiden Statens civile Flyvemaskiner saavel som private med nogen Tillæmpning kunne gøres skikket til at løse militære Opgaver.

Man vil derfor sikkert se, at Stormagternes militære Flyvevæsener i første Række bevarer det store Antal Jagermaskiner, nemlig det der svarer til Krigsstyrke, medens de øvrige Typer faar en Repræsentation, der mere svarer til Skolernes Behov og til Omfanget af militært Arbejde under Fredsforhold samt sidst og ikke mindst til »Statens Luftbaner«.

Hvad Luftskibene angaar, saa har de gennem Krigens Udvikling vist, at Rekognoscering over Havet er deres fornemste og i Grunden eneste Felt, og at de er et meget saarbart og uhyre dyrt Rekognosceringsmiddel.

Det viste sig jo, at Tyskerne maatte opgive de hyp-pige Luftskibsangreb paa England paa Grund af Forsvarsmidlernes voksende Effektivitet, saa at de i Krigens sidste Aar kun anvendte Luftskibe til Rekognoscering over Ha-

vet, hvor disse ikke i saa høj Grad var udsat for Angreb. Men her gjorde Luftskebene ogsaa fortrinlig Tjeneste, hvilket muligvis har paavirket Englænderne til at paabegynde Bygningen af meget store, helstive Luftskebe af Zeppelintypen. Men da man ikke i Løbet af kort Tid formaar at fordøje andres Erfaringer, saa er det først i Slutningen af Krigen og efter Vaabenstilstandens Indtræden, at man har Indtryk af, at Englænderne mestrer Luftskebe. Efter hvad man kan skønne, er de endogsaa gaaet et godt Skridt videre i Retning af Luftskebenes Størrelse og dermed følgende Bæreevne, Svævetid og Fart. Man maa formode, at England nu ejer et meget stort Luftskebsmateriel, og at meget er under Bygning.

I Begyndelsen af Aaret kunde man i engelske Blade ofte se Artikler, som agiterede for Luftskebenes Anvendelse til civile Formaal, og som formentlig var inspireret fra officiel Side. Man læste f. Eks., at »Air ministry« var bestemt paa at gøre Forsøg med Luftskebes Post- og Passagerbefordring, og at dette Ministerium arbejdede sammen med Admiralitetet for at bestemme Luftskebstationernes Beliggenhed! Der er da Sandsynlighed for, at man, for under Fredsforhold at retfærdiggøre de store Udgifter til Luftskebsvæsenet, er gaaet ind paa et Kompromis, i Følge hvilket de til Krigsbrug for Admiralitetet bestemte Luftskebe fra de af Admiralitetet placerede Stationer i Fredens Dage skulde udføre civilt Nyttearbejde og derigennem holde Personel og Materiel paa høj Standard. Ovennævnte Artikler docerede, at man over Distancer, der var mindre end 1000 Kilometer, burde bruge Aeroplaner, og over 1000 Kilometer burde anvende Luftskebe af Hensyn til Aeroplanets underlegne Aktionsradius.

At Luftskebe fortrinsvis passer for Stormagter med Hovedinteresse paa Havet og i Kolonier, er vist utvivlsomt, og Anskaffelsessum og Driftsomkostninger er saa store, at et privat Selskab næppe formaar at vejre Vin-

ding af et civilt Luftskibsrhederi, som paa den anden Side kan byde sine Passagerer større Sikkerhed end i Flyvemaskiner, thi der er jo den behagelige Forskel, at et Luftskib kan holde sig svævende uden Motorhjælp, hvilket et Aeroplan ikke kan. Det sidste engelske Luftskib, som havde sit »maiden trip« den 6. Marts d. A., har 5 Motorer med ialt 1250 HK., som kan give en Fart af 96 km i Timen og »holde Luften« i 8 Dage. Dets Bæreevne er 30 Tons.

En stor Ulempe med Luftskibene er Opbevaringen. Hidtil har man maattet bygge mægtige Hangarer, som endda helst maatte kunne drejes af Hensyn til skiftende Vindretninger, idet Luftskibet, med Vinden tværs, nemt vilde kunne beknibe sig i Portaabningen.

Det engelske Luftministerium mener dog nu at ville forsøge at forfølge Luftskibene i høje, meget kraftige Opstandere med stort Svajerum. Om det vil lykkes, vil Fremtiden afgøre. Man vil af dette have Indtryk af det store bekostelige Apparat som Luftskibstrafik vil fordre, hvilket forhindrer — foreløbig — en rentabel Benyttelse af disse til praktiske Formaal.

Det man vil opnaa ved Lufttrafik, er jo udelukkende Tidsbesparelse, og derfor er det indlysende, at Luftfartøjer med størst Fordel kan anvendes paa store Distancer og til Steder med vanskelige Naturforhold for almindelige Samfærdselsmidler. For Eksempel er Ruten England—Indien, som »Royal Air Force« er i Gang med at organisere, af stor Betydning, idet Rejsen kun varer 7—8 Dage bortset fra Vejrforholdenes uregelmæssige Indflydelser. Men for at gøre saadan en Rute forsvarlig, kræves der Anlæggelse af en Mængde Stationer, med Landingsplads, Værksteder og Magasiner, saa man forstaar, at det er en Opgave, som kun »Air ministry« kan overkomme.

Chefen for Luftstaben i det engelske »Air ministry«, Generalmajor Sykes, holdt i Januar Maaned i Aar en

stor Tale i «London Chamber of Commerce» for Spiderne af den engelske Handelsverden, og selv om jeg ikke her kan referere hele Talen, saa bør dog enkelte Hovedpunkter kendes herhjemme, hvor Spørgsmaalet Civilflyvning begynder at blive brændende.

Naar Generalen udtaler:

«In most countries aviations is to-day a child of war and a military development pure and simple», saa gælder det for os, forsaavidt som al Flyvning, Konstruktion og Fabrikation af Flyvemateriel hidtil saa godt som udelukkende har hvilet paa Militærets Skuldre, og derfor kan vi Militære — forhaabentlig uden Undtagelse — føle med Generalen, naar han om Flyvning siger:

«Above all, its progress and development must inspire confidence on the part of the public and the business community. There must be no flash in the pan or exploitation of a new industry by ignorant or unscrupulous persons. If public confidence either in the safety and security of flying, or in the ability of aviation to take its proper place in relation to other and older-established means of transportation, should once be shaken a set-back may be experienced from which it may take many years to recover. Sure steps are necessary and no attempts must be made to achieve the impossible».

Naar Generalen senere i sin Tale siger om det militære Flyvevæsen: «They are, indeed, so far as this country is concerned, the sole experts upon the subject, and their work must form the foundation of commercial aviation practice», saa kan det med lidt Frejdighed paa-
staas, at dette gælder ogsaa for vore hjemlige Forhold, samtidig med, at det maa indrømmes, at dansk Flyvevæsen ikke har haft Krigens og et stort Lands finansielle og industrielle Midler, saa at Resultatet ved et flygtigt Syn forekommer magert, men alt er jo relativt og lidt er altid mere end intet.

For at Flyvning kan blive anvendt til civile Formaal, maa først de meget indviklede Forhold ved Luftretten og Luftlovgivningen klares ud, dels indenfor hvert Lands Omraade og dels overfor Udlandet. Man kan forstaa, at Arbejdet og Vanskelighederne hermed ikke er smaa, naar et Land som England endnu ikke har tilladt civil Flyvning — hermed menes Flyvning udført af et i enhver Henseende civilt Selskab.

Spørgsmaalene om Certifikatudstedelse, Tilsyn med Luftfartøjer, Tilsyn med Flyverpersonellet, Erstatningspligt ved Skade paa anden Mands Liv og Gods, Told og Pasvisitation, Højhedsretten i Lufthavet over Landterritoriet maa absolut fastslaas og vedtages af alle civiliserede Stater forinden Luftfartøjer kan slippes løs under Lov og Ret.

Alle uklare Forhold maa bundsfældes, gennem direkte Samarbejde mellem Regeringerne, og først da kan det private Initiativ faa Chancen til personlig Vinding, som er Hensigten.

Hvis nu al Flyvning blev gjort til Geschæft, hvorledes skulde Staten da overholde sine forventede Forpligtelser til Kontrol og Tilsyn — gennem hvilke Organer, gennem hvilke Embedsmænd? Skulde man eventuelt lade Koncessionshaverne kontrollere sig selv?

Rent bortset fra de militære og de »militær-praktiske« Opgaver som maatte stilles et Flyvevæsen, saa maa Staten have et saadant, for derfra at besætte et uhildet Forum til Varetagelse af de Forpligtelser, som Samfundet kræver, og naar saa Staten tilmed ejer saadanne Flyvevæsener og har anvendt adskillige Millioner hertil, saa er Vejen dermed givet.

Port Arthurs Skæbne.

Nogle Bidrag til Belysning af de ledende Personligheder og
Kommandoforholdenes Ordning.

(Paa Grundlag af den russiske Generalstabs og den tilforordnede
russiske Krigskorrespondents Beretninger.)

Af Premierløjtnant H. Augsborg.

(Fortsat).

Paa denne Skrivelse svarede Admiral Wiren følgende
den 7. December:

Det Udfald, som Flaaden foretog den 10. August
dette Aar for at bryde igennem til Wladiwostock, blev
udført i Overensstemmelse med Czarens Ordre, meddelt
telegrafisk af Statholderen, og det fandt Sted, skønt
største Delen af Admiralerne og Skibscheferne var imod
en saadan Operation, fordi de ansaa den for umulig i
Betragtning af saavel Fjendens Overlegenhed paa pans-
rede Skibe, Kanoner, selvstændige Krydsere, Jagerdivi-
sioner og Fart som den lange Sejlads til Wladiwostock
uden Anløbshavne undervejs og Nødvendigheden af at
passere Fjendens Stræder ved Tshuschimaøen.

I bedste Tilfælde maatte vore Skibe have søgt Til-
flugt i en neutral Havn, enten fordi de havde opbrugt
deres Ammunition ved at kæmpe med Fjendens Panser-
skibe og ved at tilbageslaa Torpedobaadsangreb om Nat-
ten eller fordi de var gjort ukampdygtige ligesom »Cze-
sarewitsch» og saaledes vilde de være blevet uanvendelige
for Resten af Krigen. Det er tvivlsomt om noget Skib
nogensinde havde naaet Wladiwostock; selv »Novik»,
som var det hurtigste af dem, var ude af Stand dertil,
skønt den havde stort Held med sig.

Vi vilde have mistet alle vore Skibe midt i August
Maaned, samtidig med at Fjendens Flaade, paa Grund
af ovenomtalte Overlegenhed, vilde have været i Stand
til at operere paa en saadan Maade, at ingen af dens

Skibe blev gjort ukampdygtige. Hertil kom desuden den Kendsgerning, at Fjenden styrede mod sin egen Hovedbasis samtidig med, at han fulgte med os. Eftersom de fjendtlige Skibe ikke vilde være blevet alvorligt beskadigede i disse Kampe, kunde de i Ro og Mag være blevet reparerede og istandsatte før Ankomsten af Roshdestwenskis Eskadre, der ikke kan være her før i Begyndelsen af Januar Maaned og de kunde saaledes have mødt denne i en ligesaa god Stand som nu.

Som Følge af vor Flaades Tilbagekomst til Port Arthur efter Slaget den 10. August med mindre end Halvdelen af sin Ammunitionsbeholdning, med beskadigede Skibe og mange utjenstdygtige Kanoner blev Gennembruddet til Wladiwostock endnu mere umuligt.

Faa Dage efter, at Flaaden var vendt tilbage til Port Arthur, begyndte Augustangrebene (til Lands), i hvilke vore detacherede Flaadeafdelinger spillede en vigtig Rolle, og i hvilke adskillige Officerer og Menige blev dræbte.

Ved et Møde af Flagofficerer og Skibschefer den 19. August blev der protokolleret et Referat, hvoraf jeg herved har den Ære at sende Dem en Genpart. Som det fremgaar af dette, blev det besluttet at assistere Fæstningen med alle til Raadighed staaende Midler, og dette har vi paa den mest samvittighedsfulde Maade bestræbt os for at gøre.

Alle de Kanoner, som man ønskede til Landstillingerne, er tagne ud af Skibene og monterede i Land, Granater af alle Kalibre er asgivne til Landbatterierne, alle Charger af de forskellige Korps har hjulpet med til Fæstningens Forsvar, og har paa det kraftigste deltaget i Afværgelsen af Angrebene i September, Oktober og nu sidst i November paa Tumulushejen, B-Batteriet og 203 m. Højen, hvor mange af alle Grader blev dræbte.

Indtil 203 m. Højen faldt, blev Beskadigelserne paa Skibene saa vidt gørligt reparerede; men Skibene kunde

kun have været til Hjælp for Roshdestwenskis Eskadre, saafremt Port Arthur var blevet undsat fra Landsiden. Thi dette vilde have sat os i Stand til at forsyne os med Ammunition og Kanoner og muliggjort Udbedring af de beskadigede Skibe. Roshdestwenski er vel kendt hermed.

Flaadens Skibe er nu sunkne og med Undtagelse af en ringe Ammunition til 47 mm og 30 cm Kanoner er al den øvrige bragt i Land.

Officererne og Besætningerne er sendt fra Borde.

Søminekorpsets Officerer og Menige anvendes til at forfærdige Haandgranater og Granater til mindre Kalibre, og mange af Ingeniørerne er beskæftigede med Ammunitionsfabrikationen. Resten af Besætningen, c. 500 Mand, danner den sidste Reserve og saaledes assisterer Flaaden til den sidste Mand og den sidste Kanon Fæstningen i Forsvaret.

Der er truffet Foranstaltninger til at sænke Skibene og ødelægge de brugbare Kanoner for at de ikke skal falde i Hænderne paa Fjenden som Trofær, saafremt Fæstningen falder. »Sewastopol«, der er det eneste ubeskadigede Panserskib, vil jeg forsøge at opankre klods under Hvide Ulvs Højen, hvor det naturligvis vil blive Genstand for Torpedobaadsangreb og risikere at blive sænket.

Det er selvfølgelig sørgeligt at skulle miste Flaaden paa en saadan Maade, men dersom Gud sætter os i Stand til at holde Fæstningen til Belejringen hæves, er jeg sikker paa, at upartiske Mænd i Port Arthur vil sige, at uden Flaadens Assistance vilde Fæstningen for lang Tid siden være faldet i Fjendens Hænder.

Inden man sendte Flaaden til Østen, skulde man have sørget for, at den der forefandt en Fæstning, som kunde afgive et Støttepunkt for den, thi en Flaade er ikke til for Fæstningen, men Fæstningen for Flaaden. Da havde man ogsaa kunnet forlange, at den skulde

opfylde sin umiddelbare Opgave. Det havde ogsaa vor store Kejser Peter Forstaaelsen af, da han byggede Fæstningen Kronstadt og paa Officersvagten satte de historiske Ord: »Det skal betragtes som den vigtigste Opgave, at forsvare Flaaden og dette Sted til den sidste Blodsdraabe«.

Selvfølgelig bliver enhver Flaade bygget til at kæmpe med den fjendtlige Flaade, men for at kunne udføre denne Opgave, maa den have faste Havnestøttepunkter, uden hvilke ingen Flaade kan eksistere og operere. Skibe er ikke Hvaler.

Og jeg skal ikke kunne udtale mig om, hvad der er den største Skændsel: Enten Flaadens Tilintetgørelse, idet den forsvarer sit Tilflugtssted, et Stykke saakaldt russisk Jord, og sætter alle sine Kampkræfter og sin Besætning ind herpaa eller dette Tilflugtssted for Flaaden bliver en saadan Fælde, som vi kun kunde ønske vore værste Fjender«.

Den 20. December afsendte Fæstningskommandanten, Generalløjtnant Smirnoff, følgende Telegram (Ciffertelegr. Nr. 1282) til Kuropatkin.

Til

den Øverstkommanderende for Hæren og Flaaden.

Den 15. December faldt Generalmajor Kondratenko, Chefen for Landfronten. I hans Sted har General Støssel indsat Generalløjtnant Fock, skønt jeg fordrer, at kun det vestlige Afsnit skulde betros ham, medens jeg selv vilde overtage den direkte Kommando over det østlige Afsnit i Forbindelse med min øvrige Tjeneste. Mine Grunde herfor var, at Fjenden paa det vestlige Afsnit endnu staar godt 1000 m fra os, medens han paa det østlige Afsnit praktisk talt staar paa vore Brystværn. General Focks første Handling efter Overtagelsen af Kommandoen var at sprænge Kassematterne i Chi-kuan-shan-Fortet i Luften og forlade det, benyttende sig af Instruk-

tioner, givne ham direkte af General Støssel. Dette blev gjort uden mit Vidende og uden at min og Raadets Tilladelse var indhentet og paa Trods af mine tidligere udtalte Synspunkter desangaaende. General Støssels systematiske Tilsidesættelse af mine Rettigheder som Fæstningskommandant, særlig med Hensyn til administrative Anliggender og Hospitalerne, har vedvaret uafbrudt siden September. Men skønt min Autoritet stadigvæk er blevet undergravet af mange forskellige Ordre, udgivne i Fæstningen uden Hensyn til mig, har indtil nu Forsvaret i Realiteten ikke lidt derunder, takket være den fuldstændige Overensstemmelse mellem den afdøde Chef for Landfronten, Artillerigeneralen, Ingeniørgeneralen og mig.

Da imidlertid en saa vigtig Handling, som Overgivelsen af et Fort, er blevet afgjort uden mit Vidende og da det efter min Mening er meget skadeligt for Forsvaret, har jeg herved den Ære at anmode om General Støssel maa blive beordret til straks at anerkende mine Rettigheder som Fæstningskommandant i Overensstemmelse med Fæstningsreglementet, og at det maa blive ham forbudt at blande sig i Sagerne, eller, at jeg for Fremtiden maa blive fritaget for alt Ansvar for Forsvaret af Fæstningen og for mine Pligter som Kommandant for samme.»

Den 29. December om Eftermiddagen afholdtes det sidste Krigsraad i Port Arthur.

Alle de ældre Chefer i Fæstningen var tilstede. Mødet aabnedes af General Støssel med følgende Ord:

«Mine Herrer! Jeg har kaldt Dem sammen for at høre Deres Mening om Fæstningens nuværende Tilstand og om de Forholdsregler, der bør tages for Fremtiden. Naar Mødet er endt, vil jeg oplæse denne Skrivelse». (I Følge Oplysninger fra Generalmajor Kostenko, Præsæs i Port Arthurs Krigsret, var denne Skrivelse en Genpart af et Telegram til Czaren, afsendt inden Krigsraadet blev

holdt. Telegrammet lød: »Kun nogle faa Dage kan vi holde ud endnu. Jeg er ved at træffe Forholdsregler for at forhindre et Blodbad i Byen«).

Stemmeafgivningen begyndte med den yngste.

1. Kaptajn Golovan, Stabschef ved 7. østsibiriske Skyttebrigade: Vi maa absolut holde ud til det sidste.

2. Oberstløjtnant Dmitrevsky, Stabschef ved 4. østsibiriske Skyttedivision: Provianten er meget daarlig. Vi har kun ringe Ammunition tilbage. Jeg kan ikke indse, at vi kan vinde noget ved at fortsætte Forsvaret.

3. Oberstløjtnant Newjadomski-Poklad, Chef for 25. Regiment: Vi har ingen Ammunition. Skørbugen tiltager og Hospitalerne er fulde. Vi har faa Mænd til at besætte Fæstningsværkerne. Under saadanne Omstændigheder er det til ringe Nytte at fortsætte Forsvaret.

4. Oberst Petruscha, Chef for 28. Regiment: Vi har holdt ud indtil nu og det kan vi blive ved med.

5. Oberst Ssawizki, Chef for 14. Regiment: Det er meget vanskeligt at holde ud længere. Det gaar galt overalt.

6. Oberst Grijasnoff, Chef for 15. Regiment: Samme Udtalelse som det foregaaende Medlem.

7. Oberst Ssemenoff, Chef for 26. Regiment: Vi maa holde ud for enhver Pris. Mine Folk er i en udmærket Stand og Aanden mellem dem er glimrende.

8. Oberst Mechmandaroff, Chef for 7. østsibiriske Artilleridivision: Vi maa fortsætte Forsvaret.

General Støssel: Eftersom Fjenden har erobret Erhøvelshansfortet, maa Obersten vide, at han behersker de nærliggende Batterier og Skanser og kan beskyde dem derfra med Granater. Kan De garantere, at Fjenden ikke vil montere Kanoner i Fortet?

Oberst Mechmandaroff: Det kan jeg ikke garantere, men jeg vil aflægge Ed paa, at jeg vil gøre enhver af hans Kanoner uskadelig, saasnart den er monteret. Saa længe vi holder ud paa Klipperyggen (Jernbaneredouten),

er Tabet af Erhlungshanfortet paa ingen Maade kritisk for Stillingen i sin Helhed. Vi kan nemt holde ud nogen Tid endnu og vi har stadig et Antal glimrende Stillinger bagved. Vi kan, og jeg anser det for vor Pligt at holde ud, at forsvare os saa længe som muligt.

9. Oberst Irman, Chef for 4. østsibiriske Artilleri-division: I ethvert Tilfælde maa vi holde ud, saaledes som vi allerede har gjort det. Med Rette kan man sige, at vi indtil nu kun har holdt Feltstillinger, ikke permanente Værker. Vi kan let holde længere ud.

10. Oberst Grigorenko: Chef for Fæstningsingeniørerne: Vi skal holde ud. Lad os betragte Spørgsmaalet paa en bredere Basis. For at gøre vort bedste, mener jeg, at vi bør reducere Besætningen paa alle de Punkter, der ikke angribes, det vil sige, Liaotiehshan og Signalhejen, og sende de saaledes frigjorte Tropper til de truede Punkter.

11. General Fock, Chef for Landfronten: Nej, nej! Liaotiehshan er Hovedstillingen, den maa ikke røres.

12. Oberst Reuss, Stabschef hos General Støssel: Da Flaaden ikke mere eksisterer, er Port Arthurs Rolle som dens Tilflugtssted udspillet. Den er fuldkommen unødvendig for Hærens Operationer nordpaa, eftersom denne nu er blevet meget stærk. Fortsat Forsvar kan kun ende i et Blodbad, som maa forhindres.

13. Kontreadmiral Wiren: Fæstningen skal forsvares til det sidste.

14. Kontreadmiral Loschtschinski: Samme Udtalelse som foregaaende.

15. Generalmajor Gorbatsky, Chef for Østfronten: Tidspunktet for Fæstningens Indtagelse eller Kapitulation maa vi forhale saa længe som muligt. Vi maa kæmpe til det sidste.

16. Generalmajor Bjeli, Chef for Fæstningsartilleriet: Det er mig umuligt at forstaa, hvad Oberstløjtnant Dmitrewsky mener med, at der ingen Ammunition er.

Vi har tilstrækkeligt til at tilbageslaa to Hovedangreb yderligere, 102,000 Granater af vore egne Beholdninger og 100,000, som endnu er disponible af Flaadens, samt 8 Millioner Geværpatroner. Set fra et artilleristisk Standpunkt, kan jeg aldeles ikke anse Situationen for kritisk. Forsvaret bør fortsættes.

17. Generalmajor Nadjekin, Interimschef for 4. øst-sibiriske Skyttedivision: Jeg mener det samme. Vi maa fortsætte med Modstanden.

18. Generalmajor Nikitin, ingen særlig Kommando: Vi maa bestemt holde ud til det sidste. Dersom vor Stilling er daarlig, er Fjendens ikke bedre. Fortsat Forsvar er muligt og vil lykkes, da vi har en Række udmærkede Stillinger og mange udmærkede Bygninger til Tropperne i den nye kinesiske By.

Generaløjtnant Fock: For kort Tid siden var jeg ude i Løbegravene. Du gode Gud, hvad saa jeg ikke! Lidelser, Saar og Sygdomme. Jeg vil aldrig glemme det Syn. Hvem er bedre eller ædlere end Volontøren? Hvem kan komme paa Siden af ham i Tapperhed, Uegennytte og Udholdenhed? Vi skal ikke lade ham dø uden Grund, uden at noget opnaas derved. Tabene vil blive større, naar Japanerne opstiller Kanoner i Erblungshanfortet.

Oberst Mechmandaroff: Jeg har allerede garanteret, at jeg ikke tillader dem at bringe en eneste Kanon i Virksomhed fra dette Sted.

General Fock: Tænk paa de ulykkelige Mænd — sultne og udasede.

Generaløjtnant Smirnoff, Kommandant for Fæstningen: Jeg har hørt alt, hvad der er sagt om dette Emne, og jeg anser det for min Pligt at anføre, at der i Overensstemmelse med Reglementerne skal være hemmelige Instrukser i enhver Fæstning, i Følge hvilke Formaalet med Fæstningen i Tilfælde af Krig er udformet. Uheldigvis findes saadanne Instrukser ikke i denne Fæstning. Den ene af Fæstningens Opgaver, at afgive et Tilflugts-

sted for Flaaden, faldt bort, da Flaaden blev ødelagt. Den anden Opgave, at samarbejde med Hovedhærens strategiske Planer ved at fastholde den japanske Belejningshær, er ikke endt. Det er fuldkomment ligegyldigt, hvad Meningen er om dette Spørgsmaal, eftersom Instruksen for Fæstningskommandanten bestemt forlanger, at Fæstningen skal holdes til alle til Raadighed staaende Midler er anvendte og opbrugte, og dette er langtfra Tilfældet med os. Af den Grund maa vi vedblive med Forsvaret.

Den for de foreliggende Omstændigheder passende Forsvarsplan er følgende: Vi skal holde den kinesiske Mur saa længe det er muligt, da vi under Dækning af denne kan kaste med Haandgranater og minere. For at forstærke vor Kamplinie maa vi svække Liaotiehshan og Signalhøjen. Jeg er sikker paa, at vi kan holde den kinesiske Mur i et Tidsrum af 14 Dage. Derpaa vil vi falde tilbage paa den anden Linie — Tumulusbatteriet, Wladimir —, Mitrofanieffbatteriet og den navnløse Høj. Denne Linie har en Mangel. Det vil ikke være muligt at placere Reserverne i Nærheden som Følge af Mangel paa Dækning. Vi maa derfor betragte den som en Arrièregardestilling, men alligevel vil vi være i Stand til at holde den i 1 Uge. Til sidst er der den tredie Linie, Stenbrudshøjdedraget, som strækker sig fra den nordlige Del af Bymuren over til det store Bjerg. Den er nu vel befæstet og staar bagud i direkte Forbindelse med et Antal Bygninger, hvor Reserverne kan finde Dækning. Takket være denne stærke Stilling vil vi være i Stand til at holde ud, i det mindste 3 Uger endnu. Naar dette Tidsrum er forløbet, vil vore Forraad være ved at slippe op og først da bør Spørgsmaalet om Fæstningens Stilling diskuteres.

General Støssel: Efter min Mening er den anden Linie meget svag og har kun ringe Betydning. Vel, jeg forstaar, at De næsten alle er gunstig stemte for et

fortsat Forsvar og i Overensstemmelse hermed vil vi blive ved. Russiske Soldater kan ikke bære sig anderledes ad. Jeg er Dem alle overordentlig taknemmelig for denne Beslutning.

Skrivelsen blev ikke oplæst, antagelig fordi General Støssel frygtede for at blive arresteret, som Følge af, at Telegrammet var afsendt.

Ved Middagstid den 1. Januar 1905 modtog Kontreadmiral Loschtschinski følgende Skrivelse, Nr. 2544, af 1. Januar:

»Fæstningens Tilstand er nu saa kritisk, at yderligere Modstand ikke kan garanteres. Dersom det bliver nødvendigt at overgive sig, er det af Vigtighed, at de mest værdifulde Papirer og Fanerne sendes bort. Efter General Støssels Ordre skal jeg derfor forespørge, om det vil være muligt til hvilketsomhelst Tidspunkt at sende en Jager til Tschifu, medtagende en Officer med ovennævnte Sager. Hvis det kan lade sig gøre, bør Jageren ligge med Dampen oppe, klar til Afgang, eftersom det er umuligt at forudse, naar denne maa finde Sted. Jeg har herved den Ære at forespørge, om dette kan arrangeres.«

Reuss.

Kommandanten modtog ingen Underretning om denne Skrivelse, heller ikke af Kontreadmiral Loschtschinski, skønt denne, som Chef for Søfronten, var direkte underlagt Kommandanten.

Samme Dags Eftermiddag c. Kl. 2 afsendte General Støssel en Parlamentær til General Nogi.

Parlamentæren var Overbringer af efterfølgende Skrivelse, dateret December 1904 (Dato fandtes ikke):

»Efter at være gjort bekendt med den almindelige Situation paa Krigsskuepladsen, anser jeg det ikke længere for formaalstjenligt at fortsætte Forsvaret af Port Arthur, hvorfor jeg meget gerne vil indlede Underhand-

linger om en Kapitulation for at undgaa unødvendige Tab af Menneskeliv. Dersom Deres Ekscellence gaar ind herpaa, vil jeg anmode Dem om at udvælge akkrediterede Personer til at forhandle om Betingelserne og Forberedelserne for Overgivelsen og at udpege et Sted, hvor De kan mødes med mine Repræsentanter.»

Saa vel Skrivelsen som Afsendelsen af en Parlamentær var holdt hemmelig for Kommandanten.

Samtidigt med Afsendelsen af en Parlamentær sendtes følgende Skrivelse af Oberst Reuss til Kontreadmiral Wirén:

»En Parlamentær medførende en Skrivelse, der foreslaar at paabegynde Underhandlinger om en Kapitulation, er af General Støssel sendt til General Nogi. De har derfor kun Natten til Deres Raadighed til at foretage, hvad De anser for nødvendigt med Hensyn til Deres Skibe.»

Da Fæstningskommandanten erfarede Parlamentærens Afsendelse, sendte han følgende Telegram, Nr. 1300, dateret den 2. Januar, til den Øverstkommanderende:

»General Støssel har paabegyndt Underhandlinger med Fjenden angaaende Fæstningens Overgivelse uden at underrette mig derom og paa Trods af min og største Delen af Chefernes Mening.»

Ved Efterretningen om Overgivelsen forsvandt al Disciplin. Soldaterne bortkastede deres Vaaben og drog ned i Byen, som blev Skuepladsen for Drikkeri, Plyndring og Optøjer af enhver Art.

Da dette blev bragt til General Støssels Kundskab, anmodede han General Nogi om 100 Soldater til at passe paa sin Bolig. Anmodningen blev efterkommet.

Samtidig sendte han følgende Note til Fæstningskommandanten:

»De strengeste Forholdsregler maa straks tages overfor den Plyndring, som er begyndt. Jeg maa anmode Dem om at udsende Patrouiller. Reuss meddeler mig, at Betingelserne for Overgivelsen er ærefulde.«

Mærkeligt nok fulgte General Støssel ikke Port Arthur Garnisonen i Fangenskab, men vendte med Mikadoens Tilladelse tilbage til Rusland direkte fra Port Arthur.

Til en Bedømmels af Fæstningens Modstandskraft, da Overgivelsen fandt Sted, anføres nedennævnte Rapportuddrag, omhandlende Beholdningerne af Proviant og Artilleriammunition samt Størrelsen af Fæstningens Garnison.

Provianten.

I Følge Rapport Nr. 9953 af 31. December 1904 fra Fæstningsintendanten, Kaptajn Dostavaloff, til Fæstningens Kommandant, Generallejtant Smirnoff, fandtes følgende Forraad i Fæstningens Proviantmagasiner:

Art	kg	Antal Rationer	Antal Dage for 32248 Mand og 3258 Heste
Mel.....	374550,0	437569	13 $\frac{1}{2}$ *)
Gryn	104892 2	693120	21 $\frac{1}{2}$
The	39370,9	5550080	172 $\frac{1}{2}$
Sukker ...	22227,8	391680	12
Haardt Brød.....	393291.1	495017	15
Tørrede Grøntsager.....	56296,0	2976000	92
Salt	301946,3	5864335	180
Preserves	69970,5	—	—
Bønner (hvide, brune)	623287,5	114406	35
Kvæg, Stkr. 3	—	—	—
Faar, Stkr. 9.....	—	—	—

*) Hertil kom desuden 737114 kg Mel i den i Havnen liggende Damp, »King Arthur« (Blokadebryder) samt de private Firmaers Beholdninger.

Artilleriammunitionen.

Rapport fra Generalmajor Bjeli, Chef for Artilleriet i Fæstningen Port Arthur, til Generalmajor Reintal, Generalinspektør for Artilleriet:

»Fæstningens pludselige Overgivelse i Forbindelse med den Hurtighed, med hvilken vi alle blev sendte i Fangenskab til Japan, forhindrede mig i at afslutte og til Artilleridepartementet at indsende en detailleret Rapport om det ved Artilleriet udførte Arbejde under Fæstningens Belejring. De Betingelser, paa hvilke jeg blev holdt fangen, forhindrede yderligere denne Rapports Fuldførelse og Afsendelse.

Indtil Dato er der til Rusland ikke vendt en eneste Artilleriofficer tilbage, som kender eller kan rapportere det i Fæstningen værende Artilleris virkelige Tilstand, den Dag, Overgivelsen fandt Sted.

Imidlertid er der bleven nedsat en Kommission for at undersøge alle Omstændighederne ved Overgivelsen.

De Oplysninger, der er givet denne Kommission angaaende Artilleriet, og som jeg tilfældigvis har læst i Aviserne, er i det hele taget stærkt farvede, i Særdeleshed de, der er givet af saadan et Vidne som Generalmajor Reuss, antagelig i den Hensigt at forringe Artilleriets Ydelse i Almindelighed og for at paavise, at Reserveammunitionsbeholdningerne var utilstrækkelige. Gaaende ud fra dette og fra hvad Generalmajor Reuss har meddelt Korrespondenter, synes det, som om Generalmajoreren har haft en anden Hensigt end den at underrette Offentligheden om Tingenes sande Tilstand i Fæstningen. Jeg agter ikke at strides med ham i en Avis Spalter, men skal kun anføre, at man vil faa et fejlagtigt Indtryk, dersom et saadant Vidneudsagn bliver troet, uden at ordentlige Undersøgelser bliver foretagne af dem, der har med disse Sager at gøre.

I det Krigsraad, som blev afholdt hos Generalløjt-

nant Støssel om Eftermiddagen den 29. December 1904, og i hvilket 25 Chefer og Officerer deltog, udtalte nogle af Deltagerne den Anskuelse, at Forsvaret ikke kunde fortsættes. Som Motivering herfor anførtes, at der manglede tilstrækkelig Ammunition. Jeg nedlagde Protest mod at fremsætte denne urigtige Paastand og jeg skjulte ikke min Forundring over, at disse Medlemmer kunde driste sig til i min Nærværelse at fremsætte Paastande om Sager, de øjensynligt enten ikke havde Kendskab til eller med Villie forvrængede. Jeg støttede mine Udtalelser paa Opgivelser, jeg havde hos mig, og jeg stod fast ved min Anskuelse, som var fuldstændig i Modstrid med den, der kort forinden var blevet fremsat.

Jeg paaviste, at Fæstningen havde tilstrækkelige Ammunitionsbeholdninger til at fortsætte Kampen, og at den var i Stand til at tilbageslaa endnu to Stormangreb — maaske flere — og jeg udtalte, at saafremt der var Proviant nok, skulde Forsvaret fortsættes, indtil Ammunitionsbeholdningerne var opbrugte.

Ikke én forsøgte at modsige mig. Tværtimod; jeg blev understøttet af alle Artilleriofficererne, af Obersterne Irmann og Mekhmandaroff og af Fæstningsintendanten, og det blev vedtaget, at Forsvaret skulde fortsættes.

— — —
De sidste Dage, lige til den 1. Januar, da vi fik Meddelelse om, at Forslag om Overgivelse var sendt til Fjenden, var Forholdene nøjagtigt de samme, i Særdeleshed med Hensyn til Ammunitionen.

Indbefattet Flaadens Ammunitionsbeholdninger stod der endnu 180,000 Skud til Raadighed for Artilleriet.

Af disse 180,000 Skud var:

1000	Skud	til	24	cm	Kanoner	og	derover
6800	—	-	21	cm	og	12	cm Kanoner.
153800	—	-	75, 57, 47	og	37	mm	Kanoner.
4000	—	-	12	cm	hurtigskydende	Feltkanon	— osv.

Skønt Kanonerne var færre i Antal og daarligere end de havde været, var de alligevel fuldtud tjenstdygtige.

Støbningen af 21 cm og 12 cm Granater, Forfærdigelsen af Brandrør og Fuldførelsen af Granaterne var i fuld Gang. Vi lavede 100 Granater om Dagen og vi haabede med Tiden at kunne forfærdige endnu flere.

Udtalelserne i Aviserne angaaende Mangel paa Granater, Projektilernes og Kanonernes Ubrugelighed, Mangel paa Brandrør o. s. v. anser jeg for Overdrivelser, fortalte i den Hensigt at retfærdiggøre det for tidligt afbrudte Forsvar.

— — —

For at faa den rette Forstaaelse med Hensyn til Artilleriet i Fæstningen Port Arthur, er det ikke tilstrækkeligt kun at se paa Opgivelserne; det er ogsaa nødvendigt at forstaa dem. Med Hensyn hertil er Generalmajor Reuss ganske paa Vildspor, og det vilde have været bedre, om han ikke havde blandet sig i Sager, han ikke kender og endnu mindre forstaa.

Det er rigtigt, at Mangel paa Krudt, Brandrør til hurtigskydende Skyts og Afstandsmaalere var følelig, og at Flaadens Brandrørsgranater sprang daarligt, men der blev taget Forholdsregler for at bekæmpe disse Mangler, og Artilleriafdelingen gjorde et udmærket Arbejde. Af Geværammunition forefandtes ved Overgivelsen: ca. 8 Millioner Geværpatroner. (Opgivelse den 29. Decbr. 1904).

Fæstningens Garnison.

I Følge Opgivelse af Generallejtnant Smirnoff, Kommandant for Fæstningen Port Arthur, stod der 19000 Mand i Forsvarsværkerne, da Fæstningen overgav sig.

Heraf var:

Geværer	12 500
Artilleri	5 000
Ingeniører	500
Nonkombattanter	1 000

I alt... 19 000

Der laa 20 500 Syge og Saarede paa Hospitalerne. Da imidlertid 24 000 Mand marcherede til Landsbyen Chilindzui som Fanger, maa 5000 af ovennævnte 20 500 have været i Stand til at gaa.

Port Arthurs Overgivelse fik et Efterspil, idet de russiske Militærlove fordrer, at den, der overgiver en Fæstning, skal stilles for en Krigsret.

Paa Grund af de særlige Omstændigheder blev foruden General Støssel ogsaa Generalerne Smirnof og Fock samt Oberst Reuss efter Krigens Afslutning stillede for en Krigsret. (Den russiske Generalstab bemærker kun, at der blev nedsat en Krigsret i Anledning af Port Arthurs Overgivelse, men nævner hverken de Anklagedes Navne eller Anklagepunkterne).

General Støssel blev anklaget:

1. For ikke at have adlydt den af ham den 3. Juli 1904 modtagne Ordre fra den Øverstkommanderende over Mandschurarmeen om at overgive Kommandoen over Fæstningen Port Arthur til dennes Kommandant, Generalløjtnant Smirnof, og forlade Fæstningen, men forblevet i denne og beholdt Kommandoen over den.

2. For, til Trods for Statholderens Ordre Nr. 339 af 27. April 1904, at have grebet forstyrrende ind paa Fæstningskommandantens Myndighedsomraade og derved undergravet dennes Myndighed, rystet den offentlige Tillid til denne og formindsket Fæstningens Forsvarsbetingelser.

Følgende er Eksempler paa en saadan Indgriben:

- A. Udenom Kommandanten og mod dennes Ordre givet Tilladelse til at fjerne Proviant fra Fæstningsomraadet.

- B. Ansat civil Raadgiver Riabinin til at føre Tilsyn

med den medicinske Afdeling uden at underlægge ham Fæstningskommandanten.

C. Mod Kommandantens Ordre og til Skade for Offentligheden flyttet Dalnyhospitalet til en Plads, valgt af General Støssel.

D. Afsat Weykanen, Chef for Brandkorpset.

E. Sendt Gendarmeriet til Liaotiehshan.

F. Lukket Bladet »Novy Kraj«s Trykkerier og udstedt Arrestordre mod M. Nojine, som var Medarbejder ved dette Blad.

G. Standset Arbejdet paa 2. og 3. Forsvarslinie.

3. For ikke i Tide at have truffet Forholdsregler til en Forøgelse af Fæstningens Forsyninger, saaledes:

A. Ved ikke at supplere Forraadene af Grøntsager, skønt dette var let at udføre.

B. Ved ikke at rekvirere Heste i Overensstemmelse med Mobiliseringsbestemmelserne og ved ikke at forøge Fæstningens Kvægbestand.

C. Ved ikke at sanktionere Kommandantens Anmodning om at forøge Hestekødsrationerne, hvilket var absolut nødvendigt for den udmattede Garnison.

4. For under Belejringen at have modtaget og læst en af Generallojtnant Fock skrevet Afhandling, som var affattet i en spottende og fornærmende Tone, og beregnet paa at undergrave flere af de ældste Officerers Autoritet, at lægge disse for Had, at nedbryde Disciplinen og forringe Besætningens Moral; og for ikke at have foretaget sig noget som helst for at forhindre dens Offentliggørelse og dens Cirkulering mellem Tropperne til Trods for dens skadelige Indflydelse paa Forsvaret.

5. For til egen Fordel at have sendt Rapporter til Mandschurarmeens Øverstkommanderende den 27. og 31. Maj og til Statholderen den 30. Maj omhandlende Kampen ved Kintschou, og i Modstrid til de virkelige Forhold og den Optræden, som han selv og Deltagerne i Kampen udviste, i disse Rapporter at have forsikret, at: »I dette

varme Sammenstød bortskød vi alle de Granater vi havde» og »At vi i fuldstændig Orden faldt tilbage paa Nangalin«, samt skrevet disse Rapporter paa en saadan Maade, at det skulde se ud som om han, General Støssel, personlig havde optraadt med stor Handlekraft og ledet Operationerne, medens Sandheden var:

A. At han, General Støssel, under hele Kintschou-kampen forblev i Port Arthur og personlig ikke deltog i Kampen.

B. At der var store Mængder Ammunition til hurtig-skydende Skyts paa Nangalin Jernbanestation, om hvilket alle Artilleriafdelingerne var vel vidende.

C. At Tilbagetoget til Nangalin blev udført i største Hast og i fuldstændig Uorden, i den Grad, at visse Afdelinger styrtede igennem Pigtraadshindringerne og sønderbrød disse.

6. For, til egen Fordel og i den Hensigt, at stille sine Underordnedes Optræden i det gunstigste Lys, den 28. Maj 1904 at have indrapporteret til den Øverstkommanderende for Mandschurarmeen, at Generalløjtnant Focks Styrke lidt efter lidt faldt tilbage mod Ulvebjergene, en Fremstilling i direkte Modstrid til Kendsgerningerne, eftersom Tilbagetoget foregik direkte til Ulvebjergene (de sidste fremskudte Stillinger), i fuldstændig Uorden og i største Hast ad en Bjergvej, blokeret af Trænet og af Dalnybeboerne, som flygtede til Port Arthur.

7. For, til sin egen Fordel og i den Hensigt, at fremstille sig selv som Deltager i forskellige Aktioner (som ikke fandt Sted), ligesom ogsaa sin egen store Dygtighed i Forsvarets Førelse, den 14. Juni 1904 til den Øverstkommanderende for Mandschurarmeen at have indsendt en Rapport, i hvilken han, i Strid med de virkelige Forhold, anførte: »Jeg bestræber mig altid for at være til Stede ved enhver Træfning, der finder Sted — — — — —«, medens der fra den 8. Februar til den 14. Juni 1904, d. v. s. lige til Datoen for Skrivelsen til

General Kuropatkin, ikke fandt en eneste Fægtning Sted med Japanerne (undtagen Kintschoukampen, i hvilken han, General Støssel, ikke deltog), men kun Bombardementer, under hvilke hele Befolkningen i Port Arthur var udsat for den samme Fare.

8. For den 29. December, i det Haab at retfærdiggøre den forud arrangerede Overgivelse af Fæstningen til Fjenden, at have indrapporteret telegrafisk til Czaren: »Ved Indtagelsen af Fort Nr. 3, er Japanerne blevne Herrer over hele NO-Fronten og Fæstningen kan kun holde meget faa Dage ud endnu. Vi har ingen Artilleriammunition — — —«, hvilket ikke var i Overensstemmelse med de virkelige Forhold, eftersom der i det den samme Dag (29. December) afholdte Krigsraad, hvis Medlemmer med stor Majoritet havde stemt for at holde ud til det sidste, af Generalmajor Bjeli og Generalmajor Nikitin var oplyst, at der var tilstrækkelig Ammunition til Stede til at fortsætte Forsvaret.

9. For med Forsæt, ved usømmelige og falske Beretninger at have indstillet:

A. Generallejtnant Fock til St. Georgsordenens 3. Klasse for det Slag, han tabte ved Kintschou og i hvilket han lagde fuldstændig Uduelighed for Dagen.

B. Generalmajor Nikitin til St. Georgsordenens 3. Klasse for det samme Slag, i hvilket han paa ingen Maade udmærkede sig.

C. Generalmajor Reuss til St. Georgsordenens 4. Klasse, en Belønning, som denne Officer forsikrer han intetsomhelst havde gjort for at fortjene.

10. For, som Øverstkommanderende for Kwantung-distriktet og ældste Officer i en af Japanerne belejret Fæstning, hvis Kommandant var underlagt ham, at have besluttet at overgive Fæstningen til Fjenden og, til Trods for Krigsraadets den 29. December 1904 med stor Majoritet vedtagne Beslutning om at fortsætte Forsvaret (hvilket var fuldkomment gørligt) uden at sammenkalde

et nyt Krigsraad, som befalet i Instrukserne, den 1. Januar mellem Kl. 3 og 4 om Eftermiddagen at have afsendt en Parlamentær til General Nogi, Øverstkommanderende for Belejringshæren, med Forslag om at underhandle om Fæstningens Overgivelse endskønt alle til Forsvaret brugelige Midler endnu ikke var opbrugte, eftersom Garnisonens Kampstyrke og Forraadene af Krigsmateriel og Proviant tillod en Fortsættelse af dette.

For derefter at have tiltraadt Chefen for Landfronten General Focks Forslag om uden Kamp at forlade Lille Ørnerede, Kuropatkin-Lynetten og B-Batteriet, hvilken Handling i høj Grad reducerede Fæstningens Modstandskraft.

For den paafølgende Dag, den 2. Januar 1905, at have bemyndiget Stabschefen, Oberst Reuss, til definitivt at kapitulere uden i Forvejen at have givet ham en eneste nøjagtig Instruktion med Hensyn til de Betingelser, vi maatte fastholde og af hvilken Grund Obersten i Landsbyen Siushuing underskrev Betingelser, som var skadelige og nedværdigende for Ruslands Værdighed. Ved denne Optræden undlod General Støssel at gøre sin Pligt i Overensstemmelse med sin Ed og sin Ære som Soldat.

Generalmajor¹⁾ Reuss blev anklaget:

1. For, som Chef for Kwantungdistriktets Stab og vidende om General Støssels Hensigt at overgive Fæstningen Port Arthur til Japanerne paa et Tidspunkt, da Garnisonens Kampstyrke og Størrelsen af Ammunitions- og Proviantforraadene garanterede Muligheden for en Fortsættelse af Forsvaret, at have samtykket med Generalen heri og hjulpet ham med Udførelsen heraf, som for Eksempel:

A. Ved Forsvarskommiteens Møde den 8. December 1904 og i Krigsraadet den 29. December at have over-

¹⁾ Avanceret 1905 til Generalmajor.

drevet Situationens kritiske Tilstand og erklæret at en Fortsættelse af Forsvaret var unyttig og at Fæstningen burde overgives.

B. Ved utidig, efter General Støssels Anvisning at have forfattet og afsendt en Skrivelse den 1. Januar 1905 til General Nogi, Øverstkommanderende for den japanske Belejringshær, i hvilken Skrivelse der var fremsat Forslag til Underhandlinger om en Kapitulation.

C. Ved den følgende Dag, den 2. Januar 1905, uden at have forlangt bestemte Instruktioner af General Støssel angaaende de Betingelser, han maatte fastholde for at kapitulere, at være taget til Landsbyen Siushuing, den for Underhandlingerne bestemte Plads, og uden at have gjort Indsigelser mod de af de japanske Delegerede fremsatte Betingelser, at have undertegnet Kapitulationsbetingelser, som var ufordelagtige for Rusland og nedværdigende for dets Ære, og derved samarbejdet med General Støssel paa Fæstningens Overgivelse til Fjenden.

Generaløjtnant Fock blev anklaget:

1. For ikke at have fulgt de ham den 27. Februar og den 19. Maj 1904 givne bestemte Instruktioner om at gøre haardnakket Modstand, endog ved Brug af Bajonetten, i Kintschoustillingen, ikke alene med 5. østsibiriske Skytterregiment, men ogsaa med 13. og 14. Regiment, som var lige ved Haanden, og for ikke at have taget Hensyn til den Kendsgerning, at General Støssel selv havde overtaget Forsvaret af Inchenzybugten, som laa bag ved Stillingen, saaledes:

A. Ved, i Stedet for selv at tage Kommandoen den 26. Maj 1904 om Morgenens, da Kampen begyndte, at være taget til Inchenzybugten, for der at udvælge en Stilling for 15. Regiment for det Tilfælde, at Japanerne skulde lande der, og først at være tilbage i den angrebne Stilling Kl. 2 om Eftermiddagen.

B. Ved kun at have sendt et af de fire ved Kint-

schou tilstedgværende Regimenter i Angreb og derved forårsaget dets Tilintetgørelse.

C. Ved ikke alene at have undladt at gøre Brug af sine Reserver under Slaget, men oven i Købet at have standset to Batailloner, som efter General Nadjeins Ordre var under Fremrykning mod Kamplinien.

D. Ved, uden at have anvendt alle til Raadighed for Forsvaret staaende Midler og uden at have gjort Brug af Bajonetten, at have telegraferet til General Støssel i Port Arthur, i den Hensigt at bevæge denne til at give Ordre til at trække sig tilbage af Hensyn til den kritiske Stilling og den fuldstændige Mangel paa Artilleriammunition, skønt der paa samme Tidspunkt laa store Mængder Ammunition paa Nangalin Jernbanestation.

E. Ved at have paabegyndt Tilbagetoget om Dagen, skønt han som Følge af sit Telegram til General Støssel modtog Ordre til at gaa tilbage ved Tusmørkets Frembrud, og derved forårsaget store Tab, samt ved at have overladt den befæstede Stilling ved Kintschou til Japanerne uden at have gjort Brug af alle til hans Raadighed staaende Midler til Forsvarets Fortsættelse.

2. For, under Kampen den 21. August 1904, ikke straks at have adlydt en af ham modtaget Ordre fra hans nærmeste foresatte, Fæstningskommandanten, om at sende 3 Batailloner til de fremskudte Forter paa NØ-Fronten, men indladt sig paa en utidig Discussion med Kommandanten og undladt at følge med sin sidste Reserveenhed.

3. For, i Tidsrummet 22. August til 16. December 1904, da han ingen officiel Stilling havde ved Forsvaret, at være gaaet rundt paa egen Haand i Stillingerne under Paaskud af at hjælpe med ved Forsvaret, men i Virkeligheden som Følge af et fejgt Ønske om at vise sig de øvrige Chefer overlegen i Tapperhed, Kundskab og Dygtighed og for at have tilladt sig at diskutere Sagernes Stilling og at udsende Memoranda, hvori han ikke alene

paa en fornærmelig Maade kritiserede ham ikke underlagte Personers Handlinger ved at anklage dem for Uduelighed og Fejghed, men ogsaa udsprede den Tanke, at Forsvaret af Forterne og de befæstede Stillinger ikke skulde føres saa haardnakket, at der derved foraarsagedes store Tab af Menneskeliv, samt for at have bevirket, at hans Synspunkter og Memoranda blev bragt til hele Garnisonens Kundskab, hvorved han rokkede Troppernes Tro paa Nødvendigheden af og Muligheden for at holde Stillingerne til det yderste.

4. For, efter at have overtaget Kommandoen over Fæstningens Landfront den 16. December 1904, at have indberettet direkte til den Øverstkommanderende over Kwantungdistriktet, at han ansaa det for umuligt at holde Fort Nr. 2 et Øjeblik længere, i Stedet for til Fæstningskommandanten, hvem han var direkte underlagt, samt, efter modtaget Tilladelse af General Støssel den 18. December 1904, at have beordret Fortet forladt og sprængt i Luften, uden at underrette Kommandanten herom.

5. For, som Chef for Fæstningens Landfront, og vidende om General Støssels Hensigt at overgive Fæstningen Port Arthur til Japanerne før alle til Raadighed for Forsvaret værende Midler var udnyttede, eftersom Garnisonens Kampstyrke og Proviant- og Ammunitionsforraadene garanterede Muligheden for en Fortsættelse, at have bifaldet denne Hensigt og hjulpet General Støssel i dens Udførelse, som for Eksempel:

A. Ved den 1. Januar 1905 at have indberettet til General Støssel, at det var nødvendigt straks at sende en Parlamentær til General Nogi med et Forslag om at kapitulere, og derpaa, efter dets Afsendelse, paa eget Ansvar, og, paa Trods af Kommandantens Ordre, under Trusler at have beordret General Gorbatovsky, Chef for Landfrontens østlige Afsnit, til uden Kamp at opgive Lille Ørneø, Kuropatkin-Lynetten og B-Batteriet, hvilke

Anlæg som Følge heraf blev forladt om Aftenen af vore Tropper, og det skønt han, Generalløjtnant Fock var fuldt ud vidende om, at han ved disse sine Dispositioner satte de japanske Befuldmægtige i Stand til at forlange meget uheldige og nedværdigende Kapitulationsbetingelser af os og skabte meget uheldige Betingelser for en Fortsættelse af Forsvaret, saafremt Underhandlingerne om Overgivelsen af en eller anden Grund skulde blive afbrudte.

Generalløjtnant Smirnoff blev anklaget:

1. Fordi han, skønt han efter Overgivelsen af Fort Nr. 2 havde Mistanke om at der eksisterede en Forstaaelse mellem Generalerne Støssel og Fock om at reducere Forsvarets Styrke til en Tilstand, der berettigede til en Kapitulation, og til Trods for det Ansvar, der i Følge Artikel 57 i Instrukserne for Fæstningskommandanter hvilede paa ham, ikke øjeblikkelig fratog Generalløjtnant Fock Kommandoen, ikke greb energisk ind for at forhindre ovennævnte Officerer i at udføre deres Plan, men indskrænkede sig til at afsende et Telegram til den Øverstkommanderende, hvori han anmodede om enten at faa hele den en Kommandant tilkommende Myndighed eller for Fremtiden blive fritaget for Ansvar for Fæstningens Forsvar.

2. Fordi han, efter at have erfaret General Støssels Afsendelse af en Skrivelse den 1. Januar 1905 til General Nogi, indeholdende Forslag om Underhandlinger om Overgivelse, ikke sammenkaldte et Møde af Forsvarskomiteen til Trods for Artikel 69 i Bind 12 af den militære Lov, 3. Udgave og Artikel 57 i Instrukser for Fæstningskommandanter, ikke fordrede, at General Støssel skulde handle i Overensstemmelse med Artikel 62 i ovennævnte Instrukser og ikke udførte Krigsraadets Beslutning af 29 December 1904 om at forsætte Forsvaret af Fæstningen.

Generalløjtnant Støssel blev dømt til Døden.

Dommen blev imidlertid, under Henvisning til det langvarige Forsvar af Fæstningen Port Arthur, af Kommissionen selv forandret til 10 Aars Fæstningsarrest med Embedsfortabelse.

De øvrige Anklagede blev frifundne, mærkelig nok ogsaa Generalløjtnant Fock.

Kommissionens Dom blev stadfæstet af Czaren.

Passiar.

Af Professor Kr. Nyrop.

Dette Ord har længe været en Gaade for Sprogforskerne. Nu er imidlertid dets Oprindelse fuldt oplyst, og jeg har i Januarhæftet af »Tilskueren« (S. 46—56) for indeværende Aar givet en udførlig Fremstilling af de mange forskellige Maader, paa hvilke man har søgt at forklare det.

Det er ganske utvivlsomt, at *Passiar* oprindelig er en teknisk Benævnelse, der hører hjemme i Sømandsproget; men enkelte Forhold vedrørende Ordets ældste Optræden i Dansk er endnu uopklarede. Jeg tillader mig derfor her at genoptrykke det Afsnit af min Afhandling, som vedrører Anvendelsen af *Passiar* og *passiare* som Marineord, i det Haab, at en eller anden af dette Tidsskrifts Læsere skulde sidde inde med nærmere Oplysninger om Passiarsystemets Indførelse og Anvendelse i vor Marine og saaledes kunne supplere mine Meddelelser:

I Danmark kan Ordet følges tilbage til Slutningen af det 17de Aarhundrede. Det er Pastor em. H. D. Lind, som har fremdraget de Texter, i hvilke de hidtil kendte ældste Eksempler paa Ordet forekommer. Han skriver:

I 1689 skulde Schoutbynacht C. E. v. Stöcken føre en Troppetransport til England, og i Begyndelsen af Septbr. laa han paa Københavns Red med sin Transportflaade, medens Admiral H. Span som Fører for en anden Eskadre laa samme Steds. v. Stöckens Skibsjournal, der er opbevaret i Krigscancelliets indkomne Sager vedrørende Søetaten for 1690 i Rigsarkivet, fortæller da under 9de Septbr., at Hr. Admiral Span »paissiarede« med et hvidt Flag fra Compagnen, og siden »passyarede« Schoutbynachten med et hvidt Flag under Nokken af Mesan-

raaen, hvorpaa Kaptejner fra flere af hans Skibe kom om Bord og fik Ordre. 22de Oktober ligger v. Stæcken ved Listerdyb for at indtage Tropperne, og en Kaptejn faar af ham Ordre til at fare ind til Hiorsand, »der at passyare for« de der liggende Fartøjer og give dem hver sit »Zein«, hvorpaa man kunde kende det ene fra det andet.

Det fremgaar heraf, at *passiare* oprindelig betyder at signalisere med Flag fra et Skib til et andet. Jeg ved, at man i sømilitære Kredse antager, at Passiarung blev indført i den danske Flaade i Begyndelsen af det 18de Aarhundrede af Ulrik Christian Gyldenløve. Denne Antagelse er maaske rigtig, men som de anførte Texter viser, forekommer Ordet *passiare* (*paissiare*) allerede 1690 i en dansk Indberetning, hvor det anvendes om en fremmed Søofficer.

Fyldige Oplysninger om Passiarsystemet findes i en gammel Marineordbog, der bærer Titelen: *Allgemeines Wörterbuch der Marine in allen europäischen Seesprachen nebst vollständigen Erklärungen*. Ordbogen, der er udkommet i Hamburg og Halle 1793—96, omfatter 7 Bind, og er forfattet af I. H. Roeding. Han anfører som tysk teknisk Ord *Pitsjahrs- oder Pisjahrs-Flagge*, der betegner: »Det Flag, hvormed den Øverstbefalende paa en Flaade signaliserer, at de øvrige Højstbefalende og Kaptejner skal komme om Bord paa hans Skib for at holde Krigsraad eller af andre Grunde.«

I den dansk-tyske Del af Bogen (*Dänisch-Deutscher Index*) angiver Roeding, at et saadant Flag paa Dansk hedder *Pischar-Flag*, *Paschar-Flag* eller *Patiare-Flag*. Han anfører ogsaa det usammensatte Ord *Patiare*, der bruges i Forbindelsen *at holde Patiare*, som han oversætter med »Versammlung halten, Pisjahren«.

Tilsvarende Former med tilsvarende Betydning og Anvendelse fandtes i Svensk. Roeding anfører *Paschar-flagg* og *pascharing*. Hans Oplysninger er blevet sup-

pleret af E. Ljunggreen, der har paavist, at *pascharing* eller *pacharing* helt ind i det 19de Aarhundrede har været benyttet i det svenske Marinesprog. I en gammel Ordbog forklares det som «en Forsamling hos Chefen af een Officer fra hvert Skib, enten for at modtage Ordre, naar det er *Lieutenants-Pacharing*, hvortil der gives Tegn fra Chefens Skib, eller *Conseille*, naar Kaptainerne indfinder sig».

Der kan herefter ikke længer være nogen Tvivl om, at *Passiar* eller, som man tidligere sagde og skrev, *Passyar*, *Patiare*, *Paschar*, *Pischar*, oprindeligt hører hjemme i Sømands sproget og betyder Krigsraad eller Møde paa Eskadrechefens Skib, og at det tilsvarende Udsagnsord *passiare* oprindeligt betyder indkalde ved Hjælp af Flag-signaler til et saadant Krigsraad, holde Krigsraad eller Møde, og endelig drøfte, forhandle.

Fra Sømands sproget er Ordet vandret over i Rigs sproget, hvor det nu udelukkende hører hjemme; det er forlængst ophørt at være et teknisk Ord og har antaget en hel ny Betydning, der tilsyneladende kun vanskeligt lader sig aflede af den oprindelige.

Det er en dagligdags Foreteelse i Sprogets Liv, at Ord, der tilhører et eller andet Klassesprog, en eller anden Argot, benyttes i Fællessproget i overført Betydning. De giver Talen Liv og Farve og kan tit være af stor Værdi i ren stilistisk Henseende. Særlig Sømands sproget har afgivet en Mængde udtryksfulde Ord, Vendinger og Talemaader til Fællessproget.

Det er tilstrækkeligt at minde om Udtryk som: *Faa Vind i Sejlene, have Medbør. sejle agter ud, tage Reb i Sejlene, løbe Linen ud, kaste Anker, løbe af Stablen, spinde en Ende, splidse sammen, lodse hjem, praje, kal-fatre, overhale, Overhaling, tage en Tørn, tørne ud* osv. Her kan ogsaa anføres Ordet *Hivert* for Snaps eller Rus. Om Bord paa et Skib betegner det Skibets Krængning paa Grund af Vind eller Sø. Hiverten bestaar i en Hæld-

ning og Genrejsning, og fra Skibets Bevægelse i Sø er Udtrykket blevet overført paa den fulde Sømands Bevægelser paa Landjorden. Hivert er derved paa Landjorden blevet enstydigt med en Rus og med, hvad der fremkalder Rusen, en Snaps.

Til disse almenkendte Eksempler kan nu føjes *Passiar*. Dette Ord indtager dog en Særstilling derved, at dets maritime Anvendelse forlængst er gaaet af Brug. Intet dansk Skib hejser mere Passiarflag, ingen dansk Søofficer indbyder mere til at holde *Passiar* — i den gamle Betydning, og ingen dansk Marineordbog kender det ringeste til disse Udtryk.

Som ovenfor antydet synes Passiarssystemet at være blevet indført i den danske Marine omkring Aar 1700; det lader sig næppe gøre at angive Tidspunktet nøjagtigere. For vor Undersøgelses Vedkommende har Spørgsmaalet absolut ingen Betydning; derimod interesserer det os langt mere at kunne bestemme, hvorlænge Systemet eller rettere den til Systemet knyttede Terminologi holdt sig i den danske Marine. Men heller ikke her synes det muligt at faa paalidelige Oplysninger. Det har dog sikkert kun haft en kort Levetid, og jeg fremsætter den Formodning, at det er gaaet af Brug allerede nogen Tid før Aarhundredets Midte.

Man tør sikkert ikke lægge nogen særlig Vægt paa den Omstændighed, at Ordet *Passiarflag* og alle de dertil hørende Udtryk figurerer i Roedings Ordbog. Det er jo en bekendt Sag, at Ordbøger paa Grund af deres særlige Bestemmelse indeholder og nødvendigvis maa indeholde meget forældet Stof. Desuden var Roeding ikke dansk og har vistnok kun haft Andenhaandskendskab til vort Sprog. Altsaa, fordi han i 1793 opfører Ordet *Passiarflag* som dansk, kan man ikke deraf slutte, at man paa den Tid brugte Passiarflag i den danske Marine. Det er i Virkeligheden ganske utvivlsomt, at hele Passiarterminologien dengang ikke benyttedes længere.

Dette fremgaar deraf, at i de danske Signalbøger for Flaaden fra 1779 og 1799 findes forskellige Signaler for at kalde Flaadechefer og Skibschefer om Bord til den Kommanderende, men Ordet *Passiar*, *Pischar* eller *Pascharflag* er ikke omtalt.

Ordene synes at være forsvundet fra det officielle tekniske Marinesprog længe før 1779. Jeg slutter dette af den Anvendelse, som man ved Aarhundredets Midte gjorde af Udtrykket *at holde Passiar*. Man læser saaledes i § 479 af Frederik V's Søe-Krigs-Artikels-Brev fra 1752 følgende Instruks: »(Kvartermesteren) skal exercere Chaloup-Roerne i at roe, holde dem til at roe smukt, afværge at de ikke negligere sig ved at snakke og holde patiare.»

Længere fremme (§ 595) i samme kongelige Kundgørelse findes følgende Forbud: »Ingen maa paa en Chaloupe holde Patiare, ej heller røge Tobak.»

Det fremgaar af disse Texter, at i 1752 havde Talemaaden *at holde Passiar* ikke længere sin oprindelige officielle Betydning, at holde Krigsraad. I Frederik den Femtes Brev skinner den moderne Anvendelse ganske tydeligt igennem. Det er forbudt Chaluproerne at holde *Passiar*, hvilket vel vil sige saa meget som, at de ikke maa snakke højt eller snakke i Munden paa hverandre.

Spørgsmaalet bliver nu, hvorledes har denne Betydning udviklet sig af den oprindelige? Ved første Øjekast synes de to Betydninger at ligge meget langt fra hinanden. Jeg tror dog, at de uden større Vanskelighed kan knyttes sammen. Det hedder i en bekendt gammel Vise af J. C. Tode:

Vi Sømænd gjør ej mange Ord,
Ej hykle eller prale,
Om hvad der i vort Hjerte bor,
Bør Daad, ej Munden tale.

Det synes dog utvivlsomt, at der ikke er blevet sparet paa Ordene, naar der *holdtes Passiare* hos Chefen.

Fra at forhandle har Talemaaden faaet Betydningen at snakke. Ganske den samme Betydningsændring undergaar Udsagnsordet *passiare*, og her kan den gamle Forbindelse »at *passiare* med Flag» have hjulpet virksomt med til Udviklingen. I en Komædie af J. C. Tode: »Søofficererne eller Dyd og Ære paa Prøve» fra 1782 siger en Søelieutenant paa halv Gage: »Staa nu ikke her og *passiar* om det. Hvad der er gjort, er gjort» (V, Sc. 14).

Det er interessant at lægge Mærke til, at Ordet er lagt i Munden paa en Sømand. Saaledes er ogsaa Forholdet i »Peters Bryllup» fra 1793 af Thomas Thaarup. Her siger Jon Baadsmand: »Tand for Tungen! Kaptajnen lider ej den *Passiaren* om Velgjort» (II, Sc. 7).

Man forstaaer nu Grunden til, at Ordet saa sent er blevet optaget i de almindelige Ordbøger. Det findes hverken i Videnskabernes Selskabs Ordbog eller hos Molbeck (1828—33). Det var et Ord, der hørte hjemme i et særligt Klassesprog, og det var derfor udelukket fra de almindelige Ordbøger. Fra Sømandssproget vandrede det imidlertid over i Fællessproget, og det mistede hurtigt sit oprindelige maritime Præg.

Vi vender nu tilbage til *Passiar* som søteknisk Ord. Som ovenfor paavist benyttedes det baade i dansk og svensk Marinesprog. Vi har sikkert laant det fra Tysk, hvor Former med *i* i første Stavelse synes at have været de mest benyttede. Man finder saaledes *Pitsjahrsflagge* og *Pisjahrsflagge*.

Oprindelsen til de anførte Udtryk er det ikke vanskeligt at eftervise, de stammer som saa mange andre Ord vedrørende Søvæsen fra Hollandsk. I dette Sprog benyttes *pitsjaren* i Betydningen at kalde Underbefalingsmændene om Bord paa Chefens Skib for at holde Raad, eller senere hen i Tiden blot: at kalde om Bord ved Hjælp af et Signal. Man har ogsaa Hovedordene *pitsjaring* og *pitsjaar* og Sammensætningen *pitsjaar-vlag*.

Der er en saa nøje Overensstemmelse mellem disse

hollandske Ord og de tyske, danske og svenske, at der ikke kan være nogen Tvivl om deres Identitet. De dækker hverandre fuldstændigt, hvad Betydningen angaar, og i formel Henseende er Forskellen yderst ringe. De hollandske og tyske Ord har *i* i den første Stavelse. Dette *i* kan ogsaa eftervises i en ældre dansk Form, men ellers er det fortrængt af *a*: *Pischare* er blevet til *Paschare*, hvoraf senere *Passiar*.

Her foreligger utvivlsomt det Fænomen, som man kalder Stavelsharmoni, og som ytrer sig derved, at den lydlige Forskel mellem to paa hinanden følgende Stavelser udjævnes. Udjævningen kan berøre enten Vokalen eller Konsonanten. *Passiar* af *Paschare* for *Pischare* afgiver et godt Exempel paa Vokalharmoni. Paa samme Maade er det latinske *bilancea* blevet *balancea*, hvoraf *balance*, vort *Balance*, og det italienske Ord *carnevale* er paa Fransk blevet *carnaval*. Konsonantharmoni foreligger f. Eks. i den vulgære københavnske Udtale af *Socialist* og *Sergent* som *Sjosjalist* og *Sjersjant*. Samme Fænomen i fransk *chercher*, der oprindeligt hedder *cercher* smlg. engelsk *search*.

Vi har nu fulgt Ordet *Passiar* tilbage til Hollandsk, men derfor er vi endnu ikke naaet til Enden af vore Undersøgelser. Ordet hører nemlig heller ikke oprindeligt hjemme i Holland; det stammer fra fjerne, tropiske Egne. *Pitsjaring* og *pitsjaren* forekommer nemlig i Midten af det 17de Aarhundrede i Indberetninger og Papirer vedrørende Ostindien; herfra er Ordene kommet; og den hollandske Sprogforsker P. J. Veth afleder dem sikkert med Rette af det malayiske Ord *bilsjara*, Overvejelse, Raadslagning, Raadsforsamling.

Den kulturhistoriske Baggrund for Ordets Oprindelse er altsaa følgende: Naar de hollandske Købmænd og Kolonibestyrere skulde træffe Aftale med de Indfødte i Ostindien, traf de to Parter sammen til en Forhandling, som man kaldte *bilsjara*, idet Hollænderne optog den fremmede Benævnelse.

Meddelelser fra fremmede Mariner.

Ved Kaptajn Ackermann.

En amerikansk Søofficer, der er kommet til England, har givet følgende Beretning om sine Oplevelser i en tysk U-Baad.

Den 30. September 1918 blev hans Konvoj angrebet af en tysk U-Baad, og hans eget Skib blev torpederet og sank, hvorefter Chefen og 1. Maskinist blev bjærget ombord i den tyske U-Baad.

I 11 Dage fortsatte de mod den amerikanske Kyst, men den 11. Oktober kom der Telegram, som kaldte alle tyske U-Baade tilbage fra amerikanske Farvande.

Den 12. Oktober stoppede de og sænkede den norske Dampner »Stefinder«. Mislykkede Angreb blev senere foretaget paa andre Skibe, og den 20. Oktober blev U-Baaden beordret til Kiel, hvorpaa den stod Nord om Irland og Skotland. Ankomst til Kattegat den 12. November og til Kiel den 15. November.

Da Vaabenstilstanden var blevet undertegnet blev de 2 Krigsfanger sat paa fri Fod; men da det havde sine Vanskeligheder at komme til England foreløbig, fik de begge Tilladelse til at blive ombord og at følge med paa den sidste Rejse til Harwich, hvor Tyskerne afleverede U-Baaden den 1. December.

Dagen før Vaabenstilstanden blev undertegnet besluttede flere tyske Officerer selv fuldstændig at bemane een af de største og nyeste U-Baade for at forsøge et Angreb paa den engelske Flaade ved at forcere Scapa

Flow Spærringen. Baaden var forsynet med 11 Stk. 50 cm Torpedoer.

Forsøget mislykkedes. U-Baaden blev hængende i den inderste og 3. Netspærring ved Scapa Flow og blev minesprængt kort før den naaede sit Maal. Alle ombordværende omkom.

Den største og nyeste tyske U-Baad — U 126 — som har gjort sin første og eneste Rejse til England for at blive afleveret er forsynet med 4 Stævnør og den har Plads til 20 Stk. Torpedoer ombord. Den er armeret med 1 Stk. 14 cm Kanon og udrustet til at kunne udlægge 42 Miner. Størrelse c. 1600 Tons. Længde 250 Fod. Dybgaaende 14 Fod.

Tilvæksten til den amerikanske Marine har i de sidste Aar udgjort: 2 Kampskibe, 36 Destroyers, 28 U-Baade, 355 U-Baadsjagere og 13 Minestrygningsfartøjer. Den 1. November 1918 var ialt 338 Skibe under Vimpel med en Besætning paa ialt 75,000 Mand, hvoraf 5000 Officerer.

Af de tyske Skibe, som det siden 1917 er gaaet mest ud over for at skaffe Materiale til Undervandsbaadsbygningen nævnes ifølge Kapt. Persius Beretning.

Kampskibene: Schlesien, Schleswig-Holstein, Hannover, Deutschland, Braunschweig, Elsass, Lothringen, Hessen, Preussen, Wittelsbach, Wettin, Zähringen, Mecklenburgh, Schwaben, Kaiser Friedrich III, Kaiser Wilhelm II, Kaiser Barbarossa, Kaiser Wilhelm der Grosse, Kaiser Karl der Grosse og Woerth.

De 8 Kystforsvarsskibe: Odin, Aegir, Siegfried, Beowulf, Frithjof, Heimdal, Hildebrand og Hagen.

Panserkrydserne: Roon, Prins Heinrich og Bismarck.

De beskyttede Krydsere: Freya, Hertha, Victoria Luise, Hansa, Vineta og Kaiserin Augusta.

De lette Krydsere: Strassburg, Danzig, Hamburg, Berlin, Lübeck, Nympe, Thetis, Amazone, Medusa, Gazelle, Niobe, Gefion, Condor og 3 andre.

Desuden er et større Antal Destroyers og Torpedo-baade ligeledes enten blevet hugget op eller desarmeret.

Beskyttelse for Skibe mod forankrede Miner.

Oversat fra »Engineering» af 14. Febr. 1919 ved P. I.

Det har længe været almindeligt kendt her i England, at vore Skibe kunde sejle igennem fjendtlige Minespærringer, men Hemmeligheden ved den Opfindelse, der anvendes i dette Øjemed, har været holdt godt fortroligt.

De vedføjede Billeder, der viser det Apparat, som kaldes en »Paravane» og som har været anvendt af alle Slags Skibe til Beskyttelse mod forankrede Miner, kan imidlertid nu offentliggøres.

For Opfindelsen af »Paravane»-Apparatet skylder vi, Commander D. C. Burney, C. M. G., Tak, idet han henvendte Admiralitetets Opmærksomhed paa det i Begyndelsen af Aaret 1915. Der blev derefter straks indrettet en særlig Afdeling ved Portsmouth Værftet, der skulde undersøge Betydningen af Commander Burneys Ide, og Resultatet blev, at den Type, som man nu er kommen til, har virket tilfredsstillende under alle de Forhold, hvor den har været prøvet.

Billedet Fig. 1 giver et godt Indtryk af en »Paravane» ophængt under den dertil indrettede, drejelige Kran, klar til Kastning.

Som man vil se, bestaar hele Apparatet, beskrevet i korte Træk, af 4 Dele.

1) Et torpedoformet Legeme af Staal med tilstrækkelig Flydeevne til at bære alt Tilbehør samt den Staaltraadstrosse, hvormed det er forbundet til Skibet.

2) Et koniskt Haleparti med horizontale og vertikale Finner til Stabilisering og med Ror, der bevæges af en hemmelig Mekanisme for at holde »Paravanen» i den Dybde, hvortil den inden Brugen indstilles.

3) Et buet Staalplan, som er forbundet til selve Torpedolegemet ved et let System af Stag. Dimensionerne

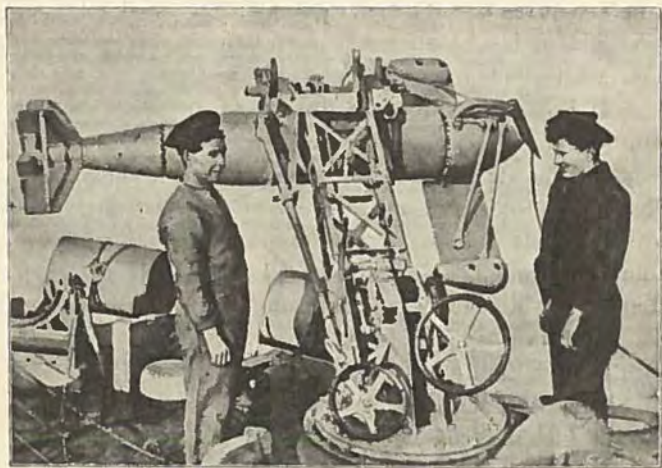


Fig. 1. Apparatet installeret om Bord.



Fig. 2. En Paravane klar til Kastning.

af Planet og Indfaldsvinklen for Vandets Skæring paa dette afpasses efter det slæbende Skibs Fart, og det mindste udvendige Tryk er tilstrækkeligt til at sikre sig mod Minen, idet dennes Ankertov kappes, hvorefter den gaar i Overfladen i sikker Afstand fra Skibet.

4) En særlig indrettet Konsol af betydelig Styrke, som bærer to let aftagelige Knivblade; der maa være af Staal af fineste Kvalitet for at kunne taale med korte Mellemrum og uden at lide større Overlast at kunne overskære de 1 inch til $1\frac{1}{4}$ inch tykke Staaltraadstove, som i Almindelighed anvendes til Forankring af Miner. Denne Konsol sidder paa Støttestativet til Planet og paa den modsatte Side af dette.

Igennem dette Apparat er Torpedolegemet forbundet til Skibet ved et Staaltraadstov, der baade for Formens og Materialets Vedkommende maa være af speciel Konstruktion, idet det efter de første Forsøg viste sig, at en Staaltraadstrosse af almindelig Kvalitet ydede for megen Modstand paa Grund af sin Form, og at Materialet svækkedes hurtigt af de overmaade stærke Vibrationer som fremkommer, naar »Paravanen« slæbes af et hurtigt-gaaende Skib.

Det fuldstændige Udstyr til et Skib bestaar af to saadanne Apparater, som hver slæbes i sin Staaltraadstrosse fra Stævnen af Skibet saaledes som anført, det ene om Styrbord, det andet om Bagbord, hvorved de tilsammen, populært fremstillet, danner et V eller en Kileform med Skibets Stævn som Kilespids.

Den kombinerede Virkemaade af Planet og Torpedolegemet maa være saaledes, at det udvendige Tryk paa Planet staar i et bestemt Forhold til hele Legemets samlede Modstand og saaledes, at Slæbetrossen faar en saadan Visning, at den lader Minens Ankertov glide let laugs ad sig til Knivbladene paa »Paravanens« Forpart. Apparatet indstilles til at slæbe i en Dybde af imellem 3 eller

4 feet under Kølen, og denne Dybde kan meget nær holdes under alle Skibets Hastigheder.

Det er let forstaaeligt, at det spiller en væsentlig Rolle, at Systemet konstant holder sin Dybde, da Skibets Sikkerhed udsættes ved en nævneværdig Højdesvingning, idet Minen saa kan slippe under Slæbetrossen og tørne paa Skibet; paa den anden Side kan en nedadgaaende Svingning bevirke, at »Paravanen« ødelægges paa lægt Vand ved at tørne mod Bunden. Dette kræver selvsagt nøjagtig Beregning og omhyggelig Fabrikation ved Fremstillingen, men det er ogsaa lykkedes saa fuldstændigt, at Variationerne sjældent overstiger to til tre feet fra den indstillede Dybde.

Alle Vanskelighederne ved Problemet at beskytte Skibe mod Miner var dog ikke overvundne med den vellykkede Fremstilling af »Paravanes«.

De forskellige Skibstyper har jo meget forskellige Stævnformer, og det kostede megen Omtanke at finde paa en tilfredsstillende Maade at forbinde den inderste Ende af Slæbetrossen til Skibsskroget, for at »Paravanes« kunde føres under alle forskellige Forhold og særlig i svær Sø.

Paa Skibe, der var under Bygning, blev Stævnen specielt indrettet dertil, og derved opnaaede man et meget fyldestgørende Arrangement, hvorved det samtidigt lykkedes at skaffe Besætningen meget ringe Arbejde med Betjeningen.

I færdigbyggede Skibe afgang Indretningen i høj Grad af Stævnens Form, og dette i Forbindelse med, at man maatte sikre sig mod, at Beslag med Tilbehør blev sønderslaaet i saa svær Sø, som søgaaende Skibe er udsatte for, skabte yderligere Vanskeligheder baade ved Fremstillingen af Standard-Arrangementer og en hurtig Fabrikation af saadanne.

Skibenes Forsyning med det fornødne Udstyr kunde i det hele kun opnaaes ved forøget Vægt og forøgede

Udgifter, men til Trods herfor blev næsten 75% af Storbritanniens Tonnage beskyttet paa denne Maade, uden at et eneste Skib, der havde de omhandlede Sikkerhedsforanstaltninger, blev beskadiget af Miner.

Det maa have forvoldt Fjenden en hel Del Bekymring at konstatere, at vore Skibe ubeskadiget kunde passere hans omhyggeligt udlagte »Døds-Fælder«; det vilde heller næppe have varet længe, før der var forsøgt Modforanstaltninger mod vore »Paravanes«, men i saa Fald var det en Tilfredsstillelse at vide, at vor Opfindsomhed altid har fulgt godt med.

Men i alle Tilfælde kan, paa det Stadium man nu er, en Paravane kappe den sværeste Kæde eller den tykkeste Staaltraadstrosse, som inden for praktiske Grænser kan bruges til Forankring af Miner.

Ud over ovenstaaende Meddelse fra Engineering kan meddeles, at det efter forskellige Oplysninger synes at fremgaa, at det ovennævnte »hemmelige« Dybdereguleringsapparat antagelig bestaar af en hydrostatisk Ventil, som i Forbindelse med en Modtryksfjeder og Duvningsstabilisering ved Kvægsølv paavirker Dybderorerne gennem en Trækstangsforbindelse. Torpedolegemets Stilling i Vandet under Slæbning er saaledes, at Styreplanet, som jo tjener til at faa Apparatet til at skære ud, kommer paa den udvendige Side og Kniven i hvilken Slæberen er fastgjort følger paa den indvendige Side af Torpedolegemet.

Om Arrangementet ved Skibsstævnen har man hørt, at der i nogle Skibe anvendes en Art Rullevogne, der griber om Stævnen og som holdes oppe ved en Ophaler og hvortil Slæbetrokkerne er fastgjort.

»Paravanen« skal ogsaa med Held kunne anvendes mod Undervandsbaade, idet der i saa Fald anbringes en Sprængladning i Forparten af Paravanens Torpedolegame.

Nekrolog.

Kommandør Peter Constant Helmuth Ulysses Jessen er født den 1. April 1834 og Søn af Kammerherre, Overførster i Jylland Nicolai Jacob Jessen og Hustru Selma Henriette f. Baronesse Dirckinck-Holmfeldt. Han blev Søkadet i 1847 og afgik fra Akademiet som Sekondløjtnant den 3. August 1853. Under sin Virksomhed i den danske Marine i et halvt Aarhundrede, har han hovedsagelig været anvendt som farende Officer. Af hans mange Udkommandoer skal særlig nævnes, at han i 1864 var udkommanderet med Skruelinieskibet »Skjold«, med hvilket han deltog i Affæren ved Rügen den 17. Marts. Fra 1868 til 71 var han Fyr- og Vagerinspektør, 28. December 1869 blev han Kaptajn og 12. April 1870 Ridder af Dannebrog. I 1872 var han Næstkommanderende i Panserbatteriet Lindormen og var derefter 1873—75 i Koffardifart som Fører af Dampskibet »Kjøbenhavn«. I 1875 var han Chef for Panserskonnerten »Esbern Snare«, i Vinteren 1876—77 Næstkommanderende i Fregatten »Jylland« paa Togt til Vestindien og i 1876 Chef for Skonnerten »Ingolf« paa Prøvetogt. Den 29. Januar 1881 modtog han Dannebrogsmændenes Hæderstegn og var samme Aar Chef for Skonnerten »Absalon« paa Mærkesejlads og i Eskadre. 1882 var han Chef for Kongeskibet »Dannebrog« og det følgende Aar Chef for Korvetten »Dagmar« paa Krydstogt i Atlanterhavet. Den 24. Oktober 1884 blev han Kommandør og var derefter 1885—87 Tøjmaster og Chef for Artillerikorpset. Som Kommandør var han Chef for Panserskibet »Tordenskjold« i Eskadre i 1887, 1891 og 1894 og Stabschef i Øvelseseskadren i 1890. Den 13. Febr. 1891 modtog han Kommandørkorset af 2. Grad og ved sin Afsked af Søofficerskorpset den 16. Juli 1897 Kommandørkorset af 1. Grad.

Fra Bedstefaderen, Kontreadmiral Carl Wilhelm Jessen, den heltemodigē Chef for Briggen »Langen« i 1801 og for Linieskibet »Prinds Christian Frederik« ved Sjællands Odde i 1808, havde han arvet sin Kærlighed til og Interesse for Marinen, som han hele sit Liv indtil sin Afsked tjente som en pligtopfyldende Officer. Under et noget indesluttet Væsen og et til Tider opbrusende Sind havde han en udpræget Retfærdighedssands og et varmt Hjerte for de Undergivne og de smaa i Samfundet. Han var i mange Aar Medlem af Direktionen for Bombebøssen i Kjøbenhavn og 1897—1910 Medlem af Sø- og Handelsretten.

Han var gift med Anette Elise Susanne f. Lüttichau fra Tjele, der døde før ham uden at efterlade sig Børn. Han døde i Kjøbenhavn efter et kort Sygeleje den 28. Marts 1919 og blev begravet paa sin 85 Aars Fødselsdag paa Assistens Kirkegaard.

T.-J.

Undersøgelses-Kommissionens Betænkning

for

Søslaget ved Tsu-Schima 27 og 28 Maj 1914
mellem den 2den russiske Stillehavseskadre og den
japanske Flaade.

Oversat fra det russiske Tidskrift „Morskoi Sbornik“.

Ved Kaptajn Louis Tvermoes.

(Fortsat fra Novemberheftet 1918.)

Fjenden kommer i Sigte.

Fra Klokken 6 Morgen begyndte Vejret at klare noget op, og man kunde se mellem 5 og 6 Kvartmil væk. Paa dette Tidspunkt observeredes tværs ud for Eskadren den japanske Krydser Idsumi i en Afstand af 12,000 Meter, som gik paa parallel Kurs med Eskadren.

Der var ingen, der foretog sig noget for at jage denne Krydser. Eskadrechefen ansaa det for at være risikabelt, da den japanske Hovedstyrke antagelig ikke kunde være langt borte, og Chefen for Krydserdelingen mente ikke paa egen Haand, uden Eskadrechefens Tilladelse eller Ordre, at kunne foretage sig noget i saa Henseende. Idsumi vedblev at gaa lidt agten for tværs af Eskadren i en Afstand af 12,000 Meter.

Klokken 8 F. M. hejstes Topflage i Eskadrens Skibe i Anledning af Kejserens Kroningsdag.

Klokken 9 F. M. gav den Kommanderende Signal om at Kursen ved Middagstid vilde blive ændret til N 23 O, og henimod 10 F. M. saaes om Bagbord og agten for Eskadren Silhuetterne af de fjendtlige Skibe. Disse gik i Kølvandslinje paa en Kurs nærlig parallel med Eskadrens, og halede ind paa denne; man kunde ret hurtigt skelne Krydserne Matsushima, Itsukushima, Hashidate, Akisuzu og det gamle Panserskib Tschin-Jen.



Paa Signal fra den Kommanderende forøgede Styrbords Kolonnes 1ste og 2den Deling af Panserskibene Farten til 11 Knob, og stod hen foran Bagbords Kolonne, der bestod af 3dje Panserskibsdeling og som vedblev at gaa med en Fart af 9 Knob og holdt den tidligere Kurs. Da Fjenden observerede denne Manøvre, forandrede Krydserne Kurs til Bagbord, og begyndte at trække længere ud fra Eskadren.

Overgangen af Eskadren fra den ene Orden til den anden varede, navnlig paa Grund af Uensartetheden af de forskellige Skibes Fart, nærlig 1 Time, og Eskadren var først kommet i Slagorden da Klokken var 10³/₄ F. M. Paa dette Tidspunkt jagede Krydseren Schemtschug, med et Skud for Bougen, en lille japansk Damperskib bort fra Eskadrens Vej, uden at stoppe den eller nærmere undersøge den.

Forude saas i Horisonten for kortere Tid ad Gangen nogle fjendtlige Torpedobaadsdelinger, og tværs ude om Bagbord kunde man lidt før Klokken 11 F. M. skelne Skrogene af 4 Krydsere, der nærmede sig, og i hvilke man snart erkendte de japanske Krydsere Kasagi, Tschitose og Nitaka.

Efter Signal fra den Kommanderende gik Krydserne Dmitri Donskoi og Wladimir Monomach ud af deres Deling og den sidste gik over til Dækning af Transportdamperne paa Eskadrens Styrbords Laaring.

Signal for Klart Skib.

Da dette Signal blev givet, gik Isumrud, der gik lidt ude om Bagbord for Panserskibene, over paa Styrbords Side af disse, og fulgte efter Schemtschug i Kølvanet. 1ste Torpedobaadsdeling gik i Kølvanet paa Isumrud, og 2den Torpedobaadsdeling fortsatte tværs udfor Krydserdelingen om Bagbord, hvilken sidste gik i Kølvanet paa Panserskibene.

Eskadrens Kampformation strakte sig saaledes over en Længde paa godt og vel 4 Kvartmil.

Det første Skud.

Kl. 11¹/₄ affyredes fra Panserskibet Orel det første Skud paa den sig nærmende Krydser Kasagi, som det syntes mere ved en Tilfældighed, og herefter aabnede hele Eskadren Ilden paa Afstande omkring 8,000 Meter. De japanske Krydsere bøjede ud fra Eskadren og besvarede vor Ild med enkelte Skud.

Den Kommanderende standsede Ilden med Signalet: „Spar paa Ammunitionen“.

Der afsendtes ingen Krydsere til Forfølgelse af Fjenden.

Kl. 11¹/₂ gaves der Signal til at lade Besætningerne faa Middag i Hold.

Lige inden Middag indhentede Eskadren endnu en Deling af Krydsere og Torpedobaade, mellem hvilke saas Krydserne Tschida og Schichaja.

Da den Kommanderende forment ved Middagstid at være omtrent i Midten af Koreastrædet, forandrede han Kursen til N 33 O. De fjendtlige Krydserdelinger gik over paa den Styrbords Side af Eskadren og vedblev at holde ud fra den forefter og mod Øst, og forsvandt efterhaanden i Disen.

Overgang til en ny Slagorden.

Den Kommanderende var af den Mening, at den fjendtlige Hovedstyrke vilde dukke op forude om Styrbord for Eskadren, og han gav derfor Ordre til, at Panserskibene skulde foretage en Drejning af 8 Streger til Styrbord; men saa forandrede Admiralen Mening og gav Signal til at 2den og 3dje Panserskibsdeling skulde holde deres tidligere Kurs, medens 1ste Deling skulde trække ud til en Linje, der var vinkelret paa Flagskibets Kurs og her dreje 8 Streger til Bagbord og danne en

anden Kolonne, der var parallel med den første; Afstanden mellem Kolonnerne omtrent 3,000 Meter.

Efter Afslutningen af denne Manøvre, der udførtes af 1ste Panserskibsdeling med en Fart af 11 Knob, blev der givet Signal til Eskadren om at gaa med en Fart paa 9 Knob. Dette var omtrent Klokken 1 E. M. Eskadren fortsatte med Kurs N 23 O i to Kølvandslinjer med Transporterne agten for Styrbords Kolonne, 1ste Panserskibsdeling og Krydserne agten for Bagbords Kolonne, 2den og 3dje Panserskibsdelinger.

Da Klokken var 1³/₄ E. M. observeredes forude om Styrbord, i en betydelig Afstand, de fjendtlige Panserskibe, formeret i Kølvandslinje og styrende en Kurs, der skar Eskadrens.

Formationsforandring under det første Sammenstød.

Da det blev den Kommanderende klart, at det var Fjendens Hensigt at søge over paa den Bagbords Side af Eskadren, hvor 2den og 3dje Panserskibsdelingers svagere Panserskibe gik, gav han Ordre til 1ste Panserskibsdeling om at forøge Farten til 11 Knob og holde Bagbord over for at gaa i Spidsen af Bagbords Kolonne.

Men denne Manøvre, der var begyndt temmelig sent, kunde ikke tilendebringes med tilstrækkelig Hurtighed med den store Afstand, der var mellem Kolonnerne, og Skibenes forskellige Fart.

Efter at den fjendtlige Kolonne af Panserskibe og Panserkrydsere var gaaet over paa den Bagbords Side af Eskadren, vendte Skibene efterhaanden til en Kurs nærlig parallel med Eskadrens.

Fjendens Hovedstyrke, der gik med en Fart af 15 Knob bestod af Panserskibene Mikasa, Schikischima, Futschi, Aschi og Panserkrydserne Kasuga, Nishin, Iwate, Idsumu, Asama, Tokiwa, Jakumo og Adsuma.

Agten for Hovedstyrken og parallelt med denne gik de lettere japanske Krydsere, som ikke havde forandret

Kursen, men var vedblevet at staa SW-over, da Panserskibene vendte til modsat Kurs.

Omtrent Kl. 1³/₄ E. M. aabnede de to forreste Skibe i vore Kolonner Fyrst Suwaroff og Oslabija Ilden mod Fjenden i en Afstand fra denne paa omtrent 6—8,000 Meter.

Samtidig hermed hejstes der paa Fyrst Suwaroff Signal for, at Transportdamperne skal holde mere Styrbord ud, og at 2den Panserskibsdeling skal holde i Kølvet paa 1ste Panserskibsdeling.

Det første Signals Bydende blev straks udført; men det andet Signal kunde ikke bringes til Udførelse, idet 1ste Panserskibsdeling var drejet til N 23 O, inden den endnu var kommet op i Kølvet paa den øvrige Eskadre; det agterste Skib i denne Deling, Orel befandt sig tværs om Styrbord for det forreste Skib i Bagbords Kolonne Oslabija, da denne aabnede Ilden paa Fjenden. For nu at lade Orel passere sig maatte Oslabija mindske Fart, ja endda stoppe Maskinerne midlertidigt, og som Følge heraf løb de agten for værende Skibe ind mod hverandre, og den rette Afstand blev herved forstyrret mellem Skibene.

De første Træffere.

I Begyndelsen af Kampen konsentrerede Fjenden sin Ild paa Flagskibet i den Bagbords Kolonne, Panserskibet Oslabija, som jo tillige var det nærmeste. Da saa vor 1ste Panserskibsdeling stod hen foran 2den Panserskibsdeling, overførte Nishin og Kasuga deres Ild paa 1ste Delings forreste Skib, Panserskibet Fyrst Suwaroff. Oslabija, der saa længe havde været udsat for Fjendens konsentrerede Ild, havde faaet flere alvorlige Træffere navnlig i den forreste Del af Skibet, og havde herved faaet stærk Krængning til Bagbord, og der var udbrudt Ildebrand der ombord.

De agterste Skibe i 2den og hele 3dje Deling af

vor Eskadre kunde ikke tage Del i Kampen paa dette Tidspunkt, som en Følge af de store Afstande til Fjenden, og fordi de forreste af vore Skibe maskerede deres Ild.

Den fjendtlige Panserskibskolonne, der gik paa samme Kurs som vor Bagbords Kolonne, omtrent NO, kom efterhaanden nærmere ind paa vor Eskadre. For nu at formindske Afstanden til Fjenden forsøgte den Kommanderende at holde noget Bagbord over; men Suwaroff kunde ikke modstaa den stærkt konsentrerede Ild, der var rettet imod den, og Admiralen gav derfor Ordre til at holde af til Styrbord igen. Der var udbrudt svære Ildbrande saavel paa Panserskibets Batteri- som øverste Dæk; Overbygninger, Baade og meget andet Træværk fængede ligesom alt det der var stillet op for at hindre Splintervirkningen saasom Køjer o. a. lign. blev et Rov for Luerne.

Panserskibet Oslabijas' Undergang.

Paa dette Tidspunkt, omtrent Klokken 2¹/₂ E. M. drejede Panserskibet Oslabija ud af Linjen. Den laa stærkt paa Næsen og krængede meget til Bagbord. Efter nogle Øjeblikkes Forløb kæntrede den og gik til Bunds for Øjnene af den forbigaaende Eskadre. Torpedobaadene Brawy og Bujny samt Bugserdamperen Svir gik hen til Stedet, hvor Oslabija var gaaet ned og optog flere Officerer og omtrent Halvdelen af Besætningen. Chefen, Kommandør Ber og Næstkommanderende, Kaptein Pochwisajoff gik ned med Skibet tillige med saa godt som alle Marineingeniørerne, Lægerne, Præsten og de andre Officerer og Embedsmænd der ombord.

Den Kommanderendes Flagskib gaar ud af Linjen.

Omtrent samtidig med at Oslabija drejede ud af Linjen, fik Suwaroff en Skade paa Styreledningen, me-

dens Roret laa meget Bagbord. Som Følge heraf drejede Skibet ud til Styrbords Side, og drog Eskadren med sig, saaledes at den kort Tid efter laa paa Kursen Øst; men da det efterfølgende Skib, Aleksander III indsaar, at der maatte være noget galt fat, ophørte det at følge i Køl-vandet paa den, overtog Ledelsen af Eskadren og fortsatte Kampen med Fjenden.

Suwaroff mistede i den første Del af Kampen begge Stænger og alle Signaleringsmidlerne, saa at den ikke kunde gøre noget Signal. Viceadmiral Roschestwensky og Panserskibets Chef, Kommandør Ignatius, der begge var saarede, maatte gaa ud af Kommandotaarnet, i hvilket næsten alle var blevet dræbt, der befandt sig derinde, og i hvilket alle Apparater og andet lignende var blevet ødelagt af Ild og Granatstykker, og søge ned paa Centralkommandopladsen. Flagkaptajnen søgte at lede Panserskibets Bevægelser; men de Skader, Skibet havde faaet, var saa betydelige, at Skibet maatte opgive at tage mere Del i Kampen.

Fjendens Ild blev nu, i Overensstemmelse med hans stadige Taktik, koncentreret paa det førende Skib, Panserskibet Aleksander III, og Klokken 3 E. M. maatte Panserskibet søge ud af Linjen, og var paa dette Tids-punkt ganske indhyllet i Flamme. Eskadren blev nu ført videre af det følgende Skib, Panserskibet Borodino.

Taktiken i Slaget den 27de Maj.

De enkelte Tider og en nærmere Undersøgelse af de forskellige Bevægelser, der udførtes af Eskadrens Skibe den 27de Maj kan ikke fastslaaes af Kommissionen, da der angaaende disse foreligger meget modsigende Meldinger fra Deltagere i Kampen. Men af det, der foreligger, fremgaar det, at vore Skibe laa i en indre Kreds og var taget under Ilden fra Fjendens Skibe, der laa i en Kreds udenom og koncentrerede Ilden i Særdeleshed om vore forreste Skibe i Kolonnerne.

Da Panserskibene Suwaroff og Aleksander III (Chef Kommandør Buchwostoff) var drejet ud af Linjen, søgte man der ombord at blive Herre over de frygtelige Ildebrande, der hærgede dem.

Panserskibet Suwaroff var to Gange Genstand for Torpedobaadsangreb; det første var omtrent Kl. 3 $\frac{1}{2}$ E. M. og blev afværget af Panserskibet selv og de i Nærheden værende Skibe. Da Skibet blev angrebet anden Gang omtrent Kl. 6 blev det ramt af en Torpedo. Dette er blevet paastaaet af adskillige, der som Kilde har angivet japanske Beretninger; men Rigtigheden heraf har Kommissionen ikke kunnet fastslaa, da nemlig alle de Folk der blev der ombord, efter at Admiral Roschestwensky var bleven bragt fra Borde med Staben, ere omkomne. Admiralen blev ført fra Suwaroff omtrent Kl. 6 E. M.

Panserskibet Aleksander III var, saa vidt det har kunnet oplyses, ikke Genstand for Torpedobaadsangreb.

Panserskibet Sissoi Weliki (Chef Kommandør Oseroff) maatte Klokken 3 $\frac{1}{2}$ E. M. holde ud af Linjen for at faa Bugt med en stærk Ildebrand, der var udbrudt ombord; men allerede Klokken 5 E. M. kunde den igen indtage sin Plads i Linjen.

3dje Panserskibsdeling led mindst ved den fjendtlige Ild. Der var saa godt som ingen af Delingens Skibe, der var blevet alvorligt beskadiget. De sakkede ganske vist lidt agterud for de andre Delingers Skibe; men saa snart et af Skibene i de andre Delinger maatte søge ud af Linjen kom 3dje Deling igen ind paa sin Plads i Kølvaandslinjen.

Erobringen af Hospitalskibene Orel og Kostroma.

Omtrent Klokken 2 om Eftermiddagen angreb Fjendens Hjælpekrydsere Hospitalsskibene Orel og Kostroma, der gik agten for Eskadren udenfor Kamppladsens Omraade. Disse Skibe blev erobret og ført til japansk Havn.

Saalænge vore Panserskibsdelinger kæmpede med Fjenden og Krydserne deltog heri, skulde Hospitalsskibene opholde sig udenfor Skudvidde. Der var ingen af de andre Skibe, der forsøgte at dække disse Hospitalsskibe mod Angreb fra Fjendens Side, og disse søgte ikke selv at undvige og komme op til vor Eskadre.

Krydsere og Transporter.

Krydser- og Eclaireringsdelingerne holdt ved Begyndelsen af Kampen sammen med -Transportskibene gaaende paa Styrbords Side af Panserskibskolonnen og ingen af dem deltog i Kampen lige til Klokken 2 E. M. undtagen Krydseren Wladimir Monomach, der noget forinden dette Tidspunkt var kommet i Kamp med Krydseren Idsumi, der holdt gaaende for sig selv tværs ude om Styrbord for Eskadren.

Omtrent Klokken 2½ E. M., da der opstod Forvirring i vor Panserskibskolonne som Følge af Panserskibet Oslabijas Drejning ud af Linjen, stod de to Krydsere Oleg og Aurora med høj Fart hen mod Panserskibene, men mødte paa deres Vej en Deling af fjendtlige Krydsere, der kom fra Øen Kotsu-shima og stod ned imod Transportskibene. Krydserne drejede nu til modsat Kurs og aabnede Ilden paa Fjenden. Oleg holdt lige ned til de Transportskibe, der var under Dækning af Dmitri Donskoi og Wladimir Monomach, og aabnede snart Ilden mod de fjendtlige Krydsere og hejste samtidigt Signal om, at Krydserne skulde formere Kølvaslinje. Det varede imidlertid et Stykke Tid inden de forskellige Skibe kunde finde deres Post i Linjen, og den Skydning, der præsteredes, havde et meget tilfældigt Præg.

Endelig Klokken 3½ E. M. lykkedes det at faa Skibene ind i Kølvaslinje med Oleg i Spidsen, og i denne Formation blev Fjenden beskudt nogen Tid paa parallel Kurs med denne.

I Krydsernes Kølvandslinje gik nu følgende Skibe: Oleg, Aurora, Dmitri Donskoi, Wladimir Monomach, Swjellana og Almass, og til disse sluttede sig senere Schemschtschug, der havde forladt Panserskibdelingen, hvor den havde været lige siden Kampen var begyndt.

Bjedowy og Bistry.

Torpedobaadene Bjedowy og Bistry, hvis Bestemmelse det var, saafremt Flagskibet skulde blive gjort ukampdygtigt, at føre den Kommanderende og hans Stab over paa et andet Skib, kunde ikke finde deres Flagskib. Bistry gik i Gang med at bjerge Besætningen fra Oslabija, og Bjedowy gik fra det ene Skib til det andet, og Kampen gik til Ende, uden at de havde fundet Suwaroff.

Krydseren Isumrud holdt sig til Panserskibene af 2den Deling og ydede Hjælp ved Redningen af Folkene fra Oslabija; den maatte imidlertid hurtigt igen høre op hermed, for ikke at komme i Vejen for 2den og 3dje Panserskibdelingens Manøvrer.

Krydseren Urals og Damperen Russ's Undergang.

De Transportskibe, der laa tæt sammen i en Klump mellem Kl. 3 og 5 om Eftermiddagen led stærkt under den fjendtlige Ild, særligt fra hans Krydsere. Ved denne Tid blev Bugserdamperen Russ, der forinden var kollideret med Transportdamperen Anadir, ødelagt. Desuden blev der tilintetgjort følgende: Værkstedsskibet Kamschatka, Hjælpekrydseren Ural og enkelte andre. Chefen for Ural gav Besætningen Ordre til at forlade Skibet i Fartøjerne, da han mente, at det meget hurtigt vilde gaa til Bunds; men mod Forventning holdt det sig endnu et Par Timer og gik først til Bunds da en af de fjendtlige Panserkrydsere ramte den med et Skud fra en af sine svære Kalibre.

Krydserne Oleg, Aurora, Dmitri Donskoi og Wladimir

Monamach fik i denne Del af Kampen mange Træffere over Vandlinjen, men ingen under, og de kunde som Følge heraf holde deres Fart.

Det samme kan siges om Krydserne Schemschtschug og Isumrud. Den første kolliderede med Hjelpekrydseren Ural. Den sidste løb med Stævnen ind i Schemschtschugs Agterende. Den ødelagde det derværende Torpedoudskydningsapparat og rev Ladningsrummet af den deri liggende Torpedo, uden dog at Ladningen i Torpedoen eksploderede.

Chefen for Krydseren Awrora blev dræbt lige i Begyndelsen af Kampen, hvorefter Næstkommanderende overtog Kommandoen, skønt han allerede den Gang var saaret to Gange.

Klokken 5 E. M. tabte Fjendens Hovedstyrke, der gik i SO. Retning, vore Panserskibskolonner af Sigte, som Følge af den tætte Røg og det disede Vejr.

Fjenden observerede slet ikke, at vore Kolonner drejede til modsat Kurs, men vedblev at staa paa sin tidligere Kurs og fjærnede sig paa denne Maade nogle Kvartmil fra vor Eskadre.

Der indtraadte nu en Standsning, hvori Skydningen fra begge Sider kun vedligeholdtes af de lettere Krydsere og Hjelpekrydserne.

Da den Kommanderende blev ført fraborde i Flagskibet.

Da den Kommanderende skulde føres fraborde, lagde Torpedobaaden Buiny paa Siden af Fyrst Suwaroff, og Viceadmiral Roschestwensky, der var haardt saaret, blev baaret derombord. Med Admiralen fulgte en Del af hans Stab. Denne Manøvre blev udført under Fjendens Ild; Fyrst Suwaroff frembød paa dette Tidspunkt et grænseløst sørgeligt Skue: Masterne og Skorstenene var skudt væk, Taarnene var sønderskudt og alle Overbygningerne var ødelagte; men der blev alligevel stadigt skudt med de faa Kanoner, der endnu var i Behold.

Efter at have faaet Admiralen, Flagkaptajnen og en Del af Staben ombord i Buiny, gik denne, der var en Del beskadiget af den fjendtlige Ild, op imod Eskadren, der fjernede sig i NW. Retning. Efter Admirals Ønske blev hans Flag ikke hejst paa Boiny.

Paa Grund af Maskinskade kunde Boiny kun gaa ringe Fart, og det varede derfor nogen Tid, inden den kunde naa Eskadren.

Eskadren gik imidlertid NW over uden at der blev overholdt nogen bestemt Formation; den dannede nærmest nogle enkelte fra hinanden adskilte Kølvandslinjer. Afstanden mellem Skibene og Kølvandslinjerne var flere Steder meget betydelig. Forrest gik Panserskibene Borodino og Orel, langt agtenfor denne sidste kom Panserskibet Aleksander III, og efter den Nikolaj I med Kontreadmiral Nebogatoffs Flag; derefter kom Senjavin, Apraxin, Uschakoff, Navarin Sissoi Weliki og Nachimoff.

Om Bagbord for Panserskibene gik Krydserne, Transportskibene og Torpedobaadene imellem hinanden, uden Orden; der manglede kun Krydseren Ural, Værkstedsskibet Kamschatka og Bugserdamperen Russ.

Samtidig med at Torpedobaaden Boiny kom op til Eskadren, indhentedes denne af fjendtlige Panserskibe, som havde fundet den igen ved Hjælp af sine lette Krydsere, og nu nærmede sig fra Styrbords Side.

Overgivelsen af Kommandoen over Eskadren.

Torpedobaaden Buiny stod med Signalet »Admiralen overgiver Kommandoen til Admiral Nebogatoff«
vajende mellem Panserskibene og den øvrige Eskadre. Dette Signal, der blev gentaget af flere af Krydserne og Transportskibene, blev, efter Admiral Nebogatoffs Indberetning, ikke forstaaet ombord i Panserskibet Imperator Nikolaj I, der for kort Tid siden pr. Raaber havde faaet meddelt, at den Kommanderende var blevet saaret og befandt sig ombord i Torpedobaaden Buiny, og at Admiral Ro-

schestwenkys sidste Ordre havde været »Gaa til Wladivostok».

Fra Buiny blev der givet Ordre til Torpedobaaden Bjedowy om at gaa hen til Suwaroff og tage Resten af Staben ombord. Chefen for Bjedowy spurgte om hvor Suwaroff var, og da der blev opgivet ham en Retning, stod han ud i den; men han vendte snart tilbage, og havde intet set til Suwaroff.

*Panserskibet Fyrst Suwaroff's og Værkstedskibet
Kamschatkas Undergang.*

Ingen paa Eskadren kunde paa dette Tidspunkt mere se noget til Suwaroff. Ifølge japanske Oplysninger gik Skibet til Bunds omtrent Klokken 7 Aften, efter at det var lykkedes Fjenden at opnaa nogle Torpedotræffere paa den. Omtrent samtidig gik Kamschatka under.

Genoptagelse af Kampen mellem Hovedstyrkerne.

Imidlertid stod de japanske Panserskibe ind paa vore Panserskibskolonner indtil en Afstand af 6,000 Meter og koncentrerede deres Ild paa vore to forreste Skibe nemlig Aleksander III og Borodino.

Panserskibet Aleksander III's Undergang.

Omtrent Klokken 6 $\frac{1}{2}$ E. M. gik Panserskibet Aleksander III ud af Linjen, blev tilbage og stod derpaa hen paa Bagbords Side af Skibslinjen. Eskadren fortsatte sin Vej med Kurs NW.

Kontreadmiral Nebogatoffs Flagskib Panserskibet Nikolaj I forøgede Farten og søgte at vinde ind paa de Skibe, der gik foranfor. Da Admiral Nebogatoff ikke havde nøjagtige Oplysninger om Kontreadmiral Folkersens Skæbne, og da Signalet om at Kommandoen overdroges ham ikke var blevet aflæst derombord, meddelte han ikke noget desangaaende til de andre Skibe, men

indskrænkede sig til at hejse Signalerne Kurs N 30 O og »Følg efter Admiralen».

Fjenden havde allerede længe koncentreret Ilden paa Borodino; da Aleksander III gik ud af Linjen, udbrød der ombord i Borodino en meget hæftig Ildebrand, ledsaget af store Eksplosioner af Granatmagasiner. Kl. omtrent 7¹/₄ E. M. fik Borodino pludselig stærk Krængning til Styrbord og sank. Den havde bestandig været i Spidsen for Eskadren og havde vedligeholdt Ilden med Fjenden ustandselig.

*Afslutning af Artillerikampen og Begyndelsen af
Fjendens Torpedobaadsangreb.*

Admiral Togos Panserskibskolonne holdt imidlertid noget af til Øst, og herved fjærnede den sig noget fra vor Eskadre.

Forude om Styrbord observeredes paa dette Tidspunkt de japanske Torpedobaade. Vore Panserskibe af 2den og 3dje Deling sluttede op til forreste Skib, Panserskibet Oleg, der stadig gik paa Kursen nærlig W. Krydserne havde efter Signal fra Oleg formeret Kølvaldslinje om Bagbord for Panserskibene i en Afstand af 3,000 Meter. Agten for Krydserne gik Transportskibene i Uorden.

For at undgaa Torpedobaadsangrebene om Natten drejede Panserskibskolonnen til Bagbord, nogle af Skibene paa en Gang, andre i Formandens Kølvand, saaledes at det fra Krydserdelingen saa ud som om de gik mod Syd i en mindre velholdt Frontorden. Efter at være drejet til Syd formerede Panserskibene igen Kølvaldslinje, i Spidsen for hvilken gik Panserskibet Imperator Nikolaj I.

De fjendtlige Torpedobaade angreb nu hidsigt Panserskibsdelingerne, som satte Farten op til 12 Knob.

Solen gik ned Klokken 7¹/₂, og Mørket faldt temmelig hurtigt paa.

Eskadrens Hovedstyrkes senere kamp.

Panserskibskolonnen laa ikke mere end omtrent en Time paa Kurs S—SW. Efter at have afværget nogle af Fjendens Torpedobaadsangreb, drejede Flag-skibet Nikolaj I til Kurs N 32 O; efter den fulgte Panserskibet Orel stærkt beskadiget af den fjendtlige Ild fra Kampen om Dagen, men dog endnu i Stand til at følge med den øvrige Eskadre. Herefter fulgte Kystforsvarsskibene og de tre Panserskibe der var tilbage af 2den Deling.

Ved et af de første Torpedobaadsangreb blev Panserkrydseren Admiral Nachinoff, der gik paa en Kurs af nærlig SSW, lidt over 8 E. M. ramt forude ved 2det vandtætte Skodt om Styrbord. Forreste Rum fyldtes hurtigt af Vand, og Skibet kom til at ligge en Del paa Næsen, saa at Krydseren ikke kunde holde sin Fart og sakkede agter ud for Eskadren, imedens Lækmaatten anbragtes.

Noget senere, lidt før Klokken 9 E. M., da Panserskibsdelingen stod Nord i, maatte Kystforsvarsskibet Admiral Uschakoff opgive at følge med Eskadren, da den ved en Træffer i Bougen havde indtaget saa meget Vand i forreste Rum, at den laa stærkt paa Næsen.

Da Uschakoff var sakket agter ud for Panserskibene, fortsatte den paa Kursen N 23 O, og afdækkede ikke sine Lanterner og lyste ikke med Projektørerne. Dette Skib blev ikke en eneste Gang angrebet af de fjendtlige Torpedobaade.

Panserskibet Sissoi Weliki kunde kun daarligt følge Panserskibskolonnen den 27de Maj, da den allerede ved Kampens Begyndelse havde faaet flere Træffere forude i Nærheden af Vandlinjen. Der var blevet gjort de største Anstrængelser for at dæmme op for det indtrængende Vand, men henimod Aften begyndte Skodtet at give efter for Vandets Tryk, og der strømmede nu

saa meget Vand ind i det forreste Rum, at Skibet kom til at ligge stærkt paa Næsen, og Farten gik betydeligt ned. Under et Torpedobaadsangreb om Aftenen Kl. 10 kom Sissoi Weliki bort fra den øvrige Eskadre.

Panserskibet Navarin var sammen med Eskadren indtil Kl. 10 om Aftenen, og havde i Løbet af Dagen kun faaet forholdsvis faa Træffere. Klokken 10 om Aftenen, da Skibet holdt gaaende uden Lanterner og uden at afdække Søgelysene, blev det ramt af en Torpedo. Farten gik ned til omtrent 4 Knob, og Skibet kom nu bort fra den øvrige Eskadre.

Ved Dag gry den 28de Maj var der følgende Skibe tilbage i Panserskibsdelingen: 4 Panserskibe nemlig Nikolaj I, Orel, Admiral Sinjavin, General-Admiral Apraxin og Krydseren Isumrud. Alle disse Skibe holdt sig mørke i Løbet af Natten, og intet af dem blev ramt af Torpedoer.

Klokken 5 om Morgenen den 28de Maj saas i Horisonten de fjendtlige Skibe, og henimod 10 F. M. var vore Skibe omringet af Fjendens, der var 28 i Antal.

Da Admiral Nebogatoff ansaa enhver Modstand for unyttig, lod han hejse Overgivelsessignal paa Nikolaj I, hvorpaa Flaget blev halet ned paa Orel, Admiral Sinjavin og General-Admiral Apraxin. Officererne og Besætningerne paa disse Skibe blev overført til japanske Skibe, hvor de var meget forbavset ved at se, at disse var i saa ringe Grad medtagne af Kampen.

Krydseren Isumrud, der havde megt høj Fart, stod med fuld Fart SW i, og det lykkedes den at komme saa langt bort fra Kamppladsen i Løbet af forholdsvis ringe Tid, at Fjenden opgav at forfølge den.

Krydser- og Transportsskibsdelingen.

Som en Følge af Panserskibet Borodinos Undergang drejede Panserskibsdelingen pludselig mod Syd, og denne Drejning foregik saa hurtigt og overraskende,

at der opstod Forvirring i Krydser- og Transportskibsdelingen.

Mørket, der indtraadte hurtigt, efter at Solen var gaaet ned, Nærheden af de mange fjendtlige Torpedobaade, der paa dette Tidspunkt kom tilsyne overalt i Horisonten og straks angreb vor Eskadre, vore egne Torpedobaade der laa afventende uden noget Direktiv for, hvad de skulde gøre i Løbet af Natten, alt dette i Forening forøgede i høj Grad Alvoren ved Stillingen. Det saa fra Krydserne ud, som om Panserskibene vendte tilbage til deres Transportskibe i Frontorden, og kun Krydseren Oleg laa endnu i nogen Tid paa Kursen N 23 O; men den drejede ogsaa snart mod Syd og satte Farten op. Der opstod paa dette Tidspunkt en ubeskrivelig Forvirring. Skibene manøvrerede og drejede for at undgaa Sammenstød, og flere Gange antoges vore Torpedobaade for at være Fjendens og blev beskudt i Overensstemmelse hermed. Til Slut formedes en Orden nemlig følgende: Oleg, Awrora, Dmitri Donskoi og Wladimir Monomach i en Kolonne, og om Bagbord for disse gik Schemschtschug, Swetlana, Isumrud, Almas. Krydseren Oleg gav fuld Fart og efter den fulgte kun Awrora og Schemschtschug.

Almas.

Krydseren Almas, der havde holdt sig som agterste Skib i de lettere Krydseres Kolonne, maatte flere Gange dreje krappt for at undgaa Sammenstød med Transportskibene, der gik uden Orden paa begge Sider af Krydserkolonnen. Almas kom herved et Stykke agterud for Krydserne, og Klokkeren 9 Aften havde den tabt disse af Sigte.

Da Chefen for Almas, Kaptajn Tschagin, mente at han, hvis han vedblev at staa Syd paa vilde møde overlegne fjendtlige Styrker, hvilket han atter grundede paa, at han havde hørt stærk Skydning i SW, og da han endelig

mente, at han, ved at styre Syd, ikke efterkom Eskadrechefens Ordre om at gaa til Wladiwostok, tog han den Beslutning af sig selv at søge at naa derop.

Krydseren Isumrud søgte i nogen Tid efter Krydsrdelingen, og det lykkedes den ogsaa henimod Klokken 9 Aften at finde den, da denne laa paa Kursen N 23 O, og indtog saa Posten tværs udfør Panserskibet Nikolaj I.

De øvrige Krydsere og Transportskibe naaede paa Grund af deres ringe Fart ikke op til Krydsrdelingen.

*Torpedobaadenes Virksomhed i Lobet af Natten
til den 28de Maj.*

Vore Torpedobaade handlede efter deres Chefers bedste Skøn, da der ikke var blevet givet den mindste Anvisning i Retning af at angribe om Natten, ej heller var der fastslaaet et rendez-vous i Tilfælde af, at de skulde komme bort fra Eskadren.

Nogle af dem søgte at holde sig i Nærheden af de større Krydsere, men var her meget udsat for at blive beskudt ved en Fejltagelse. Andre holdt gaaende med langsom Fart og udbedrede de Skader, de havde faaet i Kampen om Dagen. Ombord i flere af dem var der en Del Mennesker, der var blevet reddet ved Panserskibenes Undergang.

Der var ingen af Torpedobaadene, der gjorde Forsøg paa at optræde selvstændigt mod Fjenden ej heller at slutte sig sammen i Grupper paa to eller tre og saa foretage et Angreb paa Fjendens Skibe om Natten.

Krydseren Oleg.

Krydseren Oleg forsøgte to Gange mellem Kl. 9 og 10 om Aftenen at holde Nord i, men maatte begge Gange atter staa Syd paa for at undgaa Fjendens Torpedobaadsangreb. Krydseren drejede saa til nærlig NW, saa at Awrora kun med Nød kunde følge den, idet den satte fuld Fart paa.

Gennemsnitsfarten for Oleg var mellem $8\frac{1}{2}$ og 12 M. N. 18 Knob og Kursen forandredes hyppigt, og flere Gange laa Skibet afventende med stoppede Maskiner.

Kontreadmiral Enquist, der havde sit Flag paa Krydseren Oleg, vilde helst endnu en Gang dreje til en nordlig Kurs gennem Øst, men Chefen, Kommandør Dobrotvorski, og Navigationsofficeren, Kaptajn de Livron, fraraadede at gøre dette, da man herved stod i Fare for at møde sine egne Panserskibe, som havde drejet til sydlig Kurs, og havde været paa Bagbords Side af Krydserne.

Kommandør Dobrotvorski gik ud fra, efter at have observeret Torpedobaaden Boinys Manøvrer med den saarede Eskadrechef ombord, og Panserskibsdelingens Drejning mod Syd, at det var Meningen, at Eskadren skulde trække sig tilbage henimod Schanghai, hvor en Del af Transportskibene var sendt hen; desuden havde han hørt allerede i Kamran, at Wladiwostok var afskaaret fra Landsiden; endelig kom Chefen for Oleg til den Slutning, at naar ikke hele Eskadren kunde naa op til Wladiwostok, saa var der ingen Mening i, at det enkelte Skib gjorde et Forsøg i saa Henseende.

Kommandør Dobrotvorski fik, efter at have anført forskellige taktiske Grunde, ret hurtigt Kontreadmiral Enquist til at afstaa fra ethvert yderligere Forsøg paa at gaa Nord paa, ligesom en Henstilling fra en Del af Officererne gaaende ud paa, at man ikke adlød Eskadrechefens sidste Befaling om at søge op til Wladiwostok, naar man stadigt søgte Syd paa, blev kort afvist.

Det var kun altfor klart, at Kontreadmiral Enquist ikke havde nogen klar Opfattelse af, hvad der i dette Tilfælde skulde gøres. Efter at Torpedobaadsangrebene var ophørt, mindskede Oleg Farten og holdt gaaende Natten igennem med 8 Mils Fart.

Efter Oleg fulgte kun Krydseren Awrora og Schemschtschug. De øvrige Krydsere drejede i Løbet af Natten til

nordlig Kurs, enten for at søge efter Panserskibsdelingen eller for at gaa for sig selv op mod Wladiwostok, medens Transportskibene blev langt tilbage.

Efter at være drejet til sydlig Kurs omtrent ved Solnedgang og indtil den følgende Morgen gjorde Oleg ikke et eneste Signal.

Lidt over Kl. 12 M. D. den 28de Maj stoppede Krydserdelingen op, og Kontreadmiral Enquist gik over paa Krydseren Awrora, som paa dette Tidspunkt blev kommanderet af Næstkommanderende, Kaptajn Nebolsin, da Chefen to Gange var blevet saaret.

Efter Overførelsen af Flaget fortsatte Krydserdelingen at gaa med langsomt Fart mod Syd.

Den 29de Maj observeredes i Horisonten Bugserdamperen Svir. Det havde været Kontreadmiral Enquists Hensigt at gaa ind til Schanghai og tage Kul fra de der stationerede Transportskibe; men da Krydseren Awrora efterhaanden var blevet langt tilbage, besluttede Admiralen at gaa til Manilla, og han gav derfor Chefen for Svir Ordre til ved sin Ankomst til Schanghai at sende Dampere med Kul til Manilla til Krydsernes Forsyning. Kontreadmiral Enquist mente tillige, at der i Manilla vilde blive Lejlighed til at udbedre Skibenes Skader uden at være nødsaget til at desarmere.

Krydsernes Ankomst til Manilla.

Krydserne ankom den 3dje Juni til Manilla, og efter de amerikanske Myndigheders Befaling maatte Skibene desarmere og forblive internerede til Krigens Slutning.

Adskillige af Olegs Officerer havde overfor Chefen gjort Forestillinger angaaende det urigtige i at staa Syd paa i Stedet for at søge med alle til Raadighed staaende Midler at komme Nord paa op til Wladiwostok; men Kommandør Dobrotworski ansaa det ombordværende Kulforraad for ringe og Skaderne, Krydseren havde faaet, for store til at kunne forsvare at staa Nord paa og forsøge

et Gennembrud til Wladiwostok. Derimod mente Kommandøren, at der var en Mulighed for at naa op til Wladiwostok, hvis Skibet til at begynde med gik ind til Schanghai, dér fyldte op med Kul og saa forsøgte at naa op til Wladiwostok østen om Japan. Men da det kom til Stykket, foretrak Kommandør Dobrotvorski dog at følge med de andre Krydsere. Endnu en Gang gjorde Officererne Forsøg paa at faa Kommandør Dobrotvorski til at dreje til nordlig Kurs, og i den Anledning foreslog Chefen at lade Spørgsmaalet om, hvorhen Skibet skulde gaa, afgøre ved Ballotering. Denne gav til Resultat, at Manilla var at foretrække, og Chefen sluttede sig saa hertil.

Aurora og Schemschtschug.

Baade Aurora og Schemschtschug holdt i Kølvet paa Oleg Natten mellem den 27de og 28de Maj. Der blev ikke udvekslet Signaler i Løbet af Natten; men ved Daggry blev der af Chefen for Aurora, Kaptajn Nebolsin, pr. Semafor givet Signal til Oleg, at Officererne paa Aurora ønskede at meddele Kontreadmiral Enquist, at det efter deres Mening var det eneste rigtige at søge at naa op til Wladiwostok. Omtrent samtidigt hermed løb Schemschtschug op paa Siden af Oleg, og Chefen forhørte sig hos Chefen for Oleg om Aarsagen til at Skibene ikke gik til Wladiwostok. Hertil svarede Kommandør Dobrotvorski, »De kan jo slaa Dem igennem selv, hvis De anser Dem stærk nok til det«.

Uden yderligere Samtale gik Schemschtschug atter hen paa sin Plads i Linjen.

I Begyndelsen af Kampen den 27de Maj holdt Schemschtschug sig paa modsat Side af 1ste Panserskibsdeling med Hensyn til Fjenden. Da Panserskibet Oslabija og derefter Flagskibet Fyrst Suwaroff gik ud af Linjen og Eskadren uvilkaarligt fulgte det forreste Skib, og derved kom til at ligge Ost an, i nogen Tid endda

SO, saa gik Schemschtschug, der var paa Styrbords Side af Panserskibsdelingen, gennem dennes Kølvandslinje, og kom saaledes over paa Delingens Bagbords Side. Da den herovre blev stærkt beskudt af Fjenden, gennembrød den paany Linjen af Panserskibene, og holdt sig derefter ovre mellem Transportskibene og Hjelpekrydserne.

Da Schemschtschug, efter lige at have undgaaet Sammenstød med Krydseren Ural, kom over til en Torpedobaad, opdagede Chefen, at det netop var den Baad, der havde taget Eskadrechefen ombord. Man gjorde klar i Krydseren til at sætte Hvalbaaden i Vandet for at tage Eskadrechefen derombord; men Torpedobaaden stoppede ikke op, og da der samtidigt blev observeret Signal paa Oleg om, at Krydserne skulde formere Kølvandslinje, stod Schemschtschug hen til Krydserkolonnen, og forblev saa der saa længe Krydserkampen med Fjenden fandt Sted.

Da Klokken var 9 om Aftenen var Schemschtschug kommen bort fra Oleg og Awrora, som den havde fulgt hidindtil. Chefen satte Farten op og det lykkedes omtrent Kl. 10 igen at faa Føling med Oleg og Awrora, hvorpaa Rejsen fortsattes samlede lige indtil Manilla.

Almas.

Efter at Krydseren Almas omtrent Kl. 9 om Aftenen den 27de Maj var kommet bort fra Krydserne, stod den mod Øst over til den japanske Kyst. Flere Gange kom den ind i de elektriske Søgelys, men blev dog ikke angrebet af nogen Torpedobaad. Efter at have staaet en Time omtrent paa østlig Kurs drejede den til N 40 O, og holdt denne Kurs indtil Kl. 2 E. M. den følgende Dag, hvor den drejede til Nord, for derefter ad den korteste Vej at gaa over til Wladiwostok. Men da Chefen ikke mente at kunne staa lige ind til Wladiwostok paa Grund af Miner, han formodede var udlagt af Fjenden

ved Indløbene, gik han først til Bugten Najedsnik, og den 29de Maj om Aftenen stod Krydseren med en Minestrygerdeling foran sig ind til Wladiwostok.

Wladimir Monomach.

Krydseren Wladimir Monomach sakkede agterud for sin Deling omtrent Kl. 8 om Aftenen den 27de Maj, og blev meget hurtigt gentagne Gange angrebet af de fjendtlige Torpedobaade. Klokken omtrent 9 om Aftenen kom man til fra Krydseren at beskyde ved en Fejltagelse Torpedobaaden Gromki. Torpedobaaden viste sine Kendingslanterner og gik hen til Krydseren, og efter at Cheferne havde overbevist sig om Fejltagelsen, gik Gromki hen paa Krydserens Laaring og holdt sig ude i nogen Afstand fra den. De fjendtlige Torpedobaade angreb Wladimir Monomach, men traf den ikke. Først ved 9-Tiden om Aftenen lykkedes det en af de fjendtlige Torpedobaade at ramme med en Torpedo. Paa dette Tidspunkt kom to Torpedobaade henimod Wladimir Monomach, og der ombord ansaa man dem for russiske, idet de gjorde nogle Lyssignaler, der i høj Grad lignede de russiske Kendingssignaler for Torpedobaade. Man var fra Krydseren lige begyndt at beskyde dem, men efter førstnævnte Signalers Afgivelse blev Skydningen standset, og dette benyttede den ene Torpedobaad til at komme helt ind paa Wladimir Monomach. Den afskød en Torpedo, som ramte Krydseren paa Styrbords Side, lige under en 15 cm Kanon. Ved den herpaa følgende Beskydning af Torpedobaadene forsvandt disse i Mørket, eller blev muligvis sænkede.

Ved dette Torpedoskud løb Fyrplads og Kulrum hurtigt fulde af Vand, og Krydseren fik en Krængning paa 4 Grader til Styrbord. Krydseren stoppede nu flere Gange op for at faa Lækmatten anbragt, men dette lykkedes først henimod 12 Midnat, da flere senere Tor-

pedobaadsangreb bevirkede, at der maatte gives fuld Fart og foretages Drejninger.

Medens Arbejdet med Anbringelsen af Lækmatten stod paa, var Vandet trængt ned i Fyrene paa den forreste Fyrplads, og man maatte nu søge at isolere denne, idet man satte de dertil hørende Kedler ud af Virksomhed og lukkede den vandtætte Dør til den agterste Fyrplads. Lige indtil Klokken 4 Morgen fortsatte de fjendtlige Torpedobaade deres Angreb, men det lykkedes stadigt Krydseren at afværge dem.

Men da det imidlertid viste sig, at Vandet trængte ind paa agterste Fyrplads, opgav Chefen videre Forsøg paa at faa Krydseren tætnet, og da han antog, at Skibet befandt sig lige Nord for Øen Tsushima, besluttede han at holde ind til den nærmeste koreanske Kyst, og drejede derfor til Kursen W.

Torpedobaaden Gromki holdt gaaende ved Wladimir Monomach indtil om Morgenen den 28de Maj, og fik paa dette Tidspunkt Ordre til at afgaa og søge op til Wladiwostok. Wladimir Monomach sænkedes allerede Klokken 9 F. M.

Inden Sænkningen gik Wladimir Monomach henimod Panserskibet Sissoi Weliki, der ogsaa var ganske haabløst kæmpende med de Skader ved Torpedoskud, den havde faaet i Løbet af Natten. Fra disse to Skibe saas i Horisonten, hvorledes Krydseren Admiral Nachimoff gik ned. Om at yde hinanden gensidig nogen Hjælp kunde der ikke være Tale.

Besætningen fra Krydseren Wladimir Monomach blev overført paa Flaader, tildannet af Køjer og Redningskrandse o. a. lign. samt med de endnu hele Fartøjer, der fandtes, og landsattes derefter paa Kysten af Øen Tsushima i Nærheden af Flækken Nischi-Domari, eller optoges af de japanske Transportskibe Sadu-Maru og Manschu Maru.

Medens Krydseren gik ned og en stor Del af Be-

sætningen gik i Fartøjerne, var der rundt omkring den en Mængde fjendtlige Hjelpekrydsere og Torpedobaade.

Torpedobaaden Gromki søgte ved sin Ild at assistere Wladimir Monomach under Sænkningen; men han opgav hurtig den ulige Kamp og stod Nord paa for at komme op til Wladiwostok.

Lige inden Sænkningen af Wladimir Monomach kom en japansk Officer derombord, og efter hans Ordre blev der hejst et japansk Flag paa Raaen for Styrekeglerne. Da den japanske Officer vilde have Mandskabets Assistance til at faa Krydseren bugseret hen paa lavt Vand, nægtede dette at arbejde. Da Japaneren derefter havde overbevist sig om det umulige i at faa Krydseren reddet, gav han Ordre til at hale det japanske Flag ned igen, og forlod derpaa Krydseren med sine Folk.

Krydseren Wladimir Monomach gik ned udfor NO Pynten af Øen Tsushima i en Afstand af 5 Mil fra Kysten i omtrent 50 Favne Vand.

Dmitri Donskoi.

Krydseren Dmitri Donskoi kom bort fra sit Flagskib lidt over 9 Aften, omendskønt han af al Magt søgte at bevare Forbindelsen med det, og bestandig havde fuld Fart. Krydseren var nær kollideret med Krydseren Wladimir Monomach, der ligeledes var blevet tilbage og flere Gange ændrede Kurs. Klokken omtrent 11 Aften fik han akkurat drejet klar af Krydseren Swetlana, som kom lige ned mod den. Igennem en Raaber forespurgtes derovrefra om, hvor Admiralen var, og som Svar herpaa aabnede Dmitri Donskoi Ilden, da den antog ham for at være en fjendtlig Krydser. Efter denne Episode sammenkaldte Chefen et Krigsraad paa Broen, og efter dettes Beslutning stod Krydseren op mod Wladiwostok.

Om Natten kom der tre Torpedobaade op imod Krydseren, den ene førte Kendingslanterner, den anden og den tredje ingen Lanterner. Af Frygt for at beskyde egne Baade, blev Ilden slet ikke aabnet mod dem, men

i Løbet af Natten blev der holdt meget skarp Udkig med dem. Da det blev Morgen, kunde man ikke faa Øje paa den ene af Baadene, medens de to andre viste sig at være Torpedobaadene Grosny og Bjedowy.

Paa Telegrafstationen blev der hele Natten modtaget Depecher med japanske Bogstaver, og man søgte derfor paa Stationen at forstyrre den fjendtlige Telegrafering saa meget som muligt. Krydseren gik med en Fart af 13 Knob. Der forefaldt ingen Torpedobaadsangreb, og først henad Morgenstunden observeredes i Horisonten nogle japanske Torpedobaade, der imidlertid holdt sig udenfor Skudvidde.

Klokken 7 den 28. Maj modtoges Telegram fra Buiny om at stoppe. Krydseren stod derfor tilbage og fandt snart Torpedobaaden, hvorefter den sendte sin Dampbarkas over med Skibslægen for at være til Raadighed for Eskadrechefen.

Viceadmiral Roschestwenski blev overført til Torpedobaaden Bjedowy, som nu i Følge med Torpedobaaden Grosny stod op mod Wladiwostok med fuld Fart.

Krydseren Dmitri Donskoi optog derpaa omtrent 200 Mand af Oslabijas Besætning, der var ombord i Boiny. Overførelsen af alle disse Folk sinkede Krydseren nogle Timer, og omtrent Kl. 12 M. D. saas i Horisonten to fjendtlige Torpedobaade.

Torpedobaaden Buinys Undergang.

Buinys Maskiner og Kedler var meget medtagne, og da den gjorde Nødssignal, kom Krydseren Dmitri hen til den. Alle Folkene fra Buiny blev nu overført til Dmitri Donskoi, og derpaa sænkedes Torpedobaaden med nogle Skud fra en 15 cm Kanon. Ved denne Lejlighed blev Krydseren atter forsinket et Par Timer, og først Kl. 3 kunde den igen fortsætte sin Fart nordpaa.

Klokken 5 observeredes agten for Krydseren paa

begge Sider 6 fjendtlige Krydsere og 7 Torpedobaade, der styrede samme Kurs som Krydseren og halede ind paa den. Chefen stod derfor henimod Øen Dachelet, som Krydseren paa dette Tidspunkt var en 30 Mil fra, for i Nødstilfælde at kunne sætte Skibet paa Land.

Krydseren Dmitri Donskois Ene kamp.

Klokken 7 begyndte Fjenden Skydningen. Krydseren besvarede Ilden fra begge Sider. Stillingen blev ret hurtigt alvorlig for Krydseren, idet en Mængde Projektiler ramte den, og der var et stort Antal saarede, ligesom der udbrød Ild flere Gange. Paa Krydserens Banjer opholdt sig Folkene fra Oslabija, og nogle Granater, der sprang hernede, i Forbindelse med Ildebrandene, fremkaldte Panik blandt disse Folk. Nogle kastede sig overbord, andre forsøgte at bane sig Vej op til øverste Dæk, men blev hindret heri af Krydserens Officerer. Kl. 8 maatte Chefen overdrage Kommandoen til Næstkommanderende, da han var blevet saaret i begge Ben.

Paa øverste Dæk udbrød der flere Gange Ildløs. Alt Træværk, Fartøjer og Køjer blev et Rov for Luerne; men det lykkedes dog hver Gang at faa Branden slukket. Krydseren maatte styres med Haandrat, da Dampstyremaskinen var blevet sønderskudt.

Klokken 9 om Aftenen fik Krydseren nogle Overvandstræffere nær ved Vandlinjen. Der begyndte at strømme Vand ind, og Krydseren krængede noget over til Styrbord. Men det var umuligt at finde Stedet, hvor Vandet kom ind, da en Mængde Kul og andre Materialer laa i Vejen.

Da Mørket brød frem ophørte den fjendtlige Ild. Ved et af de sidste fjendtlige Skud blev den agterste Skorsten skudt ned og den forreste blev gennemslaaet paa forskellige Steder, saa at Dampen snart faldt og Skibets Fart formindskedes. Denne Omstændighed i Forbindelse med at Skibets Ammunition nærlig var op-

brugt og at Krængningen forøgedes til 5 Grader, bestemte Chefen, Kaptajn Blochin, til at afstaa fra sin Plan om at slaa sig igennem til Wladiwostok. Krydseren stod ind mod Øen Dachelet, øst for hvilken den i Øjeblikket befandt sig.

Paa dette Tidspunkt viste der sig paa begge Sider af den fjendtlige Torpedobaade. Krydseren afværgede heldigt tre Torpedobaadsangreb uden at afdække Projektørerne; efter at have afskudt nogle Torpedoer, der gik foran om Krydseren, forsvandt Torpedobaadene, muligvis er en af dem skudt isænk af Krydserens Ild.

Krydseren Dmitri Donskois Undergang.

Omtrent Kl. 11 Aften stod Krydseren ind til Østkysten af Øen Dachelet og begyndte straks at føre Besætningen i Land. Først besørgedes alle Folk af Oslabijas Besætning, man havde ombord, samt Folkene fra Torpedobaaden Buiny. Med nogle faa Mand ombord gik Kaptajn Blochin ved Daggry ud med Krydseren paa 200 Favne Vand og sænkede Krydseren herude. De ombordværende Folk og Officerer sejlede ind til Øen Dachelet og blev taget til Fange af Japanerne.

Under Krydserens Enekamp den 28de Maj tog Officerer og Mandskaberne fra Oslabija og Buiny virksom Del i Slukningsarbejdet ved de Ildebrande, der opstod, ved Tætning af Lækager og andet Arbejde.

Swjellana.

Krydseren Swjellana kunde om Aftenen den 27de Maj ikke gøre høj Fart, da den havde faaet en Undervandstræffer i Dynamorummet og havde en Styrlastighed paa 4 Fod, som den laa paa Næsen. Efter at være kommet bort fra Oleg og Awrora omtrent Kl. 10 om Aftenen, holdt den gaaende paa Kursen Syd; men da han indsaa, at det var umuligt at naa op til Krydserdelingen, og i Erindring om Eskadrechefens sidste Signal

om at styre N 23 O besluttede Chefen, Kommandør Schein, at søge op til Wladiwostok for sig selv.

Klokken 10 $\frac{1}{2}$ Aften drejede Swjettlana til nordlig Kurs, og efter den fulgte Torpedobaaden Buistry. Nogle fjendtlige Torpedobaade blev beskudt af Krydseren; men der forefaldt ingen Torpedobaadsangreb, og Krydseren fortsatte Nord paa uden at lyse med sit elektriske Lys.

Ved Daggry bestemtes Pladsen til at være noget SO for Øen Dachelet, og samtidigt observeredes agter om Styrbord 4 fjendtlige Krydsere og en Timestid senere endnu nogle japanske Skibe forude.

Efter Anmodning fra Torpedobaaden Buistry, Premierløjtnant Richter, gjorde man i Krydseren klar til at forsyne den med Kul; men der kom nu adskillige japanske Skibe tilsyne agterude. Krydseren satte derfor fuld Fart paa, men de fjendtlige Skibe, der senere viste sig at være Krydserne Miitaka og Otawa og nogle Torpedobaade halede stærkt ind paa Swjettlana.

Krydseren Swjettlanas Enekamp.

Da Chefen indsaa, at han ikke kunde undgaa Kamp, samlede han et Krigsraad, hvor der toges den Beslutning, at optage Kampen med Fjenden, og naar Ammunitionen var opbrugt, da at sænke Krydseren. Der var paa dette Tidspunkt ikke mere end 120 Skud tilbage til 15 cm Kanonerne.

Ilden aabnedes paa en Afstand fra Fjenden af 11,000 Meter. Torpedobaaden Buistry holdt ind under Kysten.

Krydseren kunde kun beskyde Fjenden med 2 Stk. 15 cm Kanoner. Det varede ikke længe inden alle Ladninger var opbrugt. Man gik i Gang med at ødelægge de hemmelige Kort og Dokumenter. Efter kort Tids Forløb blev Hoveddamprøret gennemskudt. Kingstonventilerne i Bunden blev nu aabnet og alle de vandtætte Døre, og Krydseren gik hurtigt til Bunds.

De saarede blev surret til Køjer og Klokken 11 om Formiddagen sat overbord.

Swjettlanas Undergang.

Med overskudte Master og Skorstenene raseret gik Swjettlana til Bunds. Flaget vajede da Skibet sank. Stedet var Syd for Øen Dachelet paa 300 Favne Vand.

Ved et af de sidste fjendtlige Skud blev Chefen, Kommandør Schein, der stod paa Broen, og Næstkommanderende, der opholdt sig paa Batteriet for at faa dette evakueret for de tilbageværende Folk, dræbt. Nogle af Folkene blev dræbt efter at være sat overbord.

De fjendtlige Krydsere og Torpedobaade forlod Stedet uden at yde Hjælp til de druknende.

Et Par Timer efter Afslutningen af Kampen kom det japanske Transportskib Amerika-Maru tilstede og fiskede de af Folkene op, der endnu var ilive. Der var enkelte, der blev reddede omtrent Kl. 5 Aften.

Irtisch.

Transportskibet Irtisch havde faaet flere Undervandstrøllere og havde, saa godt den formaaede, fulgt med Krydserdelingen; men Kl. 8 om Aftenen drejede Transportskibet til østlig Kurs og holdt gaaende saaledes hele Natten uden at blive angrebet af de fjendtlige Torpedobaade. Da der til Trods for at Lækmatten var blevet anbragt stadigt trængte mere og mere Vand ind i Forlasten, lod Chefen afholde Krigsraad, hvor man tog den Beslutning at søge op mod Wiadiwostok, ved at holde op langs med den japanske Kyst. Men da Lækmatten ikke formaaede at holde Vandet ude, tog Chefen den Beslutning at holde lige ind paa den japanske Kyst. Han gik ind til en Dybde af 35 Favne og ankrede, og begyndte derpaa straks at landsætte Folkene i de Fartøjer, der endnu var hele. Bundventilerne blev derefter aabnede og Kl. 4 E. M. den 28de Maj gik Irtisch til

Bunds ved Sydkysten af Øen Nipon, tæt ved den lille By Bakki. Transportskibets Besætning blev taget tilfange af Fjenden.

Koreja.

Transportskibet Koreja havde ogsaa faaet flere Under-vandstræffere, og holdt gaaende hele den 27de Maj sammen med Krydserne; men den kom til Slutning bort fra dem og fortsatte sin Vej Syd paa, og den 30te Maj kom den ind til Schanghai, hvor den snart derefter blev desarmeret.

Anadir.

Transportskibet Anadir fik under Kampen den 27de Maj slet ingen Beskadigelser, omend den var under Beskydning af Fjenden paa samme Tid som de andre Transportskibe, og særlig omkring Kl. 4, da den var i Gang med at optage Besætningen fra Krydseren Ural, der gik under paa dette Tidspunkt. Transportskibet havde mange Sprængstoffer og Miner ombord, som ved deres Sprængning kunde have foraarsaget enorm Ødelæggelse, ikke alene paa Skibet selv, men ogsaa paa alle i Nærheden deraf værende Skibe.

Ifølge Signal fra Oleg skulde Transportskibene tage Post agten for Krydserne om Styrbord; men da der kom nogle fjendtlige Torpedobaade tilsyne her, bad Anadir om Tilladelse til at gaa over paa Bagbords Side, og den udførte denne Manøvre ved at gaa gennem Krydsernes Kølvandslinje. Nogle af de andre Transportskibe fulgte dens Eksempel, for ikke at maskere Krydsernes Skydning, som efterhaanden blev meget livlig paa de fjendtlige Torpedobaade. Kl. 9 kom Anadir imidlertid bort fra Krydserne, og stod, forfulgt af Torpedobaadene, først mod Øst og derefter med SW. Transportskibet Koreja fulgte lige efter Anadir i Kølvet. I Løbet af Natten mødte han flere Torpedobaade, men der var ingen, der angreb.

Da Chefen ansaa det for umuligt at slaa sig igennem alene til Wladiwostok, da der med de daarlige Kul, som havdes ombord, ikke kunde gøres mere end 10 Mils Fart, besluttede han at staa videre paa Kursen SW.

Kl. 9 F. M. den 28de Maj skiltes Anadir og Koreja. Ombord paa den første var 341 Officerer og Mandskab fra Krydseren Ural. Chefen vilde nu helt undgaa at søge nogen Havn, hvor han kunde resikere at blive interneret med sit Skib, og derfor besluttede han at benytte sig af sit store Kulforraad og rigelige Provisioner til at staa over til Madagaskar.

Den 27de Juni gik Skibet til Ankers paa Bugten Diego-Suarets, og han undgik saaledes at blive interneret.

Ved Redningen af Besætningen fra Krydseren Ural gik den unge Sekondløjtnant Sorokin ned i et af Fartøjerne og var blandt de ivrigste til at redde Folkene fra den sunkne Krydser. Han naaede herunder ikke at komme tilbage til sit eget Skib, Transporten Anadir, og gik derfor med det Fartøj han var i, dels ved Hjælp af Aarerne, dels ved Sejl, han fik sat op, over til den japanske Kyst, hvor han saa blev taget tilfange.

Svir.

Bugserdamperen Svir fulgte den største Del af Natten mellem den 27de og 28de Maj med Transportskibene Anadir og Koreja. Men da den table dem af Sigte, gik den til Schanghai, hvortil den ankom den 30te Maj medførende 226 af Krydseren Urals Besætning. Tillige var der herombord en Del af Besætningen fra Bugserdamperen Russ.

Bravi.

Torpedobaaden Bravi holdt sig i Krydseren Wladimir Monomachs Kølvand i Løbet af Aftenen den 27de Maj. Da den imidlertid havde faaet to af sine Kedler ødelagt

under Kampen om Dagen, og da tillige den ene Maskine var i Uorden, kunde den ikke gøre mere end 11 Mils Fart, og den kom derfor bort fra Krydseren omtrent Kl. 11 om Aftenen og tabte Eskadren af Sigte.

Da Chefen, Premierløjtnant Durnawo, ikke ansaa det for muligt at finde Eskadren i Mørket, gik han alene op til Wladiwostok, idet han holdt sig langs Land ved de japanske Kyster. Indtil Klokken 11 om Aftenen mødte han ikke mindre end 15 Torpedobaade, og enkelte passeredes paa Afstande af 30 til 40 Meter. Men han tændte ingen Lys og drog saaledes ikke Opmærksomheden paa sig. For at blive saa ukendelig som muligt, rejstes der ombord en Stormast, og da det blev Dag, overmaledes Skorstenen. Imidlertid havde Torpedobaaden en 40 Mile fra Wladiwostok opbrugt sit hele Kulforraad, og den søgte nu ved interemistiske Foranstaltninger at afgive et traadløst Telegram om sin Nødtilstand og om Anvisning paa en sikker Vej ind til Wladiwostok. Efter at have faaet Svar gik Bravi ind til Øen Askold, fik her Kul fra en anden Torpedobaad og stod saa, efter Anvisning af en kendt Mand, ind til Wladiwostok. Ombord her var 183 Mand fra Panserskibet Oslabija, som var blevet fisket op af Vandet eller optaget fra Fartøjer, herimellem 4 Officerer.

Bistri.

Torpedobaaden Bistri holdt sig hele Natten i Køl-vandet paa Krydseren Swjetlana, men skiltes fra den Kl. 9 om Morgen, da de fjendtlige Krydsere Niikata og Otawa aabnede Ilden paa Swjetlana. Bistri gik ind til Koreakysten, og efter den fulgte de fjendtlige Krydsere og en Torpedobaad. Paa Grund af Kulmangel kunde Farten ikke holdes i Bistri. Undervejs ind til Kysten brændtes der alt muligt Træværk, og da man var naaet ind til 15 Favnes Dybde, blev alle hemmelige Sager ødelagt og Kanonerne fornaglede. Derefter begyndte

man at landsætte Besætningen og de af Oslabijas Folk, som var ombord. De japanske Skibe aabnede nu Ilden med Shrapnells, hvoraf enkelte ramte Torpedobaaden. Bistri afskød to Torpedoer, men ingen ramte. Chefen, Premierløjtnant Richter, lod saa Baaden sprænge i Luften, og søgte derefter ved Svømming at naa ind til Kysten, sammen med de af Folkene, der var blevet ombord. Torpedobaaden gik ned ved den koreanske Kyst, og Besætningen blev taget tilfange af et japansk Landgangs-kompagni, der landsattes fra en af Krydserne.

Bodry.

Torpedobaaden Bodry holdt sig om Aftenen den 27de Maj, efter Solens Nedgang, i Kølvandet paa Krydseren Awrora. Klokken 11 om Aftenen fik man Øje paa Torpedobaaden Blestjaschtschi, der gav Kendings-signal, og som i Løbet af Dagen var blevet meget ilde tilredt under Kampen, gaaende med halv Kraft. Chefen for Bodry mente det nu rigtigst at gaa hen til Blestjaschtschi for om muligt at yde den Assistance. Awrora tabtes herved af Syne, og de to Torpedobaade fortsatte nu sydpaa sammen, og ved Midnat var de kommet paa Højde med Sydenden af Øen Tsu-Schima. Den 26de om Morgen en erfarede Chefen for Bodry, at Chefen for Blestjaschtschi den foregaaende Dag var blevet dræbt, og at der ved en Træffer forude i Baaden strømmede saa meget Vand ind, at det kun vilde være et Tidsspørgsmaal, naar Blestjaschtschi vilde gaa under. Han besluttede, at overtage saa meget Kul som muligt fra ham, da der i Bodry var meget lidt tilbage. Sekondløjtnant Loman, der havde overtaget Kommandoen over Blestjaschtschi, da Chefen blev dræbt, sammenkaldte nu et Krigsraad, hvor man tog den Beslutning at sænke Blestjaschtschi og overføre Besætningen til Bodry. Chefen for denne indvilgede straks i denne Plan, da han indsaa det umulige i at bjærge Blestjaschtschi, medens

han haabede, naar han fik noget af dens Kulbeholdning, at kunne naa frem til en Havn med sin egen Baad. Men snart [begyndte man paa Bodrys Telegrafstation at modtage Telegrammer med japanesiske Bogstaver, og et Øjeblik efter kom der i Horisonten, i Retning af Øen Tsu-Schima, nogle Skibe isigte.

Kulfyldningen blev nu afbrudt, og alle Folkene kom over paa Bodry. Bundventilerne aabnedes paa Blestjaschtschi, og den sank i Løbet af ganske faa Minutter. Bodry gik ind under Øen Quelpart, fik her en god affarende Plads, og stod derefter ned til Schanghaj. Beslutningen om at gaa til denne Havn blev taget i et Krigsraad ombord i Bodry lige efter at alle Folkene fra Blestjaschtschi var kommet ombord.

Til Trods for den mest økonomiske Fart paa Vejen til Schanghaj slap Kullene dog op, og om Natten til den 30te Maj saa man sig nødsaget til at lave nogle Sejl ved at sy Køjer sammen. Men 3 Dage endnu gik hen inden det lykkedes Torpedobaaden at komme Maalet nærmere. En engelsk Damper kom nemlig til Hjælp, og den tog den paa Slæb ind til Schanghaj den 3dje Juni. Bodry blev interneret her indtil Krigens Afslutning.

Blestjaschtschi.

Denne Baad fik den 27de Maj omtrent Klokken 3 E. M. en alvorlig Undervandstræffer, idet et 20 cm Projektil ramte hende i Stævnen, og frembragte en svær Læk, og lidt senere blev Styreledningen skudt over. Torpedobaaden laa længere Tid uden at kunde bruge Roret, og Maskinen blev nu stoppet for at faa Læk-matten anbragt. Der blev hejst Signal om, at Baaden ikke kunde styre, men det var der ingen der skænkede den ringeste Opmærksomhed. Torpedobaaden førtes nu med Vinden hen til det Sted, hvor Oslabija var gaaet ned, og her fik man fisket 8 Mand op, som laa i Vandet. Allerede ved den anden Træffer blev Chefen, Kaptajn

Schanoff, dræbt, og tillige blev den ene Kedel bragt ud af Virksomhed. Efter at Styreledningen igen var blevet bragt i Orden, lykkedes det Torpedobaaden at vinde op til Eskadren. Men Vandet henne forude fra trængte gennem Skodterne, og Baaden lagde sig stærkt paa Næsen, saa at der henimod Aften kun kunde gøres 11 Mils Fart.

Efter at Krydserne var drejet til Syd fulgte Baaden efter; men da den Kl. 11 om Aftenen mødte Bodry, stod den sammen med den mod Syd, hvorefter det gik den, som beskrevet ovenfor.

Buiny.

Torpedobaaden Buiny lykkedes det at redde en stor Mængde af Besætningen fra Panserskibet Oslabija, ialt over 200 Mand. Da Baaden gik imellem alle de mange Genstande, der flød efter Oslabijas Undergang, saa det ud, som den havde faaet Skruen beskadiget, og Maskinerne slog stærkt. Klokken 6 om Eftermiddagen, da den gik fra Flagskibet Fyrst Suwaroff, fik den forude en Træffer lige ved Vandlinjen, som vel blev tilstoppet, men som der alligevel kom en Del Vand ind igennem. I Maskinen blev Varmtvandsbrønden beskadiget, og der kom herved salt Vand ind i Kedlerne. Baaden kunde paa denne Maade ikke gøre mere end 11 Knob.

Om Aftenen den 27de Maj, efter at Krydserne var drejet til Syd, holdt Buiny sig i nogen Tid i Kølvet paa Krydseren Dmitri Donskoi, men kom snart bort fra den ogsaa. Den drejede saa til NO, og henimod Midnat til Nord. Den mødte flere fjendtlige Skibe, men holdt af for dem, saa at den ikke blev angrebet. Ved Daggry fik man alter Øje paa Dmitri Donskoi. Buiny gik hen imod den; men Dmitri Donskoi antog den for et fjendtligt Fartøj, og holdt bort fra den. Chefen lod nu give Signaler med den traadløse Telegraf, og Krydseren stand-

sede saa, og Torpedobaaden gik hen til den. Hvorledes det senere gik Torpedobaaden er tidligere omtalt.

Grosny og Bjedowy.

Torpedobaaden Grosny reddede den 27de Maj nogle Officerer og Mand fra Krydseren Ural, som den fiskede op af Vandet. Baaden fik ingen Skader under Kampen om Dagen, og om Aftenen, efter at Eskadren var drejet til Syd, søgte den at bevare Forbindelsen med Krydserdelingen. Den gik uden Lanterner, og flere Gange aabnede vore Skibe ved en Fejltagelse Ilden paa den.

Lige før Daggry den 28de Maj saas Silhuetten af et Skib, som senere viste sig at være Dmitri Donskoi. Baaden gik ned til den, og paa den anden Side af den gik Torpedobaaden Bjedowy, som heller ikke havde faaet nogen Skader i Kampen den 27de. Begge Torpedobaadene fulgte nu efter Krydseren og mødte senere hen Torpedobaaden Buiny.

Efter Overførelsen af Eskradrechefen til Bjedowy tilligemed en Del af dennes Stab, afgik Torpedobaadene Bjedowy og Grosny til Wladiwostok.

Lige efter Middag kom to fjendtlige Torpedobaade til Syne lidt agten for tværs, der halede stærkt ind paa vore. Til Trods for Signaler og Forestillinger fra Grosnys Chef om at sætte Farten op, vedblev Bjedowy dog at gaa med halv Kraft, og da Fjenden begyndte at skyde, hejstes der paa Bjedowy, samtidig med at Maskinerne blev stoppet, Signal om Overgivelse. Chefen for Grosny gav da fuld Fart. Den ene japanske Torpedobaad forblev ved Bjedowy, medens den anden gik i Gang med at jage Grosny.

Den fjendtlige Baad havde snart indhentet Grosny, og der udspandt sig nu en Kamp imellem dem, under hvilken Chefen for Grosny blev alvorlig saaret i Hovedet, og Næstkommanderende og flere af Besætningen blev dræbte. Omtrent samtidigt hermed fik den fjendtlige

Torpedobaad saa svære Skader, at Følgen var, at den kom til at ligge paa Næsen i høj Grad og sakkede agterud, og efter Udsagn af Deltagere i denne Kamp gik den til Bunds.

Denne Torpedobaads Skæbne har det ikke været Kommissionen muligt at faa fastslaaet. Da Grosny ikke havde ret meget Kul tilbage, kunde den ikke vende tilbage til Modstanderen, for at give ham Naadestødet eller overbevise sig om, at den var gaaet under, og fortsatte derfor sin Vej til Wladiwostok.

Den 29de Maj ankom Grosny til Øen Askold, efter at have set sig nødsaget til at opbrænde alt Træværk ombord for at faa Damp til Maskinerne.

Efter at være ankommet til Askold telegraferede Grosny ind til Wladiwostok, og der kom saa en Dampbaad ud med Forsyninger af Kul og andet. Grosny stod derefter ind til Wladiwostok.

Torpedobaaden Bjedowy blev ført til en japanesisk Havn, og Viceadmiral Roschestwensky og hans Stab samt Baadens Besætning blev gjort til Krigsfanger.

Gromki.

Torpedobaaden Gromki fik under Kampen den 27de Maj ingen Skader, og holdt i Løbet af Aftenen i Wladimir Monomachs Kølvand. Da den imidlertid ved en af dennes Drejninger kom bort fra den, blev den beskudt af den, da den tændte sine Kendingstegn, hvorfor den søgte helt ind under Krydserens Laaring, og deltog i Afværgelsen af de fjendtlige Torpedobaades Angreb.

Om Morgen den 28de Maj, lige da Folkene fra Monomach havde sat sig i Fartøjerne, da Krydseren gik ned, gav dennes Chef Ordre til at Gromki skulde afgaa til Wladiwostok. Gromki gav fuld Fart frem, og blev skarpt forfulgt af tre fjendtlige Torpedobaade, da den stod nordefter. De to af Torpedobaadene sakkede ret hurtigt agterud, men mellem den tredje og Gromki ud-

spandt der sig nu en Kamp, under hvilken Gromki navnlig betjente sig af sin 47 mm Kanon agterude.

Torpedobaaden Gromkis Enekamp.

Klokken omtrent 10 F. M. begyndte den japanske Baad, der var af Typen Sacanami, at sakke agterud. Den begyndte at bruge sin Gnisttelegraf, hvilket blev bemærket paa Gromkis Modtagerstation. Efter omtrent $1\frac{1}{2}$ Times Forløb observeredes, kommende ud fra Øen Tsu-Schima, en anden fjendtlig Torpedobaad, af Typen Shiranui, som halede stærkt ind paa Gromki, og aabnede Ilden paa den i en Afstand af 6000 Meter. Efter at have tilføjet Modstanderen en alvorlig Skade i hans forreste Rum med sin Agterkanon, satte Gromki Farten op til 25 Knob, og begyndte at forøge Afstanden mellem sig og Modstanderen. Da Gromki passerede den nordligste Pynt af Øen Tsu Shima og gik ud i det japanske Hav, kom en ny Modstander ham imøde, nemlig Torpedobaaden Shiranui. Da der saaledes var 2 fjendtlige Torpedobaade at tage Kampen op med, besluttede Chefen for Gromki at forsøge at gøre det af med den ene ad Gangen, og han stod derfor ned mod den, der var agten for, og idet han passerede Modstanderen i en Afstand af 400 Meter, aflyrede Gromki 2 Torpedoer paa ham. Den ene gik i Bund og den anden ramte ikke Modstanderen.

Gromki fik under denne Kamp meget betydelige Skader, bl. a. blev to Kedler bragt ud af Virksomhed. Desuden ramte et Projektil tæt ved Vandlinjen agter, hvorved agterste Maskinkanon blev ødelagt. Endelig opstod der to Ildebrande. Af Besætningen dræbtes der forholdsvis kun faa.

Torpedobaaden Gromkis Undergang.

Efter nogen Tids Kamp havde Gromki kun 2 Kedler tilbage, og kunde som Følge heraf kun gøre 17 Knobs

Fart; men den fortsatte Kampen med de to Modstandere, som den fyrede paa fra begge Sider. Den ulige Kamp fortsattes til Kl. 12¹/₂ E. M. Efter at alle Torpedobaadens Kanoner var blevet ubrugeliggjorte, naar undtages 1—47 m/m P. K., til hvilken der ikke var flere Patroner, da begge Patronmagasinerne var løbet fulde af Vand, gav Chefen Ordre til at sænke Baaden og Mandskabet redde sig, som de bedst kunde.

De fjendtlige Torpedobaade ophørte ikke at beskyde Gromki, men formelig overøste den med Projektiler. Paa dette Tidspunkt blev Chefen, Kaptajn Kern, dødelig saaret, og naaede kun lige at faa overleveret Kommandoen til Næstkommanderende, Sekondløjtnant Potjomkin, inden han udaandede.

Af Gromkis fem Officerer dræbtes Chefen og Løjtnant Schelaschnikoff, haardt saaredes 1, og mindre kvæstedes 1. Denne sidste blev ved en Sprængning kastet overbord, men det lykkedes ham at komme indenbords igen. Af 68 Mand blev 19 dræbt og 28 saarede.

Besupretschny.

Det er ikke lykkedes Kommissionen at komme til Klarhed om denne Torpedobaads Deltagelse i Kampen, da der ikke foreligger nogen Oplysninger om den efter Kl. 6¹/₂ E. M. den 27de Maj, da den blev set for sidste Gang, i Færd med at udføre det Hverv, den havde faaet af Torpedobaaden Bjedowy, nemlig at melde ombord i Panserskibet Nikolaj I, at Viceadmiral Roschestwensky befandt sig ombord i Torpedobaaden Bjedowy, og at hans sidste Ordre var: — Gaa til Wladiwostok.

Den eneste Meddelelse om dens Undergang findes i Admiral Togos Rapport, hvorefter man maa slutte, at Besupretschny er bleven skudt i Sænk af en japansk Krydser.

*De forskellige pansrede Skibes Deltagelse.**Admiral Nachimoff.*

Panserkrydseren Admiral Nachimoff skiltes fra Eskadren Kl. 9 om Aftenen, efter at en Torpedo havde ramt den forude. Krydseren kunde i lang Tid ikke faa Lejlighed til at anbringe Lækmatten, da de fjendtlige Torpedobaade sværmede omkring den og stadigt truede med Angreb, saasnart han mindskede Farten det mindste. Nogle af de japanske Torpedobaade oplyste Admiral Nakhimoff med deres Lyskastere, medens andre gik i Angreb. For det meste var der 2 eller 3 i en saadan Angrebsgruppe.

Efter at være bleven ramt af Torpedoen slukkedes det elektriske Søgelys, og paa alle Maader søgte man at undgaa at Lysene ombord i Skibet kunde ses udefra. Som Følge af denne Foranstaltning var der en Mængde af de fjendtlige Torpedobaade, der gik forbi uden at kunne afgøre om Admiral Nachimoff var Ven eller Fjende.

Klokken 1 om Natten tog Chefen den Beslutning at staa Syd paa ind til den koreanske Kyst, idet det maatte forudses, at Krydseren ikke ret meget længere vilde holde sig flydende, da Skodterne ikke kunne modstaa Vandets Tryk, selv efter at Lækmaatten var blevet anbragt.

De fjendtlige Torpedobaade kunde stadigt observeres fra Admiral Nachimoff i forskellige Retninger; men der var ingen af dem der gik i Angreb. Omtrent Kl. 2 om Natten, da der styredes W, observeredes en høj Strand, der viste sig at være den nordlige Pynt af Øen Tsu-Shima.

Skibet laa meget paa Næsen og vilde ikke længere lystre Roret. Da den derefter skulde staa ind mod Kysten gik den med Agterenden forrest. Efter at være naaet ind til en Dybde af 80 Meter stoppedes Maskinen, og alle Rofartøjerne blev firet af. Henimod Daggry kom en japansk Torpedobaad med en Damper i Følge til

Syne i Horisonten. Imidlertid var en Del af Mandskabet kommet ned i Fartøjerne, og da Bundventilerne derefter blev aabnede, begyndte Skibet snart at synke. Den observerede Dampers viste sig at være den japanske Transportdampers Sado-Maru, og den nærmede sig nu og satte sine Fartøjer i Vandet og deltog i Redningen af de mange af Folkene fra Admiral Nachimoff, der laa og svømmede rundt paa Stedet. En japansk Officer tilbød at redde Chefen, Kommandør Rodionof, op i sit Fartøj; men han afslog Tilbudet, da han foretrak at gaa ned med Skibet, naar dette forsvandt i Bølgerne. Kommandør Rodionof og ældste Navigationsofficer blev derfor paa Admiral Nachimoffs Bro, indtil Vandet skyllede hen over dem. Efter i nogen Tid, efter at Krydseren var gaaet til Bunds, at have holdt sig oppe ved Hjælp af Træstykker fra Skibet, blev de to ovennævnte Officerer optagne af nogle Fiskere, og sat ind til den japanske Kyst.

Efter Kommandør Rodionofs Udsagn skylder han sin Redning udelukkende ældste Navigationsofficers Klotschkowskis opofrende Handlemaade, ved ikke at forlade sin Chef, som havde tabt Bevidstheden, da han begyndte at svømme væk fra Stedet.

Krydseren Admiral Nachimoff gik ned om Morgenens den 28de Maj omtrent 5 Mil fra NØ Kysten af Øen Tsu-Schima paa 80 Meter Vand. Krydserens Besætning blev taget til Fange.

Admiral Uschakoff.

Panserskibet Admiral Uschakoff skiltes fra Eskadren om Aftenen den 27de Maj, og vedblev at gaa paa Kursen N 23 O, for om muligt at komme op til Kontreadmiral Nebogatoffs Deling. Ved Dag gry observeredes forude om Styrbord Røgen af 4 Skibe, der gik paa samme Kurs som Admiral Uschakoff. Skibets Gnistelegraf var blevet beskadiget, og som Følge heraf kunde man ikke

gøre Signal paa saa stor Afstand, at Svar kunde faas tilbage fra de observerede Skibe, som Chefen ombord iøvrigt mente var vore egne.

Klokken 6 F. M. ændredes Kursen til Øst, da der tværs om Bagbord observeredes en Deling fjendtlige Krydsere. Denne Deling forsvandt imidlertid, og Panserskibet kom ikke i Kamp med noget fjendtligt Skib paa dette Tidspunkt.

Admiral Uschakoff's Enekamp og Undergang.

Panserskibet ændrede flere Gange Kursen, eftersom der kom fjendtlige Skibe i Sigte, men holdt som generel Kurs omtrent NO indtil Kl. 4¹/₄ E. M., da to fjendtlige Krydsere, Iwate og Jakumo, holdt ned imod den. Paa den første var hejst Signalet: „Jeg raader Dem til at overgive Deres Skib,“ efter det internationale System, og foruden det vajede der et Signal til.

Da det førstnævnte Signal var blevet aflæst, gav Chefen Ordre til at aabne Ilden. Panserskibets 250 cm's Projektiler kunde ikke naa, hvorfor Chefen af al Magt søgte at komme nærmere ind paa Fjenden. Da denne imidlertid var overlegen i Fart, kunde han bevare en fordelagtig Position med Hensyn til Afstand og Retning. Efter nogle Skud nægtede det hydrauliske Sideretningsapparat i Panserskibets forreste Taarn at funktionere, og Skydningen kunde som Følge heraf kun foregaa yderst langsomt herfra. At skyde med 120 cm's Kanonerne var ganske haabløst paa Grund af Afstanden. Imidlertid blev Fjendens Ild mere og mere følelig, der opstod flere Ildebrande og om Styrbord kom flere Undervandstræffere, der bevirkede, at Skibet krængede over til Styrbord, og Kanonerne i de derværende Taarne kunde som Følge heraf ikke bruges, da Taarnene ikke kunde drejes.

Da Chefen indsaa det unyttige i yderligere Forsvar, og da han tillige forment at alle til Raadighed staaende

Midler var blevet anvendt fuldt ud, gav han Ordre til at aabne Bundventilerne for at sænke Skibet. Intet af Fartøjerne kunde bruges, og Mandskabet reddede sig paa Brædestumper, Bjærgemærs og Madratser. Panserskibet kæntrede over til Styrbords Side og gik ned Kl. cirka 5 E. M. paa omtrentlig Bredde 37 N. og Længde 133 O.

Ved Panserskibets Undergang omkom Chefen, Næstkommanderende, 4 Officerer, 4 Konduktorer og 83 Mand. De øvrige Officerer og Folk blev optagne af japanske Fartøjer og gjort til Fanger.

Sissoi Weliki.

Panserskibet Sissoi Weliki skiltes fra Eskadren Kl. 10 Aften den 27de Maj, da det var umuligt for den at holde sin Fart. En Træffer fra en større Kanon havde bibragt den en alvorlig Skade i det forreste Rum, og Vandet trængte herfra agterefter, og Skibet laa en Del paa Næsen, og kunde af denne Grund ikke følge med de andre Skibe i Eskadren.

De fjendtlige Torpedobaade angreb flere Gange Panserskibet, efter at det havde forladt Eskadren. Der var endnu 3 Projektører ombord, der var brugelige, og disse anvendtes nu under Afværgeingen af de talrige Torpedobaadsangreb. Men omtrent Kl. 11 Aften lykkedes det Fjenden at ramme Skibet med en Torpedo agter, og herved fyldtes hele Agterrummet af Vand, og Styreledningen blev ødelagt. En Lækmatte fik man anbragt forude, men det hjalp ikke noget, og Krængningen til Bagbords Side blev større og større. Det var ikke muligt at holde Kursen, og Skibet gik med langsom Fart, nærmest i nordlig Retning.

Klokken 12 E. M. hørte Torpedobaadsangrebene op, og Panserskibet var nu et betydeligt Stykke borte fra Eskadren, og hørte op at bruge sine Lyskastere.

Ved Daggry observeredes Krydseren Wladimir Mo-

nomach og Torpedobaaden Gromki. Panserskibet befandt sig paa dette Tidspunkt Nord for Øen Tsu-Shima og i en Afstand derfra paa 25 Mil.

Da Skibets Forstævn sank dybere og dybere ned, samlede Chefen, Kommandør Oseroff, et Krigsraad, hvor man traf Bestemmelse om Bjærgningen af Mandskabet, da det maatte anses som ganske utvivlsomt, at Skibet i Løbet af meget kort Tid vilde gaa ned.

I Krigsraadet besluttedes det at gaa ind til den nærmeste Kyst af Øen Tsu-Shima, og Panserskibet stod derfor mod Syd, idet der styredes med Maskinerne, og paa Vejen klargjordes Fartøjerne og de øvrige Redningsmidler.

Klokken 8 F. M. den 28de Maj observeredes nogle Transportskibe under japansk Flag. Sissoi Weliki vedblev med at staa ind mod Land, men den kunde kun gøre ganske ringe Fart. Imidlertid ophørte Skibet at krænge over til Bagbord, men samtidigt begyndte Skibet at krænge over til Styrbord. Og Forenden sank efterhaanden dybere og dybere ned. Tilslidst begyndte Vandet at trænge ind paa Fyrpladsen.

Da Skibet endnu var langt fra Kysten, og da det stod Chefen klart, at det var ganske umuligt at redde Besætningen med de Midler, man havde til Raadighed, lod han hejse Nødsignal efter det internationale Signalsystem. Et af de japanske Transportskibe svarede saa, at den forlangte Erklæring om, at Skibet overgav sig, hvortil der fra Sissoi Weliki blev svaret Ja.

Det største af Skibets Fartøjer blev sendt afsted med de syge og saarede, hvorefter Bundventilerne blev aabnede. Paa dette Tidspunkt kom en japansk Officer ombord, og lod det japanske Flag hejse. Derefter forsøgte han, om det lod sig gøre at bugsere Panserskibet. Japanske Fartøjer færgede imidlertid Besætningen over til den japanske Transportdamper.

Da den japanske Officer omtrent Kl. 10 F. M. havde

overbevist sig om, at det var umuligt at redde Panserskibet, halede de det japanske Flag ned og tog deres Folk bort derfra. Kort Tid efter vendte Sissoi Weliki bagstaveligt talt Bunden i Vejret og sank paa dybt Vand i nogle Mils Afstand fra Kysten af Øen Tsu-Schima.

Officererne og Besætningen blev ført over paa Transportskibet og gjort til Fanger.

Paa Vejen til Sasebo døde to af Sissoi Welikis Læger, Pobjedoff og Kaljewitsch. De var bleven forgiftet af Gassen fra et Projektil, der var sprængt paa Batteriet. Herfra var Gassen trængt hen til det Sted, hvor de to Læger stod og behandlede de Saarede. Begge Lægerne tabte Bevidstheden, og det viste sig umuligt at frelse deres Liv, omendskønt der blev gjort alt muligt for at bevare deres Liv af de japanske Læger, der fik dem under Behandling, efter at de var overført til det japanske Transportskib.

Navarin.

Panserskibet Navarin skiltes fra Eskadren Klokken 11 om Aftenen den 27de Maj, som Følge af, at et Torpedoskud havde nødsaget det til at stoppe op. Om Dagen havde Skibet faaet adskillige betydelige Skader; men det var lykkedes at reparere disse nogenlunde, ligesom man var bleven Herre over det Vand, der strømmede ind, hvor Skibet havde faaet Læk. Da Kontreadmiral Nebo-gatoffs Deling stod videre mod Nord uden at mindske Fart, maatte det opgive at følge med, og Tiden anvendtes nu til at faa Lækmatten anbragt paa det Sted hvor Torpedoen havde ramt; men Kl. 2 Nat blev Navarin angrebet fra begge Sider af fjendtlige Torpedobaade, som det lykkedes at ramme med 2 Torpedoer, og Skaden herved var saa stor, at Navarin et Øjeblik efter krængede over til Siden og gik til Bunds.

Af hele Navarins Besætning blev der kun reddet af nogle japanske Skibe, der den følgende Dag kom forbi, 3 Mand.

Isumrud.

Krydseren Isumrud forlod Kontreadmiral Nebogatoff's Panserskibsdeling, da denne den 28de Maj Kl. 11 F. M. højste Signal om Overgivelse. Isumrud styrede østerover og satte fuld Fart paa. Nogle af de fjendtlige Krydsere gik i Gang med at jage ham, men maatte snart opgive det igen, paa Grund af Isumruds høje Fart.

Om Aftenen den 28de Maj sprang Hoveddamprøret til agterste Hjælpemaskiner, og man var derfor nødt til at overgaa til Haandstyring. Farten sattes ned til 15 Knob, og Kursen der styredes var NO.

Da Chefen gik ud fra, at de japanske Krydsere med deres normale Fart vilde kunne komme til Wladiwostok før Isumrud, tog han den Beslutning at søge et Punkt, der laa nordligere end Wladiwostok, nemlig Wladimir Bugten, som formodedes ikke at være spærret af Miner.

Imidlertid begyndte Skibets Maskiner paa Grund af det forcerede Arbejde de sidste Dage at komme i Uorden. Der viste sig betydelig Læk i Kondensatorerne og stor Saltholdighed i Kedlerne. Som Følge heraf gik Krydserens Fart yderligere ned.

Den 29de Maj begyndte man at brænde alt Træværk ombord for at spare paa Kullene, af hvilke der snart ikke var mange tilbage. Krydseren gik langsom Fart, og mødte ikke et eneste fjendtligt Skib.

Kl. 1 om Natten ankom Krydseren til Bugten Wladimir, og da der ikke fandtes mere Kul ombord, vilde Chefen staa helt ind til Byen og søge at faa Forbindelse med Land. Men under Sejladsen dertil kom Skibet for nær ind til Kysten ved Forbjærget Orjechoff, og tog Grunden paa et Rev, der strakte sig ud fra dette Punkt. Det var næsten stille Vejr og Krydseren gik med meget langsom Fart, og stødte lige efter at man ved Haandloddet havde faaet 9 Favne Vand.

Krydseren kom paa ved Begyndelsen af Ebben. Den foregaaende Dag var Krydserens Plads blevet 2 Gange bestemt ved astronomiske Observationer.

Der blev givet fuld Kraft bak paa Maskinerne og et Anker blev ført ud agter fra, men det viste sig snart, at det var umuligt at faa Skibet af, da Vandet stadigt faldt. En Opmaalning omkring Skibet godtgjorde, at det stod i sin halve Længde paa en Sandbanke.

Da det igen blev Højvande prøvede Skibet igen at komme af Grund; men det viste sig alter forgæves. Kulforraadet slap op og Fyrene maatte slukkes.

Chefen lod nu afholde Krigsraad, og i dette afgav 2 af Officererne Stemme mod en øjeblikkelig Ødelæggelse af Skibet, medens Resten ligesom Chefen selv var af den Mening at Fjenden, hvad Øjeblik det skulde være, kunde ventes at staa ind paa Bugten, og i dette Tilfælde var det bedst saa snart som muligt at sprænge Skibet i Luften. Dette udførtes den 30te Maj, hvorefter der blev stukket Ild paa Resterne. Men Fjenden viste sig først ved Indgangen til Bugten i Midten af Juli Maaned det Aar. Besætningen gik, efter at Krydseren var blevet tilintetgjort, til Fods ind til Wladiwostok.

Rion og Dnjepr.

Hjælpekrydserne Rion og Dnjepr, der ledsagede de af Eskadrechefen den 25de Maj tilbagesendte Transportskibe, gik med disse ind til Jangtsekiangs Munding. Derefter gik Rion mod Nord; den 25de Maj var den kommet op til Linjen Schangtung-Øen Ross, og opholdt sig her tre Dage, inspicerede nogle ulastede Dampere under neutralt Flag, og sænkede den 29de Maj om Morgenens Damperen Tetartes, der gik til Japan med Jærnbanomateriel. Derefter gik Rion paa et Kryds over Linjen Schangtung—Schanghaj, hvorefter den den 31te Maj stod mod Syd. Den 4de Juni mødte den Damperen Silurnum, engelsk. Efter derombord at have fundet en

Del Krigskontrabande, som blev konfiskeret, og efter af Damperens Kaptajn at have faaet Underretning om Vice-admiral Roschestwenskys Eskadres Kamp den 27de og 28de Maj, ansaa Chefen for Rion det som utilraadeligt mere at opholde sig i disse Farvande, og han satte derfor Kursen mod Syd og indkom til Batavia den 14de Juni.

Dnjepr gik ned til Philipinerne, og paa Vejen dertil sænkede han den engelske Damper St. Kilda, der førte Krigskontrabande, bestemt for Japan.

*Den russiske Eskadre i Slaget ved Tsu-Shima
den 27de og den 28de Maj 1905.*

I Kampen deltog følgende Skibe: 8 Panserskibe, 3 Kystforsvarsskibe, 1 Pansekrydser, 5 Krydsere af 1ste Klasse, 3 Krydsere af 2den Klasse, 1 Hjælpekrydser, 9 Torpedobaade, 4 Transportskibe og 2 Bugserdampere.

Af disse Skibe gik under:

1) Ved Fjendens Artilleri: Fyrst Suwaroff, Imperator Aleksander III, Borodino, og Oslabija, alle Panserskibe; desuden Kystforsvarsskibet Admiral Uschakoff, Krydserne af 1ste Klasse Dmitri Donskoi og Swjetlana, Hjælpekrydseren Ural, Transportskibet Kamtschatka og Bugserdamperen Russ. Hertil kommer de tre Torpedobaade Gromki, Bleshtjaschtschi og Buiny samt endelig Transportskibet Irtisch.

2) Ved fjendtlige Torpedoer ødelagdes: 2 Pansekibe, Navarin og Sissoi Weliki, 1 Pansekrydser, Admiral Nahhimoff, 1 Krydser af 1ste Klasse, Wladimir Monomach.

3) 1 Torpedobaad, Bistry, blev sænket for ikke at falde i Hænderne paa den overlegne Fjende.

4) 1 Torpedobaad forsvandt uden at det har været muligt at faa Oplysninger om dens Skæbne, Besupretschny.

5) 1 Krydser af 2den Klasse, Isumrud, gik paa

Grund i Wladimir Bugten og blev sprængt i Luften af Besætningen.

Til Fjenden overgav sig: 4 Panserskibe og 1 Torpedobaad, nemlig: Imperator Nikolaj den 1ste, Orel, Admiral Sinjavin, General Admiral Apraxin og Torpedobaaden Bjedowy.

Internerede i neutrale Havne: 2 Krydsere af 1ste Klasse, Oleg og Awrara, 1 Krydser af 2den Klasse, Schemschtschug, 1 Torpedobaad, Bodry, 1 Transportdamper, Koreja, og 1 Bugserdamper, Svir.

Til forskellige Havne ankom: 1 Transportdamper til Biego-Suarets, Anaduir, medens der til Wladiwostok kun kom: 1 Krydser af 2den Klasse, Almass og 2 Torpedobaade, Bravy og Grossny.

Endelig erobrede Japanerne de to Hospitalsskibe Orel og Kostroma.

I Søkampen den 27de og 28de Maj omkom 166 Officerer, 78 Konduktorer, (ældste Underofficer, hvoraf der ialt var 291) og 4,947 Mand (paa Eskadren var ialt 14,313 Mand).

Hvormeget kræves for at en hensigtssvarende Konstruktion skal kunne fortrænge en mindre hensigtssvarende.

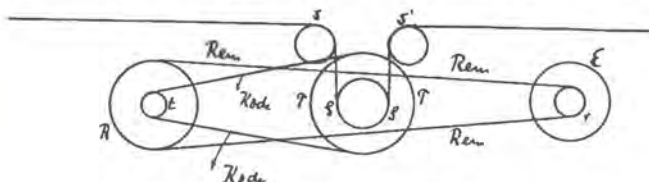
Af Ingeniør H. C. Vogt. — M. I. F.

Da den lille Ø Thurø er adskilt fra Fyen ved Skaarup Sund, ønskede nogle driftige Mænd at tilvejebringe en landfast Forbindelse mellem Thurø og Fyen, men for ikke at hindre Sejladsen tillod de stedlige Myndigheder kun, at der byggedes en Dæmning — med en Strøm-Aabning paa ca. 350 Fod — medens Dæmningens Længde = Sundets Bredde paa nævnte Sted er ca. 2100 Fod. For nu at besørge Trafikken over nævnte Strøm-Aabning, konstrueredes en Staalrosse-Færgen paa ca. 22 Tons, hvori en Electromotor blev anbragt, eller rettere erstattede en Petroleums-Motor, der først virkede paa de samme Trosser. En god Fjerdingsvej fra Færgen ligger nemlig et Skibsværft med en Dampmaskine paa 10 effective Hestes Kraft, der trækker en Dynamo, som forsyner baade Færgens Electromotor saavel som Øen med Elektricitet til Belysning, hvilket kun er muligt ved Hjælp af et stort Accumulator-Batteri, der ligger saavel $\frac{3}{4}$ Fjerdingsvej fra Færgen som fra Skibsværftet. (Accumulator-Batteriet blev oprindelig forsynet fra en Vindmølle med Dynamo, der ligger tæt ved Siden deraf, men Vindmøllen var ikke efter Ønske.)

Electromotoren E i Færgen (se den skematiske Figur, hvor Størrelsen er taget efter hurtigt Øjemaal) blev angivet til at kunne yde 6 Hestes Kraft, men almindeligvis ydes ikke saa meget. Paa E Motorens Aksel er en lille Remskive r, hvorfra en Rem til en større Remskive R ned sætter Electromotorens 1450 Omdrejninger til ca. 400 og paa Remskiven R's Aksel er et lille Tandhjul t,

hvorfra en Kæde til et større Tandhjul T nedsætter Omdrejningerue til ca. 70 pr. Min.

Paa Tandhjulet T's Aksel findes endvidere 2 Trækskiver S tæt ved Siden af hinanden (paa Tegningen dækker den ene den anden) og svarende til 2 Staaletrosser, som ere førte fra den ene Ende af Færgen over Ledeskiver s og s¹ til og fra hver af Trækskiverne S og derfra ud til den anden Ende af Færgen; dennes Fart er almindeligvis kun ringe, ca. 2 Knob, fordi Staaletrosserne vistnok glider ca. 40—50 % paa Trækskiverne S, der er allfor smaa, ca. 16 Tommer. Trosserne maa nemlig almindeligvis hvile paa Havbunden og derfra trækkes op til Færgen for ikke at hindre Sejladsen.



Ved at stramme Trosserne, saaledes at disse kommer opnær Havfladen, reduceres Glidningen paa Trækskiverne S i høj Grad, hvorved Farten bliver meget større. Transmissionsforholdene burde naturligvis have været ændret til Brug for meget større Skiver S.

Spørgsmaalet bliver nu, hvorfor anvender man ikke direkte Kraften fra en lille Dampmaskine eller — Motor med Transmission — paa en forholdsvis stor Drivskrue? Svaret bliver: Da Sejlaabningen i Dæmningen kun er 0,166 af Sundets Bredde, saa løber der undertiden en rasende Strøm, der af samtlige Sømænd siges at kunne blive 6—7 Knob, at tørne en saadan Strøm vilde kræve mindst 20 H. K. i Forbindelse med en forholdsvis stor Drivskrue, der ganske vist vilde give meget større Fart, men uden derfor at kunne klare Forholdene, navnlig

med Hensyn til at bringe Tilslutning ved Enderne af Strømaabningen, naar om Vinteren Forholdene vanskeliggøres ved Isgang i Forening med stærk Strøm. Ved omtalte vidtløftige Transmission opnaar man derimod et stort Drivtryk ved langsom Gang, hvilket man netop har Brug for! Man forstaar altsaa af dette Eksempel, hvor berettiget det er, i specielle Tilfælde at erstatte Skruen (eller anden Propeller) med Træktrosser. Trods Anlæggets større Bekostning! Mere underligt er det, at nævnte Electromotor viste sig mere økonomisk end den først anvendte Motor, men Aarsagen maa være, at Petroleumsmotoren maa arbejde kontinuerligt for at undgaa Besværet ved Gangsætningen, medens Electromotoren kun bruger Elektricitet i det Par Minutter Overføringen varer og derefter kan ligge stille i ofte 10 Minutter.

Nævnte specielle Træk-Trosse Færges ubetingede Fortrin gælder naturligvis ikke almindeligt, saaledes ikke for den 10—11 Knobs Træktrosse-Færge, som Meddelelsen i sin Tid (Febr. 24 — 1917) proponerede til at føre et udelte Tog over Storstrømmen, der kunde man med ca. 20 % større Kraftforbrug ogsaa have benyttet Skovlhjul, fordi Strømmens Hastighed her er saa meget ringere end i omhandlede Strøm-Aabning.

En meget smuk Højbro over Storstrømmen, konstrueret af Ingeniørfirmaet Christiani & Nielsen, tog imidlertid ligesom Teten paa dette Omraade og blev anbefalet af Overingeniør Flensborg.

Skibe med en Mastehøjde paa ca. 98' over Havfladen kan passere under Højbroen, Sejlskibs-Trafiken hindres derfor ikke væsentligt! Det var nu imidlertid ikke paa Grund af Højbroens Skønhed — eller paa Grund af den herlige Udsigt over et characteristisk dansk Landskab, — som man derfra vilde opnaa, at Højbroen almindeligvis blev foretrukket, men

fordi man rimeligvis vilde spare 25—30 Minutter; for denne Besparelse er man villig til ofre en flere Gange større Pris i Millioner. (Man vil maaske spørge, om ikke den store Færge paa 3—4000 Tons Dpl. kan opnaa mere end 10—11 Knob? Nej, ikke paa saa lavt Vand, Kulforbruget vilde da blive abnormt; vilde man forlange 20 Knob ved Brug af Skovlhjul, saa vilde dette kræve Udgravning af en Rende paa ca. 55 Fods Dybde og ca. 500 Fods Bredde, og en saadan koster jo noget. Bruges Træk-Trosser behøves ikke tilnærmelsesvis saa stor en Rende, fordi disse ikke kræver nogen Bevægelsesmængde af Vand for at overvinde Færgens kolossale Vandmodstand ved 20 Knob, dog bereder Træktrosserne andre Vanskeligheder ved saa stor Fart, men ikke ved 10—11 Knob.)

Det maa nu vel erindres, at Farten paa selve Højbroen, saavel som Farten paa Ramperne, der fører op til Højbroens Plateau, er meget reduceret, men desuagtet vil man rimeligvis nok vinde 25 Minutter, og for disse ofrer man mange Millioner, og dette anses ganske almindeligt for korrekt og fornuftigt!

Vi gaar nu videre! Overalt paa Floderne, specielt i Amerika, benyttes Skovlhjul den Dag i Dag, blot fordi Hjuldamperen er noget behageligere som Passagerskib; Hjuldamperen kommer lidt hurtigere i Gang og stopper lidt hurtigere end Skruedamperen, men Skovlhjulets Mekanisme med drejelige Skovle samt Hjulkasserne, disses Vinger etc., en stor, tung, langsom Maskine etc., (og hvis Dieselmotor benyttes kræves tilsvarende Transmission), alt tilsammen koster ca. 3 Gange mere end en Skrue-Installation til samme Skib. Skovlhjulets Nyttevirkning er saa til Gengæld lidt større end Skruens, men dog kun naar Hjulskibet ligger paa en bestemt Vandlinje, skal det tage Last, falder Nyttevirkningen straks, saavel som naar det har lidt Slagside. Trods

dette, og trods Skovlhjulet er meget uheldig i Søgang. benyttes det endnu stadigt, og indtil ca. 5 Aar tilbage ogsaa til Passager-Trafik mellem England, Frankrig og Irland, indtil det blev afløst af Skruen drevet med gearet Turbine. Her har man altsaa atter ignoreret Bekostningen for at vinde nogle smaa Fordele!

Vi spørger nu: Burde en korrekt Sejlskibsform drevet paa korrekt Vis med Hensyn til Øjemedet ikke kunne fortrænge en ukorrekt, tilmed drevet paa ukorrekt Maade? Man bedes erindre den kolossale nationale Betydning, der knytter sig til original Produktion, fordi dertil kræves solidarisk Arbejde af høj Rang. Var afd. Hagemann den Eneste eller kun en af de faa herhjemme med tilstrækkelig Aand og Overblik til den Slags? Det var Prof. C. Hansen, der havde overtydet afd. Hagemann om denne Sag, men der findes andre Mænd herhjemme med selvstændigt klart Overblik over Sagen, kun at disse ikke betænker sig for længe. Da G. A. Hagemann blev klar over, at P. Propelleren besad de teoretiske Betingelser for størst Fuldkommenhed i Forhold til Skruen, henvendte han sig flere Gange til Overmaskinmester Petersen ved Sukkerfabrikkerne og denne (der har proporeret en væsentlig konstruktiv Forbedring, der skal indføres paa et nyt P. Propellerskib) forsikrede G. A. Hagemann om, at der ikke var praktiske Vanskeligheder, hvorefter G. A. Hagemann var besluttet paa at føre Sagen igennem, men han døde forinden.

Sejlskibe benyttes den Dag i Dag og kan betale sig, trods galt formede og galt drevne: Skruen kan nemlig ikke arbejde økonomisk bag en Skibsform med en fyldig Form og Vandlinje agter, hvilken netop Handels-Sejlskibet kræver! De hurtige Krigsskibe har ganske vist fyldige, ja undertiden næsten rektangulære Vandlinjer agter, men naar saa til Gengæld de vertikale Snit agter er saa skarpe, som ved Krigsskibene med meget kraftige Maskiner, og derfor forholdsvis

meget store Skruer, saa gaar det godt an og er tilmed nødvendigt for at Skibet ikke skal hugge i Søen og slaa Skruen ud af Vandet. Den fyldige Vandlinje agter er næsten det eneste Middel, man har til at hindre Hugning i Søen, og hvis et Sejlskib hugger i Søen, er al Sejlsads tabt.

Det er endvidere kun, — naar den fyldige agter Vandlinje ledsages af fyldige, vertikale Snit agter — for at give et Handelsskib Bæreevne, — at Skruen — baade med faste og drejelige Blade — præsterer en Modstandsforøgelse paa omkring 40 % udover Skibets Bugseringsmodstand, idet Vandet suges fra Skibets Agterpart (Skrue med drejelige Blade giver tilmed moderat Nyttevirkning, da Bladet faar gale Indfaldsvinkler ved at drejes). Modstandsforøgelsen reduceres, som bekendt, ved moderne Handelsskibe, til ca. 15 % ved at gøre de øvre Vandlinjer omtrent lige saa skarpe som de nedre, og det er da kun ved at tunglaste disse Skibe, at Hugning i Søen reduceres, men den Skibsform er ubrugelig for Sejlskibe, der specielt under Side- og Bidevind modtager et samlet Side-tryk fra Sejl, Skrog og Rig, som er 4—5 Gange større end Sejlens Fremdriftscomposant. Man forstaar derved, at et Sejlskib ikke kan formes paa samme Maade som et Skrueskib, der drives frem efter sin Længderetning.

Betragter vi nu Gaffelsejl, der absolut er de korrekte, saa ligger disses Trykcenter ofte i ca. $\frac{1}{8}$ af Skibets halve Bredde til Læ for Diametralplanet, og naar Skibet hives over, kommer Sejlens Trykcenter ofte helt hen over den Læ Part af Skibet, for nu at bringe saa meget som muligt af Skibsformens Displacement hen under Sejlens Trykcenter maa Vandlinjerne agter være fyldige med tilsvarende Laaring og Hæk, der trykkes ned i Vandet forøgende det læ De-

placement og Vandlinjens Længde, hvorved tillige Skibets Modstand forringes.

Under Sejlpres foraarsager endvidere Vandets Modstand et Tryk paa den læ Boug op mod Luvart, hvilket maa afbalanceres ved en Sugning paa undervands Agterparten op mod Luvart, og dette kan kun finde Sted ved den beskrevne Skibsform, hvis Forpart er skarp i horisontal Retning, medens undervands Agterparten er skarp i vertical Retning. (Sugningen op mod Luvart paa Agterparten fremkaldes ved Strømlinjernes Modstand mod at slutte til den luv. Del af undervands Agterparten.)

De tidligere Krigs-Skrueskibe med fuld Sejlkraft havde alle uden Undtagelse Skruen til at hejse, mange analoge Sejl-Skrueskibe af Handelsmarinen havde ogsaa hejsbare Skruer, og Skruen blev hejst, naar man brugte Sejl, men Skibets Agterpart blev dog mere eller mindre molesteret ved den store Skruerport, der skader Styringen etc.; men hvis Skruen sidder i Skruerporten kan man aldeles ikke styre!

Saa fandt man imidlertid, at det ekstra Drivtryk, som Skruen yder, forhøjer Sejlenes Nyttetvirkning navnlig under de vigtige Sejladser — Sidevind og Bidevind — ved nemlig at forringe Afdriften. Man hejser derfor nu ikke længere Skruen, men lader den arbejde i Forening med Sejlene, men desværre bag en Skibsform der tilfredsstiller Skruen men ikke Sejlene.

Sagen er, at Modstanden mod Afdrift varierer med Kvadratet paa Skibets Hastighed fremad, og er for Ekspl.
 $\frac{8^2}{5^2} = 2,6$ Gange større ved 8 end ved 5 Knob, hvorved Afdriften bliver ca. 2,6 Gange mindre ved 8 end ved 5 Knob, (forudsat ens Sidetryk af Sejlene ved 5 og ved 8 Knob). Dette forklarer følgende ofte gentagne Forsøg med P. Propeller Skonnerten Hvalen: I let Stand (140 Tons Deplacement) og let Bramsejlskuling opnaar Skonnerten 5 Knob ca. 5 Streger fra Vinden, medens P. Propeller

alene giver 5 Knob ved 19—20 E. H. K., men arbejdende i Forening opnaas 8 Knob, hvortil kræves ca. 80 E. H. K., trækkes Motorens 20 E. H. K. derfra, faas 60 E. H. K., hvoraf ses, at Sejlenes nyttige Arbejde er forøget 3 Gange: Sejlenes virkelige Arbejde er naturligvis lige saa stort ved 5 som ved 8 Knob, men ved 5 Knob for Sejl alene skal Skibet til Dels trækkes sideværts gennem Vandet med ca. 2,6 Gange større Afdrift, (og Afdriften kan meget let forøge Skibsmodstanden med 2—3 Hundrede $\frac{0}{10}$).

Paa det tidligere omtalte Norgestogt naaedes fra ca. 4,8 Knob for Sejl alene op til 7,5 Knob for P. Propeller drevet ved 20 E. H. K. og Sejl i Forening, hvilket blev maalt af Underdirektør Christensen, men man kunde paa Grund af Skorstenen ikke føre Storsejlet, ellers vilde Resultatet være blevet, som nys nævnt.

Man vil forstaa, at nysnævnte Resultat er aldeles umuligt med Drivskrue, thi en Skrue bestemt til 5 Knob kan ligesaalidt som dens Motor arbejde ved 8 Knob, ja neppe endda ved $6\frac{1}{2}$ Knob!

Det er en Livsbetingelse for en Propeller, der skal arbejde i Forening med Sejl, at denne automatisk varierer sin Stigning, og det kan den kun, naar dens Drivflades Udslag reguleres ved Fjedre, hvorved P. Propellerens Svingningstal og følgelig Motorens Omdrejningstal forbliver aldeles uforandret ved alle Hastigheder. Da Skruen ikke automatisk kan variere sin Stigning, bliver Resultatet, at man indfører kraftigere og kraftigere Motorer ved mindre Fartøjer op til 6—7—8 Knob og ved større op til 9—10 Knob, og endda i saadanne Tilfælde kan Skruen ikke følge med, naar Sejlene alene er istand til at yde 12 Knob, og den stopper da i Stedet for at gøre Gavn ved at reducere Af-

driften, og Resultatet bliver uvægerligt, at Sejlene forsvinder! Naar P. Propellerskonnerten med fuld Last ca. 260 Tons Displacement løber 9 Knob under Sejl og P. Propeller i Forening, saa gaar Farten ned til ca. 7 Knob naar Motoren stoppes, og løber den kun 7—5 Knob, gaar Farten ned til 4,5 naar Motoren stoppes.

Efter Norgestogtet med P. Propeller-Skonnerten (der udgik fra Orlogsværftet, og hvis Vellykkethed navnlig skyldtes Kommander Andersen & Underdirektør Christensen, hvem Direktør Tuxen arrangerede deltog i Togtel), blev Skonnerten overdraget til afd. G. A. Hagemann & Sukkerfabrikkerne og Direkte Rasmussen, der repræsenterede Sukkerfabrikkerne, valgte Værftsingeniør Kørbing, (der har gavnset Sagens særdeles meget), til Kontrolør vedrørende Skonnertens Omdannelse til Fragtskib med P. Propeller, og efter Prøverne udtalte Direktør Rasmussen:

»Man faar det sikre Indtryk, at P. Propelleren besidder en større Magt over Skibet og kan bedre føre dette frem mod Sø og Vind end en af samme Motor direkte trukken Drivskrue.»

Ovennævnte blev fuldt ud bekræftet siden den Tid, idet Overmaskinmester Petersen, ved Sukkerfabrikken, (der har gjort særdeles meget for Sagen), og Skonnertens Fører Folmer, der er en meget erfaren og dygtig Sømand, begge priste P. Propellerens Overlegenhed over Skruen trukken direkte ved Motor, og da navnlig i Storm og Sø.

Ved en tidligere Lejlighed udtalte Direktør Rasmussen: »P. Propelleren giver Vandet en fuldkomnere Acceleration end Drivskruen«. Hvilket med andre Ord er ensbetydende med, at P. Propellere har Betingelser for højere Nyttevirkning end den roterende Propeller, og dette sidste er vel

ogsaa ubestrideligt! Skruen selv giver Bevis derfor, thi i Tidsintervallet mellem Gangsætning og indtil jævn Rotation naas, er Drivtrykket over 25 % større, end saasnart jævn Rotation naas (udenlandske Eksperimentatorer — Hiram Maxim og andre — skriver 30—40 % større, men dette er nu neppe rigtigt) derom nærmere. Kunde man lige forinden jævn Rotation naas, reversere Skruen uden Tab og med fuldkommen Form lade den rotere modsat, saa vilde man vinde en Del derved, ja, og saa havde man en oscillerende Propeller, der tilmed optager Energien fra det Vand, som et forudgaaende Sving har sat i Bevægelse.

Vedrørende Direktør Rasmussens Modtagelsesprøve nævnes, at det blæste en Bramsejls Kuling af Nordost, hvorved Strømmen som sædvanlig var sydlig men ret svag; det første Løb foregik fra Nord mod Syd, med den resulterende Vind lidt agter for tvers, svag Strøm imod, Farten blev 5,6 Knob ved 25 effektive H. K., Skonnertens Displacement noget over 140 Tons. Efter at det modsat rettede Løb var begyndt, sprang en Rem i en Reguleringskobling, hvorefter Løbet blev opgivet, da ellers alt fungerede fint. Paa Løbet Syd—Nord vilde den resulterende Vind være omtrent stik imod, medens den svage Strøm var medgaaende. Farten vilde rimeligvis være bleven 5,4 Knob, Middelhastigheden altsaa 5,5 Knob, thi Prof. Hansen fandt flere Gange senere Farten 5,5 ved 25 E. H. K. Med fuld Last og Displacement paa ca. 260 Tons blev Farten 4,6 Knob. Motoren kunde fra Værkstedsprøverne udvikle 28 H. K., svarende til ca. 37 H. K., men Transmissionen i Skonnerten passede desværre ikke rigtigt, hvorfor man, som nævnt maatte nøjes med 25 E. H. K. for ikke at overanstrengte Motoren. Efter et Aars Tids Forløb benyttedes Motoren imidlertid kun ved ca. 20 E. H. K., hvorved Farten blev 5,1 ved rigelig 140 Tons Displacement og 4,2 ved fuld Last. Skonnerten var først forsynet med

Skrue drevet ved en Motor, der indicerede 69 H. K., og hvis effektive Kraft var 45 H. K., hvorved opnaaedes 5,72 Knob. Skonnertens Deplacement var da ca. 150 Tons, men den havde dengang ikke svær Rig og Dækshus etc. til at tage Vindfang). Efter Drivskruens Fjernelse blev Skonnerten forsynet med Pumpetype-Maskine (der ogsaa benyttedes paa Norgestogtet). Ved Forcing kunde denne bringes op til 43,3 I. H. K. Svarende til vistnok 38,5 E. H. K. hvorved, under de samme nysnævnte Betingelser, opnaaedes 6,05 Knob.

Af Hensyn til nævnte Skrue, der skulde ligge frit og dybt for at være effektiv, kom Motoren langt frem i Skibet. Den første Ulempe ved dette blev, at Skonnerten fik 3 i Stedet for 2 Master, fordi Motoren stod, hvor Stormasten skulde have staaet. Brugt som dynamisk Ror kan den nuværende Pendulpropeller naturligvis med Lethed tumle Skonnerten, dreje den paa Stedet etc. Men P. Propellerens Drivflade er for lille qua statisk Ror, naar Skonnerten er dybt lastet, og man vil bruge Sejl alene, (i hvilket Tilfælde P. Propelleren kun gør Nytte ved at forøge Afdriftsfladen). Prof. Hansen og Overmaskinmester Petersen fik anbragt et ekstra Ror paa Skonnerten, der nu sejler udmærket for Sejl alene, kun meget faa Skibe kan følge den, men Sejladsen vilde have været endnu bedre med 2 Master. Kun under vanskelige Forhold, hvor stor Manøvreevne kræves, som ogsaa i Havne, bruges P. Propeller alene baade til Fremdrift og Styling.

Mange Gange værre er det dog, at Skonnertens Lasterum ved Motorrummet er blevet delt i en For- og Agterlast, — med et forholdsvis tomt Motorrum imellem, — og skønt Skibet er overordentlig stærkt bygget, undgaas en ubetydelig Sætning dog ikke, hvorved Rækkeakslen og andre Dele arbejder tungere og med forøget Friktion, saaledes at Dobbeltslagene er gaaet ned fra 60 pr. Min. til 54, hvorved Energien paa

Propelleren endyderligere er reduceret til $(\frac{54}{80})^3 = 0,73$ af hvad den tidligere var. Oprindeligt var Propeller og Rokkeaksel etc. beregnet til 40 H. K., saaledes at Drivmekanismen nu er for tung og stor i Forhold til Kraften!

Da Pendul-Propellerens Aksel ligger nær Vandlinjen opnaas, at dens Motor etc. kan stuves helt agter ud, saaledes at man opnaar et stort udelst Lasterum, hvilket ikke kan naas ved Brug af Drivskrue.

En stor Del af de betydelige Fordele som Pendulpropellerens Brug byder paa, er altsaa ikke indvundet ved den nuværende Installation, dertil kommer, at den nuværende Skonnerts Egenvægt — med hvad der efterhaanden er kommen til, — er over 40 Tons for stor, den burde altsaa kunne bære 40 Tons mere Last. — En gammel forstandig Sømand udtalte: »Naar man laver en Karet om til en Fragtvoan, opnaar man ikke det samme, som ved straks at bygge en Fragtvoan!»

Bygger man straks til Øjemedet, saa opnaas foruden andre Forbedringer, at Rokkeakslen kan blive reduceret til en Stump eller Tap. Det er egentlig Amerikanerne, der har Æren af den omhandlede fyldige Agtervandlinje med forholdsvis skarpe Snit agter etc., saavel som ogsaa af Finnekølen, der selvfølgelig arbejder mod Afdrift samt ogsaa mod Rulninger. Ved det nu brugelige Deadwood eller Opklosning agter opnaar man kun at sprede Strømlinjerne, men Finnekølen agter lader sig ikke ret vel forene med Skrueinstallation, fordi Skrueakselen gennembryder nævnte.

Pendulpropelleren forholder sig til Drivskruen omtrent som Dieselmotoren til den gearede Turbin, som nu har overfløjet Dampstempelmaskinen. Førstnævnte er den fuldkomneste, men kan ikke benyttes ved saa store Hestekrafter som sidstnævnte. Gaar man ud fra, at Pendulpropelleren ikke maa have større Hastighed i

sit Oscillationscenter end de oscillerende Massers Hastighed i en stor Stempel-Maskine, saa kan man paa en 12 Fods P. Propeller anvende ca. 540 effektive H. K. paa 2, altsaa 1080 som tidligere forklaret. Men da Pendulpropellerens Drivflade svinger videre afgivende sin Energi til Vandet, naar Drivfladens Drivarm stopper, saa kan den taale nogen større Hastighed end de oscillerende Massers i en stor Stempel-Maskine. Imidlertid behøves der kun 450 effektive H. K. til at give en Kæmpeskonnert paa 6000 Tons en Fart paa 7,5 Knob, og større Hjælpekraft maa man af økonomiske Grunde, som vi straks skal se, ikke give den. Den skulde da kunne holde en Gennemsnitsfart paa rigelig 10 Knob i en Dampskibskurs. (En Gennemsnitsfart paa 10 Knob kan de store Sejlskibe jo nok undertiden holde men kun ikke i en Dampskibskurs.)

Ovennævnte er jo imidlertid tidligere udviklet, se »Ingeniøren« af 8de November 1916 og Tidsskrift for Søvesen 87 Aargang, 1916, — hvor det ligeledes blev vist, hvor elendigt det staar til navnlig med de store raariggede Sejlskibes bidevind Sejlad, idet en Fiskerbaad paa 3 Tons kan krydse dem agterud. De store skonnertriggede Skibe sejler jo en Del bedre. Dette, at ligedannede Fartøjer — i samme Vind — sejler med korresponderende Hastigheder, der forholder sig som $\sqrt{L}$, hvor L er Forholdet mellem ensliggende Dimensioner, eller som $\sqrt[5]{L^3} = \sqrt[5]{D}$ hvor D er Forholdet mellem Deplacementerne gælder ogsaa med nogen Tilnærmelse for ikke ligedannede men velformede Fartøjer, og en af de mange Aarsager dertil er, at Hastigheden af de dannede Bølger forholder sig som $\sqrt{L}$. I Henhold til Prof. Kromann sejler det større Skib med mere end korresponderende Hastighed i Vind over Middelvindstyrke og i mindre i Vind derunder. — Men naar, som vi har set fra Forsøgene med Skonnerten

Hvalen, Sejlenes Nyttearbejde ved Bidevind og Sidevind i Middelvindstyrke og noget derunder (ved Vindhastigheder mellem 24—17 Fod pr. Sek.) kan forøges 3 Gange ved Brug af Pendulpropeller, saa er der jo sandelig noget at vinde. I stiv Kuling hvor Skibet uden Brug af Pendulpropeller kan opnaa betydelig Fart og derved forringe sin Afdrift, der er Gevinsten ikke saa stor undtagen ved Bidevind. (Naar f. Eks. den nuværende Skonnert sejler 9 Knob for P. Propeller og Sejl i Forening, saa reduceres Farten til 7,5 Knob, naar P. Propelleren stoppes.) Men selv om Pendulpropelleren ikke bruges til at fremdrive gør den dog Gavn, dels qua Afdriftsflade og dels til — ved Hjælp af en ringe Drejning — at afballancere Skibet under Sejl, saaledes at der kommer mindre Kraft paa ekstra Roret. Man vil forstaa, at der kun kan være Tale om at bruge ekstra Ror ved Sejlskibe, thi naar f. Eks. — for at modarbejde Luvgerlighed under Bidevind — Pendulpropelleren stadigt i Sving til højre skal yde større Sidetryk end i Sving til venstre, saa reduceres Fremdriftstrykket noget. Paa et Skib uden Sejl vilde det være urimeligt og uøkonomisk at benytte ekstra Ror i Forening med P. Propeller, ekstra Roret vilde gøre mere Skade end Gavn!

Pendulpropelleren er en direkte Kopi af Naturens Propeller navnlig af Hvalens Hale eller Drivflade og Fuglens Vinge (Fiskenes Fremdrivning afviger lidt derfra). Det karakteristiske for førstnævnte er en svingende Arm, hvortil er knyttet en elastisk Drivflade akkurat som ved P. Propelleren, hvis Drivflades Udslag reguleres ved Fjedre; at Hvalens Hale, der samtidig er Ror og Drivflade, er horisontal, er ingen principiel Forskel men hidrører fra, at Hvalen aander ved Lunger, og derfor skal kunne manøvrere i vertical Retning nær Overfladen. Skibet aander derimod ikke ved Lunger, men skal kunne

manøvrere i horizontal Retning, hvorfor P. Propellerens Driv- og Rorflade maa stilles verticalt, og den opnaar dobbelt Bevægelse ved dels at kunne drives frem og tilbage om Drivarmen, (hvilken Drejning reguleres ved Fjedre) samt dels ved at følge Drivarmens Pendulsving. »Fotografi og Beskrivelse findes ved Artiklens Slutning.

Det blev omtalt, at Aarsagen til P. Propellerens Overlegenhed i Nyttetvirkning — sammenlignet med Drivskruen — hidrørte fra, »at den gav Vandet en fuldkommere Acceleration end muligt ved Drivskruen,« som Illustration dertil anføres: Tænker vi os en letløbende Vogn af Masse M paa Skinner, og forudsætter vi endvidere, at der kræves en Kraft K i Skinnernes Retning for at holde Vognen i Gang med Hastigheden V , saa bliver den anvendte Energi KV , der altsaa, saa snart Vognen har naaet konstant Hastighed, navnlig kun anvendes til at overvinde Friktionsmodstande. Naar imidlertid Vognen, eller Massen M , sættes i Gang fra O med Accelerationen a fra Kraften K , saa faas $K = aM$, og i Tiden t faas $Kt = atM = VM$, hvis vi eliminerer Friktionen; men medtages Friktionen, som forudsættes konstant, saa bliver Forskellen kun, at der udkræves længere Tid for at naa Hastigheden V , i hvilken Tid Vognens Reaktion R (som vi tænkes at have Brug for) bliver $R = K$; men Middelhastighed mellem Gangsætning fra O af og indtil Hastigheden V naas, er $\frac{V}{2}$, saaledes, at Reaktionen $R = K$ opnaas

ved den halve Energi eller $K \frac{V}{2}$ i Tidsintervallet $O - t$ (netop paa Grund af Accelerationen).

I Vand, hvor Modstanden varieres med Kvadratet paa Hastigheden, bliver Forholdet lidt anderledes: Antag at en roterende Flade A i Tiden t opnaar Trykcenter-Hastigheden $V = at$ (hvor Accelerationen a tænkes

konstant) samt derved skaber Bevægelsesmængden $q A V \cdot V = q A V^2 = R$, hvor R er den opnaaede Reaktion, medens den tilsvarende Energi er $q A V^3 = R V = R a t$; saa bliver i den differentiale Tid dt de nævnte Størrelser henholdsvis: $q A a^2 t^2 dt$ og $q A a^3 t^3 dt$ og i Tiden

$O - t$ faas henholdsvis $\int_0^t q A a^2 t^2 dt = \frac{1}{3} q A a^2 t^3$ og

$\int_0^t q A a^3 t^3 dt = \frac{1}{4} q A a^3 t^4$ og da Kvotienten — mellem

henholdsvis den opnaaede Energi og Bevægelsesmængde — giver den opnaaede Hastighed saa faas

$\frac{\frac{1}{4} q A a^3 t^4}{\frac{1}{3} q A a^2 t^3} = \frac{3}{4} V$ hvorafr ses, at Reaktionen R i den

Tid $O - t$, hvor den kraftige Acceleration dominerer, opnaas ved $\frac{3}{4}$ af den fulde Hastighed, ligesaavel som Energien i nævnte Tid kun behøver at være $\frac{3}{4} R V$ for at opnaa Reaktionen R , og da $\frac{3}{4} \times \frac{4}{3} R = R V$ ses endvidere, at Drivtrykket eller Reaktionen R i Tidsintervallet $O - t$ theoretisk ved samme Energiudfoldelse kan blive $\frac{4}{3} R$ eller ca. 33 % større end ved fuld konstant Hastighed; naar derfor Hiram Maxims og vistnok ogsaa Thornycrofts Forsøg angav Drivtrykket i Tidsintervallet $O - t$ som værende 30—40 % større end ved fuld Hastighed, saa synes dette for meget, thi den theoretiske Ydelse kan dog ikke naas; selv har jeg ofte ved haanddrevne Drivskruer fundet Drivtrykket større i Tidsintervallet $O - t$, uden dog bestemt at kunne sige hvormeget, men 25 % vil vistnok være nogenlunde passende. Deraf maa man nu imidlertid ikke slutte, at Pendulpropelleren giver 25 % større Drivtryk samt ogsaa Nyttevirkning end Drivskruen. Thi efter de første Par Sving af P. Propelleren dannes der Strøm agterud, hvorved Drivtrykket reduceres. Ved Drivskruen tabes imidlertid den levende Kraft $\frac{1}{2} m V^2$ i den tildels snoede Reaktionsstrøm, som Skruen sender agterud, men ved P. Propelleren oplager

et Sving en Del af Energien $\frac{1}{2} m V^2$ i den tildels laterale Reaktionsstrøm, som et forudgaaende Sving har har dannet, hvilket er et væsentligt Moment til at forhøje P. Propellerens Nyttevirkning.

Iøvrigt gælder det baade for P. Propelleren og Skruen, at disse hovedsagelig suger paa Vandmassen ligefor og foran Skibet i Retning af dettes Diametralplan, men da P. Propelleren vekselvis har Trykforringelsen snart paa den ene snart paa den anden Side af sin Drivflade, saa saa vil den tillige, selv om dens Drivflades Areal ikke er større end en Skrues 4 Vinger, suge paa en større Vandmasse og tilmed mere uberørt Vandmasse, nemlig lidt til højre og lidt til venstre for den Vandmasse en Skrue er istand til at paavirke.

Hvad nu her er sagt om P. Propelleren, gælder selvfølgelig ogsaa om Hvalernes Hale eller P. Propeller, og man forstaar derfor, at kun den oscillerende Propeller — blandt alle Propellere — har Betingelserne for den højeste Nyttevirkning.

Lad os engang, som allerede paavist for mere end 35 Aar siden, skønne over, hvilken Del af en Skrues Drivtryk hidrører fra Sugning og hvilken Del fra direkte Anslag. Fregatten Fyens Skrue for Ekspl. var 16' i Diameter og 2 vinget, fordi den var bestemt til at kunne hejses, dens Areal A er ca. $45 \square \text{Fod} \frac{1}{2}$ og ved 8 Knob kræves omtrent 500 I. H. K. og 50 Omdrejninger pr. Min., hvorved Trykcenter Hastigheden bliver ca. 28, pr. Sek. Trykket fra den Vandmasse m, der kommer til direkte Anslag ved en Indfaldsvinkel paa 6° er da $m v \sin 6^\circ = q \frac{Av}{g} \sin 6^\circ \times v \sin 6^\circ$ hvor $m = q \frac{Av}{g} \sin 6^\circ$ og $q = \frac{63}{g} =$ ca. 2. Hvorved Normaltrykket T hidrørende fra det direkte Anslag bliver: $T = 2 \frac{Av}{g} v \sin^2 6^\circ = 2 \frac{45 \cdot 28}{1} 28 \sin^2 6^\circ = 90 \times (28)^2 \times \frac{1}{100} = \text{ca. } 700 \text{ } \mathcal{N}$ og Fremdriftstrykket bliver

da ca. 700 Cos $35^\circ = 574 \mathcal{M}$ (fordi Stigningsvinklen ved Trykcentet er ca. 35°). Fyens Modstand ved 8 Knob er imidlertid ca. 9200, hvoraf 574 er ca. 6,2 %. Blot for ca. 10—12 Aar tilbage, da man — Verden rundt — ikke forstod Principet for Fremdrivning, kaldte man Vandets Indfaldsvinkel paa Skruevingerne for »Slip-vinkel« eller slet og ret »Slip«, og man antog da, at det var fordelagtigt, at denne var lille, medens dette kun gælder indenfor visse Grænser: Ved Skovlhjulet for Ekspl., der giver højere Nyttevirkning end Drivskruen, hidrører hovedsagelig Drivtrykket fra direkte Anslag for de Skovles Vedkommende, der ikke er helt inddypede, medens for helt inddypede Skovle ca. Halvdelen hidrører fra Sugning, gennemsnitligt kan man vel sige, at 55 % hidrører fra Sugning. For P. Propellerens Vedkommende (og vistnok ogsaa for Hvalhalens Vedkommende) hidrører ca. 12 % fra direkte Anslag og ca. 88 % fra Sugning.

Delphinen viser P. Propellerens overordentlige Nyttevirkning, den er nemlig istand til at svømme forbi og holde sig for Bougen af en Torpedobaad, der løber 30 Knob; jeg har talt med mange engelske Sømænd om den Sag, og disse mener, at det kun er nogle Timer ad Gangen, at Delphinen kan holde sig foran Bougen af en Krydser, der løber 30 Knob, men i kortere Tid kan Delphinen følge en Torpedobaads-Jager der løber 40 Knob. Det er vanskeligt at bestemme, hvilken Energi der udvikles, derimod er det let at beregne den Hestekraft, som en meget stor Fugl paa 30 Pund udvikler, fordi man kender Vægten, Vingernes Trykcenter-Hastighed etc., og derved finder $\text{Energien} = \frac{1}{2} \text{ H. K.}$; for at Fuglen ikke skal komme under Flugtniveauet, maa Løftetrykket imidlertid være 35 Pund ved $\text{Energien} \frac{1}{2} \text{ H. K.}$, altsaa 1 H. K. pr. 70 Pund Tryk, hvilket er noget mere end hvad Flyvemaskiner løfter pr. H. K.

En Fugl paa 30 Pund udvikler altsaa $\frac{1}{2} \text{ H. K.}$

Antager vi, at en Delphin udvikler det samme pr. Vægt-enhed, saa vil en Delphin, 8—10 Fod lang, paa 300 Pund Vægt udvikle 5 H. K., idet vi skønner, at Delphinens 30 Knob volder samme Anstrengelse som Fuglens 40 Knob. Til Sammenligning nævnes, at en stor Torpedo kræver ca. 200 H. K. til 40 Knob eller ca. 84 H. K. ved 30 Knob, men dens Tværsnit er henved 3 Gange større end Delphinens. Som bekendt giver Torpedoens dobbelte Skruer daarlig Nyttevirkning: Vedrørende den uhyre Finhval, der kan blive 90—100 Fod lang (man har fundet fossile Skeletter 2—300 Fod lange), saa er denne slankere end Delphinen, men vejer dog ca. 50 Tons, og den er vel nok istand til at udvikle ca. 1800 H. K., jeg har læst en Del og forhørt mig hos talrige Hvalfangere desangaaende: Træffes en saadan Finhval af en Kanon-Harpun, der hager sig fast i Finnebrusken uden at skade Dyrets vitale Dele, saa kan Hvalfanger-Skibet — ved Harpun Kæden — slæbes med en Fart af 12 Knob, at Skibets Skrue, drevet af en Maskine paa 200 H. K., bakker, mærkes ikke meget.

Paa Grundlag af diverse Maalinger anslaaes Finhvalens Fart til ca. 50—60 Knob. Da Hvalens Krop bæres af Vandet, behøver dens Fart ikke at være korresponderende; men hvis f. Eks. en Fugl er lineært 2 Gange større end en anden og altsaa $2^3 = 8$ Gange tungere, medens Vingearealet kun er $2^2 = 4$ Gange større, saa maa Vingens Trykcenter-Hastighed blive $\sqrt{2}$ Gange større eller korresponderende baade i vertikal og horisontal Retning for at kunne yde et 8 Gange større Løfttryk! Man forstaar, at den større Vinge med det større Tryk pr. Kvadratenhed ikke kan blive ligedannet med den mindre, hvilket hurtigt begrænser Fuglenes Størrelse.

Spørgsmaalet bliver nu, om man kan udrette det samme med menneskelig udførte P. Propellere, — jo, det kan man vedrørende Drivstykket; men man kan

naturligvis ikke samle Skib og Propeller ligesom Krop og Hale i et organisk Hele samt uendelig meget andet.

En Pendulpropeller Baad paa ca. 2 Tons Depla. var fra ca. Aar 1900 til 1907 stationeret paa Orlogsværftet, og alt fungerede saare vel i denne Baad, der havde en Dan Motor paa 2 Hestes Kraft, som ved en Transmission trak en $2\frac{1}{2}$ Fods P. Propeller, der gav en Fart paa 5,2 Knob. Der fabrikeredes i Hundredevis af samme Motorer til Skruebaade, og man ønskede nu at prøve en af de bedste af disse Skruebaades Trækkeevne mod P. Propellerbaaden.

Dengang Værftssingenior (nu Direktør) Høst forestod Prøven: I Skruebaaden fungerede Dan Fabrikens Værkfører, der var en dygtig Mand men tillige lidt af en Spøgefugl, han ambitionerede at Dan Fabrikens Motorer og Propeller skulde være de bedste; i P. Propellerbaaden fungerede en af Værftets flinke Arbejdere, der imidlertid ikke var saa kendt med Motoren som Værkføreren. Under Trækprøven, der foregik fra et lavt Bolværk, passede Værftingeniøren paa, Omdrejningerne blev talte o. s. v., og ingen Løjer var mulige. P. Propeller-Baadens Trækkekraft blev da 120 Pund medens Skruebaadens blev 108 Pund; derefter proponerede jeg at lade Baadene trække mod hinanden, og P. Propeller-Baadens trak da gladeligen Skruebaaden, og da vi atter nærmede os Bolværket stoppede vi op, men saa fik Værkføreren travlt henne ved sin Motor, (men man anede ikke Uraad), og han satte derefter i Gang, og i P. Propeller-Baadens, der allerede havde faaet Fart agterover, satte man ogsaa i Gang, men paa Grund af den forøgede Modstand kunde man ikke faa Motoren op paa sine Omdrejninger, og saa hed det sig, at Skruen tilsidst sejrede. Det opklaredes imidlertid senere, at Værkføreren havde frigjort Regulatoren og derved forøget Omdrejningerne og Hestekraften i sin Baad. Transmissionen etc. i P. Propeller-

Baaden stjal altfor megen Kraft, og med en fuldkomnere P. Propeller end denne allerførste mekanisk drevne P. Propeller vilde man med Lethed have naaet de 70 Pund Drivtryk, som naas af Naturens P. Propellere. Baadene var praktisk talt lige store, men P. Propeller Baaden løb hurtigst 5,3 Knob.

Ved at udløse P. Propellerens Rokkeaksel fra Transmissionen og anbringe et 15" Haandsving paa Rokkeakselen, saa kunde en nogenlunde kraftig Mand derved i omtrent et Minut udøve et Drivtryk paa 36 Pund — 18 Kilo —, jeg kunde selv udføre dette, som iøvrigt ikke lader sig effektuere ved nogen anden Propeller, undtagen maaske den japanske Vrikkeaaere.

Man kunde nu maaske mene, at den Slags uvidenskabelige, manuele Forsøg ikke har Betydning, men de frembringer desuagtet et Indtryk, som ikke glemmes; derom var der engang en Strid mellem Prof. Lord Kelvin og den engelske Astronom Prof. Sir John Airy. Vistnok Førstnævnte hævdede, at det var tilstrækkeligt at forstaa og se Forsøget eller Fænomenet; medens Sidstnævnte mente, at Opfattelsen forstærkedes ved ligesom selv at føle Virkningen i Form af Aktion og Reaktion, hvilket utvivlsomt er rigtigt.

For adskillige Aar siden byggedes hos Fimaet B. & W. en russisk Krydser Bojarin, og sammes Officerschalup blev forsynet med P. Propeller, (fordi russiske Officerer havde undret sig over nysnævnte P. Propeller-Baads Præstation). Desværre ønskede Russerne imidlertid ogsaa at benytte en 16 H. K. Motor af udenlandsk Fabrikata, og med denne var der meget i Vejen, medens P. Propelleren ikke gav nogensomhelst Vanskelighed, hvilket vistnok Direktør Munch og andre, som havde med Sagen at skaffe, kan bevidne; desuagtet maatte P. Propelleren undgælde i længere Tid derfor nævnes følgende: Motorens normale Omdrejningstal var 750 pr. Min., men naar den skulde kobles til den Transmission, (der nedsatte Omdrejningstallet til 180 for at

passer til P. Propellerens maksimale Svingningstal), saa gik Motoren i Staa, naar dens Omdrejningstal kom under 650. Tilkoblingen forarsagede desaa nogle kolossale Shock, der efterhaanden beskadigede Transmissionen, der til Dels var stuvet ned under Dørken agter for ikke at genere Officerspladsen. Sammenstuvningen forarsagede smaa Vægstangsforhold og deraf følgende stor Friktion, hvorved kun ca. 13 H. K. af Motorens 16 H. K. naaede ud til P. Propelleren. (Hestekraften bestemmes let ved Spændingen af de Fjedre, der regulerer P. Propeller-Drivfladens Udslag.) Trods dette opnaaede den 4,5 Tons Chalup 7,7 Knob ved 180 Dobbeltslag (maalt baade af B. & W.'s Funktionærer og af Russerne) samt fortrinlig Manøvreevne. Med Fart og Manøvreevne var Russerne tilfredse, men de vilde ikke finde sig i nævnte skrækelige Shock. Efter nogen Tids Forløb ønskede de derfor at prøve om Shockene vilde blive ringere ved Brug af Skrue; men da Chalupen var blevet meget fyldig agter, var man klar over, at Skruens Nyttevirkning desaa maatte blive meget ringe, man nødsagedes derfor til at skære Chalupen over paa Midten og forsyne den med en fin. Agterpart; og det hed sig da, at Russerne havde maalt omtrent 8 Knob ved 16 H. K. og 750 Omdrejninger, Paa Vejen til de japanske Farvande gav Motoren imidlertid de samme Vanskeligheder, hvorfor Russerne fjernede baade Motor og Skrue og gav Chalupen Aarer og Sejl, men saa viste det sig, at den sejlede daarligt.

Man burde maaske derfor have undladt at skære Chalupen over, thi forinden Overskæringen havde den en ret god Form for Sejlads: Fyldig Vandlinje agter og moderat skarpe Snit; det havde været heldigere at fjerne Motoren og da have trukket P. Propelleren ved Haandkraft, hvorved man ved Hjælp af 6—8 Mand vilde have opnaaet mindst samme Fart (4—5 Knob) som ved Aarer.

Forinden Bojarin med samt Chalupen sejlede afsted til de japanske Farvande, (hvor Bojarin blev ramt af en Torpedo og sank med samt Chalupen, men Mandskabet reddedes,) blev P. Propeller Chalupen laant ind til Orlogsværftet i en Uges Tid, hvor Værftsingeniør Høst (nu Direktør Høst) eksperimenterede med samme. Transmissionen var imidlertid blevet lidt derangeret ved nævnte Shock, og et Leje paa Skibssiden lakkede allerede ved 7,2 Knob; Chalupen blev derfor holdt gaaende nogle Dage ved 6 Knob, hvortil kun krævedes ca. 5 H. K., hvilket ansaas for en god Økonomi.

Selve P. Propelleren har endnu aldrig givet Vanskeligheder, og den har vist sig den direkte motordrevne Drivskrue overlegen. Motor med Gear tillader Brugen af en større Drivskrue, (hvormed der er 80 Aars Erfaring), men den kan alligevel ikke, som forklaret, give Vandet en saa fulkommen Acceleration (baade direkte og ved Sugning) som P. Propelleren, der yder baade højere Nyttevirkning og Manøvreevne end de øvrige eksisterende Propellere, hvilket vistnok heller ikke bestrides af Sagkyndige.

Med Drivmekanismen har der imidlertid været nogle Vanskeligheder, som først nu er overvundne. Da P. Propelleren kun kræver oscillerende Bevægelse, var det fristende at benytte en Maskine, hvis oscillerende Bevægelse ikke — som ved Pumpetypemaskinerne — skal omsættes til roterende, men ingen af de eksisterende Pumpetypemaskiner kunde benyttes, fordi de er meget for langsomme. Det tog derfor flere Aar at frembringe en Pumpetypemaskine, som kunde arbejde med en Skibsmaskines Hastighed. Denne, der blev benyttet paa Norgestogtet, kunde være bleven udviklet videre, men Dampmaskinen egner sig ikke til Brug i Forening med Sejl (Skorstenen, hurtig Gangsætning etc.). Paa Norgestogtet blev P. Propellerens Svingningslov etc. undersøgt og grafisk repræsenteret ved Kurver, der

havde en aldeles sinusoidel Karakter og kun afveg meget lidt fra sinusoidere eller fra den harmoniske Bevægelse karakteristisk for Pendulet. I Ingeniøren af 9. Januar 1915 offentliggjorde Ingeniør Barfoed disse Undersøgelser og Kurver etc., der lidt senere blev offentliggjort af mig i Tidsskrift for Søvesen. Kurver for Hastighed og Acceleration blev ogsaa bestemte. Resultatet blev, at der kan opnaas en enddog fuldkommen lige-saa god Svingningslov fra en Maskine med roterende Bevægelse! Hvilket ogsaa er stadfæstet ved Forsøgene! — Hvad Motorerne, specielt Dieselmotorer, angaar, saa skal denne jo ikke kunne reserveres til Brug for P. Propelleren, derved simplificeres den betydeligt, og dens Nyttevirkning højnes ogsaa lidt — i Henhold til engelske Udtalelser. Til Gengæld kræves Tandhjuls-Gear, hvis man vil undgaa den tunge, direkte virkende Motor, — men Englænderne og Amerikanerne forlanger, at Gear ikke maa sluge over 2%, og naar det er slidt til, (hvilket kræver Aar, da de praktisk talt ikke slides,) saa sluger det kun 1,8%; dette kan vi desværre aldeles ikke præstere herhjemme, da Tandhjuls-Gear, som laves her, sluger 2 Gange mere.

Det, som kan vindes ved ikke at skulle omsætte en Dampskines oscillerende Stempelbevægelse til roterende Bevægelse, er nu næppe over 4—5%, tung og stor bliver i hvert Fald en direkte virkende Maskine og Autoriterne mener, at en hurtigløbende Maskine med Gear er mere økonomisk. Men hvad betyder nævnte sammenholdt med — under Sidevind og Bidevind i kneben Middelvindstyrke — at kunne forøge Sejlenes nyttige Hestekraft 3 Gange, som erfaret, og ved, i lidt over Middelvindstyrke, at kunne komme fra ca. 7,5 Knob under Sejl alene op til 9 Knob under Sejl og P. Propeller i Forening, hvorved Sejlenes nyttige Hestekræfter er forøget ca. 2 Gange. Dertil kommer Udnyttelsen af de svage Vinde, som man praktisk talt nu slet ikke kan

udnytte, fordi Afdriften da er saa stor, at man ingen Fremgang kan gøre.

Naar en ca. 180 Dpl. Tons Skonnert fra 5 Knob med Sejl alene — under Bidevind i let Bramsejlskuling — naar op til 8 Knob under kombineret Sejl og P. Propeller, saa vil et tilsvarende ligedannet Sejlskib paa 5000 Tons Dpl. naa fra 8,5 Knob under Sejl alene i samme Vind til 13,5 Knob under kombineret P. Propeller og Sejl, men 13,5 Knob 4 Streger fra Vinden giver over 9 Knob stik op mod Vindøjet. — Nuvel, en Kæmpeyacht paa ca. 300 Tons Dpl. opnaar 12 Knob 4 Streger fra Vinden og avancerer derved ca. 8 Knob stik op i Vindøjet for Sejl alene, jo, og det 5000 Tons Sejlskib kunde præstere endnu mere for Sejl alene, hvis det havde haft en 20 Fods høj Køl og 25 Fods Dybgaaende til at hindre Afdrift, men det er i Mangel deraf, at man maa benytte en Dieselmotor paa 400 E. H. K. til at drive 2—11,5 Fods P. Propellere, der i stille Vejr kan give 5000 Tonneren en Fart paa ca. 7,2 Knob og derved reducere Afdriften saa betydeligt, at den Gennemsnitsfart, — som det store 5000 Tons Sejlskib opnaar langs Storcirkeler mellem 2 Steder, — bliver 9,5 Knob, eller det samme som en 5000 Tons Skrue-Damper med 1100 E. H. K. mellem de samme 2 Steder. (Pendulpropellere vilde næppe kræve mere end 1000 E. H. K.)

Man vil maaske bemærke, at disse store Sejlskibe paa visse Ruter opnaar en Gennemsnitsfart af 9,5 Knob uden Hjælpkraft, meget rigtigt, — men kun ikke i en Dampskibskurs langs Storcirkelen. Maaske vilde det have været fornuftigere at nøjes med 300 E. H. K. nok til at give 6,5 Knob i stille Vejr; thi da P. Propellernes Akseler ligge meget højere end Drivskruens, vinder man den store Fordel at kunne stuve Motoren helt hen agter, hvorved opnaas et udelt Last-rum, men Motoren maa da ikke være for tung.

Hvis man havde forsynet nævnte 5000 Tons 9,5 Knobs Skruedamper med Sejl, saa havde man begaaet en stor Bommert, thi uden Sejl havde Damperen jo ingen Afdrift, men med Sejl faar den noget; lad os antage, at Sidetrykket fra Sejl foraarsager en Afdrift paa $\frac{1}{4}$ Streg eller $2,8^\circ$ Grader, saa bliver den forøgede Tversektion, som skal føres gennem Vandet, ifald Damperens Længde er 8 Gange Bredden; 8 B sin $2,8^\circ = 0,4$ B, men da Skibet er skarpt i begge Ender, bliver Forøgelsen ca. 30 %, men Modstanden bliver — paa Grund af den uregelmæssige Form — rimeligvis mere end 40 % større, dertil kommer, at Skibsformen aldeles ikke duer til at føre Sejl, som forklaret:

Det er ved den forholdsvis lave Hastighed, som Hjælpekraften yder, at Afdriften aftager saa kolossalt, ved større Hastighed skal der en uhyre Bestekraft, til for blot at forringe Afdriften ubetydeligt. Dette bliver klart ved følgende simple matematiske Analyse: Lad i Ligningen $y x^2 = p v^2$, y repræsentere Afdriften og x^2 Afdriftsmodstanden, (der varierer med mindst Kvadratet paa Hastigheden x) p repræsenterer Krængningsbevægelser etc. frembragt ved Vindtrykket v^2 ; det ses da, ved at tegne den Kurve, der repræsenteres ved den rektangulære pseudo Hyperbel $y = \frac{p v^2}{x^2} = \frac{k}{x^2}$ (hvor k er

Energimængden for Eksmpl. 8, og x Hastigheden i Knob for Eksmpl. mellem 1 og 10), og idet Kurven tegnes over Abscisseaksen som Asymptote, hvor enormt Afdriften aftager ved de begyndende Hastigheder x (glem ikke at tegne Kurven).

Det tør næsten udtales som sikkert, at vi herhjemme kan blive ledende for de andre Nationer med Hensyn til at fremstille det mest økonomiske Fragtskib med bedre Form, Sejlssystem og Fremdrivning end tidligere kendt. Det gælder blot om, nu da G. A. Hagemann er

død, at finde den rette Mand: Sejlskibenes Form — Verden rundt — er nærmest Kopi af Skrueskibenes Form, og dette er som paavist meget ukorrekt. Hvorledes Fremdrivningen bør være er ogsaa paavist, saavel som at en Propellers Drivflade ikke bør have sin maks. Hastighed klods op ad Skibsskroget. Med Hensyn til Sejlsystemet, saa blev der herhjemme foretaget fortrinlige Forsøg med Kanonbaaden Hauch (paa Marinens Foranstaltning), denne førtes det første Aar af Kaptajn Trolle, der foretog Forsøgene, som blev meget rosende omtalt i engelske Fagskrifter; det næste Aar blev Kanonbaaden ført af Premierløjtnant Jøncke; begge disse Mænd var udmærket kyndige med Hensyn til Brugen af Sejl, hvorved Erfaringen fik stor Betydning, og det er sikkerligen fra den Tid af, at man begyndte at lægge Sejlenes Duge og Naader horizontalt i Stedet for vertikalt, thi da Strækket er paa langs af Dugen, er det ikke muligt at faa korrekt Form paa Sejlet med størst Krumning (mindst Krumningsradius) omkring $\frac{1}{8}$ af Sejlets Bredde fra Forlejet til Agterlejet (afhængig af Vindstyrken og Sejlstillingen) med mindre Dugene lægges horizontalt. Efter de to nævnte Togter blev den gamle Kanonbaad hugget op. Det er det samme Sejlsystem i simplificeret Form, som findes paa Skonnerten Hvalen, der sejler udmærket.

I 1894 rejste Redaktøren, Mr. Lockie, af Fagskriftet Steamship herover for at se Sejlsystemet, og han var ogsaa ude at sejle med Kanonbaaden Hauch. Han fik en lang Artikel med Redegørelse for Systemets Virke-maade, Forsøg etc. samt en Rekapitulation og Fuldstændiggørelse af Sejlenes Theori, (hvorledes disse danner Bevægelsesmængde af Luft ved Sugning paa Luftmassen og foran Skibet etc.), og i Fagskriftets ledende Artikel omhandlede han hele dette Emne og skrev bl. andet, at man vistnok intet andet Sted i Verden havde

en saadan Indsigt i Sejls Brug og Virkemaade som hersteds! Mr. Lockie besaa ogsaa de Forsøg, som Overingeniør Irminger havde været saa venlig at udføre til Bekræftelse af Theorien vedrørende Tryk og Sugning paa Flader, (Hr. I. udstrakte efter eget Initiativ disse fortrinlige udførte Forsøg til Bygningsværker). Mine tidligere Forsøg var udførte med roterende Flader, men derved blev man ikke i Stand til at afgøre hvormeget af Luftfortyndingen, der hidrørte fra Sugningen — fra den forbi Flaaden farende Luft — og hvormeget fra Centrifugalkraften, der spiller en stor Rolle i Propellerens Virkemaade (negativ Slip) forklaret i Ingeniøren af 18de Marts 1916. Kun oplystes man om, at Luftfortyndingen var langt mere intensiv ved den roterende Flade, naar dennes Trykcenter Hastighed sammenlignes med en lige saa stor retlinet Hastighed af samme Flade og under samme Indfaldsvinkel af Luften.

Et Indtryk deraf faar man ved med Haanden at dreje en rektangulær, tynd og let Flade om sin mindste Kant og derefter bevæge samme perpendikulært paa sin Udstrækning, man er da ikke i Tvivl om, at Modstanden er meget større ved den roterende, vifteformede Bevægelse. Man ligesom føler dette, hvilket bestyrker nys nævnte Prof. Airie's Opfattelse af Betydningen ved ligesom at føle et Fænomen. Naar en saadan rektangulær Flade eller Vifte drejes, saa vil Luften paa Tryksiden bevæge sig indefter fra højere til lavere Tryk, medens Luften paa Sugesiden bevæger sig udefter fra højere til lavere Tryk og Centrifugalkraften virker i samme Retning, hvorved den Luft en Vifte sender ud hidrører fra Viftens Sugeseide; man forstaar, at den roterende Flade sætter megen Luft i Bevægelse, hvorfor dens Modstand bliver forholdsvis stor.

Lord Kelvin udtalte engang: »Paa det kinematiske Omraade findes adskillige betydelige Konstruktører, men paa det dynamiske Omraade kniber det,» hvilket vistnok

er sandt nok. Direktør Ellehammer er jo for Eksempel en fuldstændig Virtuoso paa det kinematiske Omraade men vedrørende det dynamiske, saa tror han f. Eks. og rimeligvis mange andre med ham, at den oscillerende Bevægelse involverer Tab, medens Aarsagen til den oscillerende Propellers Overlegenhed over den roterende jo netop hidrører fra den kraftigere og fuldkomnere Acceleration, som førstnævnte foraarsager, (dertil kommer for P. Propellerens Vedkommende Fjedrene, hvorved alle pludselige Hastighedsændringer undgaas). Hr. Ellehammer skulde probere paa at konstruere en Drivskrue, som kan tage Dysten op med Aaren, specielt den japanske Vrikke-aare! Jeg spurgte ham engang, hvad han mente om Hvalernes kolossale Hastighed, — ja, det var en anden Sag, mente han, — nej, det er, hvor det kun drejer sig om Drivtryk og Hastighed, akkurat det samme: En stor Fuglevinges Trykcenter Hastighed (op og ned) er 6—7 Fod pr. Sek., medens Hastigheden fremad er ca. 10 Gange større; Trykcenter Hastigheden i en Hvals Drivflade er rimeligvis 16—20 Fod pr. Sek., medens Hastigheden fremad kun er 4—5 Gange større (paa Grund af den store Vandmodstand), men Trykcentrets Bane er en sinusoidal Kurve, idet baade Hvalernes saavel som P. Propellerens Drivflade nødsages til at svinge efter den harmoniske Lov, hvilken iøvrigt — praktisk talt — ogsaa gælder for Stemplet i en Dampmaskine eller Motor. Kommandør E. Andersen propoerede engang at drive ganske fladbundede Fartøjer op til stor Fart ved P. Propellere hvis Aksler ikke — som Skruernes — maa skraatstilles i den Forbindelse, dette gik jeg straks med til, men Prof. Hansen motiverede: Skruen kan bruges til stor Fart, men er i Virkeligheden uskikket til Brug i Forening med Sejl, hvor P. Propelleren absolut dominerer.

Der er nu givet et Overblik over P. Propeller Sagens Forløb, og vi spørger, er det rimeligt, at en Propeller,

— der er sine Forgængere overlegne baade med Hensyn til Fremdrivning og Manøvreevne og tilmed i Stand til at arbejde bag en ideal Skibsform, — ingen Betydning skulde have. Kan det bestrides at P. Propelleren er Drivskrue og Ror overlegen? Vedrørende Drivmekanismen, saa har den Sag jo efterhaanden lejret sig i faste Former, 4 Aars skarp praktisk Tjeneste giver jo Erfaring.

Den nationale Betydning ved at føre en Sag frem, som ikke er forstaaet i Udlandet, er overordentlig stor, og den Slags har vi Brug for her hjemme.

Hvad iøvrigt Forstaaelsen af vordende Ny-Konstruktioner — til enhver Tid — angaar, saa maa man tilvisse undertiden undres over Manglen paa Overblik, og man bliver klar over, at den intuitive eller kunstneriske Evne er noget for sig. Naar afd. Fejlberg udtalte: »Jo dygtigere paa de gamle Omraader desto umuligere paa de ny,» saa indeholder en saadan Paradoks nogen Sandhed, men Retfærdigheden fordrer at der tilføjes, at de virkelige Kunstnere — paa hver sit Omraade — hvor den intuitive Evne og Overblikket er stærkt udviklet, til Gengæld er ret udygtige paa de almindelige Omraader. Sagen er, at nævnte Personligheder kun tager den aandelige Næring, som deres intensive Interesser byder dem og skyder andet tilside, derved bliver de uduelige paa de almindelige Omraader. Lord Kelvin, Englands og vistnok Nutidens første Physiker, betragtede Ideen om Flyvemaskinen som fuldstændig Utopi. Da jeg for over 45 Aar siden var hans Elev i the highest physical and mathematical class paa Universitetet i Glasgow, bad jeg ham om en Introduktion til det nys dannede aeronautiske Selskab i England; jeg fik Introduktionen med et medlidende Smil, han vilde aldeles ikke anerkende, at man med en Luftpropeller kunde drive en Flyvemaskine mod Vinden. Da Forsøgene med Luftpropeller 5—6 Aar

senere begyndte, skrev jeg til ham, at man saa udmærket godt ved Luftpropeller kunde drive et Fartøj mod Vinden, men han blev kun ærgerlig derover og gav mig en Reprimande i et Brev, — senere blev alt godt igen. Vi var en 4—5 Personer, deriblandt Hiram Maxin og min gamle Modstander Major Phillips, der udviklede Ideerne vedrørende Flyvesagen, og for ca. 27 Aar siden byggede Hiram Maxin sin Flyvemaskine, der løb paa Skinner og derfra kunde hæve sig op og løbe mod parallelle Skinner 1 Fod over de underste Skinner.

Vi saa, at Lord Kelvin ganske manglede Overblikket vedrørende Flyvemaskinen, trods sin ganske overordentlige videnskabelige Kapacitet; og hvorledes gik det ikke med Skovlhjulet og Drivskruen i sin Tid, der var Modstanden ogsaa stor, omtrent som ved P. Propelleren. Dog begynder det jo ligesom at lysne, og skal man til at konstruere noget større, bør man ikke indlade sig paa Kompromiser men straks konstruere til Øjemedet. Skal man nævne noget, hvor man bør være paapasselig for Fremtiden, saa er det de galvaniske Virkninger: Paa Drivfladens Stamme lige under Hovedlejet har de galvaniske Virkninger dannet en skarp Rustrille paa 3 Millimeters Dybde, hvorved Stammens Diameter er reduceret fra 91 til 85 Millimeter og Stammens Styrke er derved reduceret til $(\frac{85}{91})^6 = 0,66$ af sin oprindelige Styrke; hvor Fortyndingen — ned til 85 Millimeter — havde været ensformig fordelt, vilde Styrkereduktionen kun være bleven $(\frac{85}{91})^8 = 0,82$.

En og anden vil maaske nu spørge om man slet ikke i Udlandet har haft noget Kendskab til, at et ekstra Drivtryk paa Skibet fra en Propeller forhøjer Sejlenes Nyttetvirkning? Jo! Men man har ikke haft den fjerneste Forstaaelse af Aarsagen dertil: Løjtnant Paris, der eksperimenterede med den franske Fregat »Jean Bart« fandt følgende (se f. Eks. den bekendte Manual of Naval architecture of 1894 by W. White).

I let Bramsejlskuling opnaaede Fregatten $5\frac{1}{2}$ til 6 Knob for Sejl alene ca. 6 Streger fra Vinden; og ved ca. 190 I. H. K. (en ringe Del af Fregattens Maskinkraft) naaedes 5,8 Knob for Skrue alene — uden Sejl. Men med Sejl og Skrue i Forening — samme Kurs — naaedes 8 til $8\frac{1}{2}$ Knob, hvorved Sejlenes Hestekraft blev 2 Gange større. Det var dog kun fordi Fregatten havde Maskinkraft nok til 11 Knob (ca. 1260 I. H. K.) at man kunde lade Skruen arbejde (med forhøjet Omdrejningstal), saaledes at 190 I. H. K. udnyttedes ved $8\frac{1}{2}$ Knob (der uden Sejl krævede 575 I. H. K.). Havde man kun disponeret over 190 I. H. K. (uden at være i Stand til at forandre Skruens Stigning), saa kunde Skruen slet ikke have arbejdet ved $8\frac{1}{2}$ Knob, (Skrue med drejelige Vinger duer imidlertid ikke af de tidligere anførte Grunde, og den ødelægger Skibsformen lige saa meget som Skrue med faste Vinger). I Bramsejlskuling og med Maskinkraft nok til $8\frac{1}{2}$ Knob vilde man ved Sejl og Skrue i Forening have naaet 11 Knob, men i frisk Bramsejlskuling kunde Fregatten 6 Streger fra Vinden have naaet omtrent 12 Knob for Sejl alene. Man vil forstaa, at det ikke kan lønne sig at give et Fragtskib baade fuldkrafts Sejlsystem og fuldkrafts Maskinkraft. I Modsætning til nævnte varierer P. Propelleren automatisk sin Stigning og afgiver derfor nøjagtigt den samme Hestekraft, hvadenten den arbejder ved 2 eller ved 14 Knob, og den forøger Sejlenes Hestekraft i langt højere Grad. De analoge Forsøg og Erfaringer med Kanonbaaden Hauch og Fregatten Fyen har været omtalt tidligere.

Som sagt, de videnskabelige Spidser paa det maritime tekniske Omraade forstod intet af Aarsagen til nævnte Fænomen, nemlig dette, at man ved et ekstra Drivtryk paa Skibet bliver i Stand til at forringe Afdriften saaledes, at Sejlenes effektive

Arbejde højnes! Den lærde og iøvrigt udmærket dygtige skotske Videnskabsmand, Professor Rankin, der lavede Formler til næsten alle tekniske Omraader, kunde dog ikke dy sig, han maatte ogsaa lave en matematisk Formel for Virkningen af Sejl og Skrue i Forening, men desværre gav den Formel ret gale Resultater, da han ikke forstod Aarsagen til nævnte Fænomen.

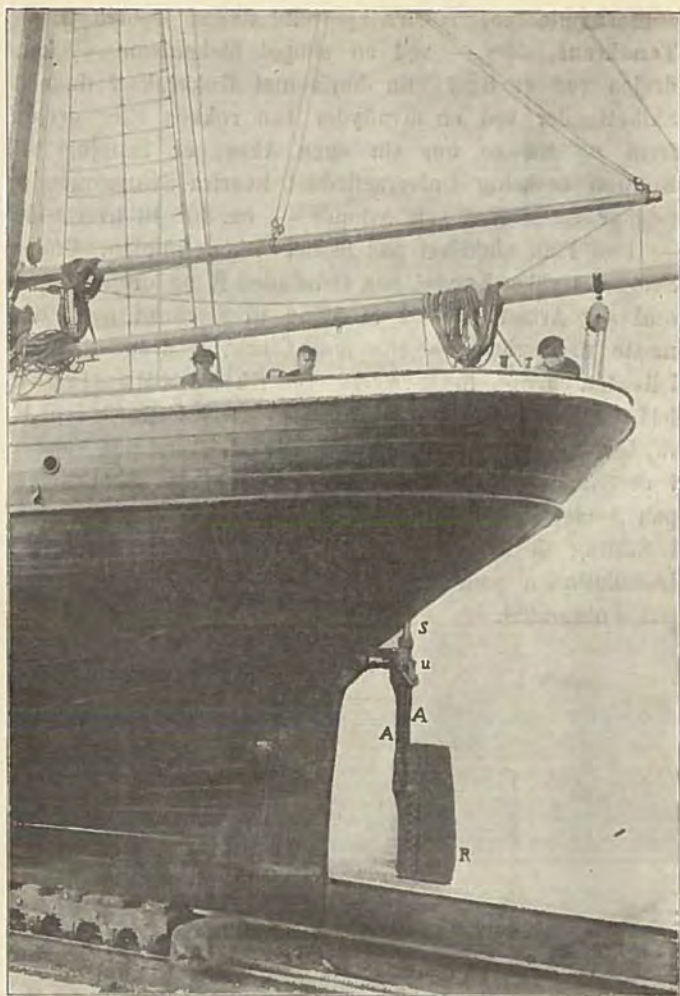
De to glimrende angelsaksiske Nationer, England og Amerika, anser sig selv som de første, hvilket de ogsaa er, og næsten alle deres Tænkere og Statsmænd er enige om Aarsagen og erklærer næsten enstemmigt »Bibelen«. Det religiøse Standpunkt er nu engang det højeste og megen falsk Livsfilosofi undgaas ved Forstaaelsen deraf.

Vi kan ikke herhjemme brillere som de nævnte Nationer, og vi har ikke brilleret under Verdenskrigen, men vi kan blive banebrydende for de andre Nationer, naar vi solidarisk tager fat paa den Sag at konstruere Typen for Verdens mest økonomiske Fragtskib. Der har vi afgjort bedre Forstaaelse baade med Hensyn til Sejl og Propeller, og nationalt har det kolossal Betydning om en saadan banebrydende Skibstype udgik fra det gamle Søfartsland Danmark.

Tillands kan vi ogsaa blive de førende, fordi Vindmølle-Konstruktionerne Verden rundt er totalt misforstaaede. I Ingeniøren af 14de August og 2den Oktober er Principerne for en korrekt Mølle antydet. Afd. Prof. La Cour har foretaget en ypperlig Undersøgelse af de eksisterende Møller, og dette Arbejde er fortsat af hans tidligere Medhjælper, Ingeniør Arnfred, og nævnte Arbejde er meget anset i Udlandet; jeg hører til dem, der ogsaa har skrevet om og fremhævet La Cours Arbejde i Udlandet. Men det gik La Cour som andre betydelige Videnskabsmænd, han blev ved det bestaaende, saaledes som det var Verden rundt, og La Cour var desværre ikke maritim kyndig og manglede derfor Kendskab til

Virkningen af Skibssejl. La Cour tog megen Del i mine Interesser vedrørende Flyvemaskiner, det havde derfor været min Skyldighed at gøre ham opmærksom paa, at Skibssejl yder ca. 3 Gange mere end de nu brugelige faste Flader, men desværre tænkte man jo slet ikke derpaa dengang.

Da Dir. A. Rasmussen ønskede en Udtalelse fra Sukkerfabrikken vedrørende Pendul-Propeller-Installationen, saa nævnes et Par Momenter af samme: Dir. Rasmussens omtalte Udtalelse vedrørende P. Propellerens Overlegenhed bekræftes, og vedrørende Driftssikkerheden ved samme Installation berettes: »De forløbne Aar har ikke givet os Anledning til at antage andet, end at de (P. Propellerne) maa være lige saa driftssikre, som noget andet Fremdrivningsmiddel. Det maa dog erindres, at Udtalelsen kun støtter sig paa ca. 3 Aars Erfaring med et enkelt Skib i en bestemt Fart.» Den sidste Fører Folmer, der har sejlet lidt over 3 Aar med P. Propeller-Skonnerten »Hvalen» skriver til Sukkerfabrikkerne: »Under Sejladsen med Sejl og Motor er P. Propelleren efter mit Skøn bedre end Skruen, fordi P. Propelleren altid driver frem paa Skibet ved enhver Fart.» »Med 9 Knobs Fart med Skonnerten under Sejl og Motor har jeg forsøgt at tage P. Propelleren fra, og Farten er da gaaet ned til $7\frac{1}{2}$ à 8 Knob. Hvorimod Skruen med samme Fart slet ikke vilde hjælpe til men maaske stoppe.» Det bemærkes at Hestekraften til 9 Knob med lastet Skib (ca. 256 Tons Displacement) er mindst 140 E. H. K. og til ca. $7\frac{1}{2}$ Knob er den ca. 70 E. H. K. Motorydelsen er 20 E. H. K., hvorved Afdriften forringes saaledes, at man naar fra $7\frac{1}{2}$ Knob for Sejl alene til 9 Knob under forenet Sejl og Motor, hvortil kvæves $140 - 70 = 70$ E. H. K., der vindes eller indfries altsaa $70 - 20 = 50$ E. H. K. til nyttigt Brug. Se Forklaringen til det Tilfælde, hvor man naar fra 5 Knob under Sejl alene til 8 Knob under forenet Sejl og Motor!



Fotografiet viser Installationen paa den nuværende Skonnert: R er Ror eller Drivfladen, hvis Rorstamme er lejret i Svingarmen A, hvis øverste Ende danner ligesom en Kop om Universallet u, der fortsættes i Styreakselen S, der højere oppe er knyttet til en hori-

zontal Tallerken, hvorfra Fjedrene udgaar radielt til en Tandkrans, der — ved en simpel Mekanisme — kan drejes ved et Rat! En horizontal Rokkeaksel (inde i Skibet), der ved en Kraftyder kan rokkes eller drejes frem og tilbage om sin egen Akse, er fastgjort til Koppen omkring Universalleddet hvorfra Svingarmen A udgaar og derfor kan svinges — ca. 40° til hver Side — i et Plan vinkelret paa Skibets Diametralplan. Under Svinget trykker Vandet paa Drivfladen R og drejer denne omkring Armen A — i et Sving til Styrbord og i det næste til Bagbord — saa meget som Fjedrene tillader, i Reglen ca. 30° , men fordobles Skibets Hastighed bliver Udslaget kun ca. 20° . Drejes Rorfladen R med Hensyn til A, saa trykkes der stærkere paa Vandet i et Sving end i det næste, og kan dreje Skonnerten paa Stedet i ca. 3 Minutter. Drejes R 180° , saa er den i Stilling til bak. Paa de ny Tegninger er imidlertid Installationen ganske forskellig fra, hvad man nu ser paa Fotografiet.

Meddelelse fra dansk militær Idrætsforening.

Dansk militær Idrætsforening paatænker at afholde et Idrætsstævne her i Kjøbenhavn i Løbet af Efteraaret — muligvis September — for Befalingsmænd o. l. af Hær og Flaade. Heri kan deltage ikke blot Medlemmer af de under D. m. I. hørende Foreninger, men ogsaa Befalingsmænd o. l. udenfor disse.

Der tænkes afholdt følgende Konkurrencer:

A. Enkeltkonkurrencer:

- 1) Fægtning (Bajonet eller Huggekaarde).
- 2) Haandgranatkastning.
- 3) Løb.
- 4) Skydning (Gevær eller Pistol).
- 5) Svømning.

B. Sammensat Konkurrence:

6) Militær Femkamp, der bestaar af ovennævnte Konkurrencer (1—5). For at komme i Betragtning i denne Konkurrence maa de paagældende have deltaget i samtlige ovenstaaende enkelte Konkurrencer.

Nærmere Bestemmelser om Stævnet vil senere blive udsendt. Eventuelle Forespørgsler bedes sendt til Forretningsudvalget, Adr. Sergeant P. W. Ernst, Kystartilleriet, Kjøbenhavn Ø.

D. m. I. haaber at kunne stille et begrænset Antal Fribilletter til Raadighed for Befalingsmænd udenfor Kjøbenhavn og ligeledes at kunne lette dem Udgifterne ved Opholdet i Kjøbenhavn.

Bestyrelsen.

Litteratur.

Som næste Led af de af det krigsvidenskabelige Selskab udgivne Studier over Verdenskrigen er udkommet: »Flaaderne ved Verdenskrigens Udbrud« af Premierløjtnanterne C. Hammerich og S. Jessen.

Ligesom ved de øvrige Studier af samme Art føler man sig lidt skuffet, naar man er færdig, fordi man ikke kan fortsætte og følge den videre Udvikling under Krigen. Det er ligesom at se første Akt af et interessant Stykke og saa holde op. Men Forfatternes Opgave har jo imidlertid netop været at præsentere de Agerende, der senere skal optræde i det kæmpemæssige Drama, der kaldes Verdenskrigen — og den Opgave er i dette Tilfælde udmærket løst.

Efter en forklarende Indledning om Skibstyper gives en klar og let overskuelig Oversigt over de forskellige Landes Marinepolitik samt en Opgørelse af deres Flaademateriel ved Krigens Udbrud. Til Slut findes nogle Oversigter over Styrkeforholdene paa de forskellige Krigsskuepladser og endelig en Oversigt over Stormagternes samlede Hær- og Flaadeudgifter fra 1905—14, af hvilken det fremgaar, at baade Englands og Frankrigs Rustningsudgifter pr. Individ i den nævnte Periode har været større end Tysklands, og medens Stigningen overalt ellers har været jævn, sker der i 1914 en mægtig Stigning i Tysklands Udgifter til Hæren.

Endvidere gives en Oversigt over de forskellige Krigshavne og Støttepunkter, saaledes at Bogen som Helhed giver et udmærket Billede af Parternes Styrkeforhold i Forhold til hinanden.

Men hermed stopper vi altsaa — og endnu ved man jo heller ikke ret meget om, hvorledes de vældige

Kræfter har virket imod hinanden. Trods Englands store Overlegenhed klager Admiral Jellicoe dog over at »Grand fleet« til Tider kun var »Hochseeflotte« meget lidt overlegen — særlig m. H. til Jagere. Endvidere bemærker han, at de tyske Skibe var bedre beskyttede baade mod Artilleriild og Torpedoer end de engelske, samt at Tyskerne havde et bedre Brandrør i deres Pansergranater, saaledes at de tyske Granater sprang indenfor Panseret, men de engelske udenfor. Men Krigens Historie vil med Tiden give os mange interessante Oplysninger.

H. G.

Meddelelser fra fremmede Mariner.

Af N. E. Ackermann.

At de nyeste tyske U-Krydsere med Rette fortjener denne Benævnelse viser følgende Data vedrørende Størrelse og Armering:

De har en Længde af 97,5 m og har i neddykket Tilstand et Displacement af 3350 Tons og uddykket 2040 Tons. De er med andre Ord lige saa store som den tyske Krydser »Königsberg« og de engelske Krydsere af »Bodicea«-Klassen.

U-Krydserens Fart uddykket er 17—18 Sml. og den er armeret med 2 15 cm hurtigskydende Kanoner og med 1 Maskingevær.

Torpedoarmeringen bestaar af 4 Udskydningsrør for og 2 agter til 50 cm Torpedoer, og der findes 12 Torpedoer ombord. Ammunitionsbeholdning 600 Projektiler til de 15 cm Kanoner.

Organisationen af den tyske Marine under Republikken¹⁾.

Af Kaptajn Augsburg.

Organisationen af den tyske Marines øverste Ledelse har i Tidernes Løb været underkastet mange Ændringer som Følge af Marinens vekslende Betydning og Størrelse.

Efter at Preussen havde overltaget Resten af den i 1848 grundlagte tyske Flaade, blev der i Aaret 1853 paa Foranledning af den tyske Ministerpræsident von Manteuffel udstedt en kongelig Anordning, der paabød Oprettelsen af et Admiralitet, som skulde være Marinens øverste Myndighed. Ministerpræsidenten blev Chef for Admiralitetet, medens Ledelsen af Marinen blev overdraget til Prins Adalbert af Preussen.

En Forandring i Organisationen foretoges i 1859, idet Kommandomyndigheden blev skilt ud fra Administrationen og henlagt under en »Øverstkommanderende«, som samtidigt fungerede som Generalinspektør, medens der i Spidsen for Administrationen ansattes en Chef, der havde samme Rettigheder og Pligter som en Minister.

Denne Ordning forandredes atter i 1861, da der oprettedes et særligt preussisk Marineministerium, som sidestillet med Krigsministeriet, overtoges af Krigsminister von Roon.

Ved Dannelsen af det nordtyske Forbunds Marine forblev Organisationen uforandret. Preussen havde Overbefalingen, men Flaget forandrede Udseende. Udgifterne til Marinen bestredes af Forbundets Kasse.

Da Krigen 1870—71 brød ud, stillede den »Øverstkommanderende«, Prins Adalbert, sig til Disposition for Hæren, da det syntes ugørligt at anvende ham i en førende Stilling i Marinen paa Grund af dennes ringe Stør-

¹⁾ Indleveret i Maj.

relse, og Marinens Anliggender blev under Krigen varetaget af et særligt Kommandokontor under Krigsministeriet.

Efter Fredsslutningen blev der atter oprettet en Marineoverkommando, hvis Chef blev Admiral von Jachmann, men Marinen vedblev fremdeles at være Krigsministeriet underlagt.

Aaret efter, 1872, blev der atter oprettet et Admiralitet, og Krigsministeren blev fritaget for Ledelsen af Marinens Anliggender. Chefen for Admiralitetet, som i sig forenede den øverste Myndighed med Hensyn til Kommando og Administration, ledede selvstændig Marinens Anliggender under Rigskanslerens Ansvar.

Admiralitetets førte Chef blev General von Stosch, som efter 11 Aars Virksomhed efterfulgtes af General von Caprivi. Begge disse Mænds Gerning var af stor Betydning, særlig med Hensyn til Skabelsen og Uddannelsen af et Søofficerskorps. Under General Stosch lykkedes det endvidere at gøre næsten hele Krigsskibsbygningen uafhængig af Udlandet, ligesom ogsaa en virkelig Admiralstabsvirksomhed paabegyndtes.

Den 5. Juli 1888 blev General Caprivi afskediget i Naade, efter at Kejser Wilhelm den Anden den 15. Juni samme Aar havde overtaget Regeringen.

Den 1. April 1889 blev Admiralitetet opløst og Kommandomyndigheden atter skilt ud fra Administrationen under Benævnelsen af »Oberkommando« og »Reichsmarineamt« for de respektive Myndigheder. Samtidig blev Marinekabinettet oprettet. Hermed gik Ledelsen af Marinens Anliggender over paa Søofficerernes Hænder.

Denne Organisation bestod til Aaret 1899, da Kejseren i Marts Maaned personlig overtog Overbefalingen over Marinen. Stillingen »Den kommanderende Admiral« blev derved ophævet; Reichsmarineamt blev tildelt yderligere Myndighed og der oprettedes en Admiralstab.

Ved denne Nyorganisation blev følgende Myndigheder direkte underlagt Kejseren: Reichsmarineamt, Ad-

mirastaben, Nordsøstationen, Østersøstationen, Krydsereskadren, Hochseeflotte og Marinekabinetet.

Denne Organisation var blevet nødvendig for at give Kontreadmiral von Tirpitz, Statssekretæren for Reichsmarineamt, den fornødne Bevægelsesfrihed for hans Arbejde med Hensyn til Grundlæggelsen af den tyske Flaade.

Hverken under Krigen eller i Fredstid kan denne Ordning siges at have arbejdet uden Rivninger, men den var tilpasset efter Personen, Admiral von Tirpitz, og var kun brugelig saalænge hans stærke Personlighed var den toneangivende i Marinen.

Det var da ogsaa Meningen efter Krigen at foretage en gennemgribende Omordning af den tyske Marines Organisation.

Krigens uheldige Udgang, Vaabenstilstandsbetingelserne, Udleveringen af den største Del af Flaaden og de indrepolitiske Forhold umuliggjorde imidlertid den planlagte Omordning af Marinens Organisation.

Den 24. Marts 1919 forelagde Regeringen Nationalforsamlingen i Weimar et Forslag til Lov om Dannelsen af en »Midlertidig Rigsmarine.»

Lovforslaget havde følgende Ordlyd:

§ 1. Rigspræsidenten bemyndiges til at opløse de bestaaende Formationer af den nuværende Krigsmarine og at danne en midlertidig Rigsmarine, der, indtil et ved Rigslov ordnet Forsvar er tilvejebragt, skal sikre de tyske Kyster, bortrydde Miner, udføre Søpolititjeneste, muliggøre den tidligere Understøttelse af Handelsskibsfarten, understøtte Trafikken til Søs, sikre en uhindret Udøvelse af Fiskeriet, i Forening med Rigshæren skaffe Agtelse for Rigsregeringens Anordninger og opretholde Ro og Orden.

§ 2. Den midlertidige Rigsmarine skal dannes paa

et demokratisk Grundlag ved Sammenslutning af de allerede bestaaende frivillige Afdelinger og ved Hvervning af Frivillige.

Officerer, Dæksunderofficerer, Underofficerer, faste Folk og Tjenestemænd af den nuværende Marine, ligesom dennes Materiel og Anlæg, kan overføres til den nye Rigsmarine.

For dertil særligt egnede Dæksofficerer, Underofficerer og Menige skal Adgang staa aaben til Officersvejen.

Den tidligere Marines Personel, som træder ind i den midlertidige Rigsmarine, skal først og fremmest have Ret til at træde ind i det fremtidige Forsvar.

§ 3. Personellet i den midlertidige Rigsmarine er at anse for Marinepersonel efter Rigslovens Forskrifter, i Særdeleshed ogsaa med Hensyn til Pensionsloven.

§ 4. Denne Lov træder i Kraft ved dens Offentliggørelse.

Den ophører den 31. Marts 1920.

Til Begrundelse af Lovforslaget anføres blandt andet:

Efter at Udnyttelsen af Værnepligten i Hæren ved Lov om Rigets Forsvar foreløbig er opgivet, kan der heller ikke længere stilles Fordringer om Værnepligt i Marinen.

Til Udførelse af de i det foreliggende Lovforslag afgrænsede Opgaver maa der derfor foreløbig tilvejebringes en Organisation af Frivillige. Den indre Udbygning af den midlertidige Rigsmarine vil Nutidens demokratiske Fordringer tage Hensyn til. Samtidig maa den midlertidige Rigsmarine udnytte den nuværende Marines Krigserfaringer og ved streng Mandstugt og indre Sammenslutning være et til enhver Tid anvendeligt Redskab i Rigsregeringens Haand.

Lovforslaget om den midlertidige Rigsmarine blev vedtaget den 16. April 1919.

Samtidig med Lovens Offentliggørelse udstedte Rigsforsvarsministeren en Forordning angaaende dens Udførelse.

I denne Forordning hedder det blandt andet:

Den midlertidige Rigsmarine staar under Rigspræsidentens Overbefaling. Udøvelsen af Kommandomyndigheden paaligger Rigsforsvarsministeren og Chefen for Admiralitetet, som er de ansvarlige overfor Rigspræsidenten.

Kommandomyndigheden i de udrustede Skibe og Fartøjer, over Tropperne, ved de militære Etablissementer og ved de øvrige tidligere Virksomheder udøves af Cheferne og Førerne.

Rigspræsidenten kan til Medvirkning af Løsningen af særlige militærpolitiske Opgaver tildele enhver Kommanderende en Regeringsbefuldmægtiget, hvis Rettigheder og Pligter han bestemmer i ethvert givet Tilfælde.

Ved Udstedelsen af Anordninger angaaende Om-sorgen for Tropperne, samt Orlov og Besværinger medvirker en Repræsentant, som vælges af vedkommende Besætning, Troppeafdeling, Myndighed, Anlæg eller øvrige Formation. Denne Repræsentant er berettiget til at fremsætte Besværinger, ogsaa af almindelig Art, ad den foreskrevne Vej og i Forhold, der angaar Embedsførelse, føre dem igennem til Rigspræsidentens Afgørelse.

Til Udnævnelse, Forfremmelse, Forflyttelse, Forsættelse og Afskedigelse af Officerer er de hidtilværende Departementer kompetente.

Officerer i Flagofficersembeder udnævnes, forfremmes, forflyttes og afskediges af Rigspræsidenten under Kontrasingnering af Rigsforsvarsministeren og paa Forslag af Chefen for Admiralitetet.

Valgte Førere i indlemmede Afdelinger skal have

Bekræftelse paa deres Stilling af de for den Slags Udnævnelser ellers kompetente Departementer.

Dæksofficerer og Underofficerer kan forfremmes til Officerer, saafremt de have vist sig egnede hertil ved deres tidligere tjenstlige Virksomhed.

Adgang til at blive Officer staar i øvrigt aaben for hele det til den midlertidige Rigsmarine hørende Personel, som ved passende Duelighed og Præstation har bestaaet de foreskrevne Prøver.

Officerer, Dæksofficerer, Underofficerer og faste Folk, der træder ind i den midlertidige Rigsmarine, beholder deres hidtilværende Rettigheder.

Tjenesten i den midlertidige Rigsmarine gælder som en Fortsættelse af det nuværende Tjenesteforhold.

Rigsforsvarsministeren bemyndiges til at bestemme, hvilke af de bestaaende frivillige Afdelinger, der skal indlemmes i den midlertidige Rigsmarine.

De frivillige antages af den Øverstkommanderende ved Stationerne.

Alle militære Personer i den midlertidige Rigsmarine forpligter sig ved et Løfte af følgende Ordlyd:

„Jeg lover at være en tapper og ærekær Soldat og Sømand, at vie alle mine Kræfter til det tyske Riges Forsvar til enhver Tid og paa et hvilket som helst Sted, at beskytte den af Folket valgte Regering og at adlyde min foresattes Befaling.“

Alle til Mandskabet hørende forpligter sig ved deres Antagelse til 6 Maanedes Tjeneste. Derefter forlænger Forpligtelsen af sig selv 3 Maaneder ad Gangen, saafremt en af Parterne ikke anmelder Opsigelse med en Frist af 1 Maaned. Udenfor hjemlige Farvande er Opsigelsesfristen ugyldig indtil reglementeret Afløsning er sikret.

Haandhævelsen af Disciplinen og Retten til at fremføre Besværinger i den midlertidige Rigsmarine bestemmes af Rigsforsvarsministeren.

Den midlertidige Rigsmarine fører indtil videre det folkeretslig anerkendte Krigsflag og den hidtilværende Marines Kommandotegn.

Den nu besluttede Ordning fører Marinens Udvikling tilbage til Aaret 1853, idet der oprettes et Admiralitet, hvis Chef samtlige Kommando- og Admiralitetsmyndigheder er underlagte.

Chefen for Admiralitetet, som er underlagt Rigsforsvarsministeren, har Sæde i Ministeriet, men har ingen Stemme.

Marinens sagkyndige Ledelse varetages saaledes af Chefen for Admiralitetet, den politiske Førelse af Rigsforsvarsministeren.

Til Chef for Admiralitetet er udnævnt Kontreadmiral von Trotha.

Rigsforsvarsministeren er den tidligere Rigsdagsmand Noske.

Med Hensyn til Størrelsen af den fremtidige tyske Marines Materiel, Personel og Støttepunkter indeholder de Allieredes Fredsbetingelser følgende Bestemmelser:

Materiellet.

Seks Maaneder efter Fredsslutningen maa den tyske Marines Materiel kun bestaa af 6 Slagskibe af Deutschland- eller Lothringen-Klassen, 6 lette Krydsere, 12 Torpedobaadsjagere og 12 Torpedobaade.

Skibe, der bygges til Erstatning for Skibe af ovennævnte Typer, maa i Displacement ikke overskride 10,000 Tons for Slagskibe, 6,000 Tons for lette Krydsere og 200 Tons for Torpedobaade.

Skibene maa kun have en nærmere fastsat Beholdning af Vaaben, Ammunition og Krigsmateriel.

Reservebeholdninger maa ikke forefindes.

Personellet.

2 Maaneder efter Fredsslutningen maa Størrelsen af den tyske Flaades særlige Personel ikke overstige 15,000 Mand, deraf højst 1,500 Officerer og Dæksofficerer.

Personellet skal udelukkende rekrutteres ved Hvervning for en Minimumsperiode af 25 Aars uafbrudt Tjeneste for Officerer og Dæksofficerer og 12 Aars uafbrudt Tjeneste for Underofficerer og Menige.

Støttepunkter.

For at sikre fri Adgang til Østersøen vil det ikke blive tilladt Tyskland at anlægge Befæstninger i visse nærmere betegnede Omraader eller at opstille Kanoner, der behersker Sejlruterne mellem Nordsøen og Østersøen. De eksisterende Fæstningsværker indenfor disse Omraader skal sløjfes og Kanonerne fjernes. (Hermed sigtes antagelig til Helgoland og Kielerkanalens Befæstninger.)

Andre Fæstningsværker indenfor en Afstand af 50 Kilometer fra den tyske Kyst eller de tyske Øer skal bibeholdes som værende af defensiv Natur; men nye Værker maa ikke anlægges og Bestykningen maa ikke forøges. Den Maksimumsbeholdning af Ammunition, der tillades for saadanne Fæstningsværker er 1500 Skud pr. Kanon af 12 cm's Kaliber og derunder, og 500 Skud pr. Kanon af større Kaliber.

Angaaende de af de Allierede stillede Fordringer har Chefen for Admiralitetet, Kontreadmiral von Trotha i et Interview udtalt følgende:

Marinen har aldrig været til for sin egen Skyld, den har altid betragtet sig selv som værende til Assistance for vore oversøiske Besiddelser. Ligesom vi paa det økonomiske Omraade maa sætte vore Fordringer

ned til et Eksistensminimum, indtil vi atter kommer til Kræfter, saaledes vil vort fremtidige Søværn af politiske og finansielle Grunde blive anlagt efter den mest beskedne Maalestok.

Men vi maa dog have Ret til at forsvare os og dertil behøver vi Kystbefæstninger, Krigshavne og en Flaade af en vis Størrelse, som i det mindste kan sikre os mod Overfald, Landgang og Vold.

Et begrænset Antal Undervandsbaade, som nu om Stunder spiller en betydelig Rolle ved Forsvaret af en Kyst, kan ikke undværes. Man kan ikke forlange, at vi alene for Fremtiden principielt skal give Afkald paa Anvendelsen af Undervandsbaaden, medens alle andre Nationer beholder den. Undervandsbaaden er jo netop den svageres Vaaben.

Jo mere vi er afskaaret fra Verdenen mod Vest, desto vigtigere er det for os at opretholde vore Handelsforbindelser mod Nord og Øst. Derfor maa vi i det mindste ikke fuldstændig lade os udslette i Østersøen.

De forenede Stater har etableret et stærkt Forsvar af Panamakanalen, skønt det ligger udenfor deres egentlige Omraade, men vi skal ikke engang have Ret til at beskytte Nord-Østersøkanalen, en ren tysk Skibsfartsforbindelse!

Den store Indskrækning af Personellet i Løbet af nogle faa Maaneder er teknisk uigennemførlig, selv om den ogsaa vil blive iværksat nogenlunde i Overensstemmelse med Forskrifterne. At forsøge paa at overholde denne Frist vil imidlertid medføre yderligere Arbejdsløshed med alle de deraf flydende Konsekvenser, alvorlig Fare for Statens Sikkerhed, Anarki i Administrationen og store materielle Tab.

Dersom denne Fordring skal fastholdes, vil det være det modsatte af »Menneskelighed«, hvilket Ord alle vore Modstandere stedse har benyttet saa meget.

Den tyske Flaades Overgivelse.

Af Premierløjtnant Michaelsen.

I. De maritime Vaabenstilstandsbetingelser.

Den ¹¹/11 1918 Kl. 11 Fm. (fransk Tid) traadte den af Tyskland ønskede Vaabenstilstand i Kraft.

De maritime Betingelser var følgende:

20) Øjeblikkeligt Ophør af alle Fjendtligheder til Søs, og nøjagtig Oplysning om alle tyske Skibes Plads og Bevægelser. Der skal gives de Neutrale Meddelelse om, at der er givet de Allierede og forbundne Magters Orlogs- og Handelsmariner Frihed til Sejlads i alle Territorialfarvande, idet alle Neutralitetsspørgsmaal lades ude af Betragtning.

21) Alle Fanger fra de allierede og forbundne Magters Orlogs- og Handelsflaader, der befinder sig i Tysklands Hænder, skal udleveres uden Gensidighed.

22) Udlevering til de Allierede og de Forenede Stater af alle Undervandsbaade (indbefattet alle Undervandsbaadskrydsere og Minelæggere), der er til Stede i Øjeblikket, med fuld Udrustning i Havne, der opgives af de Allierede og de Forenede Stater. De, der ikke kan stikke til Søs, skal berøves deres Besætninger og Forraad og skal forblive under Kontrol af de Allierede og de Forenede Stater. De Undervandsbaade, der er rede til at forlade de tyske Havne, skal straks ved Modtagelsen af traadløs Ordre sejle til Overgivelseshavnen, de øvrige skal følge efter snarest muligt. Betingelserne i denne Artikel skal gennemføres i Løbet af 14 Dage efter Vaabenstilstandens Underskrivelse.

23) Følgende tyske Overvandskrigsskibe, der skal udpeges af de Allierede og de Forenede Stater, skal straks afvæbnes og derefter interneres i neutrale Havne eller i Mangel af saadanne, i allierede Havne, der skal

udpeges af de Allierede og de Forenede Stater, og stilles under Kontrol af de Allierede og de Forenede Stater, idet der kun efterlades Opsynspersonale ombord, nemlig 6 Slagkrydsere, 10 Slagskibe, 8 lette Krydsere, indbefattet 2 Minelæggere, og 50 Torpedojagere af de moderneste Typer. Alle andre Overvandskrigsskibe (incl. Flodfartøjer) skal koncentreres i tyske Flaadebaser, der opgives af de Allierede og de Forenede Stater, og skal lægges op fuldstændig afrustede og stilles under Kontrol af de Allierede og de Forenede Stater.

Alle Skibe af Hjelpeflaaden (Trawlere, Motorfartøjer etc.) skal afvæbnes. Alle de Skibe, der udpeges til Internering, skal være rede til at forlade tyske Havne 7 Dage efter Vaabenstilstandens Underskrivelse. Bestemmelser for Rejsen vil blive givet ad traadløs Vej.

NB. De allierede Delegerede har underskrevet en Erklæring, der er blevet tilstillet de tyske Delegerede om, at hvis Skibene ikke bliver udleverede paa Grund af Mytteriet paa Flaaden, forbeholder de Allierede sig Ret til at besætte Helgoland som fremskudt Basis, saa de kan gennemtvinge Vaabenstilstandsbetingelsen med Magt. De tyske Delegerede har paa deres Side underskrevet en Erklæring om, at de vil anbefale Kansleren at gaa ind derpaa.

24) De Allierede og de Forenede Stater skal have Ret til at fjerne alle Minefelter og Hindringer, der er udlagt af Tyskland udenfor tyske Territorialfarvande; Beliggenheden af alle saadanne Miner og Hindringer skal opgives.

25) Der skal gives de allierede og forbundne Magters Krigs- og Handelsflaader fri Adgang til og fra Østersøen. For at sikre den skal de Allierede og de Forenede Stater have Ret til at besætte alle tyske Forter, Befæstningsanlæg, Batterier og Forsvarsværker af alle Slags ved alle Indgange fra Kattegat til Østersøen og til at fjerne alle Miner og Hindringer indenfor og uden-

for tyske Territorialfarvande, uden at der kan rejses noget Spørgsmaal om Neutralitet; Beliggenheden af alle saadanne Miner og Hindringer skal opgives.

26) De bestaaende Blokadebetingelser, der er opstillede af de Allierede og forbundne Magter, forbliver uforandrede, og alle tyske Handelsskibe, der befinder sig til Søs, skal vedblivende kunne kapres. De Allierede og de Forenede Stater overvejer Tysklands Forsyning med Levnedsmidler under Vaabenstilstanden, dersom det maatte vise sig nødvendigt.

27) Alle Marine-Flyvefartøjer skal koncentrereres og ubevægeliggøres i tyske Baser, der opgives af de Allierede og de Forenede Stater.

28) Ved Rømningen af de belgiske Kystforter skal Tyskerne efterlade alle Handelsskibe, Bugserdampere, Lægtare, Kraner og alt andet Havnemateriel, alt Materiel til indenlandsk Sejlads, alle Flyvemaskiner, alle Forraad og Materialer til Flyvemaskiner, alle Vaaben og alle Forraad og Apparater af enhver Slags.

29) Alle Sortehavshavne skal rømmes af Tyskland; alle russiske Krigsskibe af enhver Art, som Tyskland har bemægtiget sig i Sortehavet, skal udleveres til de Allierede og de Forenede Stater, alle neutrale Handelsskibe, der er beslaglagt, skal frigives, alt Krigsmateriel og alt andet Materiel af al Slags, der er beslaglagt i disse Havne, skal gives tilbage, og alt tysk Materiel som specificeret i Artikel 28 skal efterlades.

30) Alle Handelsskibe, der befinder sig i Tyskernes Besiddelse og tilhører de allierede og forbundne Magter, skal uden Gensidighed gives tilbage i Havne, der opgives af de Allierede og de Forenede Stater.

31) Der maa ikke finde nogen Ødelæggelse af Skibe eller Materiel Sted før Rømningen, Overgivelsen eller Tilbagegivelsen.

32) Den tyske Regering skal formelt notificere de neutrale Regeringer i Verden, særlig Regeringerne

Norge, Sverige, Danmark og Holland, at alle Indskrænkninger i deres Skibes Handel med de allierede og forbundne Lande, enten de er paalagt af den tyske Regering eller af private, tyske Interesserede, og enten de er paalagt til Gengæld for særlige Indrømmelser som Udførsel af Skibsbygningsmateriale eller ikke, øjeblikkeligt er hævede.

33) Der maa ikke efter Vaabenstilstandens Underskrivelse finde nogen Overførelse Sted af tyske Skibe til noget neutralt Flag.

II. Flaadens Aflevering i England.

A. Slagskibe, Krydsere og Jagere.

Trods et Opraab den ¹¹/₁₁ fra det tyske Soldaterraad i den lette Krydser »Strassburg« til »Alle tyske Skibe i Nord- og Østersøen« om at modsætte sig de allieredes Vaabenstilstandsbetingelser, blev følgende officielle Budskab udsendt pr. Radio fra Berlin:

»Den 13de November Kl. 1 Em. stod den lette Krydser »Königsberg« til Søs med de befuldmægtigede fra den tyske Flaades Arbejder- og Soldaterraad for at mødes med Repræsentanter for det engelske Admiralitet. Chefen for Højsøflaaden, Admiral von Hipper, vil som raadgivende tage Del i Forhandlingerne angaaende Udførelsen af Vaabenstilstandens maritime Betingelser«.

Den ¹⁴/₁₁ meldte et Telegram fra Wilhelmshaven, at i Løbet af den foregaaende Nat havde Chefen for den engelske Eskadre, som skulde møde »Königsberg«, sendt et Telegram til Chefen for Højsøflaaden angivende Pladsen, hvor »Königsberg« skulde møde de britiske Skibe.

Mødet fandt Sted den 15de November Kl. 2¹/₂ Em. Mødestedet var Rosyth. De tyske Repræsentanter bestod af 3 Delegerede for Arbejder- og Soldateraadet og 4 Delegerede fra Folkeraadet, hvoriblandt Kontreadmiral von Meurer. De Delegerede for Arbejder- og Soldater-

raadet var, i Følge tysk Telegram, Overmatros Wilhelm Wengora, Overkvartermester Alfred Jans og Torpedomaskinist Mohrmann.

Den 15de November Em. gik Admiral von Meurer med sin Stab, 4 Officerer, ombord til Admiral Sir David Beatty i »Queen Elizabeth«. Den britiske Jager »Oak« førte dem over fra »Königsberg«.

Den tyske Admiral med Følge modtoges, med Skansevagt, ved Faldrebet af Skibschefen og blev straks ført til Admiralsens Kahyt.

Den britiske Admiral havde i Forvejen afslaaet at mødes med Arbejder- og Soldaterraadets Delegerede.

Konferencen varede til tidlig om Morgenen den 16de, kun afbrudt af de nødvendige Maaltider, som blev serveret de tyske Officerer alene i Skibschefens Kahyt. Konferencen genoptoges atter før Middag og varede til Kl. 6 Em., hvorefter Kommissionen bragtes tilbage til »Königsberg«, som straks lettede og stod tilbage til tysk Havn.

Paa Konferencen blev der taget Bestemmelse om, paa hvilken Maade de tyske Skibe dels skulde afleveres og dels desarmes i de tyske Baser.

Den 20de November inspicerede Kong Georg »Grand Fleet«, som laa til Ankers paa Firth of Forth, klar til at staa til Søs for at møde den tyske Flaade.

Kl. 2 næste Morgen begyndte Flaaden at lette og staa til Søs og var ved Daggry kommen ud i aaben Sø, formeret paa 2 Kolonner med 6 Sømils Afstand mellem Kolonnerne. Taagen, som laa lavt over Vandet, begyndte at lette straks efter Daggry, og lidt efter lidt brød Solen frem gennem Skyerne, der drev af Sted for en svag østlig Brise. Det klarede stadigt, men dog vedblev Vejret at være noget diset, saa at hele det impo-

nerende Skuespil, som op ad Dagen skulde finde Sted ude i Nordsøen, kom til at forløbe delvis tilsløret.

Den nordlige Kolonne bestod af:

1ste lette Krydsereskadre	4	Skibe
6te — —	4	—
1ste — —	2	—
5te Slagskibseskadre	4	—
6te —	5	—
(Amerikansk)		
2den —	9	Skibe
»Queen Elizabeth«, Admiral Beatty's Flagskib		
»Lion«		
1ste Slagkrydsereskadre	4	Skibe
4de lette Krydsereskadre	5	—
ialt 39 Skibe.		

Den sydlige Kolonne, paa parallel Kurs i 6 Sømil's Afstand, bestod af følgende Skibe:

3die lette Krydsereskadre	4	Skibe
2den — —	4	—
»Minotaur«		
»Vindictive«		
»Furious«		
4de Slagskibseskadre	5	—
1ste —	9	—
2den Slagkrydsereskadre	4	—
7de lette Krydsereskadre	4	—
ialt 33 Skibe.		

Mellem Kolonnerne gik de lette Krydsere »King Orry«, »Blanche«, »Boadicea«, »Fearless« og »Blonde«, bestemt til at gøre Tjeneste som Repetitorer. Endvidere deltog Jagere, Torpedobaade, U-baade, Mineskibe, Luftskibe, saaledes at alle, fra de største Slagskibe til de mindste Krigsskibe, var repræsenterede. Amerika var

repræsenteret af 6te Slagskibseskadre, Franskmændene af en Krydser og en Jager.

I denne Formation nærmede den mægtige Flaade sig Mødestedet, som var beliggende ca. 40 Sømil Øst for Firth of Forth.

Efter Programmet skulde 1ste lette Krydsereskadre, der var i Tøten af nordlige Kolonne, møde den tyske Flaade Kl. 9 Fm. Krydseren »Cardiff«, Kontreadmiral Sinclair, som var Flagskib i 6te lette Krydsereskadre, var bleven detacheret for som første Skib at møde den tyske Flaade, og den havde Ordre til at sætte sig i Spidsen for de tyske Skibe og lede deres Bevægelser. Farten skulde saavidt mulig være 12 Knob. De tyske Skibe holdt imidlertid kun ca. 10 Knob, dels paa Grund af Maskinernes slette Vedligeholdelse og dels paa Grund af Mangel paa Smøreolie.

Kl. 8½ Fm. indløb Melding til Flaget fra Jagerne, som var skudt frem foran Flaaden, at de tyske Skibe var i Sigte og ½ Time senere kom »Cardiff« og de første Skibe af den tyske Linie frem af Disen, og stod langsomt ind mellem de 2 lange Kolonner af den allierede Flaade. Ombord i denne var der gjort »Klart Skib«, for at man kunde være forberedt paa alle Eventualiteter, men der skete intet, alt forløb programmæssigt.

Den tyske Styrke, der i dette for Englænderne store, men for Tyskerne saa ydmygende Øjeblik, saaledes gav sig i den engelske Flaades Forvaring, bestod af følgende Skibe:

Slagskibe

»Friederich der Grosse«,
førende Admiral v. Reuters Flag

»Grosser Kurfürst«	»Kaiserin«
»Prinzregent Luitpold«	»Kronprinz Wilhelm«
»Markgraf«	»Kaiser«
»Bayern«	»König Albert«

Slagkrydsere

»Seydlitz«	»Derflinger«
»Moltke«	»Von der Tann«
»Hindenburg«	

Lette Krydsere

»Bremse«	»Emden«
»Köln«	»Frankfurt«
»Brummer«	»Karlsruhe«
»Nürnberg«	

Jagere

49 af de mest moderne Typer af 1ste, 2den, 3die, 6te og 7de Flotille.

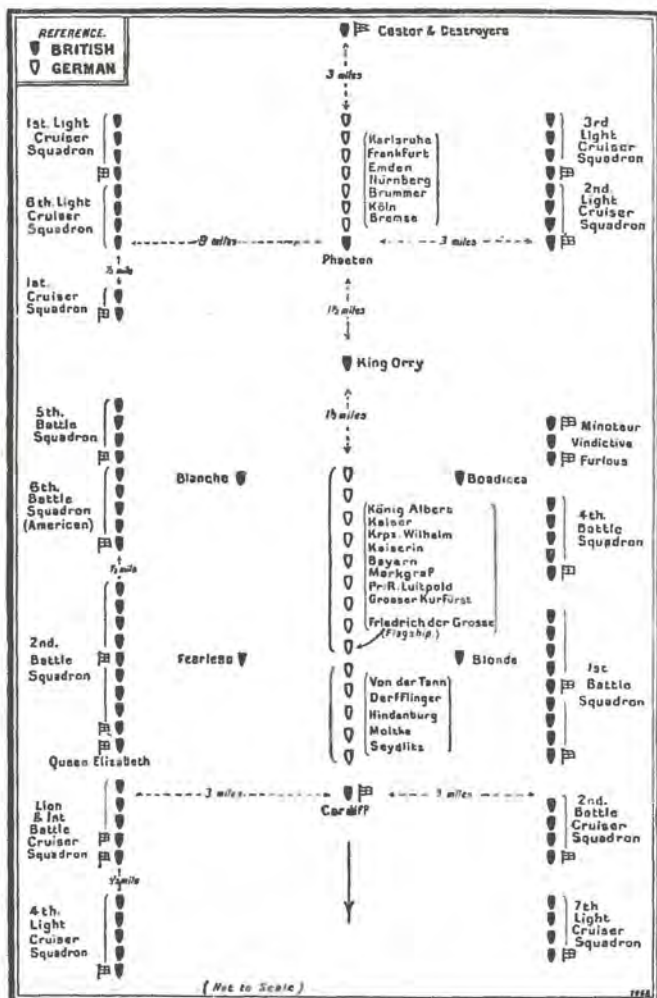
Da de første tyske Skibe var naaet omtrent udfor Midten af de allieredes Skibe, kontramarcherede disse, hver Eskadre for sig, saaledes at de 2 Kolonner nu kom til at gaa paa parallel Kurs med den tyske Linie, med 4de lette Krydsereskadre og 7de lette Krydsereskadre i Tæten af henholdsvis nordlige og sydlige Kolonne.

De tyske Skibe, ialt 70, gik i følgende Orden:

Først kom, ført af »Cardiff«, de 5 Slagkrydsere, derpaa Slagskibene, 3 Sømil agten for disse og ført af Krydseren »Phaeton« de 7 lette Krydsere, alle i Kølvandsorden. Mellem Slagskibene og »Phaeton« gik den lette Krydser »King Orry«. Ca. 3 Sømil agten for de lette Krydsere kom den engelske lette Krydser »Castor« i Spidsen for de 49 tyske Jagere, der var omgivet af ca. 150 britiske Jagere. Udfor de store tyske Skibe gik Repetitørerne »Blonde« og »Boadicea« om Bagbord, »Fearless« og »Blanche« om Styrbord. Oven over de tyske Skibe gik et Luftskib.

Alle de tyske Skibe førte tysk Flag, Orlogsflag agter samt et hvidt Flag paa Toppen (?).

I den paa Skizzen viste Formation blev Kursen derpaa sat paa Firth of Forth, og paa Vejen dertil brød



Flagskibet »Queen Elizabeth« ud af Linien og lagde sig saaledes, at hele Flaaden, Skib efter Skib, passerede

Revue for den, medens hvert Skibs Besætning under Passagen hyldede Admiral Beatty med Hurraraab.

Efter at alle de tyske Skibe efter Ankomsten var ankret op paa den Ankerplads, der blev anvist dem, ud for May Island, fandt Overtagelsen af hvert enkelt Skib Sted. Officerer gik ombord og undersøgte Skibene fra for til agter for at forvisse sig om, at Vaabenstilstandens Betingelser med Hensyn til Vaaben, Ammunition og Bemanning var blevet opfyldt paa den forlangte Maade.

1 Slagskib, 1 Slagkrydser og 1 let Krydser manglede af det i Vaabenstilstandsbetingelserne nævnte Antal. Endvidere var 1 Jager, V 30, minesprængt og sunket undervejs. Det manglede Antal skulde dog udleveres snarest¹⁾.

Med Hensyn til Optræden overfor Besætningerne i de overgivne Skibe, blev følgende Direktiv udstedt af den »en chef« Kommanderende i »Grand Fleet«:

- 1) Det vil være at bekendtgøre for alle Officerer og underordnede, at der stadig bestaar Krigstilstand under Vaabenstilstanden.
- 2) Deres Omgang med Officerer og Mænd af den tyske Flaade, med hvem De kan blive bragt i Forbindelse, skal være af strengt formel Karakter.
- 3) I Omgangen med Fjenden er Høflighed obligatorisk, men de Maader, som Tyskerne har ført Krig paa, maa ikke glemmes.
- 4) Ingen international Komplimentering maa udveksles, og al Samtale er forbudt, undtagen med Hensyn til de tjenstlige Forhandlinger, som maa udføres.
- 5) Hvis det er nødvendigt at bespise tyske Officerer eller Mænd, maa de ikke indføres i Messer eller lignende Steder, men der skal serveres for dem

¹⁾ De tyske Skibe har i høj Grad Spor af Marinens Desorganisation. Skibene var næsten alle uden Undtagelse meget slet vedligeholdte og Besætningerne blottede for Disciplin.

paa særlige, isolerede Steder. Hvis det er nødvendigt at modtage Bespisning fra tysk Side, skal Foranstaltning af lignende Arrangement forlanges.

1 Time før Middag den 21de November afgav Admiral Beatty pr. Radio følgende Signal til de overgivne tyske Skibe:

»Det tyske Flag vil være at nedhale ved Solnedgang i Dag Torsdag og vil ikke være at hejse igen, uden efter Tilladelse«.

Denne Ordre blev efterkommet af Tyskerne, som ikke anmodede om den omtalte Tilladelse, men den følgende Dag afgav Kontreadmiral Reuter følgende Protest fra »Friederich der Grosse« til Admiral Beatty:

»De beordrede pr. Radio den 21de Nov., at det tyske Flag, efter at være nedhalet ved Solnedgang, ikke maatte hejses uden efter Tilladelse.

Den 21de Nov. anmodede jeg meget indstændigt Chefen for Admiral Maddens Stab om, at denne Ordre maatte blive tilbagekaldt, da de tyske Skibe har ført deres Flag med Ære. Jeg har endnu ikke modtaget noget Svar.

I Følge Vaabenstilstandsbetingelserne skulde Skibene interneres i neutrale Havne eller i de allieredes Havne; efter mit Vidende har, under Internering i neutrale Havne i denne Krig og tidligere Krige, Flaget altid forblevet hejst. Var jeg blevet interneret i neutral Havn, vilde dette have været Tilfældet. Neutrale Havne og allieredes Havne er absolut lige med Hensyn til Vaabenstilstandens ordrettede Betingelser og med Hensyn til den virkelige Betydning af Bestemmelserne for Internering.

I Overensstemmelse hermed hævder jeg, at det er uberettiget og i Modsætning til international Sædvane, at beordre Strygning af Krigsflaget i de tyske Skibe. Endvidere er jeg af den Mening, at Beordring af Stryg-

ning af Flaget ikke er i Samklang med Tanken om ridderlig Optræden overfor en Modstander af Ære.

Jeg protesterer derfor nu paa det eftertrykkeligste mod denne Ordre.

Von Reuter.

Den »en chef« Kommanderende for »Grand Fleet« svarede følgende:

»Deres Protest imod min Ordre angaaende det tyske Flag er overleveret mig. Jeg henleder Deres Opmærksomhed paa den Kendsgerning, at en Vaabenstilstand midlertidig standser Fjendtlighederne, og at Krigstilstand stadig bestaar mellem Tyskland og de allierede. Under disse Omstændigheder kan det ikke tillades noget fjendtligt Skib at føre det nationale Flag under Bevogtning (custody) i britiske Havne.

David Beatty,

Admiral, Øverstkommanderende.

Om Eftermiddagen den 21de signalerede Sir David Beatty:

»Det er min Agt Kl. 6 i Eftermiddag (Torsdag) at lade afholde en Takkegudstjeneste for den Sejr, som den almægtige Gud har forundt Hans Majestæts Vaaben, og det anbefales ethvert Skib at gøre det samme.

Gudstjenesten var med faa Udeladelser og mindre Forandringer den samme, som blev afholdt i den engelske Kirke sidste Søndag.

Gudstjenesten begyndte med Salme 166:

All people that on earth do dwell,
sing to the Lord with cheerful voice;
Him serve with fear, His praise forth tell,
Come ye before Him, and rejoice.

The Lord, ye know, is God indeed;
Without our aid, He did us make;
We are His flock, He doth us feed,
and for His sheep, He doth us take.

O enter then His gates with praise,
 Approach with joy His courts unto;
 Praise, laud, and bless His Name always,
 For it is seemly so to do.

For why? the Lord our God is good;
 His mercy is for ever sure;
 His truth at all times firmly stood,
 And shall from age to age endure.

To Father, Son and Holy Ghost,
 The God, Whom Heav'n and Earth adore,
 From men and from the Angel-host,
 Be praise and glory evermore.

Teksten, som derpaa fulgte, var Aabenbaringen XXI Kapitel
 Vers 1—9:

- 1) Og jeg saa en ny Himmel og en ny Jord; thi den første Himmel og den første Jord var forgaaet, og Havet var ikke mere.
- 2) Og jeg, Johannes, saa den hellige Stad, det nye Jerusalem, at stige ned af Himlen fra Gud, beredet som Bruden, smykket for sin Brudgom.
- 3) Og jeg hørte en Røst fra Himlen, som sagde: „Se, Guds Paulun er hos Menneskene, og han skal bo hos dem, og de skulde være hans Folk, og Gud selv skal være med dem og være deres Gud.
- 4) Og Gud skal aflørre hver Taare af deres Øjne, og Døden skal ikke være mere, ej heller Sorrig, ej heller Skrig, ej heller Pine skal være mere; thi det første er veget bort.
- 5) Og den, som sad paa Tronen, sagde: „Se, jeg gør alle Ting nye. Og han siger til mig: Skriv; thi disse Ord er sande og trofaste.
- 6) Og han sagde til mig: Det er sket. Jeg er Alpha og Omega, Begyndelsen og Enden. Den tørstige vil jeg give af Livsens Vands Kilde uforskyldt.
- 7) Den, som sejrer, skal arve alle Ting, og jeg vil være ham en Gud, og han skal være mig en Søn.
- 8) Men de Feige og Vantro og Vederstyggelige og Manddrabere og Skorlevnere og Troldkarle og Afgudsdyrkere og alle Løgne, deres Del skal være i Søen, som brænder med Ild og Svovl; dette er den anden Død.

Efter den derpaa følgende Messe fulgte Salme Nr. 298:

Praise my soul, the King of Heaven,
To His feet thy tribute bring;
Ransom'd, heal'd, restored, forgiven,
Evermore His praises sing;
Alleluia! Alleluia!
Praise the everlasting King.

Praise Him for His grace and favour.
To our fathers in distress;
Praise Him still the same as ever,
Slow to chide, and swift to bless;
Alleluia! Alleluia!
Glorious in His faithfulness.

Father-like, He tends and spares us,
Well our feeble frame He knows;
In His Hands He gently bears us,
Rescues us from all our foes,
Alleluia! Alleluia!
Widely yet His mercy flows.

Angels in the heighth, adore Him;
Ye behold Him face to face,
Saints, triumphant, bow before Him,
Gather'd in from every race;
Alleluia! Alleluia!
Praise with us the God of grace.

I Messen adskilte visse takgivende Sætninger sig fra Søndagens og var følgende:

„For Triumfen over Fjendens Flaade og for Sejren, som du har tilstaaet vore Vaaben“:

Praise be to Thee, O Lord most High.

„For Tilliden til vor Flaade, vist af Folket hjemme gennem Aars Fare og Angst“:

Praise be to Thee, O Lord most High.

„For at du har gjort os det muligt at frelse vort Land fra Invasion, og vort Folk fra Hunger og Sorg“:

Praise be to Thee, O Lord most High.

„For Bevarelsen af vore Liv efter lange Aars Krig og for
Haabet om en retfærdig Fred“:

Praise be to Thee, O Lord most High.

„For den Frejdigheds, Troskabs og Broderskabs Aand, der
har besjælet vor Flaade“:

Praise be to Thee, O Lord most High.

Efter Salme Nr. 379:

Now thank we all our God,
With heart, and hands, and voices
Who wondrous things hath done,
In whom His world rejoices;
Who from our mothers arms
Hath bless'd us on our way
With countless gifts of love
And still is ours to day.

O may this bounteous God
Through all our life be near us,
With ever joyful hearts,
And blessed peace to cheer us;
And keep us in his grace,
And guide us when perplex'd,
And free us from all ills
In this world and the next.

All praise and thanks to God
The Father now be given
The Son and Him Who reigns
With Them in highest Heaven,
The One Eternal God,
Whom earth and Heav'n adore,
For thus it was, is now
And shall be evermore.

Efter Salmen udtaltes Velsignelsen, hvorefter Gudstjenesten
sluttede med „God save the King“.

Den næste Dag, den 22de, afgik de tyske Skibe under stærk Eskorte til Scapa Flow, hvor de skal forblive, indtil Fredstraktaten afgør deres Skæbne.

Ombord er en tysk Stambesætning og Admiral von Reuter har stadig sit tyske Admiralflag vajende i »Kaiser Friederich der Grosse«.

B. U-Baadene.

Den 20de November overgav 20 tyske U-Baade sig til de britiske Eskadrer og Flotiller under Kommando af Kontreadmiral Sir R. Tyrwhitt udfor Suffolks Kyst. Mødet mellem de overgivende Baade og deres britiske Eskorte fandt Sted lige efter Kl. 7 Fm.; U-Baadene ledsagedes af 2 tyske Transportdampere, »Tibania« og »Sierra Ventana«, som skulde føre de tyske U-Baadsbesætninger tilbage til Tyskland.

Alle engelske Skibe havde gjort »Klart Skib« i Tilfælde af, at Forræderi skulde blive forsøgt, og med U-Baadene under Bevogtning styredes mod Harwich. Ca. 20 Miles fra Kysten blev der ankret og britiske Mandskaber sat ombord i U-Baadene for at tage dem ind i Havnen. Da Baadene gik gennem Sluserne, blev det engelske Orlogsflag hejst over hvert tysk Flag for at markere Overgivelsen.

Den ²¹/₁₁ overgav 19 U-Baade sig til de britiske Styrker ved Harwich, een var brudt ned undervejs og sunket.

Den ²²/₁₁ overgav endnu 20 U-Baade sig og atter blev een meldt at være sunken undervejs om Natten.

Den ²⁵/₁₁ blev yderligere 28 Baade overgivet. ²⁷/₁₁ afleveredes 27 U-Baade og endnu 8 den 1ste December, hver Gang til Harwich Styrken, og de tyske Besætninger blev ligeledes hver Gang straks sendt tilbage til Tyskland.

Den 1ste Januar 1919 blev det meddelt, at af de, indtil da, afleverede 114 (113) U-Baade skulde 15 afgaa

til Frankrig, 10 til Italien, 7 til Japan og 4 til de Forenede Stater. De sidstnævnte var paa dette Tidspunkt allerede paa Vej over Atlanterhavet.

Den 7de Januar var ialt 122 U-Baade afleveret, og der skulde afleveres endnu 60.

Den følgende Fortegnelse er en officiel Liste over U-Baade, som indtil den 27de November var blevet for-
tøjet i Harwich. Ved Slutningen af Aaret var Antallet kun forøget med de 8 U-Baade, som blev afgivet den 1ste December, og hvis Numre ikke er offentliggjort:

U-Baade: 9 — 19 — 24 — 30 — 35 — 43 — 46 —
52 — 54 — 55 — 57 — 60 — 67 — 70 — 79 — 86 —
90 — 91 — 94 — 96 — 98 — 100 — 101 — 105 —
107 — 108 — 111 — 112 — 113 — 114 — 117 — 118 —
119 — 120 — 121 — 123 — 125 — 126 — 135 — 139 —
141 — 160 — 161 — 162 — 163 — 164.

U. A-Baade: En.

U. B-Baade: 21 — 24 — 25 — 27 — 28 — 34 —
60 — 62 — 64 — 67 — 73 — 79 — 80 — 84 — 86 —
87 — 88 — 91 — 92 — 93 — 94 — 95 — 96 — 97 —
98 — 100 — 101 — 102 — 106 — 111 — 112 — 114 —
118 — 120 — 121 — 122 — 125 — 126 — 131 — 132 —
142 — 149 — 150.

U. C-Baade, Minelæggere: 17 — 31 — 45 — 58 —
89 — 92 — 93 — 94 — 95 — 96 — 97 — 98 — 99 —
100 — 101 — 102 — 103 — 104 — 105.

Omdannede Handelskrydsere: 151 — 152 — 153
— 155.

Foruden ovennævnte 113 Numre har følgende U-Baade været omtalt:

U 97 sunket paa Vejen til Harwich.

U 124 interneret i Karlskrona.

U 156 — i Stockholm.

UB 31, UB 33 og UB 56 i Kiel.

UB 90, UB 143 og UB 148 interneret i Karlskrona.

UC 7 interneret i Karlskrona.

5 U-Baade skal være overgivet i Cherbourg og 4 i Sevastopol.

Efter at Marineministeren den 24de November havde inspiceret U-Baadene, sendte han følgende Telegram til Chefen for Harwich U-Baads Depot:

„Overtagelsen af Fjendens U-Baade, som saa heldigt er fuldført de sidste Dage, betegner Kulminationen af det glimrende Arbejde, som er udrettet i de 4½ Aars Krigstjeneste af den kongelige Marines U-Baadsstyrke. Jeg ønsker at tilkendegive overfor Dem og gennem Dem til alle under Deres Kommando, mine varmeste Lykønskninger til det glimrende Resultat, som er naaet ved den stadig udviste Aarvaagenhed, Dygtighed og Tapperhed og den høje Standard, som De har opretholdt i Deres Krigsførelse.

Eric Geddes.

Den 22de November holdt Admiral Beatty ombord i „Lion“ en Tale til Repræsentanter for 1ste Slagkrydsereskadre, før dennes Afgang til Scapa Flow, som Eskorte for de tyske Slagskibe.

Admiralen takkede Besætningerne for, hvad de havde ydet i de lange Venteaar, og udtalte, at det havde været sagt før, og det vilde blive sagt mange Gange, at Krigen var vundet af Herredømmet paa Søen.

I Følge „The naval and military Record“ udtalte Admiralen:

„Jeg har altid sagt i Fortiden, at Højsøflaaden vilde komme ud og møde „Grand Fleet“. Jeg var ikke nogen falsk Profet deri. De kom ud, og nu er de inde. De er i vor Lomme. Det var et ynkeligt Syn, jeg vil ligefrem sige, at det var et skrækeligt Syn, at se disse store Skibe følge en britisk let Krydser, og blive ledet, som en Flok Faar af „Grand Fleet“. Vi ventede af dem, at de skulde have det Mod, som vi venter af den, hvis Arbejde ligger paa Havet, vi ventede af dem, at de vilde gøre noget for deres Lands Ære, og jeg er sikker paa, at dette tapre gamle Skibs Sider, som er bleven godt hamrede i Fortiden, maa have lidt, som jeg led, og som I led, efter at give dem en ny Prøve paa,

hvad vi havde tiltænkt dem. Men jeg vil sige dette, at deres ydmygende Endeligt var et sikkert Endeligt og det rette Endeligt for en Fjende, som har vist sig saa blottet for Ridderlighed.

Til Søs har hans Strategi, hans Taktik og hans Optræden været under Foragt og værdig en Nation, som har ført Krig paa den Maade, som Fjenden har gjort det.

Admiralen anbefalede dem, som havde Medlidenhed med „High Sea Fleet“, at huske paa, hvad de havde gjort i Fortiden. „Klap dem ikke paa Skulderen og kald dem „Old Chap“ og giv dem Cigaretter. De er under Foragt og skulde behandles med Foragt. Hvis I nogensinde føler Medlidenhed med dem, husk da, hvad de har gjort i Fortiden. Glem det aldrig, det vilde være en af de største Fejltagelser i Verden. Vi ved, at den britiske Sømands Følsomhed er meget stor, vi ved, at han har et stort Hjerte og en meget kort Hukommelse. I dette Tilfælde, prøv at gøre Hjertet haardt og Hukommelsen lang og husk, at Fjenden, som I skal bevogte, er „a despicable beast neither more nor less“. Han er ikke værd en eneste Blaajakkes Liv i „Grand Fleet“, og det er det eneste lyse Punkt i, at han ikke kom ud“.

Chefen for 1ste Slagkrydsereskadre, Viceadmiral Sir William Packenham, takkede Admiralen for „his most inspiring adress, og forsikrede, at hvad end Fremtiden havde i Beredskab for Admiralen, vilde de altid følge hans Liv med største Interesse, hvilket besvarede af Besætningen med 3 Hurraraab for Admiral Beatty.

I næste Nummer af „Naval and military Record“ fremkom en Indsender med en indgaaende og skarp Kritik af Admiral Beattys Tale, idet han beklagede, at „The silent navy's“ Stilhed var blevet brudt, ikke af Kanontorden, men ved en Tale holdt af den „en Chef“ Komm.

Indsenderen hævdede, at han ikke kunde indse, at den tyske Højsøflaade havde gjort sig skyldig i noget, der kunde berettigg saadanne Udtalelser, Udtalelser, som man næppe kunde vente af en Englænder, i Særdeleshed ikke i Sejrens Time og i et Øjeblik, hvor Fjenden var slaaet ud. Særlig graverende var: „vi ventede af dem, at de skulde have det Mod, som vi venter af den, der o. s. v.“ og de følgende Sætninger: „og som I led efter at give dem en ny Prøve paa, hvad vi havde tiltænkt dem“.

„Men her er Roden til dette fejlslagne Haab. Tyskerne vilde ikke „Komme ud“.

Men berettiger det nogen og i Særdeleshed den „en chef“ Kommanderende i „Grand Fleet“ til at kalde dem „despicable beasts“, manglende Ridderlighed og under Foragt“.

Hvorefter Indsenderen gør Rede for Styrkeforholdet mellem den tyske Højsøflaade og den engelske „Grand Fleet“, som værende 1 til 4 ved Slutningen af Krigen og udtaler „at han vover at sige, at hvis nogen er berettiget til at holde voldsomme Taler om the Hun's Feighed i ikke at „komme ud“, da er det visselig ikke den Officer, som var paa Vagt udenfor med den 4 dobbelte Styrke.

Vi læser om saadanne Folk i Bøger i Skoletiden, men venter ikke at finde dem indtagende store Stillinger i den engelske Flaade. Ingen Sejr hæves ved at kaste Skarn og Skældsord paa en slaaet Fjende, i Særdeleshed, naar han kun er $\frac{1}{4}$ saa stærk.

Der er endnu et andet Punkt. Sir David Beatty skal have sagt: „Til Søs har hans Strategi, hans Taktik og hans Optræden været under Foragt“.

Faktum er dog, at Historien kun melder om een Tilsynkomst af High Sea Fleet i et Søslag, og ved den Lejlighed, at dømme efter Resultaterne, var hans Strategi, Taktik og Optræden ikke særlig at foragte. Som Mr. Pollen, en stor Beundrer af Sir David Beatty, skriver i „The Navy in battle“: „Scheer og von Hipper havde visselig gjort nok for Ærens Skyld. De havde forarsaget større Tab, end de selv havde lidt. Hvis de kunde naa hjem, havde de en alt andet end vanærende Beretning at give“. Det er den Flaade, som den „en chef“ Kommanderende haaner.

Jeg er ikke paa Hunnernes Side, og havde Sir David Beatty talt om Undervandsbaadsmandskaberne, skulde jeg (dog stadig beklagende Spildet af Ord) været med ham hele Tiden.

Men han talte om „High Sea Fleet“, og om den alene, og om de Mænd, som bemandede den, og hvis denne Styrke har gjort noget, som vi anser for beskæmmende (foruden den grovkornede Omgang ved Jylland), da kunde jeg ønske at vide, hvad det skulde være.

Som det er, ønsker jeg at protestere paa det kraftigste imod at kalde Hunnerne „despicable beasts“, blot fordi de afslog at komme ud og tage det med en firedobbelt Overmagt“.

Den 25/11 offentliggjordes følgende:

„Admiralitetet ønsker, overfor den kongelige Marines Officerer og Mænd, ved Fuldendelsen af dens store Værk at udtrykke sine Lykønskninger til Sejren, hvortil Historien ikke kan opvise Magen.

Overgivelsen af den tyske Flaade uden Sværds slag vil for al Tid forblive Eksempel paa, med hvilken Stilhed og Sikkerhed Herredømmet paa Søen naar frem til det afgørende Resultat. Verden anerkender, at denne Udgang skyldes den Fasthed, hvormed Flaaden har vedligeholdt sit Tryk paa Fjenden gennem mere end 4 Aars Krig, et Tryk udøvet ikke mindre føleligt i den lange ensformige Ventetid end ved de saa Angrebslejligheder».

Den ⁹/₁₂ offentliggjorde Admiral Beatty følgende i »The Graphic» til Erindring om den tyske Flaades Overgivelse:

«Overgivelsen af den tyske Flaade har sikret Friheden paa Havene for dem, der færdes der i deres lovlige Ærinde, og den er et Vidnesbyrd om Søherredømmets Magt, hvilket det britiske Folk aldrig maa glemme».

III. Flaadens Tab under Krigen.

A. Materiel.

Dreadnoughts: Ingen.

Præ-Dreadnoughts: »Pommern».

Slagkrydsere: »Lützow».

Ældre Panserkrydsere: 6. »Blücher», »Scharnhorst», »Gneisenau», »York», »Prinz Adalbert», »Prinz Friedrich Karl».

Moderne smaa Krydsere: 8. »Magdeburg», »Karlsruhe», »Breslau», »Rostock», »Elbing», »Wiesbaden», »Köln», »Mainz».

Ældre Krydsere: 10. »Dresden», »Emden», »Nürnberg», »Königsberg», »Leipzig», »Bremen», »Undine», »Frauenlob», »Ariadne», »Hela».

Kanonbaade: 8. »Eber«, »Tiger«, »Lux«, »Illtis«,
»Jaguar«, »Cormoran«, »Geier«, »Seeadler«.

Flodkanonbaade: 3. »Tsingtau«, »Otter«, »Vater-
land«.

Opmaalingskibe: 2. »Planet«, »Möve«.

Jagere: 49.

Store Torpedobaade: 21.

Smaa Torpedobaade: 41.

Minesøgerbaade: 28.

Hjælpekrydsere: 9. »Kap Trafalgar«, »Kaiser Wil-
helm der Grosse«, »Kronprinz Wilhelm«, »Prinz
Eitel Friedrich«, »Meteor«, »Greif«, »Leopard«,
»Cormoran«, »Seeadler«.

Fiskedampere: 100.

Andre Hjælpeskibe: 22.

U-Baade: 199, heraf 14 sprængt af egen Besætning
og 7 interneret i neutrale Havne.

Til Sammenligning anføres Ententens Tab (Times):

	England	Amerika	Frankrig	Italien	Japan	Sum
Slagskibe	13		4	3	1	21
Slagkrydsere	3					3
Krydsere	25	1	5	2	4	37
Monitorer	6					6
Jagere	64	2	14	10	3	93
T-Baade	10		8	5	1	24
U-Baade	50	1	14	8		73

Tyskland og Østrig mistede af samme Skibsklasser:

	Tyskland	Østrig	Sum	Sum
			T. og Ø.	Ententen
Slagskibe	1 (1)	3	4	21
Slagkrydsere	1 (1)		1	3
Krydsere.....	24 (24)	2	26	37
Monitorer		8	8	6
Jagere	72 (45)	5	77 (54)	93
T-Baade	51 (62)	4	55 (66)	24
U-Baade	205 (178)	8	213 (186)	73

Tallene i Parantes er de fra tysk Side i Maj 1919 opgivne.

B. Personeltab.

	Flydende Materiel Døde	Marine- korpset Døde	Tsingtau Døde	Sum Døde
Officerer	946	328	10	1284
Deckoff. og Underoff....	5222	1488	33	6743
Menige.....	12686	8809	163	21658

Ialt... 29685

endvidere er 3177 døde af Sygdom og 12039 internerede eller fangne.

Det samlede Tab bliver:

29685 døde (Krigsaarsager)

3177 — (Sygdom)

26758 saarede

12039 internerede eller fangne.

Ialt 71659 Mand.

Royal Navy's Tab fra Begyndelsen af Krigen indtil den ¹¹/₁₁ 1918 (incl. Royal Naval Air Service til

^{31/8} 1918, men excl. Royal Naval Division) beløb sig til:

	Døde	Saarede	Savnede	Intern. el. Fanger
Officerer	2466	805	15	222
Underoff. og Menige . . .	30895	4378	32	956

IV. Flaadens Restbestand.

Fuldtfærdige moderne Slagskibe besidder Flaaden efter Afleveringen til Ententemagterne overhovedet ikke mere.

De 8 Slagskibe af Ostfriesland- og Nassau-Klassen («Ostfriesland», «Thüringen», «Oldenburg», «Helgoland», «Nassau», «Westfalen», «Rheinland», «Posen»), der endnu vil kunne betegnes som Storkampskibe, stammer fra Byggeperioden 1908—10 og har en Hovedarmering af 12 Stkr. 30,5 cm. og 14 Stkr. 15 cm. Kanoner eller 12 Stkr. 28 cm. og 12 Stkr. 15 cm. Kanoner.

Som nu fuldstændig forældede maa man efter Krigen betragte de 5 Skibe af Braunschweig- og de 4 Skibe af Deutschland-Klassen, byggede fra 1904—08. Hovedarmeringen bestaar af 4 Stkr. 28 cm. og 14 Stkr. 17 cm. Kanoner¹⁾.

De 5 Skibe af Kaiser-Klassen og de 5 Skibe af Wittelsbach-Klassen er sandsynligvis desarmerede allerede i 1917 og Skytset afgaaet til Anvendelse i Flandern.

Afleveret er samtlige Slagkrydsere, og kun de under Bygning værende Slagkrydsere «Graf Spee» og «Mackensen» samt de ældre Panserkrydsere «Roon», Prinz Heinrich» og «Fürst Bismarck» med ganske forældet Armering er tilbage.

Endvidere har Tyskland tilbage 6 gamle beskyttede Krydsere (Hertha-Klassen), som anvendtes til Skoleskibe samt 8 gamle Kystforsvarsskibe (Odin-Klassen).

¹⁾ Fredsforlaget tillader Tyskland at have 6 Skibe af denne Type udrustede.

Af moderne smaa Krydsere befinder der sig endnu 8 paa Flaadelisten (»Königsberg«, »Pillau«, »Regensburg«, »Graudenz«, »Stralsund«, »Strassburg«, »Augsburg«, »Kolberg«).

Hertil kommer endnu 13 forældede smaa Krydsere (»Stettin«, »Stuttgart«, »Danzig«, »München«, »Lübeck«, »Berlin«, »Hamburg«, »Arcona«, »Medusa«, »Amazone«, »Thetis-«, »Nympe«, »Niobe«).

Endvidere haves 3 Mineskibe, »Nautilus«, »Pelikan«, »Albatross«, samt 1 U-Baadsmotherskib og 18 nye Jagere samt et større Antal ældre store Torpedobaade. Hertil kommer de under Krigen anvendte nye smaa Torpedobaade (A-Baade) og de gamle smaa Torpedobaade, samt et vist Antal for Minestrykningstjenesten byggede Fartøjer (M-Baade).

Under Bygning befandt sig ved Vaabenstilstandens Indtræden:

2 Dreadnoughts: »Sachsen«, »Württemberg«.

2 Slagkrydsere: »Graf Spee«, »Mackensen«.

5 smaa Krydsere: »Wiesbaden«, »Magdeburg«, »Leipzig«, »Rostock« og »Frauenlob«.

samt et større Antal Jagere og U-Baade.

De 2 Slagskibe, »Sachsen« og »Württemberg« er muligvis slet ikke blevet paabegyndt.

Den britiske Kommission, som straks efter Vaabenstilstanden afgik til de tyske Flaadebaser, opgav, at Tyskland havde 170 U-Baade under Bygning, hvoraf 60 i Løbet af kort Tid kunde afgaa til England, medens langt de fleste kun netop var paabegyndt.

Om de under Bygning værende Jagere og Torpedobaade savnes endnu Efterretning.

Oversigt over den tyske Flaade efter Vaabenstilstanden.

	Færdige ved Krigens Begyndelse	Tab tysk Opgivelse)	Aflæverede i England	Rest	Færdigbygget under Krigens	Under Bygning	Tilladt til Tje- neste i Folke Fredsforlaget
Dreadnoughts	13	0	10(+) ¹⁾	8	6	2?	
Præ-Dreadnoughts	20	1	0	9+10 ²⁾			6 ³⁾
Kystforsvarsskibe	8	0	0	8			
Slagkrydsere	5	1+Geoben	5	0	2	2	
Ældre Panserkrydsere...	9	6	0	3			
Moderne smaa Krydsere.	10	8	8	8	14	5	6
Ældre smaa Krydsere...	24	10	0	14			
Ældre større Krydsere (Skoleskibe).....	6	0	0	6			
Kanonbaade.....	10	8		3	?	?	
Flodkanonbaade.....	3	3	0	0	?	?	
Opmaalingskibe.....	3	2	0	1	?	?	
Torpedojagere	36	49	49	18	ca. 80?	?	12
Store Torpedobaade ...	116	21	0	{ et større Antal	{ mere end 78	?	12
Smaa Torpedobaade ...	47	41	0	?	?	?	
Minesøgerbaade	?	28	0	?	?	?	
Hjælpekrydsere.....	?	9	0	?	?	?	
Fiskedampere	?	100	0	?	?	?	
Andre Hjælpeskibe	?	22	0	?	?	?	
Undervandsbaade.....	28 ⁴⁾	178	122 ⁵⁾		ca. 300?	170?	0
U-Baade (sprængt af egen Besætning		14					
U-Baade interneret i neu- trale Havne		7					

¹⁾ »Baden«, som blev aflæveret i Januar 1919.²⁾ Wittelsbach- og Kaiser-Klasse (sandsynligvis desarmerede i 1917 eller Beg. af 1918.³⁾ Lothringen eller Deutschland Type (færdigbygget 1904—08).⁴⁾ Det Antal, som opgaves off., $\frac{1}{4}$ 1914, skulde efter Jant være en Del større.⁵⁾ 122 aflæveret indtil $\frac{1}{4}$ 1919; yderligere 60 skulde aflæveres.

V. Oplysninger om den tyske Flaades Enheder.

A. Slagskibe.

Navn	Færdig	Størrelse	Ødelagt Aflleveret Tilbage	Bemærkning
<i>Præ-Dreadnoughts.</i>				
Kaiser Friederich III	E. 1898	11130 Ts.	Tilbage	Sandsynligvis desarmeret Slutningen af 1917 eller Begyndelsen af 1918 for anvende Skytset i Flandre
Kaiser Wilhelm II.	III. 1900		Tilbage	
Kaiser Wilhelm der Grosse.....	IV. 1901		Tilbage	
Kaiser Karl der Gr.	XII. 1901	11800 Ts.	Tilbage	
Kaiser Barbarossa .	IV. 1901		Tilbage	
Wittelsbach	XI. 1902		Tilbage	
Zähringen	E. 1902	11800 Ts.	Tilbage	
Wettin	X. 1902		Tilbage	
Schwaben.....	E. 1903		Tilbage	
Mecklenburg	E. 1903	13200 Ts.	Tilbage	Desarmeret?
Braunschweig	X. 1904		Tilbage	
Elsass	XI. 1904		Tilbage	
Hessen	VIII. 1905	13200 Ts.	Tilbage	
Preussen.....	VI. 1905		Tilbage	
Lothringen.....	F. 1906		Tilbage	
Deutschland.....	S. 1906	13200 Ts.	Tilbage	Torpederet i Slaget ved land 1/6 1916.
Hannover	E. 1907		Tilbage	
Pommern	S. 1907		†	
Schleswig-Holstein..	S. 1908	13200 Ts.	Tilbage	Desarmeret?
Schlesien	F. 1908		Tilbage	
<i>Dreadnoughts.</i>				
Nassau	X. 1909	18900 Ts. 12 Stk. 28 cm. L/45 20 Knob	Tilbage	Blev ramt af 2 Miner Alandsøerne April 1918 sat paa Land. Blev sen hjerget, men ikke re reret.
Westfalen.....	XI. 1909		Tilbage	
Rheinland	IV. 1910		Tilbage	
Posen	V. 1910	22800 Ts. 12 Stk. 30 cm. L/50 21 Knob	Tilbage	Var desarmeret ved Vaal stilstanden og blev hi som Transportdamper at føre de tyske U-Bo besætninger fra Engl efter endt Overgivelse.
Helgoland.....	VII. 1911		Tilbage	

Navn	Færdig	Størrelse	Ødelagt Afleveret Tilbage	Bemærkning
stfriesland	VIII. 1911	22800 Ts.	Tilbage	} Skulde være blevet stærkt beskadiget i Slaget ved Jylland.
türingen	VIII. 1911	12 Stk.	Tilbage	
denburg	VII. 1912	30 cm. L/50 21 Knob	Tilbage	
aiser	XII. 1912	24700 Ts.	} Af- leveret i Eng- land	} Skal være bleven stærkt be- skadiget af Kanonild i Sla- get ved Jylland. Eksp. af i Magasin. Blev afleveret i Scapa Flow 7/12 1918
iederich der Grosse	I. 1913	10 Stk.		
iserin	VIII. 1913	30 cm. L/50		
inzregent Luitpold	XI. 1913	21 Knob		
önig Albert	IX. 1913			
rkgraf	X. 1914	25800 Ts.	} Afleveret	} Navnet ændret fra Kronprinz til Kr. W. i Følge Kejserens Ordre i 1918.
osser Kurfürst ...	X. 1914	10 Stk.		
önig	X. 1914	30 cm. L/45 21 Knob		
onprinz Wilhelm .	II. 1915			
yern	III. 1917	28000 Ts. 8 Stk.	Afleveret	} Blev afleveret i Stedet for Slagkrydsere »Macken- sen» i Begyndelsen af Ja- nuar 1919.
den	VI. 1916	30 cm. L/45 23,5 Knob	Afleveret	
chsen	} Under Bygning?			
ürtenberg				} Er muligvis slet ikke paa- begyndt.

B. Slagkrydsere.

Navn	Færdig	Størrelse	Ødelagt Afleveret Tilbage	Bemærkning
<i>Andre Slagkrydsere.</i>				
rst Bismarck	1900	10690 Ts.	Tilbage	} Alle større Kanoner antagelig taget i Land 1917-18 til Anvendelse i Flandern.
nz Heinrich	F. 1902	8900 Ts.	Tilbage	
nz Adalbert	E. 1903	} 9500 Ts.	†	} Torpederet udfor Libau den 23/10 1915.
ederich Karl	E. 1903		†	
on	E. 1905	} 9000 Ts.	Tilbage	} Større Kanoner antagelig ta- get i Land 1917-18 til An- vendelse i Flandern.
rk	E. 1905		†	

Navn	Færdig	Størrelse	Ødelagt Afleveret Tilbage	Bemærkning
Gneisenau	F. 1908	11600 Ts.	†	Sænket ved Kanonild v Falklandsøerne 21/12 1914.
Scharnhorst	E. 1907		†	
Blücher	E. 1909		15500 Ts.	
Moderne Slag- krydsere.				
Von der Tann.....	E. 1910	19400 Ts. 8 Stk. 28 cm. L/50 25 Knob	Afleveret	
Moltke.....	E. 1911	23000 Ts. 10 Stk. 28 cm. L/50	Afleveret	
Goeben	S. 1912			26 Knob
Seydlitz.....	F. 1913	25000 Ts. 10 Stk. 28 cm. L/50 26,5 Knob	Afleveret	Skal være bleven meget skadiget i Slaget ved land, og siges at vi blevet sat paa Land synkofærdig Tilstand. Døde.
Derflinger.....	S. 1914	28000 Ts. 8 Stk. 30 cm. L/50	Afleveret	Skal være bleven stærkt skadiget i Slaget ved land, 180 Døde. Var d efter under Reparatio 3 Maaneder.
Lützow	F. 1915	26,5 Knob	†	Sænket ved Kanonild i Sla ved Jylland 21/12 1916.
Hindenburg	S. 1916		Afleveret	Tog ikke Del i Slaget Jylland.
Mackensen	Under Byg- ning	28000 Ts.		Skulde have været afleve men var ikke færdig. Stedet afleveredes »Bad-
Graf Spee.....				

C. Lette Krydsere.

Navn	Færdig	Størrelse	Ødelagt Afleveret Tilbage	Bemærkning
<i>Ældre lette Krydsere.</i>				
Hela	1896	2000 Ts. 19,5 Knob	†	Torpederet i Helgola- bugten ²¹ / ₁₂ 1914.

Navn	Færdig	Størrelse	Ødelagt Afløst Tilbage	Bemærkning
zelle	1898	} 2600 Ts.	Tilbage	} Antagelig desarmerede 1917—18.
be	1899		Tilbage	
mphe	1907		Tilbage	
etis	VII. 1901	} 2650 Ts.	Tilbage	} Sænket ved Kanonild i Helgolandsbugten ²⁸ / ₈ 1914.
adne	IV. 1901		†	
azone	V. 1901		Tilbage	
dusa	VII. 1901	} 22 Knob	Tilbage	} Antagelig desarmerede 1917—18.
uenlob	F. 1903		†	
tona	F. 1903		Tilbage	
dine	XII. 1903	} 2700 Ts. 21,5 Knob	Tilbage	} Sænket ved Kanonild og Torpedo i Jyllandslaget ¹ / ₆ 1916. 80—100 Miner? Antagelig desarmeret 1917—18.
men	F. 1904		†	
mburg	F. 1904		†	
lin	E. 1904	} 3250 Ts.	Tilbage	} Torpederet i Østersøen ⁷ / ₁₁ 1915.
beck	V. 1904		Tilbage	
nchen	F. 1905		Tilbage	
pzig	V. 1905	} 23 Knob	†	} Torpederet i Østersøen ¹⁷ / ₁₃ 1915.
zig	III. 1906		Tilbage	
nigsberg	F. 1907		†	
ttgart	F. 1908	} 3400 Ts. 24 Knob	Tilbage	} Sænket ved Kanonild ved Falklandsøerne ⁹ / ₁₃ 1914.
tin	E. 1908		Tilbage	
nberg	F. 1908		†	
sden	V. 1907	} 3600 Ts.	†	} Ødelagt ved Kanonild ved Juan Fernandez ¹⁴ / ₈ 1915.
den	E. 1908		†	
<i>Moderne lette Krydsere.</i>				
berg	S. 1910	} 4350 Ts. 6 eller 8 Stk. 15 cm. L/50	Tilbage	} Sænket ved Kanonild ved Falklandsøerne ⁹ / ₁₃ 1914.
nz	E. 1909		†	
sburg	E. 1910		Tilbage	
n	S. 1911	} 2 Torp.rør 27,3 Knob	†	} Ødelagt ved Kanonild i Helgolandsbugten ²⁸ / ₈ 1914.
			†	

Navn	Færdig	Størrelse	Ødelagt Afleveret Tilbage	Bemærkning
Magdeburg	S. 1912	4500 Ts.	†	Jaget paa Land (Odenhol af Russerne ²⁷ / ₈ 1917.
Breslau	E. 1912	7 Stk. 15 cm. L/50	†	Minesprængt under Kar med engelske Jagere v Imbros ²⁰ / ₁ 1918.
Strassburg	XII. 1912	2 Torp.rør	Tilbage	120 Miner hver.
Stralsund	V. 1912	28 Knob	Tilbage	
Rostock	E. 1913	4900 Ts.	†	Torpederet i Slaget ved J land ¹ / ₆ 1916.
Karlsruhe	E. 1913	7 Stk. 15 cm. L/50	†	Sunket efter indre Eksplos ved Trinidad Nov. 1914.
Graudenz	X. 1914	2 Torp.rør	Tilbage	120 Miner hver.
Regensburg	IV. 1914	28 Knob	Tilbage	
Pillau	XII. 1915	4350 Ts. 8 Stk. 15 cm. L/50	Tilbage	Vredret i Jyl-landsslaget ¹ / ₆ 1916. { Begge Sk under B ning for R land, u beslaglag ved Krig Begyndelse
Elbing	1915	4 Torp.rør? 28 Knob	†	
Wiesbaden	1915		†	Sunket ved Kanonild i landsslaget ²¹ / ₆ 1916.
Frankfurt	IX. 1915		Afleveret	
Karlsruhe	S. 1917	5400 Ts.	Afleveret	
Nürnberg	S. 1917	8 Stk. 15 cm. L/50	Afleveret	Mandskabet gjorde Mytte August 1917 og forsøgte sejle Skibet til norsk Ht
Emden	S. 1917	4 Torp.rør	Afleveret	
Köln	?	28 Knob	Afleveret	
Königsberg	1917		Tilbage	
Dresden	1918		Afleveret	Blev afleveret i Scapa F ⁷ / ₁₂ 1918.
Bremse	1916		Afleveret	Ca. 300? Miner hver, mering ukendt.
Brummer	eller 1917	4000 Ts. 28 Knob	Afleveret	
Wiesbaden				
Magdeburg	Under			
Leipzig	Byg-	?		
Rostock	ning			
Frauenlob				

D. Kystpanzerskibe.

Navn	Færdig	Størrelse	Ødelagt Afløst Tilbage	Bemærkning
din	1897	4150 Ts.	Tilbage	Alt større Skyts taget i Land 1917-18.
lgir	1896		Tilbage	
agen	1894		Tilbage	
eimdall	1894	4100 Ts.	Tilbage	Alt større Skyts taget i Land 1917-18.
ildebrand	1893		Tilbage	
ithjof	1892		Tilbage	
owulf	1892		Tilbage	
egfried	1890		Tilbage	Interneret i Stockholm. Alt større Skyts taget i Land 1917-18.

E. Gamle beskyttede Krydsere (Skoleskibe).

Navn	Færdig	Størrelse	Ødelagt Afløst Tilbage	Bemærkning
eya	1897	5660 Ts.	Tilbage	Alt større Skyts taget i Land 1917-18.
ertha	1897		Tilbage	Kadetskib.
ctoria Louise	1897		Tilbage	Alt større Skyts taget i Land 1917-18.
ansa	1898	5890 Ts.	Tilbage	
eneta	1897		Tilbage	
aiserin Augusta ...	1892	6600 Ts.	Tilbage	Skoleskib.

F. Mineskibe.

Navn	Færdig	Størrelse	Ødelagt Afløst Tilbage	Bemærkning
utilus	1907	1950 Ts.	Tilbage	Jaget paa Land paa Gottland af Russerne 1/2 1915. Inter- neret i Sverige. Frigivet 1918.
elikan	1891	2360 Ts.	Tilbage	
batross	1907	2200 Ts.	Tilbage	

G. Kanonbaade.

Navn	Færdig	Størrelse	Ødelagt Afløst Tilbage	Bemærkning
Tsingtau	1903	220 Ts.	†	Interneret i Whampoa Rive 17/6 1914, sprængt i Lufts Marts 1917 for at undga Beslaglæggelse.
Vaterland	1904	220 Ts.	†	Interneret i Nanking Augu 1914 og senere solgt.
Otter	1909	260 Ts.	†	Interneret i kinesisk Hav Senere Skæbne ukendt.
Jaguar	1898	900 Ts.	†	Fundet sænket ved Tsingtau Overgivelse 9/11 1914.
Iltis	1899		†	
Tiger	1900	900 Ts.	†	
Luchs	1900		†	
Panther	1902	1000 Ts.	Tilbage	
Eber	1903		†	Interneret paa Bahia Septb 1914, Ødelæggelse ved Il førsøgt 29/11 1917 for at und gaa Beslaglæggelse. Ind lemmet i Brasiliens Flaad
Seeadler	1892	1600 Ts.	†	Gaet tabt, antagelig i 191
Kormoran	1893		†	Sænket ved Kanonild i Tsing tau Oktbr. 1914.
Kondor	1892		Tilbage	Interneret i Honolulu 9/ 1914. Beslaglagt af Am rika Marts 1917. Sunk ved Kollision 21/6 1918.
Geier	1895		†	
Planet	1905	650 Ts.	†	Fundet sænket paa Carol nerne i Septb. 1914.
Möve	1906		†	Boret i Sænk ved Dar-es Salaam 7/8 1918.
Komet	1911	900 Ts.		Erobreret af Australien i Papu Oktbr. 1914.

H. Hjælpekrydsere.

(Omfatter kun de fra tysk Side opgivne Tab.)

Navn	Færdig	Størrelse	Ødelagt Afløst Tilbage	Bemærkning
Cap Trafalgar	1913	18710 Ts.	†	Sænket ved Kanonild ved Ti nidad 14/6 1914.
Kronprinz Wilhelm ..	1901	14900 Ts.		Interneret i Newport Nov 29/11 1915, beslaglagt af Am rika 1917. Nyt Navn "V. Steuben".

Navn	Færdig	Størrelse	Ødelagt Aflleveret Tilbage	Bemærkning
Kaiser Wilhelm der Grosse.....	1897	14000 Ts.	†	Sænket ved Kanonild ved Rio de Oro ²⁷ / ₈ 1914.
König Eitel Friederich	1904	8800 Ts.		Interneret i Newport News ⁷ / ₄ 1915. Beslaglagt af Amerika 1917. Nyt Navn "De Kalb".
Blitztor.....	1904		†	Sprængt i Luften for at undgaa Erobring 50 miles NV for Horns Rev ² / ₈ 1915.
Seeadler	1888	1571 Ts. Sejlskib	†	Ødelagt ved Lord Howe Islands ² / ₈ 1917.
Reif			†	Sænket ved Kanonild i Nordseen ²⁰ / ₂ 1916.
Leopard			†	} Oplysning mangler.
Sturmmoran.....			†	

Paa Grund af manglende Oplysninger er det endnu ikke muligt at opgive hvilke U-Baade, der er gaaet tabt, og hvilke Jagere, der er aflleveret eller gaaet tabt.

Fra tysk Side er der ikke fremkommet noget officielt om Konstruktionen af de under Krigen byggede Jagere og U-Baade, og fra Ententens Side er der endnu ikke fremkommet noget tilgængeligt Resultat af de navnlig for U-Baadenes Vedkommende sikkert meget grundige Undersøgelser, som Englænderne ikke tøvede med at iværksætte.

VI. Fredsforslagets maritime Betingelser.

Efter Udløbet af 2 Maaneder, maa de tyske Flaadestyrker, der er til Tjeneste, ikke overstige 6 Slagskibe af Deutschland- eller Lothringen-Typen, 6 lette Krydsere, 12 Torpedojagere og 12 Torpedobaade eller et ligesaa stort Antal Skibe, der er byggede til at erstatte dem. Ingen Undervandsbaade maa indbefattes, og alle andre Krigsskibe skal anbringes i Reserve eller anvendes til Handelsbrug. Tyskland kan holde et bestemt Antal

Ministrygerbaade i Tjeneste, indtil Minerne indenfor visse nærmere betegnede Arealer i Nordsøen og Østersøen er opfiskede. Efter to Maaneders Forløb maa hele Flaadens særlige Personale ikke overstige 15,000 Mand, deraf højst 1500 Officerer og Dæks-officerer.

Alle de tyske Overfladeskibe, der er internerede i allierede eller neutrale Havne, skal endelig udleveres. Inden to Maaneders Forløb skal et vist yderligere Antal Krigsskibe, der opregnes i Traktaten, og som nu ligger i tyske Havne, udleveres i allierede Havne. Den tyske Regering maa paatage sig Ophugningen af alle tyske Overfladekrigsskibe, der er under Bygning. Hjelpekrydsere o. s. v. skal afvæbnes og behandles som Handelsskibe. Inden en Maanedes Forløb skal alle tyske Undervandsbaade, Bjergningsskibe og Dokker til Undervandsbaade, der kan bevæge sig ved egen Kraft eller bugseres, være udleveret i allierede Havne. De øvrige og de, der er under Bygning, skal hugges op af Tyskland, inden tre Maaneders Forløb.

Det Materiale, der fremkommer ved Ophugning af de tyske Krigsskibe, maa kun anvendes til industrielle Formaal, og det maa ikke sælges til fremmede Lande. Undtagen som Erstatning er det forbudt Tyskland at bygge eller erhverve noget Krigsskib, og Bygning eller Erhvervelse af Undervandsbaade af nogen Art er forbudt. Krigsskibene maa kun have en bestemt Beholdning af Vaaben, Ammunition og Krigsmateriel. Alle overskydende Vaaben og Beholdninger af Ammunition og Krigsmateriel skal udleveres, og Oplag eller Reserver maa ikke findes.

Den tyske Flaades Personel maa udelukkende rekruteret ved frivillig Hvervning for en Minimumsperiode af 25 Aars uafbrudt Tjeneste for Officerer og Dæks-

officerer og 12 Aars uafbrudt Tjeneste for Underofficerer og Mænd, idet der gøres forskellige Indskrænkninger.

For at sikre fri Adgang til Østersøen, vil det ikke blive tilladt Tyskland at anlægge Befæstninger i visse nærmere betegnede Omraader eller at opstille Kanoner, der behersker Sejl-ruterne mellem Nordsøen og Østersøen. De eksisterende Fæstningsværker indenfor disse Omraader skal sløjfes, og Kanonerne fjernes. Andre Fæstningsværker indenfor en Afstand af 50 km fra den tyske Kyst eller paa de tyske Øer kan bibeholdes som værende af defensiv Natur; men nye Fæstningsværker maa ikke anlægges, og Bestykningen maa ikke forøges. Den Maksimumbeholdning af Ammunition, der tillades for saadanne Forsvarsværker, er 1500 Skud pr. Kanon af 10 cm Skyts og derunder, og 500 Skud pr. Kanon for Skyts af større Kaliber.

De tyske traadløse Telegrafstationer i Nauen, Hannover og Berlin maa i tre Maaneder ikke anvendes til Forsendelse af sømilitære, militære eller politiske Telegrammer uden de allierede og associerede Regeringers Samtykke, men kun til Handelsbrug og under Opsigt. I det samme Tidsrum maa Tyskland ikke bygge flere Højspændingsstationer for traadløs Telegraf. Tyskland vil faa Tilladelse til at reparere de tyske, undersøiske Kabler, som er bleven afbrudte, men som ikke anvendes af de allierede Magter, og ligeledes til at erstatte Dele af Kabler, som, efter at være bleven afbrudte, er fjernede, og som i hvert Fald ikke anvendes af nogen af de allierede og associerede Magter. I saadanne Tilfælde vil Kablerne eller Kabeldelene, der er fjernede eller anvendes, forblive de allierede og associerede Magters Ejendom. I Overensstemmelse hermed opregnes 14 Kabler eller Kabeldele, som ikke vil blive givet tilbage til Tyskland.

Til Udarbejdelsen er benyttet:

Journal of the Royal United Service Institution.

The Naval and Military Record.

Times.

Jane 1918.

Heer und Flotte.

▪ *Berliner Tageblatt.*

Tägliche Rundschau.

Taschenbuch 1914 og 1916.

Flod og Ebbe i danske Farvande.

Af Telefondirektør, Ingeniør Fr. Johannsen.

Ved Velvillie fra Marineministeriet, Statsbanerne og forskellige Lods-, Bro- og Havnemyndigheder er det lykkedes at faa samlet en Del Materiale til Supplering af, hvad der, bl. a. fra Undersøgelser af Dr. phil. C. Crone og Dr. phil. J. P. Jacobsen, er bekendt om Flod og Ebbe og særlig de deraf fremkaldte Strømme i danske Farvande.

Tidevandet i Kattegat, Sundet og Belterne er kun en Efterdønning af Verdenshavets Bevægelser, der sætter ind gennem Skagerak i Form af en meget langstrakt Bølge, hvis Højde ved Springtid er ca. 0,35 m. Springtid falder mærkelig nok ikke ved Ny- og Fuldmaane, men et Par Døgn før.

Flodbølgens teoretiske Hastighed er i Meter pr. Sekund.

$$v = \sqrt{10 R},$$

R Vanddybden i Meter. Sættes Middeldybden af Kattegat til 30 m. faa $v = 17 \text{ m/sec.} = 34 \text{ Knob}$. Imellem Skagen og Hornbæk er Hastigheden dog en Del mindre, ca. 30 Knob.

Dette var Bølgeformens Hastighed. Selve Vandhastigheden i Flod- og Ebbestrømmene er ved saa lave

Bølger kun ringe; man har $w = \frac{\frac{1}{2} H}{R} \cdot v = \frac{H}{2R} \cdot \sqrt{10 R} =$

$\frac{1}{2} \sqrt{\frac{H}{R}}$, idet Bølgehøjden H sættes til 0,32 m.

Med Vanddybden $R = 25 \text{ m}$ har man Strømhastigheden $w = 0,1 \text{ m/sec.}$ Det forstaas, at denne lille Hastighed kun møder ringe Modstand, og at Tidevandet derfor kan forplante sig langt uden synderlig Svækkelse.

Ved mindre Vanddybde bliver Bølgehastigheden mindre og Strømhastigheden større. For $R = 9$ m og $H = 0,32$ har man Bølgehastigheden $v = \sqrt{10 R} = 9,5$ m/sec. = 19 Knob, Strømhastigheden $w = 1 : 2 \sqrt{R} = 0,17$ m/sec. = 0,34 Knob. Selv om disse Beregninger ikke giver noget nøjagtigt Resultat, faas dog en Vejledning, der stemmer taaleligt med lagttagelserne.

Strømmen i Storebelt er nogle Maaneder i Sommeren 1918 maalt hver Time fra Forsvarsskibet »Skjold«, Kap-tajn S. V. Hansen i Vesterrenden ved Knudshoved og fra Panserskibet »Peder Skram«, Kammandør Amdrup i Østerrenden ved Halskov. Desværre laa disse Skibe ikke ude i den egentlige Strøm, men det Billede, der faas, er dog af betydelig Interesse. Det fremgaar saa-ledes, at Flod- og Ebbestrømmene er meget kendelige, selv om der af andre Aarsager (kraftige Vinde) løber stærkere Strøm i Beltet. Flod- og Ebbestrømmene viser sig i saa Fald kun ved Forstærkning eller Svækkelse af den løbende Strøm. Forskellen imellem Flod- og Ebbe-strømmen er størst, naar der ikke er anden Strøm i Beltet.

Af Observationerne fremgaar, at Flodstrømmen i Storebelt (den indadgaaende) har Maksimum ved Høj-vande, Ebbestrømmen ved Lavvande, og man kan derfor ved Hjælp af Almanaken i de fleste Tilfælde udregne, hvornaar man kan vente Maksimum eller Minimum af Norden eller Sønden Vande.

Figur I viser samtidige Strømobservationer fra de to nævnte Orlogsskibe i 4 Dage i August 1918. Den fuldt optrukne Linje viser Strømkurven ved Knudshoved, den punkterede ved Halskov. De med h og l betegnede Punkter svarer til Almanakens Tid for Høj- og Lavvande. Der findes en ikke ringe Overensstemmelse, men der optræder ogsaa Uregelmæssigheder f. Eks. Natten til den 25. August, hvor en hel Flodtid er sprunget over i Østerrenden.

Iøjnefaldende er, at den udadgaaende Strøm (Søndenvande) fortrinsvis søger Østerrenden langs Halskov, medens den indadgaaende Strøm især følger Vesterrenden. Aarsagen hertil er formentlig Jordens Rotation.

Figur II viser Strømmaalinger i Langelandsbelt den 10.—12. December 1918 fra Kystforsvarsskibet »Skjold», Kaptajn S. V. Hansen. Skibet har her ligget mere midt

Strøm i Storebelt.

22.—25. Aug. 1918.

————— Ved Knudshoved - - - - - Ved Halskov.

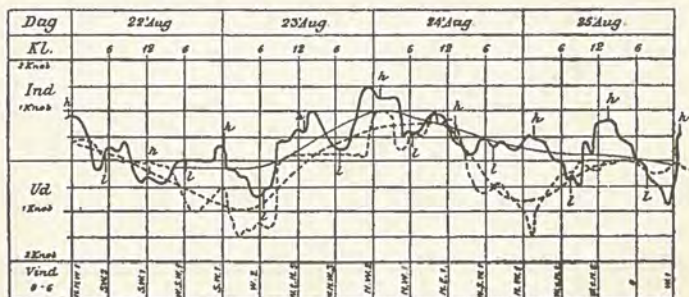


Fig. I.

i Strømmen, og Billedet er derfor bedre end i Fig. I. Det ses tydeligt, hvorledes Flodbølgen former sig smukt i stille Vejr, og hvorledes Flod- og Ebbe-Virkningen formindskes og forstyrres ved opfriskende S. O. Vind og deraf frembragt Strøm. I Figuren er angivet Vindforholdene paa Stedet, i Kjøbenhavn og ved Christiansø. Det ses, at den udgaaende Strøm begynder at løbe længe, før Vinden har rejst sig paa Stedet, endog før den er blæst op ved Christiansø. Vi har her et Eksempel paa, at Strømmen kan varsle Vind.

I Lillebelt er der blevet udført Maalinger fra Stationsskibet »Saltholm», Prmlt. S. Jessen, ved Wedellsborg, men Strømmen det paagældende Sted har kun været ringe. Herr Dr. phil. J. P. Jacobsen har dog paa Grundlag deraf

ved harmonisk Analyse bestemt de i nedenstaaende Tabel anførte Konstanter for Lillebelt udfor Wedellsborg. I Lillebelts Snævring findes meget kendelige Flod- og Ebbestrømme, men Konstanterne derfor har ikke kunnet faas oplyst udover den kendte Havnetid for Fredericia.

**Strøm i Langelandsbelt under opfriskende S. E.
December 1918.**

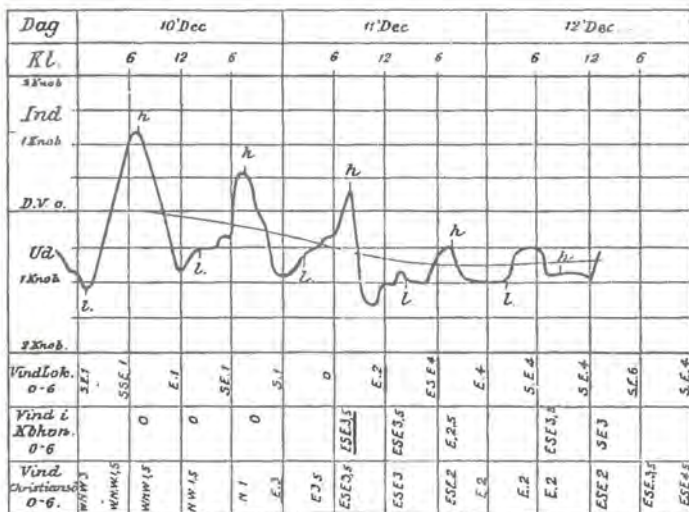


Fig. II.

I Øresund er Flod og Ebbe lidet fremtrædende, Dr. Crone har af Vandstandsmaalinger i sin Tid uddraget de i Tabellen anførte Vandstandskonstanter, og Dr. J. P. Jacobsen har ved harmonisk Analyse af Strømobservationer fra Lappegrunden og Drogdens Fyrskibe og Nordre Røse Fyr beregnet de derfor anførte Strøm-Konstanter, som dog er uden praktisk Betydning, fordi Strømhastighederne er saa smaa.

Steder, hvor Flod- og Ebbestrømmen gør sig meget bemærket, er ved Indløb til forskellige Fjorde og Nor,

og her er der samlet et ret fyldigt Materiale, der bekræfter de ved Beregning fundne ganske ejendommelige Forhold, væsensforskellige eftersom Tværsnittet af Indløbet er stort eller lille i Forhold til Indvandets Areal.

Fig. III viser Flodkurverne i Havet og i Indvandet ved et forholdsvis stort Indløb. Flodskiftet indenfor følger hurtigt efter og faar Tid til at blive meget nær

Strøm i Indløb til Fjorde og Nor.

Fig. III Forholdsvis stort Indløb.

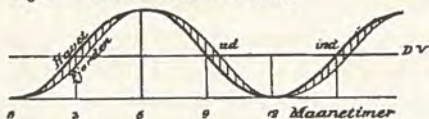


Fig. IV Snævert Indløb

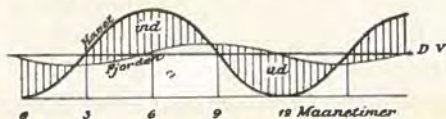


Fig. III og IV.

lige saa stærkt som udenfor. Derimod viser der sig et særligt Forhold ved Strømmen i Indløbet, den bliver nemlig Nul ved Høj- og Lavvande, men stærkest ved Middelvandstand i Havet, til hvilken Tid Vandstanden skifter hurtigst. Medens Flodstrømmen i Havet udenfor løber stærkest ved Højvande, saa begynder Strømmen i Indløbet tidligere; den iler indtil 3 Timer forud for Højvandet.

Et Tilfælde af denne Art findes ved Korsør, hvor Havnens Tværprofil er stort i Forhold til Norets Areal. Flodskiftet i Noret er lige saa stort som i Beltet, men Strømmen i Havnen iler ca. 2 Timer forud for Høj- og Lavvande.

Ved et snævert Indløb er Forholdet som vist i Fig. IV. Den Mængde Vand, som i en Flodtid strømmer

ind, giver kun en ringe Stigning i det store Indvand, og Flodskiftet bliver derfor meget mindre og stærkt forsinket, indtil 3 Timer. Et Tilfælde af denne Art findes ved Karrebæksminde, ved Odense Gab og, noget mindre udpræget, ved Thyborøn, hvor Kanalens Tværsnit er ringe imod Arealet af Nissum Bredning.

Strømhastigheden i et relativ snævert Indløb kan blive betydelig, idet Flodbølgen forsinkes, og der da opstaar større Vandstandsforskelle i Indløbet.

De fleste Steder findes mellemliggende Forhold, en Foriling af 1 à $1\frac{1}{2}$ Time og en Forsinkelse af Høj- og Lavvande af henholdsvis $1\frac{1}{2}$ og 1 Time. Selv med $1\frac{1}{2}$ Times Forsinkelse bliver Flodskiftet i Indvandet ikke meget formindsket, fordi der er Tid til Udligning. Ved Graadyb er der saaledes en Foriling af Strømmen paa $1\frac{1}{2}$ Time og en Forsinkelse af Højvandet, der ved Esbjerg angives til $1\frac{1}{4}$ à $1\frac{1}{2}$ Time. Flodskiftet i Havet er maalt til 1,8 m, ved Esbjerg er det 1,5 m.

Østersøen er et stort Indvand, hvis Indløb dannes af Sunde og Belter, hvis samlede Tværsnitsarealer er smaa i Forhold til Østersøens Areal. Høj- og Lavvande er overensstemmende med udførte Beregninger ca. $2\frac{1}{2}$ Time forsinket udover hvad det vilde være, om der ingen Snævringer fandtes, medens Størrelsen af Flodskiftet, ligeledes overensstemmende med udførte Beregninger, kun er ringe og derfor vistnok uden praktisk Betydning.

Tiden for Høj- og Lavvande saavel som for Maksimum af Tidevandsstrømmene lader sig under almindelige Vejrforhold beregne omtrentlig paa Grundlag af den for ethvert Sted angivne »Havnetid«, som er Klokkeslettet for Højvande ved Ny- og Fuldmaane. I nedenstaaende Tabel angives Havnetiden og Højden af Flodskiftet for en Række Steder. Tillige er anført »Havnetid« for Maksimum af indgaaende Strøm, Flodstrøm, og dennes Styrke. Disse sidste Angivelser skyldes væsentligt de efter min An-

modning velvilligst foretagne Maalinger, som jeg ad grafisk Vej har sammenstillet og fundet Middeltallet af. Der viste sig de paagældende Steder en kendelig Regelmæssighed, men ogsaa nu og da betydelige Afvigelser.

Tidevandskonstanter.

Sted	Højvande		Maks. Flodstr.		Sted	Højvande		Maks. Flodstr.	
	Havnetid T. M.	Springflods- skifte cm	Havnetid T. M.	Fart + Knob		Havnetid T. M.	Springflods- skifte cm	Havnetid T. M.	Fart + Knob
Helgoland	0 ¹⁰	238			Fæno Sund	...	..		..
Amrom	1 ⁰⁴	300			Lillebelt udfor				
Gradybs Barre	1 ²⁵	180	0	2,0	Wedellsborg . . .			2	0,2
Sbjerg	2 ⁴⁰	150			Udenf. Odense Gab .				
Blavandshuk	1 ²⁹	100			l — — —	12	50	9 ¹⁵	1,3
Lyminde	2 ²⁵	60			Kerteminde Bro....	1	50	10 ³⁰	1
Lavet udf. Hvide					Slipshavn	0 ⁰¹	32		
Sande			3	0,8	Storebelt udf. Sprogø			0	1
Horsminde	3 ¹⁹	60			Korsør Bro	0 ¹⁸	28	10 ¹⁵	0,8
Hybørn Barren ..	3 ³⁸	48	3 ³⁰	0,8	Skelskør			11 ³⁰	1,5
— Fjorden ..	5 ³⁰	24			Karrebæksminde ...	1 ³⁰	30	1 ³⁰	1,5
Oddegrund					Troense			1	1,3
Artshals	3 ⁴⁹	30			Svendborg		..		..
Kagen			4 ³⁰	0,5	Langlandsbelt ...			3 ⁴⁸	1
Rendal	3 ³⁵	22			Marlenleuchte.....	5 ⁴⁵			
Frederikshavn ..	5 ²¹	31			Gedser	6 ⁴⁴	9		
Æsø Rende			5 ¹⁵	0,4	Arkona	8 ³⁵			
Als Barre	6 ⁴⁵				Masnedgrund	2	20	2	0,5
Als	8 ³¹	6	1,5		Guldborg	2 ³⁰	30	0 ³⁰	0,8
Alborg	10	30	8	1,0	Nykjøbing F.	3	40	3	0,5
Als Odde Barre....	7 ³⁰				Nyord			4 ³⁰	0,5
Als		6 ³⁰			Rørvig	11 ³⁰			
Ådsund Bro		8	1,0		Frederikssund	12	20	10	0,5
Ådbyhøj Barre ..	7 ⁴⁵				Holbæk	0 ⁴⁵			
Ådbyhøj	9	6 ⁴⁵	1,3		Varberg	7 ³⁵	10		
Ållerup		7 ³⁰	0,8		Hornbæk	8 ³⁹	18		
Ånders	10	35			Lappegrund			7 ³⁰	0,1
Ånholt Knob			7 ³⁵	0,3	Helsingør	9 ⁰⁴	12		
Åhult Grund			9	0,3	Kbhvn. Toldbod....	9 ²⁹	17		
Århus	10 ³⁹	36			Nordre Røse	9 ¹⁷	10	0	0,1
Årsøns	12				Drogden Fyrskib ...			11 ³⁰	0,2
Årdericia	11 ³⁴	30							

Beregning af Tidspunktet for Højvande eller stærkeste indadgaaende Strøm, Flodstrøm, sker ved at lægge Havnetiden til det i Almanaken hver Dag angivne Tal for Højvande. Almanakens Tal er kombineret efter Solens og Maanens Stillinger, men uden Hensyn til en Række astronomiske Forhold, Ekliptikas Hældning m. fl., der øver Indflydelse paa Flod og Ebbe, og man kan derfor allerede af den Grund ikke vente nogen stor Nøjagtighed. Dertil kommer, at vekslende Vind- og Strømforskel kan virke stærkt forstyrrende. De foreliggende Iagttagelser viser da ogsaa jævnlig Afvigelser paa en Timestid eller mere. Disse Afvigelser er for Strømmens Vedkommende større i Sunde og Belter, hvor Tidevandsstrømmen ofte kun viser sig ved Forstærkelse eller Svækkelse af den af Vind eller anden Aarsag frembragte Strøm. Ved Indløbene til Fjorde og Nor er man mere sikker paa virkelig skiftende Tidevandsstrømme.

I Mangel af Almanak med Højvandstal kan man efter velvillig Meddelelse af Hr. mag. sc. Fischer-Petersen ved Observatoriet hjælpe sig med i Ugen efter Ny- og Fuldmaane at lægge $\frac{3}{4}$ Time til for hvert Døgn, der er gaaet, og ved i Ugen før Ny- eller Fuldmaane at trække 1 Time fra for hvert Døgn, der mangler i næste Ny- eller Fuldmaane.

Søslaget ved Tsu-Schima.

Kommissionserklæringen.

Oversat fra Russisk af Kaptajn Tvermoes.

Krigen mellem Rusland og Japan udbrød i Begyndelsen af Februar Maaned 1904, og omendskønt Aabningen af Fjendtlighederne ledsagedes af en meget følelig Svækkelse af vore Søstridskræfter i det fjærne Østen, blev der først taget Bestemmelse om at afsende Forstærkning af de forhaandenværende Styrker i Østersøen i April Maaned, eller 2—3 Maaneder efter Krigens Begyndelse, og det blev først langt senere bestemt, hvilke Skibe Forstærkningen skulde bestaa af.

Den strategiske Stilling ved Begyndelsen af Krigen.

Uagtet Tyngdepunktet for den aktive Flaade i Løbet af de sidste 10 Aar var blevet overført til det stille Oceans Kyster, var de dertil hørende Stridskræfter dog for smaa til at fyldestgøre ved Krigens Udbrud. Den Styrke, der blev sendt ud for at forstærke Stillehavsflaaden var paa dette Tidspunkt paa Udrejsen til Østen. Sortehavsflaaden kunde man ikke faa ud uden at risikere internationale Forviklinger. De Skibe, der hørte til Østersøflaaden var ved denne Tid afrustedede eller ikke færdigbyggede.

Saalænge 1ste Stillehavsflaade var i Port Arthur og Fæstningen ikke var indtaget af Fjenden, var det af allerstørste Betydning, at Forstærkningen kom ud til Østen saa hurtigt som muligt, selv om den ikke var af overvældende Størrelse. De forskellige Omstændigheder, Tiden og Stedet Rusland skulde begynde Krigen under og paa, var jo af en saadan Natur, at de to strategiske Faktorer — Hurtigheden hvormed Forstærkningen kom ud

til Østen, og Forstærkningens Størrelse — var omtrent af samme og lige stor Betydning; men skulde man resignere i den ene Retning, saa burde dette absolut helst være i Retning af Forstærkningens Størrelse. Den Forstærkning, der var blevet afsendt, bestod af Panserskibet Oslabija, nogle Krydsere og Torpedobaade.

Det havde været nødvendigt straks i Begyndelsen af Februar Maaned 1904 at træffe de fornødne Forholdsregler til at afsende Forstærkningen saa hurtigt som muligt, uden at tilbageholde de Skibe, der var færdige, en eneste Dag, og saa desuden træffe saadanne Dispositioner med Hensyn til Arbejdsordningen i Østersø-krigshavnene, at alle brugelige Skibe kunde blive sendt afsted, saasnart Afsejling kunde ske af Hensyn til Isforholdene.

Krigsplanen.

Der kan ikke herske Tvivl om, at ovennævnte Beslutning vilde være blevet taget af Marineministeriet, dersom der havde været udarbejdet en virkelig Plan for Krigens Førelse med Japan. Nødvendigheden af en saadan Plan fremgaar tydeligt af den Kendsgerning, at Japan, efter alt hvad der foreligger af Beretninger fra det fjærne Østen, allerede fra Aaret 1895 aabenlyst gjorde sig rede til at føre Krig med Rusland, og Marineministeriet forstærkede med Vilje Stillehavsfilaaden for at danne en Modvægt til den stærkt voksende japanske Flaade.

Da vi ikke havde nogen Skibbygningsbasis paa Stillehavskysten, maatte alle Nybygninger foretages i Europa, og som Følge heraf burde man have afsluttet saadanne internationale Overenskomster, som havde Betydning for de færdigbyggede Skibes Fart ud til det fjærne Østen, ogsaa efter Fjendtlighedernes Begyndelse. Nødvendigheden af saadanne Overenskomster var saa meget mere indlysende, naar det tages i Betragtning,

at Rusland paa hele den lange Vej fra Østersøen til Østen ikke havde en eneste Kulstation, der var dets egen.

Der fandtes altsaa ikke i Marineministeriet nogen fast og bestemt Plan, efter hvilken Krigen skulde føres, en Plan der saa naturligt burde være udarbejdet, da det allerede i lang Tid havde set truende ud i denne Retning fra Japans Side. Krigen traf Rusland uforberedt, og de første særdeles vigtige Dispositioner i strategisk Henseende, der udgik fra Marineministeriet kom ikke som en logisk Følge af en vel overvejet Krigsplan, men havde langt mere Karakteren af noget tilfældigt og mindre velgennemtænkt.

Strategiske Fejl.

Efter Kommissionens Mening var det en strategisk Fejl, der blev begaaet, da den Deling, der ved Krigen Udbrud opholdt sig i Middelhavet og det røde Hav, blev sendt tilbage nordpaa.

Det maa ligeledes af Kommissionen anses som en Fejl, at man afventede Færdiggørelsen af de Skibe, der var under Bygning, noget der efter alt at dømme, og selv med det allerhurtigste Bygningstempo fra Værfternes Side, nødvendigvis maatte vare til i det mindste Efteraaret 1904. Endvidere var man i Marineministeriet gaaet ud fra, at der vilde kunne faas Skibe ved Nybygninger i Udlandet, og først da dette viste sig at være en fejl Forudsætning, tog man Beslutningen om at udsende 2den Eskadre.

Mangler ved Skibsbygningen.

Den tekniske Ufuldkommenhed ved Skibsbygningen viste sig foruden ved Forsinkelse af Færdiggørelsen af de under Bygning værende Skibe tillige ved Apterinen med Hensyn til Kulkasserne, disses Størrelse og Beliggenhed. Som ovenfor anført havde Rusland iugen

Kulstationer hverken ude paa eller i Nærheden af Krigsskuepladsen, ej heller et eneste Sted paa Vejen derud til, som Skibene paa Rejsen kunde nyde godt af. De Fejl, der allerede i Aaret 1903 havde vist sig ved Panserskibet Aleksander III var ikke blevet rettede ved de følgende Skibe af denne Type, der var blevet bygget, og som jo alle kom til at indgaa i 2den Stillehavs-eskadre; Marineministeriet traf ingensomhelst Forholdsregler til Fjernelsen af disse Mangler, og ved Udrustningen af Eskadren til den lange Sejlads manglede det ligeledes i høj Grad paa tilbørlig Hensyntagen til Maalet, der arbejdedes henimod. Saaledes anbragte man ombord i Panserskibene meget svære og tunge Torpedoapparater, hvis Unyttighed var blevet stadfæstet erfaringsmæssigt i Krigens første Maaneder. Desuden anbragte man i Panserskibene mange Apparater, dels til Kulfyldning i Søen, dels til Udlægning af Miner, der aldrig var blevet anvendt af det Mandskab, der skulde betjene det, ej heller Godheden af det nogensinde undersøgt. Som Følge heraf, i Forbindelse med at alle Rum i Skibene var fuldt proppede med alt Slags Gods, var saa godt som alle Skibene, da de forlod Østersøen, overlastede indtil 20 % af deres normale Tonnage. Som Følge af deres overlastede Tilstand, var Panserskibenes Dybgaaende nogle Fod større end normalt, og deres Stabilitet forringet i høj Grad. De nye Panserskibes Stabilitets-Elementer var ikke bestemte, og Skibene ikke anstillet Prøver med i denne Henseende, til Trods for at de først kom saa sent afsted fra Rusland.

Efter Kommissionens Mening falder Skylden for, at Skibene kom afsted paa deres Togt, forinden saadanne vigtige Prøver var foretaget, og de herved fremkomne Fejl var blevet rettet, ene og alene paa Marineministeriet, repræsenteret af de højeste Institutioner, der havde Ansvaret for Bygningen af disse Skibe, og tillige paa den Øverstkommanderende for Østersøhavnene og Flaaden,

som det var blevet overdraget som særligt Hverv at være ansvarlig for Eskadrens Udrustning, og endelig paa Eskadrens Chef, Kontreadmiral Roschestwensky.

Artilleristiske Mangler.

Af disse kan der nævnes følgende: Man manglede de nødvendige Apparater til Udførelse af Skydning paa lange Afstande, og dernæst Brisantgranater, i hvert Fald saadanne, der havde tilstrækkelig stor Sprængladning. I flere af de Skibe, der havde Kanoner af gammel Model, undlod man at ombytte disse med Skyts af ny Konstruktion, og disse Fejl bærer, efter Kommissionens Mening, Marineministeriet Skylden for.

Barr and Strout's Afstandsmaalere, der paa Initiativ af Kontreadmiral Roschestwensky var blevet forskrevet fra England i Løbet af Aaret 1904, var ikke blevet prøvet paa rette Maade og opstillet ombord i Skibene forinden Eskadrens Afgang fra Rusland, og disse vigtige Apparater kunde derfor ikke blive ordentligt betjent af Mandskabet, der ikke vidste Besked med Apparaternes Indretning og Teorien for deres Anvendelse. Hertil kom endelig, at det Antal Afstandsmaalere, der var medgivet Eskadren, var for ringe.

Omtrent paa samme Maade gik det med de Kikkertsigter, Eskadren fik ombord. Paa flere af Skibene maatte man selv stille dem op ombord, og Verificeringen af dem var meget mangelfuld.

Mangel paa Ammunitionsbeholdning.

Men det, der udgjorde den allerføleligste Mangel ved 2den Stillehavseskadres Udrustning var dog den utilstrækkelige Ammunitionsbeholdning, Skibene blev sendt afsted med, særlig da denne Fejl umuligt kunde blive rettet, naar Skibene først var kommet afsted. Ansvarer herfor ligger absolut hos Marineministeriet, og kom til at spille en uhyre Rolle, idet Eskadren ikke saa sig i

Stand til at foretage Øvelsesskydning af Betydning, af Frygt for at bortskyde for meget af Ammunitionsbeholdningerne.

Det forekommer Kommissionen, at det havde været heldigere, i Betragtning af Manglen paa Ammunition, Officerer og Mandskab, at afsende en mindre Styrke til Østen som Forstærkning, blot denne var vel udrustet og afsendtes, saa hurtigt som muligt.

Endvidere vilde der ikke have været forbundet slet saa store Besværligheder ved Afsendelsen af Forstærkningen i mindre Hold, som der nu var, da hele den enorme Eskadre paa en Gang skulde foretage den store Rejse ud til Østen. I taktisk Henseende vilde det sikkert have været heldigere for Officerer og Mandskaber, om en saadan Rejse blev foretaget af mindre, men vel udrustede Afdelinger.

Kontreadmiral Roschestwensky, der bestemtes til Chef for Eskadren, havde fra Foraaret 1903 været Chef for Flaadens Stab, og forinden kommanderet Artilleri-øvelses-Delingen i Østersøen, og Materiellets Tilstand og Ammunitionsbeholdningernes Størrelse kunde derfor absolut ikke være nogen Hemmelighed for ham; Flaadens Krigsberedskab med alle de dertil hørende Arbejder og Forberedelser er direkte underlagt Chefen for Flaadens Stab, som altsaa bærer Ansvar for disse.

Men Kontreadmiral Roschestwensky, hvem der var blevet tillagt Myndighed til at forhandle direkte med alle under Marinen sorterende Institutioner med Hensyn til Udrustningen af Eskadren, fremhævede ikke det nødvendige i, at Ammunitionsbeholdningerne blev forøgede, og Skibbygningsvæsenet eller Skibsudrustningsdepartementet foretog sig intet i saa Henseende.

(Fortsættes.)

Søherredømmet og Folkenes Forbund.

(Oversat fra Naval & Military record af 15/2 1919 ved P. I.)

Begejstringen for Folkenes Forbund vilde nok være mere almindelig her i Landet, hvis der ikke var en lidt utryg Fornemmelse af, at dette i nogen Grad vilde hindre eller indskrænke Udnyttelsen af vor Flaademagt. Hvad enten denne Frygt nu er berettiget eller ikke, saa eksisterer den imidlertid, og den er Aarsagen til, at Størstedelen af det britiske Folk ser temmeligt skeptisk paa Forbundet som Erstatning for det tidligere »Magt-Balance-System«, under hvilket der dog aldrig har fundet noget Indbrud Sted paa vore Kyster.

Denne Anskuelse har Times Krigskorrespondent fornylig behandlet i en fortræffelig Artikel i dette Blad. Efter hans Mening vil Folkenes Forbund saa langt fra at svække Herredømmet paa Søen, »gengive det noget der minder om dets fordums Magt, inden Pariser-Deklarationen forøgede de neutrales Rettigheder paa de krigsførendes Bekostning«. Han bemærker meget rigtigt, at denne Følge af Folkenes Forbund, som paa gennemgribende Maade vil forandre Søkrigens Love og mægtigt vil bidrage til at gengive Søherredømmet dets Betydning, ikke i tilstrækkelig Grad er gaaet op for Bevidstheden. Hvis dette nu viser sig rigtigt, saa vil Folkenes Forbund kunne gennemføres, uden at man dog derfor kan sige, at det vil møde videre Begejstring hos det britiske Folk, hvis Instinkt siger det, at en stærk og ubunden Flaade altid har været og altid vil blive dets faste Bolværk imod fremmede Angreb.

Idet nu Forfatteren i Times undersøger om Folkenes Forbund vil gavne eller hæmme vore militærmaritime Interesser kommer han til det Resultat, at ved at af-

skaffe Neutralitetsretten, vil vi i langt højere Grad, end det var muligt før, være i Stand til at udnytte vor Sømagt. Hidtil havde neutrale Stater i Krigstid haft Ret til at handle indbyrdes og i Følge Loven om Kontrabande ogsaa med de krigsførende. Det ugunstige ved dette System for et Ørige i Forhold til en Fastlandsmagt var meget betydelig, idet det førstnævnte kunde fuldstændig blokeres, medens Fastlandsmagten kunde undgaa fuldstændig Isolation ved at skaffe sig Fornødenheder gennem et eller flere Lande, som havde Søgrænser. »Men for Øriget er disse Vedtægter uheldige, idet et Ørige kan blokeres, men ikke selv kan blokere.« Enhver ved, hvorledes den britiske Flaade var mere eller mindre lammeth i det første Krigsaar, under Pres af denne Læresætning om neutrales Rettigheder.

Times' Korrespondent fortsætter sine Betragtninger med at fremhæve, at efter Artikel 16 i Reglerne for Folkenes Forbund, vil en Stat, som foretager en krigsmæssig Handling overfor Forbundet, øjeblikkelig selv blive afskaaret fra alt Handels- og finansielt Samkvem med enhver anden Stat. Enten den angribende er Medlem af Ligaen eller ikke vil hans Forbindelseslinier paa Søen blive afbrudt undtagen over egne Havne, og disse vil blive underkastet Blokade. Skulde nogen af dets Naboer nægte at ville etablere en saadan frivillig Blokade af den angribende Magt, saa vil den selv blive udsat for at blive blokeret af Ligaens Styrker. Efter Folkeforbundets Regler kan den britiske Anskuelse om Blokade derfor blive gennemført lige fra Begyndelsen af et af Folkeforbundet indledet Krigsforetagende, og den kuende Virkning af det maritime Tryk vil blive betydeligt mere lammende, end det nogensinde var under det gamle System. Denne Udslettelse af Neutraliteten, siges der, betyder en meget betydelig Styrkelse af Kravet om Søherredømme, og at det maa blive saaledes, er det mest talende Bevis, der endnu er givet, paa at Søherredømmet

er Frihedens Redskab. Napoleon fandt paa Kontinental Systemet for at knække Søherredømmet. Denne Liga vil genoplive dette, for at kunne slaa en krigerisk Handling af en Forbunds-Forstyrrer ned.

Af det foregaaende fremgaar, at de retslige Krav paa Sømagt ikke alene sikres, men i høj Grad øges ved Folkeforbundet. Men lovlige Rettigheder, som ikke kan haandhæves, er af tvivlsom Værdi, og indtil den fuldt udarbejdede Plan for Forbundet er bleven endeligt vedtaget af alle Stormagterne, vil der være betydelig Modstand her i Landet mod at gaa ind paa noget Forslag, som tilsigter at beskære saadanne Rettigheder paa Søen, som vi besad, før Nationernes Liga var fremlagt. Foreløbig maa enhver, for hvem Storbritanniens Interesser virkelig betyder noget, have sin Opmærksomhed henvendt paa et meget bemærkelsesværdigt Memorandum, som er forfattet i forrige Uge af amerikanske, sømilitære Raadgivere i Paris. De indvender imod Fordelingen af de forhenværende tyske Krigsskibe, at Storbritannien rimeligvis vil modtage Løvens Part, og dette vil endnu mere øge dens Flaades Supremati, en Overlegenhed som Amerika ikke længere er til Sinds at ville slaa sig til Taals med. I det samme Memorandum udtales, at det er nødvendigt, at de forenede Stater har en Flaade, der er større end Storbritanniens, og derfor vil Overgivelsen dertil af de erobrede tyske Skibe medføre, at de amerikanske Skatteydere maa ud med Hundreder af Millioner Dollars for at tilvejebringe det nødvendige Styrkeforhold. Admiral Benson og hans Kollegaer hævder: »at Nationernes Liga maa være stærke nok til — om nødvendigt — at kunne holde dens stærkeste Medlem nede. Da ingen international Flaade, sammensat af heterogene Skibstyper og med forskellig Disciplin, Uddannelse, Kommando og med forskellige Sprog, kan gøre sig Haab om, at overmande den britiske Flaade, saa maa der indenfor en saadan international Styrke være en enkelt Enhed, som

kan haandhæve Ligaens Bud overfor enhver Magt.» Dette er i Sandhed et meget fliffigt Argument til Gunst for, at den amerikanske Flaade skal være vort Lands jævnbyrdig, og det er værd at lægge Mærke til, at dette samlede Memorandum har Præsident Wilsons »fulde Sympati«. Intet vilde være det britiske Sindelag mere imod end Udsigten til en Flaadebygnings-Kappestrid med Amerika, men saafremt der ikke under Folkenes Forbund skabes absolute Garantier for at sikre vore vitale Interesser, saa er det vanskeligt at se, hvorledes vi skal kunne forsvare dem paa anden Maade, end ved at opretholde vor Flaadeoverlegenhed imod dem, som maatte komme os for nær.

Navigatorerne og Sønæringsloven.

Af Kommandør Hector Klær.

Først som en svag Uro i Luften, derpaa som fjern Torden og muligvis for sluttelig at optræde med knitrende Lyn og ødelæggende Regnskyl er et Uvejr følt i nogen Tid at have været i Anmarch for at ødelægge det gode Forhold, der i mange Aar har bestaaet mellem Navigatorerne af Orlogs- og Koffardimarinen og som nu sidst er blevet saa godt underbygget gennem over 100 Reserveofficerers trofaste Tjeneste i Flaaden under Sikringsstyrkens Arbejde i $4\frac{1}{4}$ Aar for at hævde Neutraliteten i vore Farvande.

For enten som Lynafleder at trække Faren ned i Jordens Skød eller for gennem Belysning af Sagen at fordele Uvejret, inden det har trukket sig sammen til uundgaaelige Udbrud, haaber jeg, at disse Linier maa virke.

Kilden til en saadan uheldvarslende Strid mellem Officererne af Handelsmarinen og Orlogsmarinen skyldes naturligvis i første Instans Kampen for at opnaa Stillingen, som Sønæringsloven udpeger begge Officerskorps som ligeberettigede til under Opfyldelse af de forskellige Betingelser, som Lovens Detailbestemmelser fastslaar.

At Kampsignaler i denne Retning nu i den sidste Tid er begyndt at lyde fra Handelsmarinens Officerskorps, skyldes en vis Frygt for at der, paa Grund af Rygter om Flaadens totale Ophævelse eller stærke Reduktion, vil finde en Udvandring Sted fra Søofficerskorpset efter større Maalestok, og at disse Flygtninge som en Bisværm fortrinsvis vil slaa sig ned paa Han-

delsflaadens Kommandobroer og derved tage Brødet ud af Munden paa et stort Antal velkjente subalterne Officerer i Handelsflaaden — thi at Rederierne vil optræde saa barbarisk at afskedige deres dygtige Kaptajner for at ansætte Rederierne delvis ukendte Søofficerer, kan ingen fornuftige Mennesker formode.

Det er en uvurderlig Hjælp, naar man skal bøde paa et Onde, at man da kender Roden til Ondet. Er den oven nævnte Frygt altsaa den virkelige Stridsaarsag, da bliver det min Opgave i dette Indlæg i Sagen at paavise, hvor ubegrundet en saadan Frygt er, og jeg vil tage Mod til mig og forsøge paa at løse Opgaven.

For en Række Aar siden — jeg tror det var i Anledning af den nuværende Chef for Registreringsbureauets Ansættelse i denne Stilling — fik jeg Anledning til i »Dansk Søfartstidende« at sige et Par Ord om det uberettigede i, at Handelsmarinens Officerer betragtede det som en blodig Uret begaaet imod dem, hvergang en Søofficer opnaaede en Stilling, der havde blot det mindste med Søfarten at gøre. Jeg søgte at klarlægge for Handelsmarinens Navigatører, at egentlig var det disse, der fratog Søofficererne en Stilling hver Gang de forskellige faste Pladser i Land saa som Mønstringskontorer, Lodskaptajnpladser, Chef for Registreringskontor etc. blev besatte fra Handelsmarinen. Disse Pladser blev udelukkende i sin Tid reddede for Navigatørstanden i Stedet for at overgaa til Jurister eller Folk fra Ministerierne, fordi der blandt Søofficerer fandtes Kræfter, der mægtede at bestride disse Poster, hvad der nemlig ikke fandtes den Gang blandt Koffardiflaadens Officerskorps. Disse Poster er med andre Ord for en stor Del blevet oprettede paa Søofficerernes Initiativ og opretholdte gennem Aarene ved Søofficerernes Flid og Intelligens.

Nu er Forholdet et andet.

Koffardimarinen's Udvikling gennem Overgangen fra smaa Sejlskibe til store Damp- og Motorskibe har medført, at Stillingen som Skibsfører er blevet anerkendt som en smuk og betydelig Stilling, der kræver Mænd med administrative Evner ved Siden af Sømandsdygtighed, en Stilling, der er baseret paa intensive Kundskaber og en vis Dannelse ved Siden af et praktisk Syn paa Livet. Koffardiofficeren og Søofficeren rekrutteres nu ofte fra de samme Lag i Samfundet og det er kun rimeligt, at man til Besættelse af de ovennævnte administrative Poster, Søværnen vedrørende, nu vælger mellem Navigatører af begge Mariner, men det er i høj Grad urimeligt, naar Koffardimarinen raaber paa Uretfærdighed, hver Gang en af disse Poster ikke besættes af den, men af en Søofficer. Den Art Stillinger bør fordeles med lige Ret mellem Navigatører af begge Retninger, og i Realiteten er det altsaa Koffardimarinen, der har fortrængt Søofficererne og ikke disse, der uretfærdigt sidder i Posterne, thi som nævnt har Søofficererne Paterniteten.

Dette er i korte Træk den eneste tidligere stannende Strid mellem Koffardimarinen og Orlogsmarinen. Altsaa en Kamp, der udfægtedes paa Landjorden.

Jo! dog! Der var Striden med Statsbanernes Førere, kendt under det saavel i som uden for Rigsdagen behandlede Spørgsmaal — Postfarten.

Jeg skal ikke trævle dette Spørgsmaal op igen, men blot antyde, at dengang den danske udmærkede Koffardiflaade bestod udelukkende af Sejlskibe, var dens Skibskaptajner alt andet end begejstrede ved Tanken om at ligge i stadig Droskefart mellem først Nyborg—Korsør og senere tillige mellem Kiel—Korsør. Man havde ladet Søofficerer hente Dampskibene i Udlandet eller ladet dem indsejle dem, naar de blev bygget herhjemme, baade til Postfarten og til Marinen, og begge Steder

begyndte man med indkaldte Udlændinge som Maskinmestre. Søofficererne forblev i Post-Dampskibene og førte dem, uden der nogensinde lød berettiget Klage over den Maade, hvorpaa de blev førte, i samfulde ca. 100 Aar, indtil de ved Verdenskrigens Udbrud traadte fra og endnu ikke er genindtraadte.

Men nu kommer altsaa en ny Strid, og den er alvorligere, thi den bunder i Virkeligheden i Spørgsmaal om *en Søofficers Ret til at udføre Gerningen paa Søen som Skibsfører, naar han iøvrigt er i Overensstemmelse med Sønæringsloven af 26. Febr. 1916 og har sit Skibsførerbevis i Orden.*

Dette er en højst alvorlig Sag, og den bør klarlægges, thi hidtil har det dog altid i Danmark været en Borgers Ret at udøve sit Kald, naar han i Overensstemmelse med de borgerlige Love har erhvervet sig Næringsbevis.

Her forekommer det mig, at Koffardimarinen er i Færd med at gaa for vidt, og jeg har saa megen Tillid til denne Stand, at jeg tror, at den vil stoppe op og erklære at »Lov er Lov og Lov skal holdes«, naar den bliver rettelig oplyst om Forholdene.

Som bekendt uddannes de danske Søofficerer og faste Marineingeniører først paa Kadetskolen, og senere gennemgaar de Officersskolen paa Orlogsværftet i 2 Vintersemestre. Ved at gennemgaa Kadetskolen og ved at bestaa denne Skoles Afgangsprøve saavel i Land som om Bord opnaar de unge Mænd henholdsvis Bevis for Skibsførereksamen og Bevis for den udvidede Maskinisteksamen samt for Haandværkerprøven. Disse Eksamenbeviser er ikke henholdsvis Skibsførerbeviser og Maskinmesterbeviser — altsaa Næringsbeviser — men i Henhold til Lov om Sønærning m. m. af 26. Febr. 1916

udstedes der for Søofficerer Skibsførerbevis i Henhold til nævnte Lovs § 8 og gives Marineingeniørerne Ret til at faa Sønæringsbeviser ved kgl. Anordning i Henhold til nævnte Lovs § 23 næstsidste Stykke.

Den nye Sønæringslov har gennem særlige Bestemmelser i høj Grad skærpet Betingelserne for Søoffice- rernes og Marineingeniørernes Ret til at faa udstedt Næringsbeviser i Sammenligning med, hvad Tilfældet var med de tidligere Sønæringslove af 19. Febr. 1861, 11. Febr. 1863, 20. Novb. 1876 og 25. Marts 1892. For Søofficerernes Vedkommende endog ganske ind- skærket Beviset til at gælde Førerret i dansk Damp- eller Motorskib, men ikke i Sejlskib. Det samme gæl- der for Søofficerers Ret til at faa udstedt Styrmands- beviser i Henhold til Lovens § 9 sidste Stykke. Før denne sidste Lovs Udstedelse havde en Søofficer nem- lig Førerret, naar han havde sejlet et angivet Antal Togter eller en nærmere angivet Tid som Vagtcchef i Orlogsskibe.

Da man i de senere Aar taler om en ensartet Lov- givning for de 3 nordiske Riger paa adskillige Omraa- der, hvoriblandt Søfarten er blevet nævnet ret højlydt, kan det maaske interessere at lære de Betingelser at kende, der opstilles i de 2 andre nordiske Riger for at give Søofficerer Skibsførerbeviser. For Oversigtens Skyld har jeg opstillet Betingelserne i omstaaende Skema.

Af dette Skema vil man kunne se, at *en fast svensk Søofficer* skal som saadan have sejlet mindst 15 Maa- neder som Officer i Orlogsskib paa søgaaende Ekspe- dition for at faa Skibsførerbevis.

Regnes i Fredstid en aarlig Søfart af ca. 4 Maa- neder, vil han have sit Skibsførerbevis 4 Aar efter sin Udnævnelse til Officer.

Skemaet viser tillige, at *en fast norsk Søofficer* skal som saadan have sejlet mindst 12 Maaneder som Offi- cer i Orlogsskib, enten paa Kysttogt eller paa søgaa-

D a n m a r k				
Bevisets Art	Hvilken Prøve	Tjenestetid som Officer	Søfart i Maaneder	Hvilken Prøve
Eksamensbevis som Styrmand	Overgangsprøven ved Kadetskolen eller Officerer	Ingen	Ingen	Afgangsprøven ved Sjøkrigssko- lens nederste Afdeling
Næringsbevis som Styrmand	Afgangsprøven ved Kadetskolen eller Overgangsprøven	mindst 2 Aar; medgaar som Regel 5 à 6 Aar	Lærling 2½ Mdr. Kadet 26 - Officer 24 - Ialt 52 Mdr.	do.
Eksamensbevis som Skibsfører	Afgangsprøven ved Kadetskolen	Ingen	Ingen	do.
Næringsbevis som Skibsfører	Afgangsprøven ved Kadetskolen	mindst 4 Aar; medgaar som Regel 10 à 12 Aar; saafremt det kom- bineres med Koffardistyr- mandstjeneste da mindst 3 Aar; medgaar som Regel 6 à 7 Aar	Lærling 2½ Mdr. Kadet 26 - Officer 48 - Ialt 76 Mdr. Lærling 2½ Mdr. Kadet 26 - Officer 24 - Styrmd. 12 - Ialt 64 Mdr.	do.
Før erhvervet Styrmandsbevis kan en dansk Søofficer ikke til Koffardies erhverve sig Søfart, thi Søenæringsloven siger »har faret til Søs som Officer» og ikke »har faret til Søs efter han er udnævnt til Officer». En dansk Koffardiofficer skal for at opnaa Bevis som Styrmand sejle tilsøs i 48 Mdr.				

Orge

Sverige

Tjenestetid som Officer	Søfart i Maaneder	Hvilken Prøve	Tjenestetid som Officer	Søfart i Maaneder
Ingen		Officerseksamen ved Sjøkrigs- skolen	Ingen	Ingen
eller har væ- et ansat som ficer i Marinen		do.	Ingen	Ingen
Ingen		do.	Ingen	Ingen
om Regel 2 Aar ficer, idet han al sejle tilsøs 24 Maaneder, foraf mindst 2 Maanedersom yrmand i Han- elsmarinen i lenrigs Fart. e andre 12 aaneder kan ere i men skal ke være i Or- logsfart. ettes norsk Or- gssejladts gen- emsnitlig til 4 dr. aarlig, som Danmark, kan t altsaa i alt ive 4 Aar som	Før Kadet 21 Mdr. Som 15 - - Officer 24 - Ialt 60 Mdr.	do. do.	Som fast Officer have en Tjeneste paa 40 Mdr. efter det fyldte 14. Aar, deraf mindst 15 Mdr. som ud- kommanderet Of- ficer i Orlogs- skib paa søgaa- ende Ekspedition. Som Officer i Flaadens Reserve samme som de faste Officerer eller have gjort 24 Mdr. Tjeneste til Søs efter Eksamen og deraf mindst 12 Mdr. som ud- kommanderet Sjøofficer paa søgaaende Eks- pedition eller som Skipper paa Sejlfartøj af 100 Tons eller derover i Øster- søfart.	Rekrut 2½ Mdr. Langtogt 6 - Kadet 15 - Officer 16½ - Ialt 40 Mdr. Sættes svensk Orlogsfart gen- snitlig til 4 Mdr. aarlig som i Danmark kan det altsaa i Alt blive 4 Aar som Officer.

ende Togt, samt have sejlet mindst 12 Maaneder som Styrmand med Sejl- eller Dampskib i Handelsmarinen i udenrigs Fart.

Regnes ligeledes en aarlig Søfart af ca. 4 Maaneder i Marinen, vil han have sit Skibsførerbevis 4 Aar efter sin Udnævnelse til Officer, hvoraf et Aar med Orlov i Koffardifart.

Endelig vil man se, at *en fast dansk Søofficer* skal som saadan have sejlet mindst 48 Maaneder som Officer i Orlogsskib eller 24 Maaneder som Officer i Orlogsskib og 12 Maaneder som første eller eneste Styrmand i dansk Damp- eller Motorskib i Koffardifart udenfor den indskrænkede Fart.

Regnes her ogsaa med en aarlig Søfart af ca. 4 Maaneder i Marinen, vil han have sit Skibsførerbevis 12 Aar efter sin Udnævnelse til Officer, eller saafremt han gaar Vejen over Styrmand, 7 Aar efter sin Udnævnelse til Officer.

Yderligere kan der læses ud af Skemaet, at baade *en norsk* og *en svensk Søofficer* har Næringsbevis som Styrmand ved sin Afgang fra Kadetskolen og kan altsaa straks begynde paa at sejle som Styrmand i Handelsmarinen, medens *en dansk Søofficer* kun ved Afgangen har sit Eksamensbevis som Styrmand og maa i Henhold til Sønæringslovens § 9 sidste Stykke sejle 24 Maaneder som Officer i Orlogsskib for at erhverve Næringsbevis.

Regnes en aarlig Søfart af ca. 4 Maaneder i Marinen, vil han altsaa have sit Styrmandsbevis 6 Aar efter sin Udnævnelse til Officer.

Her forekommer det mig, at Sønæringslovens største Uretfærdighed begaas imod Søofficersstanden i Danmark, og jeg skal paavise dette med et Par Ord.

Fra Handelsmarinen har der baade i Tale og Skrift lydt mange rosende Ord om Sømandsopdragelse i Skoleskibe — »Viking», »Georg Stage» — og i Udlandet

anvendes dette System efter udstrakt Maalestok. Et stort Rederi som C. K. Hansen har indført et Slags Skole- og Elevsystem i sine Dampskibe, eller havde paatænkt det før Krigen, altsaa kan man vel med nogen Grund slutte, at Øvelsesskibes Evne til at uddanne unge Søfolk er anerkendt af Søfartskredse. Hvorfor lader Sønæringsloven ganske haant om Søofficerernes Opdragelse i Øvelsesskibe?

En *dansk* Søofficer har inden sin Udnævnelse til Officer tilbragt 28 à 29 Maaneder i Øvelsesskibe som frivillig Lærling og som Kadet. En *svensk* Søofficer har været i Øvelsesskibe 23 à 24 Maaneder og en *norsk* Søofficer i 15 Maaneder, men saa har denne sidste desuden været til Koffardies som Dreng og Jungmand i 21 Maaneder.

Det skal villigt indrømmes, at medens den svenske Uddannelse for at faa Styrmandsbevis er ringere end den danske, saa er til Gengæld den norske bedre end denne, men man maa erindre, at begge disse udenlandske Uddannelser giver Søofficererne Næringsbevis som Styrmand ved Udnævnelsen som Officer, medens den danske Søofficer ikke kan faa dette, men maa erhverve sig det gennem en yderligere betydelig Søfart.

Selv om Sønæringsloven vilde være stræng, kunde den vel nok have indskrænket sig til at forlange 2 Aars Tjenestetid som Officer, hvoraf mindst 8 Maaneder tilsøes med Orlogsskib. En ung Søofficer kunde da opnaa Ret til at sejle som Styrmand i 24 Aars Alderen og ikke som nu i 28 Aars Alderen.

Desuden afskærer Søløven ham Muligheden for ad Koffardivejen at opnaa hurtigere Søfart, end der kan opnaaes ad Orlogsvejen, idet baade § 8 og § 9 udtaler »faret til Søes som Officer» og ikke »faret til Søes efter sin Udnævnelse til Officer«. Den ulykkelige Mand kan ikke engang, om han vil, tage Hyre som Matros og sejle i Lukafet for at faa sin Søfart, idet han da

helt maa gaa over til at opfylde Lovens § 9 Pkt. a og altsaa forrette Sømandstjeneste i mindst 4 Aar efter det fyldte 15. Aar. Han har som ovenfor nævnt alt ca. 29 Maaneder i Øvelsesskibe og maa saa sejle som Matros i 19 Maaneder.

Loven tager ikke engang Hensyn til, at en ung Mand godt kan have sejlet enten i »Georg Stage« eller »Viking« baade et og flere Togter, inden han tog Adgangsprøven til Kadetskolen, eller sejlet almindeligt til Koffardie i et Par Aar, inden han blev Kadet. Han skal ligesuldt »fare til Søes som Officer i 2 Aar«, før han kan faa Styrmandsbevis. Dette er uretfærdigt.

Men jeg skal nu lade Søofficersuddannelsen og dens Forhold til Sønæringsloven ligge efter at have paavist hvilken stor Beskyttelse, Navigatorstanden i Handelsmarinen gennem denne Lov har erhvervet sig overfor Navigatorerne i Orlogsmarinen, thi Kampsignalet er jo ikke blæst af Frygt for Søofficererne i Almindelighed, men af Frygt for Konkurrencen fra de Søofficerer, der har trodset Sønæringslovens Vanskeligheder og ganske regelret sat over dens opstablede Forhindringer for at naa Maalet — Sejrens Pris — Skibsførerbevis i Damp- og Motorskibe.

Det er denne Trudsel, som disse Søofficerer kan være, som jeg vil aflæde for at vise dens Farlighed.

Som bekendt har danske Søofficerer igennem en Aarrække ført enkelte Handelsdampere udover Skibe i den landskendte Postfart Kiel—Korsør. Disse Førerpøster er følgende:

- 1) Postdampere paa Island
- 2) " - Færøerne
- 3) Enkelte Aar Østasiatiske Baade.

Enhver af disse Førerposter har sin Historie, men fælles for dem alle er i dette Øjeblik, hvor disse Linier skrives, at Søofficererne har mistet dem alle uden Undtagelse.

ad. 1) Da Dampskibsfarten indførtes som Bindeled mellem Danmark og Island, hvor udelukkende Sejlskibe hidtil havde holdt Forbindelsen vedlige, sattes Orlogsskonnerten »Diana«, omapteret efter Forholdene til Passagerfart, ind paa Ruten, ført af en Søofficer og med Søofficerer som Styrmand. Skibet var snart for lille, og efter ca: en halv Snøs Aars Forløb overtog Det Forenede Dampskibsselskab Ruten. Paa Island, der naturligvis paa det Tidspunkt var uden telegrafisk Forbindelse med Hjemlandet, var der under Dianas Togt oprettet Agenter paa de forskellige Handelspladser, og en vis Tjenestegang mellem disse Folk og Postskibet var indført og prøvet. Det var da ganske naturligt, at Selskabet lod sin første Damper føre af »Dianas« hidtidige Fører eller maaske af dennes hidtidige 1. Styrmand, jeg erindrer ikke hvad, men Resultatet blev, at en af de senere i et Antal af 5 Islandsdampere — dels i Hovedrute dels i Kystfart gaaende — lige til Krigens Udbrud førtes af en Søofficer.

ad. 2) Vistnok omkring Aar 1890 tilbød afdøde Bankdirektør Tietgen, i Anledning af, at Det Forenede Dampskibsselskab havde sat sin Damper Nr. 100 i Fart, at lade en Søofficer faa yderligere en Førerpost paa et af Selskabets Dampskibe, udelukkende af Velvilje overfor Søofficersstanden, hvis yngre Officerers trange pekuniære Kaar vakte hans Medfølelse samtidig med, at han ikke var uvidende om, at Udkommandoerne med Orlogsskibene kun faldt sparsomt i de Aar.

Damperen blev den lille »Christianssund«, der

gik i fast Rule paa Vestnorge—København—Stettin, og først da Færøerne udskiltes fra Islandsruten og fik eget Postskib gav Selskabet denne Dampers »Tjaldur« til den Søofficer, der hidtil havde ført »Christianssund«. Ligeledes for denne Førerpost satte Krigen stop.

- ad. 3) Da »Østasiatisk Kompagni« oprettede sin Fart paa Østasien med Dampene »Siam« og »Cathay«, antog dette nye Selskab, der først skulde begynde at uddanne sin egen Officersstamme, daværende Premierløjtnant C. F. Cold — nuværende Direktør i Det Forenede Dampskibsselskab — og Premierløjtnant K. Schønning — senere Jagtkaptajn hos Kongen af Siam — som Førere af Skibene. Da disse Søofficerer, der kun med en 3-aarig Orlov var fritaget for Tjeneste i Marinen, havde endt den Periode, for hvilke de var antaget af Ø. K., blev de ikke afløst af andre Søofficerer med Orlov. Senere gik Premierløjtnanterne K. Prahls og Chr. Schmith udenfor Nummer i Marinen for at blive Kaptajner i Ø. K. og sluttede med at tage deres Afsked fra Marinen. Kaptajn Prahls er senere overgaaet til Virksomhed i Land, medens Kaptajn Schmith endnu er i Ø. K.s Tjeneste.

Af det her fremstillede vil ses, at i det Øjeblik, hvor Handelsflaadens Officerer konstatere en Konkurrence fra Søofficerernes Side, er der siger og skriver 1 forhenværende fast Søofficer, der er Indehaver af fast Førerstilling i Koffardflaadens, medens alle de Førerposter, som Søofficerer hidtil har kunnet opnaa en 3-aarig Orlov fra Marinen for at bestride, er midlertidig opbævede. Mon Faren for Overgreb fra Flaadens Officerskorps Side er andet end Indbildning?

Lad os et Øjeblik ganske nøgternt se paa Sagen.

Fra Kadetskolen udgaar ca. 6 Søofficerer hvert Aar

og ca. 3 Ingeniørofficerer hvert andet Aar. Fra Københavns Navigationsskole er der alene i 1916 og 1917 udgaaet følgende Elever:

	1916	1917
Kyst-Skippere:	3	5
Sætte-Skippere:	8	10
Styrmands Eksamen:	47	26
Skibsfører Eksamen:	22	24

Tages alle Landets Navigationsskoler tilsammen regnes næppe for højt, naar der kalkuleres 60 Skibsførere, der aarlig faar Skibsførerbevis.

I en 10-aarig Periode er der af de 60 fra Kadetskolen udgaaede Søofficerer kun 1, nemlig førnævnte Kaptajn Chr. Schmith i Ø. K., der har optaget Plads fast i Koffardimarinen, medens i samme Periode 600 Skibsførere har faaet Næringsbevis. Tallene synes mig at tale tilstrækkelig tydeligt.

Men naar nu Sønæringsloven angiver forskellig Maade at opnaa Skibsførerbevis paa, nemlig enten gennem Koffardiuddannelse og Navigationsskolerne, eller gennem Orlogstjeneste og Kadetskolen, saa er det jo vel dog Meningen i et frit Land at overlade til Befolkningen at vælge hvad Vej, der nu af det enkelte Individ maa anses for den bedste, og har han opnaaet Beviset ad en af disse lovfæstede Veje, da er hans Rettighed til at drive Næring som Skibsfører ens, ad hvad Vej Beviset saa end er erhvervet. Loven antyder ikke med et eneste Ord, at den Skibsfører, der har valgt Koffardivejen og Navigationsskolen er at foretrække eller har Krav paa Beskyttelse ved paafølgende Konkurrence om Skibsførerplads.

Rederen søger en Skibsfører, og man præsenterer sig. Snart foretrækkes til en bestemt Fart en praktisk og jevn Kaptajn, snart kan Rederen se sin Fordel ved

at anvende en Kaptajn til Indsejling af en Rute eller til Indsamling af Oplysninger om Forretningsmuligheder, som hellere maa søges blandt mere affilede eller smartere Folk. Han vælger og vrager.

Naa! man maa hellere sige, at han valgte og vragede. Thi det er jo netop her, at Kernen i hele Spørgsmaalet maa søges. Han maa ikke længere vrage! Han har sit Officerskorps, og Navigatørerne forlanger, at han skal vælge blandt dette Personale. Ganske at holde sig til Ancienniteten forlanger de ikke. De bøjer sig endnu for Officerernes individuelle Dygtighed og forlanger ikke, at alle Styr mænd skal udnævnes til Kaptajner og det absolut i Rækkefølge efter Ansættelsesdato. Men de forlanger, at ingen udenfor staaende maa optages i deres Officerskorps, uden han har begyndt forneden paa Rangstigen og tjent sig op. Altsaa heller ingen Søofficer kommer ind midt paa Linien end sige oppe ved Toppen. Er der nu egentlig noget at sige hertil?

Ved første Øjekast maa man sige nej!

Koffardimarinen vil sige: Vi kan jo nok blive Reserveofficer i Marinen men ikke komme ind i det faste Søofficerskorps! Denne Sammenligning er dog haltende, thi D'Hrr. har ikke erhvervet sig Næringsbevis som fast Søofficer i Overensstemmelse med gældende Love, medens Søofficeren har sine lovformelige Papirer i Orden for at sejle som Skipper. Men Koffardimarinen kan vel nok med nogen berettiget Grund sige: Vi er gaaet ind i et stort Rederi som unge Mænd for med rimelige Udsigter at opnaa Førerposter i det indenfor en overskuelig Tid. Vi har ofret netop dette Rederi vore bedste Aar og maa kunne forlange, at vore Forhaabninger om at naa Maalet, Førerpost, ikke skuffes eller udsættes ved at frømmede Elementer placeres foran os undervejs. Men fordi ganske enkelte Tilfælde indtræffer, behøves der ikke at vendes Front mod alle Navigatører fra Marinen gennem Trudslar om Repres-

salier overfor Rederierne. D'Hrr. Navigatorer fra Koffardimarinen maa erindre, at saa solidarisk, som de gerne vil give det Mine af, at Forholdet er mellem Rederiernes Direktioner og Officerskorpse, holder ikke Stik med Virkeligheden. Talrige Koffardiofficerer, baade i Styrmands- og Kaptajnsnumrene, bryder ud, naar det passer dem, for enten at søge Pladser i Land eller Førerposter i andre Rederier, hyppigt uden Hensyn til om det passer i Rederiets Kram eller ej og hyppigt uden at bryde sig om, at de derved i et andet Rederi springer ind og tager Førerposten fra en i dette af Forventning om Avancement opfyldt Styrmand. Kun naar det gælder en Søofficer, reagerer den samlede Navigatorstand eventuelt gennem den stedlige Navigatorforening.

Er der nu saa grumme stor Forskel paa, om en Søofficer med Skibsførerret antages af et Rederi for at anvendes i et bestemt Øjemed, eller fordi han anses for at være i Besiddelse som Individ af Evner, Rederiet netop mener at have Brug for, og paa en Skibsfører, der enten ansættes i en stor Søassuranceforretning som Ekspert og maaske derved tager Pladsen for en i Forretningen i mange Aar uddannet Mand, der havde ventet at faa den, eller antages som Meddirektør eller Direktør i et Rederi, paa hvis Kontorer der sidder vel-tjente Kontorchefer eller andre Mænd, der højlig skuffes ved den trufne Bestemmelse. Jeg kan med min bedste Villie ikke se nogen Forskel.

Det er her som overalt i Livet, at det enkelte Tilfælde danner ikke nogen Regel, og det gør den enkelte Søofficer heller ikke, fordi han bliver Kaptajn i Koffardimarinen.

Lad os imidlertid se paa den truende Uenighed mellem Navigatorerne af de to Uddannelsesretninger i sin fulde Udstrækning. Hermed mener jeg under den

Forudsætning, at Regeringen træffer den Bestemmelse, at Orlogsflaaden ophæves.

Foruden faste Menige og Underofficerer i betydeligt Tal vil ca. 100 Søofficerer og ca. 50 Marineingeniører samt en Del Læger og Intendanten blive ledige og skal over i civile Levebrød. Hverken deres Alder eller deres Kvalifikation er saadanne, at man med rette kan forvente, at de alle kan begynde franeden i civile Stillinger for efterhaanden at arbejde sig frem. De maa søge at bore sig ind, hvor de kan. De færreste af de 100 Navigatører og de 50 Marineingeniører forbliver ved Søen; men man maa vel erindre, at der hører de med fuld Ret hjemme, det siger Sønæringsloven. Paa Pladser om Bord har de fuld Ret til at tjene deres Brød, paa Pladserne i Land trænger de sig derimod paa og spænder maaske Ben for andre, der har siddet i underordnede Stillinger i Forventning om at opnaa bedre Kaar, og som nu kommer til at ligge under i Konkurrencen for en outsider.

Ved en saadan Ophævelse af Flaaden vil ses, at der kommer en ny Faktor ind, der ikke generer Navigatørerne, men derimod Maskinmestrene i Koffardimarinen. Vil deres Maskinmesterforening ogsaa i disse Dage rejse en Storm mod Marineingeniørerne?

Maskinofficerskorpset i Koffardimarinen har ogsaa sin Anciennitet og sin Organisation. Taaler den, at Marineingeniører med Bevis i Henhold til Sønæringsloven trænger ind i Rederierne og optager Pladserne? Her maa vejres en Fare! Navigatørerne og Maskinmestrene fra Koffardimarinen bør gøre fælles Front mod Flaadens Officerskorps! Det vil være haltende — og tilige meningsløst — om kun den ene Retning var i Fare og ikke den anden!

Nej Sagen er, at hverken den ene eller den anden Retning er i Fare. Det er en Storm i et Glas Vand. Sagen er kortelig følgende:

Konjunkturerne er i Øjeblikket gunstige for det fri Erhverv og trange for Embedsstanden. Bevillingsmyndighederne er spændt saa haardt for af civile Fordringer, at det maa befrygtes, at de i Regeringens Øjne usympatetiske militære Etater vil blive stærkt rationerede paa alle Kanter. Ungdommen indenfor disse Etater ser, som rimeligt er, sort paa Fremtiden og ser sig om efter lysere Jagtegne. Blandt disse Jagtegne er ogsaa Koffardimarinen, til hvilken de har eller kan erhverve sig lovfæstet Ret gennem Sønæringsloven, og det vil de gøre. Men hvormange vil gøre det? Yderst faa kan jeg forsikre i Forhold til det Tal af Navigatører og Maskinmestre, som aarlig udklækkes paa de civile Fagskoler.

Handelsmarinen kan uden Frygt byde de faa, der kommer over i deres Rækker, en Vennehaand.

Men Sagen er, at den Frygt, som Handelsmarinen nu nærer overfor Konkurrencen fra Søofficerernes Side, er paa en unaturlig Maade pustet op, idet der regnes med de gode Resultater, der i den civile Verden saa hyppigt er naaet af Søofficerer, hvad Standen er stolt af. Her maa man imidlertid erindre, at alle disse Direktører og Ledere af forskellige større Bedrifter og Foretagender, der er udgaaet fra Søofficerskorpset, næsten alle som En har været Folk blandt Marinens bedste Kræfter, og som netop har indfundet sig paa eller er blevet hidkaldt til Markedet i et Øjeblik, hvor dette har budt gode Chancer.

Forholdet er anderledes nu. Markedet er overfyldt, og der finder ikke stærk Efterspørgsel Sted til Koffardimarinen.

I de gamle Rederier findes ikke faa spadserende Kaptajner paa Grund af den stedfundne Afgang af Tonnage ved Torpedering, og nye Rederier vil i den nærmeste Tid næppe skyde frem som Paddehatte. Maaske kan det tænkes, at enkelte Søofficerer og enkelte Mari-

neingeniører vil søge ind i Administrationen af Rederier og Handelsforetagender, og at det da anses for ønskeligt, at de fører Skib eller tjenstgør i Maskine nogle enkelte Rejser paa bestemte Ruter for at se paa Sagerne fra en Skibsførers Stade for Søofficerernes Vedkommende og paa Tjenesten i Maskinen for Ingeniørernes Vedkommende af Hensyn til Tilsyn med Nybygninger, men de midaldrende Søofficerer maa vistnok ellers søge deres Brød i Land.

At nogle unge Officerer vil gaa ind i Handelsmarinens Officerskorpser for at blive farende der for en længere Aarrække er muligt, men da maa de begynde som henholdsvis Styrmand og Maskinassistenter og tjene sig op i Rækkerne. Er de da mere brugbare for Rederierne end Pluraliteten af det Personale, der er uddannet gennem Koffardifarten og de civile Skoler, ja saa vil de blive Springere til Skibsfører- og til Maskinmester-Posterne, men ikke anderledes end enhver anden dygtig Mand vil passere en Sinke i alle Livsstillinger.

Men Fremtiden skal jo først vise, baade om Flaaden ophæves, og om dens Officerspersonel er saa konkurrencedygtigt.

Indtil da maa der bedes inderligt til, at det gode Forhold mellem Handelsflaadens og Orlogsflaadens Befalingsmænd maa blive vedligeholdt og snarere uddybes end undergraves.

De forløbne trange Aars store Indsats paa Søen har jo dog kun kunnet tjene til, at øge den gensidige Respekt for hinanden.

Søslaget ved Tsu-Schima.

Kommissionserklæringen.

Oversat fra Russisk af Kaptajn Tvermoes.

(Fortsat.)

Mangler med Hensyn til Personellet.

Det Personel, der bemandede 2den Eskadres Skibe var lige saa mangelfuldt som Materiellet. Naar lige undtages nogle enkelte Skibschefer og ældste Specialister, bestemtes de allerfleste Officerer først i Løbet af Sommeren eller endog ud paa Efteraaret til Skibene. Mellem Officererne var der et ganske unaturligt stort Antal Sekondløjtnanter, og herimellem et betydeligt Antal, der var blevet demitteret fra Kadetskolen, inden deres Tid her var udløbet. En stor Mængde af de manglende Officerer blev erstattet af Reserveofficerer, der hidindtil havde gjort Tjeneste i Handelsdampere som Styrmand eller Maskinassistenter. Disse Mennesker havde selvfølgelig intet Begreb om Tjenesten paa Orlogsskibene, og hvad der her forlangtes af en Officer.

Imellem Besætningerne, navnlig Underofficererne, fandtes der en overvejende Mængde, der var blevet antaget fra Reserven, ældre Folk, der havde aftjent deres Værnepligt for længere Tid tilbage, som var blevet indkaldt, uden at der i Mobiliseringsplanen var blevet taget Hensyn til, hvornaar de var blevet hjemsendt. Imellem disse var der en stor Del, der var meget utilfredse med at blive indkaldt til Krigstjeneste, og de viste nu deres Utilfredshed ved at ødelægge, hvor de kunde komme til det, Mekanismer, Udrustningsgenstande o. a. l.

Den Langsomhed, hvormed Udrustningen af Eskadrens Skibe foregik, skyldtes naturligvis i høj Grad den Stræben

efter at faa saa mange Skibe indlemmet i Eskadren som muligt, uden Hensyn til disses Anvendelighed, men dog tillige den Kendsgerning, at vore Krigshavne i Østersøen langt fra kunde præstere det enorme Arbejde, der forlangtes af dem i dette Tilfælde. Samtidig hermed forekom der alvorlige Forseelser mod Diciplin, anonyme Breve var en dagligdags Ting, Desertation en hyppig Forseelse ligesom Drukkenskab og Kortspil trods strænge Forbud gik i Svang. Der var ogsaa Eksempler paa samlet Optræden med Indgivelse af Klager, hvorved hele Besætninger stillede sig op og nægtede at gaa fra hinanden, førend deres Fordringer var blevet opfyldt.

De store Mangler i materiel og personel Henseende var saa aabenbare for alle, at der hos mange lige fra Begyndelsen af fødtes en stærk Tvivl om, hvorvidt Foretagendet kunde bringe et heldigt Resultat.

En Mængde af de dygtigste og bedste Chefer udtalte aabent deres Overbevisning om, at der ikke vilde komme noget godt ud af Foretagendet. Foruden alle de andre Mangler, der klæbede sig til Udrustningen af Eskadren, kom endnu den, at Personellet manglede Bevidstheden om og Troen paa egen Kraft og at kunne vinde Sejr.

Da 1ste Stillehavseskadre i Begyndelsen af August Maaned forsøgte at slaa sig igennem til Wladiwostok, og dette Forsøg faldt saa uheldigt ud, at den i Port-Arthur værende Styrke mistede flere af sine Skibe, og kun en Del af den vendte tilbage til Port-Arthur, saa var der ingen paa Flaaden, der mere nærede Haab om Genrejsning for denne Del af vore Søstridskræfter. De officielle Meldinger og de sparsomme Efterretninger, der kom fra Port-Arthur talte alle om, at Skibene var blevet afrustede og Kanonerne overført til Landfronten, og at det i Skibschefernes Krigsraad var blevet besluttet, at knytte Eskadrens Skæbne til Fæstningens.

Men ikke desto mindre lod Marineministeriet Ar-

bejdet med Udrustningen af Eskadren fortsætte for at forstærke 1ste Stillehavseskadre, og man glemte ganske det Faktum, at denne slet ikke mere eksisterede.

Operationsplanen.

Manglen paa en forud bestemt Plan for Flaadens Optræden kom stærkt frem i Efteraaret 1904. Det officielle Spørgsmaal om Eskadrens strategiske Bestemmelse blev først besvaret omkring Midten af August Maaned 1904.

Paa Slottet Peterhof fandt der Forhandlinger Sted med Eskadrechefen, om hvor man muligvis kunde faa en Operationsbasis i Stedet for Port-Arthur, da man jo maatte gaa ud fra, at denne Havn ikke kunde bevares som saadan. Den Del af 1ste Eskadre, der var tilbage, kunde ej heller søge hen til neutralt Territorium, og ligefrem sætte sig fast et Sted paa de Fjenden tilhørende Øer, for der at skabe en foreløbig Basis, var ikke til at gøre. Dette sidste var et Forslag, der fremsattes af Kontreadmiral Roschestwensky.

Ved disse Konferencer fik man klarlagt, at den Forstærkning, som nu blev sendt ud til Østen, var for ringe saavel i Tal som i kvalitativ Henseende til at kunne optræde selvstændigt mod Fjenden. Men Kontreadmiral Roschestwensky holdt bestemt paa, at Eskadren skulde sendes afsted, og de Mænd, der stod i Spidsen for Ledelsen af Marineministeriet, sluttede sig, omend de til en Begyndelse var imod Afsendelsen, alligevel, da det kom til Stykket, til Kontreadmiral Roschestwenskys Mening, og man tog den Beslutning at afsende Eskadren den 14. September, idet man saa ikke vilde afvente nogle af Skibenes Færdigudrustning.

Alligevel holdt man Skibene tilbage endnu en Maanedstid, da man ønskede at faa Sikkerhed for, at det var umuligt at faa indkøbt nye Krigsskibe i Udlandet.

Dette Haab grundede sig i væsentlig Grad paa utilstrækkeligt Kendskab til den internationale Folkeret

og Politik, og det blev af stor Betydning senere, idet Udsigten til muligvis at kunne faa en hel Eskadre fra fremmede Værfter havde faaet de ledende indenfor Marinebestyrelsen til at bedømme den virkelige Situation ganske forkert, og tillige bragt Usikkerhed i de strategiske Beslutninger, der skulde tages.

2den Stillehavseskadres Bestemmelse.

Da Eskadren afgik fra Rusland i Midten af Oktober 1904, var der ikke truffet nogen nøjere Bestemmelse om, hvad den skulde have som Opgave. Det eneste, der var angivet, lød saaledes: »Operere sammen med 1ste Stillehavseskadre mod Fjenden«. Eskadrechefen fik ingensomhelst Direktiver om Operationernes selvstændige Maal.

Kommissionen maa gaa ud fra, at efter de uheldige Kampe den 10. og 11. August kunde 1ste Stillehavseskadres Skæbne ikke være tvivlsom for de Mænd, der stod i Spidsen for Marineministeriet, og de havde ingensomhelst Grund til at formode, at der kunde bevares en nok saa ringe Del af denne Styrke, indtil Forstærkningen kunde naa at komme ud til Østen. Det gjaldt om fremfor alt, at faa et virkeligt klart og sandt Overblik over den reelle Styrke, man var i Besiddelse af, og heri ikke medregne Skibene i Port-Arthur, langt mindre de Skibe, som man gerne vilde men ikke kunde købe i Udlandet, og hellere slet ikke sende Eskadren afsted overhovedet, end sende den afsted med det ene Maal: at foretage en Krigsdemonstration.

Som Kejserens nærmeste Raadgivere i Flaadens Anliggender skulde de Mænd, der stod i Spidsen for Marineministeriet og Eskadrechefen gøre opmærksom paa, at det ikke var muligt at foretage Operationer af ingensomhelst Værdi med Styrker af denne Natur, og tillige klarlægge, at Eskadren under de forhaandenværende Omstændigheder umuligt kunde andet end lide Nederlag. Da Marineministeriet ikke foretog sig dette, paadrog det

sig et enormt Ansvar for, hvorledes det senere gik denne ulykkelige Eskadre.

Forandring af de strategiske Forhold.

I December Maanedes Slutning indtraf Port-Arthurs Fald, som jo havde været forudset af alle, og samtidigt hermed fuldendtes Ødelæggelsen af Resten af de Skibe, der havde været tilbage af 1ste Stillehavseskadre. 2den Stillehavseskadre ankom paa dette Tidspunkt til Madagaskar.

Som Følge af ovenstaaende kunde Eskadren ikke naa sit Maal, hvorfor den var blevet sendt ud til Krigsskuepladsen: At forstærke den derværende russiske Flaadestyrke, og Marineministeriet, der vel var vidende om Eskadrens materielle Svaghed og alle dens øvrige Mangler, burde nu have taget Initiativet til at kalde den tilbage, eller i det mindste angive den et andet Maal for dens Operationer.

Kontreadmiral Nebogatoffs Deling.

Imidlertid fremkom der i en Mængde Tidsskrifter og Blade en Del Artikler, der saa godt som alle gjorde sig til Talsmænd for den Opfattelse, at der burde sendes flere Skibe ud til Østen, ligemeget om de var egnede dertil eller ej, og denne Opfattelse, der næsten fik Karakter af en offentlig Mening, bøjede Marineministeriet sig for, og samtidigt med at lade 2den Eskadre blive ved Madagaskar, udrustede man en ny Deling Skibe til Afsendelse til Østen.

Kystforsvarsskibene og det ganske forældede Panserskib Imperator Nicolaj I kunde kun gøre meget ringe Fart, og deres Aktionsradius var meget ringe, og hertil kom endelig, at de aldeles ikke kunde have det nødvendige Ammunitionsforraad ombord. Desuden havde Nikolaj I Kanoner af gammel Type, og Kystforsvarsskibene Uschakoff, Senjawin og Apraxin var armerede

med 10 Kanoner af den saakaldte »uheldige Serie«, der kun anvendte en ringe Ladning paa Grund af Kanonernes ringe Styrke, og som derfor ikke var langtrækkende. De her nævnte Panserskibe kunde godt være blevet færdige sammen med de øvrige Skibe af Kontreadmiral Roschestwenskys Eskadre, men han nægtede at ville tage dem ind i sin Eskadre. De blev nu gjort sejlklaare i en Afdeling for sig selv, og fik de sidste Beholdninger af Ammunition ombord, som Marineministeriet kunde disponere over. Deres Mandskaber kom til at bestaa af Skrabsammen fra alle de forskellige Ekvipager og der var derfor over disse Besætninger et Præg af Uensartethed, som var meget ubeldigt for den moralske Tilstand ombord i Skibene.

Kystforsvarsskibene var jo ikke beregnede paa længere Sejlads, og de kom som Følge heraf til at lide under den Overlastning, som var uundgaelig. De kom derved til at stikke flere Fod dybere, og paa disse Skibe var hele Bæltepansret under Vandet.

I krigsmæssig Henseende var denne Flaadedeling uden synderlig Betydning, men den havde den indirekte Virkning paa den Eskadre, der laa under Madagaskar, at denne tilsyneladende fik en væsentlig Forstærkning. Klargørelsen af den nye Flaadedeling, der blev sendt til Forstærkning af 2den Stillehavseskadre, opretholdt i den almindelige Mening Illusionen om, at den russiske Flaade nu var oppe paa Højde med den japanske i materiel Henseende. Det faktiske Forhold var jo imidlertid det, at den russiske Flaade var den japanske langt underlegen.

Eskadrens Krigsberedskab.

Forinden Kontreadmiral Roschestwenskys Eskadre afgik fra Rusland, var der ikke blevet afholdt Evolutionsøvelser ej heller Skydning med Kanonerne. Dette skyldtes dels de smaa Ammunitionsbeholdninger, dels at der ombord i Skibene var saa mange Arbejder med Installa-

tioner og andet, der ikke blev færdige før lige forinden Eskadren skulde afgaa. Selv den sidste Maaned forinden blev ikke anvendt i denne Henseende. Eskadrechefen satte sin hele Lid til Indøvelsen af Besætningerne undervejs, og Marineministeriet delte tilsyneladende dette Synspunkt. Kendsgerningerne viste, hvor umaadeligt vanskeligt det er at foretage grundige Øvelser langt fra sin Basis under Krigsforhold, hvor det er forbudt de krigsførende Magters Skibe at gaa til Ankers paa neutralt Territorium eller søge neutrale Havne. At faa friske Forsyninger er under saadanne Omstændigheder yderst vanskeligt, og mange Hindringer af den mest forskellige Art havde man ikke faaet Tid til at overveje.

Efter at have sendt Eskadren afsted, sendte Marineministeriet den ikke en eneste Transportdamper med Ammunition til Komplettering, uagtet Eskadren, efter Ministeriets Bestemmelse blev tilbageholdt ved Madagaskar, og der saaledes var rig Lejlighed til at sende hurtiggaaende Krydsere og Transportskibe ud til den.

Det er sandt, at Eskadrechefen ikke forlangte, at der skulde sendes Ammunition ud til hans Eskadre, og det maa tillige indrømmes, at der var meget ringe Beholdninger til Marineministeriets Raadighed. Eskadrechefen søgte stadigt at komme ud til Krigsskuepladsen, saa hurtigt som muligt, og det er muligt, at hvis ikke Ministeriet havde givet særlig Ordre til at afvente Ammunitionens Ankomst, vilde denne maaske aldrig have kunnet naa Eskadren.

Medens saaledes Admiral Roschestwensky havde omend kun en ringe Aarsag til at undlade at forlange Ammunition sendt til Eskadren, saa var der saa meget mere Grund for Marineministeriet til at gøre det, da det var dette saa udmærket bekendt, at der ombord i de nybyggede Panserskibe — der jo dannede Eskadrens Hovedstyrke — end ikke var blevet afholdt, forinden Eskadren havde forladt Rusland, de artilleristiske Prøver,

som man under Fredsforhold forlangte. Marineministeriet, der har Pligt til at vide, at god Skydning kun kan opnaaes ved gennemførte, systematiske Skydeøvelser, burde have truffet Foranstaltninger til at de nødvendige Ammunitionsforsyninger var blevet sendt ud til Eskadren. Men Ministeriet gjorde ikke dette, og som Følge heraf bærer dette Ansaret for Eskadrens slette Krigsberedskab.

Det lange Ophold til Ankers ved Madagaskar blev ingenlunde anvendt paa nyttig Maade for Eskadrens Skibsbesætninger i Retning af at indøve dem i Evolutioner o. a. m. Efter Kommissionens Mening er det særlig Eskadrechefen, der kan bebrejdes dette, idet han ikke havde den tilstrækkelige Tiltro til sine Underordnede, ikke konfererede med nogen af dem, ikke ambitionerede sine nærmeste Omgivelser og fremfor alt, omgav alt med et Hemmelighedsfuldhedens Slør, saavel med Hensyn til de strategiske som de taktiske Planer.

I Overensstemmelse med dette sit Synspunkt, lod den Kommanderende ikke afholde Konferencer om taktiske Spørgsmaal, og hvert Skib gjorde sig rede til Kampen paa sin egen Maner. Erfaringen fra Port Arthur drog man ikke Nytte af i Eskadren. De overordentlige sjældne Skydeøvelser bragte ikke Personellet den Nytte, som de kunde have gjort under andre Omstændigheder. De fremragende dygtige Officerers Erfaring og Viden kom ikke Eskadren til Gode, hvilket Eskadrechefen burde have sørget for, saa meget mere som han selv havde saa meget at tage Vare paa i Retning af Udrustningen af Eskadren.

Eskadrechefen gik omtrent aldrig ombord i Skibene, og modtog ej heller Skibscheferne ombord hos sig, undtagen i ganske særlige Tilfælde. Samkvemet mellem Officererne og Besætningerne paa de forskellige Skibe var under disse Omstændigheder meget hæmmet, og dette indvirkede naturnødvendigt meget daarligt paa Stemningen mellem Mandskaberne paa Eskadrens Skibe.

Eskadrens Personel var hovedsageligt bange for deres Chef (men de holdt ikke af ham), og de mere erfarne Officerer havde ingen Tillid til en heldig Udgang af det forestaaende Togt.

Efter Kommissionens Mening har denne Faktor haft en umaadelig Indflydelse paa de daarlige Resultater, der opnaaedes.

Men hvad der sikkert var endnu værre end de trange Omstændigheder, de mange Mangler ved Materiellet og den Kommanderendes Karakter, var at Vice-admiral Roschestwensky havde det bestemte Indtryk af Eskadrens Mangler, at disse var saa store, at det aldrig vilde kunne lykkes at opnaa et godt Resultat med Eskadren.

Det er ganske utvivlsomt, at der med den Klar-gørelse af Skibene, som udførtes i dette Tilfælde, blev løbet en stor Risiko, da Skibene vilde blive udsatte for, at der kom til at gaa megen Kraft paa dem under den forestaaende lange Sejlads, hvor der ikke vilde blive Lejlighed til Eftersyn i en lang Periode, og dette navnlig i Betragtning af, at der ombord i Skibene ikke var blevet afholdt de fornødne Prøver, hverken med Skrog, Maskine eller Artilleri. Hertil kommer endelig Mangelen paa Ammunition, hvilket i høj Grad hæmmede Personellets Uddannelse, og Eskadrechefen nedlagde hele sin Energi ikke i at faa Eskadren gjort godt kampberedt, men derimod kun i, at faa ført Eskadren som en Helhed ud til Krigsskuepladsen.

Som Følge af at Eskadrechefen ikke havde Tiltro til at Ekspeditionen skulde føre til et godt Resultat,

¹⁾ Admiral Birileff bemærker paa dette Sted følgende: De her fremdragne Punkter er ganske utrolige. Kommissionen kan umuligt være i Besiddelse af Kompetence til at fremsføre saadanne Beskyldninger i et saadant Sprog. Det var som om alt stod saa udmærket i Rusland selv, medens det faktiske Forhold var, at alle de enkelte Elementer fungerede lige usikkert. Det historiske Dokument med Schultz's løgnagtige Fremstillinger er imidlertid i Behold.

ansaa han det hele mere som en Militær-Demonstration, der blev saa meget kraftigere, jo færre Skibe der mistedes paa Vejen derud.

Kun denne Forestilling hos Eskadrechefen kan forklare Grunden til, at han ikke vilde benytte sig af de nybyggede Panserskibes høje Fart, som jo var en af de vigtigste Faktorer i taktisk Henseende for et godt Udfald. Ved alle de Evolutioner, der afholdtes ved Madagaskar, anvendtes der ikke højere Fart end 10 Knob, og det var Skibscheferne forbudt, selv om det var for en ganske kort Tid, at sætte Farten under Manøvrerne højere op end til 12 Knob. Krydserne fik ingen Øvelse i Ekklarerings-tjenesten, og der var ikke udarbejdet nogen egentlig Krigsplan. Cheferne for Eskadrens Delinger blev der ikke givet Lejlighed til selvstændig Uddannelse af deres Delinger, og paa samme Tid undlod man at give dem taktiske Direktiver.

Eskadrens krigsmæssige Forberedelse bestod kun i nogle faa Øvelsesskydninger, der hver for sig kun omfattede meget faa Skud, nogle Ildfordelingsovelser med de andre Skibe i Eskadren som Maal, Patrouilletjeneste og Minestrygningsøvelser. Til Trods for at der skete Henvendelser fra forskellige Skibschefer, vedblev dog Skibene at være sortmalede med gule Skorstene. Da Kommissionen ikke har kunnet finde anden Forklaring paa de foreliggende Fakta, er den kommet til den Antagelse, at Eskadrechefen har anset det for ugørligt at faa Eskadren skikket til den forestaaende Krigsoperation, og som Følge deraf ikke foretaget dette, som det burde.

Efter Kommissionens Mening burde Eskadrechefen, netop paa Grund af Tingenes alvorlige Tilstand, hvilket forstaaeligt kunde foraarsage, at han havde ovenfor anførte Mening om Eskadren, den Gang havde udtalt dette aabent og klart. Han vilde i saa Fald enten kunde være bleven ombyttet med en anden, der havde mere Tro paa Muligheden af en heldig Gennemførelse af

Operationen, eller man kunde have ladet ham beholde Kommandoen over Eskadren, men saa forandret dennes taktiske Maal i Overensstemmelse med Viceadmiral Roschestwensky's Syn.

Efter at have faaet Meddelelse om Port-Arthurs Fald og Ødelæggelsen af 1ste Stillehavseskadre fastholdt Viceadmiral Roschestwensky sin Beslutning om saa hurtigt som muligt at føre Eskadren ud til Krigsskuepladsen, men afslog paa samme Tid den ham tilbudte Forstærkning til Eskadren. Midt i Februar Maaned blev Admiralen underrettet om, at Eskadrens Bestemmelse var ikke at slaa sig igennem til Wladiwostok, men derimod at opretholde Herredømmet paa Havet. Eskadrechefen svarede derpaa, at han ansaa Eskadren for at være for svag til at løse denne Opgave, og at han som Eskadrens nærmeste Maal saa: At slaa sig igennem til Wladiwostok, selv om det kun kunde blive med en Del af Eskadren. Ikke en Gang nu tog Viceadmiral Roschestwensky den Beslutning, at udtale klart og tydeligt, at Eskadren ikke duede til andet end en Demonstration.

Efter Kommissionens Mening burde Eskadrechefen have udtalt sig saaledes, hvis Omstændighederne ved Sejladsen gjorde Eskadrens Krigsberedskab umulig.

Fra Kamran Bugten sendte Eskadrechefen Melding hjem om Eskadrens slette Tilstand; han gjorde opmærksom paa det hensigtsmæssige i at lade den vende tilbage og omtalte sin vaklende Helbredstilstand. Men Admiralen var ikke saa meget Mandfolk, at han aabent erklærede, at Eskadren var uskikket til Kamp, at den ikke var øvet i Skydning eller Manøvrering og manglede Ammunition. (Det samme kan med god Grund siges om de Personer, der stod i Spidsen for Flaadens Ledelse, og som var i Besiddelse af ganske den samme Viden om Eskadrens Tilstand.)

I det vigtige strategiske Telegram, der afsendtes fra Viceadmiral Roschestwensky, da Eskadren passerede

Saigon først i April Maaned, var der ikke anført noget om Eskadrens slette Tilstand, Admiralen bad i dette Telegram om yderligere Direktiver for Eskadren. Telegrammet blev forelagt Kejseren af den konstituerede Chef for Flaadens Stab, Kontreadmiral Wirenius, uden at der forud havde været ført Forhandlinger i Marineministeriet om de i Telegrammet berørte strategiske Spørgsmaal, hvilket Kommissionen ikke kan undlade at henlede særligt Opmærksomhed paa. (Kejserens direkte Raadgivere tog ikke den Beslutning at hjælpe Kejseren i dette kritiske Øjeblik, da en saadan Hjælp var ikke alene nødvendig, men ogsaa meget ansvarsfuld.)

Wladiwostoks Udrustning og Forsyninger.

Eskadrechefens Indberetninger om Eskadrens svage Tilstand i Forbindelse med hans Udtalelser om Wladiwostoks utilstrækkelige Udrustning og Forsyninger, blev ikke optaget fuldstændigt alvorligt: Det blev besluttet, at Eskadren skulde gaa til Wladiwostok uopholdeligt. Man ansaa de herværende Forsyninger og Havnens hele Udrustning som tilstrækkelig til, at Havnen kunde tjene som Basis for Eskadren. Efter at Kommissionen har gjort sig bekendt med alt, hvad der foreligger angaaende dette Spørgsmaal, er den kommet til den Slutning, at Wladiwostok aldeles ikke i April og Maj Maaned 1905, med de Forsyninger og øvrige Hjælpemidler, der var til Raadighed, kunde være Basis for andet end for de Skibe, der allerede var der, nemlig nogle Krydsere og Torpedobaade, men aldeles ikke for 2den Stillehavseskadre. Uden at komme ind paa en nærmere Omtale af Dokker, mekaniske Værksteder og andre Midler til at foretage Reparationer af de beskadigede Skibe, skal det kun fremhæves, at man i Wladiwostok ikke havde en eneste 12" Kanon til eventuel Ombytning, og Eskadren kunde ikke faa mere end halv Forsyning af Ammunition, naar

man heri saa endda medregnede den Ammunition, der var paa Vejen ud til Østen i April Maaned 1905.

Eskadren til Ankers ved Annams Kyst.

Viceadmiral Roschestwensky forblev nogen Tid ved Annams Kyster af forskellige Grunde. For det første var Kulforraadene i Skibene ikke tilstrækkelig store, og desuden havde han faaet Efterretning om, at Kontreadmiral Nebogatoff havde faaet Ordre til at slutte sig til ham, og endelig har det utvivlsomt været afgørende for Admiralen, at han følte, at den Eskadre han kommanderede, var for svag til at udføre alvorligere Foretagender med. Det var ikke Forskrifter eller andet lignende fra Petrograd, der indskrænkede Admiralens Handlefrihed i den Tid, han laa ved Annams Kyster; nej det var i langt højere Grad Manglen paa diplomatisk Forberedelse, der var Skyld heri. Det, at der ikke ved diplomatiske Forhandlinger var truffet Foranstaltninger til, at Eskadren kunde opholde sig i disse Farvande, viste sig at være til megen Skade for Eskadren.

Eskadren blev ved Annam en hel Maaned. Eskadrechefen sendte Rapport hjem om Kontreadmiral Følkersans haabløse Tilstand og om sin egen daarlige Helbredstilstand, og bad om at maatte blive afløst, samt gjorde endelig opmærksom paa Wladiwostoks svigtende Ydeevne.

Disse Meldinger fra Eskadrechefen burde have bevirket, at Marineministeriet, havde faaet Eskadren kaldt tilbage, eller udvirket, at dens strategiske Maal blev ændret. I ethvert Tilfælde burde de Mænd, der stod i Spidsen for Marineministeriet, og som var bekendt med de fra Eskadrechefen indsendte Rapporter, overfor Kejseren have indberettet, hvor lidt Udsigt til heldige Resultater af Eskadrens Operationer, der faktisk kunde ventes.

Den mest fuldstændige Uvidenhed om den japanske

Sømagts virkelige Størrelse og Tilstand, og det heldige Forløb af Eskadrens og Kontreadmiral Nebogatoffs Sejladss derud, skuffede ganske Marineministeriet og iøvrigt ogsaa den almindelige Mening i Rusland. Om nogen Modarbejden af den offentlige Mening fra Marineministeriets Side var der ikke Tale.

Men selv om man ude imellem Folk ikke var klar paa Eskadrens Krigsberedskabs Tilstand, saa burde man i det mindste i Marineministeriet vide Besked hermed. Marineministeriet kunde umuligt være uvidende om, at Eskadren ikke var forsynet med Ammunition til Afholdelse af Øvelsesskydninger, og at Kanonkommandørerne ikke havde lært at skyde, at Eskadren havde gjort alle Rejserne fra det ene Sted til det andet med en Hastighed paa 8—9 Knob, og saa godt som ikke havde afholdt Manøvrer. Af disse Kendsgerninger skulde de Mænd, der stod i Spidsen af Marineministeriet have draget den Slutning, som efter deres Mening var den rette, og saa forelagt Kejseren, hvad der efter dette vilde være det klogeste at lade Eskadren gøre.

Det er en Selvfølge, at Ministeriets Fejl fritager ikke Eskadrechefen for hans Ansvar, hvem Tilstanden af de Skibe, der var ham underlagt var endnu bedre bekendt end Ministeriet, og hvem der i de fleste Tilfælde var tillagt fuldstændig Handlefrihed. Et aabent og ærligt udtalt Ord af Viceadmiral Roschestwensky kunde have standset Eskadren, og herigennem virket for Afslutning af Freden, inden det kom til Kamp med Fjenden i aabent Hav.

Efter Kommissionens Mening var Eskadrechefen pligtig til at udtale dette Ord men han udtalte det aldrig, hverken ved Eskadrens Ankomst til Annam ej heller tidligere. En af Grundene hertil var, at han, da Spørgsmaalet om Afsendelsen af 2den Stillehavseskadre var til Beslutning, undervurderede Fjendens Styrke, og havde for megen Tiltro til, at Heldet skulde staa ham bi.

I taktisk Henseende havde Eskadren ikke en Smule mere Udbytte af Opholdet ved Annam end ved Madagaskar.

Eskadren gik ikke en eneste Gang til Søs for at foretage Skydeøvelse eller Evolutioner. Der blev ikke en eneste Gang afholdt Konference til Overvejelse af Taktiken i den forestaaende Kamp for Admiraler og Skibschefer. Ej heller samledes man for ved fælles Hjælp at faa udarbejdet visse Regler for Optagelsen af Kampen mod Ild og Vand; i enkelte Skibe var der fra Officerernes og Chefernes Side lidt Tiløb i denne Retning; men de fleste gjorde kun lige det, der blev beordret fra den Kommanderende. Alt i alt blev de underordnede Chefers Initiativ hæmmet meget ved den uinteresserede Maade, de blev behandlet paa fra Eskadrechefens Side. Hans Virksomhed indskrænkede sig til fortrinsvis at træffe Dispositioner for Eskadrens indre Tjeneste¹⁾.

*Kontreadmiral Nebogatoffs Deling slutter sig til
2den Stillehavseskadre.*

Den 9de Maj stødte Kontreadmiral Nebogatoffs Flaadedeling til 2den Eskadre. Viceadmiral Roschestwensky satte ikke Kontreadmiral Nebogatoff ind i sine strategiske eller taktiske Planer. Alene den Maade, hvorpaa Nebogatoff i Søen blev modtaget i Eskadrechefens Skib, i Overværelse af hans Stab, i en Audiens, der varede omtrent en halv Time, umuliggjorde enhver nærmere Drøftelse af selv de vigtigste Spørgsmaal. Og netop en klar og ensartet Forstaaelse og Opfattelse hos de underordnede Admiraler af saadanne vigtige Spørgsmaal, var det af allerstørste Betydning at de fik, da et godt Udfald af de forestaaende Operationer jo i saa høj Grad afhang heraf.

Efter Kommissionens Mening gjorde Admiral Roschestwensky en stor Fejl, ved ikke at gøre sig bekendt

¹⁾ Hvor er det muligt at man overhovedet kan sætte saa frække Beskyldninger paa Papiret? . . . Admiral Biriljoff.

med Personellet i Nebogatoffs Deling og ved ikke at bestræbe sig for at sætte ham ind i de Ordre og Bestemmelser, der forelaa for Eskadrens 1ste og 2den Deling, og ved ikke en Gang at gøre Forsøg ved samlet Manøvre at prøve de forskellige Formationer og andre vigtige Spørgsmaal med Hensyn til Krigstaktiken.

I Stedet herfor udskilte Eskadrechefen straks Kontreadmiral Nebogatoffs Deling og lod den være for sig selv lige til Wan-Fong blev forladt, saaledes at Skibene i den ene Deling ikke kunde drage Nytte af den anden Delings Erfaringer, og eventuelt optage noget af det gode, der var der at faa. Paa denne Maade ødelagde Eskadrechefen alt Samarbejde i Eskadren, og den mest ivrige og mest opofrende tabte, ved den Maade han i dette Tilfælde blev behandlet paa, al Lyst til at tage fat med Kraft.

Forinden Eskadrechefen forlod Wang-Fong lod Eskadrechefen ikke, til Trods for at der var blevet taget Bestemmelse om at slaa sig igennem til Wladiwostok ad den korteste Vej, sammenkalde til Krigsraad af Admiraler og Skibschefer, for paa dette at sætte alle Vedkommende ind i sine Planer og Hensigter.

En Kommanderendes Befalinger kan ikke, efter Kommissionens Mening, erstatte den personlige Meddelelse i en Sag af stor Vigtighed, og navnlig ikke under disse Omstændigheder, hvor den ene af Eskadrens Delinger lige havde sluttet sig til Eskadren.

Men ogsaa i den Kommanderendes Befalinger var der mange Spørgsmaal om den Taktik, der skulde anvendes i den forestaaende Kamp, der ikke var blevet belyst. Der var saaledes for Eksempel ikke blevet givet nogen Bestemmelse om Torpedobaadenes Optræden. Der var ikke fastsat noget bestemt Signal for Kommandoens Overlevering, for at Tête-Skibet bliver ukampdygtigt og søger ud af Linjen, saa at de andre Skibe ikke skal følge efter det, og for andet mere. Hvorledes Kom-

mandoen skulde overgaa og til hvem i Tilfælde af, at Eskadrechefen blev dræbt eller hans Skib blev gjort ukampdygtigt, var der ej heller fastsat noget bestemt for.

Da Kontreadmiral Følkersam døde, blev dette ikke meddelt den Skibschef, som skulde overtage hans Stilling. Eskadrechefen ansaa det ikke for nødvendigt, at underrette ham om dette.

Ikke en Gang Hovedlinjerne for den Taktik, Eskadrechefen vilde følge under den forestaaende Kamp, blev samlet og meddelt Admiraler og Skibschefer, og kun nogle enkelte løsrevne Bestemmelser blev nu og da indsat i de Eskadreordrer, der til forskellig Tid udgik under forskellige Omstændigheder, og som mange Gange indeholdt modstridende Ordre.

De enkelte Skibsdelinger, som udgjorde Eskadren, havde ikke nogen fast Ordre om Bestemmelsen med dem, og Dagen forinden den afgørende Kamp, blev der byttet om paa enkelte Skibe, saaledes at de kom over til andre Delinger, end de før havde været i.

Sejladsen fra Annam til Koreastrædet og de begaaede strategiske Fejl.

Efter at have forladt Wang-Fong fortsatte den samlede Eskadre Vejen til Koreastrædet med de mange Transportdampere inde imellem Panserskibs- og Krydserkolonnerne. Foran for Eskadren var der ikke sendt Skibe til Eklairering.

I Tilfælde af, at Eskadren skulde blive angrebet af fjendtlige Torpedobaade, vilde denne Formation have rummet stor Fare for Eskadren.

En Prise.

Efter at den engelske Dampet Oldhamia var blevet gjort til Prise, satte man de Folk, der havde udgjort dennes Besætning ombord i Hospitalsskibet Orel. Baade dette Hospitalsskib og Kostroma, ligeledes Hospitalsskib,

anvendtes til Forsendelse af Krigskorrespondance, og i begge disse Tilfælde gjordes der noget, som ikke var korrekt, og viste ganske, at man manglede det tilbørlige Kendskab til Bestemmelserne i den internationale Konvention. Bruddet paa disse Bestemmelser retfærdiggjorde, efter Kommissionens Mening, at Fjenden tog vore Hospitalskibe i Besiddelse, og erklærede det ene af dem, Orel, som god Priis.

Ved at sende Transportskibene afsted til Schanghai med en Del af deres Forsyninger den 25de Maj afslørede den Kommanderende sin Hensigt om at søge op til Wladiwostok ad den nærmeste Vej gennem Koreastrædet for hele Verden og tillige for Fjenden lige 2 Dage forinden Gennembruddet skulde finde Sted. Denne Manøvre og de yderst ubetydelige Demonstrationer af Hjælpekrydserne i Petschili Havbugten og ved de sydlige Kyster af Japan kunde selvfølgelig ikke føre Fjenden bag Lyset. Dertil havde denne fulgt Eskadrens Bevægelser alt for nøje lige siden dens Afgang fra Wan-Fong.

I de Instrukser, der var givet Cheferne for disse Hjælpekrydsere, var der givet meget nøje Bestemmelser om de mindste Detaljer; men om Hovedformaalet med deres Udsendelse: At drage en Del af Fjendens Styrke over mod sig, og saaledes aflaste Hovedstyrken af Eskadren for en Del af den fjendtlige Kampkraft, det var der ikke sagt noget til Cheferne om. Atter her ser man, at Eskadreachefens Mangel paa Tiltro til sine Underordnede virker uheldigt i Retning af Tjenestens gode Udførelse.

Den daarlige Maade, hvorpaa Ordningen af System med maritime Agenter ude ved Krigsskuepladsen var foretaget, maa lægges Marineministeriet til Last. Underretningsvæsenet var lagt i Hænderne paa Pabloff og Fyrst Livin. Disse Personligheder havde en meget fremtrædende Stilling, og dette skadede dem i deres Virk-

somhed. Meddelelserne om den fjendtlige Flaades Tilstand og Opholdssted var ofte uklare, ja saagar undertiden urigtige. Naar der tages i Betragtning, at Underretningsvæsenet i Østen først var bleven organiseret saasent, saa maa det indrømmes, at det umuligt kunde være bedre. Selvfølgelig kunde en Improvisation ikke erstatte i en saa vigtig Sag den Forudseenhed, der er af den allerstørste Betydning i alle saadanne Spørgsmaal i Krigstid.

Valget af Koreastrædet.

Valget af Koreastrædet til at forsøge et Gennembrud til Wladiwostok finder Kommissionen er lige saa uheldigt, som Valget om Morgenens til at staa ind i Strædet. Dette Farvands Nærhed ved Fjendens bedste Krigshavne og navnlig hans Torpedobaadsstationer i Forbindelse med Strædets Snæverhed og Retning imellem de japanske Kyster, — alt dette talte imod at bruge dette Farvand til at slaa sig igennem til Wladiwostok, saavel i geografisk som i taktisk Henseende, idet Farvandet her i disse Retninger i høj Grad favoriserede Fjenden i hans Foretagender. I særlig Grad var dette Farvand gunstigt for Fjenden i Retning af hans Anvendelse af Torpedobaadene.

Kommissionen er af den Opfattelse, at Valget af et af de andre og nordligere Farvande vilde have været heldigere. Dette gælder navnlig La Perouse Strædet, hvor det vilde have frembudt store Vanskeligheder for Fjenden at rekognoscere, og herigennem i høj Grad formindsket Chancerne for et heldigt Udfald af Torpedobaadenes Virksomhed. Tillige frembød dette Farvand andre strategiske Fordele for Viceadmiral Roschestwenskys Eskadre.

Kommissionen vil ikke hermed sige, at vor Eskadre havde undgaaet et Sammenstød med den japanske Flaade; dertil havde Japanerne altfor mange Eclaireringsskibe og Signalstationer i Land til deres Raadighed; men

Chancen for at et Gennembrud kunde lykkes, maaske kun for en Del af Eskadren, havde været meget større, efter Kommissionens Mening, saafremt Eskadrechefen havde valgt dertil La Perouse Strædet. Men Hensyn til de Vanskeligheder, som Navigationen i dette Farvand frembød, mener Kommissionen, at de ikke var større for Russerne end for Japanerne.

Under alle Omstændigheder var det at vælge Koreastrædet til at slaa sig igennem til Wladiwostok ensbetydende med, at angribe Fjenden i hans stærkeste Position, og Transportskibene burde saa ikke være taget med. Derimod kunde Hjælpekrydserne have fundet Anvendelse, som Forpostskibe, og gaaet foran for Eskadren.

Hvorfor anvendtes ikke Eclaireringsskibe?

Det forekommer Kommissionen ganske uforstaaeligt, at Eskadrechefen ikke anvendte sine hurtiggaaende Krydsere til Eclaireringstjeneste under Passagen fra Sjedel Øerne og op til Koreastrædet. De Oplysninger, som er afgivet desangaaende af Viceadmiral Roschestwensky forekommer Kommissionen ganske utilfredsstillende. Den Kommanderende var ganske overbevist om, at han vilde støde sammen med den japanske Flaades Hovedstyrke i Koreastrædet, medens Tiden for dette Sammenstød, Fjendens samlede Styrke og hvilken Formation han vilde indtage var Eskadrechefen ubekendt. Den russiske Eskadre gik til dette Slag ganske som en Mand med Bind for Øjnene.

Den virkelige Aarsag til, at Eskadrechefen ikke vilde sende Skibe ud til Eclairering, var, efter Kommissionen Mening, ikke saa meget hans Overbevisning om, at det var ganske uundgaaeligt at støde sammen med Fjenden, og hans deraf følgende Ønske om at skjule for denne saa længe som muligt sine Hensigter, men derimod nok saa meget Eskadrechefens Mistillid til sine Skibschefer og underlagte Admiraler, og tillige

hans Mangel paa Forstaaelse af Vigtigheden af Eclaireringstjenesten. Igennem Malakkastrædet gik Eskadren uden Forpost- eller Eclaireringsskibe, og under Passagen af det indiske Ocean havde den Kommanderende ikke faaet en eneste Meddelelse om Fjenden, og Viceadmiral Roschestwensky havde derfor ingen særlig Anledning til at gaa ud fra, at et Sammenstød med den japanske Flaade var uundgaaeligt. Efter Kommissionens Mening var det ogsaa nødvendigt i Malakkastrædet at eclairere af strategiske Hensyn, paa samme Maade som det var nødvendigt i Koreastrædet af taktiske Hensyn. Hensigten med den første var — at finde Fjenden, opdage hans Tilstedeværelse, og Hensigten med den anden — at sikre Eskadren en gunstig Position ved det første Sammenstød med Fjenden. Den taktiske Eclairering gaar umiddelbart forud for selve Kampen; den underretter Flaaden om den fjendtlige Hovedstyrkes Nærmelse, om hvad hans Styrke bestaar af og i hvilken Formation han befinder sig. Netop Viceadmiral Roschestwenskys faste Overbevisning at tørne sammen med Fjenden burde have opfordret ham til at lade foretage en saadan taktisk Eclairering.

Ene og alene en Mand, der ikke anerkender principielt Nytten af Eclairering, kunde lade Eskadren gaa saaledes blindet i Kamp.

Taktiske Fejl.

Hele Dagen forinden Slaget var vor Eskadre konvojeret af de fjendtlige Krydsere, der ustandseligt signaliserede med hinanden, og gav Hovedstyrken Underretning om, hvor vor Eskadre befandt sig, og hvilke Manøvrer den foretog. Eskadrechefen gav nu Ordre til ikke at forstyrre den fjendtlige Telegrafering. Det er vanskeligt at forstaa denne Disposition fra Viceadmiral Roschestwenskys Side, navnlig efter at de fjendtlige Krydsere var kommet indenfor Eskadrens Synsvidde.

Man kunde maaske tænke sig, at den Kommanderende vilde søge at aflæse de japanske Telegrammer og paa denne Maade skaffe sig Underretninger om ham; men der var ombord i hele Eskadren ikke en eneste, der kunde aflæse et japansk Telegram i almindeligt Sprog og langt mindre, hvis det var affattet i Kode. Med Sikkerhed kunde man altsaa ikke faa aflæst et eneste Telegram, og nu da ingen forstyrrede Telegraferingen, havde Fjenden det meget let med at faa de vigtigste Meddelelser oversendt.

Bevarelsen af Transportskibene ved Eskadren.

Det at nogle af Transportskibene, af hvilke enkelte vare overlastede med eksplosive Stoffer, og foruden dem Værkstedsskibet Kamschatka, blev bevaret ved Eskadren, kan ikke refærdiggøres af Wladiwostoks mangelfulde Forsyning.

I Tid af Batalje kunde Transportskibene ikke andet end genere Kampskibene. Eskadrechefen gav Befaling til, at Transportskibene skulde være med i Kampen, til Trods for at de var uden enhver Betydning som Kampskibe, og til Dækning af dem bestemtes Krydserne Dmitri Donskoi, Wladimir Monomach og Eclaireringsafdelingen. Paa denne Maade droges en Del af Krydserne bort fra deres oprindelige Bestemmelse, som var at gaa angrebsvis tilværks overfor Fjenden. Men foruden paa denne Maade at svække Eskadren, gjorde Transportskibene ligefrem Skade, ved at hæmme Eskadrens Skibes Bevægelsesfrihed, og saaledes bringe Forvirring til at opstaa. Og saadan gik det ogsaa, da det kom til Stykket. Kommissionen er af den Mening, at Transportskibene gjorde Eskadren megen Skade den 27de Maj om Dagen og om Aftenen, efter at Solen var gaaet ned.

Viceadmiral Roschestwenskys Beslutning om at beholde Transportskibene ved Eskadren anser Kommissionen som en taktisk Fejl af Vigtighed.

Skibenes Maling.

Kommissionen anser det som en Fejl af Eskadrefejen, at han ikke fik Skibene givet en anden Farve end den sorte, da dette lettede Indstillingen af Kanonerne for de fjendtlige Kanonkommandører. Den gule Farve paa Skorstenene gjorde Eskadrens Skibe endnu tydeligere, og hjalp Fjenden ved hans Afstandsmaaling.

Eskadren bliver retarderet den 26de Maj.

Eskadrens langsomme Fart mod Nord i Forbindelse med den Forsinkelse, der foraarsagedes ved Afholdelsen af taktiske Evolutioner den 26de Maj, gav Fjenden Lejlighed til at konsentrere sine Styrker, og Valget af den lyse Tid paa Dagen til at staa op i Koreastrædet, ødelagde den sidste Chance for uopdaget at slippe igennem det for vor Eskadre yderst farlige snævre Sted i Koreastrædet.

Adskillelsen i Delinger.

Den Maade, hvorpaa man havde adskilt Eskadren i Delinger, forekommer ikke Kommissionen at være heldig. Det, som navnlig skal betegne, at Skibe hører til samme Deling i en Eskadre, er deres Fart; men her havde man sat for Eskempel Panserskibet Oslabija i 2den Deling, medens den med sin Fart, der var lige saa stor som de nybyggede Panserskibe af Suwaroff Typen, rettelig hørte til 1ste Deling.

Kølvandslinjen.

Kommissionen er af den Anskuelse, at det var en taktisk Fejl at formere alle tre Panserskibsdelinger i en Kølvandslinje. Herved kom de agterste Skibe, der var i Besiddelse af den mindste Fart, bestandig under Kampen til at sakke agterud og kunde som Følge heraf ikke være til Nytte, naar en omgaaende Bevægelse skulde foretages eller lignende. De Panserskibe, der var agterst i vor Linje kom omtrent ikke til at tage Del i Kampen

den 27de Maj. Det var saa godt som udelukkende de forreste Skibe, der kom til at bestaa denne Dags Kamp. Efter Kommissionens Mening var det ogsaa en Fejl af Eskadrechefen, i en Befaling af 23de Maj, at give Tête-skibet Ordre til at rette sig efter Signalerne paa Suwaroff, selv om dette Skib var nødt til at søge ud af Linjen, saalænge Eskadrechefens Flag ikke var blevet overført til noget andet Skib, eller en yngre Admiral ikke havde overtaget Kommandoen. Denne Befaling bevirkede, at Eskadrens Skæbne nu var uløseligt knyttet til Flagskibet, som allerede nu ikke var under Kommando, og Eskadren var paa denne Maade berøvet sin Handlefrihed i nogle af de mest kritiske Øjeblikke af Kampen.

Den første Ulykke.

Den første Ulykke, der ramte vor Eskadre, var, at to af vore Flagskibe blev gjort ukampdygtige. I en Sø-kamp er et saadant Tab af overordentlig Betydning. Efter Kommissionens Mening afgjorde denne Ulykke i Grunden Slagets Udgang, idet disse to Skibe ikke mere kom til Linjen. Eskadren, der nu var uden Ledere, kom i Uorden, og dette indvirkede paa Manøvrerne og Effektiviteten af dens Ild.

Det uheldssvangre Resultat af det første Sammenstød med Fjenden mener Kommissionen skyldes den Omstændighed, at Eskadren, der gik uden Forpostskibe foran sig, blev pludseligt overvældet af Modstanderens Hovedstyrke i det Øjeblik, da den ikke havde tilendebragt sin Formationsforandring fra 2 Kølvandskolonner til 1 Kamplinje.

Hvis Delings- og Skibscheferne havde været i Besiddelse af virkeligt Initiativ, vilde Fjendens pludselige Angreb ikke have bragt Forstyrrelse, og den hasarderede Manøvre, den japanske Flaade udførte, kunde være blevet udnyttet af vor Eskadre; men Personellet var ikke af Eskadrechefen blevet uddannet til at tage Initiativet; der

var ingen af de underlagte Chefer, der var inde i Eskadrechefens Planer, og de afventede nu blot hans Signaler, i Stedet for at overgaa til en eller anden Angrebsformation, og kaste sig over Fjenden, der var under Drejning, det ene Skib efter det andet. Men paa dette Tidspunkt var Admiralen optaget af at sende mindre Signaler afsted om hvilken Fart Eskadren skulde gaa med o. a. l. altsammen slet ikke nødvendigt, saafremt Personellet havde været ordentligt oplært. Det gunstige Øjeblik var gaaet tabt, og umiddelbart derefter koncentrerede Fjenden sin Ild paa det forreste Skib i vor 1ste Deling, efter igen at være drejet til modsat Kurs, og Flagskibet var meget hurtigt ude af Stand til overhovedet at kunne signalere. Hvis Viceadmiral Roschestwensky havde gjort Regning paa at kunne lede Eskadrens Bevægelser ved Hjælp af sit Signalvæsen, saa fik han ved denne Lejlighed Belæring om, at dette ikke er til at stole paa.

Kommissionen mener, at Ikke-Anvendelsen af Forpost- og Eclaireringsskibe var Aarsagen til den fjendtlige Flaades pludselige Angreb og det heraf følgende Resultat: Eskadren bragt i Uorden og 2 Flagskibe ødelagte lige ved Kampens Begyndelse.

Ildebrande.

Panserskibene Aleksander III, og herefter Borodino og Orel, som efter hinanden var det førende Skib i Eskadren, led i særlig fremtrædende Grad ved de Ildebrande, der udbrød under Kampen. Det var Ildebrand, der foraarsagede Flagskibet Fyrst Suwaroffs Undergang. Kulforholdene og de mange forskellige Materialer, der var ophobede i Mandskabernes Opholdsrum indvirkede meget paa Skibenes Tilstand paa Kampens Dag. Eskadrechefen havde ikke i tilstrækkelig Grad sørget for, at alle de brandfarlige Genstande blev fjærnet fra Skibene, og af Cheferne var der kun ganske enkelte, der vilde

tage det Ansvar paa sig, at tilintetgøre alt overflødigt Træværk o. a. l.

Hemmelighedsholdelse af alle Eskadren vedrørende Forhold spillede en umaadelig Rolle, og Kommissionen formener, at Eskadrechefen, ved til enhver Tid og i alle Forhold at nære absolut Mistillid til de ham underlagte Chefer har paadraget sig et stort moralsk Ansvar for at saadanne mindre Dispositioner, der ellers er enhver Chefs Pligt at træffe, ikke blev truffet ombord i Skibene.

Mangel paa Initiativ.

Eskadrens Personel, der saa selvfornægtende og tappert kæmpede den 27de Maj, udviste ikke, efter Kommissionens Mening, tilstrækkeligt Initiativ, taktisk Enhed og fælles Samarbejde, som er nødvendigt for at opnaa det tilsigtede Maal — Fjendens Ødelæggelse. Mangel paa Initiativ sporedes hos de enkelte Chefer saavel i selve Kampen den 27de Maj som i de selvstændige Operationer, der gik forud for denne Kamp. De Hjelpekrydsere, der var blevet sendt fra det kinesiske Hav til Japans sydlige Kyster og over i Petschili Bugten, drog ikke den ringeste Del af Fjendens Styrke med sig derover. Idet de var hæmmet alt for meget af en Masse Detajlordrer, indskrænkede de sig til en formel Udførelse af det dem givne Hverv, og Chefen for Krydseren Dnjepr, Kaptajn Skalski, gjorde ikke en Gang det, men vendte lige Syd paa, inden han var kommet til Linjen Ross-Schantung.

Denne Mangel paa Initiativ, som var hos de kommanderende i Eskadren, finder efter Kommissionens Mening sin Forklaring i Aarsager af konstant eller organisk Karakter paa den ene Side, og af foreløbig Karakter paa den anden Side. Til første Slags hører først og fremmest den utilstrækkelige Udnyttelse af den Tid, der gik forud for Krigen, og som er af saa stor Betydning for denne, til at give Officererne en systematisk Uddannelse, der nøje er

baseret paa det, der i Fremtiden vil blive krævet af dem. Blandt de foreløbige eller midlertidige Aarsager tænker Kommissionen frem for alt paa den altid afværgende Maade, som Eskadrechefen stillede sig paa overfor Initiativet hos de ham underlagte Officerer, dernæst de ualmindelige brydsomme Betingelser, hvorunder Sejladsen foregik, Bevidstheden hos Besætningerne om de store Mangler, der forefandtes overalt i Eskadren, og endelig den Apati, der var en naturlig Følge af alle disse Forhold.

I Kampen den 27de Maj viste Mangelen paa personligt Initiativ sig ved, at der fra Eskadrens Side, dens Delinger eller dens enkelte Skibe ikke blev gjort et eneste Forsøg paa at angribe Fjenden; de agterste Skibe understøttede ikke de forreste Skibe, der blev saa haardt trængt af den fjendtlige Ild. Da Panserskibene af 2den Deling kom tilbage til Kamplinjen, søgte de ind i agterste Del af denne, der i Forvejen var altfor lang. Krydserne tog ikke Initiativet til at gaa i Angreb paa de fjendtlige Krydsere af 1ste og 2den Klasse. Ved at holde sig i en Bue udenom Transportskibene og imellem dem kunde de ikke yde dem noget Forsvar med Fjendens Ild, og forøgede blot Uordenen i denne Del af Eskadren. Krydserne Schemtschug og Isumrud udførte ikke det, der var deres Opgave, saaledes at det kunde lykkes de fjendtlige Torpedobaade at ramme Fyrst Suwaroff med Torpedoer gentagne Gange. Vore Torpedobaade samlede sig ved Mørkets Frembrud ikke i Grupper eller to og to, og ingen af dem gjorde et eneste Forsøg paa at angribe Fjenden. Ved at forblive i umiddelbar Nærhed af Krydserne eller Transportskibene bragte de blot disse paa Vildspor, medens de selv var udsat for at blive beskudt af disse.

En Undtagelse dannede Panserskibene af 1ste Deling, der stadigt søgte op mod Téten af Kolonnen under Fjendens svageste Ild.

Kommissionen finder, at Delingscheferne og Skibs-

cheferne ikke i Kampen den 27de Maj udviste tilstrækkelig Selvstændighed og sammen hermed Samdrægtighed til Opnaaelsen af Hovedmaalet for enhver Kamp — Fjendens Ødelæggelse.

Enheden i taktisk Tankegang er en nødvendig Betingelse for alt Samarbejde mellem de forskellige Dele af Eskadren, og alt dette maa forenes i Eskadrechefens Vilje, for at et godt Resultat kan blive naaet.

Men man kunde umuligt vente, at en saadan Enhed i taktisk Tankegang skulde findes i Kampen den 27de Maj. Hvor skulde en saadan være kommet fra i en Eskadre, hvor der aldrig blev afholdt taktiske Øvelser, og hvor Eskadrechefen aldrig satte sine nærmeste Omgivelser ind i sine Hensigter og Planer.

Personnellets taktiske Uddannelse var Viceadmiral Roschestwenskys fornemste Opgave, og alt hvad der i saa Henseende kan siges om Personnellets Optræden under Kampene den 27de og 28de Maj falder fuldt ud tilbage paa Eskadrechefen.

Særlige Delingers og Skibes Virksomhed.

Idet Kommissionen nu overgaar til at udtale sig om de enkelte Skibs- og Delingscheferes Optræden under Kampene den 27de og 28de Maj 1905, finder man Anledning til at bemærke følgende:

Krydseren Ural.

Chefen for Hjælpekrydseren Ural, Kaptajn Istomin, udnyttede ikke de for Haanden værende Midler til at redde Krydseren og Besætningen, da Skibet den 27de Maj Kl. 4 E. M. fik et Torpedoskud under Vandlinjen. Vandets Indtrængen i et af Skibets Rum blev standset ved at Skodtet holdt, og Maskineriet var bragt i Orden igen og Situationen var ikke truende for Skibet, da Chefen gav Mandskabet Ordre til at redde sig, som enhver bedst kunde, til Trods for Modforestillinger fra

flere af Officerernes Side. Desuden var Chefen ikke den, der forlod Skibet sidst af alle, og Kommissionen mener, at Kaptajn Istomin gjorde dette alene af Frygt for sin egen Frelse.

At denne Krydser blev forladt af sit Mandskab i Utide bevirkede, at en Del Transportskibe og Dampere samlede sig omkring den for at yde Hjælp, og paa denne Maade udsatte de sig for at blive beskudt af Fjenden.

Ansaret for denne Krydseres for tidlige Sænkning maa efter Kommissionens Mening lægges udelukkende paa Skibets Chef, Kaptajn Istomin.

Udskillelsen af Krydserdelingen.

Den Udskillelse fra Eskadren af Krydserdelingen, som fandt Sted den 27de om Aftenen, efter at Panserskibet Borodino var gaaet under, og den deraf følgende Spredning til alle Sider af Krydserne, maa lægges Delingschefen, Komtreadmiral Enquist, og Chefen for Krydseren Oleg, Kommandør Dobrotvorski, til Last.

Da den artilleristiske Kamp, efter Borodinos Undergang, var hørt op, og Fjendens Hovedstyrke var holdt af mod NO, og da der paa samme Tid kom fjendtlige Torpedobaade til Syne i Horizonten, burde Kontreadmiral Enquist af eget Initiativ have truffet Forholdsregler for at afværge Torpedobaadsangreb fra Fjendens Side. I Stedet herfor drejede Krydseren Oleg mod Syd, og gav fuld Kraft frem. Paa denne Maade fjernede den sig fra Eskadren, og lod ikke alene Panserskibene men ogsaa alle de til dens Deling hørende Krydsere sejle deres egen Sø, slet ikke at tale om de Transportskibe, som den havde som Opgave at være Dækning for. Efter nogen Tids Forløb forsøgte Oleg at dreje til nordlig Kurs, for at komme op til Eskadren igen; men den gjorde ikke Forsøget fuldt ud, da den paa sin Vej mødte nogle Fartøjer, som den ansaa for at være fjendtlige Torpedobaade. Kontreadmiral Enquist vilde dreje til

nordlig Kurs gennem den anden Halvdel af Kompasset, nemlig gennem Øst, men mødte i dette Tilfælde stærk Modstand fra Kommandør Dobrotworskis Side, som fastholdt, at hvis en saadan Manøvre blev udført, løb man Fare for at løbe sammen med Panserskibskolonnen, der ligeledes var drejet til Syd. Denne Mening fandt Understøttelse hos Eskadre-Navigationsofficeren, Kaptajn de Livron. Desuden ansaa Chefen for Krydseren det for at være det eneste rigtige for Eskadren, at trække sig tilbage sydpaa, da Slaget, efter alt at dømme, var tabt, og de bedste Panserskibe gaaet under i Kampen om Dagen. Under saadanne Omstændigheder ansaa Kommandør Dobrotworski det for at være ganske ugørligt at slaa sig igennem til Wladivostok og som sin Pligt at holde fast ved at lade Oleg styre Syd.

Kontreadmiral Enquist var af en anden Mening, men han havde ikke Fasthed nok til at forlange sin Mening virkeliggjort, og Krydseren fortsatte sin Vej sydpaa med fuld Fart. Man tabte alle de andre Skibe af Sigte, undtagen Awrora, og Kursen Syd holdtes lige indtil Midnat.

Den næste Dag den 28de Maj forsøgte nogle af Officererne paa Oleg at overtale Chefen, Kommandør Dobrotworski, til at vende om og slaa nordpaa igen op mod Wladivostok, eller ogsaa søge ind til Schanghaj foreløbigt for at fylde Kul. Men Kommandør Dobrotworski ansaa dette for at være ugørligt, og gik i Stedet for i Køl vandet paa Krydseren Awrora, til hvilket Skib Kontreadmiral Enquist havde overført sit Flag, og disse Skibe fulgtes nu ad til Manilla.

(Fortsættes.)

Psykologiens Betydning for Søværnet.

Af Prof. Dr. Alfr. Lehmann.

Endnu for et halvt hundrede Aar siden var Psykologien, Læren om det menneskelige Sjæleliv, en rent filosofisk Videnskab. Den bestod af de iagttagelser, som enkelte særlig interesserede Mænd havde kunnet anstille i sin egen Bevidsthed over de sjælelige Fænomeners Forløb, og Spekulationer over det iagttagne. Hvorvidt og i hvilken Udstrækning de Kendsgerninger, man byggede paa, havde Gyldighed for andre end selve iagttageren, kunde man ifølge Sagens Natur intet vide om, da intet Menneske kan se, hvad der foregaar i en andens Bevidsthed. Den hele »Videnskab« bestod derfor af enkelte ganske elementære Sandheder, hvis Rigtighed enhver iagttager kunde konstatere hos sig selv, og en stor Mængde problematiske Paastande, som var Genstand for stadig Strid, da man savnede Midler til at faa dem nærmere belyste.

En væsenlig Forandring i dette Forhold indtraadte, da den tyske Fysiker Fechner i 1860 ved en Række Undersøgelser paaviste, at Naturvidenskabens eksperimentale Metode med stort Udbytte lod sig anvende i Psykologien. Lader man f. Eks. en fysisk Paavirkning af maalelig Styrke indvirke paa et Sanseorgan, og forandrer man derefter Styrken gradvis, indtil Forsøgspersonen netop kan mærke en Forskel, saa kan man ved at udføre slige Bestemmelser ved meget forskellige Styrkegrader finde et lovmæssigt Afhængighedsforhold mellem Fornemmelserne og de Paavirkninger, som fremkalder dem. Paa denne Maade fastslog Fechner den efter ham opkaldte Lov: »Naar der mellem de enkelte Led af en Række Fornemmelser af samme Art bestaar en netop mærkbar For-

skel, viser der sig at bestaa et tilnærmelsesvis konstant Forhold mellem de tilsvarende Paavirkningers Styrke.» Og ikke blot blev der saaledes paavist en almengyldig Lov, men der blev tillige fundet et Maal for de enkelte Individets Evne til at skelne mellem Fornemmelserne. Jo mindre Forholdet er mellem de fysiske Paavirkninger, der kan frémkalde en netop mærkbar Fornemmelserforskkel, desto større er aabenbart Individets Skelnedygtighed.

Gælder det om at undersøge mere komplicerede sjælelige Fænomener, maa andre Metoder bringes til Anvendelse. Hukommelsens Love har man f. Eks. gransket ved at lade Forsøgspersoner lære Ramser af meningsløse Stavelser udenad og bestemt, hvorledes Antallet af nødvendige Gennemlæsninger voksede med Rækkernes Længde, med Tempoet, i hvilket Læsningen foregik osv. Ved saadanne Forsøg fik man ikke blot lovmæssige Udtryk for den Lethed, hvormed Indprentningen fandt Sted under forskellige Omstændigheder, men tillige Maal for de enkelte Individets Evne til at lære udenad. Jo færre Gennemlæsninger et Menneske bruger til at lære en Ramse af bestemt Længde under givne Betingelser, desto lettere har Individet aabenbart ved at indprente sig Stoffet.

I Løbet af det sidste halve Aarhundrede er der udført et betydeligt videnskabeligt Arbejde af denne Art rundt om i hele den civiliserede Verden. Mange sindrige Metoder til Udforskning af komplicerede sjælelige Fænomener er udtænkte, fine Maaleapparater er konstruerede, og Matematik er i stor Udstrækning bragt i Anvendelse til Elimination af de ved psykologiske Maalinger uundgaaelige Fejl. Saa langt er man naaet, at der kun er faa Omraader af Sjælelivet, hvor man ikke har søgt at vinde Indsigt ved eksperimentale Metoder, og om end meget endnu er usikkert og endnu mere staar tilbage at udrette, har man dog allerede vundet en omfattende Viden. Af praktisk Betydning er det især, at de eksperimen-

mentale Metoder giver os Midler i Hænde til at maale de individuelle Differenser i mange forskellige Retninger, hvorved et givet Individu's Anlæg for een og Mangel paa Anlæg for en anden Virksomhed med Sikkerhed kan fastslaaes.

Naar en Videnskab har naaet et tilstrækkelig fremskredent Standpunkt, vil praktiske Anvendelser af dens Resultater, hvor disse overhovedet er mulige, sjældent lade vente længe paa sig. Naturvidenskabernes Betydning for moderne Teknik, kemisk Industri, Landbrug osv. er saa velbekendt, at vi ikke behøver at opholde os derved. Paa ganske tilsvarende Maade er det gaaet med Psykologiens Resultater; det blev saaledes meget hurtigt indset, at disse var af stor praktisk Betydning i pædagogisk Henseende. Der eksisterede rigtignok længe før Eksperimentalsykologiens Dage en videnskabelig Pædagogik, der var Resultatet af mange Generationers samlede Erfaringer om, hvilke Fremgangsmaader ved Undervisning og Opdragelse der i Almindelighed havde gunstige Virkninger, og hvilke Misgreb man især maatte vogte sig for. Men meget af dette var yderlig vagt og ubestemt, og her bragte Psykologien i mange Tilfælde Klarhed, ligesom den ogsaa paa mange Punkter gav positive Anvisninger, hvor den enkelte Lærers Skøn eller øjeblikkelige Lune hidtil havde været afgørende.

I de seneste Aar er man begyndt at gøre endnu mange andre praktiske Anvendelser af Psykologiens Resultater saavel i Industri og Haandværk som i Handel og Samfærdsel; alle disse Anvendelser sammenfattes gerne under Navnet Psykoteknik. En af de væsenligste Opgaver, som Psykologien her har at løse, er at udpege de til hver enkelt Virksomhed bedst skikkede Individuer. Dette lader sig i hvert Fald til Dels gøre, fordi vi som alt omtalt kan faa Maal for de enkelte Individu's Egenskaber og Færdigheder og følgelig kan angive, om et Menneske særlig besidder de Egenskaber, der kræves til en bestemt Virk-

somhed. Under Krigen har denne Side af Psykotekniken spillet en stor Rolle, især i Amerika, hvor Soldaternes Fordeling til de forskellige Korps fandt Sted efter Resultaterne af de psykotekniske Prøver, man underkastede dem. I Følge officielle Beretninger blev henved 1700000 Mand prøvede, og man kan ganske sikkert gaa ud fra, at dette Arbejde ikke var blevet fortsat til Krigens Slutning, hvis Hærledelsen ikke havde anset det for virkelig nyttigt. For Fuldstændigheds Skyld skal endnu blot bemærkes, at man ogsaa i de andre krigsførende Lande, om end i mindre Maalestok, har anvendt psykotekniske Prøver til Udtagelse af Mandskab til særlig Tjeneste, f. Eks. Flyvere, Motorordonanser osv.

De Erfaringer, man har høstet under Krigen, bliver naturligvis ikke lagt paa Hylden i Fredens Dage. Selv om Militærvæsenet muligvis i Fremtiden bliver indskrænket betydeligt, er der ingen Grund til ikke at gøre det, der bevares, saa hensigtsmæssigt som muligt. Følgelig vil man ogsaa vedblivende anvende Psykologien i de Retninger, hvor man har set, at den kunde gøre Nytte. Og det vilde da være mildest talt uklogt, om man ikke i andre Lande vilde lade sig belære af de indvundne Erfaringer og, hvor man saa sin Fordel derved, tillige paa anden Maade anvende Psykologien i militære Øjemed. Det har man da ogsaa søgt at gøre, saavel i Sverige som herhjemme, og det er disse Bestræbelser, for hvilke der her i Korthed skal gøres Rede.

I den svenske Flaade har man siden 1867 haft særlige Officerskursus i Kommandoudøvelse. Disse har hidtil nærmest været af praktisk Art, idet der gaves de unge Officerer Anledning til at udøve Kommando under ældres Kontrol og Vejledning, men nogen egenlig Uddannelse var der ikke Tale om, i hvert Fald ikke i den Retning, at Officererne fik Vejledning i at undervise Mandskabet i de mangeartede Virksomheder, der udøves ved Flaaden. Man ansaa det imidlertid for ønskeligt, at Office-

rerne fremtidig fik et psykologisk-pædagogisk Grundlag for denne Undervisning, og der blev derfor i September 1918 nedsat en Kommission til nærmere Overvejelse af Spørgsmaalet. Denne Kommission, i hvilken der foruden Officerer ogsaa sad en Professor i Psykologi, afgav i Maj i Aar et »betänkande angående anordnande av befälskurser vid flottan«. Betænkningen udgør 78 Kvartsider.

Heri gøres først Rede for Sagens historiske Udvikling, som vi ikke skal opholde os ved, og derefter drøftes de Grunde, som kan tale for Officerernes Uddannelse i Pædagogik. Hvad der her anføres, er i Hovedsagen de samme Momenter, som har været gjort gældende med Hensyn til Lærerne i Børneskoler. Det er ubestrideligt, at nogle Mennesker har større Anlæg end andre for at undervise, for at styre og lede, hvad enten det er Børn eller voksne, og disse Anlæg udvikles kun ved Erfaringen. Men deraf følger aldeles ikke, at Belæring om, hvorledes man skal undervise eller udøve Kommando slet ingen Nytte skulde være til. Enhver, der arbejder med et eller andet Materiale, maa for at kunne arbejde tilfredsstillende have indgaaende Kendskab til Materialet. Skal man undervise eller lede Mennesker, er disse Materialet, og det er derfor nødvendigt, at den, der indtager en ledende Stilling, har Indsigt i Menneskets sjælelige og legemlige Natur. Naar Talen var om indviklede Maskiner, vilde man aldrig falde paa at lade en ukyndig Mand arbejde med dem, som han bedst kunde; det er da ligesaa urimeligt at betro andre Menneskers Udvikling til nogen, der ikke har virkelig Indsigt i den langt mere komplicerede sjælelig-legemlige Organisme. Selv om et Menneske besidder de bedste naturlige Anlæg for at undervise og lede, kan han vanskelig undgaa endog alvorlige Fejlgreb, naar han ikke har Kendskab til Materialet.

Kommissionen foreslaar derfor, at der gives Søoffi-

cererne en grundig teoretisk Uddannelse vedrørende den menneskelige sjælelig-legemlige Organisme. Den skal gives i Form af Forelæsninger og omfatte et forberedende og et militært Anvendelseskursus. I det forberedende Kursus behandles Fysiologi, Psykologi og Moralpædagogik. Kommissionen nøjes iøvrigt ikke med almindelige Antydninger, men giver meget indgaaende Udredninger af de enkelte Forelæsnings Omfang og Indhold. Det vilde føre for vidt her at gaa ind paa alle disse Enkeltheder; jeg skal indskrænke mig til at give Hovedpunkterne. Det forberedende Kursus foreslaas at skulle omfatte først 10 Forelæsninger over Fysiologi, hvori behandles Muskel- og Nervesystemet, Blodomløb og Aandedræt. Over Psykologi skal der holdes 15 Forelæsninger, som omhandler de væsentligste sjælelige Tilstande og Virksomheder, nemlig Fornemmelser, Forestillinger, Opmærksomhed, Kunskabsstilegnelse, Følelsestilstande, Reaktionsakter og Villieshandlinger, Indprentning, Øvelse og Træthed og desuden Metoderne til at prøve Individernes sjælelige Udvikling. Endelig er der ansat 8 Forelæsninger over Moralpædagogik, i hvilke der gøres Rede for de højere, særlig de etiske Følelser og deres Betydning for Villielivet, Individualitetsproblemet og sluttelig de forskellige Midler til Karakterudvikling: Eksempel, Belønning og Straf og Undervisning i Moral.

Hensigten med det forberedende Kursus er at give Officererne de nødvendige Forudsætninger, saa at de kan faa det fulde Udbytte af Forelæsningerne over de militære Anvendelser. Det vil vel nok være paa sin Plads her at gaa lidt nærmere ind paa Indholdet af disse, hvortil der ansat 10 Timer. Der skal i 1. Forelæsning gøres Rede for den store Betydning af, at Ledelsen sættes i System, organiseres, og dette belyses ved Eksempler hentede fra Industrien, hvor det moderne saakaldte Taylorsystem netop tager Sigte paa en rationel Ledelse af Arbejdet. Hertil kræves først og fremmest, at Arbejdets

Maal er klart, og at hele Virksomheden tager Sigte paa dette Maal. I 2. Forelæsning behandles Betydningen af Personalets Udvælgelse, saa at enhver Mand netop kommer paa den Plads, hvor han er bedst skikket; de psyko-tekniske Metoder til en saadan Udvælgelse, der netop i Flaaden med dens mangeartede Virksomheder er af Betydning, belyses ved Eksempler. I de to følgende Forelæsninger behandles Personalets Uddannelse og den Om-sorg, som Ledelsen maa have for de den betroede underordnede. De Krav, som Officererne maa stille ikke blot til Mandskabet men ogsaa til sig selv belyses indgaa-ende. I 5. Forelæsning omtales Planlæggelsen af Arbejdet som Betingelse for en økonomisk Anvendelse af Menneskekraft, Tid og Materiale. I 6. Forelæsning paa-vises, hvorledes man gennem Forsøg kan finde de mest økonomiske Arbejdsmetoder, som giver Maksimum af Udbytte med Minimum af Anstrengelse. I 7. og 8. Forelæsning gøres Rede for Mandskabets Uddannelse og de Momenter, som f. Eks. Kappelyst, der kan faa Indflydelse herpaa, ligesom Ledelsens Midler til at kontrollere Resultaterne gennem Rapporter, Inspektion og Statistik udvikles. I 9. og 10. Forelæsning behandles sluttelig de statistiske Metoder, Fremstillingen i Tabelform, Beregninger og grafske Gengivelser.

Hvad Ordningen af det hele Kursus angaar, anser Kommissionen det for heldigst, at det kommer til at strække sig over en Maaned, saa at der ikke falder mere end to Forelæsninger paa een Dag. Tiden skal iøvrigt bruges til Selvstudium efter Forelæsernes Vejledning, for at Eleverne kan faa det fulde Udbytte af Undervisningen paa dette for dem ret fremmede Omraade.

Saa vidt den svenske Kommissions Betænkning. Det er ikke min Sag her hverken at kritisere eller at anbefale dette Forslag. Men naar man paa den anden Side af Sundet anser en saadan ret indgaaende teoretisk Undervisning for nødvendig, hvis Søofficererne skal være fuldt

paa Højde med Tidens Krav, vilde det være ret mærkeligt, om noget lignende ikke skulde være ønskeligt herhjemme. I det grundigt og omhyggeligt udarbejdede svenske Forslag vil man have et fortræffeligt Udgangspunkt, hvis man skulde bestemme sig til at optage en saadan Undervisning.

Foruden Psykologiens Anvendelse i pædagogiske Øjemed, hvorpaa den svenske Betænkning nærmest tager Sigte, har vi som sagt ogsaa den specielt psykotekniske. Blandt de mange forskellige Opgaver, til hvis Løsning Psykologien her kan anvendes, er der vel især een, der kan faa Betydning for Flaaden: Udvælgelsen af de til givne Virksomheder bedst skikkede Individer. I den Retning er der allerede gjort en lille Begyndelse herhjemme, idet der er indført Prøver for de Søofficerer, som ønsker at uddannes til Flyvere. Det er naturligvis ikke rent tilfældigt, at Begyndelsen er gjort med Flyverprøver. Gennemgaar man den historiske Udvikling af Udvælgelsesprøverne i de forskellige Lande, vil man finde, at man i de fleste Tilfælde er begyndt med Prøver for den Art Virksomheder, der kunde medføre Fare for Udøveren selv eller andre Mennesker, altsaa især Flyvere, Skibsførere, Vognstyrere paa elektriske Sporvogne og alle Slags Motorkøretøjer. Staar der Menneskeliv paa Spil, er der naturligvis mere Anledning til at sørge for, at Udøveren har de for Virksomheden nødvendige Egenskaber, end i de Tilfælde, hvor større eller mindre Dygtighed kun kommer til at gaa ud over Arbejderens Fortjeneste. Men deraf følger for Resten slet ikke, at Udvælgelsesprøver ikke skulde være af Betydning ved de fleste andre Beskæftigelser. Hvor det drejer sig om Kundskaber, har man jo forlængst i hele den civiliserede Verden indført slige Prøver, Eksaminer, og det erkendes mere og mere, at det for Samfundets Trivsel er af største Betydning, at der ogsaa indføres Prøver ved alle Virksomheder, hvor det kommer an paa sjælelig-legemlige Færdigheder. Det bedste Bevis herfor er den Kendsgerning, at mange store indu-

strielle Virksomheder i Amerika og Tyskland har oprettet psykotekniske Laboratorier for at kunne prøve Lærlinge før Antagelsen. Sagens Betydning er heller ikke overset i den svenske Betænkning, idet som sagt een Forelæsnings skal ofres til Behandling af Spørgsmaalene om Mandskabets Udvælgelse til forskellige Virksomheder.

I det følgende skal jeg gøre nærmere Rede for Flyverprøverne og benytte disse som Eksempel til Belysning af, hvorledes slige Prøver overhovedet tilvejebringes. En fuldstændig psykologisk Redegørelse for de Metoder, jeg har valgt til Undersøgelse af de enkelte væsentlige Egenskaber, vilde her føre for vidt og har næppe større Interesse; en Belysning af nogle af disse Spørgsmaal vil findes i 2. Del af min Bog: »Størst Udhytte af legemligt og aandeligt Arbejde«, som udkommer i Slutningen af Aaret.

Naar man vil undersøge, om et Menneske har de til Udøvelsen af en bestemt Virksomhed fornødne Egenskaber, maa man selvfølgelig først være klar over, hvilke Egenskaber det kommer an paa. Det kan Psykotechnikerens i Almindelighed kun have et vagt Begreb om, hvis han da ikke selv har forsøgt sig i den paagældende Beskæftigelse. Fagmanden, især den, der har været Lærer for andre og kender de Vanskeligheder, Faget volder, vil bedst kunne give de fornødne Oplysninger. Men Fagmanden vil kun sjældent være saa meget Psykolog, at han kan præcisere, hvad det kommer an paa, og selvfølgelig maa han og Psykotechnikerens i Forening se at udrede Forholdene. Naar det, som jeg antager, er lykkedes mig at faa de væsentligste for Flyveren nødvendige Egenskaber fastslaaede, skyldes det kun den Interesse, som Hr. Premierløjtnant Grandjean viste for Sagen, og den Beredvillighed, hvormed han stillede ikke blot sine personlige Erfaringer som Flyver og Lærer for Flyverne, men ogsaa den vigtigste udenlandske Litteratur om Emnet til min Raadighed. Ad disse Veje kom jeg til følgende Resultater.

Naar Flyveren ikke kan se Jorden, vil han ofte kun ved Hjælp af den saakaldte »statiske Sans«, Ligevægtsfornemmelserne, kunne bedømme Flyvemaskinens Hældning; følgelig maa denne Sans være normalt udviklet. Ligeledes maa Flyveren kunne bedømme Størrelsen af rumlige Udstrækninger, der danner vilkaarlige Vinkler med Synslinien. Naar han f. Eks. skal lande, maa han kunne skønne, hvor langt han er fra Jorden, og om den til Landingen udsete Plads er tilstrækkelig stor. Fremdeles maa han være hurtig i sine Bevægelser. Hvis Motoren f. Eks. pludselig sætter ud eller ikke arbejder, som den skal, hvad Flyveren kan høre paa Lyden, maa han hurtigst muligt bringe Maskinen i en bestemt Stilling. Derfor er der overalt fastsat en bestemt Grænse, som ikke maa overskrides, for Flyverens »Reaktionstid«, d. v. s. den Tid, som han bruger til at besvare en Lyd med en aftalt Bevægelse. Det er dog ikke tilstrækkeligt, at han er hurtig; Bevægelserne maa ogsaa være »koordinerede«, hvilket vil sige, at de samvirkende Muskler skal gribe ind i rette Øjeblik og med den netop fornødne Styrke. Hertil kræves, at Individet har fuldt normale Bevægelsesfornemmelser, hvilket derfor ogsaa maa prøves. Flyveren maa endvidere være udholdende. Langvarig Anspændelse af Opmærksomheden medfører som bekendt altid Træthed, og Flyveren vil ofte være udsat for i længere Tid at maatte være anspændt opmærksom; følgelig er det af Betydning, at han trættes saa lidt som muligt. Endelig maa Flyveren være koldblodig. Da hans Virksomhed bringer ham i adskillige farefulde Situationer, er det aabenbart af største Vigtighed, at han ikke »taber Hovedet«.

Naar man saaledes er paa det rene med, hvilke Egenskaber der kræves, maa det næste Skridt være at finde eksperimentale Metoder, ved hvilke man kan prøve, om et Individ ogsaa besidder disse forskellige Egenskaber i tilstrækkelig Grad. Da brugbare Metoder

forlængst er angivne for flere af de nævnte Egenskabers Vedkommende, var der for saa vidt ingen Vanskelighed. Men der var dog to af de omtalte Fænomener, som ikke tidligere har været Genstand for Undersøgelse, og hvor jeg derfor selv maatte tilvejebringe de fornødne Apparater. Da det maaske kan have sin Interesse, skal jeg i Korthed omtale et af disse.

Et Menneskes Evne til at bedømme Ligevægtsforstyrrelser maa kunne bestemmes, hvis vi har ham sidende med lukkede Øjne paa en Stol, der kan hældes omkring en vandret Akse. Jo mindre en Vinkel Stolen maa hældes, for at Forsøgspersonen skal kunne mærke Afvigelsen fra den vandrette Stilling, desto finere er aabenbart hans Skelneddygtighed for Ligevægtsforandringer. Fastgør man til Stolen en Viser, der peger paa en Gradbue, saa at man kan aflæse Hældningens Størrelse i Grader og Minutter, har man altsaa i Udslaget et Maal for den undersøgte Egenskab. Imidlertid er det ikke tilstrækkeligt at hælde Forsøgspersonen blot i en enkelt Retning, f. Eks. forover-bagover eller tilhøjre-tilvenstre. Det kan jo tænkes, at han opfatter Hældningen i een Retning meget lettere end i en anden, og det er derfor nødvendigt at udføre Bestemmelser med Hældning i flere forskellige Retninger. Desuden vil det være umuligt at sikre sig paalidelige Resultater, hvis Forsøgspersonen ved, i hvilken Retning Hældningen vil foregaa. Vi maa derfor have Stolen indrettet saaledes, at den ogsaa kan drejes om en lodret Akse og klemmes fast i enhver Stilling. Med et saadant Apparat kan man faa fuldt paalidelige Resultater, naar man gaar til Værks paa følgende Maade. Forsøgspersonen tager Plads paa Stolen og bindes for Øjnene. Stolen drejes en vilkaarlig Vinkel, saa at Forsøgspersonen ikke kan vide, hvorledes han er stillet i Forhold til den vandrette Akse. Paa et aftalt Signal begynder Forsøgslederen at hælde Stolen om den vandrette Akse; denne Hældning skal foregaa jævnt og med

bestemt Hastighed, f. Eks. 30 Bueminutter pr. Sek. Forsøgspersonen siger stop, saasnart han er klar over Hældningens Retning, som han derefter maa angive. Da det ikke ret vel lader sig gøre at angive Hældninger efter alle mulige Kompasstreger, foregaar Hældningen kun i de fire Hovedretninger: enten forover-bagover eller tilhøjre-tilvenstre eller midt imellem disse. I den aflæste Størrelse af Hældningen har man et Maal for Skelneydgtigheden, medens Retningsangivelsen gennemgaaende, f. Eks. i 75 % Tilfælde, maa være rigtig som Garanti for, at Hældningen virkelig er opfattet. Paa denne Maade udføres en hel Række Bestemmelser, idet man sørger for efterhaanden at lade Hældningen foregaa i alle de nævnte Retninger.

En anden Prøve vilde jeg gerne berøre, fordi dens Udførelse tilsyneladende er ret uhensigtsmæssig, men netop derved tjener til at belyse et for alle psykotekniske Undersøgelser almindeligt Princip. Flyveren skal som ovenfor nævnt kunne bedømme rumlige Udstrækninger, selv om disse iagttages i stærk Forkortning. Det kommer ved Skøn af denne Art ikke an paa, om man kan angive den iagttagne Stræknings Længde i absolut Maal, Meter eller Centimeter, men kun om at bedømme Størrelsen i Forhold til et eller andet vilkaarligt Objekt. I det daglige Liv foreligger en saadan Opgave, naar man paa Øjemaal skal afgøre f. Eks. om et Bord kan passere gennem en Dør, om en Vogn kan slippe forbi en anden paa en smal Vej osv. Det drejer sig saaledes nærmest om at skønne, hvilken af to under meget forskellige Synsvinkler sete Strækninger der er den største. Ogsaa for Flyveren vil det i Almindelighed være dette, det kommer an paa, naar han skal afgøre, om der under givne Omstændigheder er Plads til en bestemt Manøvre.

Prøven for denne Færdighed udføres med en Stok, hvis Længde kan varieres fra 20 til 100 cm., og som kan indstilles i bestemte Vinkler med vandret og lodret

Plan. Forsøgspersonen sidder i 5 m. Afstand og skal angive paa en Metermaalestok, han har i Haanden, hvor lang den sete Stok virkelig er. Mod en saadan Prøve ligger det nær at indvende, at Flyveren ikke har Brug for at kunne bedømme Brøkdele af en enkelt Meter, men skal kunne skønne over Hundreder af Meter. Alligevel er Prøven ikke meningsløs, thi ethvert Menneske kan altid lettere bedømme de smaa Afstande, som vi er fortrolige med fra det daglige Liv, end de store Strækninger, som kræves til en Flyvemaskines Manøvrer. Derfor vil den, der i særlig Grad mangler Evne til at skønne over smaa Strækninger i en Stue, ganske sikkert helt komme tilkort, naar han svæver mellem Skyerne, hvor faste Holdepunkter mangler. Selv om den omtalte Prøve altsaa er meget lettere end de Opgaver, der møder Flyveren, naar han er paa Vingerne, er den dog meget vel egnet til at finde de Personer, der i særlig Grad mangler Evne til at bedømme Rumsforhold. Det er det samme Princip, der lægges til Grund ved mange andre psyko-tekniske Prøver. Man søger slet ikke at gengive Virkeligheden, men forenkler tværtimod Forholdene, saa at Forsøgspersonerne let kan finde sig tilrette; netop derved opnaar man lettest at se, hvem der har, og hvem der ikke har Anlæg i den undersøgte Retning.

Herved staar vi ved det sidste og afgørende Spørgsmaal: hvilken Fordring maa der stilles til Udfaldet af en Prøve, for at Individet kan siges at være egnet for den paagældende Beskæftigelse? En Besvarelse af dette Spørgsmaal vil i Almindelighed kræve ret omfattende Undersøgelser. Først og fremmest maa man vide, hvor godt Prøven kan bestaa af Mennesker, hvis daglige Beskæftigelse ikke særlig har udviklet den Færdighed, der undersøges ved Prøven. Man vil naturligvis faa meget forskellige Resultater, naar et større Antal Mennesker prøves, men Middeltallet af alle de fundne Værdier viser, hvad der gennemsnitlig kan præsteres af Folk uden særlig

Øvelse. Alle de Personer, hvis Værdier ligger over Gennemsnittet, tør da antages at have gode Anlæg i den undersøgte Retning. Hermed har vi faaet det første Holdpunkt for Afgørelsen af, om et givet Individ egner sig for en bestemt Beskæftigelse; hvis en Prøves Udfald ligger over Gennemsnittet, maa der ved senere Øvelse kunne naaes gode Resultater. Men i nogle Tilfælde maa man stille strengere Fordringer, kræve Prøvens Udfald noget over Gennemsnittet; i andre Tilfælde kan man slaa af og gaa ned under det gennemsnillige. Et Holdpunkt for, hvor langt man tør gaa i den ene eller den anden Retning, vil man faa, hvis man anstiller Prøven ogsaa med Fagfolk, som gennem sin Beskæftigelse maa antages at have udviklet den paagældende Færdighed saa meget som muligt. Man vælger da gerne nogle af de dygtigste og nogle af de udygtigste Fagfolk, man kan faa til Raadighed. Erfaringen lærer nu, at Udfaldet af Prøven for de dygtigste Fagfolks Vedkommende altid ligger laugt over, for de udygtigste derimod gerne noget under Gennemsnittet. Hermed har man aabenbart, hvad der er Brug for. Kan man slaa af paa Fordringerne, behøver man ikke at kræve mere, end hvad de udygtigste Fagfolk kan præstere; man kan da gøre Regning paa, at de saaledes valgte Personer ved Uddannelse og Øvelse vil naa betydeligt højere. Vil man skærpe Fordringerne, bliver det naturligvis en Skønssag, hvor højt man vil gaa; at forlange, at en helt uøvet skulde kunne præstere det samme som de dygtigste Fagfolk, vilde aabenbart være urimeligt. Følgen vilde blot blive, at man aldrig fandt velegnede Personer.

Den her skitserede Fremgangsmaade er selvfølgelig fulgt ved Fastsættelsen af Fordringerne til Flyverprøvernes Udfald. Tør man dømme efter de hidtil foreliggende sparsomme Erfaringer, er der god Mening i de fastsatte Fordringer. Thi af de fire Aspiranter, der er blevet undersøgt, har de tre bestaaet alle Prøver til Dels endog meget

godt, medens den fjerde paa flere væsentlige Punkter viste saa ringe Anlæg, at jeg bestemt maatte fraraade hans Uddannelse som Flyver. Denne Henstilling blev ogsaa fulgt.

Flyverprøverne er naturligvis kun en Begyndelse. Udviklingen gaar overalt tydelig nok i den Retning, at man ikke fremtidig lader unge Mennesker paa bedste Beskub vælge en Livsstiling, men først prøver deres Anlæg. Lokomotivførere og Motorvognstyrere, Telegrafister, Telefonistinder og Stenografer, talrige Arter af Haandværkere udvælges allerede i forskellige Lande efter bestemte Prøver, og for Konkurrencens Skyld maa vi herhjemme følge med. Det er uigennemførligt at lade Prøverne foretage af de enkelte Institutioner, der har Brug for Folk, og det vilde være højst uheldigt, om det blev overladt til privat Forretningsvirksomhed; Ulemperne derved har allerede vist sig i Amerika. En psykoteknisk Statsanstalt vil give de bedste Garantier baade for Fastsættelsen af Fordringerne og for en ensartet Udførelse af Prøverne. Har man først en saadan Institution, vil der være Mulighed for at gennemføre ogsaa en rationel Udvælgelse af Mandskabet til Flaadens mange forskellige Virksomheder.

Søslaget ved Tsu-Schima.

Kommissionserklæringen.

Oversat fra Russisk af Kaptajn Tvermoes.

(Fortsat.)

Ved sin Forklaring om sin Handlemaade anfører Kontreadmiral Enquist, at han, forinden Kampen, havde modtaget et Brev fra den Kommanderende, hvori denne henviser til Muligheden af, at Eskadren kunde blive nødsaget til at trække sig tilbage til Schanghaj, i det Tilfælde den blev slaaet i Kampen, og derfor havde han sendt Transportskibene til denne Havn.

Efter at Kommissionen nøje har overvejet alle Omstændighederne ved Krydserdelingens Udskillelse fra Eskadren og de enkelte Skibes Spredning til forskellige Sider, er den kommet til den Slutning, at Kontreadmiral Enquist har afvejet fra den for Operationerne givne Plan, der var tydelig og klart fremstillet i Eskadrechefens Befaling om at søge op til Wladivostok, hvilket ogsaa var blevet udtrykt i Kontreadmiral Nebogatoffs sidste Signal »Følg Admiralen« og »Kurs N 23 O«. Som det erindres, havde Kontreadmiral Nebogatoff overtaget Kommandoen over Eskadren, efter at Viceadmiral Roschestwensky var dødeligt saaret.

Ansvaret for, at Krydseren Oleg udskilte sig fra Eskadren og for at Krydserdelingen blev spredt ad, maa, efter Kommissionens Mening, lægges saavel paa Kontreadmiral Enquist som paa Chefen for Oleg, hvilken sidste, Kommandør Dobrotworski, var den, der tog Initiativet til at udskille Krydseren fra Eskadren.

Krydseren Awrora.

Krydseren Awrora havde, efter Kommissionens Mening, ikke alene den Mulighed, men ogsaa den Ret, at forlade Krydseren Oleg og søge tilbage til Eskadren,

da det jo var klart som Dagen, at Krydseren Oleg afveg fra de givne Ordre for Operationen. Men naar man paa den anden Side tager i Betragtning, at Chefen for Awrora, Kaptajn Nebolszin, var direkte underlagt Kontreadmiral Enquist, finder Kommissionen, at det er forklarligt, at Awroras Chef har handlet, som han har gjort, og man kan derfor ikke drage ham til Ansvar for, at han om Aftenen den 27de og om Natten til den 28de Maj fulgte i Kølvanet paa Krydseren Oleg.

Krydseren Schemtschug.

Krydseren Schemtschug havde i Kampen den 27de Maj sin ganske specielle Bestemmelse — den skulde værne Panserskibene mod Torpedobaadsangreb. Men Kl. 5 om Eftermiddagen den 27de Maj forenede den sig efter Chefen, Kaptajn Lewitskis Initiativ, med Krydserdelingen, der var i Kamp med de fjendtlige Krydsere, og af denne Grund kunde Schemtschug ikke værne det haardt medtagne Panserskib Fyrst Suwaroff, der i sin elendige Tilstand trængte haardt til at blive hjulpet, mod de fjendtlige Torpedobaades Angreb. Kommissionen udtaler, at Krydseren Schemtschug ikke under Kampen om Dagen den 27de Maj har udført det Hverv, som var blevet den overdraget. Da den var i Besiddelse af en i høj Grad overlegen Fart i Sammenligning med Panserskibene, kunde den med største Lethed manøvrere udfor Panserskibskolonnens Linje i Afstand fra Fjenden, uden at gennembryde Kolonnens Formation, og uden at genere dennes Manøvrer. Hvis Krydseren havde gjort, som det var beordret at gøre, saa vilde den ikke være kommet hen i Klumpen af Transportskibene, og sikkert ej heller have tabt Flagskibet, Fyrst Suwaroff, af Sigte.

Efter at Schemtschug nu havde deltaget i Krydserdelingens Kamp mod Fjenden, forlod den denne, da Eskadren, efter Kampen med den fjendtlige Panserskibskolonne var afsluttet, atter gik mod Nord. Da

Mørket faldt paa, blev Faren for Torpedobaadsangreb selvsagt større, og Schemtschug, der var ganske klar over dette, burde saa være vendt tilbage til sin Post i Panserskibskolonnen. Hvis der saa ved Solnedgang forude for Eskadren skulde vise sig fjendtlige Torpedobaade, burde Krydseren Schemtschug uden mindste Tøven søge at opfylde sin Bestemmelse, uden at afvente mindste Ordre eller Anvisning. I Stedet herfor forblev Schemtschug i en Stilling tværs udfor Bagbords Side af Flagskibet Oleg, foretog samtidigt med ham en Drejning mod Syd, og begyndte at forøge Farten, og søgte af al Magt ikke at komme bort fra Kontreadmiral Enquists Flagskib, som han slet ikke var underlagt. Og da Vagtchefen paa Schemtschug, under en af Drejningerne ganske tilfældigt kom bort fra de to Krydsere Oleg og Awrora i den nu ganske mørke Aften, benyttede Chefen for Schemtschug sig ikke af denne Tilfældighed til at vende tilbage til Eskadren, men søgte derimod af al Magt at naa op igen til Oleg, og det lykkedes virkelig ogsaa at finde den til Trods for Mørket.

Kaptajn Lewitski har forklaret sin Stræben efter ikke at komme bort fra Krydseren Oleg med den Sentens af Admiral Nelson, der udsiger: Enkelte Skibe, der er kommet bort fra deres Deling, bør søge hen til den nærmeste Delingschef og udfører her dennes Befalinger. Kommissionen skal hertil udtale, at det maa antages, at denne Regel ikke angaar Tiden for selve Kampen, i hvilken enhver Skibschef er pligtig til at udføre sin direkte Bestemmelse, og fremfor alt tænke paa at bibringe Fjenden den mest mulige Skade. Kommissionen mener saaledes, at der med vedkommende Regel er tænkt paa Skibe, der tilfældigt er blevet skilt fra deres Delinger, og ikke takket være egne Anstrængelser, og det kan aldrig nogensinde blive anført som Berettigelse for at forlade sin Deling med fuldt Overlæg i Tiden af selve Kampen, eller for at undlade at opsøge sin Deling,

saalænge der overhovedet er en Mulighed for at finde den. Dette var netop Tilfældet med Krydseren Schemtschug, og Kommissionen er, efter nøje at have overvejet alle de til Krydseren Schemtschugs Udskillelse fra Eskadren knyttede Omstændigheder, kommet til det Resultat, at Chefen for Krydseren ligesom Kontreadmiral Enquist og Kommandør Dobrotworsky er skyldige i selvraadigt at være afvejet fra det Hovedmaal, som var angivet i et Signal fra Eskadrechefen, der var blevet modtaget i Krydseren.

Krydseren Isumrud.

Krydseren Isumrud udfyldte, ligesom Krydseren Schemtschug, ikke den Bestemmelse, der var taget med den, saaledes som den burde. Den skulde have værnet Flagskibet, der var blevet gjort ukampdygtigt, mod Torpedobaadsangreb. Det lykkedes ej heller Krydseren Isumrud at frelse et eneste Menneske af Flagskibet Oslabijas Besætning, da dette Skib gik under. Chefen, Kaptajn Fersen, oplyser, at han har ladet en Baad fire af, og tillige kastet en Del Redningsbøjer overbord til de druknende fra Oslabija, men kunde saa ikke længere forblive paa Stedet, da han befrygtede at være i Vejen for Eskadrens Manøvrer. Kommissionen er af den Mening, at det her anførte er af mindre paalidelig Natur; thi Panserskibet Oslabija gik ud af Linjen, inden den gik ned, og Eskadrens Manøvrer blev ikke generet af nogle Torpedobaade, (Buiny og Bravy) der med færre Redningsmidler end Isumrud var i Besiddelse af, reddede indtil 200 Mand af Oslabijas Besætning.

Ligesaa uheldigt optraadte Krydseren Isumrud, da den passerede Panserskibet Aleksander III, da dette var i Gang med at gaa under, og Isumrud ikke reddede et eneste Menneske derfra.

Ved at dreje til Syd sammen med Krydserne Kl. 8 Aften begik Chefen, efter Kommissionens Mening, en

Fejl, idet der ret forude for Panserskibdelingen kom fjendtlige Torpedobaade til Syne, og det var Isumruds Opgave at bistaa Panserskibene ved Afværgning af eventuelle Angreb af fjendtlige Torpedobaade. Dersom Isumrud her under Udførelsen af den for den bestemte Opgave havde kastet sig mod Fjenden, var den sikkert blevet fulgt af Schemtschug, og den sandsynlige Følge heraf vilde have været, at Kontreadmiral Enquist med sin Deling havde understøttet et saadant Angreb. I saadanne Øjeblikke kan et dristigt Initiativ hos det ene Skib have en forbløffende Indvirkning paa de andre Skibe, og i dette Tilfælde vilde der have været en ganske fortrinlig Lejlighed for de lettere Krydsere til at understøtte Panserskibene, hvad disse paa deres Side havde meget Brug for. Desværre benyttede Krydserne ikke denne Lejlighed.

Senere hen, omtrent Kl. 9 Aften, da Chefen saa, at Krydserdelingen satte Farten op og ganske afgjort løb bort fra Panserskibene, gjorde han rigtigt i at lade Isumrud dreje til nordlig Kurs og søge op til Eskadrens Hovedstyrke.

Det maa ligeledes anses for værende i Overensstemmelse med gode Principer som Kriger, naar Kaptajn Fersen udskilte sig fra Eskadren, da Kontreadmiral Nebogatoff lod hejse Overgivelsessignal.

Men Krydserens senere Skæbne, og dens Undergang i Bugten St. Wladimir, maa i væsentlig Grad henføres til Mangel paa Koldblodighed og Dispositionsevne hos Chefen. De Grunde, der af Kaptajn Fersen anføres for, at Krydseren søgte den meget nordligere end Wladivostok beliggende Bugt St. Wladimir, nemlig: Mangel paa Kul, Skade paa Maskinen og enkelte andre mindre væsentlige, forekommer ikke Kommissionen at være overbevisende. Fra det Sted, hvor Panserskibene overgav sig til Japannerne og til Bugten St. Wladimir er der betydeligt længere end til Wladivostok. Maskinskaden forhindrede ikke Maskinen i at udvikle, om end ikke fuld Fart, saa

dog over halv Kraft. Der vil efter det her fremsatte ikke være noget til Hinder for, at Krydseren vilde kunne have naaet Wladivostok. Endelig forekommer det Kommissionen, at Frygten for at finde Wladivostok blokeret var ugrundet.

Kaptajn Fersen burde ikke have staaet ind paa den ubeskyttede Bugt St. Wladimir om Natten, særlig da Personellet ombord ikke var kendt i dette Farvand; det Kul, der var tilbage ombord, var alligevel for lidt til at gaa videre med, saa der var ingen Aarsag til at spare paa det. Det vilde have været klogere at blive ude til Søs om Natten under langsom Fart, eller gaa til Ankers, og saa staa ind paa Bugten den næste Dag ved Dag gry.

Desuden finder Kommissionen, at der ej heller var synderlig Aarsag til at ødelægge Krydseren, efter at den var gaaet paa Grund. Det vilde have været rigtigere at søge at faa alle svære Genstande ud af Krydseren og sende Ildbud ind til Wladivostok om Katastrofen, og saa iøvrigt gøre alt klart til at sprænge Skibet i Luften, i det Tilfælde, Fjenden skulde vise sig. Men Kendsgærringerne viste senere, at Fjenden aldeles ikke var til Sinds at lade sig drage bort fra Kamppladsen af denne hurtiggaaende Krydser for at forfølge den, langt mindre for at lede efter den langt nord for Wladivostok, og Kommissionen er af den Mening, at hvis Kaptajn Fersen havde været lidt mere koldblodig, havde det maaske været muligt at undgaa Ødelæggelsen af denne Krydser.

Torpedobaadene Bjedowy og Buistry.

Disse to Torpedobaade havde som Opgave under Kampen, ifølge Befaling fra Eskadrechefen af 23de Maj, at følge Flagskibet, Fyrst Suwaroff, og i Tilfælde af at dette Skib skulde faa Krængning eller var nødsaget til at gaa ud af Linjen, og ikke længere kunde styre, da skynde sig hen til den og tage Eskadrechefen og hans Stab ombord.

Tête-Skibene skulde stadigt ledes ved Signaler fra Fyrst Suwaroff, saa længe den Kommanderendes Flag ikke var overført til et andet Skib, eller Kommandoen ikke var overtaget af en af de yngre Admiraler.

Som Følge heraf kunde Eskadreu ikke fjærne sig langt fra den ødelagte Suwaroff, saalænge Eskadrechefen var der ombord, og den Forpligtelse, der var paalagt de to nævnte Torpedobaade havde som Følge heraf stor taktisk Betydning.

Flagskibet Fyrst Suwaroff gik Kl. 3 E. M. ud af Linjen, efter at den fjendtlige Artilleriild havde nedskudt begge Master, gennemhullet Skorstenen og ødelagt hele Kommandobroen og flere andre Overbygninger. En vældig Ildløs var udbrudt ombord. Panserskibskolonnen, der var overbevist om, at Flagskibet ikke længere var kampdygtigt, ophørte at følge efter det.

Men ikke en af ovennævnte to Torpedobaade gik hen til Fyrst Suwaroff for at tage Eskadrechefen ombord. Og ingen af dem tænkte paa af løbe Fyrst Suwaroff paa Siden, for at faa at vide, om der ikke var noget han kunde udrette. Istedet for gik begge Torpedobaade til det Sted, hvor Panserskibet Oslabija var gaaet ned, omendskønt der her var de to Torpedobaade Bravy og Buiny, som skulde være til Tjeneste.

Disse Torpedobaade lykkedes det at redde omtrent 200 Mand af Oslabijas Besætning; men hverken Bjedowy eller Buistry fandt Flagskibet Fyrst Suwaroff, og fik saaledes ikke, som de skulde, taget Eskadrechefen ombord til sig. Buistry fiskede nogle af Oslabijas Besætning op af Vandet, men Bjedowy fik ikke en Gang gjort saa meget.

Kommissionen ndtaler, at disse to Torpedobaade ikke har udført det dem paalagte yderst vigtige Hverv.

Denne Forsømmelse af de to Torpedobaade fik en meget skæbnesvanger Følge for Eskadren. Fra Kl. 3 til Kl. 6 E. M. holdt Eskadren gaaende paa nærlig samme

Sted, og en af de mest sandsynlige Grunde til denne Manøvrering var at de forreste Skibe i Panserskibskolonnen vilde udføre Eskadrechefens Befaling om at Eskadrens Operationer skulde ledes ved Signaler fra Fyrst Suwaroff, og Skibene maatte som Følge heraf ikke fjærne sig for langt fra Flagskibet. Kommissionen kan ikke med absolut Sikkerhed fastslaa de her anførte Grunde, som værende de eneste rigtige, da Tête-Skibene i Løbet af Dagen den 27de Maj, Panserskibene Aleksander III og Borodino gik under i Kampen med hele deres Besætninger.

Kommissionen gaar ud fra, at Ulykken, der her skete for Eskadren, først og fremmest skyldes de to Torpedobaade Buistry og Bjedowy. Selve Eskadrechefens Ordre om, at Tête-Skibene skulde ledes ved Signaler fra Flagskibet, selv om dette var gaaet ud af Linjen og ikke var til at manøvrere mere, var efter Kommissionens Mening en taktisk Fejl.

Ifølge Eskadreordre Nr. 159 af 27de Marts 1905 skulde foruden de to Torpedobaade endvidere være til Assistance for Flagskibet den nærmeste Krydser af Eclaireringsdelingen og Bugserdamperen Russ.

Kl. 4 E. M. saa det ud til, at Kontreadmiral Enquist med sin Deling vilde gaa hen til Panserskibsdelingen for at støtte denne under Kampen; men da han paa Vejen mødte Fjendens Krydserdeling, vendte Kontreadmiral Enquist tilbage. Paa dette Tidspunkt var Panserskibet Fyrst Suwaroff i Gang med at staa sydpaa, idet den styrede med Maskinerne. Afstanden mellem Transportskibsgruppen og Flagskibet var saa stor, at de Krydsere, der hørte til Eclaireringsdelingen, ikke kunde se Panserskibet.

Ved dette Tidspunkt fik de to Krydsere af Eclaireringsdelingen, Swjetlan og Ural alvorlige Beskadigelser, og den ene af dem blev forladt af Besætningen, medens Bugserbaaden Russ gik under, ødelagt af den fjendtlige

Artilleriild. Da ingen af disse Skibe havde faaet som særlig Opgave at ile til Hjælp for Panserskibe, der gik ud af Linjen, mener Kommissionen ikke, at der nogen Anledning til at bebrejde dem noget, i Retning af at de ikke bragte Flagskibet rettidig Hjælp.

Eskadrechefens Stab.

Da den Kommanderende blev bragt ombord i Torpedobaaden Buiny fra Flagskibet Fyrst Suwaroff, fulgte en stor Del af hans Stab med ham.

Den haardt saarede Eskadrechef overgav Kommandoen til Kontreadmiral Nebogatoff. Efter Kommissionens Anskuelse burde den Kommanderendes Stab ved denne Lejlighed have meldt sig til den nye Eskadrechef og stillet sig til hans Raadighed. De var pligtige at gøre dette saa meget mere, da Kontreadmiral Nebogatoff ikke var ret meget inde i de strategiske Planer og Viceadmiral Roschestwenskys Hensigter. Endelig var Staben ikke til nogen Nytte for denne, efter at han havde afgivet Kommandoen.

Medlemmerne af Viceadmiralens Stab har oplyst, at de har handlet saaledes for at frelse den Kommanderendes Liv, men de har ganske glemt det, der var endnu vigtigere, nemlig Fædrelandets Vel, som var udsat i saa høj Grad paa denne Kampens Dag. Dette burde disse have holdt sig for Øje, inden de handlede, som de gjorde.

Den Forsømmelse, der udvistes ved ikke at gaa ombord i Flagskibet Imperator Nikolaj I, kan kun forklares ved den særlig anspændte Sjælstilstand, som Medlemmerne af Staben befandt sig i ved at gaa fra Borde i det synkende Skib, og paavirket af de Saar, de havde faaet i Kampen.

Krydsere og Torpedobaade.

Kommissionen anser det for ganske rigtigt, at Skibene af Krydserdelingen og Eclaireringsdelingen vendte om og gik nordpaa, efter at være forladt af Krydseren

Oleg paa Kursen nærlig S-SW Kl. cirka 8 Aften den 27de Maj. Omend Eskadren var slaaet, saa var den ikke ødelagt, og det er derfor ganske korrekt, at de Skibe, der af en eller anden Grund var blevet skilt fra Eskadren, søgte op igen til denne. Der var ikke i Forvejen bestemt et rendez-vous til os om Morgen den 28de Maj; men efter det sidste Signal, som den Kommanderende havde afgivet, og som var i nøje Overensstemmelse med de Ordre, der var givet de enkelte Skibshefer, skulde Eskadren gaa til Wladivostok. Denne Ordre var saa klar, at den absolut skulde udføres, og enhver Chef havde Pligt til af alle Kræfter at søge at udføre den. Enten kunde Eskadren opsøges i Søen, eller ogsaa kunde Forening opnaas i Wladivostok. Enhver kunde efter Skøn vælge Vejen direkte til Wladivostok eller øst om Japan efter Omstændighederne, men Eskadren maatte i hvert Fald ikke forlades.

Derfor handlede Torpedobaadene, der vendte om til nordlig Kurs, fuldstændigt rigtigt.

Torpedobaaden Bodry.

At Torpedobaaden Bodry gik ind til Schanghai og blev interneret der, kan efter Kommissionens Mening ikke lægges Chefen, Kaptajn Iwanoff, til Last. Om Aftenen den 27de Maj observeredes Torpedobaaden Blestjaschtschy, som var haardt medtaget af Kampen om Dagen, og det var derfor ganske naturligt og rigtigt, at Bodry holdt sig paa Siden af ham, navnlig da der ombord i Bodry kun var et meget ringe Forraad af Kul tilbage; den 28de Maj om Morgen viste det sig, at Blestjaschtschy havde megen Brug for Hjælp. Mangel paa Kul opfordrede nærmest Chefen til at søge ind til nærmeste Kyst; men det var den japanske, og Kaptajn Iwanoff besluttede sig derfor til at forsøge at naa ind til den neutrale Havn. Efter Kommissionens Mening hand-

lede Kaptajn Iwanoff ganske rigtigt her, og der kan intet siges imod, at Torpedobaaden blev interneret.

Kommissionen mener, at de Torpedobaade, der søgte efter Mørkets Frembrud at holde sig i Nærheden af Krydsere eller Panserskibe, begik en taktisk Fejl, idet disse Skibe blev narrede og kunde anse en saadan egen Torpedobaad for en fjendtlig. Men Skylden for dette Forhold maa først og fremmest lægges paa den Kommanderende, idet der ikke af ham var givet Direktiver for Torpedobaadens Optræden under en eventuel Natkamp eller under Angreb af fjendtlige Torpedobaade. Under Marschorden var Torpedobaadene vant til at holde sig ganske nær op til Eskadren, og det var denne Vane, der fik et mindre heldigt Udslag om Aftenen den 27de Maj. Da der ingen Direktiver var udgivet for Torpedobaadene, var der nogle af dem, der førte Kendingslanterner, andre Patrouillelanterner og endelig var der nogle, der slet ingen Lys førte.

Kommissionen finder, at da der ikke var udgivet Direktiver for Torpedobaadene, burde disses Chefer af eget Initiativ have truffet Bestemmelse om, hvor og hvorhvorledes der skulde forholdes i Tilfælde af en natlig Kamp.

Anadir, Koreja Swir.

Kommissionen anser det som rigtigt, at Transport-skibene Anadir og Koreja samt Bugserbaaden Swir stod sydpaa. Da disse Skibe kun havde ringe Fart, og desuden ikke i sig selv repræsenterede nogen Kampværdi, kunde de ved Eskadren kun være til Gêne for dennes Bevægelser. De havde ingensomhelst Chance for at kunne slaa sig igennem alene til Wladivostok, ej heller for at finde Panserskibsdelingen om Morgen den 28de Maj. Da derfor Mørket faldt paa, og de fjendtlige Torpedobaade begyndte at foretage Angreb, var der kun et at gøre for den — at søge bort fra Kampladsen efter bedste Skøn. Chefen for Anadir var den, som klarede

Situationen bedst, idet det lykkedes ham at komme ned til Madagaskar, hvor han undgik at blive afrustet.

Krydseren Dmitri Donskoj.

Sænkningen af denne Krydser var efter Kommissionens Mening nødvendig efter den Enekamp, der havde fundet Sted. Da den var saa stærkt ødelagt saavel paa Skroget, Artilleriet som Maskinerne, saa at der kun kunde gaas med halv Fart, og da alle ombordværende Forsvarsmidler var udnyttet, saa stod der ikke andet tilbage end at søge at faa Mandskabet bjærget og derpaa sænke Krydseren paa dybt Vand.

Torpedobaaden Buistri og Transportskibet Irtisch.

Kommissionen finder det ligeledes rigtigt, at Torpedobaaden Buistri blev sænket, da den var under Forfølgelse af nogle fjendtlige Krydsere, og det maa ogsaa anses som forsvarligt at sænke Transportskibet Irtisch, da Chefen havde faaet Sikkerhed for, at det var umuligt at faa tætnet den svære Læk, Skibet havde faaet.

Sissoi Weliki og Wladimir Monomach.

Kommissionen mener ikke at kunne bebrejde Cheferne for disse Skibe, at Sissoi Weliki blev overgivet til Fjenden, ej heller, at det ikke forhindredes, at Japannerne hejste deres Flag paa Skibene lige inden de gik til Bunds. Alle Forsvarsmidler var udnyttede fuldt ud, Skibene var allerede i Gang med at synke, og man var derfor nødsaget til at tage imod den Hjælp, som Fjenden tilbød.

Under saadanne Omstændigheder var en passiv Modstand mod, at det japanske Flag blev hejst, den eneste mulige Maade at bekæmpe Fjenden paa, og Kommissionen finder, at Hejsningen af dette Flag, i det foreliggende Tilfælde, er for ligegyldig til at gøre nogen af Skibenes Besætninger ansvarlige derfor.

Kommissionen udtaler sin største Beundring for den

heltemodige Optræden af Panserskibene Fyrst Suworoff, Borodino, Admiral Uschakoff, Imperator Aleksander III, Krydserne Swjellana og Torpedobaaden Gromki, der alle kæmpede med sjældent Mod og Selvopofrelse indtil de gik under. Fred være med disse tapre Krigeres Støv!

Bemærkninger om de nye Skibes Undergang.

Efter Kommissionens Mening gik Panserskibene Aleksander III og Borodino under udelukkende paa Grund af de Skader, der var tilføjet Skibene af det fjendtlige Artilleri. Skibenes stærkt overlastede Tilstand bidrog naturligvis til at fremskynde Undergangen. At saa mange af Besætningerne omkom maa forklares ved at Skibene pludselig kæntrede, og Redningen af Folkene var paa denne Maade forhindret.

Aarsagerne til Nederlaget.

Naar man sammendrager det, der er anført i den her udarbejdede Betænkning, kommer Kommissionen til det Resultat, at Grundene til det eksempelløse Nederlag, som 2den Stillehavseskadre led i Dagene den 27. og 28. Maj, er følgende:

1) Gennemgribende materielle og tekniske Mangler ved Skibene, særlig den høje Grad af Overlastning. Til lige de forældede Kanoner og deres Systemer paa adskillige af Eskadrens Skibe. Mangel paa tilstrækkelig mange og tilstrækkelig gode Apparater til Brug ved Skydningen paa lange Afstande. Ammunitionen tilfredsstillede ikke i teknisk Henseende, og der var ikke tilstrækkelig store Beholdninger til Raadighed, saaledes at der ikke kunde afholdes Øvelsesskydninger.

2) Marineministeriets Undladen af at træffe de fornødne Forberedelser med Hensyn til Afgørelsen af de internationale Spørgsmaal i politisk og strategisk Henseende, som i nær Forening med hinanden skulde udøve direkte Indflydelse paa det heldige Forløb af de taktiske Operationer. Marineministeriet havde saaledes ikke

udarbejdet en bestemt Plan for Krigen, hvilket medførte, at der herfra blev truffet en Mængde tilfældige Bestemmelser og Afgørelser af taktiske Spørgsmaal af den største Vigtighed; ej heller havde Marineministeriet sørget for at faa afsluttet Overenskomster af international Karakter, som skulde lette Sejladsen for den udsendte Forstærkning til det fjærne Østen. Marineministeriets ganske ugrundede Forhaabninger om at faa færdige Krigsskibe til Købs i Udlandet, hvilket indvirkede uheldigt paa de Beslutninger, Marineministeriet traf i strategisk Henseende. Mangel paa Kendskab til Tilstanden i den fjendtlige Flaade og Undladelse af at organisere et ordentligt Agenturvæsen til at skaffe Underretning om Fjenden og hans Stridskræfter. Mangel paa ordentligt System ved Mobiliseringen, der førte til en utilfredsstillende Bemanding af Skibene af 2den Eskadre, saavel med Hensyn til Officerer som Menige.

3) 2den Stillehavseskadres materielle Svaghed, der fandt sit Udtryk ved de forskellige Typer Panserskibe, den bestod af, og den langsomme Fart, de havde. Den fuldstændige Mangel paa Panserkrydsere, det ringe Antal Krydsere og Torpedobaade. Eskadrens Sammensætning svarede ikke til de taktiske Fordringer som teoretisk og praktisk maatte opstilles, for at skabe en fast Enhed af Skibene; den var nærmest bleven til ved en Tilfældighed, og ikke gjort afhængig af en vis bestemt taktisk Plan, idet den var fremkommet efterhaanden som de nye Panserskibe var blevet færdige og de andre gjort i Orden.

4) Det uheldige Valg af Eskadrechef, der paatog sig Hvervet uden at have Tiltro til Muligheden af et godt Resultat, ikke paasaa en forsvarlig Udrustning af Eskadren, og ikke taalte selvstændig Handlen fra de underordnede Side, og ikke havde Energi og Kraft nok til at erkende, at den Opgave, han havde paataget sig at løse, kunde han ikke magte. (De taktiske Fejl, som Eskadrechefen begik, forværrede end yderligere Eskadrens Stilling). Det ganske haabløse i at formene, at en

Eskadre af den Art som Viceadmiral Roschestwensky her havde, skulde kunne slaa sig igennem til Wladiwostok.

Krigsførelse til Søs kan ikke som Fundament have Improvisation, men maa være bygget op paa stadige, omhyggelige og systematiske Øvelser med nøje Henblik paa det Maal, som søges opnaaet.

De Personer, der berøres af denne Sag.

Efter Kommissionens Mening falder et stort Ansvar paa de Personer, der stod i Spidsen af Marineministeriet og for dettes højeste Institutioner for Mangelen paa en rettidigt udarbejdet Krigsplan, hvilket finder sit Udtryk ved fuldstændig politisk og strategisk Uforberedthed paa Krigsskuepladsen, ved stadig Vaklen og en Mængde begaaede Fejl ved Afgørelsen af en Del meget vigtige Spørgsmaal af strategisk Natur; for Flaadens lave Standpunkt i teknisk Henseende, der fik sit Udtryk ved de begaaede Fejl fra Skibbygningsvæsenets Side og Artilleriets Mangelfuldhed, der indvirkede direkte paa 2den Eskadres Kampkraft; for ikke tilstrækkelig Omsorg ved Skibenes Udrustning, der fik sit Udtryk ved, at mange Skibe ikke fik afholdt Prøver af forskriftsmæssig Art før deres Afgang fra Rusland, og var overlastede med alle Slags Forsyninger og Materialier, til Trods for, at Skibene i Forvejen var stærkt overlastede ved Fejl fra Skibbygningsvæsenets Side; for ikke tilstrækkelig Forsyning med Ammunition, hvilket havde den direkte Følge, at der ikke var Ammunition til Brug ved Øvelsesskydninger, og Skydningen, som naturligt er, blev daarlig under Kampen; for at have givet Eskadren et ufuldstændigt og blandet Personel ombord, hvilket fik sit Udtryk ved det ualmindelig store Antal af ganske unge Officerer fra Kadetskolen eller Officerer ude fra Koffardi-Marinen, der ikke havde hverken Erfaring eller Kendskab med Hensyn til Tjenesten i Marinens Skibe, ligesom der ogsaa blandt de Menige var et overvældende stort Procenttal, der var taget ind fra Reserven, længe havde været ude af Tje-

nesten, og som Følge heraf ukendte med, hvad den moderne Teknik forlangte; for sin Uvidenhed med Hensyn til den fjendtlige Flaades Tilstand og sin mangelfulde Organisation af et Efterretningsvæsen ved Agenter ude ved Krigsskuepladsen; for ikke at have sørget for, at der i Wladivostok forefandtes tilstrækkelige Forsyninger og Reparationsmuligheder for 2den Stillehavseskadre, saa at denne Havn kunde gøre Tjeneste som Basis for Eskadren, og for at have undladt at meddele Kejseren, da Efterretningen om 1ste Stillehavseskadres Ødelæggelse var indtruffet, at der nu ikke var Mulighed for, at vor Eskadre kunde tage Kampen op med Held mod den fjendtlige Flaade i aaben Kamp.

Efter Kommissionens Mening bærer Viceadmiral Roschestwensky Ansvar for, baade som Chef for Flaadens Stab og som Eskadrechef for 2den Stillehavseskadre, en utilfredsstillende Bemanding af Eskadrens Skibe, saavel hvad Officerer som hvad de Menige angaar; for at de nye Panserskibe af Borodino Typen afgik til Østen, uden at de forskriftsmæssige Prøver med Hensyn til deres Stabilitet var foretagne; for den stærke Overlastning af Skibene, forinden de afgik fra Rusland og under Kampen den 27. og 28. Maj; for ikke at have fastholdt over for Marineministeriet det absolut nødvendige i at erhverve et tilstrækkeligt stort Antal Projektiler og Ladninger til Eskadrens Kanoner og Udsendelsen af det manglende Antal til Eskadren under Turen ud til Østen; for ikke at have indøvet Eskadrens Personel i Taktiken; for ikke at have gjort det ham underlagte Personel, særligt Delingscheferne og Skibscheferne, bekendt med sine strategiske og taktiske Synspunkter med Hensyn til den forestaaende Kamp med den japanske Flaade; for ikke at have indgivet Melding om den ham betroede Eskadres svigtende Beredskab til at optage Kampen; for ikke at have sørget for, at Skibene blev lettet for alle de mange unødvendige Sager, de havde ombord, herimellem ogsaa de eksplosive og brandfarlige

Sager, der rummede en saa mægtig Fare for Ildebrand ombord i Skibet selv; for at have tilladt, at der blev begaaet en Række strategiske og taktiske Fejl, som havde til Følge, at

1) Eskadren blev overrumplet af den fjendtlige Hovedstyrke, inden den havde faaet Tid til at fuldføre sin Manøvre med at overgaa fra 2 Kolonner til 1 Kamplinje,

2) de Eskadren ganske unødvendige Transportskibe hæmmede Skibene i deres Bevægelser,

3) Eskadrens Hovedstyrke holdt gaaende omkring det ødelagte Flagskib i nogle Timer, idet de havde Forpligtelse til at rette sig efter de fra dette kommende Signaler, ganske uanset om dette Skib overhovedet var i Stand til at lede Kampen,

4) Torpedobaadene, der ikke havde faaet Direktiver for deres Optræden, foranledigede Fejltagelser fra de store Skibes Side, med Hensyn til om de var Ven eller Fjende, og udsatte sig for selv at blive beskudt fra disse; der kan endnu fremføres flere uheldige Følger af Eskadrechefens Forsømmelighed bl. a. med Hensyn til Skibenes og deres Skorstenes Maling og Valget af Tiden om Dagen til at slaa sig igennem Koreastrædet.

Efter Kommissionens Mening bærer Kontreadmiral Enquist Ansvar for, at Krydserdelingen den 27. Maj udskilte sig fra Eskadren, hvilket havde til Følge, at denne Deling blev spredt ad til forskellige Sider, og derefter interneret og desarmeret i forskellige neutrale Havne. Ansvar for dette Tilfælde tillige af Chefen for Krydseren Oleg, Kommandør Debrotworski, idet begge disse Officerer selvraadigt afveg fra den aftalte Plan for Operationerne, og handlede uden tilstrækkelig Begrundelse mod de givne Direktiver om at søge op til Wladivostok sammen med den øvrige Eskadre.

Paa lignende Maade bærer Chefen for Krydseren Schemtschug Ansvar for at være fulgt efter Krydserne Oleg og Awrora; Følgen var, at Schemtschug blev desarmeret i en neutral Havn.

Efter Kommissionens Mening bærer Kaptajn Fersen, Chef for Krydseren Isumrud Ansvar for, at denne Krydser kom paa Grund i Bugten St. Wladimir, der var en Følge af, at han ikke anvendte tilstrækkelig Forsigtighed ved Anløbningen af dette Farvand om Natten, og for at have tilintetgjort det ham betroede Skib, uden at de foreliggende Omstændigheder talte derfor.

Cheferne for Torpedobaadene Bjedowy og Buistry, Kaptajn Baranoff og Premierløjtnant Richter bærer Ansvar for, at have undladt at efterkomme de Ordre, der var indeholdt i Eskadreordren af 23. Maj, og som fik sit Udtryk ved, at disse Torpedobaade ikke gik hen til Flagskibet Fyrst Suwaroff og tog den haardt saarede Eskadrechef ombord, da Flagskibet maatte holde ud af Linjen og drev rundt i Søen i nogle Timer under Kampen om Dagen.

Chefen for Hjelpekrydseren Dnjepr, Kaptajn Skalski, bærer, efter Kommissionens Mening, Ansvar for, at have afvejet fra de ham givne Ordre om at foretage en Demonstration i Petschili Havbugt, og i Stedet for i Utide at være staaet sydpaa med sit Skib.

Chefen for Hjelpekrydseren Ural bærer Ansvar for, at have forladt det ham betroede Skib inden det var nødvendigt, idet den Skade, Skibet havde faaet under Vandlinjen, ikke var af en saa alvorlig Natur, at der var Fare for, at Skibet skulde gaa under. Kommissionen er af den Mening, at Kaptajn Istomin ikke i det foreliggende Tilfælde har truffet de fornødne Foranstaltninger til Skibets Frelse og Bjærgningen af Besætningen. Det maa endelig anses som urigtigt, at Chefen ikke forlod Skibet sidst, saa at man fik det Indtryk, at Kaptajn Istomin handlede, som han gjorde, af Frygt for egen Frelse.

Underskrevet af: Viceadmiral Hildebrandt, Kontreadmiral Melas, Kontreadmiral, Baron Schtachelberg, Kaptajn von Schultz.

Nekrolog.

Marinestabsingeniør Engelbrecht Andersen.

Engelbrecht Andersen var født i Nyboder den 28. August 1861 som Søn af Kvartermænd ved Flaadens Træskibbyggeri Andersen af den gamle »Holmens faste Stok« og Brodersøn af Casino-Teatrets berømte Direktør Theodor Andersen, der ligeledes havde tilhørt »Stokken«, inden han gik Teatervejen.

Han blev Lærling paa Orlogsværftets Maskinværksted i Efteraaret 1875 og var fra Somren 1877 til 1. Maj 1881 Elev af Mariusens daværende maskin- og skibbygnings-tekniske Lærestanstalt, som den Gang kaldtes »Flaadens Skibbygningsskole«, og som senere gennem Navneforandringerne »Skolen for Skibbygning og Maskinvæsen«, »Maskinskolen« og »Ingeniørelevskolen« er endt med at blive forenet med Kadetskolen, hvilke Skoler han senere i en Aarrække var knyttet til som Lærer og Inspektør.

Den 1. Maj 1881 blev Engelbrecht Andersen Maskinassistent af 3. Klasse i det nyoprettede, militære Maskinkorps, avancerede 1½ Aar senere til 2den Klasse og tiltrak sig hurtigt Opmærksomhed som en dygtig, energisk og begavet Maskinist. Det var i Torpedobaadens Opgangsperiode, og han blev i Aaret 1884 sendt til Marinens Torpedobaads-Leverandør, Firmaet John I. Thornycrofts Church Wharf i Chiswick paa Themsen i ½ Aar for at studere Omgangsmaaden og Behandlingen af de elegante Maskinerier, som gjorde saa fortrinlig Nytte i vore gamle Torpedobaade i henved 40 Aar lige op til Krigens Slutning.

Siden var Andersen i en Aarrække fortrinsvis beskæftiget med Torpedobaadene og fik der Anvendelse for sine i England indvundne Erfaringer ikke alene under Sej-

lads men ogsaa ved Opstilling af Maskinerierne i de nye Patrouille- og Torpedobaade, som Orlogsværftet efterhaanden selv byggede, først Patrouillebaadene Nr. 4 — 5 — 6 — 7 — 8 og 9 i Slutningen af Firserne, dernæst »Springeren« i 1891 og »Nordkaperen« og »Makrelen« i 1892—93.

I Somren 1888 var Engelbrecht Andersen bleven forfremmet til Maskinassistent af 1ste Klasse og blev samme Efteraar atter sendt til Thornycrofts Værft i England, men denne Gang kun for at hente den der byggede Torpedobaad »Havhesten«, der blev anskaffet det Aar sammen med »Narhvalen«. Aaret sluttedes med noget den Gang saa ukendt som et Vinter-Besejlingstogt i November og December Maaneder til henimod Jul. Det var »Havhesten«, »Narhvalen« og »Søløven« med daværende Kaptajn Kofoed Hansen som Delingschef, der prøvede Sedygtighed i stormfuldt Vejr i Østersøen omkring Bornholm.

Under Maskin-Opstillingsarbejdet i Torpedobaadene »Nordkaperen« og »Makrelen« udnævntes Engelbrecht Andersen den 5. Februar 1893 til Undermaskinmester, 1897 til Lærer i Maskinlære ved Skolen for Skibbygning og Maskinvæsen, 1899 ogsaa til tjenstgørende Maskinmester ved Skolen og i Somren 1901 til Maskinmester af 2den Klasse.

Skolegerningen blev nu udvidet til ogsaa at omfatte Undervisningens praktiske Side, idet han fra den sidste Udnævnelse at regne ansattes som Maskinchef i Skolens Øvelsesskib Kanonbaaden »Falster« i 6 Somre til 1908.

Den 1. Februar 1905 blev Andersen tillige udnævnt til Inspektør ved Skolen, som nu kaldtes »Maskinskolen«, og beklædte denne Post foruden Lærerstillingen, til han forlod dem begge den 30. September 1911, samtidig med at han ogsaa opgav sin Stilling som Lærer ved Officersskolen, hvor han havde været ansat i 8 Aar og afsluttede saaledes sin 14aarige Lærervirksomhed.

Aaret forud havde Andersen nemlig mistet sin Hustru, og det haarde Slag syntes ganske at ville tilintetgøre hans klare Aand og glade Sind. Han rettede sig dog igen efterhaanden og gjorde i de følgende Aar de sædvanlige Togter med Kystforsvarsskibene »Olfert Fischer«, »Skjold« og »Peder Skram« baade før og under Krigen foruden en Sommerrejse med H. M. Kongens »Dannebrog« indtil Krigens Udbrud den 1. August 1914.

Ved Marinestabsingeniør Königs Afgang den 27. Januar 1918 udnævntes Engelbrecht Andersen til hans Efterfølger og styrede sit Embede med en velgørende Fasthed og Ro i de 1½ Aar, som blev ham forundt at leve.

Uden forudgaaende Sygdom rantes han den 7. August 1919 af et Ildebefindende, medens han var beskæftiget paa sit Kontor, og henimod Aften gjorde en Blodprop Ende paa hans virksomme Liv, som foruden alt andet har omfattet ialt 36 større og mindre Togter med Torpedobaade og andre Skibe, hvoraf et med et af de gamle Træskibe Veteranen Fregatten Jylland paa et Vestindien Togt i Vinteren 1886—87.

Foruden et dybtfølt Savn og et smukt Eftermæle har vor afdøde Stabsingeniør efterladt sig en værdifuld Opfindelse, som vil bevare hans Navn i vor Marine: Sammen med den for længst afdøde Konstruktor Fleron konstruerede han en hurtiglukkende Stopventil, hvortil Torpedobaadernes høje Damptryk nok har inspireret ham. Den har gjort megen Gavn i alvorlige Tilfælde, og anvendes endnu overalt.

Marinestabsingeniøren var dekoreret med Ridderkorset, Holmens Hæderstegn og den nederlandske Oranien-Nassau Orden.

Hans Poulsen.

Bidrag til den tyske Undervandsflaades Historie¹⁾.

Af Kaptain H. Augsborg.

Nu da Krigen er endt og Freden sluttet med det for det tyske Undervandsbaadsvaaben saa fuldstændigt tilintetgørende Resultat, kan det have sin Interesse at undersøge Udviklingen af dette engang frygtede Vaaben ned gennem Tiderne i den tyske Marines Historie.

Den 23. Februar 1900 under Behandlingen af Marinebudgettet i den tyske Rigsdag omtaltes for første Gang Undervandsbaadsvaabnet, idet en af Rigsdagens Medlemmer, Eugen Richter, henledte Statssekretær v. Tirpitz's Opmærksomhed paa Vigtigheden af Bygningen af Undervandsbaade og henviste til Frankrigs Foregang paa dette Omraade. Statssekretæren afviste rent ud Behandlingen af dette Spørgsmaal.

I 1901 skrev de altsyske Blade saaledes om dette Spørgsmaal:

»For det Tilfælde, at det skulde hænde, Guderne maa forøvrigt vide hvorledes, at konstruere en brugbar Undervandsbaad, vilde man stadig staa overfor Spørgsmaalet om, hvad man skulde foretage sig med en saadan Tingest i Mørket dybt nede i Vandet. Enhver erfaren og dygtig Sømand eller Søofficer, som stiller sig dette Spørgsmaal, vil bestandig komme til dette Resultat: »Jeg kan jo ikke foretage mig nogetsomhelst med den Indretning nede under Vandet.« Og betragter vi de Folk, som har beskæftiget sig med Bygningen af Undervandsbaade, saa er det alle Dilettanter og Autodidakter, ja rent ud sagt Skomagere og Skræddere. Aldrig vil en dygtig Ingeniør, der kender Naturlovene, beskæftige sig med saadanne Daarskaber. Men da nu engang en vis

¹⁾ Udarbejdet inden Fremkomsten af Admiral Tirpitz's Memoirer.



Klasse Mennesker aldrig faar bedre Forstand, saa vil Undervandsbaadsspøgelset ogsaa fremdeles forurolige svage Hjerner.»

Nogle Aar senere, den 11. Maj 1904, kom Statssekretæren med følgende Udtalelse i Rigsdagen:

»Jeg tror ikke, at Undervandsbaadene vil ændre noget paa hele den maritime Situation, i Særdeleshed ikke paa Spørgsmaalet om, hvad der er det vigtigste for at skaffe en Flaade og en Marine Anseelse. Selv om ogsaa Forsøgene med Undervandsbaade falder heldige ud, saa tror jeg, at de kun kan være tjenlige til visse lokale og sekundære Formaal; en Omvæltning i det store vil de aldrig hidføre, saa længe ikke store tekniske Mangler bliver afhjulpne og i Særdeleshed Spørgsmaalet om at se i neddykket Tilstand bliver løst i langt højere Grad end det hidtil har været Tilfældet.»

Ved en senere Debat i Rigsdagen den 15. Februar 1905 mente Statssekretæren, at hidtil havde det ikke været tilladeligt at befatte sig indgaaende med Forsøg med Undervandsbaade:

»Gennemførelsen af Flaadeloven var ret vanskelig saavel i finansiell Henseende som ogsaa med Hensyn til Personellet. Undervandsbaadene vilde have fordret et stort Antal dygtige Officerer, som nu for Tiden fandt bedre Anvendelse ved Torpedobaadene.»

Endelig i December 1906 modtog den tyske Marine sin første Undervandsbaad, der var bygget paa Krupps Germaniaværft. Den 14. December samme Aar hejste den Kommando og gjorde derpaa vedvarende Tjeneste til 1918.

Den 18. Juli 1908 blev den anden Undervandsbaad afleveret.

Med andre Ord, to Undervandsbaade i Løbet af fire Aar.

Til en yderligere Bedømmelse af Spørgsmaalet skal anføres, at Germaniaværftets 3 første Baade gik til Rus-

land og at Maskinfabrikken „Augsburg-Nürnberg“s (M. A. N.) første 4 driftsikre Dieselmotorer (1905—06) gik til Frankrig.

Den 13. December 1907 udtalte Statssekretæren følgende i Rigsdagens Finansudvalg:

„Marineadministrationen er hyppigt blevet angrebet i Pressen for at have løvet for længe med at bygge Undervandsbaade, men jeg tror ikke, at Undervandsbaadene vil have nogen Virkning af overvældende Betydning paa Søkrigen; dertil er deres Brugbarhed for stærkt begrænset. Presseangrebene kan ikke rokke os fra vort velovervejede Standpunkt. Undervandsbaadsspørgsmaalet befinder sig endnu i sin Vorden.“

Statssekretæren holdt fast ved denne Anskuelse. Hverken Angrebene i Pressen eller Henstillingerne paa Rigsdagen kunde rokke den, og indtil Krigen brød ud, holdt Statssekretæren fast ved sin den 13. December 1907 udtalte Anskuelse. (Se ovenfor.)

Den 30. Januar 1908 erklærede en af Fremskridt-partiets Mænd, Dr. Leonhart, i Rigsdagen, at han kunde ikke følge det nationalliberale Partis Medlem, Grev Oriola, i hans Tak til Marineadministrationen for dens afventende Holdning med Hensyn til Undervandsbaadsspørgsmaalet:

„Jeg tror i Virkeligheden, at vi i Undervandsbaadsspørgsmaalet staar betænkeligt tilbage for andre Magter, og selvom vi nu tager Spørgsmaalet op til Behandling og kan drage os de andre Magters Erfaringer til Nytte, saa er det en meget betænkelig Sag i tekniske Spørgsmaal at lade andre Magter indtage Førerstillingen. Jeg anser det for en forfejlet Sparsommelighed, at vi først nu tager Stilling til Spørgsmaalet. For et Skib af Kejserklassen kunde man have bygget 10 Undervandsbaade. For Øjeblikket er vi ikke krigsberedt med Hensyn til Undervandsbaade og selvom vi havde haft Undervands-

baade, havde vi intet uddannet Personel for dette vanskelige Specialvaaben.»

Hertil svarede Statssekretæren:

»Jeg maa alvorlig tilbagevise den Bebrejdelse, at vi har forsømt noget med Hensyn til Undervandsbaade. For os ligger Undervandsbaadsspørgsmaalet ikke som for andre Lande. Saasnart Petroleumsmotoren var kommet saa vidt, at den var anvendelig, greb vi til, og i Stedet for at have 30 til 40 ubrugelige Undervandsbaade liggende paa Værfterne, har vi ved første Greb konstrueret en Baad, som er brugbar efter vore Forhold.»

En anden af Fremskridtpartiets Mænd, Dr. Struve, tog den samme Dag sin Kollega, Dr. Leonhart, i Forsvar og henvisende til Viceadmiral Galsters Brochure »Hvilket Søkrigsmateriel behøver Tyskland?« (1907), i hvilket der staar: »Undervandsbaade er for os en absolut Nødvendighed«, udtalte Doktoren:

»Vi vil have vor Flaade saa stærk og saa mægtig som det i det hele taget er muligt, og for at forbedre Udviklingen udøver vi vor Kritik.»

Den 17. Marts 1909 udtalte Statssekretæren, atter i Rigsdagens Finansudvalg:

»Krigsførelsen med de lette Fartøjer er slet ikke mulig uden en Slagskibsflaade. Det afgørende Punkt er Spørgsmaalet om at komme ind, og netop dette, med Sikkerhed at komme ind paa Maalet, paa Modstanderens Gros, det svære Skibsmateriel, det kan vi ikke uden Slagskibsflaaden. Vi vilde sikkert have bragt hele Landet i Harnisk, hvis Marineadministrationen i dette Øjeblik havde ligget inde med 40 Undervandsbaade, der kun havde Værdi som gammelt Jern. Fra den Udvikling, som vi har planlagt, af vor Marine, vil vi ikke afvige en Haarsbred.»

Statssekretærens Tale gjorde dengang et stærkt Indtryk. Talsmændene for en Udvikling af Undervandsbaadene til et Hovedvaaben, var i haabløst Mindretal.

Statssekretærens stolte Ord gjorde deres Virkning, de virkede langt frem i Tiden og hindrede derved stærkt Udviklingen af den tyske Undervandsflaade.

Først i August 1910 leverede Firmaet »Augsburg-Nürnberg« en Dieselmotor til Prøve til den tyske Marine, d. v. s. fire Aar efter at den franske Marine havde modtaget sine fire.

Antallet af Undervandsbaade voksede imidlertid kun langsomt.

I Aaret 1910 modtog den tyske Marine kun 4 Undervandsbaade, til Trods for at Statssekretæren overfor Fremskridtpartiets Mænd i Rigsdagens Finansudvalg udtalte, at i Februar 1910 vilde 14 fejlfri Undervandsbaade være klar.

Den ottende Undervandsbaad højste Kommando den 21. September 1910 og den niende (Weddigen) fulgte først den 18. Juni 1911. Den fjortende Undervandsbaad, U. Nr. 14, højste først Kommando den 25. April 1912.

Rigsdagens Flertal, d. v. s. alle Partier undtagen Fremskridtpartiet, fulgte blindt Statssekretærens Anskuelser. De forsvarede ham uopfordret.

Den 22. April henviste Føreren for Centrumspartiet, Dr. Spahn, til de i Plenarmøderne og i Finansudvalgene fremsatte Klager over, at der ikke tidligere var bygget flere Undervandsbaade. Han trøstede sig selv og andre med, at finansielt nød man Fordelen af denne Tøven.

Den 24. April samme Aar erklærede en af Centrumspartiets Mænd, Erzberger, i Rigsdagen:

»Hvis jeg havde en onskabsfuld Aare — jeg har det imidlertid ikke, jeg er det godmodigste Menneske af Verden — saa vilde jeg engang spørge: Hvorledes vilde det have set ud i 1907, i Blokpolitikens Tid, hvis Statssekretæren ikke havde faaet den stærke Understøttelse til Flaadelovens Gennemførelse? Da havde sikkert de Frie, som Følge af deres store Indflydelse paa Blok-

politiken, forlangt Bygning af Undervandsbaade i Stedet for de uhyre Dreadnoughter, som vi nu har lagt Kølen til. Og det er tvivlsomt, om Statssekretæren paa det Tidspunkt havde haft saa megen Modstandskraft, at han havde kunnet modstaa de Frisindedes store Indflydelse paa Blokpolitiken . . .»

Den 15. Maj, ligeledes i Aaret 1912, udtalte Fremskridtpartiets Ordfører, Dr. Struve, følgende:

»Vi har store Nyformationer, og vi har vedtaget alle Kray, fordi vi vil styrke vor Flaades defensive Karakter, og fordi vi vil forøge Risikoen for enhver fremmed Stat, saafremt den vil paabegynde krigeriske Forviklinger med os. Derfor glæder jeg mig ogsaa over, at netop dette Vaaben, Undervandsbaadene, bliver gjort stærkere, og jeg vil haabe, at Marineadministrationen ret hurtigt og med al mulig Held vil udvikle dette Vaaben saa fuldkomment som muligt. Vi har jo ogsaa haft Lejlighed til nøje at inspicere dette Vaaben. Det vilde maaske være urigtigt af mig, hvis jeg efter denne Inspektion vilde give en Bedømmelse af dette Vaaben; men jeg maa sige, at det er en virkelig og sand Glæde at se, med hvilken Nøjagtighed og Korrekthed disse Fartøjer udfører deres Evolutioner under Vandet, ja endog mindst lige saa sikkert som de andre ovenpaa Vandet. Med Hensyn til Antallet er vi endnu ikke saa langt som visse andre Stater, men vi haaber, at Mangelen i Antallet bliver udlignet ved en særlig Kvalitet og Dygtighed og i Særdeleshed ved uovertræffelig krigsmæssig Leveringsdygtighed.«

Den 1. Marts forsvarede Erzberger (Centrumpartiet) Statssekretæren imod Bebrejdelsen, at Marineadministrationen ikke gik hurtigt nok frem med Bygningen af Undervandsbaade, idet han blandt andet udtalte:

»Vi har ikke saa mange Undervandsbaade og behøver heller ikke saa mange, som mange andre Mariner, paa Grund af vore Farvandes særlige Beskaffenhed og

som Følge af Overvejelserne om Førelsen af vort Lands fremtidige Forsvar.»

Den selvsamme Dag udtalte Dr. Paasche, en af de Nationalliberales Mænd, at der nu kun var meget faa, som endnu tænkte paa at gøre Statssekretæren den Bebrejdelse, at han havde holdt igen med Indførelsen af Undervandsbaadene.

»Naar vi desværre maa give store Summer ud her-til, saa haaber vi, at vore Undervandsbaade som Følge af hele Beskaffenheden af vort Kystforsvar maa være i Stand til at udfylde de Opgaver, der i en eventuel Krig vil tilfalde dem.»

I Juni 1913 skrev det halvofficielle Tidsskrift *Nauticus* følgende angaaende Undervandsbaadens Anvendelighed: »Uden Ledsagerskibe aftager Undervandsbaadenes Synsfelt betydeligt, fordi deres egen Synskreds kun er meget indskrænket. Stærke egne Overvandsstridskræfter er af stor Betydning for Undervandsbaades Anvendelse. At anvende Undervandsbaade i Nærheden af de fjendtlige Kyster er derfor en overordentlig vanskelig, for ikke at sige uløselig Opgave.»

I Løbet af Aaret 1913 bestilte Statssekretæren kun 3 Undervandsbaade og i 1914 indtil 1. August endog kun 1.

Endnu saa sent som den 29. Februar 1914 blev Statssekretæren rost for sin store Forsigtighed ved Udviklingen af Undervandsbaadsvæsenet; og denne Gang var det af Bassermann, de Nationalliberales Fører.

Den 6. Juli 1914 skrev det altyske, konservative Blad, »Post«, saaledes:

»Undervandsbaadene egner sig særlig til at forsvare Indløb og Stræder, og kan maaske under særlig gode Omstændigheder engang blive anvendte i et Søslag. Men hermed er ogsaa Mulighederne for deres Virken udtømte, og naar man tilføjer, at de for Tiden kun med Sitren og Bæven vover sig ud i aaben Sø og at de

altsaa absolut ikke besidder nogen virkelig Sødygtighed og at de desuden paa Grund af deres ringe Aktionsradius for Tiden bestandig er henviste til at navigere langs Kysten, saa er hermed til Overflod bevist, hvor aandsfuld den engelske Admirals Tanke er. Naar Sir Percy Scott virkelig vil bevare Englands Herredømme paa Søen ved Hjælp af Undervandsbaade, som enhver Handelsdamper, med nogenlunde anstændig Fart kan løbe sønder og sammen, saa Gud naade stakkels England.»

Den engelske Admiral, Sir Percy Scott, havde nemlig i Maj 1914 offentlig slaaet til Lyd for Bygning af Undervandsbaade i Stedet for af Slagskibe:

»Ligesom Motoren fortrænger Hesten paa Gaden, saaledes vil Undervandsbaaden fortrænge Slagskibet fra Søen» og angaaende Undervandsbaadernes Opgaver og Præstationer udtalte han sig paa følgende Maade:

»Hvad enten det er Nat eller Dag, godt eller daarligt Vejr, maa Undervandsbaadene gaa til Søs og søge efter Bytte. Finder de det, er det dømt. Der bliver ikke givet Pardon. Undervandsbaadsbesætningerne kan ikke gaa ombord paa det fjendtlige Skib og gøre det til Prise saaledes som i de gamle Tider. De venter kun, indtil Byttet synker efter at være ramt af Torpedoen. Derpaa sejler de bort uden endog at erfare Antallet paa de Mennesker, de har sendt til Bunds.»

Admiralens Udtalelser gav Anledning til en længere Bladpolemik og i denne blev det blandt andet hævdet, at en saa haard Krigsførelse vilde ikke være mulig i det tyvende Aarhundrede, man maatte sidestille det med Sørøveri.

Hertil svarede Admiralen (Times, Weekly Edition, 11. Juli 1914), at det var en farlig og højst vildledende Lære, fordi den gik ud paa, at bilde det engelske Folk ind, at Landets Forbrug af Levnedsmidler vilde være sikret i Krigstid. Og idet han beraabte sig paa et Brev

fra en fremmed Søofficer, citerede han følgende af dets Indhold:

»Hvis vi var i Krig med et Øland, der med Hensyn til Ernæring var afhængig af sine oversøiske Tilførsler, vilde det være vor Opgave, at forhindre disse Tilførsler.

Ved Krigserklæringen vilde vi meddele Fjenden, at han maatte advare de af hans Handelsskibe, der var for hjemgaaende, mod at nærme sig Øen, fordi vi vilde gennemføre Blokaden ved Hjælp af Miner og Undervandsbaade.

Ligeledes vilde vi bekendtgøre denne Blokade for de neutrale og meddele dem, at ethvert af deres Skibe, der kom i Nærheden af Øen, vilde hjemfalde til Ødelæggelse, det være sig med Miner eller Undervandsbaade, og at de derfor selv maatte bære Risikoen, saafremt de alligevel fortsatte Besejlingen af Øen.»

En saadan Erklæring, vedblev Admiralen, vilde efter min Mening være fuldstændig i sin Orden, og naar den en Gang var bekendtgjort, saa kunde man ikke sige om det engelske eller neutrale Skib, der lod denne Krigsblokadeerklæring uanset og forsøgte at bryde Blokaden, at det sejlede i sit fredelige (lovlige) Ærinde, og hvis det blev sænket under dette Forsøg, saa kunde denne Handling ikke betegnes som et Tilbagefald til Vildskab eller Sørøveri.

Hvis man vilde læse Beretningerne om de Hændelser, som de til Charleston indløbende Blokadebrydere under den nordamerikanske Borgerkrig mødte, saa tror jeg, at man vilde finde, at Blokadekrydserne sjældent havde den mindste Betænkelighed ved at beskyde de af dem forfulgte Skibe eller at jage dem op paa Land, ja endog, naar de strandede, overøse dem med Bomber og Granater. Minen og Torpedoen vilde være sikrere som et Afskrækkelsesmiddel.»

Herpaa svarede »Deutsche Tageszeitung« (Det senere

Hovedorgan for Undervandsbaadskrigen) den 20. Juli 1914 i en Artikel med Overskriften »Undervandsbaaden som Handelsødelægger.«

Efter at have gjort opmærksom paa, at man fra engelsk Side vilde betragte en Erklæring om Krigsblokadezone for fuldtud tilstrækkelig for enhver uhindret Optræden og Virksomhed af Undervandsbaade, ogsaa mod Neutrale, fortsatte Bladet saaledes:

»Vi kan ikke slutte os til den Betragtning og tror ydermere, at et eneste sænket neutralt Handelsskib vilde bringe hele Verden i Vaaben mod den Stat, hvis Undervandsbaad gjorde sig skyldig i en saadan Handling.

Vi lever ikke mere i det forrige Aarhundrede, hvor en Eskadrechef uden videre tvang alle i Sigte kommende neutrale Handelsskibe til at slutte sig til hans Eskadre og i Dage og Uger forblive ved denne, for at de ikke skulde underrette Modstanderen om hans Eskadres Størrelse og Kurs.

Den Gang fandt man det ganske i sin Orden, men nu til Dags er der ikke noget, der bliver mere ubehageligt optaget, end det at lægge Hindringer i Vejen for den neutrale Skibsfart.»

Forfatteren til denne Artikel var sikkert ingen anden end Bladets maritime Medarbejder, den tidligere tyske Søofficer, Grev E. Reventlow, der senere under Krigen paa det hæftigste angreb Regeringen, fordi den ikke førte den uindskrænkede Krig lige fra Krigens Begyndelse.

Med 23 brugbare Undervandsbaade blev den tyske Marine overrasket af Krigen.

Kun 5 af dem havde den præstationsdygtige Dieselmotor; alle de andre 18 var kun forsynet med Kørtings Petroleumsmotor.

Efter Krigens første Undervandsbaadsresultater (i September Maaned) skulde man have ventet, at Statssekretæren havde bestilt store Serier af de senere saa-

kaldte M. S. Baade (Mobilmachungserien), i Særdeleshed, da der paa dette Tidspunkt var rigeligt med Tid og meget Materiale for Haanden.

Og overalt i hele Tyskland troede man da ogsaa, at der blev arbejdet febrilsk Dag og Nat med Bygningen af Undervandsbaade paa alle Værfterne.

Men til Trods for at Undervandsbaaden havde vist, at den var et præstationsdygtigt Vaaben, vedblev imidlertid Statssekretæren fremdeles at være en Modstander af disse Fartøjer og det blev Tysklands Ødelæggelse, at denne Mand uindskrænket bestemte, hvorvidt der skulde bygges Undervandsbaade eller ikke.

Først i Oktober Maaned 1914 bestilte Statssekretæren 17 smaa Undervandsbaade af den saakaldte B-Klasse paa 127 ts. samt 14 store moderne Undervandsbaade.

Denne Bestilling efterfulgtes i November 1914 af en ny Bestilling paa yderligere 15 smaa Undervandsbaade af den saakaldte C-Klasse paa 168 ts.

Af disse blev de første 10, U. C. 1—10, leveret af Vulkanværftet i Hamborg, medens de resterende 5, U. C. 11—15, leveredes af Weserværftet.

C-Baadene, der var bestemte til at anvendes i Kanalen, (deraf Betegnelsen »C-Baade«), blev i adskilt Tilstand pr. Jernbane bragte til den belgiske Kyst og derpaa samlede i særligt indrettede Dokker.

Samme Maaned, November, blev Statssekretæren interviewet af den amerikanske Journalist, v. Wiegand.

Den 21. December, altsaa en Maaned senere, blev dette Interview offentliggjort i hele den tyske Presse og i Følge dette skulde Statssekretæren blandt andet have udtalt:

»Det kan ikke omdisputeres, at Undervandsbaaden er et nyt og et stort Kampmiddel i Førelsen af Søkrigen. Vi troede tidligere, at de ikke kunde være mere

end tre Døgn fra deres Basis, af Hensyn til deres Besætninger.*

Med disse Ord udtaler v. Tirpitz selv den stærkeste Bedømmelse af sin Undervandsbaadspolitik, stærkere end nogen af hans Kritikere kunde have gjort det. Thi han erklærer med rene Ord og med en hidtil ukendt Aabenhjertighed, at han endnu i Begyndelsen af Krigen havde været uvidende om Undervandsbaadsvaabnets Anvendelsesmuligheder og at han under sin lange Tjenestetid ikke tilstrækkelig havde prøvet den.

Men uden i Fredstid at konstatere Undervandsbaadens Ydeevne kan man ikke lægge nogen Plan for dens Anvendelse i Krig, ligesaa lidt som man kan fastslaa den praktiske Indretning af hele Undervandsbaadens Maskineri og Aptrøring.

I ovenomtalte Interview kom Statssekretæren desuden med følgende Udtalelse:

»England vil udsulte os. Vi kan gøre det samme. Vi kan omringe England og vi kan torpedere ethvert engelsk Skib eller ethvert af dets Forbundsfællers Skibe, som nærmer sig en engelsk eller skotsk Havn. Det kan vi gøre. Vi er England overlegen med Hensyn til nye store søgaaende Undervandsbaade.»

Men denne Tale var kun Bluff, thi Statssekretæren havde ikke sørget for, at der var den fornødne Styrke til Stede for at udføre denne Trusel.

Han vedblev endnu i Virkeligheden at være en Modstander af Undervandsbaadene, og da han i December 1915 aflagde Besøg paa Værftet »Blohm und Voss« i Anledning af, at de første smaa Undervandsbaade af B-Klassen (B 18 og B 19) lige var gjorte færdige, udtalte han:

»Hvad skal vi dog med alle de Undervandsbaade, naar Krigen er endt?«

I Vinterhalvaaret 1915—16 blev der ikke i 9 Maanedene bestilt en eneste Undervandsbaad af B-Klassen,

ligesom der imellem September 1915 og Maj 1916 heller ikke blev bestilt en Undervandsbaad af de andre Klasser.

I Tidsrummet fra August 1914 indtil Marts 1916, ialt 20 Maaneder, havde Statssekretær v. Tirpitz i alt kun bestilt 80,455 Tons, Undervandsbaade, med andre Ord kun 4000 Tons pr. Maaned.

Paa intet Tidspunkt havde han udnyttet den tyske Industris Ydeevne.

Da han til sidst maatte gaa, var det kun muligt at anvende 3 Undervandsbaade til Patrouillen Vest for England, en Strækning paa 600 Sømil.

Den 15. Marts 1916 indsendte Statssekretæren for Reichsmarineamt, v. Tirpitz, sin Ansøgning om Afsked.

Til hans Efterfølger udnævntes Admiral v. Capelle.

Den 28. og 29. Marts 1916 blev der paa et Møde af Rigsdagens Hovedudvalg af Grev Westarp, v. Heydebrand og Bassermann fremsat Forlangende om at paa-begynde Førelsen af den uindskrænkede Undervandsbaadskrig. Ved den, mente Bassermann, vilde det være muligt at tvinge England i Knæ. Han støttede sig til Storadmiral v. Tirpitz's Udtalelser.

„Paa Storadmiralens saglige Autoritet hviler ogsaa den Antagelse, at vi har tilstrækkeligt med Undervandsbaade for at føre England til det besluttede Maal, nemlig ved at sænke 3 til 4 Millioner Tons i Løbet af et halvt Aar.“

Ogsaa Grev Westarp erklærede, at Storadmiralens Autoritet gjorde Udslaget med Hensyn til hans Forlangende.

Den Antagelse, at man ved at sænke 600,000 Tons om Maaneden kunde tvinge England i Knæ, blev ogsaa delt af Storadmiralen.

Imod denne Antagelse talte foruden Fremskridt-partiets Mænd ogsaa Rigskansleren og den nye Statssekretær for Reichsmarineamt, v. Capelle, idet de paa-stod, at Mangelen paa Undervandsbaadsmateriel gjorde

det umuligt at paabegynde den uindskrænkede Undervandsbaadskrig.

Den 5. April 1916 fremsatte Statssekretær v. Cappelle følgende Udtalelse i Rigsdagens Finansudvalg:

»Overfor Herrerne Leonhart, Dr. Struve og Gothein maa jeg indrømme, at det har vist sig, at De har haft Ret med Deres tidligere Forudsigelser angaaende Undervandsbaadens store Betydning ligeoverfor de foreliggende Erfaringer fra de samtidige Fagmænd. Og jeg føjer gerne til, at det er og maa være en stor Tilfredsstillelse for Herrerne. Den store Tiltro til Undervandsbaadene skyldtes vel for en stor Del, at Herrerne havde en større Tillid end vi til de ubegrænsede Muligheder for vor tekniske Udvikling. Men maaske har det ogsaa, og det vil jeg gerne tro, dog kun været rent instinktmæssigt.»

I Foraaret 1916 tilbød efterfølgende Værfter, »Vulkan-«, »Weser-«, »Germania-« og »Blohm und Voss-«, at bygge 37 store — og 102 mellemstore Undervandsbaade; men der blev kun bestilt 32 store — og 24 mellemstore Undervandsbaade i Maj Maaned 1916, d. v. s. 56 af de 139 Undervandsbaade, det var tilbudt at levere.

Midt i Maj Maaned gjorde Weserværftet opmærksom paa, at der vilde komme Huller i Afleveringen, til Trods for den nye Bestilling og det anmodede om at maatte bygge endnu flere mellemstore Baade efter forhaandenværende Tegninger og det lovede at levere dem i Løbet af December Maaned 1916 og Januar Maaned 1917.

Anmodningen blev afslaaet.

Ogsaa Vulkanværftet anmodede om Efterbestillinger paa Undervandsbaade, ligeledes til Levering i Begyndelsen af 1917.

Denne Anmodning blev ligeledes afslaaet.

Samme Værft skrev senere:

»For at kunne levere hurtigt og godt Arbejde, maa Undervandsbaadene bestilles i Serier.»

Intet Resultat.

Den 15. Juli 1916 udsendte Reichsmarineamt følgende Ordre til samtlige militære Myndigheder og Værfter:

»Der er for Tiden taget Afstand fra en yderligere Bestilling af Undervandsbaade. En Pause i Bestillingerne er ønskelig for at give Værfterne Lejlighed til at kunne fremskynde de hidtil givne Bestillinger og for at gøre dem i Stand til at modtage uforudsete Arbejder.«

Det var ganske uden Resultat, at Værfterne og Undervandsbaadsinspektionen trængte paa for at fremme og forøge Bygningen af Undervandsbaade. Alle Forsøg var forgæves.

Statssekretærens givne Ordre og hele Optræden i Spørgsmaalet om Bygningen af Undervandsbaadene staa i en skrigende Modsætning til hans Udtalelser i det store Møde i Rigsdagens Hovedudvalg den 28. og 29. Marts 1916 og i Rigsdagens Finansudvalg den 5. April samme Aar.

Den 20. August 1916 anmodede den daværende Chef for Admiralstaben, Admiral v. Holtzendorff, den maritime Medarbejder ved »Deutsche Tageszeitung«, Grev E. Reventlow om at se op til sig.

I Løbet af den Samtale, som denne Anmodning resulterede i, meddelte Admiralen, at Kejseren havde paalagt ham at udtale dennes skarpeste Misbilligelse over Reventlows stadige Angreb paa Rigskansleren, hvorved Tilliden til denne blev undergravet.

Samtidig meddelte Admiralen, sandsynligvis for at standse Angrebene, at den tyske Politik og det tyske Diplomati vilde forberede Førelsen af den uindskrænkede Undervandsbaadskrig fra Foraaret 1917 i politisk Henseende, og i den Anledning maatte de forenede Stater og de andre neutrale Magter overbevises om, at der ikke var andet for Tyskland at gøre, end at gribe til Førelsen af den uindskrænkede Undervandsbaadskrig.

Amerika og i Særdeleshed Præsident Wilson vilde man ikke fornærme, thi saa vilde han straks erklære Krig.

Man maatte tydelig klarlægge for de forenede Stater,

at de havde den samme Interesse som Tyskland i Henseende til »Havenes Frihed« og at dette Maal ikke kunde naaes paa anden Maade end ved den hensynsløse Undervandsbaadskrig, saafremt England ikke gav efter med det gode. Dette var Kanslerens ligesom ogsaa Kejserens Program og under Forudsætning af at bringe det til Virkeliggørelse, vilde man føre den uindskrænkede Undervandsbaadskrig fra Begyndelsen af 1917.

Til denne Udtalelse bemærkede Grev Reventlow, at det var udelukket ved diplomatiske Kunster, og særlig dem fra Wilhelmstrasse, at faa de forenede Stater til at indtage en velvillig Holdning med Hensyn til Førelsen af den uindskrænkede Undervandsbaadskrig. Man skulde opgive Halvheden og enten føre den uindskrænkede Undervandsbaadskrig, inden det var for sent, eller ogsaa skulde man opgive at føre Undervandsbaadskrigen mod Handelsskibe i det hele taget. Den paa dette Tidspunkt førte Undervandsbaadskrig var en fordærlig Halvhed, thi den kunde militært set ikke naa et tilfredsstillende Resultat og den forhindrede paa den anden Side politisk, at Uoverensstemmelserne mellem de forenede Stater og Tyskland blev bilagt.

I Løbet af Sommeren og Efteraaret 1916 lod Rigskansleren tilflyde forskellige Medlemmer af Rigsdagen fortrolige Meddelelser om, at det var hans Hensigt ved et særligt dygtigt Diplomati at gøre de forenede Stater fortrolig med Tanken om den uindskrænkede Undervandsbaadskrig og derpaa paabegynde dens Førelse i Aaret 1917. Han udtalte desuden, at han ansaa ovennævnte Tidspunkt for særlig gunstigt, fordi det vilde falde i en Periode, hvor Præsidentvalget i de forenede Stater vilde medføre en Tilstand af politisk Manøvreudygtighed et Stykke ind paa Foraaret.

Da Rigskanslerens Udtalelser og Beslutning om Førelsen af den uindskrænkede Undervandsbaadskrig ikke kan have været fremmede for Statssekretæren, maa hans

Optræden og »Tagenstilling» til Spørgsmaalet om Forøgelsen af den tyske Undervandsbaadsflaade synes i høj Grad besynderlig.

Den 30. August 1916, Dagen efter at Feltmarskal v. Hindenburg havde overtaget den øverste Hærledelse, meddelte Rigskansleren Feltmarskallen, at Beslutningen til en skærpet Undervandsbaadskrig yilde blive gjort afhængig af hans Erklæring om, naar han ansaa Øjeblikket for kommet med Henblik paa den militære Situation. (Se iøvrigt den senere anførte Skrivelse fra Feltmarskallen til Prins Max af Baden. Side 495.)

Endelig i Slutningen af September 1916 fik »Blohm und Voss» en Bestilling paa 5 Undervandsbaade af B-Klassen og »Weser» en Bestilling paa 8 Baade af samme Klasse.

Men begge Værfterne maatte udtrykkeligt erklære, at disse Undervandsbaades Bygning ikke vilde influere paa Bygningen af Krydsere.

I Oktober Maaned 1916 meddelte Weserværftet, at det havde Vanskeligheder med at skaffe Materiale. Det anmodede desuden om snarest at faa Meddelelse, om der vilde blive bestilt endnu 4 Undervandsbaade, og det bad om Tilladelse til allerede nu at maatte bestille de nødvendige Materialer.

Samme Maaned begyndte Undervandsbaadskrydserkrigen, i hvilken alle Handelsskibe blev stoppede og visiterede.

Den 12. December 1916 tilstillede Centralmagterne Ententemagterne deres Fredsforslag.

Den 20. December 1916 telegraferede Feltmarskal Hindenburg til Udenrigsministeriet, at nu maatte Undervandsbaadskrigen sættes ind med al mulig Kraft.

Op den 24. December erklærede Rigskansleren sig rede til at paabegynde Forhandlingerne angaaende den uindskrænkede Undervandsbaadskrig, saasnart den tyske

Fredsaktion var naaet til en sikker Afslutning ved Ententens eventuelle Svar.

Den 9. Januar 1917 fandt den afgørende Forhandling Sted mellem Feltmarskallen og Rigskansleren angaaende den uindskrænkede Undervandsbaadskrig.

Samme Dag, altsaa den 9. Januar, modtog Rigskansleren Kejserens Befaling til den 1. Februar at paabegynde den uindskrænkede Undervandsbaadskrig.

Den 16. Januar 1917 modtog den tyske Gesandt i New York sine Instruktioner desangaaende.

Denne afsendte straks samme Dag en Depeche, i hvilken det blandt andet hedder:

»Saafremt militære Grunde ikke ubetinget fordrer det, vil en Udsættelse være i høj Grad ønskelig.»

Depechen blev imidlertid først modtaget den 22. Januar og da største Delen af Undervandsbaadene allerede var løbet ud, var Tidspunktet for sent til at tilbagekalde Befalingen om Paabegyndelsen af den uindskrænkede Undervandsbaadskrig. (Se i øvrigt Feltmarskallens Skrivelse til Prins Max af Baden. Side 500.)

Den 1. Februar 1917 udsendte den tyske Regering følgende Meddelelse:

»Fra den 1. Februar 1917 vil i de i nedenfor betegnede spærrede Farvande omkring Storbritannien, Frankrig og Italien og i den østlige Del af Middelhavet enhver Sejlads uden videre blive forhindret med alle til Raadighed staaende Midler. Disse spærrede Farvande er følgende:

A. Mod Nord. (Nordsøen og Atlanterhavet): En Zone omkring England og Frankrig, der begrænses af en Linie, der drages:

a) i 20 Sømils Afstand langs den hollandske Kyst til Fyrskibet Terschelling og dernæst følger

b) Meridianen gennem Terschelling Fyrskib indtil Utsire, derfra til

c) et Punkt paa $62^{\circ} 00' N. 0^{\circ} 00' Lgd.$, derfra til

d) et Punkt paa $62^{\circ} 00' N. 5^{\circ} 00' W.$, derfra til

e) et Punkt, der ligger 3 Sømil S. for Sydspidsen af Færøerne, derfra til

f) et Punkt paa $62^{\circ} 00' N. 10^{\circ} 00' W.$, derfra til

g) et Punkt paa $61^{\circ} 00' N. 15^{\circ} 00' W.$, derfra til

h) et Punkt paa $57^{\circ} 00' N. 20^{\circ} 00' W.$, derfra til

i) et Punkt paa $47^{\circ} 00' N. 20^{\circ} 00' W.$, derfra til

j) et Punkt paa $43^{\circ} 00' N. 15^{\circ} 00' W.$, derfra

k) langs Breddeparallelene paa $43^{\circ} 00' N.$ indtil 20 Sømils Afstand fra Kap Finisterre (Spaniens NV.-Kyst) og

l) langs N.-Kysten af Spanien i en Afstand af 20 Sømil indtil den franske Grænse.

B. Mod Syd. (Middelhavet): For den neutrale Skibsfart forbliver aaben en Zone, der er beliggende W. for en Linie fra Pointe de l'Espiguette (ca. $43^{\circ} 29\frac{1}{4}' N. 4^{\circ} 08\frac{1}{2}' E.$) til et Punkt paa $38^{\circ} 20' 6'' 00' E.$ Mod Syd begrænses Zonen af en Linie, der i en Afstand af 60 Sømil følger Nordkysten af Afrika, regnet fra Meridianen paa $2^{\circ} 00' W.$

Denne Zone er forbundet med Grækenland ved en Passage af 20 Sømils Bredde. Passagen begrænses paa Styrbords Side for E.-gaaende Skiibe (Bagbords Side for W.-gaaende Skiibe) af en Linie, der gaar gennem følgende Punkter:

1) $38^{\circ} 00' N. 6^{\circ} 00' E.$

2) $38^{\circ} 00' N. 10^{\circ} 00' E.$

3) $37^{\circ} 00' N. 11^{\circ} 30' E.$

4) $34^{\circ} 00' N. 11^{\circ} 30' E.$

5) $54^{\circ} 00' N. 22^{\circ} 30' E.$ Herfra følger Linien langs Meridianen paa $22^{\circ} 30' E.$ indtil det græske Søterritorium.

Neutrale Skibe, der befarer de forbudte Zoner, gør dette paa eget Ansvar. Selv om der er truffet Foranstaltning til, at neutrale Skibe, der den 1. Februar er paa Vej til Havne i de spærrede Zoner, vil blive skaaede under en vis given Frist, saa maa det dog indtrængende tilraades, at de med ethvert til Raadighed staaende Middel advares og omdestineres.

Neutrale Skibe, der ligger i Havne indenfor de spærrede Zoner, kan med Sikkerhed endnu forlade de spærrede Zoner, naar de løber ud før den 5. Februar og tager den korteste Vej til frit Farvand.

Den regelmæssige Forbindelse med amerikanske Passagerdampere kan fortsættes uforstyrret, saafremt

a) Falmouth bliver taget til Bestemmelsessted,

b) der paa Hen- og Tilbage-Rejsen bliver styret mod Scillyøerne og Punktet 50° N. og 20° W. Paa denne Strækning bliver der ikke lagt tyske Miner.

c) Damperne fører følgende særlige i de amerikanske Havne dem alene tilstaaede Mærker: Overmaling af Skroget og Overbygningen med tre Meter brede vertikale Striber, afvekslende hvide og røde. Paa hver Mast et stort Flag med hvide og røde Kvadrater og agter Nations-Flaget. Om Natten maa Nations-Flaget og Skibenes Maling saa vidt mulig være synligt paa lang Afstand og Skibene være fuldt oplyste.

d) En Damper gaar ugentlig i hver Retning og Ankomsten i Falmouth finder Sted om Søndagen og Afgang om Onsdagen.

e) Den amerikanske Regering giver Garanti for, at disse Dampere ikke medfører Krigskontrebande (efter den tyske Fortegnelse).

Den 5. Februar 1917 udsendte den tyske Regering et Supplement til ovenstaaende Meddelelse:

Den tyske Regering meddeler, at E.-Grænsen for

det spærrede Farvand i Nordsøen er forandret saaledes, at Grænsen nu gaar fra

52° 30' N. 4° 00' E. til

56° 00' N. 4° 00' E., derfra til

56° 00' N. 4° 50' E.

Iøvrigt er Grænsen uforandret.

Denne Ændring skyldtes Hensynet til den neutrale Skibsfart paa hollandske Havne.

I Februar Maaned anmodede Schichau- og Kejserværftet i Danzig hver om Tilladelse til at maatte bygge 2 Baade yderligere og Howaldtværftet i Kiel, bad ligeledes om Tilladelse til at maatte bygge yderligere 3 Undervandsbaade.

Alle tre Anmodninger blev afslaaede.

Af v. Capelle selv kunde man ikke vente den nødvendige Forøgelse af Undervandsbaadsbyggeriet, thi han forsikrede Gang paa Gang, at Krigen var endt inden Efteraaret 1917. Saa vilde Undervandsbaadene have fuldført deres Værk. Han opfordrede endog Fremskridtpartiets Rigsdagsmænd til dog engang at overlægge, hvorledes det vilde se ud med Organisationen og Avancementet i en Marine, i hvilken Slagskibene og Slagkrydserne blev erstattede med Undervandsbaade og Luftskibe.

Alle Anmodninger og Forestillinger om at forøge og fremskynde Bygningen af Undervandsbaade var unyttige og først en Henvendelse til Rigskansleren desangaaende skulde bevirke en Ændring i v. Capelles Holdning.

Saa blev der paa een Dag (den 6. Februar 1917) bestilt 63,506 Tons Undervandsbaade, hvilket var betydeligt mere end v. Tirpitz havde bestilt i Løbet af hele Aaret 1915.

Den 13. Februar 1917 telegraferede v. Capelle imidlertid til Chefen for Værftdepartementet, Viceadmiral Kraft, at man havde til Hensigt at trække 30 af de den 6. Februar samme Aar bestilte Undervandsbaade tilbage.

Værfterne vægrede sig derved, men de maatte love Reichsmarineamt, at saafremt der blev sluttet Fred, inden de sidste 15 Undervandsbaade blev leveret, skulde de endnu ikke leverede Baade sælges til Udlandet.

I Maj Maaned 1917 anmodede Kejserværftet i Danzig atter indtrængende om at faa nye Bestillinger paa Undervandsbaade:

»Der var allerede gaaet megen Tid til Spilde ved at vente. For at undgaa Afskedigelse af Arbejdere maatte Værftet senest midt i Juni være i Besiddelse af nye Bestillinger.«

Kejserværftet i Danzig havde forøvrigt afleveret sin første Undervandsbaad den 18. Juli 1908 og havde siden da bestandigt bygget den Slags Fartøjer; men til Trods for sin lange Erfaring havde det kun leveret 20 Undervandsbaade i Løbet af Krigen og af disse var U 43 og U 44 bestilt midt i Aaret 1913. Fra Maj til Oktober i Aaret 1915 var der ikke afleveret nogen Undervandsbaad; ligesaa i Tidsrummet Juli til November 1916.

Ligesaa lidt havde Reichsmarineamt ved sine med Spring foretagne Bestillinger forstaaet at give de andre Værfter en passende Belastning.

Bestandigt var der store Huller i Afleveringen og det største falder netop sammen med Begyndelsen af den uindskrænkede Undervandsbaadskrig, i første Halvdel af 1917.

Paa det Tidspunkt, da der var mest Brug for Undervandsbaade, der forsagede Afleveringen mest.

I Januar, Februar, Marts, April og Maj Maaned 1917 afleverede »Blohm und Voss« ikke en eneste Undervandsbaad. Vulkanværftet afleverede ingen i Februar, Marts, April og Maj samme Aar, ligesom heller ikke Germaniaværftet afleverede nogen i Juni Maaned eller Kejserværftet i Danzig nogen i Juli Maaned 1917.

I alt højste kun 35 Undervandsbaade Kommando i de første 6 Maaneder af den uindskrænkede Undervands-

baadskrig og de fordelte sig saaledes paa de forskellige Maaneder:

Februar: 3 Undervandsbaade.

Marts: 4 —

April: 4 —

Maj: 6 —

Juni: 8 —

Juli: 10 —

Imidlertid var Tabet paa Undervandsbaade i det samme Tidsrum mindst 22 Baade, saaledes at Tilvæksten kun blev 13 Undervandsbaade i alt.

For de i Fronten værende Undervandsbaade var Tilvæksten imidlertid kun godt 1 p. c. pr. Maaned.

Det var paaregnet, at der i det første halve Aar af den uindskrænkede Undervandsbaadskrig vilde blive afleveret 48 nye Undervandsbaade med et samlet Deplacement paa 32,900 Tons fra Værfterne. Afleveret blev imidlertid kun 35 Undervandsbaade med et samlet Deplacement paa 22,860 Tons, altsaa 13 Undervandsbaade med et samlet Deplacement paa 10,040 Tons eller 30 p. c. mindre end paaregnet.

Den 5. Juli 1917 afgav Statssekretær v. Capelle følgende Erklæring i Rigsdagens Hovedudvalg:

»Yderligere kan jeg meddele, at jeg fra Rigskansleren har modtaget det politiske Direktiv angaaende Undervandsbaadsbygningen. Rigskansleren regner med Muligheden for en lang Krig og for langvarige Fredsunderhandlinger og jeg maa tilpasse Undervandsbaadsbygningen for Aaret 1917—18 efter disse politiske Synspunkter.»

Hvorledes v. Capelle udførte dette, er endnu ikke offentliggjort, men man kan danne sig et Begreb derom ved at betragte de Opgivelser, der foreligger fra forskellige Sider om de tyske Undervandsbaade og ud af

hvilke man tilnærmelsesvis kan finde det samlede Antal af de under Krigen fuldførte Baade.

Af de tyske Undervandsbaade er i Følge Opgivelser i den tyske Flaadeforenings Medlemsblad i Løbet af Krigen:

Gaaet tabt i Kamp med Fjenden: 178.

Deraf er 82 mistet i Nordsøen og Atlanterhavet, 3 i Østerssøen, 72 i Kanalen, 16 i Middelhavet og 5 i Sortehavet.

Ødelagte af egen Besætning for ikke at falde i Fjendens Hænder: 21.

Deraf 10 i Middelhavet, 4 i Kanalen og 7 i neutrale Farvande eller Havneomraader.

Afleverede efter Vaabenstilstandens Afslutning: 122.

Sænket undervejs til Afleveringsstedet: 1.
Ialt: $178 + 21 + 122 + 1 = 322$.

Da imidlertid den engelske Kommission, som straks efter Vaabenstilstandens Afslutning afrejste til de tyske Undervandsbaadsbaser og Undervandsbaadsværfter, indberettede, at Tyskland havde 170 Undervandsbaade under Bygning og at 60 af dem kunde afgaa til England i Løbet af kort Tid, medens alle de øvrige kun lige var paabegyndte, synes det at fremgaa, at ovennævnte Tal (322) meget nær er Antallet paa de Undervandsbaade, der har været i Virksomhed under Krigen.

Men af disse 322 Undervandsbaade var de 23 færdigbyggede inden 1. August 1914, og saaledes er ialt $322 \div 23 = 299$ Undervandsbaade blevet færdigbyggede i Løbet af Krigen.

Af ovennævnte kan da med nogenlunde Nøjagtighed drages følgende Slutninger:

1. At Statssekretær v. Capelle til at begynde med ikke har afpasset Bygningen af Undervandsbaade for Aaret 1917—18 efter Rigskanslerens politiske Direktiv, og

2. At han først senere har forandret Standpunkt,

men at det da har været for sent paa Grund af Mangelen paa Materialer.

Med Fredsslutningen ophørte den tyske Undervandsflaades Eksistens.

I Stedet for, saaledes som man for Tiden gør i Tyskland, paa det ivrigste at diskutere Spørgsmaalet om hvem, der bærer Skylden for den uindskrænkede Undervandsbaadskrig, skulde det synes naturligere og mere nærliggende, at undersøge de to, nærmest diametralt modsatte, Spørgsmaal:

1. Kunde Tyskland i det hele taget have vundet Krigen ved at føre den uindskrænkede Undervandsbaadskrig? og

2. I bekræftende Fald, hvem bærer da Skylden for at dette ikke skete?

For at kunne besvare disse to Spørgsmaal, maa forskellige og ikke uvæsentlige Faktorer tages med i Betragtning; saaledes: Udviklingen af Undervandsbaadsmateriellet, Tidspunktet for den uindskrænkede Undervandsbaadskrigs Paabegyndelse, den tyske Politik's Førelse og sidst, men ikke mindst, Modstanderens Modforholdsregler.

Alle disse forskellige Faktorer er imidlertid i den Grad kædet sammen, at det vil være saa at sige umuligt at rede dem ud fra hverandre.

Som det fremgaar af det hidtil anførte, har den tyske Politik, saavel den indre som den ydre, paairket Undervandsbaadsmateriellets Udvikling og de militære Operationer til Søs i en ikke ringe Grad.

For den ydre Politik's Vedkommende er det ikke Hensynet til Modstanderen, men til de neutrale Magter, der har gjort sig gældende.

Og Udenrigspolitikken drejede sig da først og fremmest om at bevæge de forenede Stater til ikke at mod-

sætte sig den uindskrænkede Undervandsbaadskrigs Førelse eller i ethvert Tilfælde til at afstaa fra at slutte sig til Modstanderne. (Se Feltmarskal v. Hindenburgs Skrivelse til Prins Max af Baden, Side 496.)

Denne Hensyntagen til de neutrale Magter og da fremfor alle til de forenede Stater tvang den sømilitære Ledelse til at anlægge Operationerne paa en Maade, som militært set absolut var forkastelig, idet den dels bevirkede en Forskydning paa mindst et Aar i deres Paabegyndelse, dels influerede paa den Kraft, hvormed de blev førte, ligesom det heller ikke er utænkeligt, at den paavirkede de daværende Statssekretærer paa en saadan Maade, at disse ikke følte sig foranledigede til at fremme Bygningen af Undervandsbaadene.

I Virkeligheden er den uindskrænkede Undervandsbaadskrig eller som den ogsaa kaldes, den hensynsløse Undervandsbaadskrig, hverken ført uindskrænket eller hensynsløs, idet Sænkning af neutral Tonnage ikke har fundet Sted i samme Udstrækning som af fjendtlig Tonnage paa Grund af det tyske Diplomatis Indblanding i Krigsførelsen.

[Udtalelsen gælder absolut ikke Behandlingen af de sænkede Handelsskibes Besætninger.]

Allerede umiddelbart efter Paabegyndelsen af den uindskrænkede Undervandsbaadskrig, blev der indenfor Marinen og i Særdeleshed i Admiralstaben fremsat alvorlige og bitre Klager over, at den saakaldte Rigsledelse mødte alle Forsøgene paa at føre den uindskrænkede Undervandsbaadskrig i Ordets egentlige Forstand »uindskrænket« med Modstand og Intriger.

De tyske Gesandter i Haag, København og Stockholm anstrengte sig bestandigt for at udvirke særlige Lempelser i Berlin for Skibsfarten i de neutrale Lande, i hvilke de var akkrediterede, og naturligvis betød enhver saadan Lempelse en Indskrænkning i Førelsen af den uindskrænkede Undervandsbaadskrig.

Hertil kom desuden, at Rigskansleren v. Bethmann Hollweg efter sigende var meget forstaaende overfor Gesandternes Henstillinger, ja havde maaske endog indirekte selv foranlediget dem ved sin Nølen med at paabegynde den uindskrænkede Undervandsbaadskrig af Hensyn til de forenede Stater.

Saaledes havde den daværende Søkrigsførelse lige fra Begyndelsen af den uindskrænkede Undervandsbaadskrig en voksende Hindring at bekæmpe og denne Diplomatiets Modstand mod Krigsførelsen har haft en meget ubelig Virkning paa den uindskrænkede Undervandsbaadskrigs Resultater.

Det drejede sig ikke saa meget om et Par Hundredetusinde Tons mere eller mindre sænket Skibstonage, som om at den tyske Eftergivenhed og Ubeslutsomhed og den tyske Politiks vaklende Holdning og passive Modstand forhalede og formindskede Virkningen af den uindskrænkede Undervandsbaadskrig; og hos Fjenden og de Neutrale bevirkede dette Forhold snart, at Førelsen af den uindskrænkede Undervandsbaadskrig i Virkeligheden ikke blev opfattet som hensynsløs og maalbevidst¹⁾.

Den uindskrænkede Undervandsbaadskrig kom saaledes ikke til at faa den lammende og afskrækkende Indflydelse paa Skibsfarten, som Ledelsen havde antaget, den skulde faa.

Skylden herfor kan udelukkende henføres til Rigskansleren v. Bethmann Hollwegs holdningsløse Politik og hans i de neutrale Lande akkrediterede Gesandters Modstand mod den uindskrænkede Undervandsbaadskrig.

Rigskansleren v. Bethmann Hollweg har overfor Omverdenen ladet det skorte paa to af de vigtigste Momen-

¹⁾ Den danske Skibsfart paa engelske Havne var saaledes kun indstillet i kort Tid.

ter i en Krigs Førelse, nemlig paa den fast besluttede Villie til at sejre og Troen derpaa.

Undervandsbaadskrigens direkte Maal, Sænkning af fjendtlige og neutrale Handelsskibe (Blokadebrydere) naaede sit Højdepunkt i Foraaret og Forsommeren 1917. Det kulminerede i April Maaned og var fra da af dalende. For December 1917 var Størrelsen af nedskudt Handelstonnage den samme som i den tilsvarende Maaned det foregaaende Aar.

Grunden til denne Nedgang i Størrelsen af sænket Handelstonnage, var udelukkende Modstandernes Modforholdsregler.

Siden Udgangen af September Maaned 1916 var der en jævn Stigning i Antallet af sænkede Undervandsbaade pr. Maaned.

Af Krigens Udgang fremgaar det, at den ikke kunde vindes af Tyskland ved Hjælp af den uindskrænkede Undervandsbaadskrig, fordi Tidspunktet for dens Paa-begyndelse var for sent valgt, Undervandsbaadsbygningen for meget negligeret, Værfterne for stærkt udgaaede med Materialer, Diplomatiets Paavirkning paa Ledelsen for stor og Fjendens Modvaaben efterhaanden for stærkt udviklede.

Tyskland kunde have vundet Krigen ved Hjælp af den uindskrænkede Undervandsbaadskrig, hvis denne var paabegyndt paa et betydeligt tidligere Tidspunkt med tilstrækkelige Midler.

Som et Bevis for denne Paastand skal anføres et Uddrag af en Artikel, som Admiral William Sowden Sims, Chefen for den amerikanske Flaadeafdeling i de europæiske Farvande, har skrevet i Tidsskriftet "The Worlds Work".

Admiralen begynder med at fortælle, at han i Marts Maaned 1917, altsaa før Amerikas Krigserklæring forelaa, hemmeligt blev kaldt til Washington og her fik Ordre

til civilklædt og under et paataget Navn at rejse til England for at forhandle med det engelske Admiralitet om det forestaaende Samarbejde mellem den engelske og den amerikanske Flaade.

Ved sin Landing i England fandt han Nationen optimistisk og ubekymret, skønt det var i Undervandsbaadskrigens mørkeste Dage. Ingen, hverken Pressen eller Publikum, nærede ringeste Tvivl om, at det skulde lykkes at bekæmpe Undervandsbaadsfaren. Og Admiralen selv nærede de samme Anskuelser, lige til han havde haft den første Samtale med Admiral Jellicoe, der paa dette Tidspunkt var »First Seelord« og dermed Øverstkommanderende for den engelske Flaade.

Om dette sit første Møde med Admiral Jellicoe fortæller Admiral Sims følgende:

»Efter at de sædvanlige Hilsener var udvekslede, tog Admiral Jellicoe en Skrivelse frem af en Skuffe og rakte mig den.

Denne Skrivelse indeholdt en Opgørelse af Tonnagetabet i de sidste Maaneder, og den viste, at Tonnagetabene havde naaet 536,000 Tons i Februar Maaned, 603,000 Tons i Marts Maaned og at de tegnede til at naa op til 900,000 Tons for April Maaned.

Disse Tal viste, at Tabene ved Undervandsbaadskrigen var 3—4 Gange større end Offentligheden var vidende om.

At sige jeg var overrasket ved denne Afsløring, er at bruge et mildt Udtryk. Jeg var lige ved at gaa bagover af Forbavselse. Jeg havde aldrig tænkt mig noget saa frygteligt, og sagde dette til Admiralen.

»Ja, sagde denne, som om han diskuterede Vejret og ikke det engelske Verdensriges Fremtid, det er umuligt for os at fortsætte Krigen, hvis vi vedblivende skal have saa store Tab.«

Og da jeg spurgte ham om, hvad de gjorde for at bekæmpe Undervandsbaadene, svarede han: »Alt, hvad

vi kan, men Situationen er meget alvorlig, og vi behøver al den Hjælp, vi kan faa.»

Hertil bemærkede jeg: »Det ser jo næsten ud til, at Tyskerne er ved at vinde Krigen.»

»Ja, svarede Admiralen, de vil vinde den, medmindre vi kan sætte en Stopper for disse Tab, og gøre det snarest.»

Da jeg derpaa spurgte, om der ikke var en Methode, hvorpaa Undervandsbaadsproblemet kunde løses, svarede Admiralen:

»Vi kender ingen Methode for Øjeblikket;» hvorpaa han gik over til at fortælle alt, hvad der blev forsøgt for at bekæmpe Undervandsbaadsfaren.

Jeg fik saaledes at vide, at Historien om de talrige ødelagte tyske Undervandsbaade var usand. Fra Krigen Begyndelse og indtil min Samtale med Admiral Jellicoe var der kun ødelagt 54 Undervandsbaade.

I Løbet af Samtalen erfarede jeg, at de ledende indenfor den engelske Flaade mente, at England ikke vilde være i Stand til at fortsætte Krigen længere end til 1. November 1917, saafremt der ikke skete en Formindskelse i de af Undervandsbaadene foretagne Sænkninger. Et Tab paa en Million Tons om Maaneden var ruinerende for det engelske Rige.

Det samme erklærede de tre Ministre, Balfour, Robert Cecil og Edward Carson. Kun Lloyd George saa optimistisk paa det hele.»

Men en absolut Betingelse for, at Tyskland kunde have vundet Krigen ved Hjælp af den uindskrænkede Undervandsbaadskrig var, at de to Statssekretærer i Reichsmarineamt, v. Tirpitz og v. Capelle, havde haft en klar Forstaaelse af den moderne Krigsblokade og dens Væsen, og havde været klar over, at Undervandsbaaden var det Middel, hvormed Maalet kunde naaes.

Paa Opfordringer og Anvisninger har det ikke manglet.

Mangel paa Undervandsbaade har der været under hele Krigen.

Mændene, der konstruerede dem, byggede dem, betjente og førte dem, har ikke svigtet, men det har de Mænd, der stod i Spidsen for den tyske Regering og den tyske Marines Organisation.

Bilag.

Chefen for Felthærens Generalstab.
Det store Hovedkvarter 10/10 1918.

Nr. 71357 M 11.

Til

Rigskansleren¹⁾.

En Artikel af Professor v. Schulze-Gaeveritz med Overskriften »Wilsons Fredsmægling« i »Voss. Ztg.«s Aftenudgave den 8. Oktober 1918, opkaster Spørgsmaalet om, hvem der ved Erklæringen om den uindskrænkede Undervandskrig bærer Skylden for at have bragt en samtidig Fredsaktion af de forenede Staters Præsident til at strande.

For at klarlægge dette, ser jeg mig foranlediget til at oversende Deres Storhertugelige Højhed følgende Udvikling, der støtter sig til her ved Generalstaben opbevarede Aktstykker.

Ved Overtagelsen af min nuværende Stilling gjorde den tidligere Rigskansler v. Bethmann Hollweg ved en lejlighedsvis Udtalelse paa Slottet Plesz den 30. August 1916 Beslutningen til en skærpet Undervandsbaandskrig afhængig af min Erklæring om, naar jeg ansaa Øjeblikket for kommet med Henblik paa den militære Situation.

Den daværende militære Situation — Rumænien havde netop erklæret Krig og overordentlige svære Kampe bølgede paa Øst- og Vestfronten — tillod ikke denne Erklæring af Hensyn til de Neutrale.

¹⁾ Prins Max af Baden.

Ved Slutningen af December Maaned 1916 var Rumænien besejret, men Situationen vedblev fremdeles at være overordentlig alvorlig.

Vi saa os for Aaret 1917 i Øst og Vest udsatte for svære Angreb, som det maatte forekomme os saa meget mere vanskeligt at modstaa, som Hindenburg-Programmet først lige var paabegyndt.

Vi maatte befrygte, at vi vilde bukke under for en overlegen Indsætning af Mennesker og især af Materiel.

Der forelaa endnu ikke noget Tegn paa den russiske Revolution, tværtimod planlagde Rusland store Nyformationer.

Paa Vestfronten var der en kolossal Overlegenhed paa Materiel, som det kun altfor godt var erfaret af de kæmpende i Sommeslaget.

Derfor maatte vi trods alle Betænkeligheder gribe til det Middel, som kunde stoppe op for Fjendens Overlegenhed paa Materiel, nemlig til den hensynsløse Undervandsbaadskrig.

Og derfor blev der den 20. December 1916 telegraferet til Udenrigsministeriet, at nu maatte Undervandsbaadskrigen sættes ind med al mulig Kraft.

Den 23. December 1916 præciserede jeg nøjere overfor Rigskansleren, at Øjeblikket for Begyndelsen af den hensynsløse Undervandsbaadskrig maatte være i Slutningen af Januar Maaned 1917.

Den 24. December 1916 erklærede Rigskansleren sig rede til at paabegynde Forhandlingerne angaaende den hensynsløse Undervandsbaadskrig, saa snart vor Fredsaktion var naaet til en sikker Afslutning ved Ententens eventuelle Svar.

Idet Rigskansleren gentog sin tidligere Udvikling af 6. Oktober 1916, klarlagde han samtidig sin Stilling med følgende Ord:

»Som Følge af at den vindskrænkede Undervandsbaadskrig ikke alene er rettet mod fjendtlige Skibe, men

ogsaa mod neutrale, og derved umiddelbart griber ind i vort Forhold til de neutrale Stater, er den en Handling af Udenrigspolitikken, for hvilken kun jeg og ingen andre er den ansvarlige.»

Den 26. December 1916 telegraferede jeg til Rigs-kansleren:

»Som Følge af en forkert Opfattelse af Deres Eks-cellences Tale i Rigsdagskommissionen midt i Septem-ber, gør Størstedelen af det tyske Folk alene den øverste Hærledelse ansvarlig for Afgørelsen af Spørgsmaalet, om den skærpede Undervandsbaadskrig skal føres eller ikke. Saalænge Deres Ekscellence og den øverste Hærledelse var af samme Opfattelse, kunde jeg se bort herfra. Men da nu Anskuelserne synes at staa skarpt overfor hin-anden, maa jeg, for at varetage den øverste Hærledelses Stilling, udtale, at Deres Ekscellence som Rigskansler ene bærer Ansaret herfor, men at jeg selvfølgelig og-saa fremdeles af al Kraft og med fuld Ansvarsfølelse for Krigens sejrige Udgang træder i Skranken for, at det skele af militære Hensyn, som jeg paa det Tidspunkt holdt for rigtige.»

Den 9. Januar 1917 fandt paa Slottet Plesz den af-gørende Forhandling Sted, i hvilken Rigskansleren v. Bethmann-Hollweg først og fremmest klarlagde den Virk-ning, som den hensynsløse Undervandsbaadskrig kunde have paa de neutrale Stater og han erklærede:

»Beslutningen om at paabegynde den hensynsløse Undervandskrig er afhængig af den Virkning, vi kunne vente, men naar de øverste Militære holder Undervands-baadskrigen for nødvendig, saa er jeg ikke i Stand til at tale imod den og naar Resultatet vinker, maa vi og-saa handle.»

Rigskansleren har ikke med et Ord berørt, at en Fredsmægling af Præsident Wilson blev krydset af Pla-nen om den hensynsløse Undervandsbaadskrig.

Ligesaa lidt er der under de Forhandlinger, som blev

plejet mellem Udenrigsministeriet og den øverste Hærførelse angaaende Undervandsbaadskrigen nogensinde blevet nævnt et Ord om en diplomatisk Aktion i Amerika til Gunst for Freden.

Raadslagningerne har stedse kun berørt Spørgsmaalet om Undervandskrigen og om Tidspunktet for dens Begyndelse med Henblik paa den militære Situation.

Til Præsident Wilsons Fredsaktion har jeg faaet Kendskab gennem følgende Aktstykker:

1. Afskrift af en Skrivelse fra Rigskansleren af 23. September 1916, i hvilken det blev foreslaaet Hans Majestæt Kejseren, at paalægge Gesandten Grev Bernstorff, at han skulde foranledige Præsident Wilson til snarest, i ethvert Tilfælde endnu inden hans Genvalg, at gøre Magterne et Fredsforslag.

Et saadant Fredsforslag fulgte ikke.

2. Rigskanslerens Skrivelse af 27. November 1916 i hvilken det blev meddelt, at der var truffet Aftaler med de forbundne Magter om et Fredstilbud fra Centralmagternes Side.

Rigskansleren udviklede desuden følgende:

»Præsident Wilson har fortroligt ladet Grev Bernstorff vide, at han tænker at udsende en Fredsappel i Tidsrummet mellem nu og Nytaar. Om han virkelig bringer sin Hensigt til Udførelse, forbliver fuldstændigt uvis. Han er ubeslutsom og ængstelig for en Tilbagevisning. Vi maa regne dermed, at han kun udsender Appellen, saafremt han ikke behøver at vente et kort Afslag af England.»

Den 12. December 1916 fremsatte Centralmagterne deres Fredsforslag.

3. Skrivelse fra Udenrigsministeriet af 24. December 1916, indeholdende Ordlyden af et Svar paa en Note fra Wilson angaaende Grundlaget for Indførelsen af en varig Fred.

Skrivelsen var indledet saaledes:

»For at forebygge en Indblanding af Præsident Wilson i Fredsforhandlingerne, har vi besluttet os til en Besvarelse af hans Note, holdt i samme Tanke som vor Fredsaktion, men samtidig klart udtrykkende, at vi ønsker at forhandle direkte med vore Modstandere.«

Den kejserlige Regering afviste dermed Wilson som Fredsmægler.

4. Den til Gesandten, Grev Bernstorff, ca. den 7. Januar 1917 oversendte Instruktion fra Rigsledelsen.

Den begynder med Ordene:

»En amerikansk Intervention til Fordel for egentlige Fredsforhandlinger ønskes ikke paa Grund af den offentlige Mening. — — — Spørgsmaalet om Meddelelsen om vore Fredsbetingelser skal derfor Deres P. P. behandle dilatorisk. Derimod bemyndiger jeg Dem til, allerede nu at dokumentere vor Beredvillighed til Medvirksomheden af den Del af Programmet, for hvilken Præsidenten særlig interesserer sig (Oprettelsen af Voldgiftsdomstole og Fredsligaen).«

Rigsledelsen lagde saaledes heller ikke her nogen Vægt paa Mæglingen.

5. En af Udenrigsministeriet den 14. og 15. Januar 1917 fra Gesandten Grev Bernstorff modtaget Indberetning af 10. Januar 1917, i hvilken Gesandten gør opmærksom paa, at Memorandumet angaaende bevæbnede Handelsskibe »vilde bringe Wilsons Fredsmægling til at kæntrue« og »holder Bruddet med de forenede Stater for uundgaaelig, saafremt man uden videre gik frem i Memorandumets Tanke«.

Imidlertid havde Rigskansleren den 9. Januar indhentet Allerhøjeste Befaling til hensynsløs Undervandsbaadskrig og den 16. Januar 1917 var der tilgaaet Gesandten Grev Bernstorff Instruktioner desangaaende.

Rigsledelsen erklærede:

»Vi er besluttede paa at tage Risikoen (Bruddet og den mulige Krig med de forenede Stater) paa os.«

6. En af Udenrigsministeriet den 22. Januar 1917 fra Gesandten Grev Bernstorff modtaget Indberetning af 16. Januar 1917, i hvilken det hedder:

»Saafremt militære Grunde ikke ubetinget fordrer det, vil en Udsættelse (af den hensynsløse Udvandingsbaadskrig) være i høj Grad ønskelig. Wilson haaber at kunne opnaa Fred paa Grundlag af den af os foreslaaede Ligeberettigelse for alle Nationer.«

Statssekretæren i Udenrigsministeriet føjede hertil, at han havde anbefalet Chefen for Admiralstaben, ved Fastsættelse af en bestemt, af Gesandten foreslaaet Skaanselsfrist, at bidrage til at Faren for Bruddet med Amerika blev formindsket.

Til en Tilbagekaldelse af Befalingen om den uindskrænkede Udvandingsbaadskrig var Tidspunktet for sent, da Udvandingsbaadene tildels allerede maatte være løbet ud.

I Dag som den Gang har jeg paa Grundlag af Aktstykkerne og mine Erindringer den Overbevisning, at Rigsledelsen ikke mere lagde nogen Vægt paa Wilsons Fredsmægling, som den oprindelig havde tilskyndet, men som Wilson Maaneder igennem havde forhalet.

Jeg sammenfatter mig i Korthed saaledes:

1. Bebrejdelsen, at have tvunget Rigskansleren til en Dobbeltpolitik overfor de forenede Stater, træffer ubetinget ikke mig og General Ludendorff.

2. Betænkeligheden ved at Præsident Wilsons diplomatiske Aktion kunde blive afbrudt af Udvandingsbaadskrigen, er aldrig blevet omtalt af Rigskansleren eller Udenrigsministeriet i Forhandlingerne angaaende Beslutningen til Udvandingsbaadskrigen.

sign.

v. Hindenburg.

En Degradation i Aaret 1695.

Meddelt af H. D. Lind.

Mogens Sehested var Søn af Oberst Jens Sehested til Holmgaard (Skodborg Herred, Nørrejylland) og Fru Sophie Eriksdatter Gyldenstjerne til Karsholm og Tim og fødtes i København, vistnok i 1664. Sætatens Bøger gengiver hans Fornavn i den latiniserede Form »Magnus«; men da han sikkert er opkaldt efter sin Farfader Hr. Mogens Sehested til Holmgaard, Mullerup og Nørager, maa »Mogens« anses for at være det oprindelige Navn.

Inden han havde fyldt en Snes Aar, prøvede han Søen paa danske Orlogsskibe, vist dog kun paa kortere Farter; saaledes 1682 som (menig) »Volontier« om Bord paa »Norske Løve« under Admiral Henrik Span i Manøvre i Sundet og siden paa »Churprinsen« under Viceadmiral Iver Hoppe ved den samme Rangering; og under den store Udrustning 1683 mod Sverig i de danske Farvande tjente han atter paa »Norske Løve« som Matros under Span, hvorefter han næste Aar tog en længere Fart som Volontør paa Fregatten »Pack-an« under Kaptein Christian Christopher Pahl paa nogle Ekspeditioner i Østersøen. Endvidere var han i 1685 om Bord hos Hoppe paa »Svenske Falk«, der i Spidsen for en Eskadre førte Kong Christian V fra Fladstrand til Norge.

Paa denne Rejse maa Kongens Opmærksomhed være henledet paa den unge Mand, thi efter at Eskadren i Juli er vendt tilbage, er han blevet anset for at være tilstrækkelig dygtig til Stillingen som Aarslejttnant (med 200 Dlr.s Løn), hvortil han 8. Avg. blev udnævnt »af Kongen selv«. Udnævnelsen var vel nærmest en Naades-



bevisning mod Faderen, thi det var ellers Skik, at en Begynder først maatte tjene som Lærling (Kadet) og modtage Undervisning i Navigationsskolen, før han kunde optages i Officerskorpset. Den unge Løjtnants jævnaldrende Frænde, den senere saa berømte Christen Thomsen Sehested, begyndte saaledes sin Løbebane 1680 som Lærling og blev først Løjtnant 1687, saa at han næste Aar kun var Nr. 14 i Løjtnantsrækken, medens Mogens var Nr. 8. I Stedet for al Skolegang tillodes det nu denne sidste (3. Oktbr.) at søge videre praktisk Sømandsuddannelse ved — uden Tab af Gagen — at følge en Ostindiefarer paa dens langvarige Fart. Kongen havde d. A. nemlig skænket det ostindiske Kompagni Krigsskibet »Flyvende Ulv«, og om Bord paa dette afsejlede Sehested n. A. efter at have modtaget Rejsepas 9. Febr. I de ostindiske Farvande tjente han dernæst som Understyrmand paa samme Skib og som Overstyrmand paa »Antoinette«; i 1687 som Fører af et Par mindre Priser, der var blevet tagne derovre, og endelig atter som Styrmand paa »Flyvende Ulv«, med hvilket han hjemkom næste Aar.

Der blev nu betroet ham at føre et kongeligt Skib, idet han 26. Febr. 1689 blev sat til Chef for Fregatten »Blaahejren« (»Reiger«, 24 Kanoner, 114 Mand). 5. Marts befaledes det ham at lægge ned i Sundet (ved Helsingør) for at hverve Styr mænd og Matroser paa de forbisejlende Koffardiskibe og imedens at øve Mandskabet i Sejlads; men 21. Marts maatte han indgive den ubehagelige Rapport om, at Skibet havde lidt endel Skade i en Storm, og kort efter (2. April) bebrejdede Admiralitetet ham, at han siden sin Afrejse »ganske ingen Underretning« havde indsendt om Hvervningen; Tilrettevisningen mistede dog sin Kraft ved det Brev, han netop samme Dag havde afsendt; der var dog hvervet 17 Matroser, og en Uge efter havde han 9 til. 16. April beordredes han derpaa til København; han skulde til Norge

og havde at indhente nærmere Ordre om Rejsen hos Statholder Ulrik Fredrik Gyldenløve, som skulde hurtigst til Norge for at overtage sit Statholderskab; det var det spændte Forhold til Sverig, som kaldte ham derop. Efter at Sehested i Begyndelsen af Maj havde udført dette Paalæg, indgik hans Skib i den store Flaade, som under Generaladmiralløjtnant Niels Juel samledes paa Køgebugt og under Møen for eventuelt at agere mod de svenske. I Ventetiden besørgede »Hejren« og »Pack-an« Efterretningstjenesten. Saaledes kunde Sehested indberette, at den svenske Flaade, 35 Skibe stærk, var løbet ud fra Carlsrona i stille Vejr og havde saluteret de danske Krydsere, som ogsaa havde besvaret Saluten. Senere »begegnede« begge Parter ligeledes hinanden med al Høflighed. Da den politiske Spænding udløstes, vendte Flaaden i Avgust tilbage til Hovedstaden og aftakledes med Undtagelse af de Skibe, der under Schoutbynacht Christopher Ernst von Stöcken skulde konvojere og overføre Tropper fra Listerdyb til Storbritannien. »Hejren«, der heller ikke aftakledes, fik 25. Septbr., den Dag, da »Transporten« afsejlede fra København, Ordre til at afgaa til Marstrand for derfra at bringe nogle Folk til Listerdyb. En Ordre af 17. Oktbr. om »Hejren«s Aftakling blev taget tilbage 22. Oktbr., da Sehested fik Befaling til at følge Transporten fra Listerdyb til Bestemmelsesstedet og ved Ankomsten dertil vende tilbage med Rapport om Ekspeditionens Tilstand. Det vides ikke, om »Hejren« senere fulgte Eskadren paa dens strenge Togt hjemefter, der som bekendt varede fra 9. Decbr., da den afsejlede fra England, til de allersidste Dage i Aaret.

1690, 28. Marts stilede den 26aarige Sehested en Ansøgning til Kongen, hvori det hedder: »Saasom en Persons bedste Ungdomsaar, (helst naar man søger at avancere), ej gerne kan tilstede sin Tid i Stilhed at slide, og man gerne søger saavel at avancere saa og at beleve

remarquable Rencontre, hvorved man sig i Fremtiden kan indlægge sig et godt Eftermæle«, — derfor beder han, der »i fem Aar har staaet under Kommando og i Fjor selv har haft Løjtnants Kommando«, om en Plads som Kaptajn, der er vakant, og om Tilladelse til at rejse udenlands til sin videre Uddannelse. Det glædelige Svar paa denne Bøn var ikke alene et Rejseпас, men ogsaa Udnævnelsen (af 5. April) til Kaptajn med 300 Dlr.s Gage.

Dette Avancement maatte med Rette vække megen Opsigt. Det var en Begunstigelse af en enkelt Person, der kun kunde opfattes som en Forurettelse af adskilligt flere. Ved denne Forfremmelse blev nemlig ikke mindre end 14 Officerer forbigaaede; af Løjtnanter med større Anciennitet end Sehested: Samuel de la Moinerie, der var blevet Løjtnant 1683, 6. Novbr., Amande Dupéron (1683, 26. Maj), Peter Gerritsen (1682, 11. Juli) og Jan Otto Eden (1682, 2. Maj); og dernæst hele Kaptajnløjtnantsklassen, nemlig Andreas Goll, der udnævntes til denne Charge 1689, 30. Avgust, Thies Carstensen Nyebuhr (1689, 9. April), Jakob Doss (1689, 29. Januar), Peter Petersen Beesemacher (1688, 23. Oktbr.), Ove Dal (1687, 5. Novbr.), Peter Koningk (1687, 5. Novbr.), Johan Ludvig von Erlack (1687, 31. Maj) og Cornelius Andriesen Morup (1687, 19. Marts); ja endog Claus Bloom (1683, 1. Juni) og Claus Mortensen (1682, 2. Maj), hvilke to havde været Kaptajnløjtnanter hele 2—3 Aar, forinden Sehested indtraadte i Marinens Tjeneste. Til Sammenligning kan ogsaa anføres, at Christen Thomesen i 1690 endnu paa 7de Aar stadig kun nød sin Løjtnantsgage og avancerede først næste Aar ved et lignende Springavancement.

Det er ikke let at paapege Grunden til Mogens Sehesteds store Held. Maaske har de gode Grundsætninger, som han fremsatte i sin Ansøgning om Chargen, tiltalt Kongens Hjerte. Maaske har Hensynet til Faderens Krigstjeneste og til hans Adelskab gjort sig gæl-

dende. De Vidnesbyrd om Sønnens Dygtighed, som de øverste Admiraler aflagde i de saakaldte Konduitelister (meddelte i Tidsskrift for Søvæsen 1861), har hverken kunnet gøre fra eller til, da de først forelaa efter hans Udnævnelse, og de er i øvrigt ikke meget sigende; Niels Juel ytrer: »Da han var med os udi Østersøen (1689), gjorde han, hvis ham blev befalet«, og Christian Bjelke haaber, at »som han er kommen af godt, beflitter han sig vel og paa det, som godt er;« men begge Admiraler erklærer endvidere, at de ellers ikke kender videre til ham.

Paa sin Rejse har han, som han selv senere fortæller, været i engelsk, hollandsk og fransk Sætjeneste; vel fik han allerede 6. Decbr. 1690 Ordre om at komme hjem, men har sikkert faaet Tilladelse til at blive længere udenlands, da det først er i Aaret 1693, at han vides at have genoptaget sin Virksomhed i den danske Marine. 15. April bestemmes han til Chef for Orlogsskibet »Neptunus« (44 Kanoner, 250 Mand), der først var Del af en Eskadre, der vel udrustedes, men ikke kom udenfor Bommen; dernæst (11. Juli) bestemtes Skibet til at forrette Troppetransport under C. E. v. Stöcken til Travemünde i Anledning af Ratzeburgs Belejring af de danske. Man naaede Travemünde 28. Juli; efter Belejringens Opgivelse afsejlede Skibene atter 11. Oktbr. og blev straks efter oplagte. I samme Maaned deltog Sehested i Vagttjenesten omkring »Hukken«, Flaadens Leje, paa det store Batteri Neptunus; i Novbr. blev han beordret til at ekvipere Orlogsskibet »Slesvig« (50 Kanoner), der blev lagt ud paa Reden, men 20. Decbr. atter inddroges.

Indtil nu var alting gaaet godt og lykkeligt for Mogens Sehested. Hans Lykkestjerne syntes at være i stadig Opgang. Og dog havde den nu kulmineret. Han stod ved Vendepunktet i sit Liv.

I Oktober 1693 havde Kaptajn Niels Lauridsen Barfod faaet Ordre til at ekvipere Fregatten »Gyldenløve«, der sammen med et svensk Krigsskib under Kaptajn

Gustaf Wattrangh næste Aar skulde konvojere Handelskibe fra Flekkerø til Frankrig. Den »gehejme Instruktion«, som medgaves ham, og som var saa gehejm, at end ikke Admiralitetet to Aar efter kendte dens Indhold, lød bl. a. paa, at han »altid og overalt som Orlogsmand vores Vimpel fra Storstangen skal føre, som hannem ej af nogen Konge af England eller andre Skibe kan formenes«. Denne Instruks, der skulde volde Barfod meget stor Fortrød (Tidsskrift for Søvæsen 1900), fik ogsaa Betydning for Sehested. 21. April 1694 beordredes han nemlig til at ekvipere »Pack-an«, en Fregat paa 16 Kanoner og 64 Mand, for med den at støde til Barfod i Flekkerø og deltage i Konvojeringsen. Medbefalingsmænd om Bord var Løjtnant Cort Teunissen og Lærling Christian Henrik von Hatten. 17. Maj forenede derpaa »Pack-an« sig med »Gyldenløve«. I Juni kom hele Konvojen omsider af Sted. Efter Afrejsen sendte Barfod »Pack-an« i Forvejen til Dynkerken med 6 Kofardiskibe; men Tingene skikkede sig saaledes, at Sehested kom ikke tilbage til Barfod, som derfor var alene, da han 11. Juli havde det bekendte Sammenstød med Englænderne og arresteredes af Overmagten. I selve Dynkerken opholdt Sehested sig dog ikke ret længe, men blev dernæst, efter at have begivet sig paa Vej, nødsaget til 1. Avgust at søge Reden ved Portsmouth, hvad der ikke blev ham til Glæde. Dagen efter Ankomsten hertil »faldt han udi en hidsig Feber, saa at der var liden Apparence til Livet,« men 24. Avgust kan han dog skrive, at han er klar til Afsejling; alligevel blev denne dog stadig opsat af forskellige tvingende Grunde. — Efter at Regeringen herhjemme i Slutningen af Avgust havde faaet sikker Efterretning om Barfods Skæbne, udfærdigedes flere Ordre til Sehested, som han paa Grund af Afstanden og Tidsomstændighederne først modtog en lang Tid efter Afsendelsen. Under 29. Avgust fik han saaledes Ordre til straks at forene sig med den

svenske Konvoj ved Duins og sejle videre ad Frankrig til; 4. Septbr. befaledes ham det samme; men ligeoverfor engelske Eskadrer skulde han »evitere Fortrædelighed ved alle Vimplers, Flages og Stængers Nedtagelse«; under 8. Septbr. blev han endvidere beordret til hos Barfod at søge behørig Undervisning om Rejsen til Frankrig; 13. Septbr. udgik en ret forhastet Ordre, (som han først modtog 13. Oktbr.), om at afsejle fra St. Martin i Frankrig med de Skibe, der allerede havde Saltladning inde, uden at afvente Skibene fra Bordeaux, — hvis han kunde overtale den svenske Konvoj til ogsaa at afsejle; ellers ikke. Denne Ordre passede ikke til Situationen; thi han var den Gang endnu ikke afgaaet fra Portsmouth, hvilket først skete 10. Oktbr.; undervejs havde han dernæst (15. Oktbr.) ikke kunnet undgaa et krigersk Sammenstød med to Englændere, og var endelig 18. Oktbr. kommen til Frankrig (St. Martin og La Rochelle); 4. Novbr. indsendte han Rapport om denne Rejse. Ogsaa her blev Opholdet langvarigere end formodet. Skibet maatte efterses; der maatte ventes, til Handelsskibene og den svenske Konvoj var sejlklare; under Forsøget paa at afsejle nødte Isgang og Frost ham til at søge tilbage til Revieret ved Bordeaux o. s. v. Langt om længe lykkedes det da at komme af Sted 24. Marts 1695, men Hjemrejsen blev meget besværlig; »Pack-an« maatte deltage i en Aktion, som det svenske Krigsskib 18. April havde med en engelsk Fregat paa 24 Kanoner og en anden Krydser, der forlangte Strykning, og 27. April maatte Sehested søge en norsk Fjord, 4 Mil fra Næsset, da Provianten var sluppet op. Endelig, henimod Slutningen af Maj, var han hjemme, og 1. Juni befaledes »Pack-an« indlagt — efter en Rejse, der havde varet et helt Aar!

Men Rejsen blev skæbnesvanger for Mogens Sehested. Næppe var han kommen hjem, før der (25. Maj) blev nedsat en Kommission, bestaaende af Kommandør-

kaptajn Peter Henriksen Moss, Kaptajnerne Frederik Helt og Jørgen Skeel og Kaptajnløjtnant Frands Trojel, som skulde holde Krigsforhør om hans hele Forhold paa Konvojrejsen og om Grunden til hans langvarige Ophold paa de forskellige Steder, hvorved han havde forlænget Rejsen og øget Kongens Udgifter til den, samt om hans Strygen og Hilsen paa baade Ilen- og Hjemvejen. Ogsaa hans Forhold til det svenske Konvojskib skulde undersøges, da dets Chef havde indgivet Klage over ham. Til at møde som Vidner i Sagen tilkaldtes Løjtnant C. Teunissen og Lærling C. H. von Hatten, der jo begge havde deltaget i Togtet.

Af de mange Anklagepunkter, som opstilledes, kan følgende fremhæves: 1) Paa Udrejsen havde Barfod ganske vist detacheret ham til Dynkirken, men tillige paalagt ham stadig »at holde sig med Konvojen i Sigte og ikke længere«; og dog udeblev Sehested saa længe, at Barfod maatte sejle videre uden ham. 2) Efter at være ankommen til Portsmouth konjungerer han sig ikke straks hverken med Barfod eller med den svenske Konvoj ved Duins, hvilket sidste det under 29. Avgust var blevet ham befalet at gøre, men han forblev tværtimod liggende over to Maaneder. 3) Ligeledes imod sin Ordre laa han stille paa St. Martins Red i hele 5 Maaneder. 4) Paa Revieret ved Bordeaux skulde »Pack-an« krænges og rengøres, men faldt saa uheldigt, at Skibets Dæk vendte udad mod Søen i Stedet for mod Land og Skibet selv begyndte at løbe fuldt af Vand, medens Isgangen truede det med en ny Fare, og under alt dette var Sehested fraværende. 5) Paa Hjemvejen skar en Kaper nogle Koffardiskibe ud af Konvojens bageste Del, uden at Sehested prøvede paa at hindre det. 6) Da han løb ind til Portsmouth udviste han altfor stor Høflighed, da han hilste en engelsk Viceadmiral ved at løse tre Skud og at lade Vimplen indpalme; 7) og ligeledes lod han Vimplen indpalme, da to engelske Orlogsmænd 15.

Oktbr. under Trusler og ved skarpe Skud tvang ham dertil. 8) Til Gengæld havde han til andre Tider slet ingen Vimpel ført; saaledes laa »Pack-an« under Affæren 18. April »agter ud paa Laaringen af den svenske Konvoj med Merssejlene paa Randen og med Gæs og Flag, men ingen Vimpel«.

Efter Forhørets Afslutning foretoges Sagen i Admiralitetet, som fremsatte sin Betænkning i en Skrivelse af 12. August. Hvad Sehested havde at anføre til sit Forsvar, fremstillede han baade mundtligt ved Forhøret og skriftligt i en Memorial af 20. August. Blandt andet fremkom han med følgende Modbemærkninger til de i det foregaaende anførte Anklagepunkter. 1) Ved Dynkerken adlød han Barfods Ordre og afholdt sig fra at ankre, men lagde sig indenfor Bankerne for at være in salvo for Kapere; dog maatte han til sidst ankre, da Tiden gik med at vente paa Handelsskibe, der ønskede Konvoj, paa Højvande og paa Medbør; (Vidnerne mente dog, at der var gunstig Vind nok til Afsejling). Da han nu ikke længere kunde vente at træffe Barfod, vilde han begive sig direkte ad Frankrig til, men en Storm i Kanalen jog ham ind til Wight. 2) Noget efter Ankomsten til Portsmouth viste det sig, at han kun havde 4 Dages Proviant, og til 13. Septbr., da den svenske Konvoj vilde afsejle, kunde han intet skaffe, da han ikke havde Kredit. Han trak da en Veksel paa den danske Envoyé i London, men den kom tilbage med Protest. Da Sehested derpaa hørte om Barfods Arrestation, aflagde han et Besøg hos Kaptajnen, men blev paa Tilbagevejen over London selv arresteret der for Veksels Skyld. Tiden gik, og Provianten fortæredes til ingen Nytte. 3) Skylden for det lange Ophold ved St. Martin kunde kun tilregnes den svenske Kommandør, der stadig vilde vente paa flere Handelsskibe; Sehested maatte i Følge Ordren af 13. Oktbr. jo ikke afsejle alene. 4) Uheldet ved »Pack-an«s Krængning var Sø og Vejr mest

Skyld i; det kunde have hændet sig, selv om Chefen havde været nærværende; og desuden ilede Sehested hurtigst mulig til for at redde Skibet. For dette Punkts Vedkommende giver Admiralitetet Sehested Medhold. 5) Hvad Udsikringen af nogle Koffardskibe angaar, dømmer Admiralitetet, at Sehested ikke er »straffældig« deri, da han ved den Lejlighed netop var paa sin rette Post, nemlig ved de forreste Skibe i Konvojen, saa at han ikke var i Stand til at bistaa de bageste mod Kaperen. 6) Da han i Portsmouth skulde passere Viceadmiralens Flag, mente han sig ved et skarpt Varselsskud nødsaget til at salutere med tre Skud og at kipe med sit eget Flag; han havde ikke modtaget noget udtrykkeligt Forbud derimod; Barfod havde vel vist ham sin Ordre, men ikke givet ham nogen Genpart af den, og erindre alle Punkter i den kunde han ikke. Hvis han, der altsaa ikke havde nogen Regel at gaa efter, havde fejlet i at bruge saadan »Caresse og Høflighed«, maatte Kongen pardonnere ham i dette Stykke. (Om Vimplen taler han altsaa ikke her; heller ikke bruger han sit Sygdomsanfald som Undskyldningsgrund). 7) I »den ulykkelige Rencontre« ved Nattetid 15. Oktbr. med de to Englændere paa henholdsvis 50 og 36 Stykker, maatte han »udstaa«, hvad Pretention de gjorde angaaende Vimplen, ellers vilde de forcere ham dertil eller skyde Skibet i Sænk, »om han saa var Djævelen selv;« han kunde hverken gøre Modstand med sine 16 smaa Firepundigere eller salvare Skibet, om han lod det komme til Aktion. Vimplen, som han derfor indpalmede, lod han dog straks igen udbløse. Han henviser til Barfods gehejme Instruktion men ikke til Ordren af 4. Septbr. 8) Naar Sehested til andre Tider slet ikke førte Vimpel, skete det, fordi han selv temporært var fraværende eller, — som i 18. Aprils Sammenstød, — fordi Vimplen var til Reparation (!).

Desværre blev Sehesteds Forsvarsgrunde ikke fundne

fyldestgørende. De blev dog prøvede endnu en Gang. 31. Avgust faar Admiralitetet Befaling til at eksaminere hans ovennævnte Memorial, »som han formener at skulle kunne tjene ham til Befrielse imod de i Forhøret forefaldne Punkter,« og at indgive Betænkning over, hvad Forseelse der i hver enkelt Post kan være begaaet, og med hvad Straf han derfor bør ansees, dog maa det hele afgøres i al Stilhed. Efter nogen Tids Overvejelse indgav Admiralitetet derpaa en »Relation«, hvori det erkendte, at Sehesteds Forhold i det hele havde været saa slet, at han burde kasseres; men Kongen var dog stemt for mildere Forholdsregler og resolverede 5. Oktbr., at Sehested skulde af Admiralitetet »ansiges«, at han formedelst den paa Konvojen førte slette Konduite var degraderet til Løjtnant, og det saa længe, indtil »han de begangne Fauter ved en eller anden brav Aktion enten her eller andensteds redresserede og sig saa signalerede, at Kongen kunde have Aarsag til at avancere ham«; men derhos skulde Sagen imod ham være ganske ophævet.

Som det var at vente, forsøgte Sehested kort efter, 10. Oktbr., i en Ansøgning, affattet i de mest rørende Udtryk, at gøre Kongen Modforestillinger for at opnaa nogen Lindring i den afsagte Kendelse. »Jeg nedkaster mig udi største Underdanighed for Ed. Maj.s Fødder, Ed. kgl. Maj. søgende for Øjnene at stille denne uudsigelige, ja til Døden trængende Hjertesorg og Elendighed, jeg mig allerede ser indviklet i, og som mig uafsladelig vil forfølge, sær udi Henseende til Ed. Maj.s bedrøvede Undersaatter, mine gamle bedagede Forældre¹⁾ og Familie, sær udi Henseende til de valliante Obstacler, som kan være capable til at repoussere al den Fortun,

¹⁾ Faderens Dødsaar angives forskelligt, enten til 1685 (saaledes Adelsaarbogen) eller til 1698. Sønnens Udsagn i Ansøgningen viser, at det sidste Aarstal maa være det rigtigste. Moderen døde 1730.

hvortil jeg udi fransk eller venetiansk Tjeneste med Tiden, Ed. kgl. Maj. til Fornøjelse og Behag, kunde avancere; helst, da jeg overalt udi England, Holland og Frankrig tilforn for virkelig Kaptajn ved Ed. kgl. Maj.s Tjeneste haver været bekendt. Jeg . . . forestiller . . . Ed. Maj. . . . den miserable Condition, i hvilken jeg formedelst adskillige contraire Influentier er forfalden, saa at min ringe Armod ej er sufficient at kunne understøtte den alvorlige Iver og sincere Intention, som jeg allerunderdanig har fattet, Ed. Maj.s allernaadigste Resolution og naadige Befaling efter allerunderdanigste Skyldighed og Pligt til sidste Blodsdraabe at efterleve.« Han indskrænker sig derfor til at bede om at beholde sin tidligere Gage, om Permission og et favorabelt Rejsepas.

Han blev ogsaa behandlet med megen Mildhed. Han fik ikke alene Tilladelse til at rejse udenlands, men det tilstodes ham at beholde sin Kaptajns-Gage under hele Degradationen og ligesaa sin Kaptajns-Titel, i det mindste saa længe han var i Udlandet; det fremgaar af en Ansøgning fra ham (af 10. April 1696), hvori han paa-skønner, at Kongen naadig har tillagt ham Kaptajns Navn, »da han rejste paa sin Fortun«¹⁾; men, tilføjer han, i sidste Reglement er dette igen forandret, hvorved »hans ulykkelige Tilstand end mere graveres«. Hvorledes dette end skal forstaas, saa findes han i Reglementet for 1696 dog opført som (den sidste) Kaptajn af 3dje Klasse med 300 Dlr.s Gage. »Den gode gamle Ridder« Niels Juel havde, som det nedenfor skal paa-vises, gjort sin Indflydelse gældende til hans Bedste, og 1. Decbr. resolverede Kongen: »Vi Kaptajn Sehested hans forrige Forseelse haver efterladt og restituerer ham i hans forrige Kaptajns Charge, den at tiltræde og forrette.« Da Sehested otte Dage derefter takker for denne Naade, beder han om en Forhøjelse paa 100 Dlr. af

¹⁾ Om denne Rejse er ingen Efterretning fundet.

Gagen, der stadig kun var 300 Dlr.; men endnu 19. Decbr. klager han over, at »en vis Gage ikke er ham determineret«, men tillige over den Ydmygelse, der var hændet ham, da han havde maattet forrette Vagt som den yngste Kaptajn i Vagtrullen, hvorfor han beder om sin »forrige Rang«; ja efter Admiralitetets Udsagn havde han prøvet, dog kun een Gang, egenmægtig at tiltage sig denne Rang, hvorover de andre Officerer paa Vagten blev misfornøjede og førte Klage. Kongens Svar paa hans Ansøgninger kom til at lyde: »Han maa nyde 100 Dlr.s Forbedring fra Nyaar,« og i Kongens Haandbog for 1697 staar han da ogsaa opført som avanceret til Kaptajn i 2den Klasse med 400 Dlr., sidst i Rækken. Men ikke nok dermed. Efter at han d. A. en kort Tid i Avgust havde været Chef for det nybyggede Orlogsskib »Prins Carl« (50 Kanoner, 400 Mand), avancerede han endnu en Grad (29. Decbr.) til yngst »Kommandørkaptajn« med samme Gage som tidligere; Kaptajner af 1ste Klasse havde nu faaet dette nye Navn. Han gjorde derefter »virkelig Tjeneste« til Søs. Paa Grund af det optrækkende politiske Uvejr udsendtes i Oktbr. 1699 15 Orlogsskibe og Fregatter under Admiral C. E. v. Stöcken for at krydse i Østersøen; i denne Eskadre, som hjemkaldtes 4. Novbr., var Sehested Chef paa »Tumleren« (40 Kanoner, 300 Mand). Efter Kongeskiftet n. A. konfirmeredes han i sin Stilling som Kommandørkaptajn og erkendtes dygtig til at føre et Linieskib. Det var ogsaa paa et saadant Skib, han under den paafølgende Krigstilstand (fra 29. Marts) havde Kommando, nemlig »Prins Vilhelm« (50 Kanoner, 400 Mand) i Generaladmiralløjtnant Ulrik Christian Gyldenløves Storflaade; men dennes nødtvungent passive Færd ophørte ved Freden, der allerede sluttedes 18. Avgust.

Ved sin sidste Forfremmelse havde Sehested opnaaet en Rang, hvorved han maatte anse sig for retableret efter sin Degradation, — Christen Thomesen var den

Gang ikke naaet højere paa Rangstigen end han —; derimod kunde han ønske Gageforholdene forbedrede, da han endnu 1701 stadig kun havde den samme Løn, som han nød, da han 1697 blev Kaptajn i 2den Klasse. Paa dette Punkt følte han sig forurettet, hvorfor han 31. Januar gav sin Misfornøjelse Luft i en ny Ansøgning: Medens han 1694—95 var paa Rejse til Frankrig, avancerede følgende Kaptajner af hans Klasse: Peter Raben (forfremmet 29. Juni 1694), A. Duperon, Knud Reedtz, C. T. Sehested og Iver Huitfeld (alle 29. Decbr.) samt Christian Munk, Just Juel og Jørgen Skeel (alle 28. Decbr. 1695), hvilke alle hidtil stod nedenfor ham paa Reglementet, men ved hans Hjemkomst havde opnaaet baade højere Stilling og Gage (400 Dlr.) end han, medens han efter et rigoureux Forhør og uden Dom blev degraderet. Vist nok blev han atter Kaptajn »i sin forrige Stand», men maatte »betræde Vagten» som yngst Kaptajn, atter nedenfor de før nævnte Officerer. »Jeg maa lide derunder indtil denne Dag, da jeg ej har været saa lykkelig, at Kongens Benaadning paa mig blev (helt) fuldbyrdet.» Men da Kommandørkaptajn Mikkell Mikkelsen de Voss (for Uredelighed ved Spisningen paa »Elefanten») er dømt fra sin Charge, beder Sehested om denne, da han derved vilde blive indsat paa sin »forrige Post og Rang»: have faaet en Forbedring paa 100 Dlr.

Admiralitetet fandt sig foranlediget til (i en Erklæring af 22. Febr.) at modsige nogle af Sehesteds Paa-stande i denne Ansøgning. Kollegiet paaviser, at Sehested allerede 1690 ved Udnævnelsen til Kaptajn netop havde sprunget alle de af ham nævnte, forhen sideordnede Officerer forbi, og at disse først Aaret efter naaede samme Charge og Gage som han og var ikke kommen videre, da han paabegyndte sin franske Rejse. Det kunde ikke nægtes, at de avancerede under og efter dette hans uheldige Togt, medens han paa Grund af sit Uheld maatte blive staaende. Endvidere paastaar Admiralitetet,

at hans Sag efter Hjemkomsten ikke blev foretaget med utilbørlig Hast, men behandledes to Gange efter hinanden (nemlig efter de kgl. Befalinger af 25. Maj og af 31. August); og Sagen endte jo godt, med en Tilladelse til Udenlandsrejsen og, efter kun et godt Aars Forløb, med Kongens naadige Pardon. Kollegiet mindes helt vel, at hans Restitution i den tidligere Charge og Gage skyldtes Generaladmiralløjtnant Niels Juel, der først havde forespurgt om Sagen hos Admiralitetet og dernæst indhentet en mundtlig Resolution hos Kongen. Den Rang, som Sehested i sin Tid havde tiltaget sig paa Vagten, kunde ikke med Rette tilkomme ham. I øvrigt havde han jo snart efter faaet sin Gage forbedret og var fremmet til Kommandørkaptajn; men hvorvidt M. Voss'es Plads nu endvidere kunde tilstaas ham, maatte ganske henstilles til Kongens Resolution.

Sehested kom dog til at vente nogle Aar paa det eftertragtede Avancement, der først blev Virkelighed 20. Decbr. 1704, da han udnævntes til Kommandør med 600 Dlr.s Løn; i Forvejen havde han, ligesom de andre Kommandørkaptajner, dog faaet et Tillæg paa 50 Dlr. I Fredsaarene 1701 til 1708, der for Marinen var en meget stille Tid, blev Sehested, saa vidt vides, slet ikke brugt til Søs. Det maa have været bedrøvelige Aar for den ærekære Mand, især, da han blev Vidne til, at flere af hans Standsfæller avancerede ham forbi. Selv ved Opnaaelsen af den nye Grad 1704 maatte han føle sig distanceret af de fire første af de Officerer, som han 1701 havde omtalt, idet P. Raben, A. Dupéron, K. Reedtz og C. T. Sehested omtrent samtidigt med hans Udnævnelse til Kommandør forfremmedes til Schoutbynachter med 700 Dlr.s Løn.

Men da den store nordiske Krig nærmede sig og alle disponible Kræfter maatte tages i Brug, blev M. Sehested fra August 1709 ansat som Chef for Linieskibet »Jylland» (70 Kanoner, 520 Mand) i U. C. Gyldenløves

Flaade paa 18 Sejlere, der efter Krigens Udbrud opbragte fjendtlige Skibe i Østersøen og 12. Novbr. landsatte den danske Hær ved Raa i Skaane. 1710 i Juni samledes Gyldenløves Flaade i Østersøen, og Sehested var først Chef paa »Havfruen« (70 Kan., 520 Md.), men traadte straks efter af ubekendte Grunde over paa »Dronning Louise« (70 Kan., 550 Md.). Og 2. Oktbr., da Gyldenløve efter langvarige hæftige Storme just var kommen med Flaaden fra Bornholm til Køgebugt, døde Mogens Sehested, der da var om Bord paa Orlogsskibet »Fyen«, formodentlig som et Bytte for den Smitsot, der dette Aar hærgede Flaaden. Han døde i sin bedste Alder, 46 Aar gammel, og vides ikke at have været gift.

Saaledes bortvejredes Mogens Sehesteds Sorg over Degradationen og dens Følger.

Timevinklens Beregning ved Hjælp af Martellis Tabeller, nautiske Formler og Tabeller.

Af Kaptajn F. H. Trap.

Da det erfaringsmæssigt har vist sig, at Beregning af Timevinklen ved Hjælp af Martellis Tabeller er praktisk og hurtig, har disse Tabeller efterhaanden vunden en Del Indpas i danske Skibe.

Tabellerne lider imidlertid af den Mangel, at det ikke er angivet, hvilken Formel, der er anvendt. Da det, for fuldstændig at forstaa Beregningsmetoden, maa anses for ret betydningsfuldt at kende den paagældende Formel, vil det være af Interesse at underkaste Tabellerne en nærmere Undersøgelse.

Ved en umiddelbar Betragtning af Beregningens Opstilling bringes man straks paa det Spor, at Tabellerne maa være nøje knyttet til den som Gennemgangsled fra Grundformlen til de logaritmiske Formler med Anvendelse af de sædvanlige Betegnelser kendte Relation:

$$2 \sin^2 \frac{T}{2} = \frac{\cos (b - d) - \sin h}{\cos b \cdot \cos d}$$

eller

$$\frac{1}{2 \sin^2 \frac{T}{2}} = \frac{\cos b \cdot \cos d}{\cos (b - d) - \sin h},$$

idet $\log \cos b$ og $\log \cos d$ skulde svare til Martellis Tab. I, $\cos (b - d)$ til Tab. II, $\sin h$ til Tab. III,

$\log \frac{1}{\cos (b - d) - \sin h}$ til Tab. IV og endelig $\log \frac{1}{2 \sin^2 \frac{T}{2}}$

til Tab. V.

Ved Sammenligning mellem Tabellerne og de tilsvarende Funktioner finder man, at Martelli — for at undgaa negative Logaritmer og iøvrigt for at tilpasse

Beregningen — har indført vilkaarlige Konstanter, saaledes at Formlen, hvorefter Tabellerne er beregnet, faar

$$\text{følgende bombastiske Udseende: } \frac{10^5}{9260 \sin^2 \frac{T}{2}} = \frac{\sqrt{10} \cdot \cos b \cdot \sqrt{10} \cos d}{[(1000 \cos(b-d) + 200) + [1000 - 1000 \sin h] - 1200] \frac{4630}{10^7}}$$

Fremgangsmaaden ved Beregning efter Martellis Tabeller bliver da: I Tab. I udtages $\log \sqrt{10} \cdot \cos b$ og $\log \sqrt{10} \cdot \cos d$, i Tab. II: $(1000 \cos(b-d) + 200)$, i Tab. III: $(1000 - 1000 \sin h)$, i Tab. IV:

$$\log \frac{1}{[(1000 \cos(b-d) + 200) + [1000 - 1000 \sin h] - 1200] \frac{4630}{10^7}}$$

hvilken Logaritme adderet til Logaritmerne fra Tab. I

giver $\log \frac{10^5}{9260 \cdot \sin^2 \frac{T}{2}}$, hvormed man i Tab. V udtager

Timevinklen.

I Tab. II og III udtager man imidlertid ikke rene Tal, hvad man jo skulde efter Formlen. Aarsagen hertil er blot, at man har omskrevet de rene Tal til Minutter og Sekunder. Hvorvidt dette er formaalstjenligt, synes tvivlsomt, idet man i Stedet for at addere rene Tal skal sammenlægge Vinkler; men Grunden til denne Omskrivning maa vel antages at være, at Tabellerne ser mest pyntelige ud, naar samtlige Argumenter er angivet i Buemaal.

Nøjagtige samme Tabeller som Martellis er udgivet i Paris 1885 af G. Pouvreau, Capitaine au long cours.

I »Taboas Nauticas« udgivet i Lisboa 1897 af Capitão de fragate Lopez Banhos er lignende Tabeller beregnede paa Grundlag af Formlen:

$$2 \cos ec^2 \frac{T}{2} = \frac{2 \cos b \cdot 2 \cos d}{[\cos(b-d) - 0,5] + [0,5 - \sin h]},$$

en Formel, der er nok saa tilgængelig.

Som ovenfor nævnt, har det vist sig, at disse Tabeller er praktiske og hurtige, men de lader sig vanskeligt benytte til Løsning af andre nautiske Opgaver, og Beregneren tilegner sig ikke den for en Navigator ret vigtige Rutine i Behandling af trigonometriske Funktioner.

Men hvorfor ikke hellere anvende Formlen:

$$2 \sin^2 \frac{T}{2} = [\cos (b - d) - \sin h] \sec b \sec d,$$

saafremt man er i Besiddelse af Tabeller over naturlig sinus og cosinus samt over $\log 2 \sin^2 \frac{T}{2}$ eller $\log \sin^2 \frac{T}{2}$ og udføre Beregninger med følgende Opstilling (jfr. Ziesler & Horn, Christiania 1913. A. C. Johnson, London 1889):

b =	log sec b.
d =	log sec d.
b — d =	
cos (b — d) =	
sin h =	
Diff. =	log Diff.
T =	$\log 2 \sin^2 \frac{T}{2}$

Jeg tror, at denne Fremgangsmaade i Længden vil være at foretrække for Martellis, alene af den Grund, at man benytter Funktioner, man er fuldstændig fortrolig med, og derved bedre kan kontrollere sine Beregninger.

Der er naturligvis intet til Hinder for — i Lighed med Martelli og andre — at multiplicere Parentesen med en Potens af 10, naar blot man erindrer at subtrahere det tilsvarende Beløb fra Slutlogaritmen.

I ældre nautiske Tabelsamlinger findes blandt andre sædvanligvis Tabeller over naturlig sinus og cosinus samt over $\log 2 \sin^2 \frac{T}{2}$ (med ældre Betegnelse $\log \sin^2 \frac{T}{2}$).

eller versin.), saaledes for Eks. hos Mendoza Rioz, London 1805, hos Tegner, København 1845, hos Ihlen, Christiania 1866, andre Tabeller indeholder i Stedet for $\log 2 \sin^2 \frac{T}{2}$ $\log \sin^2 \frac{T}{2}$ (med ældre Betegnelse $\log$ haversin, for Eks. hos Klint, Stockholm 1842).

Medens disse Tabeller er bibeholdt i nyere udenlandske Tabelsamlinger og for enkeltes Vedkommende forøget med en Tabel over naturlig haversin., er de udgaaede i de for Tiden benyttede danske, idet Tendensen herhjemme, muligvis paavirket af Matematikken har været at anvende logaritmiske Formler med saa faa forskelligartede trigonometriske Funktioner som muligt. (Jfr. C. C. Clausen, astronomisk Navigation, København 1894). Saaledes byder Formlen

$$\sin \frac{T}{2} = \sqrt{\frac{\sin (s - b') \sin (s - d')}{\sin b' \sin d'}},$$

hvor $s = \frac{1}{2}(h' + b' + d')$, mange Fordele idet den indeholder samme Funktion af alle Vinkler. I Bowditch's «American Practical Navigator» udgivet af United States Hydrographic Office (sidste Udgave 1916), hvis tilsvarende Tabeller er meget udførlige, findes alligevel følgende Formel til Timevinklens Beregning:

$$\sin \frac{T}{2} = \sqrt{\sec b \cdot \operatorname{cosec} d' \cdot \cos s \cdot \sin (s - h)},$$

hvor $s = \frac{1}{2}(h + b + d')$. Formlen er en Omskrivning af ovenforstaaende sinus Formel og findes forøvrigt i et Manuskript af Tegner (1823) med Betegnelsen min Formel. I nyere Lærebøger findes ofte Formlen: $\sin^2 \frac{T}{2} = \sin \frac{1}{2}(z + z_0) \cdot \sin \frac{1}{2}(z - z_0) \sec b \cdot \sec d$, hvor $z_0 = b - d$ og $z = h'$, ogsaa en Omskrivning af sinus Formlen.

Skønt disse Formler baade er simple og yder en fortrinlig Kontrol under Beregningens Fremadskriden,

kræver de en ret omfattende Beregning af Vinkelsummer og — Differenser, hvorfor mange Navigatører — for at undgaa disse Beregninger — foretrækker at benytte Martellis og lignende Tabeller eller Beregning efter den tilsvarende ulogarithmiske Formel.

For at begunstige denne Fremgangsmaade vilde det være formaalstjenligt, om man ved kommende Udgaver af danske nautiske Tabeller — ligesom tidligere — medtog Tabeller over naturlig sinus og cosinus samt over $\log 2 \sin^2 \frac{T}{2}$ og anbragte dem i den for Beregningen mest praktiske Rækkefølge. Navigatøren vilde da blive friere stillet i Valget af den Beregningsmetode som maatte passe ham bedst. Foreløbig behøver man blot at komplettere sin Tabelsamling med Andersen og Arnvigs Højdetabeller (København 1912), der ganske vist tager Sigte paa Anvendelse af Højdemetoden, men som indeholdende naturlig sinus cosinus og $\log 2 \sin^2 \frac{T}{2}$ (log sin · vers.) tillige vil kunne anvendes til Beregning af Timevinklen.

Det er tidligere nævnt, at Martellis Tabeller kun vanskeligt kan anvendes til anden Beregning. Saalænge det drejer sig om at beregne en Vinkel, naar de tre Sider er givet, kan Beregningen forholdsvis let udføres ved Bogstavombytning; drejer det sig derimod om f. Eks. at beregne Højden, naar Timevinklen, Bredden og Deklinationen er givet, er Opgaven straks noget vanskeligere, men kan løses paa følgende Maade. Formlen omskrives saaledes:

$$\begin{aligned} & 1 \\ \hline & \frac{4630}{10^7} ([1000 \cos(b-d) + 200] + [1000 - 1000 \sin h] - 1200) \\ & = \frac{10^5}{9260} \cos ec^2 \frac{T}{2} \\ & = \frac{1}{\sqrt{10} \cos b \sqrt{10} \cos d} \end{aligned}$$

I Tab. V udtages $\log \frac{10^5}{9260} \cos ec^2 \frac{T}{2}$, i Tab. I udtages $\log \sqrt{10} \cos b$ og $\log \sqrt{10} \cos d$, hvis Sum fradrages førstnævnte Logaritme; med Resultatet udtages i Tab. IV Værdien af $[1000 \cos (b - d) + 200] + [1000 - 1000 \sin h]$ omsat i Buemaal. I Tab. II udtages Værdien af $1000 \cos (b - d) + 200$, ligeledes i Buemaal, der subtraheret fra sidstnævnte Størrelse giver Værdien af $[1000 - 1000 \sin h]$. Gaar man endelig med denne ind i Tab. III, kan h nu udtages.

Ved Gennemgang af udenlandske Navigationslærebøger og Tabeller støder man ofte paa Formler og Beregningsmetoder, som man i den første Begejstring antager for at være noget hidtil ukendt. Jeg tror, man skal være lidt varsom hermed. Navigationsformlerne er i Tidens Løb blevet gennempløjet og endevendt paa alle Leder og Kanter, og et stort Antal nautiske Tabeller beregnet, saa at det som Regel ikke vil være vanskeligt at paavise, at de saakaldte nye Formler og Metoder er Gengangere, der af en eller anden Aarsag er lagt paa Hylden og atter taget frem. Det er tidligere anført, at Martellis Tabeller og de franske Tabeller er ens, (muligvis er Martelli et Pseudonym for den franske Udgiver), at de portugisiske Tabeller er af lignende Art, at Bowditch's Timevinkelformel findes hos Tegner, og at Funktionerne versin. og haversin. findes i ældre Tabeller; endnu et Par Eksempler paa Formler, der findes opførte i nyere Lærebøger, men aabenbart er Gengangere fra tidligere benyttede Formler med en mindre Ændring.

I førnævnte Navigation af Ziesler og Horn findes følgende Formel til Højdens Beregning:

$$\sin h = \cos z_0 \cos x.$$

$$\text{havversin } x = \text{havversin } T \cos b \cos d \sec z_0, \text{ hvor } z_0 = b - d.$$

Lehrbuch der Navigation (Berlin 1917) har $\sin h = \cos (b - d) \cos x$.

$\sin^2 \frac{x}{2} = \sin^2 \frac{T}{2} \cos b \cos d \sec (b - d)$, samme Formel, hvor man blot har forladt den ældre Betegnelse for $\sin^2 \frac{T}{2}$.

I Mendozas Rios Eksempler finder man $\cos ec h = \sec (b - d) \sec A$.

$\text{versin } A = \text{vers } T \cos b \cdot \cos d \sec (b - d)$, Slægtskabet med de senere Formler er jo meget iøjnefaldende.

Andersen og Arnvigs Tabeller er baseret paa Anvendelsen af Formlen

$\sin h = \cos (b - d) - \cos b \cos d \text{ versin } T$, samme Formel, som benyttes i Tegnens Lærebog. En Omskrivning af Formlen findes i Bowditch's Lærebog og andre amerikanske Lærebøger:

$$\text{haversin } z = \text{haversin } (b - d) + \cos b \cos d \text{ haversin } \frac{T}{2}.$$

Da Amerikanerne har en meget stor Forkærlighed for Funktionen haversin, ændres Formlen ved yderligere Indførelse af denne Funktion til

$$\begin{aligned} & \text{haversin } z \\ = & \text{haversin } (b' - d') + [\text{haversin } (b' + d') - \text{haversin } (b' - d')] \cdot \text{haversin } T \end{aligned}$$

en Formel, der trods sin Ensartethed i Funktionerne, ikke synes fordelagtigere end de andre Formler, idet den giver mere Beregning.

Foruden de ovenfor omtalte Tabelsamlinger skal der til Slut blot anføres nogle Tabeller, hvori Resultatet er mere specielt. Saaledes har den førnævnte Johnsen Tabel over $\log [\cos (b - d) - \sin h]$, hvorved Timevinkelberegningen yderligere lettes. Ball's Tabeller, hvori Højden er forudberegnet, er ret bekendte, medens Lalandes Timevinkeltabeller (1789) og Davis's Chronometer Tables (London 1899), hvori Timevinklen er forudberegnet, næppe er saa udbredte paa Grund af en ret omfattende Interpolation.

Rear-Admiral M. Seymours Rapport
vedrørende Fægtningen i det Kaspiske Hav ud for
Fort Alexandrovsk den 21. Maj 1919.

(Oversat fra 'The London Gazette' af 7/10 1919
af Kaptajn Ackermann.)

5te July 1919.

1. I Begyndelsen af Maj d. A. modtoges hyppige Meddelelser om, at Bolschevikerne havde besat eller havde til Hensigt at besætte Fort Alexandrovsk. Ifølge Meddelelser fra Flygtninge, Fanger m. m. havde man ligeledes bragt i Erfaring, at de sømilitære Autoriteter i Astrakhan vilde angribe Petrovsk eller Baku for at skaffe sig Olie, som de i høj Grad manglede.
2. Commodore Norris besluttede derfor at søge Fort Alexandrovsk og at rekognoscere ved Hjælp af Kyst-Motorbaade og med Flyvebaadsmoderskibet »A. Jusanoff« suppleret med Skibe fra den kaspiske Eskadre. I Overensstemmelse hermed forlod »Kruger«, »Asia«, »Emilie Nobel«, »Sergie« og »A. Jusanoff« Chechau den 14. Maj d. A. og satte Kursen mod en Samlingsplads ved Kulaly Island. Tidlig om Morgen den 15. Maj blæste det op fra SE. og det var umuligt at faa Kyst-Motorbaaden eller Flyvebaadene ud, hvorfor Eskadren satte Kursen direkte paa Fort Alexandrovsk. Ved Dag gry observeredes et større Antal Fiskefartøjer og Skroget af en Damper et godt Stykke ude om Bagbord og noget senere en Konvoj paa 3 Dampere, der havde

to Lægtare paa Slæb eskorteret af en Torpedobaads-Destroyer.

Konvojen holdt af i Retning af Fort Alexandrovsk og Destroyeren holdt sig paa Eskadrens bagbords Side udenfor Skudvidde. »Emilie Nobel« skød nogle faa lange Skud mod Konvojen og Kl. 7¹⁵ F. M. lod Skibene Lægterne gaa. Jagten blev fortsat til henimod Middag, da Fjenden forsvandt i Taagen, som laa tæt under Land, og da Commodore Norris ikke lægere havde nøjagtig Pladsbestemmelse, fulgte han foreløbig ikke efter. I Løbet af samme Eftermiddag blev Lægterne sænket og Mandskabet taget til fange.

3. Afhøringen af Fangerne godtgjorde, at Fort Alexandrovsk var besat af et stort Antal Bolscheviker samt at Hovedparten af deres Flaade laa samme Sted. Desuden oplyste de, at denne Koncentration var foretaget og forberedt i den Hensigt at angribe Petrovsk for at skaffe Olie.
4. Den 17. Maj var Vinden gaaet rundt til West, og der var følgelig ingen Læ at finde paa den østlige Kyst af det Kaspiske Hav. Efter et mislykket Forsøg paa at faa Flyvebaaden paa Vingerne maatte Flyvebaadsmoderskibet gaa tilbage til Petrovsk, eskorteret af »Emile Nobel«, der ikke havde Brændsel nok. Samtidig fik Commodore Norris Meddelelse om, at han vilde blive forstærket med »Venture«, hvorfor han holdt gaaende Syd paa i det Kaspiske Hav paa Østkysten, indtil dette Skib indtraf.
5. Foruden med »Venture« blev han forstærket med »Windsor Castle« og »Emilie Nobel«, og den 21. Maj om Morgen holdt han gaaende paa

{ 44° 57' N. Br. med Kurs SE. og 5 Knobs Fart.
 { 50° 02' E. Lgd.

Detacheret Eskadre, bestaaende af »C. M. B. Carriers» og »Seaplane Carrier» var stødt til den 20. Maj med Ordre til Samlingssted ved Fort Alexandrovsk.

6. Kl. 9²⁷ Fm. paa { 44° 43' N. Br. blev Kursen
 { 50° 03' E. Lgd. forandret til S 66 E. To smaa Torpedobaade observeredes Nord for Havnen.

7. Lidt før Kl. 11 Fm. observeredes West for Havnen 1 Destroyer, 2 smaa Torpedobaade og A. M. C. »Caspie» under Land med nordlig Kurs. Kl. 11 Fm. aabnede Destroyeren Ilden, men Skuddene faldt alt for korte. De fjendtlige Torpedobaade søgte derpaa i Havn. Da der var Mulighed for at afskære disse, var Kursen forinden blevet ændret og Farten sat op til 9 Knob.

8. Kl. 12⁰³ Em. faldt der Træffere fra begge Parter, og 10 Minutter senere havde »Venture» indskudt sig. Kl. 12¹³ Em. blev der givet Signal til at aabne Ilden.

9. »Emilie Nobel»s 3die Salve ramte en stor armeret Lægter, som kom i Brand Midtskibs, hvorefter Besætningen forlod den og blev bjerget ombord i en mindre Torpedobaad.

Fra Kl. 12³⁰ Em. til 1⁰⁰ Em. var alle de engelske Skibe i Kamp med »Caspie», en Destroyer af »Finn» Klassen og flere armerede Lægtre. »Caspie» blev truffet af »Emilie Nobel», og Destroyeren blev sandsynligvis ramt af »Venture», da den havde faaet Haveri og blev sat paa Land mellem Fiskefartøjerne.

10. Paa det nuværende Tidspunkt var Fjendens Ild baade voldsom og velrettet. »Asia» blev gentagne Gange ramt, og Kl. 12⁵⁷ Em. ramte en Granat »Emilie Nobel» i Maskinrummet, hvorved der dræbtes 5 Mand. 7 Mand blev haardt saaret og større Havari paa Maskinerne foraarsagedes. »Emilie Nobel» trak sig ud af Linien, men fulgte Eskadren ind i Havnen og vedblev at beskyde Fjenden.
11. Kl. 1⁰⁸ Em. forandredes Kursen gennem Havnen paa Kølvandslinie i følgende Orden:
- »Kruger»
 - »Venture»
 - »Asia»
 - »Windsor Castle»
 - »Emilie Nobel».

Fjenden havde imidlertid trukket sig tilbage til den sydlige Del af Havnen og søgte Tilflugt bag Lægtene og smaa Torpedobaade, hvorfor det blev vanskeligt at faa nøjagtigt Sigte, da man kun med Mellemlig kunde se Glimtene fra Kanonmundingene. Paa dette Tidspunkt aabnedes Ilden mod vore Skibe fra et højtliggende Landbatteri, som blev beskudt af »Kruger», »Venture» og »Asia». Faa Minutter senere blev »Kruger» truffet Agter, men udover at Radionettet blev skudt bort og ødelagt, skete ingen større Skade.

12. Alle de fjendtlige Fartøjer var nu klumpet sammen i den sydlige Del af Havnen, og 5—6 af dem vedblev Beskydningen af de engelske Skibe. Blandt disse var »Caspie» og en Destroyer af »Finn» Klassen. »Caspie», der var blevet ramt, var i Brand, men vedblev at skyde med 1 Kanon. En voldsom Ildebrand i Land ved den sydlige Del af Havnen begyndte nu, og mange af Skibene og de smaa

Torpedobaade kom i Brand. Paa Grund af Røg var det derfor meget vanskeligt at faa Overblik over Situationen. Af og til kunde man se Besætningerne løbe i Land fra Skibene.

13. Omtrent Kl. 1³⁰ Em. besluttede Commodore Norris sig til at trække sig tilbage som Følge af Vanskelighederne ved at manøvrere og i Betragtning af »Emilie Nobel«s Tilstand.

Landbatterierne var forinden bragt til Tavshed og beskød ikke Skibene paa Vejen ud. Vel klar af Havnen blev Farten sat ned til 5 Knob, men allerede Kl. 2³⁰ Em. meldte »Emilie Nobel« at kunne gøre 5 Knob, hvorfor Farten igen blev sat op.

14. Medens Skibene endnu var i Sigte af Havnen observeredes Røgen at være i tiltagende; Kl. 3 Em. fandt en stor Eksplosion Sted og to andre Kl. 3¹⁵ Em. og 3⁴³ Em. samt nogle Smaaeksplosioner. »Caspie« og en Destroyer var set i Brand under Fægtningen, og det formodes at Fjenden ødelagde sine Magasiner og Depoter.

15. Kl. 5 Em. stoppede Eskadren op for at sende Læger ombord i »Emilie Nobel«. Eskadren stod derpaa N. NW. i mod Astrakhan, da Commodore Norris havde bestemt sig for at operere paa Fjendens Retraitelinie.

16. Kl. 8¹⁰ Em. nødsagedes »Emilie Nobel« til at stoppe op, og Eskadren blev i den Anledning samlet paa Stedet til Midnat. Kl. 12 Mn. styredes S. 37 W., Fart 4 Knob, men i Løbet af Natten kunde »Emilie Nobel« dog gøre 7 Knob.

17. Tidlig om Morgenens observeredes yderligere to Eksplosioner i Retning af Fort Alexandrovsk.

18. Kl. 10⁰⁰ Fm. den 22. Maj blev de dræbte Folk fra »Emilie Nobel« sat over Bord, hvorefter »Emilie Nobel« og »Windsor Castle« blev detacheret til Petrovsk.
19. Imidlertid var den detacherede Eskadre, der bestod af »C. M. B.« og »Seaplane Carriers« naaet til Samlingsstedet, og en Flyvebaad var blevet sendt op for at bombardere Fort Alexandrovsk. Uheldigvis maatte den vende om paa Grund af Motorskade og kunde ikke deltage i Kampen i 12 Timer. Den gik op igen Kl. 3⁵⁵ Em. og vendte tilbage 2 Timer senere, efter at have kastet Bomber, der dog ikke synes at have haft nogen direkte Virkning. Flyvebaaden meldte som Resultat af Skibenes Beskydning at have observeret en stor Olie-Damper i Brand.
20. Om Aftenen observeredes nogle Fiskefartøjer fra »Sergie« og blev undersøgt af en »C. M. B.«; Fisken konfiskeredes.
21. Kl. 5²⁵ Fm. startede Flyvebaaden igen med Kurs mod Fort Alexandrovsk og nedkastede Bomber mod Skibene i Havnen og beskød Torpedobaadene med Maskingevær. I Løbet af den 22. Maj udførtes ialt 5 Flyveangreb af denne ene Flyvebaad med følgende Resultater:

1ste Angreb:

Skibene i Havnen og den østlige Mole angrebet med Bomber og beskudt. Ingen direkte Træffere, men mindre Skader anrettet i Nærheden.

2det Angreb:

Skibene i Havnen angrebet mod Bomber. Direkte Virkning observeret paa en stor Destroyer af »Finn«

Klassen, som sank. Direkte Virkning paa armeret Handelskrydser. Skibe og Moler beskudt.

3die Angreb:

Lægtene ved den østlige og vestlige Mole bombarderet. Ingen direkte Virkninger observeret, men Bomberne faldt meget tæt ved hinanden, og de antages at have anrettet mindre Skader i Nærheden.

4de Angreb:

Skibene i Havnen bombarderet. Ingen direkte Virkning. Destroyeren, der blev angrebet i 2det Angreb, er nu fuldstændig sunket.

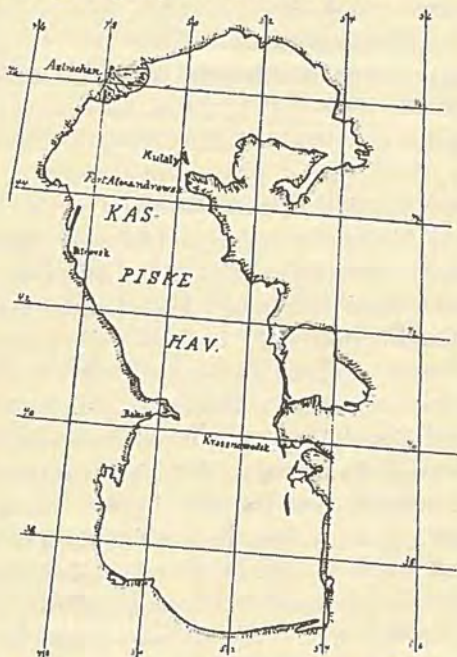
5te Angreb:

Sydlig Mole angrebet med Bomber. Bomberne faldt meget tæt ved hinanden. Skibene beskudt.

Et 6te Angreb kom ikke til Udførelse paa Grund af mindre Motorskade. Der blev taget Fotografier under 2den og 5te Angreb.

22. Om Aftenen den 22. Maj og om Morgen den 23. kunde man se de ødelagte Skibe og en øde By. Saavel Skibe som Gaderne var forladt og tomme. De bevæbnede Styrker var trukket bort.
23. Commodore Norris havde haabet al kunne lade »C. M. B.«s sætte et afsluttende Angreb ind den 22. Maj om Morgen, men kunde ikke komme i telegrafisk Forbindelse med »the Carriers«. I Betragtning af, at Fjenden ikke trak sig tilbage før om Aftenen den 22. Maj, er den mistede Lejlighed meget at beklage.
24. Den 23. Maj, efter en Nat med tæt Taage, blev

»Kruger« og »Venture« angrebet af to fjendtlige Destroyers. »The Carriers« blev telegrafisk underrettet om Fjendens Bevægelser, og en Flyvebaad startede for at angribe; men det lykkedes den ikke at finde de to Destroyers, hvorimod den sluttede af med et Angreb paa Fort Alexandrovsk.



Det er muligt, at Fjenden i Tide har faaet Øje paa »The Carriers«, da han pludselig gik i Angreb paa »Kruger« for umiddelbart efter at staa Nord i.

Flyvebaaden, der paa Tilbagevejen fra Fort Alexandrovsk kom i Taage, faldt i Vandet. Officererne bjærgedes først 32 Timer efter.

25. Den 24. Maj gik »Kruger«, der ikke havde mere Brændsel, sammen med »Sergie« og »Edinburgh

Meddelelser fra fremmede Mariner

ved

Kaptajn K. E. Ackermann.

Medens Monitorerne inden 1914 i Hovedtrækkene havde defensive Egenskaber, har denne Skibstype under Krigen gennemgaaet en betydelig Udvikling i Retning af Displacement, Sødygtighed, Beskyttelse og Armering og har ved mange Lejligheder været anvendt i offensivt Øjemed.

Dens ringe dybgaende gjorde den fortræffelig egnet til at optage Kampen paa klods Hold med Søbefæstningerne, og England har haft uvurderlig Nytte af Monitoren i sin nye Skikkelse mod de tyske Befæstningsanlæg paa den belgiske Kyst, ved Dardanellerne, mod Tyrkerne og Italien i Adriaterhavet. Ved Piave Floden opererede de italienske Monitorer fuldstændig skjult med deres langt-rækkende Kanoner (38,2 cm) og holdt Østrigerne tilbage, da de var brudt igennem ved Caporetto.

Helt rigtig er det vel ikke, naar man kalder den 6650 tons store »Marshal Ney» en Monitor, da den har større Fribord end Monitorer i Almindelighed — men i saa Henseende er den italienske Monitor »Fra di Bruno», der nærmest ligner en stor pansret Flaade med Kanoner af svært Kaliber, mere sin Klasse lig.

England har ialt bygget 16 nye søgaaende Monitorer og 18 Flodmonitorer. De søgaaende var i Størrelse mellem 1260 - 8000 tons og Flodmonitorerne omkring 575 tons. Panserbeskyttelsen i de søgaaende bestaar af Bælter paa 5,1 cm - 15,2 cm Tykkelse og 5,1 cm beskyttede Dæk med 10,2 cm tykke Skotter, medens Pansertaarnenes Tykkelse varierer mellem 27,5 cm og 35,0 cm. Hovedarmeringen er to Kanoner (30,5—38,2 cm Kaliber) i Dobbeltaarn. Farten ligger ved de forskellige Typer mellem 6,5 og 12 Knob, »Mersey» Klassen (1260 tons), »Erubus» (8000 tons) og »Terror» (8000 tons) gør indtil 12 Knobs Fart.

Dybgaende »Mersey» Klassen paa	1260 tons	—	1,73 m.
»Marshal Ney» - -	6000-6700	-	— 3,05 -

Til samme Type som den italienske Monitor »Fra de Bruno» hører »Carso», »Cucco», »Monfalcone» og »Vodice».

En stor Del engelske Krigsskibe har opereret i Nord-russiske Farvande siden Foraaret, og nu da de engelske Styrker er trukket tilbage, kommer disse Skibe hjem. De bestaar af lette Krydsere, Monitorer, Destroyers, U-Baade, Minestrygerskibe og af Flodkanonbaade.

Blandt Flodkanonbaadene hører »Mantis« og »Moth« til »Insect«-Klassen, der begge var effektive i Mesopotamien 1917, hvilket førte til Bagdads Indtagelse. Paa det daværende Tidspunkt var Flod-Flotillen under Kommando af Captain W. Num i Mesopotamien.

Efter at have gennemført adskillige Bombardementer sammen med Hæren, gik Kanonbaadene op ad Tigris og højste Union-Jack over Kut-el-Amara den 24. Februar. De forfulgte derpaa de flygtende Tyrkere, der led meget under Kanonbaadenes Ild.

Fredag den 26. Februar var Kanonbaadene i Kamp med fjendtlige Flod-Torpedobaade — iberegnet »Firefly«, der den 1. December 1915 maatte overgive sig, da dens Kedel var ødelagt under Tilbagetoget fra Ctesiphon. Men nu var Flotillen paa Højde med den flygtende Fjende. Captain Num førte i »Mantis«, som blev efterfulgt af »Moth«, »Tarantula«, »Godfly« og »Butterfly«. Tyrkerne skød fra 3 Sider med Maskinkanoner, og Ilden besvaredes kraftigt fra de 15 cm Kanoner paa 400—800 m Afstand ombord i Skibene.

Ved at navigere forbi det vanskelige Nahr Kellak blev særlig »Moth« haardt medtaget af Tyrkernes Ild. Fire Officerer blev saaret, to Mand døde, 18 andre blev saaret. 8 Granater ramte Kanonbaaden, hvoraf 1 exploderede i Kedlen, og det opstaaende blev ødelagt. I »Mantis« blev Styretaarnet ramt, og 2 Mand blev dræbt.

»Firefly« blev tilbageerobret og flere tyrkiske Skibe blev taget. Søndag den 11. Oktober naaede Flotillen Citadellet ved Bagdad.

Foraaret 1914 bestod den tyske Flaade paa 5,5 Million Register Tons af 1121 Dampere og 136 Sejlskibe over 1000 Tons. 1. Januar 1914 var 80 000 Mand beskæftiget som Søfolk.

Ved Krigens Udbrud blev øjeblikkelig 1 Million Tons beslaglagt i fjendtlige Havne.

325000 Tons blev kapret i aaben Sø.

c. 2,5 Million Tons tog Tilflugt til neutrale Havne.

Saasnart de neutrale Lande forenede sig med Ententen, blev der beslaglagt:

I Amerika.....	620 000 Tons
- Portugal og Kolonier...	230 000 -
- Italien.....	170 000 -

I Brasilien.....	239 000 Tons
- China	21 000 -
- Peru	43 000 -
- Uruguay	42 000 -
- Siam	18 000 -
- Cuba	16 000 -
Endvidere.....	80 000 - som havde
søgt Tilflugt i det sorte Hav og i de australske Havne.	

Som Kompensation for lidte Tab ved U-Baads Krigen blev 22 000 Tons sendt til Spanien og 38 000 Tons til Holland.

Chile og Argentina tog over 60 000 Tons under Krigen til deres eget Brug.

Antallet af tyske Dampere i neutrale Havne paa mere end 4000 Tons.

Lande	Antal	Tons	Lande	Antal	Tons
Spanien.....	15	108 123	Norge.....	2	1 8000
Kanariske Ø.....	16	104 314	Argentina.....	10	7 1083
Tysk Indien.....	25	224 763	Chile.....	45	27 4211
Colombia... ..	3	14 116	Holland	20	149 907
Mexico øst Kyst..	1	5 544	Sverrig.....	8	49 113
— vest - ..	9	44 099	Rusland.....	3	13 790
Dansk Vesindien .	1	5 544			

Ialt: Antal 158, Tons 1 082 607.

I Japan bygges der for Tiden paa 2 Kampskibe

7 II Kl. Krydsere
5 I - Destroyers
8 II - —

Desuden er et stort Antal U-Baade, Torpedobaade og Skibe til Specialtjeneste under Bygning. De 2 Kampskibe bliver ca. 30 000 Tons.

I Amerika er 2 større Kampskibe paa 43 000 Tons — No. 53 «Massachusetts» og No. 54 «Jowa» — under Bygning. De bliver 684 Fod lange og største Bredde bliver 106 Fod.

Armering: 12 Stk. — 30,5 cm Kanoner
16 - — 15,0 - -
4 - — 75 mm Antiballonkanoner,
foruden noget mindre Skyts.

Endvidere: 2 Stk. 53,5 cm Undervandsapparater til Torpedoer.
Besætningens Størrelse bliver 1129 Mand og 62 Officerer.

Amerikanske og engelske Minestrygere har i Nordsøen gjort et kolossalt Arbejde med Rydningen af Miner. Arbejdet er blevet ligelig fordelt mellem de to Nationer og ventes afsluttet i November Maaned.

Der er over 400 engelske Minestrygerskibe i Aktivitet (600 Officerer og 1400 Mand). Deres Opgave er særlig at ryde Farvandet i den midterste og sydligste Del af Nordsøen, hvorimod Amerikanerne med Station paa Ørkenøerne rydder det af dem udlagte Minefelt mellem Ørkenøerne og Norge. (Dette sidste er ifølge E. f. S. nu fuldstændig ryddet og farefrit.)

Bog anmeldelser.

Personalhistoriske Meddelelser om det danske Søofficerskorps 1801—1919 samlede af Kommandør T. A. Topsøe-Jensen. Gyldendalske Boghandel Nordisk Forlag.

Det har længe været bekendt, at Kommandør Topsøe-Jensen arbejdede paa et personalhistorisk Værk og nu har dette set Lyset i saa smuk en Udstyrelse og af et saa lødigt Indhold, at det vil vække fortjent Opsigt ikke alene indenfor men ogsaa udenfor Marinen.

Den danske Flaades Officerskorps har stadig savnet sin Historiograf — enkelte saasom Richter har forsøgt at løse Opgaven, men ikke med afgjort Held, da det er en særdeles vanskelig Sag. Til Gengæld er den højst fristende, thi det Billede, det danske Søofficerskorps frembyder i sidste Aarhundrede, viser os et fast afsluttet Korps, byggende paa gamle nedarvede Traditioner og rummende en hel Række gamle Slægter, hvis Navne vi Gang paa Gang møder lige til vore Dage. Det Billede af gammel fin Kultur, der slaar en imøde, naar man beskæftiger sig med de gamle Søofficersslægter, er højst tiltalende at stifte Bekendtskab med — ikke mindst i første Halvdel af forrige Aarhundrede — det var Folk der hørte til de bedste i Landet og som ikke alene var kultiverede men ogsaa frisindede i Ordets bedste Betydning.

Dette at høre til et gammelt stærkt begrænset Korps indenfor sit Land — har sin store Betydning for den enkelte. Naar det saa tilmed er en Stand, hvor Traditionen, den gode Tradition vel at mærke, endnu lever og paa Grund af vor særlige Gerning holdes i Ære, da øges Betydningen mangefold. Tradition kan selvfølgelig overdrives, den kan være af det onde, men i Hovedsagen

giver de fra Fædrene nedarvede uskrevene Love en værdifuld Rettesnor for Pligtsfølelse, Tjenesteopfattelse og Moral. Enhver af os, der som ung Officer traadte ind i Flaadens Officerskorps har følt dette og føler stadig instinktmæssig, at der er givet os en Værdi i Eje, der vanskelig kan vurderes højt nok.

Kommandør Topsøe-Jensen har gjort os alle en stor Tjeneste — maaske langt større end han selv aner — ved at aabne os Adgang til at lære vor Stand nøjere at kende og ved at skaffe os en haandgribelig Underbygning for vor ellers lidt spredte Viden om vor Flaades Personalhistorie. Med stor Omhyggelighed og i en tilsyneladende sammentrængt Form — der dækker over et mægtigt Arbejde — har Kommandøren givet en Skildring af hver enkelt Officers Tjenesteforhold og Livsbane, hvortil knytter sig øvrige personalhistoriske Data, saasom Familieforhold o. l. Tilmed er Beskrivelserne for de flestes Vedkommende ledsagede af et Portræt, hvad der forhøjer Bogens Værdi i meget høj Grad.

Det er højst interessant at beskæftige sig med disse Skildringer, baade af Enkeltmand og som Helhedsbillede. Vi faar et broget Billede af Søofficerens Liv — et omflakkende Liv men ogsaa et Liv som gør os fordomsfrie. Alle Himmelstrøg faar Plads i Bogen — se blot hvor mange Søofficerer der har funden deres sidste Hvilested udenfor Danmark. Vi kan finde Korvetten Fyllas Officerer — den Korvet, der lige slap hjem 1807 efter at Chefen og hans tre Eftermænd var døde af gul Feber, ført af den purunge 5te kommanderende Løjtnant Hedemann, der selv 19 Aar efter fandt sin Grav i Venezuela. Vi kan finde Korvetten Dianas Chef, Kaptajn Meyer, der interneredes 1808 i Spanien, vi kan finde alle Kanonbaadskrigens store Navne, Diplomaten og Krigeren Steen Bille, Olfert Fischer, Lorens Fisker, C. A. Rothe, J. C. Krieger foruden alle de unge begejstrede Officerer, der gjorde denne Tid saa mindeværdig for Danmark og som

gør, at man stadig vender tilbage til Beskrivelserne af den. Alle Navnene fra vore slesvigske Krige med Suen-son i Spidsen findes, alle Navnene fra Brydningsperioden mellem Damp og Sejl — kort sagt alle de Navne, der har givet Søofficersnavnet Klang og gjort det til en Ære for os at høre til denne Stand, for hvilken en Sneedorff optrak de Grundlinjer, der endnu bestaar. Mangen tidligere Foresat og mangen gammel Skibskammerat, glæder vi os over at se og med Tiden vil vi opsøge Navnene fra Sikringsperioden og huske »Nordre Vestre« »Søndre« og alle de Navne der knyttede sig til denne mindeværdige Tid.

Bogen afsluttes med en Aldersordens-Liste over alle Søofficerer med de nu anvendte Løbenumre fra Torden-skjolds Tid hvilke Numre første Gang anvendtes 1846. Tillige findes for alle Officerer udnævnte inden 1830 Løbenumrene fra Niels Juels Tid vedføjede.

At vi Søofficerer er Kommandøren taknemlige for hans store — og uegennyttige — Arbejde er selvsagt, men ogsaa i historiske Kredse vil man modtage Bogen med Glæde, da den tilfredsstiller selv de kræsneste genealogiske Fordringer.

Bogen har funden Støtte baade hos Marineministe-riet og Carlsbergfondet, saaledes at det er mulig at er-hverve den for en rimelig Pris. Gyldendal har udstyret den paa det smukkeste og Bogtrykkeren ligeledes ofret sine bedste Kræfter paa den. Vi bør alle takke disse og Kommandøren for, at det er lykkedes i disse vanskelige Tider at sætte det danske Søofficerskorps saa smukt et Mindesmærke.

Olto Lybeck: Allmän Sjökrigshistoria. 1. Delen 1853—1914. P. A. Norstedt og söner. Stockholm 1919.

Den bekendte svenske Søkrigshistoriker Kommandør-kaptajn Lybeck har beriget Marineliteraturen med et for-

træffeligt Værk. Vi Danske ejer jo ganske vist i Reinhard's Søkrigshistorie et tilstrækkeligt Materiale til Studiet af Søkrigskunsten, men dette udmærkede Værk er meget sammentrængt og kan som Følge deraf ikke altid benyttes alene men tvinger til Benyttelsen af andre Værker. Yderligere medtager Reinhard ikke den russisk-japanske Krig.

Kommandørkaptajn Lybeck indleder sit Værk med en historisk Oversigt over Europas Politik fra 1850 — en Oversigt der føres helt op til Verdenskrigen og som trækker Hovedlinjerne op for Marinepolitikken i nævnte Tidsrum. Dernæst følger en Oversigt over Søkrigsmateriellets Udvikling — ligeledes til 1914 og endelig behandles de forskellige Krigshændelser begyndende med Krimkrigen og endende med Balkankrigen 1912—13.

Kommandørkaptajn Lybeck har i sit stort anlagte Værk med Held truffet en livlig Fortællermåde, der gør Fremstillingen let at læse — saaledes er f. Eks. vor Krig med Preussen—Østrig 1864 fortrinlig, klart og udtømmende behandlet, ligeledes den spansk-amerikanske Krig og ikke mindst den russisk-japanske Krig. Interessant er Fremstillingen af Boerkrigen — der jo ellers sjælden behandles, men hvis store Interesse for alle Søtransportspørgsmaal jo ligger lige for. Man kunde maaske ønske de strategisk-taktiske Erfaringer og de Bemærkninger der gøres paa disse Felter lidt fyldigere, men dette kan jo gøres i Specialværker.

Et fortrinlig Kortmateriale og en rundhaandet Anvendelse af Skitser maa fremhæves, og Bogen vil ogsaa for os Danske have stor Betydning som Basis for Studiet af Strategien. Det er lidt smertelig for os, at Reinhard i sin Tid ikke fik Midler i Hænde til at gøre sin Søkrigshistorie bredere, men dette skal ikke afholde os fra at ønske Kommandørkaptajn Lybeck hjærtelig til Lykke og anbefale Bogen varmt til enhver dansk Søofficer.

General Ludendorffs Krigserindringer 1914—18. Oversat af Premierløjtnant i Generalstaben Løkkegaard. H. Aschehoug og Co. 1919.

Den militære Læseverden kan sandelig ikke beklage sig. Knap har Admiral Jellicoe berettet om »the grand fleet» før General Ludendorff nu ogsaa offentliggør sine Tanker og Meninger om Verdenskrigen og om sin Indsats i denne.

Man kunde ved første Opkast studse ved Paastanden om, at denne Bog har faglig Interesse for en Søofficer, men betænker man Sagen — og læser Bogen — fatter man andre Tanker. For det første er General Ludendorffs Indsats i Krigen saa stor og hans Myndighedsomraade saa vidtstrakt, at han Gang paa Gang kommer i Berøring med Flaaden — bl. a. ved hans Stilling til den uindskrænkede Undervandsbaadskrig — og dernæst hører Studiet af en Førers Karakteregenskaber til Strategiens aller interessanteste. Og General Ludendorff er en Kriger i Renkultur. Ikke saaledes at forstaa, at Pennen falder ham uvant i Haanden — tværtimod — men det er en kort og knap Kommandostil, der ligesom afspejler hans tilknappe Personlighed, der gaar gennem hele Bogen og ikke er det mindst interessante ved den. I højeste Grad interessant er ligeledes hans strategiske Overvejelser over Danmarks Stilling samt som Slutning Beskrivelsen af selve det tyske Nederlags Komme. Kommandoforholdet ham og Feltmarskal Hindenburg imellem forstaar man ikke ret — der er dunkle Punkter paa flere Steder, saaledes at man faar Indtrykket af, at Hindenburg egentlig intet havde at sige. Bogen vil bevare sit Værd i den kommende Tid og kan læses med stort Udbytte af enhver Søofficer.

Memoires by Admiral of the fleet Lord Fisher. Hodder & Stoughton. London 1919.

Giver General Ludendorffs Bog os Lejlighed til Studiet af en Førers Karakteregenskaber saa giver Lord

Fishers Memoires os det endnu mere. Lord Fisher forsøger først og fremmest ikke at skrive sine Memoirer men at gøre Læseren til Genstand for en Konversation, hvor hans egen ejendommelige Personlighed skal komme til sin Ret. Han har derfor dikteret disse Memoirer og bestræbt sig for at lade dem blive et Stykke af »sig selv«. Eksperimentet er højst interessant men er ikke lykkedes, Stilen er saa springende, at man taber Traaden og — egentlig talt har Lord Fisher meget lidt paa Hjerte.

Naar man ikke desto mindre læser Bogen med den aller dybeste Interesse, da skyldes det først og fremmest, at hvert Glimt af denne højst mærkelige Mands Karakter gribes med Begærlighed, thi naar England stod saa stærkt i 1914, var Skylden i det væsentlige Lord Fishers. Hans Karriere i den engelske Flaade er højst interessant og hans op i mod Strømmen stadig gaaende Personlighed højst opløftende at stifte Bekendtskab med. Han er maalbevidst indtil Brutalitet og maa have været en uvurderlig Fører for en stor Marine.

For os Danske har Bogen særlig Interesse ved at fortælle om de Planer, der herskede i den engelske Flaadeledelse, da Lord Fisher var 1st Sea Lord, Planer der gik ud paa at føre et Stød ned i Østersøen. Med brutal Aabenhed indrømmer Lord Fisher, at han i 1906 omgikkes med Planer om, at »Copenhagen the German fleet at Kiel«, som han udtrykker sig. (Bogen er fuld af Navy-Slang). Han kunde ikke finde Tilhængere for sine Planer, men under Verdenskrigen er de forsaavidt vendt tilbage i modificeret Form, som det er Østersøen og en Diversion i Ryggen paa Tyskerne ved russiske Tropper, der er hans Yndlingstanke. Allerede i Dardanellerkommissionens Rapport formodede man dette — Hentydningerne til Planen var gengivne, men Planen selv ikke nævnt — men nu faar man ikke alene at vide hvad Planen var, men ogsaa hvad Materiel der hørte

dertil. Lord Fishers Stilling til Dardanellerekspeditionen bliver derved noget mere forstaaelig, men hans Optræden er dog stadig uklar og bliver ikke helt klar, skønt han belyser den i et særlig Kapitel.

Men trods at Lord Fisher egentlig ikke har meget paa Hjerte, er denne Bog dog en af dem, man læser uden at standse, thi man staar trods Spring i Tankegangen, trods den Omstændighed, at man mærker Lord Fisher er 79, og trods Digressioner af forfærdende Længde og ikke altid helt morsomme Anekdoter overfor en af Verdens virkelige »Store«. Og det er jo desværre ikke helt almindeligt.

Schaffalitzky de Muckadell.
